



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 28.2.2025
COM(2025) 57 final

2025/0033 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

zur Festlegung des Standpunkts, der im Namen der Europäischen Union in der Sachverständigengruppe zum Europäischen Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) und im Hauptausschuss Straßenverkehr der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen in Bezug auf einen Vorschlag zur Angleichung des AETR an die wichtigsten jüngsten Änderungen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 zu vertreten ist

BEGRÜNDUNG

1. GEGENSTAND DES VORSCHLAGS

Dieser Vorschlag betrifft den Beschluss zur Festlegung des Standpunkts, der im Namen der Union in der Sachverständigengruppe zum Europäischen Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) und im Hauptausschuss Straßenverkehr (SC.1) der UNECE in Bezug auf die vorgesehene Annahme der Änderungen zur Angleichung des AETR an die Rechtsvorschriften der Union nach der Annahme von Änderungen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006¹ mit den Verordnungen (EU) 2020/1054² und (EU) 2024/1258³ sowie der Delegierten Verordnung (EU) 2022/1012 der Kommission zur Ergänzung von Artikel 8a Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006, der eine der mit der Verordnung (EU) 2020/1054 eingeführten Bestimmung ist, zu vertreten ist.

2. KONTEXT DES VORSCHLAGS

2.1. Das Europäische Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR)

Das AETR zielt darauf ab, den Rechtsrahmen der Vertragsparteien des AETR in Bezug auf die Lenk- und Ruhezeiten für Berufskraftfahrer und die entsprechenden technischen Anforderungen an Bauart und Einbau des in Fahrzeugen verwendeten Kontrollgeräts (den Fahrtenschreiber) zu harmonisieren. Das AETR trat am 5. Januar 1976 in Kraft. Es wurde in der Folge geändert. Die jüngsten Änderungen in Bezug auf die Lenk- und Ruhezeiten oder den Fahrtenschreiber wurden am 20. September 2010 angenommen.

Alle Mitgliedstaaten sind Vertragsparteien des AETR⁴.

¹ Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj>).

² Verordnung (EU) 2020/1054 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 hinsichtlich der Mindestanforderungen an die maximalen täglichen und wöchentlichen Lenkzeiten, Mindestfahrtunterbrechungen sowie täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten, und der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 hinsichtlich der Positionsbestimmung mittels Fahrtenschreibern (ABl. L 249 vom 31.7.2020, S. 1, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2020/1054/oj>).

³ Verordnung (EU) 2024/1258 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. April 2024 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 hinsichtlich der Mindestanforderungen an Mindestfahrtunterbrechungen sowie die täglichen und wöchentlichen Mindestruhezeiten im Sektor des Personengelegenhkeitsverkehrs und hinsichtlich der Befugnis der Mitgliedstaaten, Sanktionen für in einem anderen Mitgliedstaat oder einem Drittstaat begangene Verstöße gegen die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 zu verhängen (ABl. L, 2024/1258, 2.5.2024, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2024/1258/oj>).

⁴ Belgien (ratifiziert am 30.12.1977), Bulgarien (ratifiziert am 12.5.1995), Dänemark (ratifiziert am 30.12.1977), Deutschland (ratifiziert am 9.7.1975), Estland (ratifiziert am 3.5.1993), Finnland (ratifiziert am 16.2.1999), Frankreich (ratifiziert am 9.1.1978), Griechenland (ratifiziert am 11.1.1974), Irland (ratifiziert am 28.8.1979), Italien (ratifiziert am 28.12.1978), Kroatien (ratifiziert am 3.8.1992), Lettland (ratifiziert am 14.1.1994), Litauen (ratifiziert am 3.6.1998), Luxemburg (ratifiziert am 30.12.1977), Malta (ratifiziert am 24.9.2004), Niederlande (ratifiziert am 30.12.1977), Österreich (ratifiziert am 11.6.1975), Polen (ratifiziert am 14.7.1992), Portugal (ratifiziert am 20.9.1973), Rumänien (ratifiziert am 8.12.1994), Slowenien (ratifiziert am 6.8.1993), Slowakei (ratifiziert am 28.5.1993), Spanien (ratifiziert am 3.1.1993), Schweden

2.2. Die Sachverständigengruppe zum AETR und der Hauptausschuss Straßenverkehr

Die Sachverständigengruppe zum AETR ist eine vom Binnenverkehrsausschuss der UNECE eingesetzte technische Gruppe, deren Ziel es ist, Vorschläge zur Änderung des AETR auszuarbeiten. Gemäß dem Beschluss zur Einsetzung der Sachverständigengruppe zum AETR kann sich die Europäische Union an der Sachverständigengruppe beteiligen⁵. Die Kommission vertritt daher die Union in dieser Sachverständigengruppe.

Der Hauptausschuss Straßenverkehr (SC.1) ist eine vom Binnenverkehrsausschuss eingesetzte Gruppe, die die Entwicklung und Erleichterung des grenzüberschreitenden Straßenverkehrs fördert. Dazu gehören auch die Harmonisierung und die Vereinfachung der Vorschriften und Anforderungen für den Straßenverkehr. Nur Vertragsparteien des AETR nehmen als Mitglieder am Hauptausschuss Straßenverkehr teil. Die Europäische Union ist als Beobachterin des Hauptausschusses eingeladen und wird dabei durch die Kommission oder die Delegation der Europäischen Union bei den Vereinten Nationen und anderen internationalen Organisationen in Genf vertreten.

Vorschläge zur Änderung des AETR werden in der Regel zunächst in der Sachverständigengruppe erörtert, geprüft und gebilligt, und anschließend dem Hauptausschuss Straßenverkehr (SC.1) der UNECE zur Billigung vorgelegt. Wird in beiden Gremien Einvernehmen hinsichtlich bestimmter Änderungen des AETR erzielt, legt eine Vertragspartei des AETR dem Generalsekretär der Vereinten Nationen die Änderung gemäß Artikel 21 des AETR förmlich vor. Sobald den Vertragsparteien die Einreichung eines Vorschlags zur Änderung des AETR vom Generalsekretär der Vereinten Nationen notifiziert wurde, haben sie sechs Monate Zeit, Einspruch gegen die Änderung zu erheben. Die Änderung gilt als angenommen, wenn keine Vertragspartei innerhalb dieser Frist Einspruch erhebt.

Die bei der UNECE eingesetzten Gremien (die Sachverständigengruppe zum AETR und der Hauptausschuss Straßenverkehr) bieten ein Forum für die Erörterung, Prüfung und Billigung von Änderungen des AETR, um die förmliche Einreichung einer Änderung gemäß dem AETR vorzubereiten und Einsprüche zu vermeiden, sobald eine Änderung dem Generalsekretär der Vereinten Nationen förmlich vorgelegt wird. Es ist daher angezeigt, Standpunkte der Union zu Beschlüssen festzulegen, die in der Sachverständigengruppe und im Hauptausschuss Straßenverkehr der UNECE zu vertreten sind.

(ratifiziert am 24.8.1973), Tschechien (ratifiziert am 22.6.1993), Ungarn (ratifiziert am 22.10.1999), und Zypern (ratifiziert am 5.9.2003).

⁵ Decision on matters relating to Inland Transport Committee (Beschluss über Angelegenheiten im Zusammenhang mit dem Binnenverkehrsausschuss): Establishment of a Group of Experts on European Agreement Concerning Work of Crews of Vehicles Engaged in International Road Transport (Einsetzung einer Sachverständigengruppe zum Europäischen Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals, AETR), ECE/EX/2011/L.16, paragraph 3: „In accordance with the Guidelines, participation in the Expert Group would be open to all ECE member States, all AETR Contracting Parties and the European Union (...) (Gemäß den Leitlinien steht die Teilnahme an der Sachverständigengruppe allen ECE-Mitgliedstaaten, allen Vertragsparteien des AETR und der Europäischen Union offen)“.

2.3. Der von der Sachverständigengruppe zum AETR und vom Hauptausschuss Straßenverkehr zu prüfende vorgesehene Rechtsakt

Die Sachverständigengruppe zum AETR wird im Juni 2025 auf ihrer 38. Sitzung oder auf späteren Sitzungen auf der Grundlage des diesem Vorschlag beigefügten Vorschlags der Union Vorschläge zur Änderung des AETR im Einklang mit den jüngsten Änderungen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 prüfen und erarbeiten. Dazu gehören neue Bestimmungen in Bezug auf den Geltungsbereich des Übereinkommens, die Bedingungen, nach denen aufeinanderfolgende reduzierte wöchentliche Ruhezeiten eingelegt werden können, ein Verbot, die wöchentliche Ruhezeit in der Kabine des Fahrzeugs zu verbringen, die Vorschriften, nach denen der Fahrer zur Niederlassung des Arbeitgebers oder zum Wohnsitz des Fahrers zurückzukehren muss, die Bedingungen, nach denen Ruhezeiten auf einer Fähre oder im Zug eingelegt werden können, andere mögliche Ausnahmen für Fahrer, die im Personengelegenenverkehr eingesetzt werden, und den Grundsatz und die Spezifikationen sicherer und gesicherter Parkflächen (vorgesehener Rechtsakt).

Zweck des vorgesehenen Rechtsakts ist es, die Arbeitsbedingungen der Fahrer zu verbessern sowie einen fairen Wettbewerb zwischen den Betreibern zu ermöglichen und dadurch die Straßenverkehrssicherheit zu erhöhen. Die Sachverständigengruppe wird beauftragt, den Vorschlag hinsichtlich der Billigung der vorgeschlagenen Änderungen zu prüfen und deren Billigung dem Hauptausschuss Straßenverkehr zu empfehlen. Falls erforderlich, unterstützt der Hauptausschuss Straßenverkehr die Sachverständigengruppe mit Beratung und Handlungsempfehlungen. Sobald der Hauptausschuss Straßenverkehr die Vorschläge informell gebilligt hat, legt eine Vertragspartei diese Änderungen dem Generalsekretär der Vereinten Nationen vor.

Sollte der vorgesehene Rechtsakt angenommen werden, so würde er für die Vertragsparteien nach Artikel 21 Absatz 6 des Übereinkommens verbindlich; dieser lautet wie folgt: „Jede Änderung tritt drei Monate nach dem Zeitpunkt in Kraft, zu dem sie als angenommen gilt.“

3. IM NAMEN DER UNION ZU VERTRETENDER STANDPUNKT

Das AETR wurde zuletzt 2010 umfassend geändert und erfordert eine allgemeine Aktualisierung. Seit dieser letzten Änderung hat die Union im Rahmen ihres eigenen rechtlichen Geltungsbereichs folgende Rechtsakte zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im grenzüberschreitenden Straßenverkehr in den Mitgliedstaaten erlassen: Verordnungen (EU) 165/2014⁶, (EU) 2020/1054 und (EU) 2024/1258.

Die Änderungen, die zur Umsetzung der wichtigsten Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 erforderlich sind, insbesondere die Einführung des intelligenten Fahrtenschreibers, wurden den oben genannten Foren bereits von der Union vorgelegt⁷, jedoch konnte bislang noch keine einstimmige Einigung erzielt werden.

⁶ Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr, zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. L 60 vom 28.2.2014, S. 1).

⁷ Zuletzt durch den Beschluss (EU) 2021/366 des Rates vom 22. Februar 2021 zur Festlegung des Standpunkts, der im Namen der Europäischen Union in der Sachverständigengruppe zum Europäischen Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) und im Hauptausschuss Straßenverkehr der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen zu vertreten ist (ABl. L 70 vom 1.3.2021, S. 12,

Am 4. Oktober 2024 hat der Europäische Gerichtshof in den verbundenen Rechtssachen C-541/20 bis C-555/20⁸ den Bestimmungen der Verordnung (EU) 2020/1054 stattgegeben.

Damit die Union Artikel 2 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 nachkommen kann, muss sie gemäß den neuesten einschlägigen Normen, die in der Union in diesem Bereich erlassen wurden, eine Aktualisierung der Bestimmungen des AETR vorschlagen.

Der vorgeschlagene Standpunkt steht im Einklang mit der ausschließlichen Außenkompetenz der Union im Bereich der Sozialvorschriften im Straßenverkehr, insbesondere mit Artikel 23 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006.

In seinem Urteil vom 31. März 1971 in der Rechtssache 22/70, AETR⁹, erkannte der Gerichtshof der Europäischen Union an, dass das Arbeitsgebiet des im Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals in die ausschließliche Außenkompetenz der Union fällt. Diese Kompetenz wurde seither in zahlreichen von den Legislativorganen der Union angenommenen Rechtsakten, darunter die Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014, ausgeübt. Da der Gegenstand des AETR in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 fällt, liegt die ausschließliche Zuständigkeit für die Aushandlung und den Abschluss des AETR und seiner Änderungen gemäß Artikel 3 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union bei der Union.

4. RECHTSGRUNDLAGE

4.1. Verfahrensrechtliche Grundlage

4.1.1. Grundsätze

Nach Artikel 218 Absatz 9 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) werden die „Standpunkte, die im Namen der Union in einem durch eine Übereinkunft eingesetzten Gremium zu vertreten sind, sofern dieses Gremium rechtswirksame Akte, mit Ausnahme von Rechtsakten zur Ergänzung oder Änderung des institutionellen Rahmens der betreffenden Übereinkunft, zu erlassen hat“, mit Beschlüssen festgelegt.

Artikel 218 Absatz 9 AEUV gilt unabhängig davon, ob die Union ein Mitglied des betreffenden Gremiums oder Vertragspartei der betreffenden Übereinkunft ist¹⁰.

Fällt der betroffene Bereich unter eine Zuständigkeit der Union, ist die Union dadurch, dass sie an der betreffenden internationalen Übereinkunft nicht beteiligt ist, nicht daran gehindert, von dieser Zuständigkeit Gebrauch zu machen, indem sie im Rahmen ihrer Organe einen Standpunkt festlegt, der insbesondere über die Mitgliedstaaten, die Vertragsparteien dieser Übereinkunft sind und im Interesse der Union gemeinsam handeln, in deren Namen in dem durch die Übereinkunft eingesetzten Gremium zu vertreten ist¹¹.

ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2021/366/oj>), und der bei der UNECE unter ECE/TRANS/SC.1/GE.21/2021/2 geführt wird.

⁸ ECLI:EU:C:2024:818.

⁹ Urteil des Gerichtshofes vom 31. März 1971, Kommission/Rat, ECLI:EU:C:1971:32.

¹⁰ Urteil des Gerichtshofs vom 7. Oktober 2014, Deutschland/Rat, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, Rn. 64.

¹¹ Urteil des Gerichtshofs vom 7. Oktober 2014, Deutschland/Rat, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, Rn. 52.

Der Begriff „rechtswirksame Akte“ erfasst auch Akte, die kraft völkerrechtlicher Regelungen, denen das betreffende Gremium unterliegt, Rechtswirkung entfalten. Darunter fallen auch Instrumente, die völkerrechtlich nicht bindend sind, aber dennoch „geeignet [sind], den Inhalt der vom Unionsgesetzgeber [...] erlassenen Regelung maßgeblich zu beeinflussen“.¹²

4.1.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

Die Sachverständigengruppe zum AETR und der Hauptausschuss Straßenverkehr (SC.1) sind Gremien, die vom Binnenverkehrsausschuss der UNECE eingesetzt wurden.

Die vorgeschlagenen Änderungen stellen rechtswirksame Akte dar. Sollten die vorgesehenen Änderungen angenommen werden, so wären sie nach Artikel 21 Absatz 6 des AETR völkerrechtlich bindend.

Mit dem vorgesehenen Rechtsakt wird der institutionelle Rahmen des Übereinkommens weder ergänzt noch geändert.

Somit ist Artikel 218 Absatz 9 AEUV die verfahrensrechtliche Grundlage für den vorgeschlagenen Beschluss.

4.2. Materielle Rechtsgrundlage

4.2.1. Grundsätze

Welche die materielle Rechtsgrundlage für einen Beschluss nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV ist, hängt in erster Linie vom Ziel und Inhalt des vorgesehenen Rechtsakts ab, zu dem ein im Namen der Union zu vertretender Standpunkt festgelegt wird. Liegt dem vorgesehenen Akt ein doppelter Zweck oder Gegenstand zugrunde und ist einer davon der wesentliche und der andere von untergeordneter Bedeutung, so muss der Beschluss nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV auf eine einzige materielle Rechtsgrundlage gestützt werden, nämlich auf diejenige, die der wesentliche oder vorrangige Zweck oder Gegenstand verlangt.

4.2.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

Hauptzweck und Inhalt des vorgesehenen Rechtsakts betreffen den Bereich der Verkehrspolitik.

Somit ist Artikel 91 AEUV die materielle Rechtsgrundlage für den vorgeschlagenen Beschluss.

4.3. Fazit

Die Rechtsgrundlage für den vorgeschlagenen Beschluss sollte Artikel 91 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9 AEUV sein.

¹² Urteil des Gerichtshofs vom 7. Oktober 2014, Deutschland/Rat, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, Rn. 61 bis 64.

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

zur Festlegung des Standpunkts, der im Namen der Europäischen Union in der Sachverständigengruppe zum Europäischen Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) und im Hauptausschuss Straßenverkehr der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen in Bezug auf einen Vorschlag zur Angleichung des AETR an die wichtigsten jüngsten Änderungen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 zu vertreten ist

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 91 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Das Europäische Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR)¹³ ist am 5. Januar 1976 in Kraft getreten. Die Union verfügt über die ausschließliche Zuständigkeit in Bezug auf das im AETR geregelte Sachgebiet¹⁴.
- (2) Nach Artikel 2 Absatz 3 Unterabsatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁵ sollten die Bestimmungen des AETR an die der genannten Verordnung angeglichen werden: Mit den Verordnungen (EU) 2020/1054¹⁶ und (EU) 2024/1258¹⁷ des Europäischen Parlaments und des Rates wurde die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 geändert. Darüber hinaus ergänzt die Delegierte Verordnung (EU) 2022/1012 der Kommission Artikel 8a Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006, der eine der mit der Verordnung (EU) 2020/1054 Bestimmungen ist. Daher sollte die Union vorschlagen, das AETR zu ändern, um den

¹³ [ABl. L 95 vom 8.4.1978, S. 1.](#)

¹⁴ Urteil des Gerichtshofes vom 31. März 1971, Kommission/Rat (AETR), 22/70, ECLI:EU:C:1971:32, Rn. 30 bis 31.

¹⁵ Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates (ABl. L 102, 11.4.2006, S. 1).

¹⁶ Verordnung (EU) 2020/1054 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 hinsichtlich der Mindestanforderungen an die maximalen täglichen und wöchentlichen Lenkzeiten, Mindestfahrtunterbrechungen sowie täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten, und der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 hinsichtlich der Positionsbestimmung mittels Fahrtenschreibern (ABl. L 249 vom 31.7.2020, S. 1).

¹⁷ Verordnung (EU) 2024/1258 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. April 2024 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 hinsichtlich der Mindestanforderungen an Mindestfahrtunterbrechungen sowie die täglichen und wöchentlichen Mindestruhezeiten im Sektor des Personengelegenhkeitsverkehrs und hinsichtlich der Befugnis der Mitgliedstaaten, Sanktionen für in einem anderen Mitgliedstaat oder einem Drittstaat begangene Verstöße gegen die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 zu verhängen (ABl. L, 2024/1258, 2.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1258/oj>).

mit den Verordnungen (EU) 2020/1054 und (EU) 2024/1258 eingeführt und durch die Delegierte Verordnung (EU) 2022/1012 ergänzten Änderungen Rechnung zu tragen. Dazu gehören neue Bestimmungen in Bezug auf den Geltungsbereich des Übereinkommens, die Bedingungen, nach denen aufeinanderfolgende reduzierte wöchentliche Ruhezeiten eingelegt werden können, ein Verbot, die wöchentliche Ruhezeit in der Kabine des Fahrzeugs zu verbringen, die Vorschriften, nach denen der Fahrer zur Niederlassung des Arbeitgebers oder zum Wohnsitz des Fahrers zurückzukehren muss, die Bedingungen, nach denen Ruhezeiten auf einer Fähre oder im Zug eingelegt werden können, andere mögliche Ausnahmen für Fahrer, die im Personengelegenenverkehr eingesetzt werden, und den Grundsatz und die Spezifikationen sicherer und gesicherter Parkflächen (vorgesehener Rechtsakt).

- (3) Gemäß Artikel 21 des AETR kann jede Vertragspartei dem Generalsekretär der Vereinten Nationen (VN) Änderungsvorschläge zum AETR unterbreiten. Bevor die Vorschläge dem Generalsekretär der Vereinten Nationen vorgelegt werden, werden sie in der Regel zunächst im Hauptausschuss Straßenverkehr (SC.1) der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) erörtert, geprüft und gebilligt. Eine Sachverständigengruppe zum AETR wurde durch die UNECE im Rahmen des AETR eingerichtet. Dieses Gremium ist berechtigt, Vorschläge zur Änderung des AETR auszuarbeiten und dem Hauptausschuss Straßenverkehr der UNECE zu unterbreiten. Auf der Grundlage dieses Beschlusses wird die Union vorschlagen, dass die Sachverständigengruppe zum AETR auf ihrer geplanten 38. Sitzung im Juni 2025 und auf späteren Sitzungen sowie der Hauptausschuss Straßenverkehr der UNECE auf seiner geplanten 120. Sitzung im Oktober 2025 und auf späteren Sitzungen Änderungen des AETR in Bezug auf die Verbesserung der Arbeitsbedingungen von Fahrern im grenzüberschreitenden Straßenverkehr erörtern, die sich aus den jüngsten Änderungen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 ergeben, die mit den Verordnungen (EU) 2020/1054 und (EU) 2024/1258 sowie der Delegierten Verordnung (EU) 2022/1012 eingeführt wurden.
- (4) Der im Namen der Union in der Sachverständigengruppe zum AETR und im Hauptausschuss Straßenverkehr zu vertretende Standpunkt sollte festgelegt werden, da die Änderungsvorschläge, die diese ausarbeiten und billigen sollen, gemäß Artikel 21 Absatz 6 des AETR völkerrechtlich bindend wären.
- (5) Die Mitgliedstaaten sollten keinen Einspruch gegen eine Notifizierung der im Anhang dieses Beschlusses enthaltenen Änderungsvorschläge durch den Generalsekretär der Vereinten Nationen gemäß Artikel 21 Absatz 1 des AETR erheben. Beschränkt sich eine Notifikation des Generalsekretärs der Vereinten Nationen nicht auf die im Anhang dieses Beschlusses enthaltenen Änderungsvorschläge, so sollten die Mitgliedstaaten keinen Einspruch gegen die im Anhang dieses Beschlusses enthaltenen Änderungsvorschläge erheben.
- (6) Der Standpunkt der Union in der Sachverständigengruppe zum AETR sollte von der Kommission, und der Standpunkt der Union im Hauptausschuss Straßenverkehr sollte von den Mitgliedstaaten vertreten werden, die gemeinsam im Interesse der Union handeln —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Der im Namen der Union in späteren Sitzungen der UNECE-Sachverständigengruppe zum Europäischen Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr

beschäftigten Fahrpersonals (AETR) und des Hauptausschusses Straßenverkehr (SC.1) zu vertretende Standpunkt in Bezug auf einen Vorschlag zur Angleichung des AETR an die jüngsten Änderungen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006, die mit den Verordnungen (EU) 2020/1054 und (EU) 2024/1258 und der Delegierten Verordnung (EU) 2022/1012 eingeführt wurden, ist im Anhang dieses Beschlusses festgelegt.

Formale und geringfügige Änderungen des in Absatz 1 genannten Standpunkts können ohne einen weiteren Beschluss des Rates vereinbart werden.

Artikel 2

Der in Artikel 1 genannte Standpunkt wird von der Kommission in der Sachverständigengruppe zum AETR und von den Mitgliedstaaten, die gemeinsam im Interesse der Union handeln, im Hauptausschuss Straßenverkehr der UNECE vertreten.

Artikel 3

Wird ein im Anhang dieses Beschlusses dargelegter Änderungsvorschlag vom Hauptausschuss Straßenverkehr der UNECE gebilligt, so legen die Mitgliedstaaten, die gemeinsam im Interesse der Union handeln, ihn dem Generalsekretär der Vereinten Nationen gemäß Artikel 21 Absatz 1 des AETR vor.

Die Mitgliedstaaten erheben keinen Einspruch gegen eine Notifizierung der im Anhang dieses Beschlusses enthaltenen Änderungsvorschläge durch den Generalsekretär der Vereinten Nationen gemäß Artikel 21 Absatz 1 des AETR.

Artikel 4

Dieser Beschluss ist an die Kommission und an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

*Im Namen des Rates
Der Präsident*



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 28.2.2025

COM(2025) 57 final

ANNEX

ANHANG

des

Vorschlags zu einem Beschluss des Rates

zur Festlegung des Standpunkts, der im Namen der Europäischen Union in der Sachverständigengruppe zum Europäischen Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) und im Hauptausschuss Straßenverkehr der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen in Bezug auf einen Vorschlag zur Angleichung des AETR an die wichtigsten jüngsten Änderungen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 zu vertreten ist

ANHANG

1. In Artikel 1 des AETR wird folgende neue Begriffsbestimmung ia eingefügt:

„ia) ‚Gelegenheitsverkehr‘ Verkehrsdienste zur Beförderung von Personen, die nicht der Begriffsbestimmung des Linienverkehrs, einschließlich der Sonderformen des Linienverkehrs, entsprechen und deren Hauptmerkmal die Beförderung vorab gebildeter Fahrgastgruppen auf Initiative eines Auftraggebers oder des Verkehrsunternehmers selbst ist. Ein Gelegenheitsverkehr wird unter Verwendung eines Fahrtenblattes durchgeführt, das vom Verkehrsunternehmer vor Antritt jeder Fahrt auszufüllen ist und mindestens Angaben zur Art des Verkehrsdienstes, zur Hauptstreckenführung und zu dem oder den beteiligten Verkehrsunternehmer(n) enthält.“

2. Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe a des AETR erhält folgende Fassung:

„a) Fahrzeuge zur Güterbeförderung, deren zulässige Höchstmasse einschließlich Anhänger oder Sattelaufleger 2,5 t nicht übersteigt.“

3. In Artikel 2 Absatz 2 des AETR wird ein neuer Buchstabe l wie folgt eingefügt:

„l) Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit einer zulässigen Höchstmasse von nicht mehr als 7,5 t, die

i) zur Beförderung von Material, Ausrüstungen oder Maschinen benutzt werden, die der Fahrer zur Ausübung seines Berufes benötigt, oder

ii) zur Auslieferung von handwerklich hergestellten Gütern,

ausschließlich in einem Umkreis von 100 km vom Standort des Unternehmens, und unter der Bedingung, dass das Lenken des Fahrzeugs für den Fahrer nicht die Haupttätigkeit darstellt und dass die Beförderung nicht gewerblich erfolgt.“

4. In Artikel 7 Absatz 2 des AETR werden folgende Unterabsätze angefügt:

„Für Fahrer, die im Gelegenheitsverkehr eingesetzt werden, kann die Fahrtunterbrechung nach Absatz 1 auch durch zwei Fahrtunterbrechungen von jeweils mindestens 15 Minuten ersetzt werden, die in die in Absatz 1 genannte Lenkzeit so einzufügen sind, dass die Bestimmungen aus Absatz 1 eingehalten werden.

Ein im Mehrfahrerbetrieb eingesetzter Fahrer kann eine Fahrtunterbrechung von 45 Minuten in einem Fahrzeug einlegen, das von einem anderen Fahrer gelenkt wird, sofern der Fahrer, der die Fahrtunterbrechung einlegt, den das Fahrzeug lenkenden Fahrer dabei nicht unterstützt.“

5. In Artikel 8 Absatz 2 des AETR wird folgender Unterabsatz angefügt:

„(2a) Sofern die Straßenverkehrssicherheit und die Arbeitsbedingungen des Fahrers dadurch nicht beeinträchtigt werden, kann ein Fahrer, der für einen einzelnen Gelegenheitsdienst im Personenverkehr mit einer Dauer von mindestens sechs aufeinanderfolgenden 24-Stunden-Zeiträumen eingesetzt wird, von Absatz 2 Unterabsatz 1 abweichen, indem er einmal die tägliche Ruhezeit innerhalb von höchstens 25 Stunden nach Ende der vorangegangenen täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit einlegt, sofern die summierte Gesamtlenkzeit an dem betreffenden Tag sieben Stunden nicht überschritten hat. Unter Einhaltung derselben Bedingungen kann diese Ausnahme zweimal bei einem einzelnen Gelegenheitsdienst im Personenverkehr mit einer Dauer von mindestens acht aufeinanderfolgenden 24-Stunden-Zeiträumen angewandt werden. Die Anwendung dieser Ausnahme lässt die Höchstarbeitszeit nach geltendem Recht unberührt.“

6. Am Ende von Artikel 8 Absatz 6 Buchstabe a des AETR wird folgender Unterabsatz angefügt:

„Abweichend von Unterabsatz 1 kann ein im grenzüberschreitenden Güterverkehr tätiger Fahrer außerhalb der Vertragspartei der Niederlassung des Arbeitgebers zwei aufeinanderfolgende reduzierte wöchentliche Ruhezeiten einlegen, sofern der Fahrer in vier jeweils aufeinanderfolgenden Wochen mindestens vier wöchentliche Ruhezeiten einlegt, von denen mindestens zwei regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten sein müssen.

Für die Zwecke dieses Absatzes gilt ein Fahrer als im grenzüberschreitenden Verkehr tätig, wenn der Fahrer die zwei aufeinanderfolgenden reduzierten wöchentlichen Ruhezeiten außerhalb der Vertragspartei der Niederlassung des Arbeitgebers und des Landes des Wohnsitzes des Fahrers beginnt.“

7. Artikel 8 Absatz 6 Buchstabe b des AETR erhält folgende Fassung:

„b) Abweichend von Absatz 6 Buchstabe a darf ein Fahrer, der für einen einzelnen Gelegenheitsdienst eingesetzt wird, die wöchentliche Ruhezeit auf bis zu zwölf aufeinanderfolgende 24-Stunden-Zeiträume nach einer vorhergehenden regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit unter folgenden Voraussetzungen verschieben:

- nach der Inanspruchnahme der Ausnahmeregelung nimmt der Fahrer
 - entweder zwei regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten oder
 - eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit und eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit von mindestens 24 Stunden. Dabei wird jedoch die Reduzierung durch eine gleichwertige Ruhepause ausgeglichen, die ohne Unterbrechung vor dem Ende der dritten Woche nach dem Ende des Ausnahmezeitraums genommen werden muss;
- Vier Jahre nachdem das Zulassungsland den digitalen Fahrtenschreiber eingeführt hat, ist das Fahrzeug mit einem Kontrollgerät entsprechend den Anforderungen der Anlage 1B des Anhangs ausgestattet
- und sofern das Fahrzeug bei Fahrten während des Zeitraums von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr mit mehreren Fahrern besetzt ist oder die Lenkdauer nach Artikel 7 auf drei Stunden vermindert wird.“

8. Artikel 8 Absatz 8 des AETR erhält folgende Fassung:

„(8) Die regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeiten und jede wöchentliche Ruhezeit von mehr als 45 Stunden, die als Ausgleich für die vorherige verkürzte wöchentliche Ruhezeit eingelegt wird, dürfen nicht in einem Fahrzeug verbracht werden. Sie sind in einer geeigneten geschlechtergerechten Unterkunft mit angemessenen Schlafgelegenheiten und sanitären Einrichtungen zu verbringen.

Alle Kosten für die Unterbringung außerhalb des Fahrzeugs werden vom Arbeitgeber getragen.“

9. In Artikel 8 Absatz 8 des AETR wird ein neuer Absatz 8a wie folgt eingefügt:

„(8a) Verkehrsunternehmen planen die Arbeit der Fahrer so, dass jeder Fahrer in der Lage ist, innerhalb jedes Zeitraums von vier aufeinanderfolgenden Wochen zu der in der Vertragspartei der Niederlassung des Arbeitgebers gelegenen Betriebsstätte des Arbeitgebers, der der Fahrer normalerweise zugeordnet ist und an der er seine wöchentliche Ruhezeit beginnt, oder zu seinem Wohnsitz zurückzukehren, um dort mindestens eine regelmäßige wöchentliche

Ruhezeit oder eine wöchentliche Ruhezeit von mehr als 45 Stunden als Ausgleich für eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit zu verbringen.

Hat der Fahrer jedoch zwei aufeinanderfolgende reduzierte wöchentliche Ruhezeiten gemäß Absatz 6 Buchstabe a eingelegt, muss das Verkehrsunternehmen die Arbeit des Fahrers so planen, dass dieser in der Lage ist, bereits vor Beginn der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit von mehr als 45 Stunden, die als Ausgleich eingelegt wird, zurückzukehren.

Das Unternehmen dokumentiert, wie es diese Verpflichtung erfüllt, und es bewahrt die betreffenden Unterlagen in seinen Geschäftsräumen auf, damit sie auf Verlangen der Kontrollbehörden vorgelegt werden können.“

10. Die ersten beiden Absätze von Artikel 8a des AETR erhalten folgende Fassungen:

„(1) Legt ein Fahrer, der ein Fahrzeug begleitet, das auf einem Fährschiff oder mit der Eisenbahn befördert wird, eine regelmäßige tägliche Ruhezeit oder eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit ein, so darf diese Ruhezeit abweichend von Artikel 8 nicht mehr als zwei Mal durch andere Tätigkeiten unterbrochen werden, deren Gesamtdauer eine Stunde nicht überschreiten darf. Während dieser regelmäßigen täglichen Ruhezeit oder reduzierten wöchentlichen Ruhezeit muss dem Fahrer eine Schlafkabine, eine Schlafkoje oder ein Liegeplatz zur Verfügung stehen.

In Bezug auf regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten gilt diese Ausnahme für Fähr- oder Zugreisen nur, wenn

- a) die geplante Reisedauer 8 Stunden oder mehr beträgt und
- b) der Fahrer Zugang zu einer Schlafkabine auf der Fähre oder im Zug hat.

(2) Die von einem Fahrer verbrachte Zeit, um zu einem in den Geltungsbereich dieses Übereinkommens fallenden Fahrzeug, das sich nicht am Wohnsitz des Fahrers oder der Betriebsstätte des Arbeitgebers, dem der Fahrer normalerweise zugeordnet ist, befindet, anzureisen oder von diesem zurückzureisen, ist nur dann als Ruhepause oder Fahrtunterbrechung anzusehen, wenn sich der Fahrer in einem Zug oder auf einem Fährschiff befindet und Zugang zu einer Schlafkabine, einer Kojen oder einem Liegewagen hat.“

11. Folgender Artikel 8b wird eingefügt:

„Artikel 8b

Sichere und gesicherte Parkflächen

1. Auf der Grundlage der Informationen von den Vertragsparteien stellt die UNECE sicher, dass Kraftfahrer im Straßengüter- und -personenverkehr leichten Zugang zu Informationen über sichere und gesicherte Parkflächen haben. Das Sekretariat der UNECE veröffentlicht eine Liste aller zertifizierten Parkflächen, damit den Fahrern Folgendes in angemessener Form geboten wird:
 - Erkennen und Verhindern von unberechtigttem Eindringen,
 - Beleuchtung und Sichtverhältnisse,
 - Kontaktstelle und Verfahren für Notfälle,
 - geschlechtergerechte sanitäre Einrichtungen,
 - Möglichkeiten zum Kauf von Lebensmitteln und Getränken,

- Kommunikationsverbindungen,
- Stromversorgung.

Die Liste dieser Parkflächen wird auf einer einheitlichen amtlichen Internetseite veröffentlicht und regelmäßig aktualisiert.

2. Die Normen, mit denen das Dienstleistungs- und Sicherheitsniveau der in Absatz 1 genannten Flächen und die Verfahren für die Zertifizierung von Parkflächen näher beschrieben wird, sind in Anlage 5 dargelegt.
3. Anlage 5 kann mit einer Mehrheit der in dem Hauptausschuss Straßenverkehr der UNECE anwesenden und abstimmenden Vertragsparteien geändert werden.
4. Vertragsparteien sind gehalten, die Schaffung von Parkflächen für gewerbliche Straßennutzer zu fördern.“

12. Artikel 9 des AETR erhält folgende Fassung:

„(1) Sofern die Sicherheit im Straßenverkehr nicht gefährdet wird, kann der Fahrer von den Bestimmungen dieses Übereinkommens abweichen, um einen geeigneten Halteplatz mit dem Fahrzeug zu erreichen, soweit dies erforderlich ist, um die Sicherheit von Personen, des Fahrzeugs oder seiner Ladung zu gewährleisten. Der Fahrer hat Art und Grund der Abweichung von diesen Bestimmungen spätestens bei Erreichen eines geeigneten Halteplatzes auf dem Schaublatt oder einem Ausdruck aus dem Kontrollgerät oder im Arbeitszeitplan zu vermerken.

2. Sofern die Sicherheit im Straßenverkehr nicht gefährdet wird, kann der Fahrer unter außergewöhnlichen Umständen auch von Artikel 6 Absätze 1 und 2 und von Artikel 8 Absatz 2 abweichen, indem er die tägliche und die wöchentliche Lenkzeit um bis zu eine Stunde überschreitet, um die Betriebsstätte des Arbeitgebers oder den Wohnsitz des Fahrers zu erreichen, um eine wöchentliche Ruhezeit einzulegen.
3. Unter den gleichen Bedingungen kann der Fahrer die tägliche und die wöchentliche Lenkzeit um bis zu zwei Stunden überschreiten, sofern eine ununterbrochene Fahrtunterbrechung von 30 Minuten eingelegt wurde, die der zusätzlichen Lenkzeit zur Erreichung der Betriebsstätte des Arbeitgebers oder des Wohnsitzes des Fahrers, um dort eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit einzulegen, unmittelbar vorausgeht.
4. Der Fahrer hat Art und Grund dieser Abweichung spätestens bei Erreichen des Bestimmungsorts oder des geeigneten Halteplatzes handschriftlich auf dem Schaublatt des Kontrollgeräts, einem Ausdruck aus dem Kontrollgerät oder im Arbeitszeitplan zu vermerken.
5. Jede Lenkzeitverlängerung wird durch eine gleichwertige Ruhepause ausgeglichen, die zusammen mit einer beliebigen Ruhezeit ohne Unterbrechung bis zum Ende der dritten Woche nach der betreffenden Woche genommen werden muss.“

13. Die folgende neue Anlage 5 wird dem AETR hinzugefügt:

„Anlage 5

1. Um als sichere und gesicherte Parkfläche gemäß Artikel 8b Absatz 1 des AETR zertifiziert zu werden, muss eine Parkfläche die folgenden Normen erfüllen:
 - a) Alle in dieser Anlage in Abschnitt A festgelegten Normen für das Mindestdienstleistungsniveau.

- b) Alle in dieser Anlage in Abschnitt B festgelegten Normen für eines der Sicherheitsniveaus.
2. Die Zertifizierung von Parkflächen als sichere und gesicherte Parkfläche gemäß Artikel 8b Absatz 1 des AETR muss den Normen und Verfahren in Abschnitt C dieser Anlage genügen.

Abschnitt A – Mindestdienstleistungsniveau

Geschlechtergerechte sanitäre Einrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> — Getrennte Toiletten und Duschen für männliche und weibliche Nutzer müssen zur Verfügung stehen und funktionieren. Die Duschen müssen warmes Wasser liefern. — Funktionierende Wasserhähne müssen zur Verfügung stehen und warmes Wasser liefern. Handseife muss kostenlos zur Verfügung gestellt werden. — Abfallbehälter müssen vor Ort verfügbar sein und regelmäßig geleert werden. — Toiletten, Duschen und Waschbecken müssen täglich in regelmäßigen Abständen gereinigt und kontrolliert werden. Der Reinigungsplan muss ausgehängt werden.
Möglichkeiten zum Kauf und Verzehr von Lebensmitteln und Getränken	<ul style="list-style-type: none"> — Snacks und Getränke müssen rund um die Uhr zum Kauf erhältlich sein. — Ein Speisebereich für Fahrer muss zur Verfügung stehen.
Kommunikationsverbindungen	<ul style="list-style-type: none"> — Eine Internetverbindung muss kostenlos verfügbar sein.
Stromversorgung	<ul style="list-style-type: none"> — Steckdosen für den persönlichen Gebrauch müssen zur Verfügung stehen. — Bis spätestens 31. Dezember 2026 müssen vor Ort Stromversorgungseinrichtungen für Kühlwagen zur Verfügung stehen.
Kontaktstellen und Verfahren für Notfälle	<ul style="list-style-type: none"> — Eine klare Beschilderung ist erforderlich, um den sicheren Verkehr in der Parkeinrichtung zu gewährleisten. — Notfallkontakte müssen in der Parkeinrichtung zumindest in der Landessprache und in englischer Sprache ausgehängt werden. Sie müssen durch leicht verständliche Piktogramme ergänzt werden.

Abschnitt B – Sicherheitsniveaus

- a) Sichere und gesicherte Parkflächen, die nach den Normen des AETR zertifiziert sind, müssen die Kriterien eines der in den Tabellen 2 bis 5 beschriebenen Sicherheitsniveaus erfüllen.
- b) Sichere und gesicherte Parkflächen müssen gewährleisten, dass die unter den einzelnen Sicherheitsniveaus aufgeführten Ausrüstungen und Verfahren voll funktionsfähig sind.
- c) Die in dieser Verordnung festgelegten Normen lassen die nationalen Rechtsvorschriften über die Aufgaben unberührt, die von lizenziertem und geschultem internen oder externen Sicherheitspersonal wahrgenommen werden müssen. Das gesamte Sicherheitspersonal muss auch eine angemessene Schulung erhalten haben, wenn dies in den nationalen Rechtsvorschriften vorgeschrieben ist.
- d) Die Fristen für die Speicherung von Daten, die über Videoüberwachung (CCTV) erhoben werden, lassen geltende Rechtsvorschriften in diesem Bereich unberührt. Sie gelten für alle verbindlichen und freiwilligen Anforderungen im Rahmen der vorliegenden Normen.
- e) Die in den verschiedenen Sicherheitsniveaus angegebenen Beleuchtungsstärken (Lux) sind Durchschnittswerte.
- f) Unbeschadet der nationalen Rechtsvorschriften, in denen zusätzliche Schulungsanforderungen festgelegt sind, stellen die Betreiber sicherer und gesicherter Parkflächen sicher, dass ihr auf oder außerhalb von sicheren und gesicherten Parkflächen tätiges Personal sowie der Parkplatzmanager an einer Schulung zu den Normen des AETR für sichere und gesicherte Parkflächen teilnehmen. Neues Personal muss diese Schulung innerhalb von sechs Monaten nach Dienstantritt absolvieren. Die Schulung erstreckt sich auf folgende Themen:
- Schulung und Überwachung des Personals;
 - Management von Störungen;
 - Kontrolle und Überwachung;
 - Technologie.
- g) Auf sicheren und gesicherten Parkflächen muss vor Ort für die Nutzer angezeigt werden, wie sie eine Beschwerde bei der zuständigen Zertifizierungsstelle einreichen können.

Niveau ‚Bronze‘

NIVEAU ‚BRONZE‘	
Gelände	<p>— Das Gelände der sicheren und gesicherten Parkfläche muss durch eine visuelle Abschreckung gesichert werden. Die visuelle Abschreckung muss am Boden angebracht sein und anzeigen, dass es sich um das Gelände der sicheren und gesicherten Parkfläche handelt und dass nur Güterfahrzeuge und berechtigte Fahrzeuge auf der Parkfläche abgestellt werden dürfen.</p> <p>— Das Gelände der sicheren und gesicherten Parkfläche muss mit 15 Lux</p>

	<p>beleuchtet sein.</p> <p>— Jegliche Vegetation um das Gelände der sicheren und gesicherten Parkfläche muss beschnitten werden, um eine gute Sicht zu gewährleisten.</p>
Parkfläche	<p>— Eine geeignete Beschilderung muss anzeigen, dass nur Güterfahrzeuge und berechtigte Fahrzeuge auf der Parkfläche abgestellt werden dürfen.</p> <p>— Physische Kontrollen oder Kontrollen per Fernüberwachung müssen mindestens alle 24 Stunden durchgeführt werden.</p> <p>— Jegliche Vegetation auf der Parkfläche muss beschnitten werden, um eine gute Sicht zu gewährleisten.</p> <p>— Alle Fahr- und Fußgängerspuren auf der Parkfläche müssen mit 15 Lux beleuchtet sein.</p>
Einfahrt/Ausfahrt	<p>— Die Ein- und Ausfahrten der sicheren und gesicherten Parkfläche müssen mit 25 Lux beleuchtet sein.</p> <p>— An allen Ein- und Ausfahrten der sicheren und gesicherten Parkfläche müssen Videoüberwachungssysteme (CCTV) installiert werden, die eine gute Bildqualität liefern.</p> <p>— Das CCTV-System muss über eine kontinuierliche digitale Mindestaufzeichnung (5 Bilder pro Sekunde) verfügen oder auf Bewegungserkennung mit Vor- und Nachaufzeichnung und Kameras mit echter Tag-/Nacht-HD-Auflösung von 720 Pixel basieren.</p> <p>— Der Betreiber einer sicheren und gesicherten Parkfläche muss einmal wöchentlich eine CCTV-Routinekontrolle durchführen, von der eine Aufzeichnung eine Woche lang aufbewahrt werden muss. Der Betreiber einer sicheren und gesicherten Parkfläche muss mindestens alle 48 Stunden eine Funktionskontrolle des CCTV-Systems durchführen.</p> <p>— Die CCTV-Daten müssen 30 Tage lang aufbewahrt werden, es sei denn, die geltenden Rechtsvorschriften sehen eine kürzere Speicherfrist vor. In diesem Fall gilt die längste gesetzlich zulässige Speicherfrist.</p> <p>— Die sichere und gesicherte Parkfläche muss über eine CCTV-Garantie und eine Dienstgütevereinbarung verfügen oder eigene Wartungskapazitäten nachweisen. Die CCTV-Systeme auf der sicheren und gesicherten Parkfläche müssen stets von qualifizierten Technikern betrieben werden.</p>
Personalverfahren	<p>— Auf der Grundlage einer jährlichen Risikobewertung und unbeschadet nationaler Rechtsvorschriften, in denen zusätzliche Anforderungen festgelegt werden, muss ein Sicherheitsplan erstellt werden, der alle Aspekte von der Risikoprävention und -minderung bis zur Reaktion in Zusammenarbeit mit den Strafverfolgungsbehörden umfasst.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> —Der Betreiber der sicheren und gesicherten Parkfläche muss eine Person benennen, die bei Störungen für die Personalverfahren zuständig ist. Das Personal der sicheren und gesicherten Parkfläche muss jederzeit Zugang zu einem vollständigen Verzeichnis der örtlichen Strafverfolgungsbehörden haben. —Ein Verfahren muss für den Fall vorgesehen werden, dass nicht berechnigte Fahrzeuge auf einer sicheren und gesicherten Parkfläche abgestellt werden. Dieses Verfahren muss auf der sicheren und gesicherten Parkfläche deutlich sichtbar angezeigt werden. —Die Meldung von Störungen und Straftaten an das Personal und die Polizei muss dadurch erleichtert werden, dass auf der sicheren und gesicherten Parkfläche ein klares Verfahren angezeigt wird.
--	---

Niveau ‚Silber‘

NIVEAU ‚SILBER‘	
Gelände	<ul style="list-style-type: none"> —Das Gelände der sicheren und gesicherten Parkfläche muss mindestens durch eine physische Abschreckung gesichert sein, die die Durchfahrt behindert und den Zugang zu bzw. das Verlassen der sicheren und gesicherten Parkfläche nur über die festgelegten Ein- und Ausfahrten ermöglicht. Das Gelände der sicheren und gesicherten Parkfläche muss durch eine kontinuierliche Videoüberwachung und -aufzeichnung sowie eine visuelle Abschreckung gesichert werden. —Das CCTV-System muss über eine kontinuierliche digitale Mindestaufzeichnung (5 Bilder pro Sekunde) verfügen oder auf Bewegungserkennung mit Vor- und Nachaufzeichnung und Kameras mit echter Tag-/Nacht-HD-Auflösung von 720 Pixel basieren. —Der Betreiber einer sicheren und gesicherten Parkfläche muss alle 72 Stunden eine CCTV-Routinekontrolle durchführen, von der eine Aufzeichnung eine Woche lang aufbewahrt werden muss. —Der Betreiber einer sicheren und gesicherten Parkfläche muss mindestens alle 48 Stunden eine Funktionskontrolle des CCTV-Systems durchführen. —Die CCTV-Daten müssen 30 Tage lang aufbewahrt werden, es sei denn, die geltenden Rechtsvorschriften sehen eine kürzere Speicherfrist vor. In diesem Fall gilt die längste gesetzlich zulässige Speicherfrist. —Die sichere und gesicherte Parkfläche muss über eine CCTV-Garantie und eine Dienstgütevereinbarung verfügen oder eigene Wartungskapazitäten nachweisen. Die CCTV-Systeme auf der sicheren

	<p>und gesicherten Parkfläche müssen stets von qualifizierten Technikern betrieben werden.</p> <p>— Das Gelände der sicheren und gesicherten Parkfläche muss mit 20 Lux beleuchtet sein.</p> <p>— Jegliche Vegetation um das Gelände der sicheren und gesicherten Parkfläche muss beschnitten werden, um eine gute Sicht zu gewährleisten.</p>
Parkfläche	<p>— Eine geeignete Beschilderung muss anzeigen, dass nur Güterfahrzeuge und berechnigte Fahrzeuge auf der Parkfläche abgestellt werden dürfen.</p> <p>— Physische Kontrollen oder Kontrollen per Fernüberwachung müssen innerhalb eines 24-Stunden-Zeitraums mindestens zweimal und mindestens einmal am Tag und einmal während der Nacht durchgeführt werden.</p> <p>— Alle Fahr- und Fußgängerspuren auf der Parkfläche müssen mit 15 Lux beleuchtet sein.</p> <p>— Jegliche Vegetation auf der Parkfläche muss beschnitten werden, um eine gute Sicht zu gewährleisten.</p>
Einfahrt/Ausfahrt	<p>— Die Ein- und Ausfahrten der sicheren und gesicherten Parkfläche müssen mit 25 Lux beleuchtet und mit Absperrungen gesichert sein. Diese Absperrungen müssen mit einem Sprechfunksystem und einem Parkscheinsystem ausgestattet sein.</p> <p>— An allen Ein- und Ausfahrten der sicheren und gesicherten Parkfläche müssen Videoüberwachungssysteme (CCTV) installiert werden, die eine gute Bildqualität liefern. Die im Abschnitt ‚Gelände‘ für dieses Sicherheitsniveau aufgeführten Anforderungen an CCTV gelten auch für die Videoüberwachung an den Ein- und Ausfahrten.</p>
Personalverfahren	<p>— Auf der Grundlage einer jährlichen Risikobewertung und unbeschadet nationaler Rechtsvorschriften, in denen zusätzliche Anforderungen festgelegt werden, muss ein Sicherheitsplan erstellt werden, um zu prüfen, welchen besonderen Risiken die sichere und gesicherte Parkfläche aufgrund von Faktoren wie Standort, Art der Nutzer, Verkehrssicherheitsbedingungen, Kriminalitätsraten und allgemeinen Sicherheitserwägungen ausgesetzt ist.</p> <p>— Der Betreiber der sicheren und gesicherten Parkfläche muss eine Person benennen, die bei Störungen für die Personalverfahren zuständig ist. Das Personal der sicheren und gesicherten Parkfläche muss jederzeit Zugang zu einem vollständigen Verzeichnis der örtlichen Strafverfolgungsbehörden haben.</p> <p>— Ein Verfahren muss für den Fall vorgesehen werden, dass nicht berechnigte Fahrzeuge auf einer sicheren und gesicherten Parkfläche</p>

	<p>abgestellt werden. Dieses Verfahren muss auf der sicheren und gesicherten Parkfläche deutlich sichtbar angezeigt werden.</p> <p>—Die Meldung von Störungen und Straftaten an das Personal und die Polizei muss dadurch erleichtert werden, dass auf der sicheren und gesicherten Parkfläche ein klares Verfahren angezeigt wird.</p> <p>—Unterstützung für die Nutzer muss rund um die Uhr zur Verfügung stehen.</p>
--	---

Niveau ‚Gold‘

NIVEAU ‚GOLD‘	
Gelände	<p>—Das Gelände der sicheren und gesicherten Parkfläche muss durch eine physische Absperrung von mindestens 1,80 Metern Höhe gesichert sein. Zwischen der Absperrung und der Parkfläche muss sich ein freier Bereich von 1 Meter befinden.</p> <p>—Es müssen Maßnahmen getroffen werden, um die unbeabsichtigte Beschädigung der Absperrung zu verhindern.</p> <p>—Das Gelände der sicheren und gesicherten Parkfläche muss mit 25 Lux beleuchtet sein.</p> <p>—Das gesamte Gelände der sicheren und gesicherten Parkfläche muss kontinuierlich und lückenlos videoüberwacht werden.</p> <p>—Das CCTV-System muss über eine kontinuierliche Mindestaufzeichnung (5 Bilder pro Sekunde) verfügen oder auf Bewegungserkennung mit Vor- und Nachaufzeichnung und Kameras mit echter Tag-/Nacht-HD-Auflösung von 720 Pixel basieren.</p> <p>—Der Betreiber einer sicheren und gesicherten Parkfläche muss alle 48 Stunden eine CCTV-Routinekontrolle durchführen, von der eine Aufzeichnung eine Woche lang aufbewahrt werden muss.</p> <p>—Der Betreiber einer sicheren und gesicherten Parkfläche muss mindestens alle 24 Stunden eine Funktionskontrolle des CCTV-Systems durchführen.</p> <p>—Die CCTV-Daten müssen 30 Tage lang aufbewahrt werden, es sei denn, die geltenden nationalen Rechtsvorschriften sehen eine kürzere Speicherfrist vor. In diesem Fall gilt die längstmögliche gesetzlich zulässige Speicherfrist.</p> <p>—Die sichere und gesicherte Parkfläche muss über eine CCTV-Garantie oder eine Dienstgütevereinbarung mit mindestens einem Wartungsbesuch durch eine qualifizierte spezialisierte Organisation pro Jahr verfügen oder eigene Wartungskapazitäten nachweisen. Die CCTV-Systeme auf der sicheren und gesicherten Parkfläche müssen stets von</p>

	<p>qualifizierten Technikern betrieben werden.</p> <p>—Die CCTV- und Zugangsereignisse müssen über eine gemeinsame Notierungssoftware synchronisiert werden.</p> <p>—Bei Ausfall eines Netzwerks müssen alle CCTV- und Zugangsereignisse lokal gespeichert und hochgeladen werden, sobald die Verbindungen zum zentralen Registrierungsgerät wiederhergestellt sind.</p> <p>—Jegliche Vegetation um das Gelände der sicheren und gesicherten Parkfläche muss beschnitten werden, um eine gute Sicht zu gewährleisten.</p>
Parkfläche	<p>—Eine geeignete Beschilderung muss anzeigen, dass nur Güterfahrzeuge und berechtigte Fahrzeuge auf der Parkfläche abgestellt werden dürfen.</p> <p>—Physische Kontrollen oder Kontrollen per Fernüberwachung müssen innerhalb eines 24-Stunden-Zeitraums mindestens zweimal und mindestens einmal am Tag und einmal während der Nacht durchgeführt werden.</p> <p>—Die Fahrspuren der Parkfläche und die Fußgängerspuren müssen gekennzeichnet und mit 15 Lux beleuchtet sein.</p> <p>—Jegliche Vegetation auf der Parkfläche muss beschnitten werden, um eine gute Sicht zu gewährleisten.</p>
Einfahrt/Ausfahrt	<p>—Die Ein- und Ausfahrten der sicheren und gesicherten Parkfläche müssen mit 25 Lux beleuchtet und mit Absperrungen mit Unterkriech- und Überkletterschutz sowie Lichtsignalen gesichert sein.</p> <p>—An allen Ein- und Ausfahrten der sicheren und gesicherten Parkfläche müssen Videoüberwachungssysteme (CCTV) installiert werden, die eine gute Bildqualität liefern. Die Ein- und Ausfahrten müssen mit Technologie zur Kennzeichenerfassung ausgestattet sein. Aufzeichnungen über ein- und ausfahrende Fahrzeuge müssen gemäß den geltenden Rechtsvorschriften gespeichert werden.</p> <p>—Die Ein- und Ausfahrten der sicheren und gesicherten Parkfläche müssen durch Mechanismen zur Verhinderung und Erkennung des Eindringens gesichert werden, z. B. Drehkreuze für Fußgänger mit einer Höhe von mindestens 1,80 Metern. Eingänge von Dienstleistungsbereichen wie Toiletten, Restaurants und Läden müssen mit Drehsperren ausgestattet sein, wenn ein direkter Zugang zwischen der Parkfläche und diesen Dienstleistungsbereichen besteht.</p>
Personalverfahren	<p>—Auf der Grundlage einer jährlichen Risikobewertung und unbeschadet nationaler Rechtsvorschriften, in denen zusätzliche Anforderungen festgelegt werden, muss ein Sicherheitsplan erstellt werden, um zu prüfen, welchen besonderen Risiken die sichere und gesicherte Parkfläche aufgrund von Faktoren wie Standort, Art der Kunden,</p>

	<p>Verkehrssicherheitsbedingungen, Kriminalitätsraten und allgemeinen Sicherheitserwägungen ausgesetzt ist.</p> <p>—Auf der Grundlage einer jährlichen Risikobewertung und unbeschadet nationaler Rechtsvorschriften, in denen zusätzliche Anforderungen festgelegt werden, muss ein Notfallplan erstellt werden. Er muss detaillierte Maßnahmen zur Reaktion auf Störungen und zur Aufrechterhaltung kritischer Tätigkeiten während einer Störung enthalten. Die Verwaltung der sicheren und gesicherten Parkfläche muss die Durchführung dieser Maßnahmen nachweisen können.</p> <p>—Ein Verfahren muss für den Fall vorgesehen werden, dass nicht berechnigte Fahrzeuge auf einer sicheren und gesicherten Parkfläche abgestellt werden. Dieses Verfahren muss auf der sicheren und gesicherten Parkfläche deutlich sichtbar angezeigt werden.</p> <p>—Unterstützung für die Nutzer muss rund um die Uhr zur Verfügung stehen.</p> <p>—Die Meldung von Störungen und Straftaten an das Personal und die Polizei muss dadurch erleichtert werden, dass auf der sicheren und gesicherten Parkfläche ein klares Verfahren angezeigt wird.</p> <p>—Eine für die Personalverfahren zuständige Person muss benannt werden.</p> <p>—Das Parkflächenverwaltungssystem muss für die DATEX-II-Datenübertragung vorbereitet werden.</p>
--	---

Niveau ‚Platin‘

NIVEAU ‚PLATIN‘	
Gelände	<p>—Das Gelände der sicheren und gesicherten Parkfläche muss durch eine durchgehende Absperrung von mindestens 1,80 Metern Höhe mit Vorrichtungen zur Verhinderung des Überkletterns gesichert werden. Zwischen der Absperrung und der Parkfläche muss sich ein freier Bereich von 1 Meter befinden.</p> <p>—Es müssen Maßnahmen getroffen werden, um die absichtliche und die unbeabsichtigte Beschädigung der Absperrung zu verhindern.</p> <p>—Das Gelände der sicheren und gesicherten Parkfläche muss mit 25 Lux beleuchtet sein.</p> <p>—Das gesamte Gelände der sicheren und gesicherten Parkfläche muss kontinuierlich und lückenlos videoüberwacht werden.</p> <p>—Das CCTV-System muss über eine kontinuierliche digitale Mindestaufzeichnung (5 Bilder pro Sekunde) verfügen oder auf Bewegungserkennung mit Vor- und Nachaufzeichnung und Kameras mit echter Tag-/Nacht-HD-Auflösung von 720 Pixel basieren.</p> <p>—Der Betreiber einer sicheren und gesicherten Parkfläche muss alle 48</p>

	<p>Stunden eine CCTV-Routinekontrolle durchführen, von der eine Aufzeichnung eine Woche lang aufbewahrt werden muss.</p> <p>— Der Betreiber einer sicheren und gesicherten Parkfläche muss mindestens alle 24 Stunden eine Funktionskontrolle des CCTV-Systems durchführen.</p> <p>— Die CCTV-Daten müssen 30 Tage lang aufbewahrt werden, es sei denn, die geltenden Rechtsvorschriften sehen eine kürzere Speicherfrist vor. In diesem Fall gilt die längstmögliche gesetzlich zulässige Speicherfrist.</p> <p>— Die sichere und gesicherte Parkfläche muss über eine CCTV-Garantie oder eine Dienstgütevereinbarung mit mindestens zwei Wartungsterminen durch eine qualifizierte spezialisierte Organisation pro Jahr verfügen oder eigene Wartungskapazitäten nachweisen. Die CCTV-Systeme auf der sicheren und gesicherten Parkfläche müssen stets von qualifizierten Technikern betrieben werden.</p> <p>— Die CCTV- und Zugangsereignisse müssen über eine gemeinsame Notierungssoftware synchronisiert werden.</p> <p>— Die CCTV-Sicherheitsereignisse auf der Parkfläche müssen von Personal mit webbasierten Clients überprüft werden. Bei Ausfall eines Netzwerks müssen alle CCTV- und Zugangsereignisse lokal gespeichert und hochgeladen werden, sobald die Verbindungen zum zentralen Registrierungsgerät wiederhergestellt sind.</p> <p>— Videoüberwachungsbilder müssen rund um die Uhr von einer externen Überwachungs- und Alarmempfangszentrale fernüberwacht werden, es sei denn, Sicherheitspersonal befindet sich vor Ort.</p> <p>— Das CCTV-System muss bei Eindringen und Überklettern Alarm auslösen und zwar durch Audio- oder Lichtsignale auf dem Parkplatz sowie in Überwachungs- und Alarmempfangszentralen.</p> <p>— Jegliche Vegetation um das Gelände der sicheren und gesicherten Parkfläche muss beschnitten werden, um eine gute Sicht zu gewährleisten.</p>
Parkfläche	<p>— Eine geeignete Beschilderung muss anzeigen, dass nur Güterfahrzeuge und berechtigte Fahrzeuge auf der Parkfläche abgestellt werden dürfen.</p> <p>— Die Fahrspuren der Parkfläche und die Fußgängerspuren müssen gekennzeichnet und mit 15 Lux beleuchtet sein.</p> <p>— Jegliche Vegetation auf der Parkfläche muss beschnitten werden, um eine gute Sicht zu gewährleisten.</p> <p>— Rund um die Uhr muss Personal anwesend sein oder der Standort videoüberwacht werden.</p> <p>— Die im Abschnitt ‚Gelände‘ für dieses Sicherheitsniveau aufgeführten</p>

	Anforderungen an CCTV gelten auch für die Videoüberwachung auf der Parkfläche.
Einfahrt/Ausfahrt	<p>—Die Ein- und Ausfahrten der sicheren und gesicherten Parkfläche müssen mit 25 Lux beleuchtet und mit Toren mit Unterkriech- und Überkletterschutz oder Absperrungen mit Unterkriech- und Überkletterschutz, ergänzt durch Poller, gesichert sein.</p> <p>—An allen Ein- und Ausfahrten der sicheren und gesicherten Parkfläche müssen Videoüberwachungssysteme (CCTV) installiert werden, die eine gute Bildqualität liefern. Ein- und Ausfahrten sowie Fußgängerein- und -ausgänge müssen in Echtzeit überwacht werden.</p> <p>—Die im Abschnitt ‚Gelände‘ für dieses Sicherheitsniveau aufgeführten Anforderungen an CCTV gelten auch für die Videoüberwachung an den Ein- und Ausfahrten.</p> <p>—Die Ein- und Ausfahrten der sicheren und gesicherten Parkfläche müssen durch Mechanismen zur Verhinderung und Erkennung des Eindringens gesichert werden, z. B. Drehkreuze für Fußgänger mit einer Höhe von mindestens 1,80 Metern. Eingänge von Dienstleistungsbereichen wie Toiletten, Restaurants und Läden müssen mit Drehsperren ausgestattet sein, wenn ein direkter Zugang zwischen der Parkfläche und diesen Dienstleistungsbereichen besteht.</p> <p>—Die Ein- und Ausfahrten der sicheren und gesicherten Parkfläche müssen mit Technologie zur Kennzeichenerfassung ausgestattet sein. Beim Verlassen der sicheren und gesicherten Parkfläche muss das Sicherheitspersonal prüfen, ob das Kennzeichen mit der Kennung des Ein- und Ausfahrtsystems (z. B. Parkscheine, RFID-Lesegeräte oder QR-Codes) übereinstimmt. Aufzeichnungen über ein- und ausfahrende Fahrzeuge müssen gemäß den geltenden Rechtsvorschriften gespeichert werden.</p> <p>—Die Ein- und Ausfahrten der sicheren und gesicherten Parkfläche müssen durch ein zweistufiges Überprüfungssystem gesichert werden, das die Kontrolle des Kennzeichens und ein zusätzliches, von der sicheren und gesicherten Parkfläche gewähltes Verfahren umfasst, das die Identifizierung und Überprüfung der Fahrer, der Begleitpersonen eines Fahrers und jeder anderen befugten Person bei der Einfahrt in die Parkfläche ermöglicht.</p> <p>—Etwaige Torhäuser müssen einem Angriff von außen standhalten können und u. a. über einen Schließmechanismus für seine Türen verfügen.</p>
Personalverfahren	<p>—Auf der Grundlage einer jährlichen Risikobewertung und unbeschadet nationaler Rechtsvorschriften, in denen zusätzliche Anforderungen festgelegt werden, muss ein Sicherheitsplan erstellt werden, um zu prüfen, welchen besonderen Risiken die sichere und gesicherte</p>

	<p>Parkfläche aufgrund von Faktoren wie Standort, Art der Kunden, Verkehrssicherheitsbedingungen, Kriminalitätsraten und allgemeinen Sicherheitserwägungen ausgesetzt ist.</p> <p>—Auf der Grundlage einer jährlichen Risikobewertung und unbeschadet nationaler Rechtsvorschriften, in denen zusätzliche Anforderungen festgelegt werden, muss ein Notfallplan erstellt werden. Er muss detaillierte Maßnahmen zur Reaktion auf Störungen und zur Aufrechterhaltung kritischer Tätigkeiten während einer Störung enthalten. Die Verwaltung der sicheren und gesicherten Parkfläche muss die Durchführung dieser Maßnahmen nachweisen können.</p> <p>—Ein Verfahren muss für den Fall vorgesehen werden, dass nicht berechtigte Fahrzeuge auf einer sicheren und gesicherten Parkfläche abgestellt werden. Dieses Verfahren muss auf der sicheren und gesicherten Parkfläche deutlich sichtbar angezeigt werden.</p> <p>—Unterstützung für die Nutzer muss rund um die Uhr zur Verfügung stehen.</p> <p>—Die Meldung von Störungen und Straftaten an das Sicherheitspersonal und die Polizei muss dadurch erleichtert werden, dass auf der sicheren und gesicherten Parkfläche ein klares Verfahren angezeigt wird.</p> <p>—Eine für die Personalverfahren zuständige Person muss benannt werden.</p> <p>—Ein technisches Benutzerhandbuch muss verwendet werden.</p> <p>—Verfahren für das Verhalten im Alarmfall müssen vorgesehen werden.</p> <p>—Das Parkflächenverwaltungssystem muss für die DATEX-II-Datenübertragung vorbereitet werden.</p> <p>—Eine sichere Vorreservierung über Telefon, Kontaktformulare, E-Mails, Apps oder Buchungsplattformen muss möglich sein. Wenn die Vorreservierung über Apps oder ähnliche Buchungssysteme angeboten wird, muss die Datenübertragung in Echtzeit erfolgen.</p>
--	--

Abschnitt C – Zertifizierungsnormen und -verfahren

Zertifizierungsstellen und Schulung von Auditoren

1. Nur Zertifizierungsstellen und Auditoren, die die Anforderungen dieses Abschnitts erfüllen, sind berechtigt, die Zertifizierung sicherer und gesicherter Parkflächen gemäß Artikel 8b Absatz 1 des AETR durchzuführen.
2. Zertifizierungsstellen, deren

- Auditoren Audits zur Zertifizierung sicherer und gesicherter Parkflächen gemäß den Normen in den Abschnitten A und B durchführen, müssen über eine Gruppenakkreditierung gemäß ISO 17021 verfügen.
3. Auditoren, die Zertifizierungsaudits durchführen, um sichere und gesicherte Parkflächen nach den in den Abschnitten A und B festgelegten Normen zu zertifizieren, müssen in einem Vertragsverhältnis mit der Zertifizierungsstelle stehen.
4. Gemäß ISO 17021 müssen die Zertifizierungsstellen sicherstellen, dass die Auditoren, die Audits durchführen, um sichere und gesicherte Parkflächen zu zertifizieren, angemessen geschult sind.
5. Die Auditoren von Zertifizierungsstellen müssen eine Auditorenschulung zu der neuesten Fassung der in den Abschnitten A und B aufgeführten Normen, die einen theoretischen und einen praktischen Teil umfasst, erfolgreich absolviert haben.
6. Die Auditoren von Zertifizierungsstellen müssen über gute Kenntnisse einer der Arbeitssprachen der UNECE sowie über Kenntnisse der jeweiligen Landessprache der Vertragspartei verfügen, in der sie das Audit durchführen.
- (i) *Verfahren für Zertifizierungsaudits, unangekündigte Audits und den Widerruf des Zertifikats für die sichere und gesicherte Parkfläche*

1. Zertifizierungsaudits sicherer und gesicherter Parkflächen müssen physisch stattfinden. Parkflächenbetreiber, die eine Parkfläche gemäß den in den Abschnitten A und B aufgeführten Normen des AETR zertifizieren lassen wollen, müssen bei einer Zertifizierungsstelle die Durchführung eines Zertifizierungsaudits an ihrem Standort beantragen.
2. Betreiber sicherer und gesicherter Parkflächen, die die Zertifizierung erneuern möchten, müssen drei Monate vor Ablauf der Gültigkeitsdauer des Zertifikats bei der Zertifizierungsstelle ihrer Wahl ein erneutes Audit beantragen. Die Durchführung des erneuten Zertifizierungsaudits und die Mitteilung der Ergebnisse an den Parkplatzbetreiber müssen vor Ablauf der Gültigkeit des aktuellen Zertifikats erfolgen.
3. Ist die Zertifizierungsstelle aufgrund außergewöhnlicher Umstände, die weder von der Zertifizierungsstelle noch vom Betreiber der sicheren und gesicherten Parkfläche vorhergesehen werden konnten, nicht in der Lage, das beantragte erneute Zertifizierungsaudit durchzuführen, so kann die Zertifizierungsstelle beschließen, die Gültigkeit des aktuellen Zertifikats um bis zu sechs Monate zu verlängern. Eine solche Verlängerung kann nur einmal erfolgen.
4. Während der Gültigkeitsdauer des Zertifikats für die sichere und gesicherte Parkfläche führt die zuständige Zertifizierungsstelle mindestens ein unangekündigtes Audit der in Abschnitt A und B festgelegten Normen durch.
5. Die Zertifizierungsstelle unterrichtet den Betreiber der sicheren und gesicherten Parkfläche unverzüglich über die Ergebnisse der erneuten Zertifizierungsaudits und der unangekündigten Audits.
6. Stellt die Zertifizierungsstelle nach einem erneuten Zertifizierungsaudit oder einem unangekündigten Audit fest, dass die sichere und gesicherte Parkfläche eine oder mehrere Anforderungen des Zertifikats nicht mehr erfüllt, so teilt sie dem Betreiber die Einzelheiten der festgestellten Mängel mit und schlägt

Abhilfemaßnahmen vor. Die Zertifizierungsstelle gestattet dem Betreiber, diese Mängel innerhalb einer vom Auditor unter Berücksichtigung der Schwere des festgestellten Verstoßes festgesetzten Frist zu beheben. Der Betreiber unterrichtet die Zertifizierungsstelle über die zur Behebung dieser Mängel ergriffenen Maßnahmen und legt alle erforderlichen Einzelheiten vor Ablauf der Frist vor.

7. Die Zertifizierungsstelle nimmt die Bewertung der vom Betreiber ergriffenen Abhilfemaßnahmen innerhalb von vier Wochen vor. Stellt sie fest, dass die sichere und gesicherte Parkfläche alle in den Abschnitten A und B festgelegten Mindestdienstleistungsanforderungen und alle vom Zertifikat erfassten Sicherheitsanforderungen erfüllt, so wird ein neues Auditzertifikat für das beantragte Niveau ausgestellt. Im Falle eines unangekündigten Audits gilt dasselbe Auditzertifikat bis zum Ablauf seiner Gültigkeitsdauer.
8. Stellt die Zertifizierungsstelle fest, dass die sichere und gesicherte Parkfläche alle in den Abschnitten A und B festgelegten Mindestdienstleistungsanforderungen und die Sicherheitsanforderungen eines anderen Niveaus als des vom bestehenden Zertifikat erfassten erfüllt, so muss ein neues Auditzertifikat für das entsprechende Sicherheitsniveau ausgestellt werden. Im Falle eines unangekündigten Audits wird ein neues Auditzertifikat über das entsprechende Sicherheitsniveau ausgestellt, das dasselbe Ablaufdatum wie das ersetzte Auditzertifikat hat.
9. Stellt die Zertifizierungsstelle nach einem erneuten Zertifizierungsaudit oder einem unangekündigten Audit und der Bewertung etwaiger nachfolgender Abhilfemaßnahmen fest, dass die sichere und gesicherte Parkfläche nicht die Mindestdienstleistungsanforderungen erfüllt bzw. eine oder mehrere Sicherheitsanforderungen des bestehenden Zertifikats nicht erfüllt, so widerruft die Zertifizierungsstelle das Zertifikat. Die Zertifizierungsstelle unterrichtet unverzüglich den Betreiber, der dafür verantwortlich ist, jeden Verweis auf die Normen des AETR für sichere und gesicherte

Parkflächen an seinem Standort zu entfernen.

10. Der Betreiber der sicheren und gesicherten Parkfläche hat die Möglichkeit, gemäß der ISO-Norm 17021 bei der Zertifizierungsstelle, die das Audit durchgeführt hat, Widerspruch einzulegen, wenn er mit dem Ergebnis des Audits nicht einverstanden ist. Nach Prüfung des Widerspruchs kann die Zertifizierungsstelle beschließen, das Auditzertifikat nicht zu widerrufen oder ein neues Auditzertifikat für ein anderes Sicherheitsniveau auszustellen.

Anforderungen, die die Zertifizierungsstellen nach dem Audit erfüllen müssen, und Bereitstellung von Informationen

1. Nach dem erfolgreichen Zertifizierungsaudit oder erneuten Zertifizierungsaudit stellt die Zertifizierungsstelle dem Betreiber der Parkfläche das Auditzertifikat unverzüglich aus und übermittelt dem Betreiber der zertifizierten sicheren und gesicherten Parkfläche und den zuständigen Behörden der Vertragspartei, in der er seinen Sitz hat, unverzüglich eine Kopie. Ferner unterrichtet sie die zuständigen Behörden dieser Vertragspartei, wenn Auditzertifikate widerrufen wurden oder wenn sich das Sicherheitsniveau sicherer und gesicherter Parkflächen nach einem Audit geändert hat. Das Auditzertifikat hat eine Gültigkeitsdauer von drei Jahren.
2. Die Zertifizierungsstellen richten einen Online-Beschwerdemechanismus für die Nutzer sicherer und gesicherter Parkflächen ein.“