2025/1115

2.6.2025

NEUVOSTON PÄÄTÖS (EU) 2025/1115,

annettu 12 päivänä toukokuuta 2025,

Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomission kansainvälisessä maantieliikenteessä toimivien ajoneuvojen miehistöjen työstä tehtyä eurooppalaista sopimusta (AETR) käsittelevässä asiantuntijaryhmässä ja tieliikenteen työryhmässä Euroopan unionin puolesta otettavasta kannasta ehdotukseen AETR-sopimuksen yhdenmukaistamisesta asetuksen (EY) N:o 561/2006 keskeisten viimeaikaisten muutosten kanssa

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 91 artiklan yhdessä sen 218 artiklan 9 kohdan kanssa,

ottaa huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sekä katsoo seuraavaa:

(1) Eurooppalainen sopimus kansainvälisessä maantieliikenteessä toimivien ajoneuvojen miehistöjen työstä ([1]), jäljempänä 'AETR-sopimus', tuli voimaan 5 päivänä tammikuuta 1976. Unionin tuomioistuin totesi 31 päivänä maaliskuuta 1971 asiassa 22/70 antamassaan tuomiossa, että unionilla on yksinomainen toimivalta AETR-sopimuksen soveltamisalaan kuuluvissa asioissa ([2]).

(2) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 ([3]) 2 artiklan 3 kohdan toisen alakohdan nojalla AETR-sopimuksen määräykset olisi yhdenmukaistettava kyseisen asetuksen säännösten kanssa. Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksilla (EU) 2020/1054 ([4]) ja (EU) 2024/1258 ([5]) muutettiin asetusta (EY) N:o 561/2006. Lisäksi komission delegoidulla asetuksella (EU) 2022/1012 ([6]) täydennettiin asetuksen (EY) N:o 561/2006 8 a artiklan 2 kohtaa, joka on yksi asetuksella (EU) 2020/1054 käyttöön otetuista säännöksistä. Näin ollen unionin olisi ehdotettava AETR-sopimuksen muuttamista, jotta asetuksilla (EU) 2020/1054 ja (EU) 2024/1258 tehdyt muutokset sekä delegoidulla asetuksella (EU) 2022/1012 tehdyt täydennykset voidaan ottaa siinä huomioon. Kyseisiin muutoksiin kuuluvat uudet määräykset, jotka koskevat AETR-sopimuksen soveltamisalaa, edellytyksiä, joiden täyttyessä on mahdollista pitää peräkkäisiä lyhennettyjä viikoittaisia lepoaikoja, kieltoa pitää säännöllinen viikoittainen lepoaika ajoneuvon ohjaamossa, sääntöjä, joiden mukaisesti kuljettajan on palattava työnantajan toimipisteeseen tai kuljettajan asuinpaikkaan, edellytyksiä lepoaikojen pitämiseksi lautalla tai junassa, muita mahdollisia poikkeuksia satunnaista matkustajaliikennettä harjoittaville kuljettajille sekä turvallisten ja valvottujen pysäköintialueiden periaatetta ja määrittelyä.

(3) Sopimuspuolet voivat AETR-sopimuksen 21 artiklan nojalla toimittaa Yhdistyneiden kansakuntien pääsihteerille ehdotuksia AETR-sopimukseen tehtäviksi muutoksiksi. Ennen kuin ehdotukset toimitetaan Yhdistyneiden kansakuntien pääsihteerille, ne yleensä esitellään, käsitellään ja hyväksytään ensin Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomission (UN/ECE) tieliikenteen työryhmässä (SC.1). UN/ECE on perustanut AETR-sopimuksen puitteissa AETR-sopimusta käsittelevän asiantuntijaryhmän. AETR-sopimusta käsittelevä asiantuntijaryhmä on elin, jolla on valtuudet laatia ja toimittaa ehdotuksia AETR-sopimuksen muuttamiseksi UN/ECEn tieliikenteen työryhmälle. Unionin olisi ehdotettava tämän päätöksen perusteella, että AETR-sopimusta käsittelevä asiantuntijaryhmä kesäkuussa 2025 pidettäväksi suunnitellussa 38. kokouksessaan ja myöhemmissä kokouksissa ja UN/ECEn

([1]) EUVL L 95, 8.4.1978, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/1977/2829/oj.
([2]) Unionin tuomioistuimen tuomio 31.3.1971, komissio v. neuvosto (AETR), 22/70, ECLI:EU:C:1971:32, 30–31 kohta.
([3]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 561/2006, annettu 15 päivänä maaliskuuta 2006, tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta ja neuvoston asetusten (ETY) N:o 3821/85 ja (EY) N:o 2135/98 muuttamisesta sekä neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 kumoamisesta (EUVL L 102, 11.4.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).
([4]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2020/1054, annettu 15 päivänä heinäkuuta 2020, asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse vuorokautista ja viikoittaista enimmäisajoaikaa, vähimmäistaukoja sekä vuorokautisia ja viikoittaisia lepoaikoja koskevista vähimmäisvaatimuksista ja asetuksen (EU) N:o 165/2014 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse ajopiirtureilla tapahtuvasta paikannuksesta (EUVL L 249, 31.7.2020, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1054/oj).
([5]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2024/1258, annettu 24 päivänä huhtikuuta 2024, asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta satunnaisen henkilöliikenteen alalla noudatettavien, vähimmäistaukoja ja vuorokautisia ja viikoittaisia lepoaikoja koskevien vähimmäisvaatimusten osalta ja jäsenvaltioiden valtuuksista määrätä seuraamuksia toisessa jäsenvaltiossa tai kolmannessa maassa tehdyistä asetuksen (EU) N:o 165/2014 rikkomisista (EUVL L, 2024/1258, 2.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1258/oj).
([6]) Komission delegoitu asetus (EU) 2022/1012, annettu 7 päivänä huhtikuuta 2022, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 täydentämisestä turvallisten ja valvottujen pysäköintialueiden palvelu- ja turvatasoa koskevien standardien vahvistamisen sekä niiden sertifiointimenettelyjen osalta (EUVL L 170, 28.6.2022, s. 27, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2022/1012/oj).

tieliikenteen työryhmä lokakuussa 2025 pidettäväksi suunnitellussa 120. kokouksessaan ja myöhemmissä kokouksissa keskustelee AETR-sopimukseen tehtävistä muutoksista, jotka liittyvät kansainvälisessä tieliikenteessä toimivien kuljettajien työolojen parantamiseen ja johtuvat viimeaikaisista asetukseen (EY) N:o 561/2006 asetuksilla (EU) 2020/1054 ja (EU) 2024/1258 sekä delegoidulla asetuksella (EU) 2022/1012 tehdyistä muutoksista.

(4) On aiheellista vahvistaa AETR-sopimusta käsittelevässä asiantuntijaryhmässä ja tieliikenteen työryhmässä unionin puolesta otettava kanta, koska AETR-sopimukseen tehtävät muutokset ovat kansainvälisen oikeuden nojalla sitovia AETR-sopimuksen 21 artiklan 6 kohdan mukaisesti.

(5) Jäsenvaltioiden ei pitäisi vastustaa Yhdistyneiden kansakuntien pääsihteerin AETR-sopimuksen 21 artiklan 1 kohdan nojalla tekemää ilmoitusta tähän päätökseen liitetyistä ehdotetuista muutoksista. Jos Yhdistyneiden kansakuntien pääsihteerin ilmoitus ei rajoitu tähän päätökseen liitettyihin ehdotettuihin muutoksiin, jäsenvaltioiden ei pitäisi vastustaa sellaisia ehdotettuja muutoksia, jotka on liitetty tähän päätökseen.

(6) Komissio ilmaisee unionin kannan AETR-sopimuksen asiantuntijaryhmässä, ja jäsenvaltiot ilmaisevat unionin kannan tieliikenteen työryhmässä toimien yhdessä unionin edun mukaisesti,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomission (UN/ECE) kansainvälisessä maantieliikenteessä toimivien ajoneuvojen miehistöjen työstä tehtyä eurooppalaista sopimusta (AETR) käsittelevän asiantuntijaryhmän 38. kokouksessa ja myöhemmissä kokouksissa ja tieliikenteen työryhmän (SC.1) 120. kokouksessa ja myöhemmissä kokouksissa unionin puolesta otettava kanta, joka koskee ehdotusta AETR-sopimuksen yhdenmukaistamiseksi viimeaikaisten asetukseen (EY) N:o 561/2006 asetuksilla (EU) 2020/1054 ja (EU) 2024/1258 sekä delegoidulla asetuksella (EU) 2022/1012 tehtyjen muutosten kanssa, on liitetty tähän päätökseen.

Ensimmäisessä kohdassa tarkoitettuun kantaan tehtävistä muodollisista ja vähäisistä muutoksista voidaan sopia ilman uutta neuvoston päätöstä.

2 artikla

Komissio esittää 1 artiklassa tarkoitetun kannan AETR-sopimusta käsittelevässä asiantuntijaryhmässä ja jäsenvaltiot esittävät sen UN/ECEn tieliikenteen työryhmässä toimien yhdessä unionin edun mukaisesti.

3 artikla

UN/ECEn tieliikenteen työryhmän hyväksyttyä tähän päätökseen liitetyn muutosehdotuksen jäsenvaltiot toimittavat sen Yhdistyneiden kansakuntien pääsihteerille AETR-sopimuksen 21 artiklan 1 kohdan nojalla toimien yhdessä unionin edun mukaisesti.

Jäsenvaltiot eivät saa vastustaa Yhdistyneiden kansakuntien pääsihteerin AETR-sopimuksen 21 artiklan 1 kohdan nojalla tekemää ilmoitusta tähän päätökseen liitetyistä ehdotetuista muutoksista.

4 artikla

Tämä päätös on osoitettu komissiolle ja jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä 12 päivänä toukokuuta 2025.

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja

B. NOWACKA

LIITE

1) Lisätään AETR-sopimuksen 1 artiklaan uusi määritelmä ia) seuraavasti:

”ia) ’satunnaisella henkilöliikenteellä’ henkilöliikennettä, joka ei sisälly säännöllisen henkilöliikenteen määritelmään, säännöllinen erityisliikenne mukaan luettuna, ja jolle on erityisesti ominaista, että siinä on kyse asiakkaan tai liikenteenharjoittajan omasta aloitteesta muodostetun matkustajaryhmän kuljettamisesta. Satunnaisen henkilöliikenteen harjoittaminen edellyttää kuljetuskirjaa, jonka liikenteenharjoittaja täyttää ennen kutakin matkaa ja joka sisältää ainakin tiedot liikenteen tyypistä, pääasiallisesta reitistä ja liikenteenharjoittajasta tai -harjoittajista.”

2) Korvataan AETR-sopimuksen 2 artiklan 2 kohdan a alakohta seuraavasti:

”a) tavaraliikenteeseen, jossa ajoneuvon suurin sallittu massa, mahdollinen perävaunu tai puoliperävaunu mukaan luettuna, on enintään 2,5 tonnia.”

3) Lisätään AETR-sopimuksen 2 artiklan 2 kohtaan uusi alakohta l seuraavasti:

”l) ajoneuvot tai ajoneuvoyhdistelmät, joiden suurin sallittu massa on enintään 7,5 tonnia ja joita käytetään:

i) kuljettajan työssään tarvitsemien materiaalien, laitteiden tai koneiden kuljettamiseen, tai

ii) käsiteollisuustuotteina valmistettujen tavaroiden toimittamiseen,

enintään 100 kilometrin säteellä yrityksen toimipaikasta ja sillä ehdolla, että ajoneuvon kuljettaminen ei ole kuljettajan päätyö ja kuljetus ei tapahdu toisen lukuun.”

4) Lisätään AETR-sopimuksen 7 artiklan 2 kohtaan alakohdat seuraavasti:

”Satunnaista henkilöliikennettä harjoittavien kuljettajien osalta 1 kohdassa tarkoitettu tauko voidaan myös korvata kahdella vähintään 15 minuutin pituisella tauolla, jotka jakautuvat 1 kohdassa tarkoitetulle ajoajalle siten, että noudatetaan 1 kohdan säännöksiä.

Monimiehitykseen kuuluva kuljettaja voi pitää 45 minuutin tauon toisen kuljettajan ajamassa ajoneuvossa, edellyttäen että taukoa pitävä kuljettaja ei osallistu ajoneuvoa ajavan kuljettajan avustamiseen.”

5) Lisätään AETR-sopimuksen 8 artiklan 2 kohdan jälkeen kohta seuraavasti:

”2 a. Edellyttäen, että liikenneturvallisuus ja kuljettajan työolot eivät vaarannu, satunnaisen henkilöliikenteen kertaluontoista palvelua harjoittava kuljettaja voi, kun palvelun kesto on vähintään kuusi peräkkäistä 24 tunnin jaksoa, poiketa 2 kohdan ensimmäisestä alakohdasta pitämällä vuorokautisen lepoajan kerran enintään 25 tunnin kuluessa edellisen vuorokautisen lepoajan tai viikoittaisen lepoajan päättymisestä edellyttäen, että kyseisen päivän yhteenlaskettu kokonaisajoaika ei ole ylittänyt seitsemää tuntia. Kyseistä poikkeusta voidaan samojen edellytysten mukaisesti käyttää kahdesti satunnaisen henkilöliikenteen kertaluontoisessa palvelussa, jonka kesto on vähintään kahdeksan peräkkäistä 24 tunnin jaksoa. Kyseisen poikkeuksen käyttö ei vaikuta sovellettavan lainsäädännön mukaiseen enimmäistyöaikaan.”

6) Lisätään AETR-sopimuksen 8 artiklan 6 kohdan a alakohdan loppuun alakohta seuraavasti:

”Poiketen siitä, mitä ensimmäisessä alakohdassa säädetään, kansainvälisiä tavarakuljetuksia harjoittava kuljettaja voi pitää kaksi peräkkäistä lyhennettyä viikoittaista lepoaikaa työnantajan sijoittautumisjäsenvaltiona olevan sopimuspuolen ulkopuolella, edellyttäen että kuljettaja pitää neljän peräkkäisen viikon aikana vähintään neljä viikoittaista lepoaikaa, joista vähintään kahden on oltava säännöllisiä viikoittaisia lepoaikoja.

Sovellettaessa tätä kohtaa kuljettajan katsotaan harjoittavan kansainvälistä tieliikennettä, jos kuljettaja aloittaa kaksi peräkkäistä lyhennettyä viikoittaista lepoaikaa työnantajan sijoittautumisjäsenvaltiona olevan sopimuspuolen ja kuljettajan asuinmaan ulkopuolella.”

7) Korvataan AETR-sopimuksen 8 artiklan 6 kohdan b alakohta seuraavasti:

”b) Poiketen siitä, mitä 6 kohdan a alakohdassa säädetään, satunnaisliikenteen kertaluontoista palvelua harjoittava kuljettaja voi lykätä viikoittaista lepoaikaa enintään kaksitoista perättäistä 24 tunnin jaksoa edellisestä säännönmukaisesta viikoittaisesta lepoajasta laskettuna, edellyttäen että

— poikkeuksen soveltamisen jälkeen kuljettaja pitää:

— joko kaksi säännönmukaista viikoittaista lepoaikaa, tai

— yhden säännöllisen viikoittaisen lepoajan ja yhden lyhennetyn vähintään 24 tunnin pituisen viikoittaisen lepoajan. Vähennys on kuitenkin korvattava vastaavalla lepoajalla, joka käytetään kerralla ennen poikkeusjaksoa seuraavan kolmannen viikon loppua;

— ajoneuvo on neljän vuoden kuluttua siitä, kun rekisteröintimaa on ottanut käyttöön digitaalisen ajopiirturin, varustettu liitteessä olevan lisäyksen 1B vaatimusten mukaisilla valvontalaitteilla, ja

— jos ajo tapahtuu kello 22:n ja 6:n välisenä aikana, ajoneuvon miehitys kaksinkertaistetaan tai 7 artiklassa tarkoitettua ajoaikaa vähennetään kolmeen tuntiin."

8) Korvataan AETR-sopimuksen 8 artiklan 8 kohta seuraavasti:

"8. Säännöllisiä viikoittaisia lepoaikoja ja yli 45 tunnin pituisia viikoittaisia lepoaikoja, jotka pidetään korvauksena aiemmista lyhennetyistä viikoittaisista lepoajoista, ei saa pitää ajoneuvossa. Ne on pidettävä asianmukaisessa ja kullekin sukupuolelle sopivassa majoituspaikassa, jossa on kunnolliset nukkumis- ja saniteettitilat.

Työnantajan on vastattava muualla kuin ajoneuvossa tapahtuvan majoituksen kustannuksista."

9) Lisätään AETR-sopimuksen 8 artiklan 8 kohdan jälkeen uusi 8 a kohta seuraavasti:

"8 a. Kuljetusyritysten on järjestettävä kuljettajan työ niin, että kuljettaja pystyy palaamaan kuljettajan säännöllisenä asemapaikkana olevaan työnantajan toimipisteeseen, jossa kuljettajan viikoittainen lepoaika alkaa, työnantajan sijoittautumisjäsenvaltiona olevassa sopimuspuolessa tai palaamaan kuljettajan asuinpaikkaan voidakseen pitää vähintään yhden säännöllisen viikoittaisen lepoajan tai yli 45 tunnin pituisen viikoittaisen lepoajan, joka pidetään korvauksena lyhennetystä viikoittaisesta lepoajasta, kunkin neljän peräkkäisen viikon jaksolla.

Kuitenkin jos kuljettaja on pitänyt kaksi peräkkäistä lyhennettyä viikoittaista lepoaikaa 6 kohdan a alakohdan mukaisesti, kuljetusyrityksen on järjestettävä kuljettajan työt siten, että kuljettaja voi palata ennen korvauksena pidettävän yli 45 tunnin pituisen säännöllisen viikoittaisen lepoajan alkua.

Yrityksen on dokumentoitava, miten se täyttää kyseisen velvoitteen, ja säilytettävä asiakirja-aineisto tiloissaan, jotta se voidaan esittää valvontaviranomaisten pyynnöstä."

10) Korvataan AETR-sopimuksen 8 a artiklan kaksi ensimmäistä kohtaa seuraavasti:

"1. Poiketen siitä, mitä 8 artiklassa säädetään, kun kuljettaja seuraa lautalla tai junassa kuljetettavaa ajoneuvoa ja pitää säännöllisen vuorokautisen lepoajan tai lyhennetyn viikoittaisen lepoajan, kyseinen lepoaika voidaan keskeyttää korkeintaan kaksi kertaa muun toiminnan vuoksi, joka saa kestää yhteensä enintään yhden tunnin. Kyseisen säännöllisen vuorokautisen lepoajan tai lyhennetyn viikoittaisen lepoajan aikana kuljettajalla on oltava käytettävissään lepohytti, vuode tai makuusija.

Tätä poikkeusta sovelletaan säännöllisten viikoittaisten lepoaikojen osalta lautta- tai junamatkoihin, jos

a) matkan kesto on 8 tuntia tai enemmän; ja

b) kuljettajalla on lautalla tai junassa käytössään lepohytti.

2. Aika, joka on käytetty matkustamiseen paikkakunnalle, missä toimiminen tämän sopimuksen soveltamisalaan kuuluvan ajoneuvon kuljettajana alkaa, tai kyseiseltä paikkakunnalta palaamiseen, kun ajoneuvo ei ole kuljettajan kotona eikä hänen säännöllisenä asemapaikkanaan olevassa työnantajan toimipisteessä, saadaan laskea vapaa-ajaksi tai tauoksi vain silloin, kun kuljettaja on lautalla tai junassa ja hänen käytettävissään on lepohytti, vuode tai makuusija."

11) Lisätään 8 b artikla seuraavasti:

”8 b artikla

Turvalliset ja valvotut pysäköintialueet

1. UN/ECEn sihteeristö varmistaa sopimuspuolten toimittamien tietojen perusteella, että tiedot turvallisista ja valvotuista pysäköintialueista ovat helposti tavara- ja henkilöliikenteessä toimivien kuljettajien saatavilla. UN/ECEn sihteeristö julkaisee luettelon sertifioiduista pysäköintialueista, jotta kuljettajille voidaan tarjota asianmukaisesti:

— murtautumisen havaitseminen ja estäminen;

— valaistus ja näkyvyys;

— yhteyspisteet ja menettelyt hätätilanteessa;

— kullekin sukupuolelle sopivat saniteettitilat;

— vaihtoehtoja ruoan ja juoman ostamiseen;

— viestintäyhteydet;

— virtalähde.

Luettelo tällaisista pysäköintialueista on asetettava saataville yhdellä virallisella verkkosivustolla ja sitä on päivitettävä säännöllisesti.

2. Standardit, jotka antavat palvelun ja turvallisuuden tasoa koskevaa yksityiskohtaisempaa tietoa 1 kohdassa lueteltujen alueiden ja pysäköintialueiden sertifiointimenettelyjen osalta, esitetään lisäyksessä 5.

3. Lisäystä 5 voidaan muuttaa UN/ECEn tieliikenteen työryhmässä läsnä olevien ja äänestävien sopimuspuolten enemmistöllä.

4. Sopimuspuolten on edistettävä pysäköintialueiden kehittämistä kaupallisille tienkäyttäjille.”

12) Korvataan AETR-sopimuksen 9 artikla seuraavasti:

”1. Päästäkseen sopivaan pysähdyspaikkaan kuljettaja voi poiketa tämän sopimuksen säännöksistä siinä määrin kuin on tarpeen henkilöiden, ajoneuvon tai kuorman turvallisuuden varmistamiseksi edellyttäen, että liikenneturvallisuutta ei vaaranneta. Kuljettajan on tehtävä kyseisistä määräyksistä poikkeamisen luonteesta ja syystä merkintä valvontalaitteen piirturilevyyn tai valvontalaitteesta tulostettuun asiakirjaan tai työvuorolistaan viimeistään saavuttuaan sopivaan pysähdyspaikkaan.

2. Edellyttäen, ettei liikenneturvallisuus vaarannu, kuljettaja voi poikkeuksellisissa olosuhteissa myös poiketa siitä, mitä 6 artiklan 1 ja 2 kohdassa ja 8 artiklan 2 kohdassa säädetään, ja ylittää vuorokautisen ja viikoittaisen ajoajan enintään yhdellä tunnilla päästäkseen työnantajan toimipisteeseen tai omaan asuinpaikkaansa viikoittaisen lepoajan käyttämistä varten.

3. Kuljettaja voi samoin edellytyksin ylittää vuorokautisen ja viikoittaisen ajoajan enintään kahdella tunnilla, edellyttäen että välittömästi ennen lisäajoaikaa, joka tarvitaan työnantajan toimipisteen tai kuljettajan asuinpaikan saavuttamiseksi säännöllisen viikoittaisen lepoajan pitämistä varten, pidettiin 30 minuutin keskeytymätön tauko.

4. Kuljettajan on tehtävä tällaisen poikkeamisen syystä käsin merkintä valvontalaitteen piirturilevyyn tai valvontalaitteesta tulostettuun asiakirjaan tai työvuorolistaan viimeistään saavuttuaan määränpäähän tai sopivaan pysähdyspaikkaan.

5. Kaikki pidennetyt jaksot on korvattava vastaavalla yhtäjaksoisella lepoajalla, joka voidaan pitää minkä tahansa muun lepoajan yhteydessä, ennen kyseistä viikkoa seuraavan kolmannen viikon loppua.”

13) Lisätään AETR-sopimuksen uusi lisäys 5 seuraavasti:

”Lisäys 5

1. Jotta pysäköintialue voidaan sertifioida AETR-sopimuksen 8 b artiklan 1 kohdassa tarkoitetuksi turvalliseksi ja valvotuksi pysäköintialueeksi, sen on oltava seuraavien standardien mukainen:

a) kaikki tässä lisäyksessä olevassa A jaksossa vahvistetut vähimmäispalvelutasoa koskevat standardit;

b) kaikki tässä lisäyksessä olevassa B jaksossa vahvistetut vähimmäisturvatasoja koskevat standardit.

2. AETR-sopimuksen 8 b artiklan 1 kohdassa tarkoitettu pysäköintialueiden sertifiointi turvalliseksi ja valvotuksi pysäköintialueeksi on tehtävä tässä lisäyksessä olevassa C jaksossa vahvistettuja standardeja ja menettelyjä noudattaen.

A jakso – Vähimmäispalvelutaso

Kullekin sukupuolelle sopivat saniteettitilat	— Erilliset ja toimintakuntoiset käymälät ja suihkut miehille ja naisille. Suihkuista on tultava lämmintä vettä. — Käytettävissä olevat ja toimintakuntoiset vesihanat, joista tulee lämmintä vettä. Käsisaippuaa on oltava saatavilla maksutta. — Pysäköintialueella käytettävissä olevat jäteastiat, jotka tyhjennetään säännöllisesti. — Päivittäin säännöllisin väliajoin puhdistettavat ja tarkastettavat käymälät, suihkut ja vesialtaat. Puhdistusaikataulun on oltava näkyvillä.
Vaihtoehdot ruoan ja juoman ostamiseen ja nauttimiseen	— Ostettavissa olevia välipaloja ja juomia ympärivuorokautisesti jokaisena viikonpäivänä. — Kuljettajien käytettävissä oleva ruokailualue.
Viestintäyhteydet	– Maksutta käytettävissä oleva internetyhteys.
Virtalähde	— Pistorasioita henkilökohtaiseen käyttöön. — Pysäköintialueella kylmäkuljetusajoneuvoja varten käytettävissä oleva sähköverkko 31. joulukuuta 2026 mennessä.
Yhteyspisteet ja menettelyt hätätilanteessa	— Selkeät merkit turvallisen liikenteen varmistamiseksi pysäköintilaitoksessa. — Pysäköintilaitoksessa vähintään kansallisella virallisella kielellä ja englanniksi näkyvillä olevat yhteystiedot hätätilanteita varten. Niiden ohessa on oltava helposti ymmärrettävät kuvasymbolit.

B jakso – Turvatasot

a. AETR-sopimuksen mukaisten standardien mukaisesti sertifioitujen turvallisten ja valvottujen pysäköintialueiden on täytettävä jonkin taulukoissa 2–5 kuvatun turvatason vaatimukset.

b. Turvallisilla ja valvotuilla pysäköintialueilla on varmistettava, että kullakin turvatasolla luetellut laitteet ja menettelyt ovat täysin toimintakykyisiä.

c. Tässä sopimuksessa vahvistetut standardit eivät rajoita sellaisen kansallisen lainsäädännön soveltamista, joka liittyy tehtäviin, joiden suorittaminen edellyttää toimiluvan saanutta ja koulutettua, omaa tai ulkopuolista turvahenkilöstöä. Turvahenkilöstöllä on myös oltava riittävä koulutus, jos kansallinen lainsäädäntö sitä edellyttää.

d. Videovalvonnalla kerättyjen tietojen säilyttämisajat eivät rajoita asiaa koskevan sovellettavan lainsäädännön soveltamista. Niitä sovelletaan kaikkiin näiden standardien mukaisiin pakollisiin ja vapaaehtoisiin vaatimuksiin.

e. Eri turvatasojen valaistusarvot (lukseina) ovat keskiarvoja.

f. Turvallisten ja valvottujen pysäköintialueiden pitäjien on koulutukseen liittyviä lisävaatimuksia koskevan kansallisen lainsäädännön soveltamista rajoittamatta varmistettava, että niiden turvallisilla ja valvotuilla pysäköintialueilla paikalla ja etänä toimiva henkilöstö sekä pysäköintitoiminnan johtaja osallistuvat turvallisia ja valvottuja pysäköintialueita koskeviin AETR-sopimuksen mukaisiin standardeihin liittyvään koulutukseen. Uuden henkilöstön on osallistuttava tähän koulutukseen kuuden kuukauden kuluessa palvelukseentulosta. Koulutuksen on katettava seuraavat aiheet:

— henkilöstön koulutus ja valvonta;

— vaaratilanteiden hallinta;

— valvonta ja seuranta;

— teknologia.

g. Turvallisilla ja valvotuilla pysäköintialueilla on oltava paikan päällä näkyvissä tiedot siitä, miten tehdä valitus asiaankuuluvalle sertifiointielimelle.

Pronssitaso

PRONSSITASO

Rajaus	— Turvallisen ja valvotun pysäköintialueen rajaus on varmistettava näkyvällä pidäkkeellä. Näkyvän pidäkkeen on sijaittava maassa siten, että se osoittaa turvallisen ja valvotun pysäköintialueen rajauksen ja sen, että pysäköintialueella sallitaan ainoastaan tavarankuljetusajoneuvot ja luvan saaneet ajoneuvot. — Turvallinen ja valvottu pysäköintialue on rajattava voimakkuudeltaan 15 luksin valaistuksella. — Turvallisen ja valvotun pysäköintialueen ympärillä olevaa kasvillisuutta on hoidettava siten, että varmistetaan hyvä näkyvyys.
Pysäköintialue	— Asianmukaisilla merkinnöillä on osoitettava, että pysäköintialueella sallitaan ainoastaan tavarankuljetusajoneuvot ja luvan saaneet ajoneuvot. — Fyysiset tai etävalvontatarkastukset on tehtävä vähintään kerran vuorokaudessa. — Pysäköintialueella olevaa kasvillisuutta on hoidettava siten, että varmistetaan hyvä näkyvyys. — Kaikki pysäköintialueella olevat ajokaistat ja jalankulkuväylät on valaistava voimakkuudeltaan 15 luksin valaistuksella.
	Sisääntulo/poistuminen
— Turvallisen ja valvotun	pysäköintialueen sisääntulo- ja poistumispaikat on valaistava voimakkuudeltaan 25 luksin valaistuksella. — Turvallisen ja valvotun pysäköintialueen kaikissa sisääntulo- ja poistumispaikoissa on oltava asennettuna ja toimintakuntoisena kuvanlaadultaan hyvä videovalvontajärjestelmä. — Videovalvontajärjestelmässä on oltava vähimmäistason jatkuva digitaalitallennus (5 kuvaa sekunnissa) tai sen on perustuttava liiketunnistuksella toimiviin 720 pikselin teräväpiirtokameroihin, joissa on esi- ja jälkitallennus ja todellinen yö/päivä-toiminto. — Turvallisen ja valvotun pysäköintialueen pitäjän on tehtävä kerran viikossa videovalvonnan rutiinitarkastus, josta on säilytettävä tiedot yhden viikon ajan. Turvallisen ja valvotun pysäköintialueen pitäjän on suoritettava videovalvontajärjestelmän toiminnan tarkastus vähintään 48 tunnin välein. — Videovalvontatiedot on säilytettävä 30 päivän ajan, ellei sovellettavassa lainsäädännössä edellytetä lyhyempää säilytysaikaa. Tällöin sovelletaan pisintä laissa sallittua säilytysaikaa. — Turvallisella ja valvotulla pysäköintialueella on oltava videovalvontajärjestelmätakuu, palvelutasosopimus tai sen oma huoltovalmius on osoitettava. Turvallisen ja valvotun pysäköintialueen videovalvontajärjestelmien käyttäjien on aina oltava päteviä teknikoita.

	Henkilöstömenettelyt
— Vuotuisen	riskinarvioinnin perusteella ja rajoittamatta lisävaatimuksia vahvistavan kansallisen lainsäädännön soveltamista on laadittava turvasuunnitelma, joka kattaa kaikki riskien ehkäisemisen ja lieventämisen sekä riskeihin yhteistyössä lainvalvontaviranomaisten kanssa reagoimisen näkökohdat. — Turvalliselle ja valvotulle pysäköintialueelle on nimettävä henkilö, joka vastaa henkilöstömenettelyistä vaaratilanteissa. Turvallisella ja valvotulla pysäköintialueella työskentelevällä henkilöstöllä on aina oltava käytettävissään kattava luettelo paikallisista lainvalvontaviranomaisista. — Käytössä on oltava menettely sellaisia tapauksia varten, joissa turvalliselle ja valvotulle pysäköintialueelle pysäköidään luvattomia ajoneuvoja. Menettelyn on oltava turvallisella ja valvotulla pysäköintialueella selvästi näkyvillä. — Vaaratilanteista ja rikoksista ilmoittamista henkilöstölle ja poliisille on helpotettava pitämällä selkeä ilmoitusmenettely näkyvillä turvallisella ja valvotulla pysäköintialueella.

Hopeataso

HOPEATASO

Rajaus	— Turvallisen ja valvotun pysäköintialueen rajaus on varmistettava vähintään fyysisellä pidäkkeellä, joka haittaa kulkua ja mahdollistaa turvalliselle ja valvotulle pysäköintialueelle sisääntulon ja sieltä poistumisen ainoastaan määriteltyjen sisääntulo- ja poistumispaikkojen kautta. Turvallisen ja valvotun pysäköintialueen rajaus on varmistettava jatkuvalla tallentavalla videovalvonnalla sekä näkyvällä pidäkkeellä. — Videovalvontajärjestelmässä on oltava vähimmäistason jatkuva digitaalitallennus (5 kuvaa sekunnissa) tai sen on perustuttava liiketunnistuksella toimiviin 720 pikselin teräväpiirtokameroihin, joissa on esi- ja jälkitallennus ja todellinen yö/päivä-toiminto. — Turvallisen ja valvotun pysäköintialueen pitäjän on tehtävä 72 tunnin välein videovalvonnan rutiinitarkastus, josta on säilytettävä tiedot yhden viikon ajan. — Turvallisen ja valvotun pysäköintialueen pitäjän on suoritettava videovalvontajärjestelmän toiminnan tarkastus vähintään 48 tunnin välein. — Videovalvontatiedot on säilytettävä 30 päivän ajan, ellei sovellettavassa lainsäädännössä edellytetä lyhyempää säilytysaikaa. Tällöin sovelletaan pisintä laissa sallittua säilytysaikaa. — Turvallisella ja valvotulla pysäköintialueella on oltava videovalvontajärjestelmätakuu ja palvelutasosopimus, tai sen oma huoltovalmius on osoitettava. Turvallisen ja valvotun pysäköintialueen videovalvontajärjestelmien käyttäjien on aina oltava päteviä teknikoita. — Turvallinen ja valvottu pysäköintialue on rajattava voimakkuudeltaan 20 luksin valaistuksella. — Turvallisen ja valvotun pysäköintialueen ympärillä olevaa kasvillisuutta on hoidettava siten, että varmistetaan hyvä näkyvyys.
Pysäköintialue	— Asianmukaisilla merkinnöillä on osoitettava, että pysäköintialueella sallitaan ainoastaan tavarankuljetusajoneuvot ja luvan saaneet ajoneuvot. — Fyysiset tai etävalvontatarkastukset on tehtävä vähintään kaksi kertaa vuorokaudessa ja vähintään kerran päivän aikana ja kerran yön aikana. — Kaikki pysäköintialueen ajokaistat ja jalankulkuväylät on valaistava voimakkuudeltaan 15 luksin valaistuksella. — Pysäköintialueella olevaa kasvillisuutta on hoidettava siten, että varmistetaan hyvä näkyvyys.

	Sisääntulo/poistuminen
— Turvallisen ja valvotun	pysäköintialueen sisääntulo- ja poistumispaikat on valaistava voimakkuudeltaan 25 luksin valaistuksella ja niissä on oltava turvaesteet. Esteet on varustettava sisäpuhelin- ja lipukejärjestelmällä.
	— Turvallisen ja valvotun pysäköintialueen kaikissa sisääntulo- ja poistumispaikoissa on oltava asennettuna ja toimintakuntoisena kuvanlaadultaan hyvä videovalvontajärjestelmä. Tämän turvatason kohdassa ”rajaus” esitettyjä videovalvontaa koskevia vaatimuksia sovelletaan myös videovalvontaan sisääntulo- ja poistumispaikoissa.
	Henkilöstömenettelyt
— Vuotuisen	riskinarvioinnin perusteella ja rajoittamatta lisävaatimuksia vahvistavan kansallisen lainsäädännön soveltamista on laadittava turvasuunnitelma, jossa tarkastellaan turvallisen ja valvotun pysäköintialueen erityisiä riskejä, jotka johtuvat esimerkiksi sen sijainnista, käyttäjätyypeistä, liikenneturvallisuusolosuhteista, rikosten määrästä tai yleisistä turvanäkökohdista.
	— Turvalliselle ja valvotulle pysäköintialueelle on nimettävä henkilö, joka vastaa henkilöstömenettelyistä vaaratilanteissa. Turvallisella ja valvotulla pysäköintialueella työskentelevällä henkilöstöllä on aina oltava käytettävissään kattava luettelo paikallisista lainvalvontaviranomaisista.
	— Käytössä on oltava menettely sellaisia tapauksia varten, joissa turvalliselle ja valvotulle pysäköintialueelle pysäköidään luvattomia ajoneuvoja. Menettelyn on oltava turvallisella ja valvotulla pysäköintialueella selvästi näkyvillä.
	— Vaaratilanteista ja rikoksista ilmoittamista henkilöstölle ja poliisille on helpotettava pitämällä selkeä ilmoitusmenettely näkyvillä turvallisella ja valvotulla pysäköintialueella.
	— Käyttäjille on tarjottava ympärivuorokautista apua jokaisena viikonpäivänä.

Kultataso

	KULTATASO
Rajaus	— Turvallisen ja valvotun pysäköintialueen rajaus on varmistettava fyysisellä esteellä, joka on vähintään 1,8 metriä korkea. Esteen ja pysäköintialueen välissä on oltava 1 metriä leveä esteetön vyöhyke.
	— Esteisiin kohdistuvien tahattomien vahinkojen estämiseksi on otettava käyttöön toimenpiteitä.
	— Turvallinen ja valvottu pysäköintialue on rajattava voimakkuudeltaan 25 luksin valaistuksella.
	— Turvallisen ja valvotun pysäköintialueen koko alaa on seurattava jatkuvalla videovalvonnalla niin, ettei valvomattomia kohtia ole.
	— Videovalvontajärjestelmässä on oltava vähimmäistason jatkuva tallennus (5 kuvaa sekunnissa) tai sen on perustuttava liiketunnistuksella toimiviin 720 pikselin teräväpiirtokameroihin, joissa on esi- ja jälkitallennus ja todellinen yö/päivä-toiminto.
	— Turvallisen ja valvotun pysäköintialueen pitäjän on tehtävä 48 tunnin välein videovalvonnan rutiinitarkastus, josta on säilytettävä tiedot yhden viikon ajan.
	— Turvallisen ja valvotun pysäköintialueen pitäjän on suoritettava videovalvontajärjestelmän toiminnan tarkastus vähintään kerran vuorokaudessa.
	— Videovalvontatiedot on säilytettävä 30 päivän ajan, ellei sovellettavassa kansallisessa lainsäädännössä edellytetä lyhyempää säilytysaikaa. Tällöin sovelletaan pisintä laissa sallittua säilytysaikaa.

	— Turvallisella ja valvotulla pysäköintialueella on oltava videovalvontatakuu tai palvelutasosopimus, johon kuuluu vähintään yksi pätevän erikoisorganisaation vuosittainen palvelukäynti, tai sen oma huoltovalmius on osoitettava. Turvallisen ja valvotun pysäköintialueen videovalvontajärjestelmien käyttäjien on aina oltava päteviä teknikoita. — Videovalvonta- ja sisäänpääsytapahtumien on oltava yhteisen merkintäohjelmiston avulla synkronoituja. — Verkon käyttökeskeytyksen tapauksessa kaikki videovalvonta- ja sisäänpääsytapahtumat on tallennettava paikallisesti ja ladattava taas, kun yhteys keskustallennuslaitteeseen palautuu. — Turvallisen ja valvotun pysäköintialueen ympärillä olevaa kasvillisuutta on hoidettava siten, että varmistetaan hyvä näkyvyys.
Pysäköintialue	— Asianmukaisilla merkinnöillä on osoitettava, että pysäköintialueella sallitaan ainoastaan tavarankuljetusajoneuvot ja luvan saaneet ajoneuvot. — Fyysiset tai etävalvontatarkastukset on tehtävä vähintään kaksi kertaa vuorokaudessa ja vähintään kerran päivän aikana ja kerran yön aikana. — Pysäköintialueen ajokaistat ja jalankulkuväylät on merkittävä ja niillä on oltava voimakkuudeltaan 15 luksin valaistus. — Pysäköintialueella olevaa kasvillisuutta on hoidettava siten, että varmistetaan hyvä näkyvyys.
	Sisääntulo/poistuminen
— Turvallisen ja valvotun	pysäköintialueen sisääntulo- ja poistumispaikoilla on oltava voimakkuudeltaan 25 luksin valaistus ja turvaesteet, jotka on suojattu niiden yli tai ali menemiseltä ja joissa on liikennevalot. — Turvallisen ja valvotun pysäköintialueen kaikissa sisääntulo- ja poistumispaikoissa on oltava asennettuna ja toimintakuntoisena kuvanlaadultaan hyvä videovalvontajärjestelmä. Sisääntulo- ja poistumispaikat on varustettava rekisterikilpien tunnistustekniikalla. Ajoneuvojen sisääntuloa ja poistumista koskevat tiedot on tallennettava sovellettavan lainsäädännön mukaisesti. — Turvallisen ja valvotun pysäköintialueen sisääntulo- ja poistumispaikat on turvattava murtautumisen esto- ja havaitsemismekanismeilla, kuten jalankulkijoille tarkoitetuilla kääntöporteilla, joiden korkeus on vähintään 1,80 metriä. Palvelujen sisäänkäynnit, esimerkiksi käymälöihin, ravintoloihin ja kauppoihin, on varustettava kääntöporteilla, kun pysäköintialueen ja näiden palvelujen välillä on suora yhteys.
	Henkilöstömenettelyt
— Vuotuisen	riskinarvioinnin perusteella ja rajoittamatta lisävaatimuksia vahvistavan kansallisen lainsäädännön soveltamista on laadittava turvasuunnitelma, jossa tarkastellaan turvallisen ja valvotun pysäköintialueen erityisiä riskejä, jotka johtuvat esimerkiksi sen sijainnista, asiakastyypeistä, liikenneturvallisuusolosuhteista, rikosten määrästä tai yleisistä turvanäkökohdista. — Vuotuisen riskinarvioinnin perusteella ja rajoittamatta lisävaatimuksia vahvistavan kansallisen lainsäädännön soveltamista on laadittava toiminnan jatkuvuussuunnitelma. Siihen on sisällyttävä yksityiskohtaisia toimenpiteitä siitä, miten voidaan reagoida häiriötilanteisiin ja ylläpitää kriittisten toimintojen toteuttamista vaaratilanteen aikana. Turvallisen ja valvotun pysäköintialueen hallinnon on voitava osoittaa, että nämä toimenpiteet on toteutettu. — Käytössä on oltava menettely sellaisia tapauksia varten, joissa turvalliselle ja valvotulle pysäköintialueelle pysäköidään luvattomia ajoneuvoja. Menettelyn on oltava turvallisella ja valvotulla pysäköintialueella selvästi näkyvillä.

	— Käyttäjille on tarjottava ympärivuorokautista apua jokaisena viikonpäivänä. — Vaaratilanteista ja rikoksista ilmoittamista henkilöstölle ja poliisille on helpotettava pitämällä selkeä ilmoitusmenettely näkyvillä turvallisella ja valvotulla pysäköintialueella. — On nimettävä henkilöstömenettelyistä vastaava henkilö. — Pysäköintialueen hallintajärjestelmässä on oltava valmius DATEX II -datansiirtoon.

Platinataso

PLATINATASO	
Rajaus	— Turvallisen ja valvotun pysäköintialueen rajaus on varmistettava aukottomalla esteellä, joka on vähintään 1,8 metriä korkea ja jossa on ylikiipeämisen estäviä pidäkkeitä. Esteen ja pysäköintialueen välissä on oltava 1 metriä leveä esteetön vyöhyke. — Esteisiin kohdistuvien tahallisten ja tahattomien vahinkojen estämiseksi on otettava käyttöön toimenpiteitä. — Turvallinen ja valvottu pysäköintialue on rajattava voimakkuudeltaan 25 luksin valaistuksella. — Turvallisen ja valvotun pysäköintialueen koko alaa on seurattava jatkuvalla videovalvonnalla niin, ettei valvomattomia kohtia ole. — Videovalvontajärjestelmässä on oltava vähimmäistason jatkuva digitaalitallennus (5 kuvaa sekunnissa) tai sen on perustuttava liiketunnistuksella toimiviin 720 pikselin teräväpiirtokameroihin, joissa on esi- ja jälkitallennus ja todellinen yö/päivä-toiminto. — Turvallisen ja valvotun pysäköintialueen pitäjän on tehtävä 48 tunnin välein videovalvonnan rutiinitarkastus, josta on säilytettävä tiedot yhden viikon ajan. — Turvallisen ja valvotun pysäköintialueen pitäjän on suoritettava videovalvontajärjestelmän toiminnan tarkastus vähintään kerran vuorokaudessa. — Videovalvontatiedot on säilytettävä 30 päivän ajan, ellei sovellettavassa lainsäädännössä edellytetä lyhyempää säilytysaikaa. Tällöin sovelletaan pisintä laissa sallittua säilytysaikaa. — Turvallisella ja valvotulla pysäköintialueella on oltava videovalvontatakuu tai palvelutasosopimus, johon kuuluu vähintään kaksi pätevän erikoisorganisaation vuosittaista palvelukäyntiä, tai sen oma huoltovalmius on osoitettava. Turvallisen ja valvotun pysäköintialueen videovalvontajärjestelmien käyttäjien on aina oltava päteviä teknikoita. — Videovalvonta- ja sisäänpääsytapahtumien on oltava yhteisen merkintäohjelmiston avulla synkronoituja. — Henkilöstön on tarkastettava pysäköintialueen turvavideovalvontatapahtumat käyttämällä verkkopohjaisia asiakasohjelmistoja. Verkon käyttökeskeytyksen tapauksessa kaikki videovalvonta- ja sisäänpääsytapahtumat on tallennettava paikallisesti ja ladattava taas, kun yhteys keskustallennuslaitteeseen palautuu. — Ulkopuolisen valvonta- ja hälytyskeskuksen on kauko-ohjattava (ympärivuorokautisesti jokaisena viikonpäivänä) videovalvonnan kuvia, ellei turvahenkilöstö ole paikalla.

	— Videovalvontajärjestelmän on annettava ilmoitukset murtautumisesta tai kiipeämisestä ja ääni- tai valomerkkihälytys pysäköintialueella sekä valvonta- ja hälytyskeskuksissa. — Turvallisen ja valvotun pysäköintialueen ympärillä olevaa kasvillisuutta on hoidettava siten, että varmistetaan hyvä näkyvyys.
Pysäköintialue	— Asianmukaisilla merkinnöillä on osoitettava, että pysäköintialueella sallitaan ainoastaan tavarankuljetusajoneuvot ja luvan saaneet ajoneuvot. — Pysäköintialueen ajokaistat ja jalankulkuväylät on merkittävä ja niillä on oltava voimakkuudeltaan 15 luksin valaistus. — Pysäköintialueella olevaa kasvillisuutta on hoidettava siten, että varmistetaan hyvä näkyvyys. — Pysäköintialueen on oltava miehitetty tai videovalvottu ympärivuorokautisesti jokaisena viikonpäivänä. — Tämän turvatason kohdassa ”rajaus” esitettyjä videovalvontaa koskevia vaatimuksia sovelletaan myös videovalvontaan pysäköintialueella.
	Sisääntulo/poistuminen
— Turvallisen ja valvotun	pysäköintialueen sisääntulo- ja poistumispaikoilla on oltava voimakkuudeltaan 25 luksin valaistus ja portit tai turvaesteet, jotka on suojattu niiden yli tai ali menemiseltä sekä pollarit. — Turvallisen ja valvotun pysäköintialueen kaikissa sisääntulo- ja poistumispaikoissa on oltava asennettuna ja toimintakuntoisena kuvanlaadultaan hyvä videovalvontajärjestelmä. Sisääntulo- ja poistumispaikkoja, jalankulkijoiden sisääntulo- ja poistumispaikat mukaan luettuina, on valvottava reaaliaikaisesti. — Tämän turvatason kohdassa ”rajaus” esitettyjä videovalvontaa koskevia vaatimuksia sovelletaan myös videovalvontaan sisääntulo- ja poistumispaikoissa. — Turvallisen ja valvotun pysäköintialueen sisääntulo- ja poistumispaikat on turvattava murtautumisen esto- ja havaitsemismekanismeilla, kuten jalankulkijoille tarkoitetuilla kääntöporteilla, joiden korkeus on vähintään 1,80 metriä. Palvelujen sisäänkäynnit, esimerkiksi käymälöihin, ravintoloihin ja kauppoihin, on varustettava kääntöporteilla, kun pysäköintialueen ja näiden palvelujen välillä on suora yhteys. — Turvallisen ja valvotun pysäköintialueen sisääntulo- ja poistumispaikat on varustettava rekisterikilpien tunnistustekniikalla. Turvahenkilöstö tarkistaa turvalliselta ja valvotulta pysäköintialueelta poistuttaessa, onko rekisterikilpi yhdistettävissä sisääntulon ja poistumisen tarkistusjärjestelmän tunnisteeseen, esimerkiksi lipukkeeseen, RFID-lukulaitteeseen tai QR-koodiin. Tiedot ajoneuvojen saapumisesta turvalliselle ja valvotulle pysäköintialueelle ja sieltä poistumisesta on tallennettava sovellettavan lainsäädännön mukaisesti. — Turvallisen ja valvotun pysäköintialueen sisääntulo- ja poistumispaikat on turvattava kaksivaiheisella tarkistusjärjestelmällä, johon kuuluu rekisterikilpien tarkastukset sekä turvallisen ja valvotun pysäköintialueen valitsema asianmukainen lisämenetelmä, jonka avulla kuljettajat, kuljettajan mukana olevat henkilöt ja muut pysäköintialueelle luvan varalla saapuvat henkilöt voidaan tunnistaa ja tarkistaa. — Portilla mahdollisesti olevan rakennuksen on kestettävä ulkoinen hyökkäys, ja siinä on oltava vartiointirakennuksen ovien sulkemismekanismi.
	Henkilöstömenettelyt
— Vuotuisen	riskinarvioinnin perusteella ja rajoittamatta lisävaatimuksia vahvistavan kansallisen lainsäädännön soveltamista on laadittava turvasuunnitelma, jossa tarkastellaan turvallisen ja valvotun pysäköintialueen erityisiä riskejä, jotka johtuvat esimerkiksi sen sijainnista, asiakastyypeistä, liikenneturvallisuusolosuhteista, rikosten määrästä tai yleisistä turvanäkökohdista.

	— Vuotuisen riskinarvioinnin perusteella ja rajoittamatta lisävaatimuksia vahvistavan kansallisen lainsäädännön soveltamista on laadittava toiminnan jatkuvuussuunnitelma. Siihen on sisällyttävä yksityiskohtaisia toimenpiteitä siitä, miten voidaan reagoida häiriötilanteisiin ja ylläpitää kriittisten toimintojen toteuttamista vaaratilanteen aikana. Turvallisen ja valvotun pysäköintialueen hallinnon on voitava osoittaa, että nämä toimenpiteet on toteutettu. — Käytössä on oltava menettely sellaisia tapauksia varten, joissa turvalliselle ja valvotulle pysäköintialueelle pysäköidään luvattomia ajoneuvoja. Menettelyn on oltava turvallisella ja valvotulla pysäköintialueella selvästi näkyvillä. — Käyttäjille on tarjottava ympärivuorokautista apua jokaisena viikonpäivänä. — Vaaratilanteista ja rikoksista ilmoittamista henkilöstölle ja poliisille on helpotettava pitämällä selkeä ilmoitusmenettely näkyvillä turvallisella ja valvotulla pysäköintialueella. — On nimettävä henkilöstömenettelyistä vastaava henkilö. — On käytettävä teknistä käyttöopasta. — On otettava käyttöön menettelyt, joilla reagoidaan hälytyksiin. — Pysäköintialueen hallintajärjestelmässä on oltava valmius DATEX II -datansiirtoon. — Varma ennakkovaraus on oltava mahdollista tehdä puhelimitse, yhteystietolomakkeilla, sähköpostilla, sovelluksilla tai varausalustoilla. Jos ennakkovaraus on mahdollista tehdä sovellusten tai vastaavien varausjärjestelmien kautta, tiedonsiirron on tapahduttava reaaliajassa.

C jakso – Sertifiointistandardit ja -menettelyt

i) *Sertifiointielimet ja tarkastajien koulutus*

1. Ainoastaan tässä jaksossa vahvistetut vaatimukset täyttävillä sertifiointielimillä ja tarkastajilla on oikeus suorittaa AETR-sopimuksen 8 b artiklan 1 kohdassa tarkoitettu turvallisten ja valvottujen pysäköintialueiden sertifiointi.

2. Sertifiointielimillä, joiden tarkastajat tekevät tarkastuksia sertifioidakseen turvalliset ja valvotut pysäköintialueet A ja B jaksossa vahvistettujen standardien mukaisesti, on oltava ISO 17021 -standardin mukainen ryhmäakkreditointi.

3. Tarkastajien, jotka tekevät sertifiointitarkastuksia sertifioidakseen turvalliset ja valvotut pysäköintialueet A ja B jaksossa vahvistettujen standardien mukaisesti, on oltava sopimussuhteessa sertifiointielimeen.

4. Sertifiointielinten on ISO 17021 -standardin mukaisesti varmistettava, että tarkastajilla, jotka tekevät tarkastuksia turvallisten ja valvottujen pysäköintialueiden sertifioimiseksi, on asianmukainen koulutus.

5. Sertifiointielinten tarkastajien on oltava läpäissyt hyväksytysti A ja B jaksossa esitettyjen standardien uusinta versiota koskeva tarkastajien koulutus, johon kuuluu teoreettinen ja käytännön osa.

6. Sertifiointielinten tarkastajilla on oltava yhden UN/ECEn työkielen hyvä taito sekä sen sopimuspuolen asiaankuuluvan paikallisen kielen taito, jonka alueella he tekevät tarkastuksen.

ii) *Sertifiointitarkastuksia, yllätystarkastuksia sekä turvallisen ja valvotun pysäköintialueen todistuksen peruuttamista koskevat menettelyt*

1. Turvallisten ja valvottujen pysäköintialueiden sertifiointitarkastukset on tehtävä fyysisesti. Pysäköintitoiminnan harjoittajien, jotka haluavat saada A ja B jaksossa vahvistettujen AETR-sopimuksen mukaisten standardien mukaisen sertifioinnin, on pyydettävä sertifiointielintä tekemään sertifiointitarkastus toimipaikallaan.

2. Pysäköintialueiden pitäjien, jotka haluavat uusia sertifioinnin, on kolme kuukautta ennen todistuksen voimassaolon päättymistä pyydettävä valitsemaltaan sertifiointielimeltä turvallisten ja valvottujen pysäköintialueiden uudelleentarkastusta. Uudelleensertifiointitarkastus on järjestettävä ja sen tulokset on toimitettava pysäköintitoiminnan harjoittajalle ennen voimassa olevan todistuksen voimassaolon päättymispäivää.

3. Jos sertifiointielin ei pysty suorittamaan pyydettyä uudelleensertifiointitarkastusta sellaisten poikkeuksellisten olosuhteiden vuoksi, joita sertifiointielin tai turvallisen ja valvotun pysäköintialueen pitäjä ei ole voinut ennakoida, sertifiointielin voi päättää pidentää voimassa olevan todistuksen voimassaoloaikaa enintään kuudella kuukaudella. Pidennys voidaan uusia vain kerran.

4. Turvallisen ja valvotun pysäköintialueen todistuksen voimassaoloaikana asianomaisen sertifiointielimen on suoritettava vähintään yksi A ja B jaksossa vahvistettuja standardeja koskeva yllätystarkastus.

5. Sertifiointielimen on toimitettava uudelleensertifiointitarkastusten ja yllätystarkastusten tulokset turvallisen ja valvotun pysäköintialueen pitäjälle ilman aiheetonta viivytystä.

6. Jos sertifiointielin toteaa uudelleensertifiointitarkastuksen tai yllätystarkastuksen jälkeen, ettei turvallinen ja valvottu pysäköintialue enää täytä yhtä tai useampaa todistuksen kattamaa vaatimusta, sen on ilmoitettava pitäjälle yksityiskohtaiset tiedot havaituista puutteista ja ehdotettava toimenpiteitä, jotka ovat tarpeen niiden korjaamiseksi. Sertifiointielimen on annettava pitäjälle mahdollisuus korjata puutteet tarkastajan asettamassa määräajassa ottaen huomioon havaitun laiminlyönnin vakavuus. Pitäjän on ilmoitettava sertifiointielimelle näiden puutteiden korjaamiseksi toteutetuista toimenpiteistä ja toimitettava kaikki tarvittavat tiedot ennen määräajan päättymistä.

7. Sertifiointielimen on suoritettava pitäjän soveltamien korjaavien toimenpiteiden arviointi neljän viikon kuluessa. Jos se toteaa, että turvallinen ja valvottu pysäköintialue täyttää A ja B jaksossa vahvistetut vähimmäispalveluvaatimukset ja todistuksen kattamat turvavaatimukset, on annettava uusi tarkastustodistus pyydetylle tasolle. Jos kyseessä on yllätystarkastus, sama tarkastustodistus pidetään voimassa sen voimassaolon päättymiseen saakka.

8. Jos sertifiointielin toteaa, että turvallinen ja valvottu pysäköintialue täyttää A ja B jaksossa vahvistetut vähimmäispalveluvaatimukset ja todistuksen kattamat turvavaatimukset toisella turvatasolla, on annettava uusi tarkastustodistus asianmukaiselle tasolle. Jos kyseessä on yllätystarkastus, annetaan uusi tarkastustodistus asianmukaiselle turvatasolle samalla voimassaolon päättymispäivällä kuin tarkastustodistus, joka sillä korvataan.

9. Jos sertifiointielin toteaa uudelleensertifiointitarkastuksen tai yllätystarkastuksen ja mahdollisten myöhempien korjaavien toimenpiteiden arvioinnin jälkeen, ettei turvallinen ja valvottu pysäköintialue täytä vähimmäispalveluvaatimuksia taikka yhtä tai useampaa voimassa olevan todistuksen kattamaa turvavaatimusta, sertifiointielimen on peruutettava todistus. Sertifiointielimen on välittömästi ilmoitettava asiasta pitäjälle, joka vastaa siitä, että viittaukset turvallisia ja valvottuja pysäköintialueita koskeviin AETR-sopimuksen mukaisiin standardeihin sen toimipaikalla poistetaan.

10. Turvallisen ja valvotun pysäköintialueen pitäjällä on ISO 17021 -standardin mukaisesti oltava mahdollisuus esittää tarkastuksen tehneelle sertifiointielimelle valitus, jos se on eri mieltä tarkastuksen tuloksesta. Tutkittuaan valituksen sertifiointielin voi päättää olla peruuttamatta tarkastustodistusta tai antaa uuden tarkastustodistuksen eri turvatasolle.

iii) *Vaatimukset, jotka on täytettävä sertifiointielimen suorittaman tarkastuksen jälkeen, ja tietojen toimittaminen*

1. Läpimenneen sertifiointi- tai uudelleensertifiointitarkastuksen jälkeen sertifiointielimen on välittömästi annettava tarkastustodistus pysäköintitoiminnan harjoittajalle ja lähetettävä siitä viipymättä jäljennös sertifioidulle turvallisen ja valvotun pysäköintialueen pitäjälle sekä sen sopimuspuolen toimivaltaisille viranomaisille, jonka alueella se sijaitsee. Sen on myös ilmoitettava kyseisen sopimuspuolen toimivaltaisille viranomaisille, jos tarkastustodistukset on peruutettu tai jos turvallisten ja valvottujen pysäköintialueiden turvataso on muuttunut tarkastuksen jälkeen. Tarkastustodistus on voimassa kolme vuotta.

2. Sertifiointielinten on perustettava verkkopohjainen valitusmekanismi turvallisten ja valvottujen pysäköintialueiden käyttäjiä varten.”