2025/1115

2.6.2025.

PADOMES LĒMUMS (ES) 2025/1115

(2025. gada 12. maijs)

par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāieņem Eiropas Nolīguma par transportlīdzekļu apkalpju darbu starptautiskajos autopārvadājumos (*AETR*) Ekspertu grupā un Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisijas Autotransporta darba grupā attiecībā uz priekšlikumu saskaņot *AETR* ar galvenajiem jaunākajiem Regulas (EK) Nr. 561/2006 grozījumiem

EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 91. pantu saistībā ar 218. panta 9. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

tā kā:

(1) Eiropas Nolīgums par transportlīdzekļu apkalpju darbu starptautiskajos autopārvadājumos (*AETR*) ([1]) stājās spēkā 1976. gada 5. janvārī. Eiropas Savienības Tiesa 1971. gada 31. marta spriedumā lietā 22/70 atzina, ka Savienībai ir ekskluzīva kompetence konkrētajā *AETR* aptvertajā jautājumā ([2]).

(2) Ievērojot Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 561/2006 ([3]) 2. panta 3. punkta otro daļu, *AETR* noteikumi būtu jāsaskaņo ar minētās regulas noteikumiem. Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2020/1054 ([4]) un (ES) 2024/1258 ([5]) grozīja Regulu (EK) Nr. 561/2006. Turklāt Komisijas Deleģētā regula (ES) 2022/1012 ([6]) papildināja Regulas (EK) Nr. 561/2006 8.a panta 2. punktu, kas ir viens no noteikumiem, kuri ieviesti ar Regulu (ES) 2020/1054. Tādēļ Savienībai būtu jāierosina grozīt *AETR*, lai atspoguļotu grozījumus, kuri ieviesti ar Regulām (ES) 2020/1054 un (ES) 2024/1258 un papildināti ar Deleģēto regulu (ES) 2022/1012. Minētie grozījumi ietver jaunus noteikumus attiecībā uz *AETR* tvērumu, nosacījumus iespējai izmantot secīgu saīsinātu iknedēļas atpūtu, aizliegumu pavadīt regulāro iknedēļas atpūtu kabīnē, noteikumus par vadītāja atgriešanos darba devēja uzņēmējdarbības veikšanas vietā vai vadītāja dzīvesvietā, nosacījumus iespējai izmantot atpūtas laikposmus uz prāmja vai vilcienā, citas iespējamās atkāpes vadītājiem, kas iesaistīti neregulāros pasažieru pārvadājumos, un drošu un aizsargātu stāvvietu principu un specifikācijas.

(3) Ievērojot *AETR* 21. pantu, jebkura līgumslēdzēja puse var iesniegt *AETR* grozījumu priekšlikumus Apvienoto Nāciju Organizācijas ģenerālsekretāram. Pirms iesniegšanas Apvienoto Nāciju Organizācijas ģenerālsekretāram priekšlikumi parasti vispirms tiek iesniegti, izskatīti un apstiprināti ANO Eiropas Ekonomikas komisijas (ANO EEK) Autotransporta darba grupā (SC.1). *AETR* ietvaros ANO EEK ir izveidojusi *AETR* Ekspertu grupu. *AETR* Ekspertu grupa ir struktūra, kas ir pilnvarota izstrādāt un iesniegt ANO EEK Autotransporta darba grupai priekšlikumus par *AETR* grozījumiem. Pamatojoties uz šo lēmumu, Savienībai būtu jāierosina plānotajā *AETR* Ekspertu grupas

([1]) OV L 95, 8.4.1978., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/1977/2829/oj.
([2]) Tiesas 1971. gada 31. marta spriedums Komisija/Padome (*AETR*), 22/70, ECLI:EU:C:1971:32, 30. un 31. punkts.
([3]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 561/2006 (2006. gada 15. marts), ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu, groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 un Padomes Regulu (EK) Nr. 2135/98 un atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 3820/85 (OV L 102, 11.4.2006., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).
([4]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2020/1054 (2020. gada 15. jūlijs), ar ko Regulu (EK) Nr. 561/2006 groza attiecībā uz minimālajām prasībām par maksimālajiem transportlīdzekļa ikdienas un iknedēļas vadīšanas laikiem, minimālajiem pārtraukumiem un ikdienas un iknedēļas atpūtas laikposmiem un ar ko Regulu (ES) Nr. 165/2014 groza attiecībā uz pozicionēšanu ar tahogrāfu palīdzību (OV L 249, 31.7.2020., 1. lpp.. ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1054/oj).
([5]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2024/1258 (2024. gada 24. aprīlis), ar ko groza Regulu (EK) Nr. 561/2006 attiecībā uz minimālajām prasībām par minimālajiem pārtraukumiem un ikdienas un iknedēļas atpūtas laikposmiem pasažieru neregulāro pārvadājumu nozarē un attiecībā uz dalībvalstu pilnvarām piemērot sodus par Regulas (ES) Nr. 165/2014 pārkāpumiem, kas izdarīti citā dalībvalstī vai trešā valstī (OV L, 2024/1258, 2.5.2024., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1258/oj).
([6]) Komisijas Deleģētā regula (ES) 2022/1012 (2022. gada 7. aprīlis), ar ko Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 561/2006 papildina attiecībā uz standartiem, ar kuriem nosaka drošu un aizsargātu stāvvietu pakalpojuma līmeni un drošību, un attiecībā uz to sertificēšanas procedūrām (OV L 170, 28.6.2022., 27. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2022/1012/oj).

38. sesijā 2025. gada jūnijā un turpmākās sesijās un plānotajā ANO EEK Autotransporta darba grupas 120. sesijā 2025. gada oktobrī un turpmākās sesijās apspriest *AETR* grozījumus attiecībā uz starptautiskos autopārvadājumos iesaistītu vadītāju darba apstākļu uzlabošanu, kuri izriet no jaunākajiem grozījumiem Regulā (EK) Nr. 561/2006, kas ieviesti ar Regulām (ES) 2020/1054 un (ES) 2024/1258 un Deleģēto regulu (ES) 2022/1012.

(4) Ir lietderīgi noteikt nostāju, kas Savienības vārdā ir jāieņem *AETR* Ekspertu grupā un Autotransporta darba grupā, jo *AETR* grozījumi būs saistoši starptautiskajās tiesībās saskaņā ar *AETR* 21. panta 6. punktu.

(5) Dalībvalstīm nebūtu jāiebilst pret to, ka Apvienoto Nāciju Organizācijas ģenerālsekretārs atbilstīgi *AETR* 21. panta 1. punktam izziņo ierosinātos grozījumus, kas ietverti šim lēmumam pievienotajā dokumentā. Ja Apvienoto Nāciju Organizācijas ģenerālsekretāra paziņojums ir plašāks par ierosinātajiem grozījumiem, kas ietverti šim lēmumam pievienotajā dokumentā, dalībvalstīm nebūtu jāiebilst pret minētajiem ierosinātajiem grozījumiem, kuri ietverti šim lēmumam pievienotajā dokumentā.

(6) Savienības nostāja *AETR* Ekspertu grupā jāpauž Komisijai, un Savienības nostāja Autotransporta darba grupā jāpauž dalībvalstīm, kopīgi rīkojoties Savienības interesēs,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Nostāja, kas Savienības vārdā ir jāieņem ANO Eiropas Ekonomikas komisijas (ANO EEK) Eiropas Nolīguma par transportlīdzekļu apkalpju darbu starptautiskajos autopārvadājumos (*AETR*) Ekspertu grupas 38. sesijā un turpmākajās sesijās un Autotransporta darba grupas (SC.1) 120. sesijā un turpmākajās sesijās attiecībā uz priekšlikumu saskaņot *AETR* ar jaunākajiem grozījumiem Regulā (EK) Nr. 561/2006, kuri ieviesti ar Regulām (ES) 2020/1054 un (ES) 2024/1258 un Deleģēto Regulu (ES) 2022/1012, ir izklāstīta šim lēmumam pievienotajā dokumentā.

Par formālām un nebūtiskām pirmajā daļā minētās nostājas izmaiņām var vienoties bez jauna Padomes lēmuma.

2. pants

Šā lēmuma 1. pantā minēto nostāju *AETR* Ekspertu grupā pauž Komisija un ANO EEK Autotransporta darba grupā – dalībvalstis, kopīgi rīkojoties Savienības interesēs.

3. pants

Ja ANO EEK Autotransporta darba grupa apstiprina kādu šim lēmumam pievienotajā dokumentā izklāstīto ierosināto grozījumu, dalībvalstis, kopīgi rīkojoties Savienības interesēs, to iesniedz Apvienoto Nāciju Organizācijas ģenerālsekretāram saskaņā ar *AETR* 21. panta 1. punktu.

Dalībvalstis neiebilst pret to, ka Apvienoto Nāciju Organizācijas ģenerālsekretārs atbilstīgi *AETR* 21. panta 1. punktam izziņo ierosinātos grozījumus, kas ietverti šim lēmumam pievienotajā dokumentā.

4. pants

Šis lēmums ir adresēts Komisijai un dalībvalstīm.

Briselē, 2025. gada 12. maijā

Padomes vārdā –

priekšsēdētāja

B. NOWACKA

PIELIKUMS

1. *AETR* 1. pantā iekļauj šādu jaunu definīciju ia):

"ia) "neregulārie pārvadājumi" ir pasažieru pārvadājumi, kuri neatbilst regulāru pārvadājumu definīcijai, kurā ietilpst arī speciālie regulārie pārvadājumi, un kuru galvenā pazīme ir tādu pasažieru grupu pārvadāšana, kuras ir izveidotas pēc pasūtītāja vai paša pārvadātāja iniciatīvas. Neregulārā pārvadājumā izmanto brauciena formulāru, kuru pārvadātājs aizpilda pirms katra brauciena un kas satur vismaz informāciju par pārvadājuma veidu, pamatmaršrutu un iesaistīto(-ajiem) pārvadātāju(-iem)."

2. *AETR* 2. panta 2. punkta a) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

"a) transportlīdzekļiem, ko izmanto kravu pārvadāšanai, ja transportlīdzekļa pieļaujamā maksimālā masa, ieskaitot piekabi vai puspiekabi, nepārsniedz 2,5 tonnas."

3. *AETR* 2. panta 2. punktā pievieno šādu jaunu l) apakšpunktu:

"l) transportlīdzekļiem vai transportlīdzekļu sastāviem, kuru pieļaujamā maksimālā masa nepārsniedz 7,5 tonnas un kurus izmanto:

i) tādu materiālu, iekārtu vai mehānismu pārvadāšanai, ko transportlīdzekļa vadītājs izmanto transportlīdzekļa vadītāja darba veikšanā; vai

ii) ar kuriem piegādā preces, kuras ražotas amatniecībā,

tikai 100 km rādiusā no uzņēmuma bāzes vietas, un ar nosacījumu, ka transportlīdzekļa vadīšana nav transportlīdzekļa vadītāja pamatnodarbošanās un pārvadāšana netiek veikta kā komercpārvadājums."

4. *AETR* 7. panta 2. punktam pievieno šādas daļas:

"Transportlīdzekļa vadītājam, kas veic neregulāros pārvadājumus, pirmajā daļā minēto pārtraukumu var aizstāt arī ar diviem vismaz 15 minūšu ilgiem pārtraukumiem, kas sadalīti pirmajā daļā minētajā transportlīdzekļa vadīšanas laikposmā tā, lai atbilstu pirmās daļas noteikumiem.

Ja transportlīdzekli pārmaiņus vada vairāki vadītāji, transportlīdzekļa vadītājs var izmantot 45 minūtes ilgu pārtraukumu transportlīdzeklī, kuru vada cits transportlīdzekļa vadītājs, ar noteikumu, ka pārtraukumā esošais transportlīdzekļa vadītājs nepalīdz tam vadītājam, kurš vada transportlīdzekli."

5. *AETR* pēc 8. panta 2. punkta iekļauj šādu punktu:

"2.a Ja tas neapdraud ceļu satiksmes drošību un transportlīdzekļa vadītāja darba apstākļus, transportlīdzekļa vadītājs, kas veic vienu pasažieru neregulāro pārvadājumu, kura ilgums ir vismaz seši secīgi 24 stundu laikposmi, var atkāpties no 2. punkta pirmās daļas, izmantojot ikdienas atpūtas laikposmu vienu reizi ne vēlāk kā 25 stundu laikā pēc tam, kad ir beidzies iepriekšējais ikdienas atpūtas laikposms vai iknedēļas atpūtas laikposms, ar noteikumu, ka kopējais uzkrātais transportlīdzekļa vadīšanas laiks šajā dienā nav pārsniedzis septiņas stundas. Ar tādiem pašiem nosacījumiem, minēto atkāpi var izmantot divas reizes vienā pasažieru neregulārā pārvadājumā, kura ilgums ir vismaz astoņi secīgi 24 stundu laikposmi. Minētās atkāpes izmantošana neskar maksimālo darba laiku saskaņā ar piemērojamajiem tiesību aktiem."

6. *AETR* 8. panta 6. punkta a) apakšpunkta beigās pievieno šādu daļu:

"Atkāpjoties no pirmās daļas, transportlīdzekļa vadītājs, kas veic starptautiskos kravu pārvadājumus, var izmantot divus secīgus saīsinātos iknedēļas atpūtas laikposmus ārpus tās līgumslēdzējas puses, kurā darba devējs veic uzņēmējdarbību, ar noteikumu, ka vadītājs jebkurās četrās secīgās nedēļās izmanto vismaz četrus iknedēļas atpūtas laikposmus, no kuriem vismaz divi ir regulārie iknedēļas atpūtas laikposmi.

Šā punkta nolūkā transportlīdzekļa vadītāju uzskata par tādu, kas veic starptautiskos kravu pārvadājumus, ja minētais vadītājs uzsāk divus secīgos saīsinātos iknedēļas atpūtas laikposmus ārpus tās līgumslēdzējas puses, kurā darba devējs veic uzņēmējdarbību, un ārpus valsts, kurā ir transportlīdzekļa vadītāja dzīvesvieta."

7. *AETR* 8. panta 6. punkta b) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

"b) Atkāpjoties no 6. punkta a) apakšpunkta, transportlīdzekļa vadītājs, kas veic vienu neregulāro pārvadājumu, pēc iepriekšējā regulārā iknedēļas atpūtas laikposma izmantošanas var atlikt iknedēļas atpūtas laikposmu līdz 12 secīgiem 24 stundu laikposmiem ar noteikumu, ka:

— pēc minētās atkāpes izmantošanas transportlīdzekļa vadītājs:

— vai nu izmanto divus regulāros nedēļas atpūtas laikposmus, vai

— vienu regulāro iknedēļas atpūtas laikposmu un vienu saīsinātu iknedēļas atpūtas laikposmu, kas ilgst vismaz 24 stundas. Tomēr saīsināto atpūtas laikposmu kompensē ar līdzvērtīgu nepārtrauktu atpūtas laikposmu, ko izmanto līdz atkāpes piemērošanas laikposmam sekojošās trešās nedēļas beigām;

— četrus gadus pēc tam, kad reģistrācijas valsts ir ieviesusi digitālo tahogrāfu, transportlīdzeklis ir aprīkots ar reģistrācijas kontrolierīci atbilstoši pielikuma 1.B papildinājuma prasībām un

— ja transportlīdzeklis tiek vadīts laikā no plkst. 22.00 līdz plkst. 6.00, transportlīdzekli pārmaiņus vada vairāki transportlīdzekļa vadītāji vai arī 7. pantā minētais braukšanas laiks ir jāsamazina līdz trīs stundām."

8. *AETR* 8. panta 8. punktu aizstāj ar šādu:

"8. Regulāros iknedēļas atpūtas laikposmus un jebkuru iknedēļas atpūtas laikposmu, kas ir ilgāks par 45 stundām un ir kompensācija par iepriekšējiem saīsinātiem iknedēļas atpūtas laikposmiem, neizmanto transportlīdzeklī. Šos laikposmus transportlīdzekļa vadītājs izmanto atbilstošā un katram dzimumam piemērotā izmitināšanas vietā, kurā ir pienācīgas guļasvietas un sanitārās telpas.

Visas izmaksas par izmitināšanu ārpus transportlīdzekļa sedz darba devējs."

9. *AETR* pēc 8. panta 8. punkta pievieno šādu jaunu 8.a) punktu:

"8.a Transporta uzņēmumi organizē transportlīdzekļa vadītāja darbu tā, lai transportlīdzekļa vadītājs varētu atgriezties vai nu darba devēja darbības centrā – kas ir transportlīdzekļa vadītāja parastā bāzes vieta un kur sākas transportlīdzekļa vadītāja iknedēļas atpūtas laikposms – līgumslēdzējā pusē, kurā darba devējs veic uzņēmējdarbību, vai arī savā dzīvesvietā katrā četru secīgu nedēļu laikposmā nolūkā izmantot vismaz vienu regulāru iknedēļas atpūtas laikposmu vai iknedēļas atpūtas laikposmu, kas ir ilgāks par 45 stundām un ir kompensācija par saīsinātu iknedēļas atpūtas laikposmu.

Tomēr, ja transportlīdzekļa vadītājs saskaņā ar 6. punkta a) apakšpunktu ir izmantojis divus secīgus saīsinātus iknedēļas atpūtas laikposmus, transporta uzņēmums transportlīdzekļa vadītāja darbu organizē tā, lai minētais vadītājs varētu atgriezties, pirms sācies regulārais iknedēļas atpūtas laikposms, kas ir ilgāks par 45 stundām un tiek izmantots kā kompensācija.

Uzņēmums dokumentē, kā tas izpilda minēto pienākumu, un glabā dokumentus savās telpās, lai tos uzrādītu pēc kontroles iestāžu pieprasījuma."

10. *AETR* 8.*bis* panta pirmos divus punktus aizstāj ar šādiem:

"1. Atkāpjoties no 8. panta, ja transportlīdzekļa vadītājs pavada transportlīdzekli, ko pārvadā ar prāmi vai vilcienu, un viņš izmanto regulāro ikdienas atpūtas laikposmu vai saīsināto iknedēļas atpūtas laikposmu, minēto laikposmu var pārtraukt ne vairāk kā divas reizes ar citām darbībām, kas kopā nepārsniedz vienu stundu. Minētajā regulārajā ikdienas atpūtas laikposmā vai saīsinātajā iknedēļas atpūtas laikposmā transportlīdzekļa vadītājam ir pieejama guļamkajīte, guļasvieta vai kušete.

Attiecībā uz regulārajiem iknedēļas atpūtas laikposmiem minēto atkāpi braucieniem ar prāmi vai vilcienu piemēro vienīgi tad, ja:

a) brauciena paredzamais ilgums ir 8 vai vairāk stundas; un

b) transportlīdzekļa vadītājam prāmī ir pieejama guļamkajīte vai vilcienā – guļasvieta.

2. Laiku, ko pavada, dodoties uz kādu vietu, lai pārņemtu tāda transportlīdzekļa vadību, uz kuru attiecas šis nolīgums, vai atgriežoties no šādas vietas, ja šis transportlīdzeklis neatrodas ne transportlīdzekļa vadītāja mājās, ne arī darba devēja darbības centrā, kur transportlīdzekļa vadītājs parasti atrodas, neskaita kā atpūtu vai pārtraukumu, izņemot gadījumus, kad transportlīdzekļa vadītājs atrodas uz prāmja vai vilcienā un viņam ir pieejama guļamkajīte, guļasvieta vai kušete."

11. *AETR* iekļauj šādu 8.*ter* pantu:

"*8.ter pants*

Drošas un aizsargātas stāvvietas

1. Pamatojoties uz līgumslēdzēju pušu sniegto informāciju, ANO EEK sekretariāts nodrošina, ka transportlīdzekļu vadītāji, kas veic kravu un pasažieru autopārvadājumus, var viegli iegūt informāciju par drošām un aizsargātām stāvvietām. ANO EEK sekretariāts publicē sarakstu, kurā iekļauj visas stāvvietas, kas ir sertificētas, lai transportlīdzekļu vadītājiem nodrošinātu atbilstošu(-s):

— apstākļus ielaušanās konstatēšanai un nepieļaušanai,

— apgaismojumu un redzamību,

— kontaktpunktus un procedūras ārkārtējām situācijām,

— katram dzimumam piemērotas sanitārās telpas,

— pārtikas un dzērienu iegādes iespējas,

— savienojumus saziņai,

— energoapgādi.

Šādu stāvvietu sarakstu dara pieejamu vienotā oficiālā tīmekļa vietnē, ko regulāri atjaunina.

2. Standarti, kuros sniegta sīkāka informācija par pakalpojumu līmeni un drošību attiecībā uz 1. punktā minētajām stāvvietām, un attiecībā uz stāvvietu sertifikācijas procedūrām doti 5. papildinājumā.

3. Grozījumus 5. papildinājumā var pieņemt ar ANO EEK Autotransporta darba grupā klātesošo līgumslēdzēju pušu balsu vairākumu.

4. Līgumslēdzējām pusēm ir jāveicina stāvvietu izveidošana komerciālajiem ceļu lietotājiem."

12. *AETR* 9. pantu aizstāj ar šādu:

"1. Lai ļautu transporta līdzekļa vadītājam sasniegt atbilstīgu stāvēšanas vietu ar noteikumu, ka nav apdraudēta satiksmes drošība, transporta līdzekļa vadītājs var atkāpties no šā nolīguma noteikumiem, ciktāl tas nepieciešams personu, transportlīdzekļa vai tā kravas drošībai. Vēlākais, pēc ierašanās piemērotā stāvēšanas vietā transportlīdzekļa vadītājs norāda šīs atkāpšanās raksturu un iemeslu reģistrācijas kontrolierīces reģistrācijas diagrammā vai reģistrācijas kontrolierīces izdrukā, vai savā darba žurnālā.

2. Ar noteikumu, ka netiek apdraudēta ceļu satiksmes drošība, transportlīdzekļa vadītājs ārkārtas apstākļos var arī atkāpties no 6. panta 1. un 2. punkta un 8. panta 2. punkta noteikumiem, pārsniedzot ikdienas un iknedēļas vadīšanas laiku par ne vairāk kā vienu stundu, lai sasniegtu darba devēja darbības centru vai transportlīdzekļa vadītāja dzīvesvietu, lai izmantotu iknedēļas atpūtas laikposmu.

3. Ievērojot tādus pašus priekšnosacījumus, transportlīdzekļa vadītājs var pārsniegt ikdienas un iknedēļas vadīšanas laiku par ne vairāk kā divām stundām, ar noteikumu, ka tieši pirms transportlīdzekļa vadīšanas papildu laikposma, kas vajadzīgs, lai sasniegtu darba devēja darbības centru vai savu dzīvesvietu nolūkā izmantot regulāro iknedēļas atpūtas laikposmu, transportlīdzekļa vadītājs ir izmantojis 30 minūšu nepārtrauktu atpūtas laikposmu.

4. Transportlīdzekļa vadītājs, vēlākais, tūlīt pēc ierašanās galamērķī vai piemērotajā apstāšanās vietā manuāli norāda šādas atkāpšanās iemeslus reģistrācijas kontrolierīces reģistrācijas diagrammā vai reģistrācijas kontrolierīces izdrukā, vai savā darba žurnālā.

5. Jebkuru transportlīdzekļa vadīšanas laikposma pagarinājumu kompensē ar līdzvērtīga ilguma atpūtas laikposmu, ko izmanto vienā reizē kopā ar jebkuru atpūtas laikposmu, līdz trešās nedēļas beigām, kura seko attiecīgajai nedēļai."

13. *AETR* iekļauj šādu jaunu 5. papildinājumu:

"*5. papildinājums*

1. Lai stāvvietu varētu sertificēt kā drošu un aizsargātu, kā minēts *AETR* 8.*ter* panta 1. punktā, tai jāatbilst šādiem standartiem:

a) visiem standartiem par pakalpojumu minimālo līmeni, kas izklāstīti šā papildinājuma A iedaļā;

b) visiem standartiem, kas noteikti kādam no drošības līmeņiem un kas izklāstīti šā papildinājuma B iedaļā.

2. Sertifikācijai, kuras laikā stāvvietas tiek sertificētas kā drošas un aizsargātas, kā minēts *AETR* 8.*ter* panta 1. punktā, jāatbilst standartiem un procedūrām, kas izklāstītas šā papildinājuma C iedaļā.

A iedaļa. Minimālais pakalpojumu līmenis

Katram dzimumam piemērotas sanitārās telpas	— Vīriešiem un sievietēm ir pieejamas atsevišķas funkcionējošas tualetes un dušas. Dušās ir siltais ūdens. — Ir pieejami ūdens krāni, kas darbojas un kuros ir siltais ūdens. Ziepes roku mazgāšanai nodrošina bez maksas. — Objektā ir pieejamas atkritumu tvertnes, un tās regulāri iztukšo. — Tualetes, dušas un izlietnes regulāri tīra un pārbauda katru dienu. Ir redzams tīrīšanas grafiks.
Pārtikas un dzērienu iegādes un patērēšanas iespējas	— Uzkodas un dzērieni ir pieejami iegādei 24 stundas diennaktī un 7 dienas nedēļā. — Vadītājiem ir pieejama ēšanas zona.
Savienojumi saziņai	— Interneta savienojums ir pieejams bez maksas.
Elektroapgāde	— Elektrības kontakti ir pieejami personiskai lietošanai. — Līdz 2026. gada 31. decembrim jānodrošina, ka uz vietas ir pieejamas refrižeratorautomobiļiem nepieciešamās elektroiekārtas.
Kontaktpunkti un procedūras ārkārtējām situācijām	— Ir skaidras zīmes, ar kurām stāvvietā nodrošina drošu satiksmes plūsmu. — Stāvvietā izvieto informāciju par saziņu ārkārtas gadījumos vismaz attiecīgās valsts valodā un angļu valodā. To papildina ar viegli saprotamām piktogrammām.

B iedaļa. Drošības līmeņi

a) Drošas un aizsargātas stāvvietas, kas sertificētas kā atbilstīgas *AETR* standartiem, atbilst viena no 2.–5. tabulā aprakstīto drošības līmeņu kritērijiem.

b) Drošas un aizsargātas stāvvietas nodrošina, ka katrā drošības līmenī aprakstītās iekārtas un procedūras pilnībā darbojas.

c) Šajā nolīgumā izklāstītie standarti neskar valsts tiesību aktus, kas ir saistīti ar uzdevumiem, kas jāveic licencētiem un apmācītiem (iekšēji vai ārēji) apsardzes darbiniekiem. Visi apsardzes darbinieki ir arī saņēmuši pienācīgu apmācību, ja tas prasīts valsts tiesību aktos.

d) Videonovērošanā (*CCTV*) iegūto datu glabāšanas periodi neskar šajā jomā piemērojamos tiesību aktus. Tos piemēro visām obligātajām un brīvprātīgajām prasībām, kas noteiktas šajos standartos.

e) Apgaismojuma vērtības (luksos), kas norādītas dažādiem drošības līmeņiem, ir vidējās vērtības.

f) Neskarot valsts tiesību aktus par papildu prasībām saistībā ar apmācību, drošu un aizsargātu stāvvietu operatori nodrošina, ka drošās un aizsargātās stāvvietās uz vietas un attālināti strādājošie darbinieki, kā arī stāvvietas vadītāji apmeklē mācības par drošu un aizsargātu stāvvietu *AETR* standartiem. Jaunie darbinieki šādās mācībās piedalās sešu mēnešu laikā pēc darba attiecību uzsākšanas. Mācībās aplūko šādus tematus:

— darbinieku apmācība un uzraudzība,

— incidentu pārvaldība,

— novērošana un pārraudzība,

— tehnoloģijas.

g) Drošās un aizsargātās stāvvietās izvieto informāciju lietotājiem par to, kā iesniegt sūdzību attiecīgajai sertifikācijas struktūrai.

Bronzas līmenis

BRONZAS LĪMENIS	
Perimetrs	— Drošās un aizsargātās stāvvietas perimetrā izvieto vizuālu brīdinājumu. Vizuālo brīdinājumu izvieto uz zemes, lai norādītu drošās un aizsargātās stāvvietas perimetra robežu, un informētu, ka šī ir stāvvieta tikai kravas transportlīdzekļiem un transportlīdzekļiem ar īpašām atļaujām. — Drošās un aizsargātās stāvvietas perimetrā nodrošina 15 luksu apgaismojuma intensitāti. — Drošās un aizsargātās stāvvietas perimetrā izpļauj veģetāciju, lai nodrošinātu labu redzamību.
Stāvvieta	— Teritorijā izvieto piemērotas norādes ar informāciju, ka šī ir stāvvieta tikai kravas transportlīdzekļiem un transportlīdzekļiem ar īpašām atļaujām. — Vismaz vienu reizi 24 stundās veic fizisku vai attālinātu teritorijas apsekošanu. — Stāvvietā izpļauj veģetāciju, lai nodrošinātu labu redzamību. — Uz stāvvietā esošajiem transportlīdzekļu un gājēju ceļiem nodrošina 15 luksu apgaismojuma intensitāti.
Iebraukšana/izbraukšana	— Drošās un aizsargātās stāvvietas iebraukšanas un izbraukšanas punktos nodrošina 25 luksu apgaismojuma intensitāti. — Visos drošās un aizsargātās stāvvietas iebraukšanas un izbraukšanas punktos uzstāda *CCTV*, kas darbojas un nodrošina labu attēla kvalitāti. — *CCTV* sistēma nodrošina vismaz nepārtrauktu digitālu ierakstīšanu (5 kadri sekundē), vai tās darbībai izmanto kustības sensorus, nodrošinot ierakstīšanu pirms un pēc sensoru aktivēšanās, un izmanto 720 pikseļu kameras, kas dienā un naktī nodrošina *HD* izšķirtspēju. — Drošās un aizsargātās stāvvietas operators reizi nedēļā veic *CCTV* pārbaudi un tās ierakstu glabā vienu nedēļu. Drošās un aizsargātās stāvvietas operators vismaz reizi 48 stundās veic funkcionālu *CCTV* sistēmas pārbaudi. — *CCTV* datus glabā 30 dienas, ja vien piemērojamos tiesību aktos nav noteikts īsāks glabāšanas laiks. Šādā gadījumā piemēro visilgāko tiesību aktos atļauto glabāšanas laiku. — Drošajai un aizsargātajai stāvvietai ir *CCTV* garantija, pakalpojumu līmeņa vienošanās, vai tā pati pierāda spēju veikt sistēmas uzturēšanu. *CCTV* sistēmas drošā un aizsargātā stāvvietā vienmēr darbina kvalificēti speciālisti.

Procedūras darbiniekiem	— Pamatojoties uz ikgadēju riska novērtējumu un neskarot valsts tiesību aktos noteiktās papildu prasības, ir ieviests drošības plāns, kurā ņem vērā visus aspektus, sākot ar riska novēršanu un mazināšanu un beidzot ar reaģēšanu sadarbībā ar tiesībaizsardzības iestādēm. — Drošā un aizsargātā stāvvieta izraugās personu, kas ir atbildīga par darbiniekiem piemērojamo procedūru ievērošanu incidentu gadījumā. Drošās un aizsargātās stāvvietas darbiniekiem vienmēr ir jābūt pieejai vietējo tiesībaizsardzības struktūru pilnīgam sarakstam. — Ir ieviesta procedūra gadījumiem, kad drošajā un aizsargātajā stāvvietā transportlīdzeklis ir novietots bez atļaujas. Minēto procedūru skaidri attēlo drošajā un aizsargātajā stāvvietā. — Drošajā un aizsargātajā stāvvietā attēlotā skaidrā procedūra atvieglo ziņošanu darbiniekiem un policijai par incidentiem un noziegumiem.

Sudraba līmenis

SUDRABA LĪMENIS

Perimetrs	— Drošās un aizsargātās stāvvietas perimetru nodrošina vismaz ar fizisku norobežojumu, kas ierobežo iekļūšanu teritorijā un ļauj iebraukt un izbraukt / ienākt un iziet no drošās un aizsargātās stāvvietas tikai noteiktos iebraukšanas un izbraukšanas punktos. Drošās un aizsargātās stāvvietas perimetrā nodrošina pastāvīgu videonovērošanu un ierakstīšanu, kā arī izvieto vizuālu brīdinājumu. — *CCTV* sistēma nodrošina vismaz nepārtrauktu digitālu 5 kadru sekundē ierakstīšanu, vai tās darbībai izmanto kustības sensorus, nodrošinot ierakstīšanu pirms un pēc sensoru aktivēšanās un izmantojot 720 pikseļu kameras, kas dienā un naktī nodrošina *HD* izšķirtspēju. — Drošās un aizsargātās stāvvietas operators reizi 72 stundās veic *CCTV* pārbaudi, un ieraksts par to ir jāsaglabā vienu nedēļu. — Drošās un aizsargātās stāvvietas operators vismaz reizi 48 stundās veic funkcionālu *CCTV* sistēmas pārbaudi. — *CCTV* datus glabā 30 dienas, ja vien piemērojamos tiesību aktos nav noteikts īsāks glabāšanas laiks. Šādā gadījumā piemēro visilgāko tiesību aktos atļauto glabāšanas laiku. — Drošajai un aizsargātajai stāvvietai ir *CCTV* garantija un pakalpojumu līmeņa vienošanās, vai tā pati pierāda spēju veikt sistēmas uzturēšanu. *CCTV* sistēmas drošā un aizsargātā stāvvietā vienmēr darbina kvalificēti speciālisti. — Drošās un aizsargātās stāvvietas perimetrā nodrošina 20 luksu apgaismojuma intensitāti. — Drošās un aizsargātās stāvvietas perimetrā izpļauj veģetāciju, lai nodrošinātu labu redzamību.
Stāvvieta	— Teritorijā izvieto piemērotas norādes ar informāciju, ka šī ir stāvvieta tikai kravas transportlīdzekļiem un transportlīdzekļiem ar īpašām atļaujām. — Vismaz divas reizes 24 stundās veic fizisku vai attālinātu teritorijas apsekošanu, un vismaz viena apsekošana notiek dienā un vismaz viena – naktī. — Uz stāvvietā esošajiem transportlīdzekļu un gājēju ceļiem nodrošina 15 luksu apgaismojuma intensitāti. — Stāvvietā izpļauj veģetāciju, lai nodrošinātu labu redzamību.

Iebraukšana/izbraukšana	— Drošās un aizsargātās stāvvietas iebraukšanas un izbraukšanas punktos nodrošina 25 luksu apgaismojuma intensitāti un barjeras. Minētās barjeras aprīko ar balss sakaru sistēmu un biļešu sistēmu. — Visos drošās un aizsargātās stāvvietas iebraukšanas un izbraukšanas punktos uzstāda *CCTV*, kas darbojas un nodrošina labu attēla kvalitāti. Prasības *CCTV*, kuras noteiktas šā drošības līmeņa iedaļā "perimetrs", piemēro arī *CCTV* iebraukšanas un izbraukšanas punktos.
Procedūras darbiniekiem	— Pamatojoties uz ikgadēju riska novērtējumu un neskarot valsts tiesību aktos noteiktās papildu prasības, ir ieviests drošības plāns, kurā izvērtē konkrētus drošās un aizsargātās stāvvietas riskus tādu faktoru dēļ kā, piemēram, tās atrašanās vieta, lietotāju veidi, satiksmes drošības apstākļi, noziedzības līmenis un vispārīgie drošības apsvērumi. — Drošā un aizsargātā stāvvieta izraugās personu, kas ir atbildīga par darbiniekiem piemērojamo procedūru ievērošanu incidentu gadījumā. Drošās un aizsargātās stāvvietas darbiniekiem vienmēr ir jābūt pieejai vietējo tiesībaizsardzības iestāžu pilnīgam sarakstam. — Ir ieviesta procedūra gadījumiem, kad drošajā un aizsargātajā stāvvietā transportlīdzeklis ir novietots bez atļaujas. Minēto procedūru skaidri attēlo drošajā un aizsargātajā stāvvietā. — Drošajā un aizsargātajā stāvvietā attēlotā skaidrā procedūra atvieglo ziņošanu darbiniekiem un policijai par incidentiem un noziegumiem. — Palīdzībai lietotājiem ir jābūt pieejamai 24 stundas diennaktī 7 dienas nedēļā.

Zelta līmenis

ZELTA LĪMENIS

Perimetrs	— Drošās un aizsargātās stāvvietas perimetrā nodrošina fizisku norobežojumu, kas ir vismaz 1,8 metrus augsts. Starp šo norobežojumu un stāvvietu ir vienu metru plata brīvā zona. — Veic pasākumus, lai nepieļautu netīšus bojājumus norobežojumiem. — Drošās un aizsargātās stāvvietas perimetrā nodrošina 25 luksu apgaismojuma intensitāti. — Visā drošās un aizsargātās stāvvietas perimetrā nodrošina pastāvīgu videonovērošanu, neatstājot aklos punktus. — *CCTV* sistēma nodrošina vismaz nepārtrauktu 5 kadru sekundē ierakstīšanu, vai tās darbībai izmanto kustības sensorus, nodrošinot ierakstīšanu pirms un pēc sensoru aktivēšanās, un izmanto 720 pikseļu kameras, kas dienā un naktī nodrošina *HD* izšķirtspēju. — Drošās un aizsargātās stāvvietas operators reizi 48 stundās veic *CCTV* pārbaudi, un ieraksts par to ir jāsaglabā vienu nedēļu. — Drošās un aizsargātās stāvvietas operators vismaz reizi 24 stundās veic funkcionālu *CCTV* sistēmas pārbaudi. — *CCTV* datus glabā 30 dienas, ja vien piemērojamos valsts tiesību aktos nav noteikts īsāks glabāšanas laiks. Šādā gadījumā izmanto visilgāko tiesību aktos atļauto glabāšanas laiku.

	— Drošajai un aizsargātajai stāvvietai ir *CCTV* garantija vai pakalpojumu līmeņa vienošanās, kurā noteikts vismaz viens kvalificētas un specializētas organizācijas apmeklējums katru gadu, vai tā pati pierāda spēju veikt sistēmas uzturēšanu. *CCTV* sistēmas drošā un aizsargātā stāvvietā vienmēr darbina kvalificēti speciālisti. — *CCTV* un piekļuves notikumi tiek sinhronizēti vienotā notikumu reģistrācijas programmatūrā. — Tīkla darbības pārtraukuma gadījumā visi *CCTV* un piekļuves notikumi tiek glabāti lokāli un augšupielādēti, tiklīdz ir atjaunojies savienojums ar centrālo reģistrācijas iekārtu. — Drošās un aizsargātās stāvvietas perimetrā izpļauj veģetāciju, lai nodrošinātu labu redzamību.
Stāvvieta	— Teritorijā izvieto piemērotas norādes ar informāciju, ka šī ir stāvvieta tikai kravas transportlīdzekļiem un transportlīdzekļiem ar īpašām atļaujām. — Vismaz divas reizes 24 stundās veic fizisku vai attālinātu teritorijas apsekošanu, un vismaz viena apsekošana notiek dienā un vismaz viena – naktī. — Uz stāvvietā esošajiem transportlīdzekļu un gājēju ceļiem nodrošina marķējumu un 15 luksu apgaismojuma intensitāti. — Stāvvietā izpļauj veģetāciju, lai nodrošinātu labu redzamību.
Iebraukšana/izbraukšana	— Drošās un aizsargātās stāvvietas iebraukšanas un izbraukšanas punktos nodrošina 25 luksu apgaismojuma intensitāti un barjeras ar aizsardzības līdzekļiem pret iekļūšanu zem vai virs tām, un luksoforus. — Visos drošās un aizsargātās stāvvietas iebraukšanas un izbraukšanas punktos uzstāda *CCTV*, kas darbojas un nodrošina labu attēla kvalitāti. Iebraukšanas un izbraukšanas punktos uzstāda transportlīdzekļa numura zīmes atpazīšanas tehnoloģiju. Ierakstus par iebraucošiem un izbraucošiem transportlīdzekļiem saglabā saskaņā ar piemērojamiem tiesību aktiem. — Drošās un aizsargātās stāvvietas iebraukšanas un izbraukšanas punktos uzstāda mehānismus iekļūšanas nepieļaušanai un konstatēšanai, piemēram, gājēju turniketus, kas ir vismaz 1,80 metrus augsti. Piekļuves punktus tādiem pakalpojumiem kā tualetes, restorāni un veikali aprīko ar trīskāju turniketiem, ja minētajiem pakalpojumiem no stāvvietas teritorijas var piekļūt tieši.
Procedūras darbiniekiem	— Pamatojoties uz ikgadēju riska novērtējumu un neskarot valsts tiesību aktos noteiktās papildu prasības, ir ieviests drošības plāns, kurā izvērtē konkrētus drošās un aizsargātās stāvvietas riskus tādu faktoru dēļ kā, piemēram, tās atrašanās vieta, klientu veidi, satiksmes drošības apstākļi, noziedzības līmenis un vispārīgie drošības apsvērumi. — Pamatojoties uz ikgadēju riska novērtējumu un neskarot valsts tiesību aktos noteiktās papildu prasības, ir ieviests darbības nepārtrauktības plāns. Tajā iekļauj detalizētus pasākumus par to, kā reaģēt traucējošu incidentu gadījumā un turpināt svarīgāko darbību nodrošināšanu incidenta laikā. Drošās un aizsargātās stāvvietas vadība spēj pierādīt, ka minētie pasākumi ir ieviesti. — Ir ieviesta procedūra gadījumiem, kad drošajā un aizsargātajā stāvvietā transportlīdzeklis ir novietots bez atļaujas. Minēto procedūru skaidri attēlo drošajā un aizsargātajā stāvvietā.

	— Palīdzībai lietotājiem ir jābūt pieejamai 24 stundas diennaktī 7 dienas nedēļā. — Drošajā un aizsargātajā stāvvietā attēlotā skaidrā procedūra atvieglo ziņošanu darbiniekiem un policijai par incidentiem un noziegumiem. — Norīko personu, kas ir atbildīga par darbiniekiem piemērojamām procedūrām. — Stāvvietas vadības sistēma ir sagatavota *DATEX II* datu nosūtīšanai.

Platīna līmenis

PLATĪNA LĪMENIS

Perimetrs	— Drošās un aizsargātās stāvvietas perimetrā nodrošina nepārtrauktu norobežojumu, kas ir vismaz 1,8 metrus augsts un aprīkots ar elementiem, kuri apgrūtina pārrāpšanos pāri norobežojumam. Starp šo norobežojumu un stāvvietu ir vienu metru plata brīvā zona. — Veic pasākumus nolūkā nepieļaut tīšus un netīšus bojājumus norobežojumiem. — Drošās un aizsargātās stāvvietas perimetrā nodrošina 25 luksu apgaismojuma intensitāti. — Visā drošās un aizsargātās stāvvietas perimetrā nodrošina pastāvīgu videonovērošanu, neatstājot aklos punktus. — *CCTV* sistēma nodrošina vismaz nepārtrauktu digitālu 5 kadru sekundē ierakstīšanu, vai tās darbībai izmanto kustības sensorus, nodrošinot ierakstīšanu pirms un pēc sensoru aktivēšanās, un izmanto 720 pikseļu kameras, kas dienā un naktī nodrošina *HD* izšķirtspēju. — Drošās un aizsargātās stāvvietas operators reizi 48 stundās veic *CCTV* pārbaudi, un ieraksts par to ir jāsaglabā vienu nedēļu. — Drošās un aizsargātās stāvvietas operators vismaz reizi 24 stundās veic funkcionālu *CCTV* sistēmas pārbaudi. — *CCTV* datus glabā 30 dienas, ja vien piemērojamos tiesību aktos nav noteikts īsāks glabāšanas laiks. Šādā gadījumā izmanto visilgāko tiesību aktos atļauto glabāšanas laiku. — Drošajai un aizsargātajai stāvvietai ir *CCTV* garantija vai pakalpojumu līmeņa vienošanās, kurā noteikti vismaz divi kvalificētas un specializētas organizācijas apmeklējumi katru gadu, vai tā pati pierāda spēju veikt sistēmas uzturēšanu. *CCTV* sistēmas drošā un aizsargātā stāvvietā vienmēr darbina kvalificēti speciālisti. — *CCTV* un piekļuves notikumi tiek sinhronizēti vienotā notikumu reģistrācijas programmatūrā. — Stāvvietas *CCTV* drošības notikumus pārskata personāls, izmantojot tīmekļa klienta programmu. Tīkla darbības pārtraukuma gadījumā visi *CCTV* un piekļuves notikumi tiek glabāti lokāli un augšupielādēti, tiklīdz ir atjaunojies savienojums ar centrālo reģistrācijas iekārtu. — *CCTV* attēli tiek attālināti kontrolēti (24/7) ārējā novērošanas un trauksmes signālu uztveršanas centrā, ja vien apsardzes darbinieki nav uz vietas.

	— *CCTV* sistēma nodrošina trauksmi iekļūšanas, kā arī pārrāpšanās gadījumā un ceļ trauksmi stāvvietā un novērošanas un trauksmes signālu uztveršanas centrā, izmantojot skaņas vai gaismas signālus. — Drošās un aizsargātās stāvvietas perimetrā izpļauj veģetāciju, lai nodrošinātu labu redzamību.
Stāvvieta	— Teritorijā izvieto piemērotas norādes ar informāciju, ka šī ir stāvvieta tikai kravas transportlīdzekļiem un transportlīdzekļiem ar īpašām atļaujām. — Uz stāvvietā esošajiem transportlīdzekļu un gājēju ceļiem nodrošina marķējumu un 15 luksu apgaismojuma intensitāti. — Stāvvietā izpļauj veģetāciju, lai nodrošinātu labu redzamību. — Objektā 24 stundas diennaktī un 7 dienas nedēļā ir personāls vai videonovērošana. — Prasības *CCTV*, kuras noteiktas šā drošības līmeņa iedaļā "perimetrs", piemēro arī stāvvietas *CCTV*.
Iebraukšana/izbraukšana	— Drošās un aizsargātās stāvvietas iebraukšanas un izbraukšanas punktos nodrošina 25 luksu apgaismojuma intensitāti un vārtus ar aizsardzības līdzekļiem pret iekļūšanu zem vai virs tiem vai barjeras ar aizsardzības līdzekļiem pret iekļūšanu zem vai virs tām un papildu stabus. — Visos drošās un aizsargātās stāvvietas iebraukšanas un izbraukšanas punktos uzstāda *CCTV*, kas darbojas un nodrošina labu attēla kvalitāti. Iebraukšanas un izbraukšanas punktus, arī gājēju ieejas un izejas, novēro reāllaikā. — Prasības *CCTV*, kuras noteiktas šā drošības līmeņa iedaļā "perimetrs", piemēro arī *CCTV* iebraukšanas un izbraukšanas punktos. — Drošās un aizsargātās stāvvietas iebraukšanas un izbraukšanas punktos uzstāda mehānismus iekļūšanas nepieļaušanai un konstatēšanai, piemēram, gājēju turniketus, kas ir vismaz 1,80 metrus augsti. Piekļuves punktus tādiem pakalpojumiem kā tualetes, restorāni un veikali aprīko ar trīskāju turniketiem, ja minētajiem pakalpojumiem no stāvvietas teritorijas var piekļūt tieši. — Drošās un aizsargātās stāvvietas iebraukšanas un izbraukšanas punktos uzstāda transportlīdzekļa numura zīmes atpazīšanas tehnoloģiju. Transportlīdzeklim izbraucot no drošās un aizsargātās stāvvietas, apsardzes darbinieks pārliecinās, ka transportlīdzekļa numura zīme atbilst iebraukšanas un izbraukšanas verifikācijas sistēmas identifikatoram, piemēram, biļetes, *RFID* lasītāji vai *QR* kodi. Ierakstus par drošā un aizsargātā stāvvietā iebraucošiem un no tās izbraucošiem transportlīdzekļiem saglabā saskaņā ar piemērojamiem tiesību aktiem. — Drošās un aizsargātās stāvvietas iebraukšanas un izbraukšanas punktos nodrošina divu soļu verifikācijas sistēmu, ko veido transportlīdzekļa numura zīmju pārbaudes un attiecīga drošās un aizsargātās stāvvietas izraudzīta papildu metode, kas nodrošinātu vadītāju, vadītāja līdzbraucēju un citu tādu personu identifikāciju un verifikāciju, kurām atļauts iekļūt stāvvietā. — Vārtu ēka spēj izturēt ārēju uzbrukumu, un apsardzes ēkas durvis ir aprīkotas ar bloķēšanas mehānismu.
Procedūras darbiniekiem	— Pamatojoties uz ikgadēju riska novērtējumu un neskarot valsts tiesību aktos noteiktās papildu prasības, ir ieviests drošības plāns, kurā izvērtē konkrētus drošās un aizsargātās stāvvietas riskus tādu faktoru dēļ kā, piemēram, tās atrašanās vieta, klientu veidi, satiksmes drošības apstākļi, noziedzības līmenis un vispārīgie drošības apsvērumi.

	— Pamatojoties uz ikgadēju riska novērtējumu un neskarot valsts tiesību aktos noteiktās papildu prasības, ir ieviests darbības nepārtrauktības plāns. Tajā iekļauj detalizētus pasākumus par to, kā reaģēt traucējošu incidentu gadījumā un turpināt svarīgāko darbību nodrošināšanu incidenta laikā. Drošās un aizsargātās stāvvietas vadība spēj pierādīt, ka minētie pasākumi ir ieviesti. — Ir ieviesta procedūra gadījumiem, kad drošajā un aizsargātajā stāvvietā transportlīdzeklis ir novietots bez atļaujas. Minēto procedūru skaidri attēlo drošajā un aizsargātajā stāvvietā. — Palīdzībai lietotājiem ir jābūt pieejamai 24 stundas diennaktī 7 dienas nedēļā. — Drošajā un aizsargātajā stāvvietā attēlotā skaidrā procedūra atvieglo ziņošanu apsardzes darbiniekiem un policijai par incidentiem un noziegumiem. — Norīko personu, kas ir atbildīga par darbiniekiem piemērojamām procedūrām. — Izmanto tehnisko lietotāja rokasgrāmatu. — Ir ieviestas procedūras reaģēšanai trauksmes gadījumos. — Stāvvietas vadības sistēma ir sagatavota *DATEX II* datu nosūtīšanai. — Izmantojot tālruni, saziņas veidlapas, e-pastu, lietotnes vai rezervēšanas platformas, ir pieejama droša iepriekšēja rezervēšana. Ja iepriekšēju rezervēšanu piedāvā ar lietotni vai līdzīgām rezervēšanas sistēmām, datu nosūtīšanai ir jānotiek reāllaikā.

C iedaļa. Sertifikācijas standarti un procedūras

i) *Sertifikācijas struktūras un auditoru apmācība*

1. *AETR* 8.*ter* panta 1. punktā minēto drošo un aizsargāto stāvvietu sertifikāciju ir tiesīgas veikt tikai sertifikācijas struktūras un auditori, kas atbilst šajā iedaļā noteiktajām prasībām.

2. Sertifikācijas struktūrām, kuru auditori veic auditus, lai drošas un aizsargātas stāvvietas sertificētu saskaņā ar A un B iedaļā noteiktajiem standartiem, ir grupas akreditācija saskaņā ar ISO 17021.

3. Auditoriem, kas veic sertifikācijas auditus, lai drošas un aizsargātas stāvvietas sertificētu saskaņā ar A un B iedaļā noteiktajiem standartiem, ir jābūt līgumiskās attiecībās ar sertifikācijas struktūru.

4. Saskaņā ar ISO 17021 sertifikācijas struktūras nodrošina, ka auditori, kas veic auditus drošu un aizsargātu stāvvietu sertifikācijas nolūkā, ir pienācīgi apmācīti.

5. Sertifikācijas struktūru auditori ir sekmīgi pabeiguši teorētisko un praktisko auditoru apmācību par A un B iedaļā noteikto standartu jaunākajām redakcijām.

6. Sertifikācijas struktūru auditoriem ir labas darbam nepieciešamās zināšanas kādā no ANO EEK darba valodām, kā arī tās līgumslēdzējas puses attiecīgās vietējās valodas zināšanas, kurā viņi veic auditu.

ii) *Procedūras saistībā ar sertifikācijas auditiem, nepieteiktiem auditiem un drošas un aizsargātas stāvvietas sertifikāta anulēšanu*

1. Drošu un aizsargātu stāvvietu sertifikācijas auditi notiek uz vietas. Stāvvietu operatori, kas vēlas tikt sertificēti saskaņā ar A un B iedaļā noteiktajiem *AETR* standartiem, iesniedz sertifikācijas struktūrai pieprasījumu veikt sertifikācijas auditu to objektā.

2. Trīs mēnešus pirms sertifikāta derīguma termiņa beigām operatori, kas vēlas atjaunot sertifikātu, viņu izvēlētai sertifikācijas struktūrai pieprasa veikt drošo un aizsargāto stāvvietu atkārtotus auditus. Atkārtotas sertifikācijas auditu organizē un tā rezultātus stāvvietas operatoram nosūta pirms esošā sertifikāta derīguma termiņa beigām.

3. Ja ārkārtas apstākļu dēļ, ko nevarēja paredzēt ne sertifikācijas struktūra, ne drošās un aizsargātās stāvvietas operators, sertifikācijas struktūra nevar veikt pieprasīto atkārtotās sertifikācijas auditu, sertifikācijas struktūra var nolemt pagarināt esošā sertifikāta derīguma termiņu par ne vairāk kā sešiem mēnešiem. Šādu pagarinājumu var piešķirt tikai vienu reizi.

4. Drošās un aizsargātās stāvvietas sertifikāta derīguma laikā attiecīgā sertifikācijas struktūra veic vismaz vienu nepieteiktu auditu saistībā ar A un B iedaļā noteiktajiem standartiem.

5. Sertifikācijas struktūra bez liekas kavēšanās nosūta atkārtotas sertifikācijas auditu un nepieteikto auditu rezultātus drošās un aizsargātās stāvvietas operatoram.

6. Ja pēc atkārtota sertifikācijas audita vai nepieteikta audita sertifikācijas struktūra konstatē, ka drošā un aizsargātā stāvvieta vairs neatbilst vienai vai vairākām prasībām, uz kurām attiecas sertifikāts, tā paziņo operatoram detalizētu informāciju par konstatētajiem trūkumiem un ierosina pasākumus, kas nepieciešami to novēršanai. Sertifikācijas struktūra ļauj operatoram šos trūkumus novērst auditora noteiktā termiņā, ņemot vērā konstatēto trūkumu nopietnību. Operators informē sertifikācijas struktūru par pasākumiem, kas veikti minēto trūkumu novēršanai, un pirms termiņa beigām sniedz visu vajadzīgo informāciju.

7. Sertifikācijas struktūra četru nedēļu laikā novērtē operatora veiktos pasākumus trūkumu novēršanai. Ja tā konstatē, ka drošā un aizsargātā stāvvieta atbilst visām minimālajām pakalpojumu prasībām, kas noteiktas A un B iedaļā, un visām drošības prasībām, uz kurām attiecas sertifikāts, tiek izdots jauns audita sertifikāts par prasīto līmeni. Nepieteikta audita gadījumā tas pats audita sertifikāts paliek spēkā līdz tā termiņa beigām.

8. Ja sertifikācijas struktūra konstatē, ka drošā un aizsargātā stāvvieta atbilst visām minimālajām pakalpojumu prasībām, kas noteiktas A un B iedaļā, un tāda drošības līmeņa drošības prasībām, kas atšķiras no tā, uz kuru attiecas sertifikāts, tiek izdots jauns audita sertifikāts, kurš atbilst attiecīgajam drošības līmenim. Nepieteikta audita gadījumā jaunu audita sertifikātu, kurš atbilst attiecīgajam drošības līmenim, izdod ar tādu pašu derīguma termiņu kā aizstātajam audita sertifikātam.

9. Ja pēc atkārtota sertifikācijas audita vai nepieteikta audita un jebkādu turpmāku trūkumu novēršanas pasākumu novērtēšanas sertifikācijas struktūra konstatē, ka drošā un aizsargātā stāvvieta neatbilst minimālajām pakalpojumu prasībām vai neatbilst vienai vai vairākām drošības prasībām, uz kurām attiecas spēkā esošais sertifikāts, sertifikācijas struktūra sertifikātu anulē. Sertifikācijas struktūra nekavējoties informē operatoru, kurš ir atbildīgs par to, lai attiecīgajā objektā tiktu noņemtas visas atsauces uz *AETR* standartiem par drošām un aizsargātām stāvvietām.

10. Drošās un aizsargātās stāvvietas operatoram saskaņā ar ISO 17021 standartu ir iespēja apstrīdēt audita rezultātu tajā sertifikācijas struktūrā, kas veikusi auditu, ja tas tam nepiekrīt. Pēc apstrīdēšanas izskatīšanas sertifikācijas struktūra var nolemt neanulēt audita sertifikātu vai izdot jaunu audita sertifikātu par citu drošības līmeni.

iii) *Prasības, kas jāizpilda pēc sertifikācijas struktūru audita, un informācijas sniegšana*

1. Pēc sekmīga sertifikācijas vai atkārtotas sertifikācijas audita sertifikācijas struktūra nekavējoties izdod audita sertifikātu stāvvietas operatoram un nekavējoties nosūta kopiju sertificētajam drošās un aizsargātās stāvvietas operatoram un tās līgumslēdzējas puses kompetentajām iestādēm, kurā tas atrodas. Tā informē minētās līgumslēdzējas puses kompetentās iestādes arī tad, ja audita sertifikāti ir anulēti vai ja pēc audita ir mainījies drošo un aizsargāto stāvvietu drošības līmenis. Audita sertifikāts ir derīgs trīs gadus.

2. Sertifikācijas struktūras drošo un aizsargāto stāvvietu lietotāju vajadzībām izveido tiešsaistes sūdzību mehānismu.”