2025/1115

2025 6 2

TARYBOS SPRENDIMAS (ES) 2025/1115

2025 m. gegužės 12 d.

dėl pozicijos, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisijos Europos šalių susitarimo dėl kelių transporto priemonių ekipažų, važinėjančių tarptautiniais maršrutais, darbo (AETR) ekspertų grupėje ir Kelių transporto darbo grupėje, dėl pasiūlymo suderinti AETR su pagrindiniais naujausiais Reglamento (EB) Nr. 561/2006 pakeitimais

EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 91 straipsnį kartu su 218 straipsnio 9 dalimi,

atsižvelgdama į Europos Komisijos pasiūlymą,

kadangi:

(1) Europos šalių susitarimas dėl kelių transporto priemonių ekipažų, važinėjančių tarptautiniais maršrutais, darbo (AETR) ([1]) įsigaliojo 1976 m. sausio 5 d. 1971 m. kovo 31 d. Europos Sąjungos Teisingumo Teismas byloje 22/70 priėmė sprendimą, kuriame pripažino, kad AETR reglamentuojami klausimai priklauso išimtinei Sąjungos kompetencijai ([2]);

(2) pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 561/2006 ([3]) 2 straipsnio 3 dalies antrą pastraipą, AETR nuostatos turėtų būti suderintos su to reglamento nuostatomis. Reglamentas (EB) Nr. 561/2006 iš dalies pakeistas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentais (ES) 2020/1054 ([4]) ir (ES) 2024/1258 ([5]). Be to, Komisijos deleguotuoju reglamentu (ES) 2022/1012 ([6]) papildyta Reglamento (EB) Nr. 561/2006 8a straipsnio 2 dalis, kuri yra viena iš Reglamentu (ES) 2020/1054 įtrauktų nuostatų. Todėl Sąjunga turėtų pasiūlyti iš dalies pakeisti AETR, kad būtų atsižvelgta į pakeitimus, padarytus reglamentais (ES) 2020/1054 ir (ES) 2024/1258, ir Deleguotuoju reglamentu (ES) 2022/1012 atliktus papildymus. Tie pakeitimai apima naujas nuostatas, susijusias su šiais aspektais: AETR taikymo sritimi; sąlygomis, kuriomis galima pasinaudoti iš eilės einančiais sutrumpintais kassavaitinio poilsio laikotarpiais; draudimu naudotis normaliu kassavaitinio poilsio laikotarpiu kabinoje; taisyklėmis, pagal kurias vairuotojas turi grįžti į darbdavio įsisteigimo vietą arba vairuotojo gyvenamąją vietą; sąlygomis, kuriomis galima naudotis poilsio laikotarpiais kelte ar traukinyje; kitomis galimomis nukrypti leidžiančiomis nuostatomis, taikomomis vienkartines keleivių vežimo paslaugas teikiantiems vairuotojams; taip pat saugių ir apsaugotų stovėjimo aikštelių veikimo principu ir specifikacijomis;

(3) pagal AETR 21 straipsnį bet kuri susitariančioji šalis gali teikti Jungtinių Tautų Generaliniam sekretoriui pasiūlymus dėl AETR pakeitimų. Prieš pateikiant pasiūlymus Jungtinių Tautų Generaliniam sekretoriui, jie pirmiausia aptariami, nagrinėjami ir tvirtinami Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisijos (UNECE) Kelių transporto darbo grupėje (SC.1). Pagal AETR UNECE įsteigė AETR ekspertų grupę. AETR ekspertų grupė įgaliota rengti ir teikti UNECE Kelių transporto darbo grupei pasiūlymus dėl AETR pakeitimų. Remdamasi šiuo sprendimu, Sąjunga turėtų pasiūlyti AETR ekspertų grupei 2025 m. birželio mėn. planuojamoje 38-ojoje sesijoje ir vėlesnėse sesijose, o UNECE Kelių

([1]) OL L 95, 1978 4 8, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/1977/2829/oj.
([2]) 1971 m. kovo 31 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Komisija / Taryba (AETR)*, 22/70, ECLI: EU:C:1971:32, 30–31 punktai.
([3]) 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo ir iš dalies keičiantis Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 3821/85 ir (EB) Nr. 2135/98 bei panaikinantis Reglamentą (EEB) Nr. 3820/85 (OL L 102, 2006 4 11, p. 1 ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).
([4]) 2020 m. liepos 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2020/1054, kuriuo iš dalies keičiami Reglamentas (EB) Nr. 561/2006, kiek tai susiję su būtiniausiais reikalavimais dėl maksimalios kasdienio bei kassavaitinio vairavimo trukmės, minimalių pertraukų ir kasdienio bei kassavaitinio poilsio laikotarpių, ir Reglamentas (ES) Nr. 165/2014, kiek tai susiję su vietos nustatymu tachografais, (OL L 249, 2020 7 31, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1054/oj).
([5]) 2024 m. balandžio 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2024/1258, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 561/2006, kiek tai susiję su minimalių pertraukų ir kasdienio bei kassavaitinio poilsio laikotarpių minimaliaisiais reikalavimais vienkartinių keleivių vežimo paslaugų sektoriuje ir su valstybių narių įgaliojimais skirti sankcijas už kitoje valstybėje narėje ar trečiojoje valstybėje padarytus Reglamento (ES) Nr. 165/2014 pažeidimus, (OL L, 2024/1258, 2024 5 2, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1258/oj).
([6]) 2022 m. balandžio 7 d. Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2022/1012, kuriuo dėl standartų, kuriuose išsamiai aprašoma saugiose ir apsaugotose stovėjimo aikštelėse teikiamų paslaugų kokybė ir tų aikštelių saugumo lygis, nustatymo ir tų aikštelių sertifikavimo procedūrų papildomas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006 (OL L 170, 2022 6 28, p. 27, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2022/1012/oj).

transporto darbo grupei – 2025 m. spalio mėn. planuojamoje 120-ojoje sesijoje ir vėlesnėse sesijose aptarti AETR pakeitimus, susijusius su tarptautinio vežimo keliais veiklą vykdančių vairuotojų darbo sąlygų gerinimu ir kylančius iš naujausių Reglamento (EB) Nr. 561/2006 pakeitimų, padarytų reglamentais (ES) 2020/1054 ir (ES) 2024/1258 bei Deleguotuoju reglamentu (ES) 2022/1012;

(4) tikslinga nustatyti poziciją, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi AETR ekspertų grupėje ir Kelių transporto darbo grupėje, nes AETR pakeitimai bus privalomi pagal tarptautinę teisę, remiantis AETR 21 straipsnio 6 dalimi;

(5) valstybės narės neturėtų prieštarauti Jungtinių Tautų Generalinio sekretoriaus pranešimui pagal AETR 21 straipsnio 1 dalį apie siūlomus pakeitimus, kurie pateikiami šio sprendimo priedėlyje. Jei Jungtinių Tautų Generalinio sekretoriaus pranešimas neapsiriboja šio sprendimo priedėlyje pateiktais siūlomais pakeitimais, valstybės narės neturėtų prieštarauti tiems siūlomiems pakeitimams, kurie pateikti šio sprendimo priedėlyje;

(6) Sąjungos poziciją AETR ekspertų grupėje turi pareikšti Komisija, o Sąjungos poziciją Kelių transporto darbo grupėje turi pareikšti valstybės narės, veikdamos kartu Sąjungos interesų labui,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Pozicija, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi 38-ojoje ir vėlesnėse Europos susitarimo dėl kelių transporto priemonių ekipažų, važinėjančių tarptautiniais maršrutais, darbo (AETR) ekspertų grupės ir Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisijos (UNECE) Kelių transporto darbo grupės (SC.1) 120-ojoje ir vėlesnėse sesijose, dėl pasiūlymo suderinti AETR su naujausiais Reglamento (EB) Nr. 561/2006 pakeitimais, padarytais reglamentais (ES) 2020/1054 ir (ES) 2024/1258, ir su Deleguotuoju reglamentu (ES) 2022/1012, išdėstyta šio sprendimo priedėlyje.

Formaliems ir nereikšmingiems pirmoje pastraipoje nurodytos pozicijos pakeitimams galima pritarti be papildomo Tarybos sprendimo.

2 straipsnis

1 straipsnyje nurodytą poziciją AETR ekspertų grupėje pareiškia Komisija, o UNECE Kelių transporto darbo grupėje – valstybės narės, veikdamos kartu Sąjungos interesų labui.

3 straipsnis

Jei šio sprendimo priedėlyje išdėstytą siūlomą pakeitimą patvirtina UNECE Kelių transporto darbo grupė, valstybės narės, veikdamos kartu Sąjungos interesų labui, pateikia jį Jungtinių Tautų Generaliniam sekretoriui pagal AETR 21 straipsnio 1 dalį.

Valstybės narės neprieštarauja Jungtinių Tautų Generalinio sekretoriaus pranešimui pagal AETR 21 straipsnio 1 dalį apie siūlomus pakeitimus, kurie pateikiami šio sprendimo priedėlyje.

4 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Komisijai ir valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje 2025 m. gegužės 12 d.

Tarybos vardu

Pirmininkė

B. NOWACKA

PRIEDAS

1) AETR 1 straipsnis papildomas nauja ia apibrėžtimi:

„ia) „vienkartinės paslaugos“ – keleivių vežimo paslaugos, kurioms netaikoma reguliarių paslaugų (reisų), įskaitant specialias reguliarias paslaugas (reisus), apibrėžtis ir kurių pagrindinė savybė yra ta, kad jas teikiant yra vežamos vartotojo arba paties vežėjo iniciatyva sudarytos keleivių grupės. Vienkartinė paslauga teikiama su kelionės lapu, kurį vežėjas turi užpildyti prieš kiekvieną kelionę ir kuriame pateikiama bent informacija apie paslaugos rūšį, pagrindinį maršrutą ir atitinkamą (-us) vežėją (-us);“;

2) AETR 2 straipsnio 2 dalies a punktas pakeičiamas taip:

„a) kroviniams vežti naudojamomis transporto priemonėmis, kurių didžiausia leidžiamoji masė kartu su priekaba ar puspriekabe neviršija 2,5 tonos;“;

3) AETR 2 straipsnio 2 dalis papildoma nauju l punktu:

„l) transporto priemonėmis arba transporto priemonių junginiais, kurių didžiausia leidžiamoji masė neviršija 7,5 tonos, naudojamais:

i) medžiagoms, įrangai arba mašinoms, kurias vairuotojas naudoja savo darbo metu, vežti arba

ii) kroviniams, pagamintiems amatų įmonėje, pristatyti

tik 100 km spinduliu nuo įmonės buveinės ir su sąlyga, kad transporto priemonės vairavimas nėra vairuotojo pagrindinė veikla ir vežama ne samdos pagrindais ir ne už atlygį.“;

4) AETR 7 straipsnio 2 dalis papildoma šiomis pastraipomis:

„Vienkartines paslaugas teikiančio vairuotojo atžvilgiu pirmoje pastraipoje nurodyta pertrauka taip pat gali būti pakeista dviem ne trumpesnėmis kaip 15 minučių pertraukomis, paskirstytomis per pirmoje pastraipoje nurodytą vairavimo laikotarpį taip, kad atitiktų pirmos pastraipos nuostatas.

Su porininkais dirbantis vairuotojas gali padaryti 45 minučių pertrauką transporto priemonėje, kurią vairuoja kitas vairuotojas, su sąlyga, kad besiilsintis vairuotojas neteikia pagalbos transporto priemonę vairuojančiam vairuotojui.“;

5) po AETR 8 straipsnio 2 dalies pridedama ši dalis:

„2a. Su sąlyga, kad nekils pavojus kelių eismo saugumui ir nebus pakenkta vairuotojo darbo sąlygoms, vieną vienkartinę keleivių vežimo paslaugą, trunkančią bent šešis paeiliui einančius 24 valandų laikotarpius, teikiantis vairuotojas gali nukrypti nuo 2 dalies pirmos pastraipos ir kasdienio poilsio laikotarpiu pasinaudoti vieną kartą per ne daugiau kaip 25 valandas po ankstesnio kasdienio poilsio laikotarpio arba kassavaitinio poilsio laikotarpio pabaigos, jei bendra sudėta tos dienos vairavimo trukmė neviršija septynių valandų. Laikantis tų pačių sąlygų, teikiant vieną vienkartinę keleivių vežimo paslaugą, trunkančią bent aštuonis paeiliui einančius 24 valandų laikotarpius, ta nukrypti leidžiančia nuostata gali būti pasinaudota du kartus. Pasinaudojimu ta nukrypti leidžiančia nuostata nedaromas poveikis maksimaliam darbo laikui pagal taikytiną teisę.“;

6) AETR 8 straipsnio 6 dalies a punkto pabaigoje pridedama ši pastraipa:

„Nukrypstant nuo pirmos pastraipos, tarptautinio krovinių vežimo veiklą vykdantis vairuotojas gali už Susitariančiosios Šalies, kurioje yra įsisteigęs darbdavys, ribų pasinaudoti dviem iš eilės einančiais sutrumpintais kassavaitinio poilsio laikotarpiais su sąlyga, kad vairuotojas per bet kurias keturias iš eilės einančias savaites pasinaudoja bent keturiais kassavaitinio poilsio laikotarpiais, iš kurių bent du yra normalūs kassavaitinio poilsio laikotarpiai.

Šios dalies tikslais laikoma, kad vairuotojas vykdo tarptautinio vežimo veiklą, jei vairuotojas du iš eilės sutrumpintus kassavaitinio poilsio laikotarpius pradeda už Susitariančiosios Šalies, kurioje yra įsisteigęs darbdavys, ir už vairuotojų gyvenamosios vietos valstybės ribų.“;

7) AETR 8 straipsnio 6 dalies b punktas pakeičiamas taip:

„b) Nukrypstant nuo 6 dalies a punkto nuostatų, vairuotojas, teikiantis vieną vienkartinę paslaugą, gali atidėti kassavaitinio poilsio laikotarpį ne ilgiau kaip dvylikai 24 valandų trukmės laikotarpių paeiliui po ankstesnio normalaus kassavaitinio poilsio laikotarpio, jeigu:

— pasinaudojęs nukrypti leidžiančia nuostata, vairuotojas pasinaudoja:

— arba dviem normaliais kassavaitinio poilsio laikotarpiais, arba

— vienu normaliu kassavaitinio poilsio laikotarpiu ir vienu sutrumpintu mažiausiai 24 valandų kassavaitinio poilsio laikotarpiu. Tačiau sutrumpinimas turi būti kompensuojamas lygiaverčiu poilsiui skirtu laiko tarpu, kuriuo visu iš karto pasinaudojama prieš pasibaigiant trečiai savaitei po to, kai pasinaudota nukrypti leidžiančia nuostata;

— praėjus ketveriems metams nuo tada, kai valstybė, kurioje registruota transporto priemonė, įdiegė skaitmeninį tachografą, transporto priemonėje pagal priedo 1B priedėlio reikalavimus yra įrengtas tachografas, ir

— tuo atveju, kai vairuojama nuo 22.00 val. iki 06.00 val., – transporto priemonėje yra porininkas arba 7 straipsnyje nurodytas vairavimo laikotarpis sutrumpinamas iki trijų valandų.“;

8) AETR 8 straipsnio 8 dalis pakeičiama taip:

„8. Normaliais kassavaitinio poilsio laikotarpiais ir bet kokiu ilgiau nei 45 valandas trunkančiu kassavaitinio poilsio laikotarpiu, kuriuo kompensuojami ankstesni sutrumpinto kassavaitinio poilsio laikotarpiai, negali būti naudojamasi transporto priemonėje. Jie turi būti praleidžiami lyčių požiūriu tinkamame būste, kuriame yra tinkamos miegamosios ir sanitarinės patalpos.

Visas apgyvendinimo ne transporto priemonėje išlaidas padengia darbdavys.“;

9) po AETR 8 straipsnio 8 dalies pridedama ši nauja 8a dalis:

„8a. Transporto įmonės vairuotojo darbą organizuoja taip, kad vairuotojas galėtų sugrįžti į darbdavio veiklos centrą, kuriame vairuotojas paprastai būna ir kuriame prasideda vairuotojo kassavaitinio poilsio laikotarpis, Susitariančioje Šalyje, kurioje yra įsisteigęs darbdavys, arba sugrįžti į savo gyvenamąją vietą, kad per kiekvieną keturių iš eilės einančių savaičių laikotarpį pasinaudotų bent vienu normaliu kassavaitinio poilsio laikotarpiu arba vienu ilgiau nei 45 valandas trunkančiu kassavaitinio poilsio laikotarpiu, kuriuo pasinaudojama kaip kompensacija už sutrumpintą kassavaitinio poilsio laikotarpį.

Tačiau, kai vairuotojas pasinaudoja dviem iš eilės sutrumpinto kassavaitinio poilsio laikotarpiais pagal 6 dalies a punktą, transporto įmonė vairuotojo darbą organizuoja taip, kad vairuotojas galėtų grįžti dar prieš prasidedant ilgiau nei 45 valandas trunkančiam normaliam kassavaitinio poilsio laikotarpiui, kuriuo pasinaudojama kaip kompensacija.

Įmonė dokumentuose fiksuoja tai, kaip ji vykdo tą pareigą, ir šiuos dokumentus saugo savo patalpose, kad galėtų juos pateikti kontrolės institucijų prašymu.“;

10) AETR 8 *bis* straipsnio pirmosios dvi dalys pakeičiamos taip:

„1. Nukrypstant nuo 8 straipsnio, kai vairuotojas lydi keltu ar traukiniu gabenamą transporto priemonę ir naudojasi normaliu kasdienio poilsio laikotarpiu arba sutrumpintu kassavaitinio poilsio laikotarpiu, tas laikotarpis gali būti pertraukiamas ne daugiau kaip du kartus kita veikla, kurios bendra trukmė neturi viršyti vienos valandos. Per tą normalų kasdienio poilsio arba sutrumpintą kassavaitinio poilsio laikotarpį vairuotojas turi turėti galimybę naudotis miegamąja kajute (kupė), gultu ar lova.

Ši nukrypti leidžianti nuostata dėl normalių kassavaitinio poilsio laikotarpių reisams keltais ar traukiniais taikoma tik tuo atveju, jei:

a) numatyta reiso trukmė yra 8 arba daugiau valandų ir

b) vairuotojas turi galimybę naudotis miegamąja kajute kelte arba miegamąja kupė traukinyje.

2. Bet koks laikas, praleistas vykstant į vietą, kurioje paimama transporto priemonė, kuriai taikomas šis Susitarimas, arba grįžtant iš tos vietos, jei transporto priemonė nėra vairuotojo namuose ar darbdavio veiklos centre, kuriame vairuotojas paprastai būna, nelaikomas poilsiu ar pertrauka, išskyrus atvejus, kai vairuotojas yra kelte arba traukinyje ir turi galimybę pasinaudoti miegamąja kajute (kupė), gultu ar lova.“;

11) įtraukiamas naujas 8 *ter* straipsnis:

„***8 ter straipsnis***

Saugios ir apsaugotos stovėjimo aikštelės

1. Remdamasis Susitariančiųjų Šalių pateikta informacija, UNECE sekretoriatas užtikrina, kad informacija apie saugias ir apsaugotas stovėjimo aikšteles būtų lengvai prieinama vairuotojams, vežantiems krovinius ir keleivius keliais. UNECE sekretoriatas paskelbia stovėjimo aikštelių, kurios yra sertifikuotos, sąrašą, kad vairuotojams būtų užtikrintos šios tinkamos priemonės:

— įsibrovimo aptikimas ir prevencija,

— apšvietimas ir matomumas,

— avarinių atvejų kontaktiniai punktai ir procedūros,

— lyčių požiūriu tinkamos sanitarinės patalpos,

— galimybės nusipirkti maisto ir gėrimų,

— komunikacijos tinklų jungtys,

— elektros energijos tiekimas.

Tokių stovėjimo aikštelių sąrašas pateikiamas bendroje oficialioje interneto svetainėje ir reguliariai atnaujinamas.

2. Standartai, kuriuose pateikiama išsamesnė informacija apie 1 dalyje nurodytose aikštelėse teikiamų paslaugų kokybę, tų aikštelių saugumą ir stovėjimo aikštelių sertifikavimo procedūras, išdėstyti 5 priedėlyje.

3. 5 priedėlis gali būti iš dalies keičiamas UNECE kelių transporto darbo grupėje dalyvaujančių ir balsuojančių Susitariančiųjų Šalių balsų dauguma.

4. Susitariančiosios Šalys turi skatinti komerciniams kelių eismo dalyviams skirtų stovėjimo aikštelių kūrimą.“;

12) AETR 9 straipsnis pakeičiamas taip:

„1. Jei nekeliamas pavojus kelių eismo saugumui ir siekiant užtikrinti, kad transporto priemonė galėtų pasiekti sustoti tinkamą vietą, vairuotojas gali nukrypti nuo šio Susitarimo nuostatų tiek, kiek tai būtina žmonių, pačios transporto priemonės ar jos krovinio saugumui užtikrinti. Tokio nukrypimo nuo minėtų nuostatų pobūdį ir priežastį vairuotojas ne vėliau nei atvykęs į tinkamą sustojimo vietą įrašo registracijos lape, reguliavimo įtaiso spaudinyje arba savo darbo grafike.

2. Jei nekeliamas pavojus kelių eismo saugumui, išskirtinėmis aplinkybėmis vairuotojas taip pat gali nukrypti nuo 6 straipsnio 1–2 dalių ir 8 straipsnio 2 dalies nuostatų viršydamas kasdienę ir kassavaitinę vairavimo trukmę ne daugiau kaip viena valanda, kad pasiektų darbdavio veiklos centrą arba vairuotojo gyvenamąją vietą, kur būtų galima pasinaudoti kassavaitinio poilsio laikotarpiu.

3. Tomis pačiomis sąlygomis vairuotojas gali viršyti kasdienę ir kassavaitinę vairavimo trukmę ne daugiau kaip dviem valandomis su sąlyga, kad iš karto prieš papildomą vairavimo trukmę, būtiną, kad būtų pasiektas darbdavio veiklos centras arba vairuotojo gyvenamoji vieta, kur būtų galima pasinaudoti kassavaitinio poilsio laikotarpiu, buvo padaryta 30 minučių trukmės nenutrūkstama pertrauka.

4. Tokio nukrypimo priežastį vairuotojas ne vėliau nei atvykęs į paskirties vietą arba tinkamą sustojimo vietą ranka įrašo tachografo registracijos lape, tachografo spaudinyje arba darbo grafike.

5. Bet koks vairavimo trukmės pailginimas kompensuojamas lygiaverčiu poilsio laikotarpiu, kuriuo visu pasinaudojama kartu su bet kuriuo poilsio laikotarpiu iki trečios savaitės, einančios po atitinkamos savaitės, pabaigos.“;

13) AETR papildomas šiuo nauju 5 priedėliu:

„5 priedėlis

1. Kad stovėjimo aikštelė būtų sertifikuota kaip saugi ir apsaugota stovėjimo aikštelė, kaip nurodyta AETR 8 *ter* straipsnio 1 dalyje, ji turi atitikti šiuos standartus:

a) visus šio priedėlio A skirsnyje nustatytus minimalios paslaugų kokybės standartus;

b) visus vieno iš šio priedėlio B skirsnyje nustatytų saugumo lygių standartus.

2. Stovėjimo aikštelių kaip saugių ir apsaugotų stovėjimo aikštelių, kaip nurodyta AETR 8 *ter* straipsnio 1 dalyje, sertifikavimas turi atitikti šio priedėlio C skirsnyje nustatytus standartus ir procedūras.

A skirsnis. Minimali paslaugų kokybė

Lyčių požiūriu tinkamos sanitarinės patalpos	— Turi būti įrengti ir veikti atskiri tualetai ir dušai vyrams ir moterims. Dušuose turi būti tiekiamas karštas vanduo. — Turi būti įrengti bei veikti vandens čiaupai ir jais turi būti tiekiamas karštas vanduo. Rankų muilu turi būti galima naudotis nemokamai. — Vietoje turi būti įrengtos ir reguliariai ištuštinamos šiukšliadėžės. — Tualetai, dušai ir praustuvės turi būti kasdien reguliariai valomi ir tikrinami. Turi būti paskelbtas valymo grafikas.
Galimybės nusipirkti ir vartoti maisto ir gėrimų	— Užkandžių ir gėrimų turi būti galima nusipirkti visą parą 7 dienas per savaitę. — Vairuotojams turi būti įrengta pavalgyti skirta vieta.
Komunikacijos tinklų jungtys	— Turi būti galima nemokamai naudotis interneto ryšiu.
Elektros energijos tiekimas	— Turi būti galima asmeninėms reikmėms naudotis elektros lizdais. — Ne vėliau kaip 2026 m. gruodžio 31 d. vietoje turi būti įrengti izoterminėms kelių transporto priemonėms skirti elektros energijos įrenginiai.
Avarinių atvejų kontaktiniai punktai ir procedūros	— Siekiant stovėjimo aikštelėje užtikrinti saugų eismą, turi būti įrengti aiškūs ženklai. — Pagalbos tarnybų kontaktiniai duomenys stovėjimo aikštelėje turi būti paskelbti bent valstybine oficialiąja ir anglų kalbomis. Šalia jų turi būti pateiktos lengvai suprantamos piktogramos.

B skirsnis. Saugumo lygiai

a. Pagal AETR standartus sertifikuotos saugios ir apsaugotos stovėjimo aikštelės turi atitikti vieno iš 2–5 lentelėse nurodytų saugumo lygių užtikrinimo kriterijus.

b. Saugiose ir apsaugotose stovėjimo aikštelėse turi būti užtikrinama, kad kiekvieno saugumo lygio kriterijuose nurodyta įranga ir procedūros visapusiškai veiktų.

c. Šiame Susitarime nustatyti standartai nedaro poveikio nacionalinės teisės aktams, susijusiems su užduotimis, kurias turi atlikti licencijuoti ir parengti vidaus ar išorės apsaugos darbuotojai. Visi apsaugos darbuotojai taip pat turi būti tinkamai parengti, kai to reikalaujama pagal nacionalinės teisės aktus.

d. Duomenų, surinktų naudojant apsauginę vaizdo stebėjimo sistemą (toliau – AVSS), saugojimo laikotarpiai atitinka tos srities taikytinus teisės aktus. Jie turi būti taikomi visiems pagal šiuos standartus nustatytiems privalomiems ir savanoriškiems reikalavimams.

e. Skirtingų saugumo lygių kriterijuose nurodytos vidutinės apšvietimo vertės (liuksais).

f. Nedarant poveikio nacionalinės teisės aktams, kuriais nustatomi papildomi mokymo reikalavimai, saugių ir apsaugotų stovėjimo aikštelių operatoriai turi užtikrinti, kad vietoje ir nuotoliniu būdu saugiose ir apsaugotose stovėjimo aikštelėse dirbantys darbuotojai, taip pat stovėjimo aikštelės administratorius dalyvautų mokyme apie AETR saugių ir apsaugotų stovėjimo aikštelių standartus. Nauji darbuotojai tokiame mokyme turi dalyvauti per 6 mėnesius nuo įdarbinimo dienos. Mokymas turi apimti šias temas:

— darbuotojų mokymą ir priežiūrą;

— incidentų valdymą;

— priežiūrą ir stebėjimą;

— technologijas.

g. Saugiose ir apsaugotose stovėjimo aikštelėse turi būti paskelbta naudotojams skirta informacija apie tai, kaip pateikti skundą atitinkamai sertifikavimo įstaigai.

Bronzinis lygis

BRONZINIS LYGIS

Perimetras	— Saugios ir apsaugotos stovėjimo aikštelės perimetras turi būti apsaugotas vaizdine atgrasomąja priemone. Vaizdinė atgrasomoji priemonė turi būti įrengta ant žemės ir žymėti saugios ir apsaugotos stovėjimo aikštelės perimetrą ir tai, kad stovėjimo aikštelėje stovėti leidžiama tik krovininėms ir leidimus turinčioms transporto priemonėms. — Saugios ir apsaugotos stovėjimo aikštelės perimetras turi būti apšviestas 15 liuksų stiprio šviesa. — Visa augmenija aplink saugios ir apsaugotos stovėjimo aikštelės perimetrą turi būti apkarpyta, kad būtų užtikrintas geras matomumas.
Stovėjimo aikštelė	— Tinkamais ženklais turi būti nurodyta, kad stovėjimo aikštelėje stovėti leidžiama tik krovininėms ir leidimus turinčioms transporto priemonėms. — Fiziniai arba nuotolinio stebėjimo patikrinimai turi būti atliekami ne rečiau kaip kartą per 24 valandas. — Visa augmenija stovėjimo aikštelėje turi būti apkarpyta, kad būtų užtikrintas geras matomumas. — Visų esamų transporto priemonių eismo juostų ir pėsčiųjų takų stovėjimo aikštelė turi būti apšviesta 15 liuksų stiprio šviesa.
Įvažiavimas ir išvažiavimas	— Įvažiavimo į saugią ir apsaugotą stovėjimo aikštelę ir išvažiavimo iš jos vietos turi būti apšviestos 25 liuksų stiprio šviesa. — Turi būti įrengta geros kokybės vaizdą užtikrinanti AVSS, veikianti visose įvažiavimo į saugią ir apsaugotą stovėjimo aikštelę ir išvažiavimo iš jos vietose. — AVSS sistema turi turėti minimalaus nepertraukiamo skaitmeninio įrašymo (5 kadrų per sekundę) funkciją arba būti grindžiama judesio aptikimu su įrašymu prieš judesį ir po jo ir naudoti 720 pikselių dienos ir nakties režimo HD skiriamosios gebos kameras. — Saugios ir apsaugotos stovėjimo aikštelės operatorius kartą per savaitę turi atlikti įprastą AVSS patikrą, o įrašą saugoti vieną savaitę. Saugios ir apsaugotos stovėjimo aikštelės operatorius bent kartą per 48 valandas turi patikrinti, ar AVSS sistema veikia. — AVSS duomenys saugomi 30 dienų, išskyrus atvejus, kai taikytinuose teisės aktuose nustatytas trumpesnis saugojimo laikotarpis. Tokiu atveju taikytinas ilgiausias teisės aktais leidžiamas saugojimo laikotarpis. — Saugios ir apsaugotos stovėjimo aikštelės AVSS sistemoms turi būti suteikta garantija, turi būti sudarytas susitarimas dėl paslaugų lygio arba turi būti įrodyta, kad pačioje aikštelėje yra techninės priežiūros pajėgumų. Saugios ir apsaugotos stovėjimo aikštelės AVSS sistemas visada turi valdyti kvalifikuoti technikai.

Personalo procedūros	— Remiantis metiniu rizikos vertinimu ir nedarant poveikio nacionalinės teisės aktams, kuriais nustatomi papildomi reikalavimai, turi būti parengtas saugumo planas, apimantis visus aspektus nuo rizikos prevencijos ir mažinimo iki reagavimo bendradarbiaujant su teisėsauga. — Saugios ir apsaugotos stovėjimo aikštelės administracija turi paskirti asmenį, atsakingą už personalo procedūras incidentų atveju. Saugios ir apsaugotos stovėjimo aikštelės darbuotojai bet kada turi turėti galimybę susipažinti su išsamiu vietos teisėsaugos institucijų sąrašu. — Turi būti nustatyta procedūra, taikytina tais atvejais, kai saugioje ir apsaugotoje stovėjimo aikštelėje stovi leidimo neturinčios transporto priemonės. Ta procedūra saugioje ir apsaugotoje stovėjimo aikštelėje turi būti aiškiai paskelbta. — Saugioje ir apsaugotoje stovėjimo aikštelėje turi būti paskelbta aiški informacija, kaip apie incidentus ir nusikaltimus pranešti darbuotojams ir policijai.

Sidabrinis lygis

SIDABRINIS LYGIS

Perimetras	— Saugios ir apsaugotos stovėjimo aikštelės perimetras turi būti apsaugotas bent jau fizine atgrasomąja priemone, kuri trukdytų pravažiuoti, o į aikštelę įvažiuoti ir iš jos išvažiuoti turi būti galima tik nustatytose įvažiavimo ir išvažiavimo vietose. Saugios ir apsaugotos stovėjimo aikštelės perimetras turi būti apsaugotas naudojant nuolatinės stebėsenos ir įrašymo įrangą ir vaizdinę atgrasomąją priemonę. — AVSS sistema turi turėti minimalaus nepertraukiamo skaitmeninio įrašymo (5 kadrų per sekundę) funkciją arba būti grindžiama judesio aptikimu su įrašymu prieš judesį ir po jo ir naudoti 720 pikselių dienos ir nakties režimo HD skiriamosios gebos kameras. — Saugios ir apsaugotos stovėjimo aikštelės operatorius kas 72 valandas turi atlikti įprastą AVSS patikrą, o įrašą saugoti vieną savaitę. — Saugios ir apsaugotos stovėjimo aikštelės operatorius bent kartą per 48 valandas turi patikrinti, ar AVSS sistema veikia. — AVSS duomenys saugomi 30 dienų, išskyrus atvejus, kai taikytinuose teisės aktuose nustatytas trumpesnis saugojimo laikotarpis. Tokiu atveju taikytinas ilgiausias teisės aktais leidžiamas saugojimo laikotarpis. — Saugios ir apsaugotos stovėjimo aikštelės AVSS sistemoms turi būti suteikta garantija ir turi būti sudarytas susitarimas dėl paslaugų lygio arba turi būti įrodyta, kad pačioje aikštelėje yra techninės priežiūros pajėgumų. Saugios ir apsaugotos stovėjimo aikštelės AVSS sistemas visada turi valdyti kvalifikuoti technikai. — Saugios ir apsaugotos stovėjimo aikštelės perimetras turi būti apšviestas 20 liuksų stiprio šviesa. — Visa augmenija aplink saugios ir apsaugotos stovėjimo aikštelės perimetrą turi būti apkarpyta, kad būtų užtikrintas geras matomumas.
Stovėjimo aikštelė	— Tinkamais ženklais turi būti nurodyta, kad stovėjimo aikštelėje stovėti leidžiama tik krovininėms ir leidimus turinčioms transporto priemonėms. — Fizinio arba nuotolinio stebėjimo patikrinimai turi būti atliekami ne rečiau kaip du kartus per 24 valandas ir bent vieną kartą per dieną ir vieną kartą naktį. — Visos esamos transporto priemonių eismo juostos ir pėsčiųjų takai stovėjimo aikštelėje turi būti apšviesti 15 liuksų stiprio šviesa. — Visa augmenija stovėjimo aikštelėje turi būti apkarpyta, kad būtų užtikrintas geras matomumas.

Įvažiavimas ir išvažiavimas	— Įvažiavimo į saugią ir apsaugotą stovėjimo aikštelę ir išvažiavimo iš jos vietos turi būti apšviestos 25 liuksų stiprio šviesa ir jos turi būti aptvertos tvoromis. Tose tvorose turi būti įrengtos balso ryšio ir bilietų pardavimo sistemos. — Turi būti įrengta geros kokybės vaizdą užtikrinanti AVSS, veikianti visose įvažiavimo į saugią ir apsaugotą stovėjimo aikštelę ir išvažiavimo iš jos vietose. Šio saugumo lygio kriterijų skirsnyje „Perimetras“ nurodyti AVSS reikalavimai taip pat turi būti taikomi įvažiavimo ir išvažiavimo vietose įrengtai AVSS.
Personalo procedūros	— Remiantis metiniu rizikos vertinimu ir nedarant poveikio nacionalinės teisės aktams, kuriais nustatomi papildomi reikalavimai, turi būti parengtas saugumo planas, pagal kurį nagrinėjama konkreti rizika saugioje ir apsaugotoje stovėjimo aikštelėje dėl tokių veiksnių kaip vieta, naudotojų tipai, eismo saugos sąlygos, nusikalstamumo lygis ir bendri saugumo aspektai. — Saugios ir apsaugotos stovėjimo aikštelės administracija turi paskirti asmenį, atsakingą už personalo procedūras incidentų atveju. Saugios ir apsaugotos stovėjimo aikštelės darbuotojai bet kada turi turėti galimybę susipažinti su išsamiu vietos teisėsaugos institucijų sąrašu. — Turi būti nustatyta procedūra, taikytina tais atvejais, kai saugioje ir apsaugotoje stovėjimo aikštelėje stovi leidimo neturinčios transporto priemonės. Ta procedūra saugioje ir apsaugotoje stovėjimo aikštelėje turi būti aiškiai paskelbta. — Saugioje ir apsaugotoje stovėjimo aikštelėje turi būti paskelbta aiški informacija, kaip apie incidentus ir nusikaltimus pranešti darbuotojams ir policijai. — Pagalba naudotojams turi būti teikiama visą parą 7 dienas per savaitę.

Auksinis lygis

AUKSINIS LYGIS	
Perimetras	— Saugios ir apsaugotos stovėjimo aikštelės perimetras turi būti aptvertas ne žemesne kaip 1,8 m aukščio fizine tvora. Tvorą ir stovėjimo aikštelę turi skirti 1 metro atvira zona. — Turi būti įdiegtos netyčinės žalos tvoroms prevencijos priemonės. — Saugios ir apsaugotos stovėjimo aikštelės perimetras turi būti apšviestas 25 liuksų stiprio šviesa. — Visas saugios ir apsaugotos stovėjimo aikštelės perimetras turi būti nuolatos stebimas vaizdo kameromis, aprėpiant visą teritoriją. — AVSS sistema turi turėti minimalaus nepertraukiamo įrašymo (5 kadrų per sekundę) funkciją arba būti grindžiama judesio aptikimu su įrašymu prieš judesį ir po jo ir naudoti 720 pikselių dienos ir nakties režimo HD skiriamosios gebos kameras. — Saugios ir apsaugotos stovėjimo aikštelės operatorius kas 48 valandas turi atlikti įprastą AVSS patikrą, o įrašą saugoti vieną savaitę. — Saugios ir apsaugotos stovėjimo aikštelės operatorius bent kartą per 24 valandas turi patikrinti, ar AVSS sistema veikia. — AVSS duomenys saugomi 30 dienų, išskyrus atvejus, kai taikytinuose nacionalinės teisės aktuose nustatytas trumpesnis saugojimo laikotarpis. Tokiu atveju taikytinas ilgiausias galimas teisės aktais leidžiamas saugojimo laikotarpis.

	— Saugios ir apsaugotos stovėjimo aikštelės AVSS sistemoms turi būti suteikta garantija arba sudarytas susitarimas dėl paslaugų lygio, numatant bent vieną kvalifikuotos specializuotos tarnybos vizitą per metus, arba turi būti įrodyta, kad techninės priežiūros pajėgumų yra pačioje aikštelėje. Saugios ir apsaugotos stovėjimo aikštelės AVSS sistemas visada turi valdyti kvalifikuoti technikai. — AVSS duomenys ir įrašai apie patekimą į teritoriją turi būti sinchronizuojami naudojant bendrą signalizacijos programinę įrangą. — Tinklo gedimo atveju visi AVSS duomenys ir įrašai apie patekimą į teritoriją turi būti saugomi vietoje, o atkūrus ryšį įkeliami į centrinį registravimo įrenginį. — Visa augmenija aplink saugios ir apsaugotos stovėjimo aikštelės perimetrą turi būti apkarpyta, kad būtų užtikrintas geras matomumas.
Stovėjimo aikštelė	— Tinkamais ženklais turi būti nurodyta, kad stovėjimo aikštelėje stovėti leidžiama tik krovininėms ir leidimus turinčioms transporto priemonėms. — Fizinio arba nuotolinio stebėjimo patikrinimai turi būti atliekami ne rečiau kaip du kartus per 24 valandas ir bent vieną kartą per dieną ir vieną kartą naktį. — Stovėjimo aikštelės eismo juostos ir pėsčiųjų takai turi būti pažymėti ir apšviesti 15 liuksų stiprio šviesa. — Visa augmenija stovėjimo aikštelėje turi būti apkarpyta, kad būtų užtikrintas geras matomumas.
Įvažiavimas ir išvažiavimas	— Įvažiavimo į saugią ir apsaugotą stovėjimo aikštelę ir išvažiavimo iš jos vietos turi būti apšviestos 25 liuksų stiprio šviesa; jos turi būti aptvertos tvoromis, pro kurių apačią nebūtų galima pralįsti ar per kurias nebūtų galima perlipti, taip pat jose turi būti įrengti šviesoforai. — Turi būti įrengta geros kokybės vaizdą užtikrinanti AVSS, veikianti visose įvažiavimo į saugią ir apsaugotą stovėjimo aikštelę ir išvažiavimo iš jos vietose. Įvažiavimo ir išvažiavimo vietose turi būti įdiegta transporto priemonės valstybinio numerio ženklo atpažinimo technologija. Įrašai apie įvažiuojančias ir išvažiuojančias transporto priemones turi būti saugomi pagal taikytinus teisės aktus. — Įvažiavimo į saugią ir apsaugotą stovėjimo aikštelę ir išvažiavimo iš jos vietose turi būti įrengti įsibrovimo prevencijos ir aptikimo mechanizmai, pvz., ne žemesni nei 1,80 metro pėstiesiems skirti turniketai. Kai į tokias patalpas, kaip tualetai, restoranai ir parduotuvės, iš stovėjimo aikštelės patenkama tiesiai, įėjimo į šias patalpas vietose turi būti įrengti trikojai turniketai.
Personalo procedūros	— Remiantis metiniu rizikos vertinimu ir nedarant poveikio nacionalinės teisės aktams, kuriais nustatomi papildomi reikalavimai, turi būti parengtas saugumo planas, pagal kurį nagrinėjama konkreti rizika saugioje ir apsaugotoje stovėjimo aikštelėje dėl tokių veiksnių kaip vieta, klientų tipai, eismo saugos sąlygos, nusikalstamumo lygis ir bendri saugumo aspektai. — Remiantis metiniu rizikos vertinimu ir nedarant poveikio nacionalinės teisės aktams, kuriais nustatomi papildomi reikalavimai, turi būti parengtas veiklos tęstinumo planas. Jame turi būti išdėstytos išsamios priemonės, kaip reaguoti į veiklą trikdančius incidentus ir užtikrinti ypatingos svarbos veiklos vykdymą incidento metu. Saugios ir apsaugotos stovėjimo aikštelės administracija turi gebėti įrodyti, kad tos priemonės yra įgyvendintos. — Turi būti nustatyta procedūra, taikytina tais atvejais, kai saugioje ir apsaugotoje stovėjimo aikštelėje stovi leidimo neturinčios transporto priemonės. Ta procedūra saugioje ir apsaugotoje stovėjimo aikštelėje turi būti aiškiai paskelbta.

	— Pagalba naudotojams turi būti teikiama visą parą 7 dienas per savaitę. — Saugioje ir apsaugotoje stovėjimo aikštelėje turi būti paskelbta aiški informacija, kaip apie incidentus ir nusikaltimus pranešti darbuotojams ir policijai. — Turi būti paskirtas už personalo procedūras atsakingas asmuo. — Stovėjimo aikštelės valdymo sistema turi būti parengta taip, kad duomenis būtų galima perduoti DATEX II formatu.

Platininis lygis

PLATININIS LYGIS	
Perimetras	— Saugios ir apsaugotos stovėjimo aikštelės perimetras turi būti aptvertas ištisine ne žemesne kaip 1,8 metro aukščio tvora su nuo perlipimo atgrasančiomis priemonėmis. Tvorą ir stovėjimo aikštelę turi skirti 1 metro atvira zona. — Turi būti įdiegtos tyčinės ir netyčinės žalos tvoroms prevencijos priemonės. — Saugios ir apsaugotos stovėjimo aikštelės perimetras turi būti apšviestas 25 liuksų stiprio šviesa. — Visas saugios ir apsaugotos stovėjimo aikštelės perimetras turi būti nuolatos stebimas vaizdo kameromis, aprėpiant visą teritoriją. — AVSS sistema turi turėti minimalaus nepertraukiamo skaitmeninio įrašymo (5 kadrų per sekundę) funkciją arba būti grindžiama judesio aptikimu su įrašymu prieš judesį ir po jo ir naudoti 720 pikselių dienos ir nakties režimo HD skiriamosios gebos kameras. — Saugios ir apsaugotos stovėjimo aikštelės operatorius kas 48 valandas turi atlikti įprastą AVSS patikrą, o įrašą saugoti vieną savaitę. — Saugios ir apsaugotos stovėjimo aikštelės operatorius bent kartą per 24 valandas turi patikrinti, ar AVSS veikia. — AVSS duomenys saugomi 30 dienų, išskyrus atvejus, kai taikytinuose teisės aktuose nustatytas trumpesnis saugojimo laikotarpis. Tokiu atveju taikomas ilgiausias galimas teisės aktais leidžiamas saugojimo laikotarpis. — Saugios ir apsaugotos stovėjimo aikštelės AVSS turi būti suteikta garantija arba sudarytas susitarimas dėl paslaugų lygio, numatant bent du kvalifikuotos specializuotos tarnybos vizitus per metus, arba turi būti įrodyta, kad techninės priežiūros pajėgumų yra pačioje aikštelėje. Saugios ir apsaugotos stovėjimo aikštelės AVSS sistemas visada turi valdyti kvalifikuoti technikai. — AVSS duomenys ir įrašai apie patekimą į teritoriją turi būti sinchronizuojami naudojant bendrą signalizacijos programinę įrangą. — AVSS duomenis apie saugumo incidentus stovėjimo aikštelėje turi peržiūrėti internetinę įrangą naudojantys darbuotojai. Tinklo gedimo atveju visi AVSS duomenys ir įrašai apie patekimą į teritoriją turi būti saugomi vietoje, o atkūrus ryšį įkeliami į centrinį registravimo įrenginį. — AVSS vaizdo įrašus nuotoliniu būdu (visą parą 7 dienas per savaitę) turi stebėti išorės stebėjimo ir pavojaus signalų priėmimo centras, išskyrus atvejus, kai vietoje yra apsaugos darbuotojų.

	— Įsibrovimo ir tvoros ar vartų perlipimo atveju AVSS turi duoti pavojaus signalą ir stovėjimo aikštelėje bei stebėjimo ir pavojaus signalų priėmimo centruose aktyvinti garsinę ar šviesos signalizaciją. — Visa augmenija aplink saugios ir apsaugotos stovėjimo aikštelės perimetrą turi būti apkarpyta, kad būtų užtikrintas geras matomumas.
Stovėjimo aikštelė	— Tinkamais ženklais turi būti nurodyta, kad stovėjimo aikštelėje stovėti leidžiama tik krovininėms ir leidimus turinčioms transporto priemonėms. — Stovėjimo aikštelės eismo juostos ir pėsčiųjų takai turi būti pažymėti ir apšviesti 15 liuksų stiprio šviesa. — Visa augmenija stovėjimo aikštelėje turi būti apkarpyta, kad būtų užtikrintas geras matomumas. — Aikštelėje visą parą 7 dienas per savaitę turi būti darbuotojų arba ji turi būti nuolat stebima vaizdo kameromis. — Šio saugumo lygio kriterijų skirsnyje „Perimetras“ nurodyti AVSS reikalavimai taip pat turi būti taikomi stovėjimo aikštelėje įrengtai AVSS.
Įvažiavimas ir išvažiavimas	— Įvažiavimo į saugią ir apsaugotą stovėjimo aikštelę ir išvažiavimo iš jos vietos turi būti apšviestos 25 liuksų stiprio šviesa; jos turi būti užtvertos vartais ar aptvertos tvoromis, pro kurių apačią nebūtų galima praslysti ar per kuriuos nebūtų galima perlipti, taip pat turi būti pastatyti apsauginiai stulpeliai. — Turi būti įrengta geros kokybės vaizdą užtikrinanti AVSS, veikianti visose įvažiavimo į saugią ir apsaugotą stovėjimo aikštelę ir išvažiavimo iš jos vietose. Įvažiavimo ir išvažiavimo vietos, įskaitant pėsčiųjų įėjimo ir išėjimo vietas, turi būti stebimos tikruoju laiku. — Šio saugumo lygio kriterijų skirsnyje „Perimetras“ nurodyti AVSS reikalavimai taip pat turi būti taikomi įvažiavimo ir išvažiavimo vietose įrengtai AVSS. — Įvažiavimo į saugią ir apsaugotą stovėjimo aikštelę ir išvažiavimo iš jos vietose turi būti įrengti įsibrovimo prevencijos ir aptikimo mechanizmai, pvz., ne žemesni nei 1,80 metro pėstiesiems skirti turniketai. Kai į tokias patalpas, kaip tualetai, restoranai ir parduotuvės, iš stovėjimo aikštelės patenkama tiesiai, įėjimo į šias patalpas vietose turi būti įrengti trikojai turniketai. — Įvažiavimo į saugią ir apsaugotą stovėjimo aikštelę ir išvažiavimo iš jos vietose turi būti įdiegta transporto priemonės valstybinio numerio ženklo atpažinimo technologija. Transporto priemonei išvažiuojant iš saugios ir apsaugotos stovėjimo aikštelės, apsaugos darbuotojai turi patikrinti, ar transporto priemonės valstybinio numerio ženklas atitinka atvykimo ir išvykimo tikrinimo sistemos identifikatoriaus, pvz., bilietų, RDA skaitytuvų arba QR kodų, duomenis. Įrašai apie transporto priemones, įvažiuojančias į saugią ir apsaugotą stovėjimo aikštelę ir iš jos išvažiuojančias, turi būti saugomi pagal taikytinus teisės aktus. — Įvažiavimo į saugią ir apsaugotą stovėjimo aikštelę ir išvažiavimo iš jos vietos turi būti apsaugomos taikant dvietapės patikros sistemą, kurią sudaro transporto priemonės valstybinio numerio ženklo patikros ir papildomas atitinkamas saugios ir apsaugotos stovėjimo aikštelės administracijos pasirinktas būdas nustatyti ir patikrinti vairuotojus, visus vairuotojus lydinčius asmenis ir visus kitus į stovėjimo aikšteles atvykstančius leidimus turinčius asmenis. — Jei prie vartų įrengtos sarginės, jos turi būti atsparios užpuolimui iš išorės ir jose turi būti įrengtas sarginės durų uždarymo mechanizmas.
Personalo procedūros	— Remiantis metiniu rizikos vertinimu ir nedarant poveikio nacionalinės teisės aktams, kuriais nustatomi papildomi reikalavimai, turi būti parengtas saugumo planas, pagal kurį nagrinėjama konkreti rizika saugioje ir apsaugotoje stovėjimo aikštelėje dėl tokių veiksnių kaip vieta, klientų tipai, eismo saugos sąlygos, nusikalstamumo lygis ir bendri saugumo aspektai.

	— Remiantis metiniu rizikos vertinimu ir nedarant poveikio nacionalinės teisės aktams, kuriais nustatomi papildomi reikalavimai, turi būti parengtas veiklos tęstinumo planas. Jame turi būti išdėstytos išsamios priemonės, kaip reaguoti į veiklą trikdančius incidentus ir užtikrinti ypatingos svarbos veiklos vykdymą incidento metu. Saugios ir apsaugotos stovėjimo aikštelės administracija turi gebėti įrodyti, kad tos priemonės yra įgyvendintos. — Turi būti nustatyta procedūra, taikytina tais atvejais, kai saugioje ir apsaugotoje stovėjimo aikštelėje stovi leidimo neturinčios transporto priemonės. Ta procedūra saugioje ir apsaugotoje stovėjimo aikštelėje turi būti aiškiai paskelbta. — Pagalba naudotojams turi būti teikiama visą parą 7 dienas per savaitę. — Saugioje ir apsaugotoje stovėjimo aikštelėje turi būti paskelbta aiški informacija, kaip apie incidentus ir nusikaltimus pranešti apsaugos darbuotojams ir policijai. — Turi būti paskirtas už personalo procedūras atsakingas asmuo. — Turi būti naudojamas techninis naudotojo vadovas. — Turi būti įdiegtos reagavimo į pavojaus signalą procedūros. — Stovėjimo aikštelės valdymo sistema turi būti parengta taip, kad duomenis būtų galima perduoti DATEX II formatu. — Vietą aikštelėje turi būti galima iš anksto saugiu būdu užsakyti telefonu, e. paštu arba naudojant kontaktines formas, mobiliąsias programėles ar rezervavimo platformas. Jei išankstinio vietos užsakymo galimybė siūloma per mobiliąsias programėles arba panašias rezervavimo sistemas, duomenys turi būti perduodami tikruoju laiku.

C skirsnis. Sertifikavimo standartai ir procedūros

i) *Sertifikavimo įstaigos ir auditorių mokymas*

1. Tik šiame skirsnyje nustatytus reikalavimus atitinkančios sertifikavimo įstaigos ir auditoriai turi teisę sertifikuoti saugias ir apsaugotas stovėjimo aikšteles, nurodytas AETR 8 *ter* straipsnio 1 dalyje.

2. Sertifikavimo įstaigos, kurių auditoriai atlieka auditą siekdami sertifikuoti saugias ir apsaugotas stovėjimo aikšteles pagal A ir B skirsniuose nustatytus standartus, turi turėti grupės akreditaciją pagal ISO 17021 standartą.

3. Auditoriai, atliekantys sertifikavimo auditą siekdami sertifikuoti saugias ir apsaugotas stovėjimo aikšteles pagal A ir B skirsniuose nustatytus standartus, turi būti su sertifikavimo įstaiga užmezgę sutartinius santykius.

4. Pagal ISO 17021 standartą sertifikavimo įstaigos užtikrina, kad auditoriai, atliekantys auditą siekdami sertifikuoti saugias ir apsaugotas stovėjimo aikšteles, būtų tinkamai apmokyti.

5. Sertifikavimo įstaigų auditoriai turi sėkmingai baigti auditoriams skirtų mokymų apie naujausios redakcijos A ir B skirsniuose išdėstytus standartus kursą, kurį sudaro teorinė ir praktinė dalis.

6. Sertifikavimo įstaigų auditoriai turi gerai mokėti vieną iš UNECE darbo kalbų ir mokėti atitinkamą Susitariančiosios Šalies, kurioje jie atlieka auditą, vietos kalbą.

ii) *Sertifikavimo audito, audito, apie kurį iš anksto nepranešama, ir saugios ir apsaugotos stovėjimo aikštelės sertifikato panaikinimo procedūros*

1. Saugių ir apsaugotų stovėjimo aikštelių sertifikavimo auditas atliekamas fiziškai. Stovėjimo aikštelių operatoriai, norintys, kad jų aikštelė būtų sertifikuota pagal A ir B skirsniuose išdėstytus AETR standartus, sertifikavimo įstaigai pateikia prašymą jų aikštelėje atlikti sertifikavimo auditą.

2. Likus trims mėnesiams iki sertifikato galiojimo pabaigos operatoriai, norintys pratęsti sertifikato galiojimą, paprašo, kad jų pasirinkta sertifikavimo įstaiga atliktų pakartotinį saugių ir apsaugotų stovėjimo aikštelių auditą. Pakartotinio sertifikavimo auditas surengiamas ir apie rezultatus stovėjimo aikštelės operatoriui pranešama iki esamo sertifikato galiojimo pabaigos.

3. Jeigu dėl išskirtinių aplinkybių, kurių nei sertifikavimo įstaiga, nei saugios ir apsaugotos stovėjimo aikštelės operatorius negalėjo numatyti, sertifikavimo įstaiga prašomo pakartotinio sertifikavimo audito atlikti negali, sertifikavimo įstaiga gali nuspręsti esamo sertifikato galiojimą pratęsti ne ilgesniam nei šešių mėnesių laikotarpiui. Pratęsti sertifikato galiojimą galima tik vieną kartą.

4. Saugios ir apsaugotos stovėjimo aikštelės sertifikato galiojimo laikotarpiu atitinkama sertifikavimo įstaiga atlieka bent vieną atitikties A ir B skirsniuose išdėstytiems standartams užtikrinimo auditą iš anksto nepranešusi.

5. Sertifikavimo įstaiga apie pakartotinio sertifikavimo audito ir audito, apie kurį iš anksto nepranešama, rezultatus saugios ir apsaugotos stovėjimo aikštelės operatoriui praneša nepagrįstai nedelsdama.

6. Jei po pakartotinio sertifikavimo audito arba audito, apie kurį iš anksto nepranešama, sertifikavimo įstaiga nustato, kad saugi ir apsaugota stovėjimo aikštelė nebeatitinka vieno ar daugiau sertifikate nurodytų reikalavimų, ji operatoriui pateikia išsamią informaciją apie pastebėtus trūkumus ir pasiūlo priemonių jiems ištaisyti. Sertifikavimo įstaiga operatoriui leidžia tuos trūkumus pašalinti per auditoriaus, atsižvelgiant į pastebėto trūkumo rimtumą, nustatytą laikotarpį. Operatorius iki to laikotarpio pabaigos informuoja sertifikavimo įstaigą apie priemones, kurių imtasi tiems trūkumams ištaisyti, ir pateikia visą būtiną informaciją.

7. Sertifikavimo įstaiga per 4 savaites įvertina operatoriaus pritaikytas taisomąsias priemones. Jei ji nustato, kad saugi ir apsaugota stovėjimo aikštelė atitinka visus A ir B skirsniuose nustatytus minimaliuosius paslaugų kokybės reikalavimus ir visus sertifikate nurodytus saugumo reikalavimus, išduodamas naujas prašomą lygį patvirtinantis audito sertifikatas. Jei atliekamas auditas, apie kurį iš anksto nepranešama, tas pats audito sertifikatas ir toliau taikomas iki jo galiojimo pabaigos.

8. Jei sertifikavimo įstaiga nustato, kad saugi ir apsaugota stovėjimo aikštelė atitinka visus A ir B skirsniuose nustatytus minimaliuosius paslaugų kokybės reikalavimus ir kitokio saugumo lygio nei tas, kuris nurodytas esamame sertifikate, saugumo reikalavimus, išduodamas naujas audito sertifikatas, kuriame nurodomas atitinkamas saugumo lygis. Jei atliekamas auditas, apie kurį iš anksto nepranešama, išduodamas naujas atitinkamą saugumo lygį patvirtinantis audito sertifikatas, o jo galiojimo pabaigos data yra ta pati, kaip ir audito sertifikato, kurį jis pakeičia.

9. Jeigu atlikus pakartotinio sertifikavimo auditą arba auditą, apie kurį iš anksto nepranešama, ir visų tolesnių taisomųjų priemonių vertinimą sertifikavimo įstaiga nustato, kad saugi ir apsaugota stovėjimo aikštelė neatitinka minimaliųjų paslaugų kokybės reikalavimų arba vieno ar daugiau esamame sertifikate nurodytų saugumo reikalavimų, sertifikavimo įstaiga sertifikatą panaikina. Sertifikavimo įstaiga apie tai nedelsdama praneša operatoriui, o šis yra atsakingas už nuorodų į AETR saugių ir apsaugotų stovėjimo aikštelių standartus savo teritorijoje pašalinimą.

10. Jei saugios ir apsaugotos stovėjimo aikštelės operatorius su audito rezultatais nesutinka, jis pagal ISO 17021 standartą gali pateikti skundą auditą atlikusiai sertifikavimo įstaigai. Išnagrinėjusi skundą sertifikavimo įstaiga gali nuspręsti audito sertifikato nepanaikinti arba išduoti kitą saugumo lygį patvirtinantį naują audito sertifikatą.

iii) *Reikalavimai, kuriuos po audito turi įvykdyti sertifikavimo įstaigos, ir informacijos teikimas*

1. Sėkmingai atlikusi sertifikavimo arba pakartotinio sertifikavimo auditą, sertifikavimo įstaiga nedelsdama stovėjimo aikštelės operatoriui išduoda audito sertifikatą ir nedelsdama jo kopiją nusiunčia sertifikuotos saugios ir apsaugotos stovėjimo aikštelės operatoriui ir Susitariančiosios Šalies, kurioje yra ta stovėjimo aikštelė, kompetentingoms institucijoms. Ji taip pat informuoja tos Susitariančiosios Šalies kompetentingas institucijas, kai audito sertifikatai panaikinami arba kai po audito pasikeičia saugių ir apsaugotų stovėjimo aikštelių saugumo lygis. Audito sertifikatas galioja trejus metus.

2. Sertifikavimo įstaigos sukuria saugių ir apsaugotų stovėjimo aikštelių naudotojams skirtą internetinį skundų teikimo mechanizmą.“