2025/1115
2.6.2025

RÅDETS AFGØRELSE (EU) 2025/1115

af 12. maj 2025

om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne i ekspertgruppen vedrørende den europæiske overenskomst om arbejde, der udføres af det kørende personale i international vejtransport (AETR), og i Arbejdsgruppen vedrørende Vejtransport under De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa til et forslag om tilpasning af AETR til de vigtigste nylige ændringer af forordning (EF) nr. 561/2006

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 91 sammenholdt med artikel 218, stk. 9,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Den europæiske overenskomst om arbejde, der udføres af det kørende personale i international vejtransport (AETR) ([1]), trådte i kraft den 5. januar 1976. I sin dom af 31. marts 1971 i sag 22/70 fastslog Den Europæiske Unions Domstol, at Unionen har enekompetence på det område, der er omfattet af AETR ([2]).

(2) I henhold til artikel 2, stk. 3, andet afsnit, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 ([3]) bør AETR-bestemmelserne bringes i overensstemmelse med bestemmelserne i nævnte forordning. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1054 ([4]) og (EU) 2024/1258 ([5]) ændrede forordning (EF) nr. 561/2006. Desuden supplerede Kommissionens delegerede forordning (EU) 2022/1012 ([6]) artikel 8a, stk. 2, i forordning (EF) nr. 561/2006, som er en af de bestemmelser, der er indført ved forordning (EU) 2020/1054. Unionen bør derfor foreslå, at AETR ændres med henblik på at afspejle de ændringer, der er indført ved forordning (EU) 2020/1054 og (EU) 2024/1258, og suppleres ved delegeret forordning (EU) 2022/1012. Disse ændringer omfatter de nye bestemmelser vedrørende AETR's anvendelsesområde, de betingelser, hvorpå det er muligt at tage på hinanden følgende reducerede ugentlige hviletider, et forbud mod at tilbringe den regulære ugentlige hviletid i førerhuset, de regler, i henhold til hvilke føreren skal vende tilbage til arbejdsgiverens etableringssted eller til førerens bopæl, de betingelser, hvorpå det er muligt at tilbringe hvileperioder om bord på en færge eller et tog, andre mulige undtagelser for førere, der udfører lejlighedsvis kørsel med personer, og princippet om og specifikationerne for sikrede parkeringsområder.

(3) I henhold til artikel 21 i AETR kan alle kontraherende parter forelægge forslag om ændring af AETR for De Forenede Nationers generalsekretær. Før forslagene forelægges De Forenede Nationers generalsekretær, fremlægges, behandles og vedtages de generelt først i Arbejdsgruppen vedrørende Vejtransport (SC.1) under De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (UNECE). UNECE har nedsat en AETR-ekspertgruppe inden for rammerne af AETR. Denne AETR-ekspertgruppe er et organ, der er bemyndiget til at udarbejde og forelægge forslag om ændring af AETR til UNECE's Arbejdsgruppe vedrørende Vejtransport. Unionen bør på grundlag af denne afgørelse foreslå, at AETR-ekspertgruppen på sit planlagte 38. møde i juni 2025 og efterfølgende møder og UNECE's Arbejdsgruppe

([1]) EFT L 95 af 8.4.1978, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/1977/2829/oj.
([2]) Domstolens dom af 31. marts 1971, *Kommissionen* mod *Rådet* (AETR), 22/70, ECLI:EU:C:1971:32, præmis 30 og 31.
([3]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 (EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).
([4]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1054 af 15. juli 2020 om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006, for så vidt angår minimumskravene for maksimal daglig og ugentlig køretid, minimumspauser samt daglig og ugentlig hviletid, og forordning (EU) nr. 165/2014, for så vidt angår lokalisering ved hjælp af takografer (EUT L 249 af 31.7.2020, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1054/oj).
([5]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2024/1258 af 24. april 2024 om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006 for så vidt angår minimumskravene for minimumspauser og daglig og ugentlig hviletid i sektoren for lejlighedsvis persontransport og for så vidt angår medlemsstaternes beføjelser til at pålægge sanktioner for overtrædelser af forordning (EU) nr. 165/2014 begået i en anden medlemsstat eller i et tredjeland (EUT L, 2024/1258, 2.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1258/oj).
([6]) Kommissionens delegerede forordning (EU) 2022/1012 af 7. april 2022 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 for så vidt angår fastsættelse af standarder for sikrede parkeringsområders service- og sikkerhedsniveau og for procedurerne for deres certificering (EUT L 170 af 28.6.2022, s. 27, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2022/1012/oj).

vedrørende Vejtransport på sit planlagte 120. møde i oktober 2025 og efterfølgende møder drøfter ændringer af AETR vedrørende de forbedringer af arbejdsvilkårene for førere, der udfører international vejtransport, som stammer fra de nylige ændringer af forordning (EF) nr. 561/2006, der er indført ved forordning (EU) 2020/1054 og (EU) 2024/1258 og delegeret forordning (EU) 2022/1012.

(4) Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne i AETR-ekspertgruppen og i Arbejdsgruppen vedrørende Vejtransport, bør fastlægges, da ændringerne af AETR vil være bindende i henhold til folkeretten i overensstemmelse med artikel 21, stk. 6, i AETR.

(5) Medlemsstaterne bør ikke modsætte sig en meddelelse fra De Forenede Nationers generalsekretær i henhold til artikel 21, stk. 1, i AETR om foreslåede ændringer, som findes i tillægget til denne afgørelse. Hvis en meddelelse fra De Forenede Nationers generalsekretær ikke er begrænset til foreslåede ændringer, som findes i tillægget til denne afgørelse, bør medlemsstaterne ikke modsætte sig de foreslåede ændringer, som findes i tillægget til denne afgørelse.

(6) Unionens holdning i AETR-ekspertgruppen skal udtrykkes af Kommissionen, og Unionens holdning i Arbejdsgruppen vedrørende Vejtransport skal udtrykkes af medlemsstaterne, som handler i fællesskab i Unionens interesse —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på det 38. møde og ved senere møder i ekspertgruppen vedrørende den europæiske overenskomst om arbejde, der udføres af det kørende personale i international vejtransport (AETR), og under det 120. møde og ved senere møder i Arbejdsgruppen vedrørende Vejtransport (SC.1) under De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (UNECE) hvad angår et forslag om at tilpasse AETR til de seneste ændringer af forordning (EF) nr. 561/2006, som blev indført ved forordning (EU) 2020/1054 og (EU) 2024/1258 og ved delegeret forordning (EU) 2022/1012, er angivet i tillægget til denne afgørelse.

Der kan aftales formelle og mindre ændringer af den i stk. 1 omhandlede holdning, uden at Rådet træffer yderligere afgørelse.

Artikel 2

Den holdning, der er omhandlet i artikel 1, udtrykkes i AETR-ekspertgruppen af Kommissionen og i UNECE's arbejdsgruppe vedrørende Vejtransport af medlemsstaterne, som handler i fællesskab i Unionens interesse.

Artikel 3

Hvis en foreslået ændring, som findes i tillægget til denne afgørelse, er blevet godkendt af UNECE's Arbejdsgruppe vedrørende Vejtransport, forelægger medlemsstaterne, som handler i fællesskab i Unionens interesse, den for De Forenede Nationers generalsekretær i overensstemmelse med artikel 21, stk. 1, i AETR.

Medlemsstaterne modsætter sig ikke en meddelelse fra De Forenede Nationers generalsekretær i henhold til artikel 21, stk. 1, i AETR om foreslåede ændringer, som findes i tillægget til denne afgørelse.

Artikel 4

Denne afgørelse er rettet til Kommissionen og til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 12. maj 2025.

På Rådets vegne

B. NOWACKA

Formand

BILAG

(1) En ny definition ia) tilføjes i artikel 1 i AETR:

»ia) »lejlighedsvis kørsel« kørsel med personer, der ikke er omfattet af definitionen af rutekørsel, herunder speciel rutekørsel, og hvis vigtigste kendetegn er, at der sker befordring af grupper af personer, som er dannet på initiativ af kunden eller af transportvirksomheden selv. Lejlighedsvis kørsel finder sted i henhold til et kørselsblad, der skal udfyldes af transportvirksomheden før hver kørsel, og som mindst skal indeholde oplysninger om kørslens type, hovedruten og de(n) involverede transportvirksomhed(er)«.

(2) Artikel 2, stk. 2, litra a), i AETR affattes således:

»a) køretøjer, der benyttes til godstransport, såfremt køretøjets tilladte totalmasse inklusive eventuelle påhængsvogne eller sættevogne ikke overstiger 2,5 ton«.

(3) Et nyt litra l) tilføjes i artikel 2, stk. 2, i AETR:

»l) køretøjer eller kombinationer af køretøjer med en største tilladt totalmasse på ikke over 7,5 ton, der benyttes til:

i) transport af materiel, udstyr eller maskiner, som føreren benytter til udøvelse af sit erhverv, eller

ii) levering af varer, der er fremstillet ved håndværksmæssig fremgangsmåde,

inden for en radius af 100 km fra virksomhedens hjemsted, og på den betingelse, at kørslen af køretøjet ikke er førerens hovedaktivitet, og at transporten ikke udføres mod vederlag.«

(4) Følgende afsnit tilføjes i artikel 7, stk. 2, i AETR:

»For førere, som udfører lejlighedsvis kørsel, kan den i stk. 1 omtalte pause også erstattes af to pauser på mindst 15 minutter hver fordelt over den i stk. 1 omtalte kørselsperiode på en sådan måde, at stk. 1 overholdes.

En fører, der deltager i flermandsbetjening, kan tage en pause på 45 minutter i et køretøj, som køres af en anden fører, forudsat at den fører, der tager pausen, ikke assisterer den fører, der fører køretøjet.«

(5) Følgende stykke tilføjes efter artikel 8, stk. 2, i AETR:

»2a. Forudsat at trafiksikkerheden og førerens arbejdsvilkår ikke bringes i fare derved, kan en fører, som udfører en enkeltstående lejlighedsvis kørsel med personer af en varighed på mindst seks på hinanden følgende 24-timersperioder, fravige stk. 2, første afsnit, ved at tage den daglige hviletid én gang inden for højst 25 timer efter afslutningen af den foregående daglige eller ugentlige hviletid, såfremt den samlede akkumulerede køretid for den pågældende dag ikke har oversteget syv timer. Under de samme betingelser kan denne undtagelse benyttes to gange i løbet af en enkeltstående lejlighedsvis kørsel med personer af en varighed på mindst otte på hinanden følgende 24-timersperioder. Anvendelse af denne undtagelse berører ikke den maksimale arbejdstid i henhold til gældende ret.«

(6) Følgende afsnit indsættes i slutningen af artikel 8, stk. 6, litra a), i AETR:

»Uanset første afsnit kan en fører, der udfører international godstransport, afholde to på hinanden følgende reducerede ugentlige hviletider uden for den kontraherende part, hvor arbejdsgiveren er etableret, forudsat at føreren i fire på hinanden følgende uger afholder mindst fire ugentlige hviletider, hvoraf mindst to skal være regulære ugentlige hviletider.

I dette stykke anses en fører for at udføre international transport, hvis føreren begynder to på hinanden følgende reducerede ugentlige hviletider uden for den kontraherende part, hvor arbejdsgiveren er etableret, og førerens bopælsland.«

(7) Artikel 8, stk. 6, litra b), i AETR affattes således:

»b) Uanset stk. 6, litra a), kan en fører, som udfører enkeltstående lejlighedsvis kørsel, udskyde den ugentlige hviletid med op til 12 på hinanden følgende 24-timersperioder efter en forudgående regulær ugentlig hviletid, forudsat at:

— føreren efter anvendelse af undtagelsen tager:

— enten to regulære ugentlige hviletidsperioder eller

— en regulær ugentlig hviletid og en reduceret ugentlig hviletid på mindst 24 timer. Reduktionen skal imidlertid kompenseres med en tilsvarende hviletidsperiode, der tages samlet inden afslutningen af den tredje uge efter slutningen af undtagelsesperioden

— køretøjet, fire år efter at registreringslandet har indført den digitale takograf, udstyres med et kontrolapparat i overensstemmelse med kravene i tillæg 1B til bilaget, og

— hvis kørsel finder sted i perioden mellem kl. 22.00 og 6.00, køretøjet er flermandsbetjent, eller køretiden, jf. artikel 7, reduceres til tre timer.«

(8) Artikel 8, stk. 8, i AETR affattes således:

»8. De regulære ugentlige hviletider og eventuelle ugentlige hviletider på mere end 45 timer, der afholdes som kompensation for tidligere reducerede ugentlige hviletider, må ikke afholdes i et køretøj. De skal afholdes i egnet og kønsvenlig indkvartering med passende sovefaciliteter og sanitære forhold.

Alle omkostninger ved indkvartering uden for køretøjet dækkes af arbejdsgiveren.«

(9) Et nyt stk. 8a tilføjes efter artikel 8, stk. 8, i AETR:

»8a. Transportvirksomheder tilrettelægger førerens arbejde, således at føreren kan vende tilbage til arbejdsgiverens virksomhed, hvor føreren sædvanligvis er baseret, og hvor førerens regulære ugentlige hviletid begynder, i den kontraherende part, hvor arbejdsgiveren er etableret, eller tilbage til førerens bopæl med henblik på at afholde mindst én regulær ugentlig hviletid eller en ugentlig hviletid på mere end 45 timer, der tages som kompensation for reduceret ugentligt hviletid, inden for hver periode på fire på hinanden følgende uger.

Hvis føreren har afholdt to på hinanden følgende reducerede ugentlige hviletider i overensstemmelse med stk. 6, litra a), tilrettelægger transportvirksomheden imidlertid førerens arbejde således, at føreren kan vende tilbage inden begyndelsen af den regulære ugentlige hviletid på mere end 45 timer, der afholdes som kompensation.

Virksomheden dokumenterer, hvordan den opfylder denne forpligtelse, og opbevarer dokumentationen i sine lokaler med henblik på at forelægge den efter anmodning fra kontrolmyndigheder.«

(10) Artikel 8a, stk. 1 og 2, i AETR affattes således:

»1. Uanset artikel 8 må en regulær daglig hviletid eller en reduceret ugentlig hviletid, som afholdes, mens føreren ledsager et køretøj om bord på færge eller tog, højst afbrydes to gange af andre aktiviteter i sammenlagt højst én time. I denne regulære daglige hviletid eller reducerede ugentlige hviletid skal føreren have adgang til en sovekabine, køje eller liggeplads, der er til dennes rådighed.

For så vidt angår regulære ugentlige hviletider gælder denne undtagelse kun for færge- og togrejser, hvor:

a) rejsen efter planen varer otte timer eller længere, og

b) føreren har adgang til en sovekabine på færgen eller i toget.

2. Enhver tid, som føreren bruger på at rejse til eller fra et køretøj, der er omfattet af denne overenskomst, og som ikke befinder sig ved førerens bopæl eller ved arbejdsgiverens virksomhed, hvor føreren normalt er baseret, beregnes ikke som pause eller hvil, medmindre føreren befinder sig på en færge eller i et tog med adgang til en sovekabine, køje eller liggeplads.«

(11) Følgende tilføjes som ny artikel 8b:

»*Artikel 8b*

Sikrede parkeringsområder

1. På grundlag af oplysninger fra de kontraherende parter sikrer UNECE's sekretariat, at oplysninger om sikrede parkeringsområder er let tilgængelige for førere, som udfører godstransport og personbefordring ad landevej. UNECE's sekretariat offentliggør en liste over parkeringsområder, der er certificeret, for at give førere adgang til passende:

— afsløring og forebyggelse af indtrængen

— belysning og synlighed

— kontaktpunkter og procedurer i nødsituationer

— kønsvenlige sanitære faciliteter

— muligheder for køb af mad og drikke

— kommunikationsforbindelser

— energiforsyning.

Listen over sådanne parkeringsområder skal være tilgængelig på et enkelt officielt websted og skal regelmæssigt ajourføres.

2. Standarder, der giver yderligere oplysninger om tjeneste- og sikkerhedsniveauet for de områder, som er anført i stk. 1, og vedrørende procedurer for certificering af parkeringsområder er fastsat i tillæg 5.

3. Tillæg 5 kan ændres af et flertal blandt de kontraherende parter, der er til stede og afgiver stemme i UNECE's Arbejdsgruppe vedrørende Vejtransport.

4. De kontraherende parter skal tilskynde til udvikling af parkeringsområder til erhvervstrafikanter.«

(12) Artikel 9 i AETR affattes således:

»1. Hvis det ikke bringer færdselssikkerheden i fare, kan føreren for at nå frem til en egnet holdeplads fravige bestemmelser i denne overenskomst i det omfang, hvor det er nødvendigt af hensyn til sikkerheden for personer eller for køretøjet eller dets last. Føreren skal på diagramarket eller på en udskrift fra kontrolapparatet eller på arbejdstidsplanen senest ved ankomsten til en egnet holdeplads angive arten af og grunden til, at vedkommende har fraveget bestemmelserne.

2. Forudsat at færdselssikkerheden ikke dermed bringes i fare, kan føreren under ekstraordinære omstændigheder også fravige artikel 6, stk. 1 og 2, og artikel 8, stk. 2, ved at overskride den daglige og ugentlige køretid med op til én time for at nå frem til arbejdsgiverens virksomhed eller førerens bopæl med henblik på at afholde den ugentlige hvileperiode.

3. Føreren kan på samme betingelser overskride den daglige og ugentlige køretid med op til to timer for at nå frem til arbejdsgiverens virksomhed eller førerens bopæl med henblik på at afholde en regulær ugentlig hviletid, forudsat at der tages en uafbrudt pause på 30 minutter umiddelbart før den yderligere nødvendige køretid.

4. Føreren skal på kontrolapparatets diagramark eller på en udskrift fra kontrolapparatet eller på arbejdstidsplanen manuelt angive grunden til en sådan fravigelse senest ved ankomsten til bestemmelsesstedet eller en egnet holdeplads.

5. Enhver forlængelse kompenseres med en tilsvarende hviletid, som afholdes samlet sammen med en eventuel hviletid inden udgangen af den tredje uge efter den pågældende uge.«

(13) Følgende tilføjes som nyt tillæg 5 til AETR:

»*Tillæg 5*

1. For at blive certificeret som et sikret parkeringsområde, jf. artikel 8b, stk. 1, i AETR, skal et parkeringsområde opfylde følgende standarder:

   a) alle de standarder for minimumstjenesteniveau, der er fastsat i afdeling A i dette tillæg.

b) alle de standarder for et af sikkerhedsniveauerne, der er fastsat i afdeling B i dette tillæg.

2. Certificering af parkeringsområder som sikrede parkeringsområder, jf. artikel 8b, stk. 1, i AETR, skal overholde de standarder og procedurer, der er fastsat i afdeling C i denne tillæg.

Afdeling A — Minimumstjenesteniveau

Kønsvenlige sanitære faciliteter	— Mænd og kvinder skal have adgang til adskilte toiletter og brusebade, der fungerer. Brusebade skal have varmt vand. — Der skal være adgang til vandhaner med varmt vand, der fungerer. Der skal stilles gratis håndsæbe til rådighed. — Stedet skal have affaldsspande, der tømmes regelmæssigt. — Toiletter, brusebade og håndvaske skal rengøres og kontrolleres dagligt med regelmæssige mellemrum. Rengøringsplanen skal være opslået.
Muligheder for køb og indtagelse af føde- og drikkevarer	— Snacks og drikkevarer skal kunne købes 24 timer i døgnet 7 dage om ugen. — Der skal være et spiseområde for førere.
Kommunikationsforbindelser	— Der skal være gratis internetforbindelse.
Energiforsyning	— Der skal være elektriske stikkontakter til personlig brug. — Senest den 31. december 2026 skal stedet have elforsyningsanlæg til kølekøretøjer.
Kontaktpunkter og procedurer i nødsituationer	— Der skal være tydelig skiltning, således at trafikken på parkeringspladsen er sikker. — Kontakter i nødsituationer skal være opslået på parkeringspladsen som minimum på det officielle nationale sprog og på engelsk. De skal understøttes af letforståelige piktogrammer.

Afdeling B — Sikkerhedsniveauer

a) Sikrede parkeringsområder, der er certificeret i henhold til AETR-standarder, skal opfylde de kriterier, som er fastsat under et af de sikkerhedsniveauer, der er beskrevet i tabel 2-5.

b) I sikrede parkeringsområder skal det udstyr og de procedurer, der er anført under hvert sikkerhedsniveau, være fuldt funktionsdygtigt.

c) De standarder, der er fastsat i denne overenskomst, berører ikke national lovgivning vedrørende de opgaver, der skal udføres af autoriseret og uddannet internt eller eksternt sikkerhedspersonale. Alt sikkerhedspersonale skal også have modtaget tilstrækkelig uddannelse, når national lovgivning kræver det.

d) Fristerne for opbevaring af oplysninger indsamlet via videoovervågning (CCTV) berører ikke gældende lovgivning på dette område. De finder anvendelse på alle obligatoriske og frivillige krav i henhold til disse standarder.

e) De lysværdier (lux), der er angivet under de forskellige sikkerhedsniveauer, er gennemsnitsværdier.

f) Uden at dette berører national ret, der fastsætter yderligere krav til uddannelse, sikrer operatører af sikrede parkeringsområder, at deres personale, herunder fjernpersonale, der arbejder i sikrede parkeringsområder, samt parkeringsforvalteren deltager i uddannelse om AETR-standarder for sikrede parkeringsområder. Nyansatte skal gennemføre denne uddannelse senest seks måneder efter, at de er tiltrådt. Uddannelsen skal omfatte følgende emner:

— uddannelse af og tilsyn med personale

— håndtering af hændelser

— overvågning og kontrol

— teknologi.

g) I sikrede parkeringsområder skal der være oplysninger til brugerne om, hvordan de indgiver en klage til det relevante certificeringsorgan.

Bronzeniveau

BRONZENIVEAU

Afgrænsning	— Afgrænsningen af det sikrede parkeringsområde skal sikres med en visuel præventiv foranstaltning. Den visuelle præventive foranstaltning skal være placeret på jorden for at angive afgrænsningen af det sikrede parkeringsområde, og at kun godskøretøjer og godkendte køretøjer er tilladt i parkeringsområdet. — Det sikrede parkeringsområdes afgrænsning skal være oplyst med 15 lux lysstyrke. — Enhver vegetation omkring det sikrede parkeringsområdes afgrænsning skal være beskåret for at sikre god synlighed.
Parkeringsområde	— Passende skiltning skal angive, at kun godskøretøjer og godkendte køretøjer er tilladt i parkeringsområdet. — Der skal foretages fysisk kontrol eller fjernovervågningskontrol mindst én gang hver 24. time. — Enhver vegetation i parkeringsområdet skal være beskåret for at sikre god synlighed. — Parkeringsområdets eksisterende kørebaner og fortove skal være oplyst med 15 lux lysstyrke.
Ind- og udkørsel	— Det sikrede parkeringsområdes ind- og udkørselssteder skal være oplyst med 25 lux lysstyrke. — Videoovervågning med god billedkvalitet skal være installeret og funktionsdygtig ved alle ind- og udkørselssteder til og fra det sikrede parkeringsområde. — Videoovervågningssystemet skal have en digital kontinuerlig optagelse (mindst fem billeder pr. sekund) eller baseres på bevægelsesdetektion med før- og efteroptagelse og kameraer med dag- og natfunktion samt HD-opløsning på 720 pixels. — Operatøren af det sikrede parkeringsområde skal foretage rutinemæssig kontrol af videoovervågningen én gang om ugen og opbevare en fortegnelse herover i en uge. Operatøren af et sikret parkeringsområde skal mindst én gang hver 48. time foretage en funktionskontrol af videoovervågningssystemet. — Videoovervågningsoplysningerne opbevares i 30 dage, medmindre gældende lovgivning kræver en kortere opbevaringsperiode. I så fald finder den længste opbevaringsperiode, der er tilladt i henhold til lovgivningen, anvendelse. — Det sikrede parkeringsområde skal have en videoovervågningsgaranti eller en serviceleveranceaftale eller påvise egen vedligeholdelseskapacitet. Videoovervågningssystemerne i det sikrede parkeringsområde skal altid betjenes af kvalificerede teknikere.

Personaleprocedurer	— På grundlag af en årlig risikovurdering og med forbehold af national lovgivning, der fastsætter yderligere krav, skal der foreligge en sikkerhedsplan, som omfatter alle aspekter fra risikoforebyggelse og risikobegrænsning til imødegåelse i samarbejde med de retshåndhævende myndigheder. — Det sikrede parkeringsområde udpeger en person, der er ansvarlig for personaleprocedurer i tilfælde af hændelser. Parkeringsområdets personale skal til enhver tid have adgang til en fuldstændig liste over de lokale retshåndhævende myndigheder. — Der skal være indført en procedure for tilfælde, hvor ikkegodkendte køretøjer er parkeret i det sikrede parkeringsområde. Denne procedure skal være tydeligt opslået i det sikrede parkeringsområde. — Indberetning af hændelser og forbrydelser til personalet og politiet skal lettes ved, at der opslås en klar procedure i det sikrede parkeringsområde.

Sølvniveau

SØLVNIVEAU

Afgrænsning	— Afgrænsningen af det sikrede parkeringsområde skal sikres ved hjælp af mindst én fysisk præventiv foranstaltning, der hindrer passage og kun tillader ind- og udkørsel til og fra de sikrede parkeringsområder via de definerede ind- og udkørselssteder. Afgrænsningen af det sikrede parkeringsområde skal sikres ved kontinuerlig videoovervågning og -optagelse samt ved hjælp af en visuel præventiv foranstaltning. — Videoovervågningssystemet skal have en kontinuerlig digital optagelse på mindst fem billeder pr. sekund eller baseres på bevægelsesdetektion med før- og efteroptagelse og kameraer med dag- og natfunktion samt HD-opløsning på 720 pixels. — Operatøren af et sikkert parkeringsområde skal foretage rutinemæssig kontrol af videoovervågningen hver 72. time og opbevare en fortegnelse herover i en uge. — Operatøren af et sikkert parkeringsområde skal mindst én gang hver 48. time foretage en funktionskontrol af videoovervågningssystemet. — Videoovervågningsoplysningerne opbevares i 30 dage, medmindre gældende lovgivning kræver en kortere opbevaringsperiode. I så fald finder den længste opbevaringsperiode, der er tilladt i henhold til lovgivningen, anvendelse. — Det sikrede parkeringsområde skal have en videoovervågningsgaranti og en serviceleveranceaftale eller påvise egen vedligeholdelseskapacitet. Videoovervågningssystemerne i det sikrede parkeringsområde skal altid betjenes af kvalificerede teknikere. — Det sikrede parkeringsområdes afgrænsning skal være oplyst med 20 lux lysstyrke. — Enhver vegetation omkring det sikrede parkeringsområdes afgrænsning skal være beskåret for at sikre god synlighed.
Parkeringsområde	— Passende skiltning skal angive, at kun godskøretøjer og godkendte køretøjer er tilladt i parkeringsområdet. — Fysisk kontrol eller fjernovervågning foretages mindst to gange hver 24. time og mindst én gang om dagen og én gang om natten. — Parkeringsområdets eksisterende kørebaner og fortove skal være oplyst med 15 lux lysstyrke. — Enhver vegetation i parkeringsområdet skal være beskåret for at sikre god synlighed.

Ind- og udkørsel	— Ind- og udkørselssteder til og fra det sikrede parkeringsområde skal være oplyst med 25 lux lysstyrke og være sikret med barrierer. Disse barrierer skal være udstyret med et samtale- og billetsystem. — Videoovervågning med god billedkvalitet skal være installeret og funktionsdygtig ved alle ind- og udkørselssteder til og fra det sikrede parkeringsområde. Kravene til videoovervågning i afsnittet »Afgrænsning« for dette sikkerhedsniveau gælder også for videoovervågning ved ind- og udkørselssteder.
Personaleprocedurer	— På grundlag af en årlig risikovurdering og med forbehold af national lovgivning, der fastsætter yderligere krav, skal der foreligge en sikkerhedsplan for at undersøge de særlige risici inden for det sikrede parkeringsområde som følge af faktorer såsom dets beliggenhed, kategorier af brugere, trafiksikkerhedsforhold, kriminalitetsniveau og generelle sikkerhedshensyn. — Det sikrede parkeringsområde udpeger en person, der er ansvarlig for personaleprocedurer i tilfælde af hændelser. Parkeringsområdets personale skal til enhver tid have adgang til en fuldstændig liste over de lokale retshåndhævende myndigheder. — Der skal være indført en procedure for tilfælde, hvor ikkegodkendte køretøjer er parkeret i det sikrede parkeringsområde. Denne procedure skal være tydeligt opslået i det sikrede parkeringsområde. — Indberetning af hændelser og forbrydelser til personalet og politiet skal lettes ved, at der opslås en klar procedure i det sikrede parkeringsområde. — Brugere skal havde adgang til hjælp 24 timer i døgnet 7 dage om ugen.

Guldniveau

GULDNIVEAU	
Afgrænsning	— Afgrænsningen af det sikrede parkeringsområde skal sikres med et hegn, der er mindst 1,8 meter højt. Der skal være et hindringsfrit areal på 1 meter mellem hegnet og parkeringsområdet. — Der skal træffes foranstaltninger til at forhindre utilsigtet beskadigelse af hegnet. — Det sikrede parkeringsområdes afgrænsning skal være oplyst med 25 lux lysstyrke. — Hele det sikrede parkeringsområdes afgrænsning skal overvåges ved kontinuerlig videoovervågning, således at der ikke er huller i overvågningen. — Videoovervågningssystemet skal have en kontinuerlig optagelse på mindst fem billeder pr. sekund eller baseres på bevægelsesdetektion med før- og efteroptagelse og kameraer med dag- og natfunktion samt HD-opløsning på 720 pixels. — Operatøren af det sikrede parkeringsområde skal foretage rutinemæssig kontrol af videoovervågningen hver 48. time og opbevare en fortegnelse herover i en uge. — Operatøren af det sikrede parkeringsområde skal mindst én gang hver 24. time foretage en funktionskontrol af videoovervågningssystemet. — Videoovervågningsoplysningerne opbevares i 30 dage, medmindre gældende national lovgivning kræver en kortere opbevaringsperiode. I så fald finder den længste opbevaringsperiode, der er tilladt i henhold til lovgivningen, anvendelse.

	— Det sikrede parkeringsområde skal have en videoovervågningsgaranti eller serviceleveranceaftale med mindst ét servicebesøg om året, der foretages af en kvalificeret specialiseret organisation, eller påvise egen vedligeholdelseskapacitet. Videoovervågningssystemerne i det sikrede parkeringsområde skal altid betjenes af kvalificerede teknikere. — Videoovervågning og adgangshændelser skal synkroniseres ved hjælp af fælles noteringssoftware. — I tilfælde af netafbrydelse skal al videoovervågning og alle adgangshændelser lagres lokalt og uploades til det centrale registreringsudstyr, når forbindelsen er genetableret. — Enhver vegetation omkring det sikrede parkeringsområdes afgrænsning skal være beskåret for at sikre god synlighed.
Parkeringsområde	— Passende skiltning skal angive, at kun godskøretøjer og godkendte køretøjer er tilladt i parkeringsområdet. — Fysisk kontrol eller fjernovervågning foretages mindst to gange hver 24. time og mindst én gang om dagen og én gang om natten. — Parkeringsområdets kørebaner og fortove skal være afmærket og oplyst med 15 lux lysstyrke. — Enhver vegetation i parkeringsområdet skal være beskåret for at sikre god synlighed.
Ind- og udkørsel	— Ind- og udkørselssteder til og fra det sikrede parkeringsområde skal være oplyst med 25 lux lysstyrke og være sikret med hegn, der i top og bund er sikret mod indtrængen, samt trafiklys. — Videoovervågning med god billedkvalitet skal være installeret og funktionsdygtig ved alle ind- og udkørselssteder til og fra det sikrede parkeringsområde. Ind- og udkørselsstederne skal være udstyret med teknologi til nummerpladegenkendelse. Registreringer af køretøjer, der kører ind og ud, skal gemmes i overensstemmelse med gældende lovgivning. — Ind- og udkørselssteder til og fra det sikrede parkeringsområde skal sikres ved hjælp af mekanismer til forebyggelse og afsløring af indtrængen som f.eks. fodgængerdrejekors med en højde på mindst 1,80 meter. Indgange til tjenester såsom toiletter, restauranter og butikker skal være udstyret med trearmede drejekors, når der er direkte adgang mellem parkeringsområdet og disse tjenester.
Personaleprocedurer	— På grundlag af en årlig risikovurdering og med forbehold af national lovgivning, der fastsætter yderligere krav, skal der foreligge en sikkerhedsplan for at undersøge særlige risici inden for det sikrede parkeringsområde som følge af faktorer såsom beliggenhed, kategorier af brugere, trafiksikkerhedsforhold, kriminalitetsniveau og generelle sikkerhedshensyn. — På grundlag af en årlig risikovurdering og med forbehold af national lovgivning, der fastsætter yderligere krav, skal der foreligge en driftskontinuitetsplan. Den skal omfatte detaljerede foranstaltninger vedrørende, hvordan der skal reageres på forstyrrende hændelser, og opretholde kritiske aktiviteter under en hændelse. Forvaltningen af det sikrede parkeringsområde skal kunne påvise gennemførelsen af disse foranstaltninger. — Der skal være indført en procedure for tilfælde, hvor ikkegodkendte køretøjer er parkeret i det sikrede parkeringsområde. Denne procedure skal være tydeligt opslået i det sikrede parkeringsområde.

	— Brugere skal have adgang til hjælp 24 timer i døgnet 7 dage om ugen. — Indberetning af hændelser og forbrydelser til personale og politiet skal lettes ved, at der opslås en klar procedure i det sikrede parkeringsområde. — Der udpeges en person, som er ansvarlig for personaleprocedurer. — Systemet for forvaltning af parkeringsområdet skal kunne modtage DATEX II-dataoverførsler.

Platinniveau

PLATINNIVEAU	
Afgrænsning	— Afgrænsningen af det sikrede parkeringsområde skal sikres ved hjælp af et hegn, der er mindst 1,8 meter højt, og som er sikret mod indtrængen. Der skal være et hindringsfrit areal på 1 meter mellem hegnet og parkeringsområdet. — Der skal træffes foranstaltninger for at forhindre tilsigtet og utilsigtet beskadigelse af hegnet. — Det sikrede parkeringsområdes afgrænsning skal være oplyst med 25 lux lysstyrke. — Hele det sikrede parkeringsområdes afgrænsning skal overvåges ved kontinuerlig videoovervågning, således at der ikke er huller i overvågningen. — Videoovervågningssystemet skal have en kontinuerlig digital optagelse på mindst fem billeder pr. sekund eller baseres på bevægelsesdetektion med før- og efteroptagelse og kameraer med dag- og natfunktion samt HD-opløsning på 720 pixels. — Operatøren af det sikrede parkeringsområde skal foretage rutinemæssig kontrol af videoovervågningen hver 48. time og opbevare en fortegnelse herover i en uge. — Operatøren af det sikrede parkeringsområde skal mindst én gang hver 24. time foretage en funktionskontrol af videoovervågningssystemet. — Videoovervågningsoplysningerne opbevares i 30 dage, medmindre gældende lovgivning kræver en kortere opbevaringsperiode. I så fald finder den længste opbevaringsperiode, der er tilladt i henhold til lovgivningen, anvendelse. — Det sikrede parkeringsområde skal have en videoovervågningsgaranti eller serviceleveranceaftale med mindst to servicebesøg årligt, der foretages af en kvalificeret specialiseret organisation, eller påvise egen vedligeholdelseskapacitet. Videoovervågningssystemerne i det sikrede parkeringsområde skal altid betjenes af kvalificerede teknikere. — Videoovervågning og adgangshændelser skal synkroniseres ved hjælp af fælles noteringssoftware. — Videoovervågningshændelser i parkeringsområdet skal gennemgås af personale ved hjælp af webbaserede klienter. I tilfælde af netafbrydelse skal al videoovervågning og alle adgangshændelser lagres lokalt og uploades til det centrale registreringsudstyr, når forbindelsen er genetableret. — Videoovervågningsbilleder skal fjernbetjenes (24 timer i døgnet 7 dagen om ugen) af en ekstern overvågnings- og alarmcentral, medmindre sikkerhedspersonale befinder sig på stedet.

	— Videoovervågningssystemet skal slå alarm ved indtrængen, eller hvis nogen klatrer over hegnet, samt afgive alarm i form af lyd- eller lyssignaler i parkeringsområdet og slå alarm hos overvågnings- og alarmcentralen. — Enhver vegetation omkring det sikrede parkeringsområdes afgrænsning skal være beskåret for at sikre god synlighed.
Parkeringsområde	— Passende skiltning skal angive, at kun godskøretøjer og godkendte køretøjer er tilladt i parkeringsområdet. — Parkeringsområdets kørebaner og fortove skal være afmærket og oplyst med 15 lux lysstyrke. — Enhver vegetation i parkeringsområdet skal være beskåret for at sikre god synlighed. — Anlægget skal være bemandet eller videokontrolleret 24 timer i døgnet 7 dage om ugen. — Kravene til videoovervågning i afsnittet »Afgrænsning« for dette sikkerhedsniveau gælder også for videoovervågning i parkeringsområdet.
Ind- og udkørsel	— Ind- og udkørselssteder til og fra det sikrede parkeringsområde skal være oplyst med 25 lux lysstyrke og være sikret med porte, der er i top og bund er beskyttet mod indtrængen, eller med hegn, der i top og bund er beskyttet mod indtrængen, suppleret med pæle. — Videoovervågning med god billedkvalitet skal være installeret og funktionsdygtig ved alle ind- og udkørselssteder til og fra det sikrede parkeringsområde. Ind- og udkørselssteder, herunder ind- og udgange for fodgængere, skal overvåges i realtid. — Kravene til videoovervågning i afsnittet »Afgrænsning« for dette sikkerhedsniveau gælder også for videoovervågning ved ind- og udkørselssteder. — Ind- og udkørselssteder til og fra det sikrede parkeringsområde skal sikres ved hjælp af mekanismer til forebyggelse og afsløring af indtrængen som f.eks. fodgængerdrejekors med en højde på mindst 1,80 meter. Indgange til tjenester såsom toiletter, restauranter og butikker skal være udstyret med trearmede drejekors, når der er direkte adgang mellem parkeringsområdet og disse tjenester. — Det sikrede parkeringsområdes ind- og udkørselssteder skal være udstyret med teknologi til nummerpladegenkendelse. Når et køretøj forlader det sikrede parkeringsområde, skal sikkerhedspersonale kontrollere, om nummerpladen svarer til ind- og udkørselskontrolsystemets identifikator, f.eks. billetter, RFID-læsere eller QR-koder. Registreringer af køretøjer, der kører ind og ud af det sikrede parkeringsområde, opbevares i overensstemmelse med gældende lovgivning. — Det sikrede parkeringsområdes ind- og udkørselssteder skal sikres ved hjælp af et totrinskontrolsystem, der omfatter kontrol af nummerplader og en yderligere relevant metode, som det sikrede parkeringsområde vælger, og som gør det muligt at identificere og kontrollere førerne, enhver person, der ledsager en fører, og enhver anden godkendt person, der kommer ind i parkeringsområdet. — Et eventuelt vagthus skal kunne modstå indtrængen udefra og omfatte en lukkemekanisme til alle vagthusets døre.
Personaleprocedurer	— På grundlag af en årlig risikovurdering og med forbehold af national lovgivning, der fastsætter yderligere krav, skal der foreligge en sikkerhedsplan for at undersøge særlige risici inden for det sikrede parkeringsområde som følge af faktorer såsom beliggenhed, kategorier af brugere, trafiksikkerhedsforhold, kriminalitetsniveau og generelle sikkerhedshensyn.

	— På grundlag af en årlig risikovurdering og med forbehold af national lovgivning, der fastsætter yderligere krav, skal der foreligge en driftskontinuitetsplan. Den skal omfatte detaljerede foranstaltninger vedrørende, hvordan der skal reageres på forstyrrende hændelser, og opretholde kritiske aktiviteter under en hændelse. Forvaltningen af det sikrede parkeringsområde skal kunne påvise gennemførelsen af disse foranstaltninger. — Der skal være indført en procedure for tilfælde, hvor ikkegodkendte køretøjer er parkeret i det sikrede parkeringsområde. Denne procedure skal være tydeligt opslået i det sikrede parkeringsområde. — Brugere skal have adgang til hjælp 24 timer i døgnet 7 dage om ugen. — Indberetning af hændelser og forbrydelser til sikkerhedspersonale og politiet skal lettes ved, at der opslås en klar procedure i det sikrede parkeringsområde. — Der udpeges en person, som er ansvarlig for personaleprocedurer. — Der skal anvendes en teknisk brugervejledning. — Der skal indføres procedurer for alarmberedskab. — Systemet for forvaltning af parkeringsområdet skal kunne modtage DATEX II-dataoverførsler. — Sikker forudbestilling skal være tilgængelig via telefon, kontaktformularer, e-mail, apps eller reservationsplatforme. Hvis der tilbydes forudbestilling via apps eller lignende reservationssystemer, skal dataoverførslen ske i realtid.

Afdeling C — Certificeringsstandarder og -procedurer

i) *Certificeringsorganer og uddannelse af inspektører*

1. Kun certificeringsorganer og inspektører, der opfylder kravene i denne afdeling, har ret til at udføre certificering af sikrede parkeringsområder, jf. artikel 8b, stk. 1, i AETR.

2. Certificeringsorganer, hvis inspektører foretager kontrol for at certificere sikrede parkeringsområder i overensstemmelse med standarderne i afdeling A og B, skal være gruppeakkrediteret i overensstemmelse med ISO 17021.

3. Inspektører, der foretager certificeringskontrol for at certificere sikrede parkeringsområder i overensstemmelse med standarderne i afdeling A og B, skal have indgået en kontrakt med certificeringsorganet.

4. I overensstemmelse med ISO 17021 skal certificeringsorganer sikre, at inspektører, der foretager kontrol for at certificere sikrede parkeringsområder, er behørigt uddannet.

5. Certificeringsorganers inspektører skal have gennemgået en uddannelse for inspektører i den seneste udgave af standarderne i afdeling A og B, der omfatter en teoretisk og praktisk del.

6. Certificeringsorganers inspektører skal have et godt kendskab til et af UNECE's arbejdssprog samt kendskab til det relevante lokale sprog i den kontraherende part, hvor de foretager kontrol.

ii) *Procedurer for certificeringskontrol, uanmeldte kontrolbesøg og tilbagekaldelse af certificering af et sikret parkeringsområde*

1. Certificeringskontrol af sikrede parkeringsområder skal foretages fysisk. Parkeringsoperatører, der ønsker at blive certificeret i overensstemmelse med AETR-standarderne i afdeling A og B, skal anmode et certificeringsorgan om at foretage certificeringskontrol af deres parkeringsområde.

2. Tre måneder inden udløbet af certificeringens gyldighedsperiode skal operatører, der ønsker at forny certificeringen, anmode det ønskede certificeringsorgan om at foretage en fornyet kontrol af de sikrede parkeringsområder. Den fornyede certificeringskontrol skal foretages og resultaterne meddeles parkeringsoperatøren, inden den nuværende certificering udløber.

3. Hvis certificeringsorganet på grund af ekstraordinære omstændigheder, som hverken certificeringsorganet eller operatøren af det sikrede parkeringsområde kunne have forudset, er ude af stand til at foretage den ønskede fornyede certificeringskontrol, kan certificeringsorganet beslutte at forlænge gyldigheden af den nuværende certificering med op til seks måneder. En sådan forlængelse kan kun fornyes én gang.

4. I løbet af gyldighedsperioden for det sikrede parkeringsområdes certificering foretager det relevante certificeringsorgan mindst én uanmeldt kontrol vedrørende de standarder, der er fastsat i afdeling A og B.

5. Certificeringsorganet meddeler uden unødig forsinkelse operatøren af det sikrede parkeringsområde resultaterne af fornyede certificeringskontroller og uanmeldte kontrolbesøg.

6. Hvis certificeringsorganet efter en fornyet certificeringskontrol eller et uanmeldt kontrolbesøg fastslår, at det sikrede parkeringsområde ikke længere opfylder et eller flere af de krav, der er omfattet af certificeringen, underretter det operatøren om de konstaterede mangler og foreslår de nødvendige foranstaltninger til at afhjælpe dem. Certificeringsorganet skal give operatøren mulighed for at afhjælpe disse mangler inden for en frist, der fastsættes af inspektøren under hensyntagen til, hvor alvorlig de konstaterede mangler er. Operatøren underretter certificeringsorganet om de foranstaltninger, der er truffet for at afhjælpe disse mangler, og fremlægger alle nødvendige oplysninger inden fristens udløb.

7. Certificeringsorganet foretager en vurdering af de afhjælpende foranstaltninger, som operatøren har gennemført, inden for fire uger. Hvis det fastslår, at det sikrede parkeringsområde opfylder alle de minimumstjenestekrav, der er fastsat i afdeling A og B, og alle de sikkerhedskrav, der er omfattet af certificeringen, udstedes et nyt kontrolcertifikat for det ønskede niveau. Hvis der er tale om et uanmeldt kontrolbesøg, finder det samme kontrolcertifikat anvendelse, indtil det udløber.

8. Hvis certificeringsorganet fastslår, at det sikrede parkeringsområde opfylder alle de minimumstjenestekrav, der er fastsat i afdeling A og B, og sikkerhedskravene på et andet sikkerhedsniveau end det, der er omfattet af den eksisterende certificering, udstedes et nyt kontrolcertifikat, som afspejler det relevante sikkerhedsniveau. Hvis der er tale om et uanmeldt kontrolbesøg, udstedes et nyt kontrolcertifikat med det relevante sikkerhedsniveau, der har samme udløbsdato som det kontrolcertifikat, som det erstatter.

9. Hvis certificeringsorganet efter en fornyet certificeringskontrol eller et uanmeldt kontrolbesøg og vurderingen af eventuelle efterfølgende afhjælpende foranstaltninger fastslår, at det sikrede parkeringsområde ikke opfylder minimumstjenestekravene eller ikke opfylder et eller flere af de sikkerhedskrav, der er omfattet af den eksisterende certificering, tilbagekalder certificeringsorganet certificeringen. Certificeringsorganet underretter straks operatøren, som er ansvarlig for at fjerne enhver henvisning til AETR-standarderne for sikrede parkeringsområder i sit parkeringsområde.

10. Det sikrede parkeringsområdes operatør skal i overensstemmelse med ISO 17021-standarden have mulighed for at klage til det certificeringsorgan, der har foretaget kontrollen, hvis operatøren er uenig i resultatet af kontrollen. Efter behandling af klagen kan certificeringsorganet beslutte ikke at tilbagekalde kontrolcertifikatet eller at udstede et nyt kontrolcertifikat for et andet sikkerhedsniveau.

iii) *Krav, der skal opfyldes efter certificeringsorganers kontrol, og formidling af oplysninger*

1. Efter en vellykket certificeringskontrol eller fornyet certificeringskontrol udsteder certificeringsorganet straks et kontrolcertifikat til parkeringsoperatøren og sender uden ophold en kopi til operatøren af det certificerede sikrede parkeringsområde og til de kompetente myndigheder i den kontraherende part, hvor parkeringsområdet er beliggende. Det underretter også de kompetente myndigheder i den kontraherende part, når kontrolcertifikater tilbagekaldes, eller når sikkerhedsniveauet for sikrede parkeringsområder ændres som følge af en kontrol. Kontrolcertifikatet har en gyldighed på tre år.

2. Certificeringsorganerne opretter en onlineklagemekanisme for brugere af sikrede parkeringsområder.«