



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 27. Mai 2013 (28.05)
(OR. en)**

10083/13

**TRANS 267
TELECOM 137
IND 165
DELACT 21**

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	15. Mai 2013
Empfänger:	der Generalsekretär des Rates der Europäischen Union, Herr Uwe CORSEPIUS
Nr. Komm.dok.:	C(2013) 2549 final
Betr.:	DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) Nr. .../.. DER KOMMISSION vom 15.5.2013 zur Ergänzung der IVS-Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Bereitstellung von Informationsdiensten für sichere Parkplätze für Lastkraftwagen und andere gewerbliche Fahrzeuge

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Kommissionsdokument C(2013) 2549 final.

Anl.: C(2013) 2549 final

10083/13

DG E

DE



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 15.5.2013
C(2013) 2549 final

DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) Nr./.. DER KOMMISSION

vom 15.5.2013

**zur Ergänzung der IVS-Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des
Rates in Bezug auf die Bereitstellung von Informationsdiensten für sichere Parkplätze
für Lastkraftwagen und andere gewerbliche Fahrzeuge**

(Text von Bedeutung für den EWR)

DE

DE

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT UND ZIELE DER VERORDNUNG

Ziel der Verordnung ist die Festlegung harmonisierter Standardvorschriften für die europaweite Einführung von Informationsdiensten für sichere Parkplätze für Lastkraftwagen und andere gewerbliche Fahrzeuge. Durch verbindliche Funktionsspezifikationen für die Bereitstellung dieser Informationsdienste soll die Parkplatznutzung optimiert, die Straßenverkehrssicherheit verbessert und Lkw-Fahrern ein größerer Schutz geboten werden.

1.1. Erläuterungen zu Informationsdiensten für sichere Parkplätze für Lastkraftwagen und andere gewerbliche Fahrzeuge

Die Straßenverkehrssicherheit und die Gefahrenabwehr im Verkehrsbereich gehören laut dem Verkehrsweißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“¹ der Kommission vom 28. März 2011 zu den Schwerpunkten der EU-Verkehrspolitik. Intelligente Verkehrssysteme sollen in diesem Zusammenhang die Sicherheit und Gefahrenabwehr im Straßenverkehr verbessern helfen.

Die Sicherheit im Straßenverkehr ist ein bedeutendes Thema der EU-Verkehrspolitik. Nach einer spezifischen Untersuchung des Europäischen Zentrums für Studien über Sicherheit und Risikobewertung sind wild geparkte Lkw die Ursache dafür, dass jedes Jahr schätzungsweise 44 Verkehrsteilnehmer getötet und 1 430 verletzt werden². Die EU ist fest entschlossen, die Zahl der Verkehrsunfälle zu verringern, indem wildes Parken durch einen Informationsdienst und die Optimierung der Parkplatzsituation unterbunden wird. In dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V)³ werden die Mitgliedstaaten außerdem dazu verpflichtet, sichere Parkplätze für gewerbliche Fahrzeuge zu schaffen, wofür auch Finanzhilfen der Union im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ (CEF)⁴ in Anspruch genommen werden können.

Die Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2010 zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme (IVS) im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern⁵ bildet die Grundlage für die koordinierte und einheitliche Einführung und Nutzung von IVS in der Union. Zu den genannten vorrangigen Maßnahmen gehört auch die Bereitstellung von Informationsdiensten und Reservierungsdiensten für sichere Parkplätze für Lastkraftwagen und andere gewerbliche Fahrzeuge (Artikel 3 Buchstaben e und f).

¹ KOM(2011) 144 endg.

² Das Europäische Zentrum für Studien über Sicherheit und Risikobewertung (CEESAR) untersuchte 624 Verkehrsunfälle, an denen mindestens ein Lkw beteiligt war (insgesamt 722 Fahrzeuge und 433 Anhänger). Die Unfälle ereigneten sich zwischen Mai 2004 und März 2006. Bei allen Unfällen wurde mindestens eine Person verletzt. An 12 der 624 Unfälle war ein geparkter Lkw beteiligt.

³ KOM(2011) 650 endg./3.

⁴ Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“, KOM(2011) 655 endg.

⁵ ABl. L 207 vom 6.8.2010, S. 1.

Die Initiative steht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Aktionsplan der Kommission zur Einführung intelligenter Verkehrssysteme in Europa⁶, insbesondere mit der Maßnahme 3.5 bezüglich „sicherer Rastplätze für Lkw“.

Ferner steht die Initiative in Verbindung mit geltenden Rechtsvorschriften über Lenkzeiten für Kraftfahrer im Straßengüter- und -personenverkehr gemäß der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr⁷ sowie über die Einführung und Nutzung digitaler Fahrtenschreiber⁸. Die Vorschriften über die Verwendung des digitalen Fahrtenschreibers sind in der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr⁹ festgelegt, die auch Bestimmungen zur Überwachung der Lenkzeiten von Berufskraftfahrern enthält, um Ermüdung vorzubeugen, die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern und einen fairen Wettbewerb zu gewährleisten.

Die Folgenabschätzung zum IVS-Aktionsplan und zur Richtlinie 2010/40/EU ergab, dass der gewerbliche Verkehr auch deshalb mit Problemen konfrontiert ist, weil nicht genügend bzw. keine hinreichend gesicherten Parkplätze zur Verfügung stehen, da es an IVS-gestützten Informations-, Reservierungs- und Sicherheitsdiensten für Parkplätze mangelt.

Die Einführung und Bereitstellung neuer interoperabler Reise- und Verkehrsinformationsdienste und insbesondere die Schaffung gemeinsamer technischer Anforderungen, Leitlinien, Spezifikationen und Bedingungen, mit denen die harmonisierte, interoperable und offene Entwicklung und Einführung einschlägiger IVS-Lösungen für sicheres Parken gewährleistet werden, würde sich deshalb sehr positiv auf die Straßenverkehrssicherheit und die Sicherheit des Landverkehrs insgesamt auswirken.

Auch die Folgenabschätzung zum Verkehrsweißbuch von 2011 hat ergeben, dass von einer breiten Einführung intelligenter Verkehrssysteme positive Auswirkungen auf die Straßenverkehrssicherheit zu erwarten sind.

1.2. Welche Hauptprobleme werden mit dieser Verordnung behandelt?

Die meisten Fahrer entscheiden selbst, wann und wo sie anhalten, um die in der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr¹⁰ vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten einzuhalten. Manche Unternehmen wählen je nach Umständen bereits vor der Fahrt die Parkplätze aus, wenngleich solche Planungen und Reservierungen im Voraus relativ selten sind, da während der Fahrt häufig unerwartete Ereignisse eintreten. Je nach Situation und den konkreten Gegebenheiten wird die Entscheidung zum Anhalten in der Regel erst innerhalb der letzten Stunde getroffen.

Verfügen die Fahrer über zuverlässige Informationen, so neigen sie eher dazu, den Hinweisen zu folgen¹¹.

⁶ KOM(2008) 886 endg.

⁷ ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1.

⁸ Ein Gerät zur Erfassung der Lenkzeiten, Pausen, Ruhe- und sonstigen Arbeitszeiten von Berufskraftfahrern.

⁹ ABl. L 370 vom 31.12.1985, S. 8.

¹⁰ ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1.

¹¹ Nach Angaben der betreffenden Mitgliedstaaten folgten in den Pilot-Prioritätszonen über 40 % der Fahrer den Hinweisen.

Die vorhandenen Kapazitäten für Lkw-Parkplätze an den Hauptverkehrsstrecken in der EU werden in den Mitgliedstaaten nicht überall effizient genutzt¹². Lkw-Fahrer und Beförderungsunternehmen verfügen über keine zuverlässigen Informationen über Parkplätze und noch weniger über die dort verfügbaren Stellplätze. Solche Informationen würden den Lkw-Fahrern allerdings dabei helfen, im richtigen Moment anzuhalten und ihr Fahrzeug abzustellen, um die einschlägigen Arbeitsvorschriften¹³ einzuhalten.

Da der Straßengüterverkehr in Zukunft noch zunehmen dürfte, wird es auch einen entsprechend höheren Bedarf an sicheren Parkplätzen geben.

Ohne Gegenmaßnahmen würde sich die Arbeitssituation der Fahrer verschlechtern, was sich äußerst negativ auf die Verkehrssicherheit (z. B. Parken auf dem Standstreifen), die Gesundheit (Stress, Übermüdung), die Attraktivität des Berufs des Güterkraftverkehrsunternehmers und die Sicherheit (Diebstähle, Überfälle auf Fahrer) auswirken könnte¹⁴.

Besitz und Leitung der Lkw-Parkplätze an den Hauptverkehrsstraßen in der EU befinden sich derzeit entweder in öffentlicher (Straßenverkehrsbehörden) oder privatwirtschaftlicher Hand (z. B. durch Konzessionen). Eine systematische Erhebung relevanter und harmonisierter Informationen (z. B. Gesamtzahl der vorhandenen Stellplätze, regelmäßige Zählung der verfügbaren Stellplätze, Sicherheit der Parkplätze usw.) findet derzeit nicht statt. Seltene Ausnahmen bilden einige Websites, auf denen die Parkeinrichtungen an den Hauptverkehrsstrecken in der EU teilweise angegeben sind. Die Gründe für die Unzulänglichkeiten des gegenwärtigen Informationssystems über Parkeinrichtungen an den Hauptverkehrsstrecken in der EU sind u. a.:

- das Fehlen eines umfassenden und aktuellen Verzeichnisses von geeigneten und sicheren Lkw-Parkplätzen, dem eine einheitliche Einstufung aller Einrichtungen an den europäischen Hauptverkehrsstrecken zugrunde liegt;
- kaum dynamische Informationen für die Fahrer über die auf den einzelnen Parkplätzen für Lastkraftwagen und andere gewerbliche Fahrzeuge verfügbaren Stellplätze;
- das Fehlen einer einheitlichen Definition für die Erhebung, die Verarbeitung, den Austausch und die Bereitstellung dieser Daten sowie dafür, wie die Nutzer auf Informationen über sichere Parkplätze zugreifen können. Hinzu kommt, dass die wenigen vorhandenen Stellen anderen Parteien (z. B. öffentlichen oder privaten

¹² NEA Consult (2007): Die Durchführbarkeitsstudie über ein Netz sicherer Parkplätze für Kraftverkehrsunternehmen im transeuropäischen Verkehrsnetz (*Study on feasibility of organizing a network of secured parking areas for road transport operators on the Trans European Network*) enthält ein Modell über den Bedarf und das Angebot an sicheren Parkplätzen im Jahr 2007. Grundlage der Bedarfsschätzung sind Kombinationen von Abfahrts- und Bestimmungsorten im europäischen Straßengüterverkehr 2002, während dem Angebot Daten der IRU und der EKVM zugrunde liegen. Gemäß dem Modell steht einem Bedarf von 127 043 Stellplätzen ein Angebot von 111 529 Plätzen gegenüber. Der Angebotswert entspricht in etwa der Schätzung der Kommission. Der Bedarfswert ist etwas höher und spiegelt die generelle Unterversorgung wider. Zur Berücksichtigung von Bedarfsspitzen wurde ein Multiplikationsfaktor von 1,3 veranschlagt. Berücksichtigt man den für 2020 prognostizierten Bedarf, so fällt der Unterschied sogar noch größer aus.

¹³ ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1.

¹⁴ Von den befragten Fahrern, die wild (auf dem Standstreifen) geparkt hatten, waren alle Opfer von Diebstählen und 60 % in Unfälle verwickelt.

Verkehrsinformationsdiensten) bisher keinen Zugang zu ihren Informationen geben, die sie an die Lkw-Fahrer weitergeben könnten. Auch ist besonders zu berücksichtigen, wie die Informationen den Fahrern und Speditionsunternehmen bereitgestellt werden, damit sie richtig verstanden und die Empfänger nicht abgelenkt werden.

Mit der vorliegenden Initiative sollen diese Unzulänglichkeiten beseitigt werden.

Mit einigen Initiativen auf Ebene der Mitgliedstaaten wurden bereits Anreize zur Entwicklung solcher Informationsdienste geschaffen. So stellen einige Staaten (u. a. Österreich, Dänemark, Frankreich, Deutschland, Niederlande, Norwegen) Informationen über Zustand und Merkmale von Parkplätzen ihres Straßennetzes bereit oder zeigen auf bestimmten überlasteten Verkehrsstrecken an, welche Parkplätze in der Umgebung noch über freie Stellplätze verfügen. Dabei handelt es sich jedoch um Einzelinitiativen ohne eine klare und auf Interoperabilität ausgerichtete Grundlage (vor allem in Grenzgebieten), mit denen das Problem auf Unionsebene nicht wirksam behoben werden kann.

1.3. Rechtsform des Vorschlags

Ziel der Richtlinie 2010/40/EU ist es, die koordinierte Einführung und Nutzung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr (und an den Schnittstellen mit anderen Verkehrsträgern) in ganz Europa zu beschleunigen. Die „Bereitstellung von Informationsdiensten für sichere Parkplätze für Lastkraftwagen und andere gewerbliche Fahrzeuge“ ist eine der sechs vorrangigen Maßnahmen nach Artikel 3 der Richtlinie 2010/40/EU.

Artikel 7 der Richtlinie 2010/40/EU ermächtigt die Kommission, in Bezug auf Spezifikationen für die vorrangigen Maßnahmen delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 290 AEUV zu erlassen.

Die vorliegende delegierte Verordnung enthält verbindliche Spezifikationen für die vorrangige Maßnahme gemäß Artikel 3 Buchstabe e der Richtlinie 2010/40/EU betreffend die Bereitstellung von Informationsdiensten für sichere Parkplätze für Lastkraftwagen und andere gewerbliche Fahrzeuge.

2. KONSULTATIONEN VOR ANNAHME DES RECHTSAKTS

Dem delegierten Rechtsakt gingen ausführliche Konsultationen verschiedener wichtiger Akteure voraus, und zwar auf vierfach verschiedene Weise:

- Der auf der Website „Ihre Stimme in Europa“ 2012 veröffentlichte Online-Fragebogen führte zu einem großen Echo unter den Beteiligten, die die mit einem Informationsdienst verbundenen Erwartungen weitgehend unterstützen.
- Persönliche Befragungen (15) von Vertretern wichtiger Wirtschafts- und Branchenverbände. Diese Befragungen ergaben ein detailliertes Bild über die Situation und den Markt.
- Ein Workshop der Kommission im Juni 2012. Dort sollten die Ergebnisse der Konsultationsphase vorgestellt und erörtert sowie Schlussfolgerungen gezogen werden. Der Workshop lieferte wertvolle Hinweise über die zu behandelnden Aspekte.

- Intensive und äußerst konstruktive Treffen mit Vertretern der Mitgliedstaaten.

Andere mit demselben Thema befasste Akteure (z. B. Easy way) wurden ebenfalls konsultiert.

Die wesentlichen Beiträge im Rahmen dieser Konsultation ergaben eine deutliche Präferenz für funktionsbezogene (anstatt detaillierter technischer) Spezifikationen, die von den Mitgliedstaaten flexibel umgesetzt werden können.

- Alle Akteure unterstützten mit Nachdruck, dass die Bereitstellung von Informationen für die Endnutzer eine harmonisierte Erhebung statischer Daten erfordert.
- In dem begrenzten Marktsegment hochwertiger Frachttransporte werden mitunter Parkplätze benötigt, die über Sicherheitsausrüstungen von hoher Qualität verfügen.
- Die Entscheidung zum Anhalten wird meist von den Fahrern getroffen, die bei fehlenden Echtzeit-Informationen über Parkmöglichkeiten unter Umständen an ungeeigneten Plätzen (z. B. Standstreifen) parken, um nicht gegen Arbeitszeitvorschriften zu verstößen.
- Die meisten Beteiligten teilen die Auffassung, dass das transeuropäische Verkehrsnetz ein geeigneter Mindestabdeckungsbereich wäre und als zusätzliche Option auch andere Bereiche des Straßennetzes in Frage kommen, in denen sich die Bereitstellung solcher Informationen auszahlen könnte.

Folgende Tabelle belegt die bei der Online-Konsultation deutlich gewordene große Unterstützung der mit der Verordnung verfolgten Ziele.

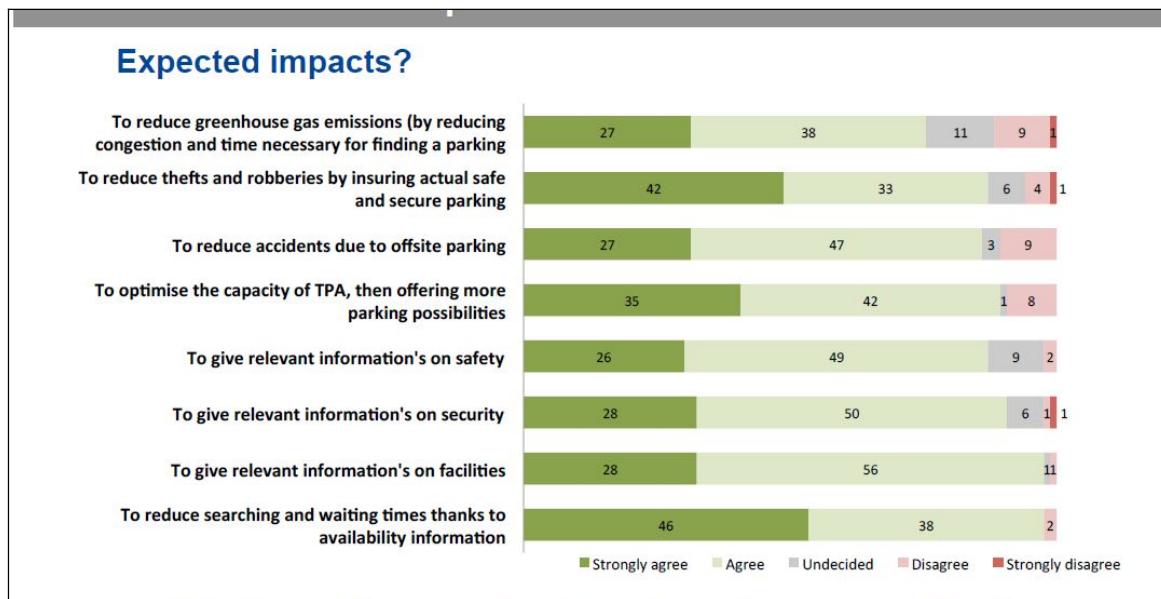


Tabelle 1: Hauptergebnisse/-erwartungen aus der Online-Konsultation

2.1. Fachwissen

Von April bis November 2012 führten Berater eine unterstützende Studie¹⁵ mit einer Kosten-Nutzen-Analyse durch. Die Schlussfolgerungen des Abschlussberichts sind in der vorliegenden Begründung berücksichtigt worden.

3. FOLGENABSCHÄTZUNG UND KOSTEN-NUTZEN-ANALYSE

Bei den vor Ausarbeitung dieser Verordnung erwogenen Optionen wurde danach unterschieden, ob die Umsetzung in nur einigen oder in allen Mitgliedstaaten erfolgen soll. Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die Differenzierung zwischen der Bereitstellung von grundlegenden statischen, den Parkplatz beschreibenden Informationen einerseits, und dynamischen Echtzeit-Informationen über die Verfügbarkeit freier Stellplätze andererseits.

Statische Informationen geben eine Beschreibung des Parkplatzes und der vorhandenen Dienstleistungen und müssen nur etwa einmal jährlich aktualisiert werden. Dynamische Informationen enthalten Echtzeit-Angaben über freie Stellplätze und müssen mindestens alle 15 Minuten aktualisiert werden, um ihren Zweck zu erfüllen. Dies erfordert die Installation und Überwachung von Detektionsausrüstungen.

¹⁵

http://ec.europa.eu/transport/themes/its/index_en.htm.

In der folgenden Tabelle werden die in Betracht gezogenen Optionen beschrieben.

Nr.	Beschreibung
I.	<ul style="list-style-type: none"> Grundoption – keine EU-Maßnahmen
II.	<ul style="list-style-type: none"> Statische Informationen: Spezifikationen für die freiwillige Einführung von Diensten und deren Bereitstellung für die Endnutzer sind Sache der Mitgliedstaaten. Dynamische Informationen in den Prioritätszonen sind Sache der Mitgliedstaaten.
III.	<ul style="list-style-type: none"> Statische Informationen: Die freiwillige Einführung von Diensten umfasst auch die Informationsbereitstellung. Dynamische Informationen: Freiwillige Einführung von IVS in den Prioritätszonen.
IV.	<ul style="list-style-type: none"> Statische Informationen: Einführung in allen Mitgliedstaaten, die Bereitstellung ist Sache der Mitgliedstaaten. Dynamische Informationen: Freiwillige Einführung zusätzlicher lokaler IVS in den Prioritätszonen, in denen Potenzial für eine effizientere Nutzung der Kapazitäten besteht.
V.	<ul style="list-style-type: none"> Statische Informationen: Einführung in allen Mitgliedstaaten, einschließlich Bestimmungen über die Bereitstellung durch Dienstanbieter. Dynamische Informationen: Spezifikationen für die Einführung zusätzlicher lokaler IVS in den Prioritätszonen, in denen Potenzial für eine effizientere Nutzung der Kapazitäten besteht.

Tabelle 2: Untersuchte Optionen im Überblick

3.1. Auswirkungen auf Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt

Die Optionen, die EU-Maßnahmen erfordern, dürften positive Auswirkungen auf Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt haben. Unter Berücksichtigung der Betriebskosten und der Auswirkungen auf den Haushalt können harmonisierte Informationen über sichere Lkw-Parkplätze als kostenwirksam betrachtet werden, da zu erwarten ist, dass die Zahl der Verkehrsunfälle zurückgeht und weniger Zeit für die Parkplatzsuche aufgebracht werden muss.

Informationsdienste tragen auch zur Entwicklung des Kraftverkehrsbinnenmarkts bei, weil der uneinheitlichen Verfolgung von Lenkzeitverstößen und ordnungswidrigem Parken vorgebeugt wird. Im Hinblick auf die Wettbewerbsfähigkeit haben Routenplanungen und reisespezifische Vorkehrungen zur Folge, dass die Beförderungen zuverlässiger werden und weniger Zeit auf die Parkplatzsuche entfällt. Ferner trägt die Harmonisierung der Daten zu einem effizienteren Fuhrparkmanagement bei. Die positiven Auswirkungen auf Gesellschaft und Umwelt fielen noch stärker ins Gewicht (17 bei Option V), wenn die Einführung der Dienste in allen Mitgliedstaaten vorgeschrieben würde.

Verglichen mit den anderen Optionen sind die Ergebnisse der Option V besonders augenfällig, wie der Überblick in folgender Tabelle zeigt:

Option	I.	II.	III.	IV.	V.
Wirtschaftliche Auswirkungen	0	1	2	2	5
Auswirkungen auf Gesellschaft und	0	0	0	4	8

Sicherheit					
Auswirkungen auf die Umwelt	0	1	1	3	4
Insgesamt	0	2	3	9	17

Tabelle 3: Gesamtauswirkungen auf Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt

3.2. Auswirkungen auf die Beteiligten

Die für die Kommission durchgeführte Folgenabschätzung ergab generell positive Auswirkungen auf alle Beteiligten, mit Ausnahme der Betreiber von Lkw-Parkplätzen. Für Letztere sind die Vorteile geringer, weil die Erhebung der Daten und die unter Umständen erforderliche Ausrüstung für die dynamischen Daten Kosten verursachen. Insgesamt geht aus der Folgenabschätzung hervor, dass die Auswirkungen bei einer Einführung in allen Mitgliedstaaten (Optionen IV und V) viel stärker ins Gewicht fallen. Generell wirken sich diese Optionen positiv auf alle Beteiligten aus, mit Ausnahme der Betreiber von Lkw-Parkplätzen, für die der Nutzen aufgrund der Kosten, die die Erhebung der Daten und die unter Umständen erforderliche Ausrüstung für die dynamischen Daten verursachen, geringer ausfällt. Außerdem fällt die Bereitstellung dynamischer Informationen in allen Mitgliedstaaten am stärksten für die Straßenverkehrsbehörden (4) und Spediteure (8) ins Gewicht, da sie am meisten von einer optimierten Parkplatznutzung profitieren.

Die Gesamteinstufigung der einzelnen Optionen ist in folgender Tabelle zusammengefasst:

Option	I.	II.	III.	IV.	V.
Fahrer	0	0	1	3	4
Parkplatzbetreiber	0	1	1	1	1
Straßenverkehrsbehörden	0	0	0	1	4
Spediteure	0	0	0	4	8
Frachteigner	0	0	0	1	1
Versicherungsgesellschaften	0	0	0	0	0
Insgesamt	0	1	2	10	18

Tabelle 5: Gesamteinstufigung der Auswirkungen auf die Beteiligten

3.2.1. Auswirkungen auf KMU

Im vorigen Abschnitt wurde deutlich, dass die bevorzugte Option positive Auswirkungen für die Fahrer, Spediteure und Frachteigner mit sich bringt. Unter ihnen sind auch zahlreiche kleine und mittlere Unternehmen (KMU). Der Vorschlag dient somit den Interessen vieler KMU im Verkehrssektor und wird ihnen dabei helfen, ihren rechtlichen Verpflichtungen, z. B. die Einhaltung von Lenkzeiten, effizienter nachzukommen.

Diese Vorteile übersteigen bei Weitem etwaige geringe Zusatzbelastungen, die sich für die Parkplatzbetreiber, bei denen es sich auch um KMU handeln kann, ergeben können.

3.3. Spezifische Auswirkungen, z. B. auf den Schutz personenbezogener Daten, den Umweltschutz sowie auf gerechte und angemessene Arbeitsbedingungen

Insbesondere für die Fahrer dürfte die Bereitstellung dynamischer Informationsdienste zu besseren Arbeitsbedingungen führen. Ausschlaggebend ist dabei vor allem die Qualität der

angezeigten Informationen. Der durch die Datenerhebung entstehende Verwaltungsaufwand für die Parkplatzbetreiber sollte nicht zu hoch eingeschätzt werden¹⁶.

3.4. Auswirkungen auf bestehende Märkte und Dienstleistungen

Informationsdienste für sichere Lkw-Parkplätze dürften, bezogen auf die Gesamtmarkte für die Kommunikation zwischen Fahrzeugen und zentralen Diensten sowie für mobile Geräte und Bordgeräte, eher eine untergeordnete Rolle spielen. Deshalb ist zu erwarten, dass diese Dienste den großen Trends in diesen Märkten folgen werden, ohne sie aber entscheidend zu beeinflussen. Auch hier hängen die Auswirkungen stark von der verbindlichen Einführung der Dienste ab¹⁷.

3.5. Übereinstimmung mit den Grundsätzen der IVS-Richtlinie

Die Einführung der Dienste wurde unter Berücksichtigung der Grundsätze in Anhang II der Richtlinie 2010/40/EU einer Bewertung unterzogen. Unter dem Aspekt der Auswirkungen auf Wirtschaft, Gesellschaft/Sicherheit und Umwelt wurden alle Einführungsoptionen positiv bewertet. Für umfassende statische Informationen sowie dynamische Informationen in den Prioritätszonen ist die Kostenwirksamkeit gegeben. Die Verordnung schafft ein optimales Gleichgewicht zwischen der Einheitlichkeit und der selektiven und schrittweisen Einführung der Dienste. Durch den Vorschlag wird die Intermodalität in Gebieten gefördert, in denen in der Umgebung wichtiger Terminals (z. B. Seehäfen, Stadtrandgebiete) ein großer Bedarf an Lkw-Parkplätzen besteht.

Die Spezifikationen dürfen Spielraum für genügend Flexibilität oder Übergangszeiten lassen, damit bestehende Systeme unter Berücksichtigung ihrer jeweiligen Lebensdauer erneuert werden können.

3.6. Kosten-Nutzen-Schätzung

Nach der im Auftrag der Kommission durchgeföhrten Studie würden sich allein bei der Einführung statischer Informationen unter Zugrundelegung bestimmter Annahmen folgende Mindesteinsparungen ergeben:

- 45 Mio. EUR durch Produktivitätssteigerungen infolge kürzerer Lenkzeiten und weniger Kilometer für die Parkplatzsuche¹⁸;
- 12 Mio. EUR an externen Kosten, u. a. durch geringeren Zeitaufwand für die Parkplatzsuche¹⁹;
- 24 Mio. EUR an externen Kosten durch weniger Unfälle infolge von wildem Parken.

¹⁶ Errechnet wurde hierfür ein jährlicher Betrag von 800 EUR.

¹⁷ Option V.

¹⁸ Nach einer von der hochrangigen Gruppe für die Entwicklung des EU-Güterkraftverkehrsmärkts zitierten Studie, Juni 2012.

¹⁹ Nach einer Schätzung der externen Kosten des Güterfernverkehrs infolge von Lärm, Staus, Luftverschmutzung und Klimawandel, gestützt auf die auf Deutschland bezogenen Werte der IMPACT-Studie. Die meisten anderen Studien arbeiten mit Tonnenkilometern und ergeben höhere Werte, wenn ein Durchschnittsbeladungsfaktor von 16 Tonnen zugrunde gelegt wird.

Durch die Schaffung von 30 „Prioritätszonen“ (mit durchschnittlich jeweils 10 Parkplätzen) mit dynamischer Anzeige von freien Parkplätzen in Europa könnten maximal folgende Einsparungen erzielt werden:

- 90 Mio. EUR durch Produktivitätssteigerungen infolge kürzerer Lenkzeiten und weniger Kilometer für die Parkplatzsuche;
- 24 Mio. EUR an externen Kosten, u. a. durch geringeren Zeitaufwand für die Parkplatzsuche;
- 48 Mio. EUR an externen Kosten durch weniger Unfälle infolge von wildem Parken.

3.6.1. Kostenschätzung

Die Kosten, die den Parkplatzbetreibern und den Behörden durch die Bereitstellung statischer Daten sowie die Einrichtung und Verwaltung einer entsprechenden Datenbank EU-weit entstehen, werden mit 4 Mio. EUR²⁰ veranschlagt. Für die dynamischen Informationen wurde von 30 Prioritätszonen mit durchschnittlich jeweils 10 Parkplätzen ausgegangen, die mit geeigneten Detektoren ausgerüstet sind. Insgesamt fallen je Prioritätszone schätzungsweise 2 Mio. EUR an Erstinvestitionen an. Der Wert wurde relativ hoch veranschlagt, da unterschiedliche Lösungen in Frage kommen, beispielsweise Videokameras zur Fernüberwachung des Parkplatzes durch ein Verkehrsleitungsorgan oder von den Nutzern bereitgestellte Informationen über die Verfügbarkeit von Stellplätzen²¹. Unter Annahme jährlicher Instandhaltungs- und Betriebskosten von 10 % der Erstinvestition und einer Abschreibung über 10 Jahre wären in einer Gewinn- und Verlustrechnung für 30 Prioritätszonen jährliche Gesamtkosten von 12 Mio. EUR zu verbuchen. Unter Berücksichtigung der maßgeblichen Faktoren belaufen sich die Ausgaben der Spediteure für Produkte und Dienstleistungen für dynamische Informationen auf 9 Mio. EUR/Jahr²².

3.6.2. Schätzung des Nutzens für Wirtschaft und Gesellschaft

Zur Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten finden im transeuropäischen Straßennetz etwa 60 Millionen „Fahrzeugstopps“ statt (jährlicher Parkplatzbedarf auf Fernfahrten). Bei diesem Wert wird nicht zwischen kurzen und langen Ruhezeiten unterschieden. In Bezug auf die Informationsdienste wurden ausschließlich grenzüberschreitende Fernfahrten berücksichtigt. Dabei wurde die Bereitstellung von 60 Millionen Stellplatzmöglichkeiten pro Jahr veranschlagt. Bei diesem Durchschnittswert wurde nicht berücksichtigt, dass der Bedarf auf manchen Strecken größer ist als das Angebot.

Durch die Bereitstellung von Informations- und Reservierungsdiensten für sichere Parkplätze wird gewährleistet, dass die oben veranschlagten Park-/Anhaltevorgänge idealerweise am richtigen Parkplatz stattfinden, soweit kein erheblicher Parkplatzmangel besteht.

In erster Linie wurden folgende Faktoren berücksichtigt:

²⁰ Der Schätzung liegt ein Betrag von 800 EUR pro Jahr und Parkplatz zugrunde, einschließlich der Gemeinkosten für Einrichtung und Verwaltung des zentralen Zugangspunkts (die nicht von den Parkplatzbetreibern getragen werden). Bei der Schätzung von 4 Mio. EUR/Jahr wurden die EU-weit entstehenden Gesamtkosten berücksichtigt.

²¹ Derzeit finden entsprechende Versuche statt, die aber noch ausgewertet werden müssen.

²² Die den Dienstanbietern entstehenden Kosten für die Integration der dynamischen Informationen in ihre Geräte und Dienstleistungen.

- Produktivitätssteigerungen (Verringerung privater Kosten) infolge kürzerer Lenkzeiten und weniger Kilometer für die Parkplatzsuche. Die durch niedrigere Lkw-Betriebskosten erzielten Produktivitätssteigerungen in Europa werden mit 60 EUR/Stunde veranschlagt, gestützt auf die gemittelten Werte aus einer in einem aktuellen Bericht zitierten Studie²³. Werden bei 5 % der Parkvorgänge 15 Minuten Lenkzeit eingespart, so führt dies zu Produktivitätsgewinnen von 90 Mio. EUR.
- Verringerung der externen Kosten infolge kürzerer Lenkzeiten und weniger Kilometer für die Parkplatzsuche. Nach Schätzungen der Kommission können so bei 0,20 EUR/km 24 Mio. EUR eingespart werden.
- Nach einer spezifischen Untersuchung des Europäischen Zentrums für Studien über Sicherheit und Risikobewertung sind wild geparkte Lkw die Ursache dafür, dass jedes Jahr schätzungsweise 44 Verkehrsteilnehmer getötet und 1 430 verletzt werden. Dies veranschaulicht die Zahl der zu vermeidenden Verkehrsopfer, sollte wildes Parken vollständig unterbunden werden. Müdigkeit und Fahrzeugdefekte sind weitere Unfallursachen, die im Zusammenhang mit sicheren Parkplätzen eine Rolle spielen²⁴.
- Mit der Verringerung von wildem Parken soll verhindert werden, dass jedes Jahr in Europa 44 Verkehrsteilnehmer getötet und 1 430 verletzt werden. Legt man gesellschaftliche Kosten von 1,36 Mio. EUR pro Verkehrstoten und 42 500 EUR je Verletzten zugrunde, so entspricht dies einem Geldwert von 120 Mio. EUR. Bei der Einführung statischer Informationen wird von einem Unfallrückgang von 20 % ausgegangen. Mit dynamischen Informationen wird ein Unfallrückgang von 40 % veranschlagt.

Einführungsoption	Geschätzter Nutzen [Mio. EUR/Jahr]	Geschätzte Kosten [Mio. EUR/Jahr]
Grundoption	0	0
IV. (Statische Informationen in allen Mitgliedstaaten)	80	4
V. (Statische und dynamische Informationen in den Prioritätszonen aller Mitgliedstaaten)	160	25

Tabelle 11: Quantitative Schätzung der Kosten und Nutzen

4. RECHTLICHE ASPEKTE DER VERORDNUNG

4.1. Rechtsgrundlage

Die vorliegende Verordnung ergänzt die Richtlinie 2010/40/EU, nach der Spezifikationen als delegierter Rechtsakt zu erlassen sind.

²³ Bericht der hochrangigen Gruppe für die Entwicklung des EU-Güterkraftverkehrsmärkte, Juni 2012.

²⁴ Bei 3 % aller Unfälle war Übermüdung des Fahrers die Unfallursache, und bei 2,5 % waren es Fahrzeugdefekte, die durch Werkstätten und Wartungsdienste auf dem Parkplatz hätten vermieden werden können.

Es wurde eine Verordnung gewählt, weil sie keine Umsetzung erfordert, ein hohes Maß an Harmonisierung gewährleistet und ein baldiges Inkrafttreten ermöglicht.

4.2. Subsidiarität und Verhältnismäßigkeit

Die Straßenverkehrssicherheit und die Gefahrenabwehr im Verkehrsbereich gehören laut dem Verkehrsweißbuch der Kommission vom 28. März 2011 zu den Schwerpunkten der EU-Verkehrspolitik. Intelligente Verkehrssysteme dürften in diesem Zusammenhang entscheidend dazu beitragen, die Sicherheit und Gefahrenabwehr im Straßenverkehr zu verbessern.

Die Bereitstellung von Informationsdiensten für sichere Parkplätze für Lastkraftwagen und andere gewerbliche Fahrzeuge gemäß der Richtlinie 2010/40/EU ist auf transnationale Aspekte ausgerichtet, die von einzelnen Mitgliedstaaten nicht zufriedenstellend behandelt werden können. Gegenstand sind die Bedingungen für die Einführung der Informationsdienste sowie die europaweite Interoperabilität und/oder grenzübergreifende Harmonisierung dieser Dienste. Die Maßnahme betrifft in erster Linie die Schaffung eines Rahmens zur Förderung europäischer Informationsdienste, bei denen verschiedene technologische, betriebliche und rechtliche Hindernisse überwunden werden müssen, um für das europäische Verkehrsgewerbe und andere Verkehrsteilnehmer den größtmöglichen Nutzen zu erzielen.

4.3. Einzelerläuterungen zu dem Vorschlag

- Artikel 1 bestimmt Gegenstand und Anwendungsbereich der Verordnung.
- Artikel 2 enthält die für die Verordnung geltenden Begriffsbestimmungen.
- In Artikel 3 werden die Anforderungen an die Bereitstellung von Informationsdiensten für sichere Parkplätze für Lastkraftwagen und andere gewerbliche Fahrzeuge festgelegt.
- In Artikel 4 werden die Verpflichtungen im Zusammenhang mit der Erhebung von Daten festgelegt.
- Artikel 5 bestimmt die Anforderungen im Zusammenhang mit der gemeinsamen Nutzung und dem Austausch von Daten.
- In Artikel 6 werden die Anforderungen in Bezug auf die Bereitstellung der Informationen festgelegt.
- Artikel 7 bestimmt die Anforderungen an das Qualitätsmanagement.
- In Artikel 8 werden die Anforderungen in Bezug auf die Bewertung der Einhaltung festgelegt.
- In Artikel 9 werden die Verpflichtungen bezüglich der Folgemaßnahmen festgelegt.
- Artikel 10 regelt das Inkrafttreten der Verordnung.

5. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Die Verordnung hat keine Auswirkungen auf den EU-Haushalt.

DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) Nr./.. DER KOMMISSION

vom 15.5.2013

zur Ergänzung der IVS-Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Bereitstellung von Informationsdiensten für sichere Parkplätze für Lastkraftwagen und andere gewerbliche Fahrzeuge

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION –

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2010 zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern²⁵, insbesondere auf Artikel 3 Buchstabe e und Artikel 6 Absatz 1,

nach Anhörung des Europäischen Datenschutzbeauftragten,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Bereitstellung von Informationsdiensten für sichere Parkplätze für Lastkraftwagen und andere gewerbliche Fahrzeuge ist eine vorrangige Maßnahme im Sinne des Artikels 3 Buchstabe e der Richtlinie 2010/40/EU.
- (2) Gemäß Artikel 6 Absatz 1 der Richtlinie 2010/40/EU muss die Kommission die notwendigen Spezifikationen erlassen, um die Kompatibilität, Interoperabilität und Kontinuität der Einführung und des Betriebs intelligenter Verkehrssysteme (IVS) für Informationsdienste für sichere Parkplätze zu gewährleisten. Ziel dieser Verordnung ist es, durch die Einführung von Informationsdiensten die Nutzung von Parkplätzen zu optimieren und den Fahrern oder den Beförderungsunternehmen die Entscheidung über Zeitpunkt und Ort des Parkens zu erleichtern.
- (3) In der Entschließung des Rates²⁶ über die Verhütung und Bekämpfung der Kriminalität im Straßengüterverkehr und die Bereitstellung sicherer Lkw-Parkplätze wird auf die Notwendigkeit hingewiesen, die Sicherheit für Lkw-Fahrer zu verbessern und sichere Parkmöglichkeiten zu schaffen.
- (4) Verbindliche Ruhezeiten und Pausen können das Verhalten der Fahrer in Bezug auf die Parkplatzwahl beeinflussen. Ziel dieser Verordnung ist es, durch die Einführung von Informationsdiensten die Nutzung von Parkplätzen zu optimieren und den Fahrern

²⁵ ABl. L 207 vom 6.8.2010, S. 1.

²⁶ SN 15504/10 vom 27. Oktober 2010.

bzw. den Beförderungsunternehmen die Entscheidung über Zeitpunkt und Ort des Parkens zu erleichtern.

- (5) Zur Gewährleistung der EU-weiten Interoperabilität und Kontinuität der Dienste unter gleichzeitiger Wahrung der Datenschutzbestimmungen ist es wichtig, dass alle Mitgliedstaaten ein harmonisiertes und durchgängiges Konzept für die unionsweite Bereitstellung von Informationsdiensten für sichere Parkplätze für Lastkraftwagen und andere gewerbliche Fahrzeuge entwickeln. Die Mitgliedstaaten können zu diesem Zweck auf technische Lösungen und Normen zurückgreifen, die in erster Linie von europäischen und/oder internationalen Normungsorganisationen bzw. Verbänden erstellt werden, damit die EU-weite Interoperabilität und Kontinuität der Dienste gewährleistet sind und den Datenschutzbestimmungen in vollem Maße Rechnung getragen wird.
- (6) Die Sicherheit und den Komfort betreffende Informationen beeinflussen die Fahrer bei der Parkplatzwahl. Angaben über die Sicherheits- und Serviceeinrichtungen eines Parkplatzes können eine Orientierungshilfe bieten.
- (7) Besteht in bestimmten Gebieten ein kontinuierlich hoher Bedarf an sicheren Parkplätzen, so sollten Lkw-Fahrer von einem besetzten Parkplatz zu einem anderen Platz innerhalb der Prioritätszone mit freien sicheren Parkplätzen umgeleitet werden, damit wildes Parken verhindert wird; die Mitgliedstaaten sollten zu diesem Zweck die „Prioritätszonen“ festlegen.
- (8) Werden sichere Parkplätze durch statische Verkehrszeichen angezeigt, so sollten diese dem Wiener Übereinkommen vom 8. November 1968 entsprechen, soweit die Mitgliedstaaten es unterzeichnet haben.
- (9) In der Richtlinie 2003/98/EG über die Weiterverwendung von Informationen des öffentlichen Sektors²⁷ sind Mindeststandards für die Weiterverwendung von Informationen des öffentlichen Sektors in der gesamten Union festgelegt. Die Richtlinie beruht auf zwei Grundpfeilern des europäischen Binnenmarkts, nämlich Transparenz und fairen Wettbewerb, und ermutigt die Mitgliedstaaten, über diese Mindeststandards für die Weiterverwendung von Informationen des öffentlichen Sektors hinauszugehen und im Rahmen ihrer politischen Maßnahmen eine breite Verwendung von Dokumenten oder – im Zusammenhang mit dieser Verordnung – Daten öffentlicher Stellen zuzulassen. In einigen Fällen werden Daten weiterverwendet werden, ohne dass eine Lizenz vereinbart wird. In anderen Fällen wird eine Lizenz erteilt werden, in der die Bedingungen für die Weiterverwendung durch den Lizenznehmer festgelegt und Fragen wie die Haftung, die ordnungsgemäße Verwendung der Daten, die Einhaltung von Datenschutzbestimmungen, die Garantie der unveränderten Wiedergabe und der Quellennachweis geregelt sind. Die Rechte Dritter an geistigem Eigentum werden davon nicht berührt.
- (10) Durch Rückmeldungen liefern die Parkplatznutzer Informationen, um persönlich und anonym Hinweise für andere künftige Nutzer und die Betreiber von Lkw-Parkplätzen zu geben. Diese Informationen können zur Kontrolle des Qualitätsmanagements des Informationsdienstes und für die Bewertung verwendet werden. Die Anonymität der Rückmeldungen sollte gewährleistet werden.

²⁷

ABl. L 345 vom 31.12.2003, S. 90.

- (11) Bei der Einführung und Nutzung von IVS-Anwendungen und -Diensten werden möglicherweise personenbezogene Daten verarbeitet; dies sollte im Einklang mit dem Unionsrecht erfolgen, insbesondere gemäß der Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 1995 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr²⁸ und der Richtlinie 2002/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Juli 2002 über die Verarbeitung personenbezogener Daten und den Schutz der Privatsphäre in der elektronischen Kommunikation. Daher sollten die Grundsätze der Zweckbindung und der Datenminimierung auf IVS-Anwendungen angewendet werden.
- (12) Die Einführung und Nutzung von IVS-Anwendungen und -Diensten gemäß den nach Artikel 6 der Richtlinie 2010/40/EU erlassenen Spezifikationen werden im Einklang mit dem Unionsrecht – insbesondere einschließlich der Richtlinie 85/374/EWG des Rates vom 25. Juli 1985 zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Haftung für fehlerhafte Produkte²⁹ – sowie gemäß einschlägigen nationalen Rechtsvorschriften geregelt.
- (13) In Einklang mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gemäß Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union geht diese Verordnung nicht über das zur Verwirklichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus –

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1
Gegenstand und Anwendungsbereich

In dieser Verordnung sind die Spezifikationen festgelegt, die erforderlich sind, um die Kompatibilität, Interoperabilität und Kontinuität bei der Einführung und Anwendung von Informationsdiensten für sichere Parkplätze für Lastkraftwagen und andere gewerbliche Fahrzeuge auf Unionsebene gemäß der Richtlinie 2010/40/EU³⁰ sicherzustellen.

Sie gilt für die Bereitstellung von Informationsdiensten im transeuropäischen Straßennetz.

Artikel 2
Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

- (1) „sicherer Parkplatz“ einen Parkplatz für gewerbliche Nutzer, der es diesen ermöglicht, wildes Parken zu vermeiden, und der zur Sicherheit von Fahrern und Fracht beiträgt;
- (2) „Nutzer“ alle Fahrer von Lastkraftwagen und anderen gewerblichen Fahrzeugen, Disponenten, Spediteure, Verkehrsleitungsorgane oder sonstigen Akteure wie Frachteigner, Versicherungsgesellschaften, Straßenverkehrsbehörden und Polizeikräfte. Sie erhalten die Informationen von den Dienstanbietern;

²⁸ ABl. L 201 vom 31.7.2002, S. 37.

²⁹ ABl. L 210 vom 7.8.1985, S. 29.

³⁰ ABl. L 207 vom 6.8.2010.

- (3) „Dienstanbieter“ jede öffentliche oder private Stelle, die den Nutzern Informationsdienste anbietet;
- (4) „Daten“ die von einem Betreiber eines Lkw-Parkplatzes bereitgestellten Informationen zur Beschreibung des Parkplatzes;
- (5) „Informationen“ alle aggregierten, verarbeiteten und/oder extrahierten Daten, die der Dienstanbieter den Nutzern über unterschiedliche Kanäle bereitstellt;
- (6) „Informationsdienst“ jeden Dienst, der den Nutzern Orientierungshilfe bietet und es ihnen ermöglicht, die vorgeschriebenen Ruhezeiten und Pausen einzuhalten, wildes Parken zu verringern und die Nutzung von Parkplätzen zu optimieren;
- (7) „Rückmeldungen der Nutzer“ Informationen der Parkplatznutzer mit persönlichen und anonymen Hinweisen für andere künftige Nutzer und die Betreiber von Lkw-Parkplätzen;
- (8) „dynamische Informationen“ Informationen, die zu jedem Zeitpunkt die verfügbare Kapazität eines Parkplatzes oder seinen aktuellen Status (frei/belegt/geschlossen) angeben;
- (9) „statische Informationen“ die der Beschreibung des Parkplatzes dienenden Informationen des Parkplatzbetreibers;
- (10) „Zuverlässigkeit von Informationen“ die Genauigkeit des bereitgestellten Informationsdienstes, gemessen an der Ist-Situation;
- (11) „wildes Parken“ das Anhalten oder Abstellen von Lastkraftwagen außerhalb sicherer Parkplätze auf Autobahnen oder Korridoren, Standstreifen oder überfüllten Parkplätzen;
- (12) „Zugangspunkt“ einen digitalen Zugangspunkt, an dem die Informationen über Parkplätze gesammelt, verarbeitet und für die weitere Verbreitung bereitgestellt werden. Diese Zugangpunkte bieten die Möglichkeit, die Informationsdienste grenzübergreifend bereitzustellen;
- (13) „Prioritätszone“ einen von den nationalen Behörden festgelegten Abschnitt, an dem auf einem oder mehreren sicheren Parkplätzen ein Mangel an Stellplätzen besteht, der durch die Bereitstellung von Informationen über andere ungenutzte Parkplatzkapazitäten innerhalb derselben Zone verringert werden kann.

Artikel 3
Anforderungen an die Bereitstellung von Informationsdiensten

1. Die Mitgliedstaaten benennen die Gebiete, in denen die Verkehrs- und Sicherheitssituation die Einführung von Informationsdiensten über sichere Parkplätze erforderlich macht.

Sie legen außerdem Prioritätszonen fest, in denen dynamische Informationen bereitgestellt werden.

2. Bei der Bereitstellung von Informationsdiensten werden die Anforderungen der Artikel 4 bis 7 erfüllt.

Artikel 4
Erhebung von Daten

Die den Nutzern bereitzustellenden und die Einrichtungen beschreibenden Daten über sichere öffentliche und private Parkplätze werden von öffentlichen oder privaten Parkplatzbetreibern und Dienstanbietern erhoben und zur Verfügung gestellt. Die zu erhebenden Daten müssen durch geeignete Mittel ohne Schwierigkeiten, auch über Entfernung, bereitgestellt werden können, um allen Parkplatzbetreibern die Fernerhebung solcher Daten zu erleichtern. Die Betreiber öffentlicher oder privater Parkplätze und Dienstanbieter verwenden DATEX-II-Profile³¹ oder andere international kompatible Formate, um die unionsweite Kompatibilität der Informationsdienste zu gewährleisten.

Die zu erhebenden Daten sind:

1. Statische Parkplatzdaten wie (soweit vorhanden)
 - Identifizierungsdaten des Parkplatzes (Name und Adresse des Lkw-Parkplatzes [max. 200 Zeichen])
 - Ortsangabe der Parkplatzeinfahrt (geografische Breite/Länge) [20+20 Zeichen]
 - Kennung der Straße erster Ordnung Nr. 1/Richtung [20 Zeichen /20 Zeichen] Kennung der Straße erster Ordnung Nr. 2/Richtung [20 Zeichen /20 Zeichen], wenn der Parkplatz über zwei verschiedene Straßen erreichbar ist;
 - erforderlichenfalls Angabe der Ausfahrt [max. 100 Zeichen] / Entfernung von der Straße erster Ordnung [3-stellig numerisch] km oder Meilen;
 - Gesamtzahl der freien Lkw-Stellplätze [3-stellig numerisch];
 - Preis und Währung der Parkplätze [300 Zeichen].
2. Informationen über Sicherheit und Ausrüstung des Parkplatzes
 - Sicherheits- und Serviceeinrichtungen des Parkplatzes, einschließlich einer nationalen Einstufung, soweit verwendet (500 Zeichen)
 - Zahl der Stellplätze für Kühllastwagen [4-stellig numerisch]
 - Informationen über Sonderausstattungen oder -dienste für Speziallastwagen und Sonstiges [300 Zeichen]

Kontaktangaben des Parkplatzbetreibers:

- Vorname und Name [max. 100 Zeichen]

³¹

CEN/TS 16157.

- Telefonnummer [max. 20 Zeichen]
 - E-Mail-Adresse [max. 50 Zeichen]
 - Einwilligung des Betreibers zur Veröffentlichung seiner Kontaktangaben [Ja/Nein]
3. Dynamische Daten über freie Stellplätze, einschließlich der Angabe, ob der Parkplatz belegt oder geschlossen ist oder wie viele Stellplätze verfügbar sind.

Artikel 5

Gemeinsame Nutzung und Austausch von Daten

1. Öffentliche oder private Parkplatzbetreiber und Dienstanbieter tauschen die von ihnen gemäß Artikel 4 Absatz 1 erhobenen Daten untereinander aus. Sie verwenden dafür das Format DATEX II (CEN/TS 16157) oder ein anderes mit DATEX II kompatibles internationales maschinenlesbares Format. Die Bereitstellung der Daten für den Austausch und die Weiterverwendung durch öffentliche oder private Informationsdienstanbieter und/oder Parkplatzbetreiber erfolgt ohne Diskriminierung und im Einklang mit den in der Richtlinie 2003/98/EG festgelegten Zugangsrechten und -verfahren.
2. Die statischen Daten sind über einen nationalen oder internationalen Zugangspunkt zugänglich.
3. Die Mitgliedstaaten (oder nationalen Behörden) sind für die Einrichtung und Verwaltung eines zentralen nationalen oder internationalen Zugangspunkts verantwortlich, an dem im Interesse der Nutzer alle Zugangspunkte der einzelnen Betreiber von Lkw-Parkplätzen und/oder Dienstanbietern in ihrem Hoheitsgebiet erfasst sind.
4. Die Mitgliedstaaten können zu einem internationalen Zugangspunkt beitragen, indem sie Daten bereitstellen und gewährleisten, dass ihre Qualität den Anforderungen des Artikels 7 entspricht.
5. Die für die Bereitstellung, den Austausch und die Weiterverwendung öffentlicher oder privater dynamischer Daten erhobenen Gebühren bewegen sich gemäß der Richtlinie über die Weiterverwendung von Informationen des öffentlichen Sektors in einem angemessenen Rahmen.
6. Die öffentlichen und privaten Parkplatzbetreiber und/oder Dienstanbieter senden die von ihnen gemäß Artikel 4 Absatz 1 erhobenen statischen Daten auf elektronischem Wege mindestens einmal jährlich an den nationalen oder internationalen Zugangspunkt.

Die öffentlichen und privaten Betreiber und/oder Dienstanbieter aktualisieren ihre in Artikel 4 Absatz 3 genannten Informationen mindestens alle 15 Minuten.

Artikel 6
Bereitstellung von Informationen

Die an einem bestimmten Standort Informationen erhebenden Dienstanbieter zeigen Folgendes an:

- mindestens die nächsten zwei sicheren Parkplätze auf einem Korridor von ca. 100 Kilometern;
- die Verfügbarkeit von Stellplätzen in einer Prioritätszone auf den mindestens zwei nächsten Parkplätzen in einer Entfernung von ca. 100 Kilometern.

Die Verbreitung von Informationen erfolgt im Einklang mit dem Wiener Übereinkommen, soweit es von den Mitgliedstaaten unterzeichnet wurde. Damit die Fahrer nicht abgelenkt werden oder ermüden, müssen bordseitige Anwendungen über eine robuste Bedienungsschnittstelle verfügen.

Die Parkplatzbetreiber und/oder Dienstanbieter teilen den Nutzern mit den ihnen geeignet erscheinenden Kommunikationsmitteln die Einrichtung neuer Informationsdienste für sichere Parkplätze mit.

Artikel 7
Qualitätsmanagement

Die öffentlichen und privaten Parkplatzbetreiber melden dem nationalen oder internationalen Zugangspunkt und den nationalen Behörden umgehend jede Zustandsänderung, einschließlich der Schließung, eines Parkplatzes.

Alle öffentlichen und privaten Parkplatzbetreiber gewährleisten für jede neue Prioritätszone die Zuverlässigkeit der Informationen. Sie kontrollieren zu diesem Zweck regelmäßig die Detektionsausrüstung und messen die Abweichung zwischen der Informationsanzeige und den tatsächlich verfügbaren Stellplätzen. Diese Informationen werden einer Bewertung gemäß Artikel 8 unterzogen.

Artikel 8
Bewertung der Erfüllung der Anforderungen

1. Die Mitgliedstaaten benennen eine nationale Stelle, die bewertet, inwieweit die Anforderungen der Artikel 4 bis 7 von den Dienstanbietern, Parkplatzbetreibern und Straßenbetreibern erfüllt werden. Diese Stelle ist unparteiisch und von den Letztgenannten unabhängig.

Zwei oder mehr Mitgliedstaaten können auch eine gemeinsame regionale Stelle benennen, die die Erfüllung dieser Anforderungen im Hoheitsgebiet der betreffenden Mitgliedstaaten bewertet.

Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission die benannte Stelle mit.

2. Alle Informationsdienstanbieter übermitteln den benannten Stellen eine Erklärung über die Erfüllung der in den Artikeln 4 bis 7 festgelegten Anforderungen.

Die Erklärung enthält folgende Angaben:

- a) Die gemäß Artikel 4 erhobenen Daten über sichere Parkplätze für Lastkraftwagen und andere gewerbliche Fahrzeuge, einschließlich des Prozentanteils der von dem Informationsdienst erfassten Parkplätze;
 - b) die Mittel für die Bereitstellung der Informationen an die Nutzer;
 - c) die durch die dynamischen Informationsdienste für sichere Parkplätze abgedeckten Gebiete;
 - d) die Qualität und Verfügbarkeit der bereitgestellten Informationen, den Zugangspunkt zu den Informationen und das Format, in dem diese Informationen vorliegen.
3. Die benannten Stellen kontrollieren anhand von Stichproben die Korrektheit der Erklärungen einer Reihe öffentlicher und privater Dienstanbieter und Parkplatzbetreiber und verlangen einen Nachweis der Erfüllung der in den Artikeln 4 bis 7 festgelegten Anforderungen.

Die Qualität des Dienstes kann auch anhand von Stellungnahmen der Nutzer bewertet werden.

Die benannten Stellen erstatten den zuständigen nationalen Behörden jährlich Bericht über die vorgelegten Erklärungen und die Ergebnisse ihrer Stichprobenkontrollen.

Artikel 9
Folgemaßnahmen

1. Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission spätestens zwölf Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung folgende Informationen:
 - a) die zuständigen Stellen, die für die Bewertung der Erfüllung der Anforderungen in den Artikeln 4 bis 7 benannt wurden;
 - b) die Beschreibung der nationalen Zugangsstelle, soweit vorhanden.
2. Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission spätestens zwölf Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung und anschließend jedes Kalenderjahr folgende Informationen:
 - a) die Anzahl der in ihrem Hoheitsgebiet vorhandenen Parkplätze und Stellplätze;
 - b) den Prozentanteil der von dem Informationsdienst erfassten Parkplätze;
 - c) den Prozentanteil der Parkplätze mit dynamischer Anzeige freier Stellplätze sowie die Prioritätszonen.

Artikel 10
Inkrafttreten und Anwendung

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Sie gilt

ab dem**³² für die Bereitstellung am Tag des Inkrafttretens dieser Verordnung bereits eingeführter Dienste;

ab dem***³³ für die Bereitstellung am Tag des Inkrafttretens dieser Verordnung noch einzuführender Dienste.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am 15.5.2013

*Für die Kommission
Der Präsident
José Manuel BARROSO*

³² ** ABl: Bitte Datum einfügen: erster Tag des Monats nach Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union.

³³ *** ABl: Bitte Datum einsetzen:: ** + 24 Monate.