



RESOLUCIÓN SOBRE ZONAS DE APARCAMIENTO SEGURAS Y PROTEGIDAS

En el marco del **desarrollo de los sistemas inteligentes de transporte en la carretera**, de conformidad con la Directiva 2010/40/UE sobre ITS y la Directiva 2008/96/UE sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias, respectivamente transpuestas al ordenamiento jurídico español mediante el Real Decreto 662/2012, de 13 de abril, por el que se establece el marco para la implantación de los sistemas inteligentes de transporte (SIT) en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte y el Real Decreto 345/2011, de 11 de marzo, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la Red de Carreteras del Estado, en orden a evitar los estacionamientos de forma inapropiada, contribuir a la protección de los conductores y las mercancías y facilitar el cumplimiento de los períodos de descanso legalmente establecidos, se estableció en la normativa eurocomunitaria antes indicada la acción prioritaria “e” relativa al **suministro de servicios de información sobre zonas de aparcamiento seguras y protegidas**.

Asimismo, en cumplimiento del **Reglamento Delegado 885/2013 de la Comisión Europea** que complementa la citada Directiva 2010/40/UE en lo que respecta al **suministro de servicios de información sobre zonas de aparcamiento seguras y protegidas para los camiones y los vehículos comerciales**, resulta necesario adoptar para la **red transeuropea** de carreteras existente en España **los requisitos establecidos** en el citado Reglamento.

Por otra parte, la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, en sus artículos 26 y 27.5 regula la actuación y facultades del Ministerio de Fomento para facilitar la instalación de aparcamientos seguros

Teniendo en cuenta lo expuesto, se propone lo siguiente:

- 1. Por la D.G. de Carreteras, a través de una plataforma o punto de acceso a la información** gestionado por la S.G. de Explotación y Gestión de Red, se ofrecerá información sobre las **zonas de aparcamiento protegidas y seguras** existentes en la Red, entendiéndose por tales aquellas que cumplen los siguientes requisitos:
 - zonas destinadas a Aparcamiento de camiones y otros vehículos comerciales, con instalaciones de protección y seguridad.
 - con **acceso a través de la Red Transeuropea** de Carreteras
- 2. En cumplimiento de lo establecido en el artículo 3 del Reglamento Delegado 885/2013 de la Comisión Europea** que complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo (Directiva STI), se designan los siguientes ámbitos:
 - Los **entornos de las grandes aglomeraciones urbanas: Madrid, Barcelona, Bilbao, Valencia, Zaragoza, Alicante, Sevilla y Málaga** que por su elevado tráfico y consiguiente necesidad de seguridad, **requieren desplegar servicios de información** sobre las zonas de aparcamiento protegidas y seguras existentes
 - **Zonas prioritarias**, en las que la posible carencia de plazas en aparcamientos del tipo indicado pueda ser paliada mediante el **suministro de información** sobre

ZONAS DE APARCAMIENTO SEGURAS Y PROTEGIDAS

disponibilidad de plazas en otros aparcamientos protegidos y seguros de la misma zona que dispongan de plazas. En las estas zonas prioritarias será necesario ofrecer a los usuarios **información dinámica** sobre el estado de los aparcamientos (en servicio/completo/cerrado) y la disponibilidad de plazas libres

3. La inclusión de estas zonas de aparcamiento en la Plataforma o Punto de Acceso se hará de oficio o a instancia de los titulares de dichos establecimientos, que a tal fin deberán aportar:
 - Solicitud de inclusión
 - Acreditación de la titularidad o derecho real sobre la instalación cuya inclusión se solicita
 - Acreditación del cumplimiento de los requisitos especificados en el punto 1, mediante **Declaración Responsable** (Anexo I) y **Autoclasificación** (Anexo II).

A los efectos de la clasificación de las zonas de aparcamiento, se adoptará la doble clasificación, Niveles de Servicio y Niveles de Seguridad, establecida en el marco del proyecto europeo Label (Anexo III).

4. La D.G. de Carreteras, con la colaboración, en su caso, de la Dirección General de Transporte Terrestre así como de otras Administraciones u Organismos implicados, verificará el cumplimiento por las zonas de aparcamiento de los requisitos especificados en el punto 1, si bien la inclusión en la Plataforma o Punto de Acceso no supone asunción de ninguna responsabilidad por parte de la Administración.

Dicha verificación se hará inicial y periódicamente, pudiendo denegarse la inclusión o su renovación si se apreciara incumplimiento de los requisitos indicados, previa audiencia del interesado.

5. .Hasta tanto se adopte reglamentariamente la normativa sobre señalización correspondiente a las zonas de aparcamiento objeto de la presente resolución, las mismas podrán ser señalizadas provisionalmente en la Red de Carreteras del Estado de acuerdo con el modelo que se indica en el Anexo IV, así como con las disposiciones de carácter general establecidas en la Instrucción 8.1.IC“Señalización”, previa autorización de la Dirección General de Carreteras.

EL JEFE DEL ÁREA,

Fdo.: Rosalía Bravo Antón

EL SUBDIRECTOR GENERAL DE
EXPLOTACIÓN Y GESTIÓN DE RED,

Fdo. Agustín Sánchez Rey

Madrid, *20* de *mayo* de 2016
Aprobado,
EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS

ANEXO I

DECLARACIÓN RESPONSABLE PARA APARCAMIENTO SEGURO

DATOS DEL DECLARANTE (titular de la instalación):

Nombre o razón social: _____

DNI, NIF, NIE: _____

Domicilio: _____

DATOS DE LA PERSONA REPRESENTANTE:

Nombre: _____

En calidad de _____

DNI, NIF, NIE: _____

Domicilio: _____

DATOS A EFECTOS DE NOTIFICACIONES:

Dirección: _____

Correo electrónico: _____

Teléfono(s): _____

DATOS DEL APARCAMIENTO SEGURO:

Nombre (en su caso) _____

Ubicación: _____

Carretera de Acceso: _____ P.K.: _____ Margen: _____

Código Postal y Localidad: _____

Provincia: _____

SOLICITO LA INCLUSIÓN DEL APARCAMIENTO SEGURO indicado en la Plataforma o Punto de Acceso creado a estos efectos por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento en cumplimiento del Reglamento Delegado 885/2013 de la Comisión Europea y **DECLARO RESPONSABLEMENTE** que son ciertas las características que se detallan en el Anexo I y que, de acuerdo a los criterios del proyecto europeo LABEL <http://truckparkinglabel.eu/> , el aparcamiento se clasifica como:

NIVEL DE SERVICIO: ____

NIVEL DE SEGURIDAD: ____

Firmado:

D/Dña.:

Nombre y apellidos y firma

En _____, a _____ de _____ de 201__.

ANEXO II
FORMULARIO DE INCLUSIÓN APARCAMIENTO SEGURO Y PROTEGIDO

1.1 INFORMACIÓN GENERAL ESTÁTICA SOBRE EL APARCAMIENTO SEGURO	
NOMBRE ESTABLECIMIENTO (en su caso)	
TITULAR	
CARRETERA de ACCESO / N° salida o P.K.	
P.K. y MARGEN (SENTIDO)	
LOCALIDAD / PROVINCIA	
Dirección Postal	
PAÍS:	
Coordenadas UTMS entrada: Longitud/Latitud	
Superficie Protegida	
N° TELÉFONO / FAX	
CORREO ELECTRÓNICO / WEB	
Persona Contacto	
Número plazas aparcamiento camiones	
Tarifa aparcamiento	
Precio/hora-día y divisa:	
Autorización para que esta información sea pública	

ANEXO II
FORMULARIO DE INCLUSIÓN APARCAMIENTO SEGURO Y PROTEGIDO

1.2 INFORMACIÓN DE SEGURIDAD	
Nivel de Seguridad LABEL (1-5)	
Certificación de Seguridad / Nivel	
Tipo de control (Ninguno/In situ/Remoto)	
Señalización de entrada y salida (SÍ/NO)	
Tipo de control (Ninguno/In situ/Remoto)	
Registro de entrada y salida de vehículos (SÍ/NO)	
Registro de las mercancías transportadas (SÍ/NO)	
Vigilancia (cctv, perro, guarda seguridad, otros)	
Vallado continuo (SÍ/NO)	
Iluminación (normal /con focos alta potencia)	
Vigilancia 24 horas (SÍ/NO)	
Vigilancia policial o guardas de seguridad certificados	
Sistema de alarma (SÍ/NO)	
Llamada de emergencia (SÍ/NO)	
Funcionamiento 24 horas (SÍ/NO)	
Posibilidad de reserva de plaza con antelación (SÍ/NO)	
Medidas de seguridad mercancías peligrosas	
Sistema de gestión de incidencias (SÍ/NO)	
Otros servicios (especificar):	

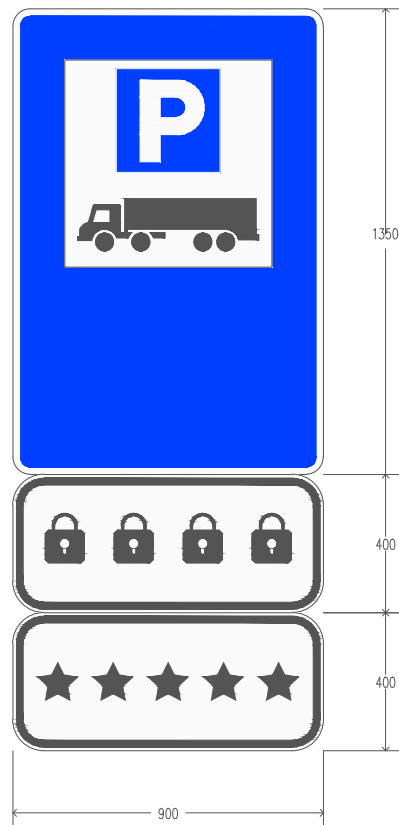
ANEXO II
FORMULARIO DE INCLUSIÓN APARCAMIENTO SEGURO Y PROTEGIDO

1.3 INFORMACIÓN DE SERVICIOS	
Nivel de servicio LABEL (1-5)	
Estación de servicio de carburantes (SÍ/NO)	
Cafetería (SÍ/NO)	
Restaurante (SÍ/NO)	
Máquinas de vending (SÍ/NO)	
Hotel (SÍ/NO)	
Tienda con productos de conveniencia (SÍ/NO)	
Internet wi-fi (SÍ/NO)	
Toma de energía eléctrica en plazas aparcamiento	
Taller de reparación (SÍ/NO)	
Instalaciones de lavado de vehículos (SÍ/NO)	
Servicio de lavandería (SÍ/NO)	
Nº Aseos	
Nº duchas	
Sala de descanso para conductores (SÍ/NO)	
Cajero automático (SÍ/NO)	
Equipamiento para primeros auxilios (SÍ/NO)	
Otros servicios (especificar)	

PROYECTO : APARCAMIENTOS SEGUROS
CARTEL : Aparcamiento seguridad E1
PROVINCIA :
DIMENSIONES : 900x1350
ALFABETO : CCRIGE
RETROREFLECTANCIA : RA3
ESCALA : 1 : 20

ANEXO IV

SEÑAL S125 : 900x1350



LABEL is co-financed by the European Commission



Directorate-General
for Mobility
and Transport



TRUCK
PARKING
LABEL

LABEL Service Criteria

The LABEL Project Partners are:



Service Level 1:	Providing the Basics Level 1 Truck Parking Areas (TPAs) offer some basic service features: toilets, water taps, waste bins. Walking and driving across the area should be safe. Implementation of measures should comply with Member States' national legislation.
No.	Requirements in detail
SV 1.1	Toilets available and working To give an idea, recommendation: 2 toilets < 75 slots, 4 toilets 76 - 125 slots, 6 toilets > 125 slots
SV 1.2	Water taps available and working
SV 1.3	Waste bins available in reasonable amount with enough capacity
SV 1.4	Pedestrian safety on TPA
SV 1.5	Safe traffic: even surface enables safe truck manoeuvring
SV 1.6	Indication of availability of services and opening times

Service Level 2:	<p>Also Providing Washing Facilities and a More Convenient Lay-out of the Parking Area</p> <p>In addition to the service criteria of Level 1, Level 2 Truck Parking Areas (TPAs) offer washing facilities and a more convenient lay-out of the parking area. Level 2 is more geared to a truck driver making a longer stop.</p> <p>Moreover, service Level 2 is an intermediate category between Level 1 (basic) and Level 3 (providing a much broader range of services).</p> <p>In a number of cases "nearby" is allowed for the location of certain facilities. This is to avoid that facilities not on the TPA, but within easy reach of the users, are excluded. An indication for "nearby": within the range of sight, walking distance about two minutes.</p> <p>Implementation of measures should comply with Member States' national legislation.</p>
No.	Requirements in detail
SV 2.1	<p>Washing facilities available and working</p> <p>More than just water tap. To give an idea, recommended: 2 basins < 75 slots, 4 basins 76 - 125 slots, 6 basins > 125 slots</p>
SV 2.2	<p>Clear signs that promote a safe traffic situation at the TPA</p> <p>Signs preferably with pictograms</p>
SV 2.3	<p>Safe deceleration at entrance/ acceleration at exit</p>
SV 2.4	<p>Separate parking for cars and HGVs clearly indicated</p>
SV 2.5	<p>Picnic table present at the TPA or alternative.</p> <p>Alternatives may be: a place to sit at shop, snack-bar or restaurant or elsewhere nearby</p>

Service Level 3:	Providing Service for Personal Hygiene and Shop/ Fuel Station
	<p>In addition to the service criteria of Level 2, Level 3 Truck Parking Areas (TPAs) offer more services, of which the most important: showers, a shop and a fuel station.</p> <p>In a number of cases "nearby" is allowed for the location of certain facilities. This is to avoid that facilities not on the TPA, but within easy reach of the users, are excluded. An indication for "nearby": within the range of sight, walking distance about two minutes.</p> <p>Implementation of measures should comply with Member States' national legislation.</p>
No.	Requirements in detail
SV 3.1	Toilets are clean and checked at regular intervals
SV 3.2	Washing facilities are clean and checked at regular intervals
SV 3.3	Showers are available and working
SV 3.4	Showers are clean and checked at regular intervals
SV 3.5	<p>Shelter against rain or sun near parking area.</p> <p>Alternatives may be: snack-bar or restaurant</p>
SV 3.6	<p>Contingency plan/ management available/ emergency contacts known to the staff</p> <p>Examples of contacts: police, fire brigade, first aid, doctor.</p>
SV 3.7	Shop present with bigger variety (food, beverages etc.) at the site or nearby
SV 3.8	Fuel station at the site or nearby
SV 3.9	Fax/ copier

SV 3.10	Cash dispenser or alternative at the shop
SV 3.11	Vending machines for drinks operating permanently or alternative Alternative may be shop, snack bar or restaurant with longer opening time to also provide service during evening hours (around 16 hrs/day for example)

Service Level 4:	Providing Full Service for Driver and Vehicle. In addition to the service of Level 3, Level 4 Truck Parking Areas (TPAs) offer more services, of which the most important: a snack bar, laundry, spare parts shop and leisure facilities. In a number of cases "nearby" is allowed for the location of certain facilities. This is to avoid that facilities not on the TPA, but within easy reach of the users, are excluded. An indication for "nearby": within the range of sight, walking distance about two minutes. Implementation of measures should comply with Member States' national legislation.
No.	Requirements in detail
SV 4.1	Snack bar with simple meals, snacks, i.e. coffee bars, at the site or nearby
SV 4.2	Fuel station at the site with fuel operating permanently or nearby
SV 4.3	Internet provided by TPA operator
SV 4.4	Reservation system
SV 4.5	Laundry at the site or nearby
SV 4.6	Spare parts shop (basics) at the site or nearby
SV 4.7	Emergency assistance/ (partnership with a) repair shop
SV 4.8	Leisure facilities

Service Level 5:	<p>Providing the High End of Comfort Levels.</p> <p>In addition to the service of Level 4, Level 5 Truck Parking Areas (TPAs) offer more services, of which the most important: a restaurant, truck wash, electricity and snow/ice removal equipment. Level 5 is the highest comfort level.</p> <p>In a number of cases "nearby" is allowed for the location of certain facilities. This is to avoid that facilities not on the TPA, but within easy reach of the users, are excluded. An indication for "nearby": within the range of sight, walking distance about two minutes.</p> <p>Implementation of measures should comply with Member States' national legislation.</p>
No.	Requirements in detail
SV 5.1	Separate dangerous goods parking and cargo registration
SV 5.2	Restaurant with more choice; breakfast/ lunch/ dinner) at the site or nearby
SV 5.3	Truck wash at the site or nearby
SV 5.4	Electricity present (for truck: cooling, etc)
SV 5.5	Snow/ ice removal equipment present

LABEL is co-financed by the European Commission



Directorate-General
for Mobility
and Transport



TRUCK
PARKING
LABEL

LABEL Security Criteria

The LABEL Project Partners are:



Security Level 1:	Providing the Basics Level 1 Truck Parking Areas (TPAs) offer some basic security features. A requirement is that the site is recognizable as a parking area. Driving and pedestrian areas are well-lit. Elementary security checks take place. Implementation of measures should comply with Member States' national legislation.
No.	Requirements in detail
SC 1.1	A continuous optical separation of TPA and surrounding has to be in place (fence, alternative barrier, signs, lines or ditch).
SC 1.2	Driving and pedestrian lanes well lighted everywhere at all times.
SC 1.3	Site surveillance through regular security checks (either by operator or by police visits patrols or by external guards). Bushes are to be kept low to enable surveys. An indication of a phone number to emergency services should be present.

Security Level 2	Technical Measures to Improve Security
	<p>Security level 2 adds to the level 1 requirement that the TPA is either surrounded by a continuous fence or that there is a CCTV system that monitors the perimeter. The parking is well-lit. Vehicles that are allowed to park are indicated by a sign. A CCTV monitors entrances/exits. Security checks take place by TPA staff or a professional organisation. CCTV images are clear and stored safely.</p> <p>Implementation of measures should comply with Member States' national legislation.</p>
No.	Requirements in detail
SC 2.1	The parking is protected by continuous fences or alternative barriers in order to prevent easy access from the surrounding area. Not necessary in case a CCTV system is in place that covers the whole perimeter of the site.
SC 2.2	Perimeter is well-lit everywhere at all times. The number and size of bushes and trees on the perimeter area should be kept at a minimum, ensuring visibility of people at all time.
SC 2.3	CCTV system to cover all inbound and outbound traffic at all entrances/exits ensuring all vehicles, drivers and pedestrians (in case they use the vehicle entry and exit point) are identifiable (CCTV identification view).
SC 2.4	Lighting has to support the entry and exit movements at all times.
SC 2.5	Only freight vehicles and authorized vehicles are allowed to enter the secure parking area (entrance control or at least signs should make clear that unauthorized entry of the parking is forbidden).
SC 2.6	In case of site surveillance by external patrols, the patrol has to be carried out by a professional organisation.
SC 2.7	Digital recording (at least 25fps) in place. System records either continuously or in motion detection mode.
SC 2.8	Access (physical/via network) to the CCTV recording and controlling hardware and software elements is tightly controlled. (Security) staff must not be able to edit or delete recordings.
SC 2.9	CCTV recordings stored for min 30 days unless restricted by law. Storage of images must be adequate (physically secure and where applicable, network security as well).
SC 2.10	CCTV fully functioning with quality images that allow for clear visibility. Preventative maintenance program in place for CCTV system.

Security Level 3	Security Measures are Combined, Access of Persons Restricted Security level 3 adds to the level 2 requirement that both a fence and a CCTV system monitoring the perimeter both need to be in place. The site is set up for good visibility. Constant measures are taken to keep the fence in a good condition. Only truck parking users or staff are allowed access. Criminal incidents are reported. Implementation of measures should comply with Member States' national legislation.
No.	Requirements in detail
SC 3.1	The parking is separated by continuous fences or alternative barriers (e.g. fence man high, ditch filled with water 1,0 m deep, 1,5 m wide) which prevents casual entry and intentional unlawful entry or delays the entry.
SC 3.2	CCTV system that has the possibility to cover the whole fence ensuring that all activities near or at the fence can be clearly recorded (CCTV recording view). Importantly such cameras are not fixed and therefore operational and technical measures must be in place that if not manually operated the cameras will operate in a way that they also monitor the perimeter.
SC 3.3	A clear zone, at least on the inner side of the truck parking area, must be kept between the fence/barrier and structures/vehicles/vegetation.
SC 3.4	Secondary physical barrier which is sufficient to protect the fence from <u>unintentional</u> damage. Alternatively the integrity of the fence/barrier has to be checked regularly.
SC 3.5	Only users of the truck parking area and truck parking area staff are to be given access to the parking (entrance control or at least signs should make clear that unauthorized entry of the parking is forbidden)
SC 3.6	Each crime incident shall be reported to the truck parking area staff and the police. If possible the vehicle has to be put on hold awaiting instructions from police. The secure parking registration, physical evidence and incident documentation is to be kept for a period relevant to the investigation. If, after reporting the crime, the police do not attend, then the incident has to be fully recorded and signed by the truck parking area staff and driver.

Security Level 4	Real Time Monitoring of Vehicles and Persons by Professional Staff Security level 4 adds to the level 3 requirement that on-site or remote staff monitor vehicles and pedestrians real time. Registration of vehicles and drivers takes place. Guards and staff are trained professionals, their references are checked. They are equipped to be able to react quickly to an alarm situation. Pre-booking is possible. Gates are closed. Implementation of measures should comply with Member States' national legislation.
No.	Requirements in detail
SC 4.1	All entrances/exits must be designed in a way that provides a protection level comparable to the physical barrier at the perimeter. Gates have to be closed.
SC 4.2	At all times, all vehicle entrances/exits are monitored real-time by on-site or remote staff to ensure that only authorized entries/exits are taking place.
SC 4.3	At all times, all pedestrian entrances/exits are monitored real-time by on-site or remote staff to ensure that only authorized entries/exits are taking place.
SC 4.4	If guards are to be provided by a security company they must be regulated/certified by the authorities.
SC 4.5	Security checks when hiring personnel or as a minimum requirement references should be taken according to local legislation.
SC 4.6	Where a gatehouse is in place to facilitate the duties of staff at the site (e.g. parking registration, communication) it has to be constructed in a way that it secures the staff from an external attack. Door has to be closed.
SC 4.7	Where site staff is in place it has to be equipped with a personal distress system which generates an alarm at the (external) control room or to a responsible person on duty which shall coordinate the follow-up.
SC 4.8	Personal communication system (available and operational at all times) between staff and (external) control room, where on-site staff is used.
SC 4.9	Remote staff has received appropriate training, covering: entry/exit control & registration procedures, alarm response and communication procedures and confidentiality.

SC 4.10	Viewing access required if staff is remote controlling entry and exit.
SC 4.11	Registration procedures at a minimum cover logging of license plate number of truck/tractor and name/ picture of the driver. Driver and vehicle are clearly linked by this to be able to verify that the driver does not leave with a different vehicle.
SC 4.12	When exiting the secure parking each vehicle and driver has to be checked and registered against the data captured at the entrance of the parking.
SC 4.13	A monitoring procedure for entry/exit movements has to be in place.
SC 4.14	Records for all entries and exits shall be kept for a minimum of 3 months.
SC 4.15	Alarm response procedures are in place, understood by all staff and regularly tested. These shall cover alarm activations, follow-up activities and procedures. All alarm activations shall be documented.
SC 4.16	Pre-booking system has to be available.
SC 4.17	Procedures/ measures must be in place to ensure security contingency in case of power failure

Security Level 5	Verification of Vehicles and Persons by Professional Staff, Site Manned Around the Clock Security level 5 especially adds to level 4 that the site is manned around the clock. The identity of all vehicles or persons that enter is verified and logged. The fence is equipped with an anti-intrusion system and protected against a truck intentionally driving through. CCTV covers the entire area of the TPA. Implementation of measures should comply with Member States' national legislation.
No.	Requirements in detail
SC 5.1	The parking is separated by a continuous fence (or alternative barriers) which prevents casual entry and intentional unlawful entry or delays the entry for the time required for a security intervention. An anti-intrusion system has to be in place (i.e. passive infra-red detector (PIR), trembler, electrified topping).
SC 5.2	CCTV system to cover the whole fence at all times ensuring all activities near or at the fence can be clearly recorded (CCTV recording view).
SC 5.3	Secondary physical barrier covering the whole of the perimeter which is sufficient to stop a truck driving through the fence (e.g. ditch, natural structures, trees, green field, river, rocks, gras verge).
SC 5.4	At all times, all vehicle entrances/exits are verified by on-site trained guards (i.e dedicated security staff that can be internally or externally employed) to ensure that only authorized entries/exits are taking place.
SC 5.5	At all times, all pedestrian entrances/exits are verified by on-site trained guards (i.e dedicated security staff that can be internally or externally employed) to ensure that only authorized entries/exits are taking place.
SC 5.6	CCTV system to cover the entire surface of the parking area (CCTV monitoring view).
SC 5.7	CCTV system to cover all driving and pedestrian lanes (CCTV detection view).
SC 5.8	Site has to be manned around the clock. Guards have to be present during opening times, at least site staff during closure times.
SC 5.9	A gatehouse which facilitates the duties of the security staff (e.g. CCTV monitoring, parking registration, communication) has to be available and constructed in a way that it secures the staff from an external attack (in terms of unauthorized access to the gatehouse). Door has to be closed.

SC 5.10	All security staff has to be equipped with a personal distress system which generates an alarm at the local gatehouse and control room or responsible person on duty which shall coordinate the follow-up.
SC 5.11	Personal communication system (available and operational at all times) between security staff and (external) control room.
SC 5.12	Guards and site staff have received appropriate training covering: entry/exit control & registration procedures, security patrols, alarm response and communication procedures and confidentiality.
SC 5.13	The gatehouse must provide the security staff the ability to monitor the CCTV images.
SC 5.14	All entry/exit movements are to be logged. Similar registration procedures to 4.11 and 4.12 shall apply for <u>any authorized person</u> entering the truck parking area.
SC 5.15	Alarm response procedures have to be in place and cover at least the following: who has to activate the alarm, when has the alarm to be activated, evaluation and follow up procedures by (external) control room, escalation procedures and contacts (e.g. police). Procedures need to be documented and tested regularly.

II

(Actos no legislativos)

REGLAMENTOS

REGLAMENTO DELEGADO (UE) N° 885/2013 DE LA COMISIÓN

de 15 de mayo de 2013

que complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo (Directiva STI) en lo que respecta al suministro de servicios de información sobre zonas de estacionamiento seguras y protegidas para los camiones y los vehículos comerciales

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Vista la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte⁽¹⁾, y, en particular, su artículo 3, letra e), y su artículo 6, apartado 1,

Previa consulta al Supervisor Europeo de Protección de Datos,

Considerando lo siguiente:

- (1) El artículo 3, letra e), de la Directiva 2010/40/UE establece como acción prioritaria el suministro de servicios de información sobre plazas de estacionamiento seguras y protegidas para camiones y vehículos comerciales.
- (2) El artículo 6, apartado 1, de la Directiva 2010/40/UE exige que la Comisión adopte las especificaciones necesarias para garantizar la compatibilidad, interoperabilidad y continuidad de la implantación y la explotación operativa de los STI para los servicios de información sobre plazas de estacionamiento seguras y protegidas. Con el presente Reglamento se intenta optimizar el uso de las plazas de estacionamiento y facilitar al conductor o a las empresas de transporte la decisión sobre el momento y el lugar de estacionamiento mediante la implantación de servicios de información.
- (3) La resolución del Consejo⁽²⁾, sobre la prevención y la lucha contra la delincuencia que afecta al transporte de mercancías por carretera y sobre la creación de estacionamientos seguros para camiones, destaca la necesidad de mejorar la seguridad y la protección para los conductores de camiones y las posibilidades de estacionamiento.
- (4) La obligación de realizar períodos de descanso y pausas puede influir en la conducta de los conductores a la hora

de elegir la zona de estacionamiento. Con el presente Reglamento se intenta optimizar el uso de las plazas de estacionamiento y facilitar a los conductores o a las empresas de transporte la decisión sobre el momento y el lugar de estacionamiento mediante la implantación de servicios de información.

- (5) Con el fin de garantizar la interoperabilidad y la continuidad del servicio en toda la Unión, así como de tener en cuenta todos los requisitos relativos a la protección de datos, es importante que todos los Estados miembros adopten un enfoque armonizado para el suministro de servicios de información sobre zonas de estacionamiento seguras y protegidas para los camiones y los vehículos comerciales en toda la Unión Europea. En este sentido, los Estados miembros pueden confiar en las normas y soluciones técnicas que deben ser establecidas principalmente por las organizaciones/asociaciones internacionales o europeas de normalización, con el fin de garantizar la interoperabilidad y la continuidad del servicio a escala de la UE, a la vez que se tienen en cuenta todos los requisitos de protección de datos.
- (6) El suministro de información relativa a la seguridad y a la comodidad contribuye a la decisión que toman los conductores al elegir una zona de estacionamiento. La presentación de las características de seguridad, de protección y de los servicios que ofrece una zona de estacionamiento les facilita orientación.
- (7) En caso de una gran demanda específica y continua de estacionamiento seguro y protegido en determinadas zonas, los conductores de camiones deben ser dirigidos de una zona de estacionamiento completa hacia otra de la misma zona prioritaria donde queden plazas libres seguras y protegidas, con el fin de evitar el estacionamiento inadecuado. Por consiguiente, conviene que los Estados miembros delimiten las «zonas prioritarias».
- (8) En caso de utilizar una señalización estática para indicar las zonas de estacionamiento seguras y protegidas, esta debe cumplir lo dispuesto en la Convención de Viena de 8 de noviembre de 1968 cuando los Estados miembros sean signatarios.

⁽¹⁾ DO L 207 de 6.8.2010, p. 1.

⁽²⁾ SN 27.10.2010, 15504/10.

- (9) La Directiva 2003/98/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de noviembre de 2003, relativa a la reutilización de la información del sector público ⁽¹⁾ (ISP), establece normas mínimas para la reutilización de ISP en la Unión Europea. Se basa en dos pilares esenciales del mercado interior, a saber la transparencia y la competencia justa, y anima a los Estados miembros a ir más allá de esas normas mínimas para la reutilización de la información del sector público y a adoptar políticas que permitan una amplia utilización de documentos, o datos en el contexto del presente Reglamento, conservados por organismos del sector público. En determinados casos, la reutilización de datos tiene lugar sin que se haya concedido una licencia. En otros casos, se expide una licencia que impone unas condiciones para la reutilización y aborda cuestiones como la responsabilidad, la utilización adecuada de los datos, la garantía de conformidad con los requisitos de protección de datos, la garantía de no modificación y la indicación de la fuente. Los derechos de propiedad intelectual de terceros no están afectados.
- (10) Los comentarios de respuesta facilitados por los usuarios del estacionamiento son una información que aporta orientación personal y anónima a los futuros usuarios y a los operadores de la zona de estacionamiento para camiones. Esta información puede utilizarse para comprobar la gestión de la calidad del servicio de información, así como para su evaluación. Debe garantizarse el anonimato de esos comentarios.
- (11) La implantación y la utilización de las aplicaciones y servicios de STI pueden requerir el tratamiento de datos personales, que debe efectuarse de acuerdo con la legislación de la UE en virtud de la Directiva 95/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de octubre de 1995, relativa a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos ⁽²⁾, y de la Directiva 2002/58/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de julio de 2002, relativa al tratamiento de los datos personales y a la protección de la intimidad en el sector de las comunicaciones electrónicas (Directiva sobre la privacidad y las comunicaciones electrónicas) ⁽³⁾. Por consiguiente, conviene aplicar los principios de limitación de la finalidad y de reducción al máximo de los datos a las aplicaciones de STI.
- (12) La implantación y la utilización de aplicaciones y servicios de STI, según se definen en las especificaciones adoptadas de conformidad con el artículo 6 de la Directiva 2010/40/UE, están sujetas al Derecho de la Unión, en particular la Directiva 85/374/CEE del Consejo, de 25 de julio de 1985, relativa a la aproximación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados miembros en materia de responsabilidad por los daños causados por productos defectuosos ⁽⁴⁾, así como a la legislación nacional en la materia.
- (13) De acuerdo con el principio de proporcionalidad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Objeto y ámbito de aplicación

El presente Reglamento establece las especificaciones necesarias para garantizar la compatibilidad, interoperabilidad y continuidad de la implantación y la explotación operativa de los servicios de información sobre zonas de estacionamiento seguras y protegidas para los camiones y los vehículos comerciales a nivel de la Unión de conformidad con la Directiva 2010/40/UE.

Se aplicará al suministro de servicios de información situados en la red transeuropea de carreteras.

Artículo 2

Definiciones

A efectos del presente Reglamento se entenderá por:

- 1) «zona de estacionamiento segura y protegida»: una zona de estacionamiento para usuarios comerciales que les permite evitar estacionar en un lugar inadecuado y contribuye a la seguridad de los conductores y de las mercancías;
- 2) «usuario»: todo conductor de camión o vehículo comercial, expedidor, transportista, agente de gestión del tráfico o cualquier otro agente como los propietarios de las mercancías, compañías de seguros, autoridades viarias y fuerzas policiales. Deben obtener la información de los proveedores de servicios;
- 3) «proveedor de servicios»: todo organismo público o privado que presta servicios de información a los usuarios;
- 4) «datos»: información facilitada por un operador de zona de estacionamiento para camiones que describe la zona de estacionamiento para camiones;
- 5) «información»: todos los datos acumulados, procesados y/o extraídos, ofrecidos por el proveedor de servicios a los usuarios a través de diversos canales;
- 6) «servicio de información»: todo servicio que proporciona orientación a sus usuarios, permitiéndoles cumplir los períodos de descanso y las pausas obligatorias, reducir el estacionamiento inadecuado y optimizar la utilización de las zonas de estacionamiento;
- 7) «observaciones aportadas por los usuarios»: información aportada por los usuarios de las zonas de estacionamiento, con orientaciones personales y anónimas destinadas a otros futuros usuarios y a los operadores de las zonas de estacionamiento para camiones;
- 8) «información dinámica»: información que indica, en un momento dado, el número de plazas de estacionamiento disponibles en una zona de estacionamiento o el estado actual (libre/completo/cerrado) de una zona de estacionamiento;
- 9) «información estática»: información facilitada por el operador de la zona de estacionamiento con una descripción de la misma;

⁽¹⁾ DO L 345 de 31.12.2003, p. 90.

⁽²⁾ DO L 281 de 23.11.1995, p. 31.

⁽³⁾ DO L 201 de 31.7.2002, p. 37.

⁽⁴⁾ DO L 210 de 7.8.1985, p. 29.

- 10) «fiabilidad de la información»: exactitud del servicio de información ofrecido en comparación con la situación real;
- 11) «estacionamiento inadecuado»: la parada o el estacionamiento de vehículos de transporte pesados fuera de las zonas de estacionamiento seguras y protegidas en autopistas o corredores, en los arcones o en estacionamientos masificados;
- 12) «punto de acceso»: punto de acceso digital en el que se recoge, procesa, facilita y difunde la información sobre las zonas de estacionamiento. Estos puntos de acceso permiten difundir los servicios de información más allá de las fronteras;
- 13) «zona prioritaria»: un tramo, tal como definen las autoridades nacionales, en el que hay escasez de plazas en una o varias zonas de estacionamiento seguras y protegidas, y en el cual la información sobre otras capacidades de estacionamiento disponibles en la misma zona permitiría mejorar la situación.

Artículo 3

Requisitos relativos al suministro de servicios de información

1. Los Estados miembros designarán las zonas en las que las condiciones de tráfico y seguridad exigen la implantación de servicios de información sobre zonas de estacionamiento seguras y protegidas.

También definirán las zonas prioritarias en las que se proporcionará información dinámica.

2. El suministro de servicios de información deberá cumplir los requisitos establecidos en los artículos 4 a 7.

Artículo 4

Recogida de datos

Los operadores de zonas de estacionamiento y los proveedores de servicios públicos y privados recogerán y pondrán a disposición de los usuarios los datos sobre las zonas de estacionamiento seguras y protegidas públicas y privadas y sobre la descripción de estas. Los datos recogidos deberán ser fáciles de difundir, en particular a distancia, por todos los medios pertinentes, a fin de facilitar una recogida a distancia por todos los operadores de zonas de estacionamiento. Los operadores de zonas de estacionamiento o los proveedores de servicios públicos o privados utilizarán los perfiles DATEX II⁽¹⁾ o cualquier otro formato compatible a nivel internacional para garantizar la interoperabilidad de los servicios de información en toda la Unión.

Los datos que se recogerán serán los siguientes:

1. Datos estáticos relativos a las zonas de estacionamiento, inclusive (cuando proceda):

- los datos de identificación de la zona de estacionamiento (nombre y dirección de la zona de estacionamiento para camiones [limitada a 200 caracteres],
- la información sobre la localización de la entrada de la zona de estacionamiento (latitud/longitud) [20 + 20 caracteres],
- el identificador de la carretera principal n° 1/dirección [20 caracteres/20 caracteres]. Identificador de la carretera principal n° 2/dirección [20 caracteres/20 caracteres] si se puede acceder a la misma zona de estacionamiento por dos carreteras distintas,
- en su caso, indicación de la salida de autopista que debe tomarse [limitada a 100 caracteres]/distancia desde la carretera principal [entero 3] en kilómetros o millas,
- el número total de plazas de estacionamiento libres para camiones [entero 3],
- el precio de las plazas de estacionamiento y la divisa utilizada [300 caracteres].

2. Información sobre la seguridad y las instalaciones de la zona de estacionamiento:

- la descripción de los equipos de seguridad, de protección y de servicios de la zona de estacionamiento, incluida la clasificación nacional en caso de existir [500 caracteres],
- el número de plazas de estacionamiento para vehículos frigoríficos [4 dígitos],
- la información sobre equipo o servicios específicos para vehículos que transportan mercancías específicas u otras [300 caracteres].

Información de contacto del operador de la zona de estacionamiento:

- nombre y apellido [máximo 100 caracteres],
- número de teléfono [máximo 20 caracteres],
- dirección de correo electrónico [máximo 50 caracteres],
- autorización del operador para que esta información de contacto sea pública [sí/no].

3. Los datos dinámicos sobre la disponibilidad de las zonas de estacionamiento, en particular si una zona de estacionamiento está completa o cerrada, o número de plazas disponibles.

Artículo 5

Distribución e intercambio de datos

1. Los operadores de estacionamiento y proveedores de servicio públicos o privados distribuirán e intercambiarán los datos indicados en el artículo 4, apartado 1. Para ello utilizarán el formato DATEX II (CEN/TS 16157) o cualquier otro formato electrónico internacional compatible con DATEX II. Los datos serán accesibles para su intercambio y reutilización por cualquier proveedor de servicios de información o gestor de zona de estacionamiento público o privado, sobre una base no discriminatoria, y de acuerdo con los derechos de acceso y procedimientos definidos en la Directiva 2003/98/CE.

(1) CEN/TS 16157.

2. Los datos estáticos deberán ser accesibles a través de un punto de acceso nacional o internacional.

3. Para los datos dinámicos, los Estados miembros (o las autoridades nacionales) serán responsables de establecer y gestionar el punto de acceso central nacional o internacional que sirva de referencia a todos los puntos de acceso individuales establecidos por los operadores de zonas de estacionamiento para camiones o los proveedores de servicios en su territorio, en interés de los usuarios.

4. Los Estados miembros podrán contribuir a un punto de acceso internacional proporcionando datos y garantizando que la calidad de estos sea conforme con los requisitos del artículo 7.

5. Los gastos de acceso, intercambio y reutilización de los datos dinámicos públicos o privados deberán ser razonables, de conformidad con la Directiva ISP.

6. Los operadores de zonas de estacionamiento y/o los proveedores de servicios públicos o privados enviarán periódicamente los datos estáticos que hayan recogido al punto de acceso nacional o internacional por medios electrónicos adecuados, y como mínimo una vez al año para los datos estáticos indicados en el artículo 4, apartado 1.

En cuanto a los datos dinámicos, los operadores y/o los proveedores de servicios públicos y privados actualizarán la información indicada en el artículo 4, apartado 3, como mínimo cada 15 minutos.

Artículo 6

Difusión de la información

Los proveedores de servicios que recojan información en una ubicación específica deberán mostrar:

- al menos las dos próximas zonas de estacionamiento seguras y protegidas a lo largo de un corredor en aproximadamente 100 kilómetros,
- la disponibilidad de plazas de estacionamiento en una zona prioritaria en al menos las dos zonas de estacionamiento siguientes que se encuentren en un radio de aproximadamente 100 kilómetros.

La difusión de la información deberá ser conforme con las disposiciones de la Convención de Viena cuando el Estado miembro sea signatario. La aplicación a bordo deberá disponer de una interfaz hombre-máquina sólida a fin de evitar la distracción o la fatiga del conductor.

Los operadores de zonas de estacionamiento y/o los proveedores de servicios informarán a los usuarios de todo nuevo servicio de información relativo a las zonas de estacionamiento seguras y protegidas por cualquier medio de comunicación que consideren adecuado.

Artículo 7

Gestión de la calidad

Los operadores de zonas de estacionamiento públicos y privados notificarán inmediatamente cualquier cambio de la situación

de la zona de estacionamiento, incluido su cierre, a los puntos de acceso nacionales o internacionales y a las autoridades nacionales.

Para cada nueva zona prioritaria, todos los operadores de zonas de estacionamiento públicos y privados garantizarán la fiabilidad de la información. Con este fin, llevarán a cabo controles periódicos del equipo de detección, incluida la medición de las diferencias entre los datos mostrados y la disponibilidad real de plazas de estacionamiento. Esta información se valorará conforme a lo previsto en el artículo 8.

Artículo 8

Evaluación del cumplimiento de los requisitos

1. Los Estados miembros designarán un organismo nacional competente a fin de evaluar si los proveedores de servicios, los operadores de las zonas de estacionamiento y los gestores de las infraestructuras viarias cumplen los requisitos establecidos en los artículos 4 a 7. Dicho organismo será imparcial e independiente de estos.

Dos o más Estados miembros podrán designar un mismo organismo regional común competente para evaluar el cumplimiento de los requisitos en sus territorios.

Los Estados miembros notificarán a la Comisión el organismo designado.

2. Todos los proveedores de servicios presentarán a los organismos designados una declaración sobre su cumplimiento de los requisitos establecidos en los artículos 4 a 7.

La declaración deberá contener los siguientes elementos:

- a) los datos recogidos en virtud del artículo 4 sobre las zonas de estacionamiento seguras y protegidas para los camiones y los vehículos comerciales, incluido el porcentaje de zonas de estacionamiento registradas en el servicio de información;
- b) los medios de difusión de los servicios de información a los usuarios;
- c) la cobertura de los servicios de información dinámicos sobre las zonas de estacionamiento seguras y protegidas;
- d) la calidad y la disponibilidad de la información suministrada, el punto de acceso a la información y el formato de dicha información.

3. Los organismos designados inspeccionarán de manera aleatoria la exactitud de las declaraciones de cierto número de proveedores de servicios y de operadores de zonas de estacionamiento, públicos y privados, y requerirán que se demuestre el cumplimiento de los requisitos establecidos en los artículos 4 a 7.

La calidad del servicio también podrá evaluarse a través de las opiniones de los usuarios.

Cada año, los organismos designados informarán a las autoridades nacionales pertinentes sobre las declaraciones presentadas, así como sobre los resultados de sus inspecciones aleatorias.

*Artículo 9***Seguimiento**

1. Los Estados miembros remitirán a la Comisión, a más tardar 12 meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento, la siguiente información:

- a) el nombre de los organismos competentes designados para evaluar la conformidad con los requisitos establecidos en los artículos 4 a 7;
 - b) la descripción del punto de acceso nacional si procede.
2. A más tardar 12 meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento, y cada año civil siguiente, los Estados miembros comunicarán la siguiente información:
- a) el número de las distintas zonas de estacionamiento y plazas de estacionamiento existentes en su territorio;
 - b) el porcentaje de zonas de estacionamiento registradas en el servicio de información;

- c) el porcentaje de zonas de estacionamiento que facilitan a la Comisión información dinámica sobre la disponibilidad de plazas de estacionamiento y las zonas prioritarias.

*Artículo 10***Entrada en vigor y aplicación**

El presente Reglamento entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Será aplicable:

- a partir del 1 de octubre de 2015 para el suministro de servicios ya implantados en la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento,
- a partir del 1 de octubre de 2013 para el suministro de servicios cuya implantación esté prevista después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 15 de mayo de 2013.

Por la Comisión
El Presidente
José Manuel BARROSO