Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2025/1115

2.6.2025

BESCHLUSS (EU) 2025/1115 DES RATES

vom 12. Mai 2025

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) ([1]) ist am 5. Januar 1976 in Kraft getreten. In seinem Urteil vom 31. März 1971 in der Rechtssache 22/70 erkannte der Gerichtshof der Europäischen Union an, dass die Union über die ausschließliche Zuständigkeit in Bezug auf das im AETR geregelte Sachgebiet verfügt ([2]).

(2) Nach Artikel 2 Absatz 3 Unterabsatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates ([3]) sollten die Bestimmungen des AETR an die der genannten Verordnung angeglichen werden. Mit den Verordnungen (EU) 2020/1054 ([4]) und (EU) 2024/1258 ([5]) des Europäischen Parlaments und des Rates wurde die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 geändert. Darüber hinaus ergänzte die Delegierte Verordnung (EU) 2022/1012 der Kommission ([6]) 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 mit den Verordnungen (EU) 2020/1054 und (EU) 2024/1258 eingeführten und durch die Delegierte Verordnung (EU) 2022/1012 ergänzten Änderungen Rechnung zu tragen. Diese Änderungen betreffen neue Bestimmungen in Bezug auf den Geltungsbereich des AETR, 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 Personengelegenheitsverkehr eingesetzt werden, und den Grundsatz und die Spezifikationen sicherer und gesicherter Parkflächen.

(3) Gemäß Artikel 21 des AETR kann jede Vertragspartei dem Generalsekretär der Vereinten Nationen 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. Die Sachverständigengruppe zum AETR ist berechtigt, Vorschläge zur Änderung des AETR auszuarbeiten und dem Hauptausschuss Straßenverkehr der UNECE zu unterbreiten. Auf der Grundlage dieses Beschlusses sollte die Union vorschlagen, dass die Sachverständigengruppe zum AETR auf ihrer geplanten 38. Sitzung im Juni 2025 und auf späteren Sitzungen sowie der Hauptausschuss

([1]) ABl. L 95 vom 8.4.1978, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/1977/2829/oj.
([2]) Urteil des Gerichtshofs vom 31. März 1971, Kommission/Rat (AETR), 22/70, ECLI:EU:C:1971:32, Rn. 30 bis 31.
([3]) 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: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).
([4]) 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: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1054/oj).
([5]) 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 Personengelegenheitsverkehrs 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).
([6]) Delegierte Verordnung (EU) 2022/1012 der Kommission vom 7. April 2022 zur Ergänzung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Festlegung von Normen für das Dienstleistungsniveau und das Sicherheitsniveau von sicheren und gesicherten Parkflächen sowie der Verfahren für deren Zertifizierung (ABl. L 170 vom 28.6.2022, S. 27, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2022/1012/oj).

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 Änderungen des AETR gemäß Artikel 21 Absatz 6 des AETR völkerrechtlich bindend sein werden.

(5) Die Mitgliedstaaten sollten keinen Einspruch gegen eine Notifizierung der in der Anlage zu diesem Beschluss 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 in der Anlage zu diesem Beschluss enthaltenen Änderungsvorschläge, so sollten die Mitgliedstaaten keinen Einspruch gegen die in der Anlage zu diesem Beschluss 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 der 38. Sitzung und in späteren Sitzungen der Sachverständigengruppe zum Europäischen Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) und in der 120. Sitzung und in späteren Sitzungen des Hauptausschusses Straßenverkehr (SC.1) der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) 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 in der Anlage zu diesem Beschluss 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 in der Anlage zu diesem Beschluss 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 in der Anlage zu diesem Beschluss 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 12. Mai 2025.

Im Namen des Rates

Die Präsidentin

B. NOWACKA

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) Fahrzeugen, die zur Güterbeförderung dienen und deren höchste zulässige Gesamtmasse, einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger, 2,5 t nicht übersteigt;".

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

„l) Fahrzeugen oder miteinander verbundenen Fahrzeugen mit einer höchsten zulässigen Gesamtmasse 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 Unterbrechung nach Absatz 1 auch durch zwei Unterbrechungen von jeweils mindestens 15 Minuten ersetzt werden, die in die in Absatz 1 genannte Lenkzeit so einzufügen sind, dass Absatz 1 eingehalten wird.

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

(5) In Artikel 8 des AETR wird nach Absatz 2 folgender Absatz eingefügt:

„(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 denselben Bedingungen kann diese Ausnahme zweimal im Zuge eines einzelnen Gelegenheitsdienstes 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 kann ein Fahrer, der einen einzelnen Gelegenheitsdienst durchführt, die wöchentliche Ruhezeit nach einer vorangegangenen regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit um bis zu zwölf aufeinander folgende 24-Stunden-Zeiträume verschieben, vorausgesetzt, dass

— der Fahrer nach dieser Ausnahme

— entweder zwei regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten nimmt,

— 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, das Fahrzeug gemäß den Anforderungen in Anlage 1B des Anhangs mit einem Kontrollgerät ausgerüstet ist und

— das Fahrzeug im Zeitraum zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr im Mehrfahrerbetrieb gefahren wird oder die in Artikel 7 genannte Lenkzeit auf drei Stunden verringert 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) Nach 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 Kontrollorgane vorgelegt werden können."

(10) Die ersten beiden Absätze von Artikel 8bis des AETR erhalten folgende Fassung:

„(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 kann 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 dem Fährschiff 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 auf einem Fährschiff oder in einem Zug befindet und Zugang zu einer Schlafkabine, einer Schlafkoje oder einem Liegeplatz hat."

(11) Folgender Artikel 8ter wird eingefügt:

„*Artikel 8ter*

Sichere und gesicherte Parkflächen

(1) Auf der Grundlage der von den Vertragsparteien bereitgestellten Informationen stellt das UNECE-Sekretariat sicher, dass Fahrer im Güter- und Personenkraftverkehr leichten Zugang zu Informationen über sichere und gesicherte Parkflächen haben. Das UNECE-Sekretariat veröffentlicht eine Liste aller zertifizierten Parkflächen, damit den Fahrern Folgendes in angemessener Form geboten wird:

— Erkennen und Verhindern von unberechtigtem Eindringen,

— Beleuchtung und Sichtverhältnisse,

— Kontaktstellen 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 werden, 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) Die 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 den Bestimmungen des Artikels 6 Absätze 1 und 2 und des Artikels 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 wird, die der zusätzlich benötigten 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 den 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 8ter Absatz 1 des AETR zertifiziert zu werden, muss eine Parkfläche die folgenden Normen erfüllen:

   a) Alle in Abschnitt A dieser Anlage festgelegten Normen für das Mindestdienstleistungsniveau.

b) Alle in Abschnitt B dieser Anlage festgelegten Normen für eines der Sicherheitsniveaus.

2. Die Zertifizierung von Parkflächen als sichere und gesicherte Parkfläche gemäß Artikel 8ter Absatz 1 des AETR muss den in Abschnitt C dieser Anlage dargelegten Normen und Verfahren genügen.

Abschnitt A — Mindestdienstleistungsniveau

Geschlechtergerechte sanitäre Einrichtungen	— 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	— Snacks und Getränke müssen rund um die Uhr zum Kauf erhältlich sein. — Ein Speisebereich für Fahrer muss zur Verfügung stehen.
Kommunikationsverbindungen	– Eine Internetverbindung muss kostenlos verfügbar sein.
Stromversorgung	— 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	— 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 diesem Übereinkommen 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 (closed-circuit television, 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	— 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 nur Güterfahrzeuge und berechtigte Fahrzeuge auf der Parkfläche abgestellt werden dürfen. — Das Gelände der sicheren und gesicherten Parkfläche muss mit einer Beleuchtungsstärke von 15 Lux beleuchtet sein. — Jegliche Vegetation um das Gelände der sicheren und gesicherten Parkfläche muss beschnitten werden, um eine gute Sicht zu gewährleisten.
Parkfläche	— Eine geeignete Beschilderung muss anzeigen, dass nur Güterfahrzeuge und berechtigte Fahrzeuge auf der Parkfläche abgestellt werden dürfen. — Physische Kontrollen oder Kontrollen per Fernüberwachung müssen mindestens alle 24 Stunden durchgeführt werden. — Jegliche Vegetation auf der Parkfläche muss beschnitten werden, um eine gute Sicht zu gewährleisten. — Alle Fahr- und Fußgängerspuren auf der Parkfläche müssen mit einer Beleuchtungsstärke von 15 Lux beleuchtet sein.
Einfahrt/Ausfahrt	— Die Ein- und Ausfahrten der sicheren und gesicherten Parkfläche müssen mit einer Beleuchtungsstärke von 25 Lux beleuchtet sein. — An allen Ein- und Ausfahrten der sicheren und gesicherten Parkfläche müssen Videoüberwachungssysteme (CCTV-Systeme) installiert werden, die eine gute Bildqualität liefern. — Das CCTV-System muss über eine kontinuierliche digitale Mindestaufzeichnung (5 Bilder pro Sekunde) verfügen oder auf Bewegungserkennung mit Vor- und Nachaufzeichnung unter Nutzung von Kameras mit echter Tag-/Nacht-HD-Auflösung von 720 Pixel basieren. — 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 alle 48 Stunden mindestens 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 und gesicherten Parkfläche müssen stets von qualifizierten Technikern betrieben werden.

Personalverfahren	— 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. — 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 berechtigte 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 diesbezügliches Verfahren angezeigt wird.

Niveau ‚Silber'

NIVEAU ‚SILBER'	
Gelände	— 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 unter Nutzung von 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 alle 48 Stunden mindestens 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 und gesicherten Parkfläche müssen stets von qualifizierten Technikern betrieben werden. — Das Gelände der sicheren und gesicherten Parkfläche muss mit einer Beleuchtungsstärke von 20 Lux beleuchtet sein. — Jegliche Vegetation um das Gelände der sicheren und gesicherten Parkfläche muss beschnitten werden, um eine gute Sicht zu gewährleisten.
Parkfläche	— Eine geeignete Beschilderung muss anzeigen, dass nur Güterfahrzeuge und berechtigte Fahrzeuge auf der Parkfläche abgestellt werden dürfen. — 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. — Alle Fahr- und Fußgängerspuren auf der Parkfläche müssen mit einer Beleuchtungsstärke von 15 Lux beleuchtet sein. — Jegliche Vegetation auf der Parkfläche muss beschnitten werden, um eine gute Sicht zu gewährleisten.

Einfahrt/Ausfahrt	— Die Ein- und Ausfahrten der sicheren und gesicherten Parkfläche müssen mit einer Beleuchtungsstärke von 25 Lux beleuchtet und mit Absperrungen gesichert sein. Diese Absperrungen müssen mit einem Sprechfunksystem und einem Parkscheinsystem ausgestattet sein. — An allen Ein- und Ausfahrten der sicheren und gesicherten Parkfläche müssen Videoüberwachungssysteme (CCTV-Systeme) 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.
Personalverfahren	— Auf der Grundlage einer jährlichen Risikobewertung und unbeschadet nationaler Rechtsvorschriften, in denen zusätzliche Anforderungen festgelegt werden, muss ein Sicherheitsplan erstellt werden, um die besonderen Risiken auf der sicheren und gesicherten Parkfläche aufgrund von Faktoren wie Standort, Art der Nutzer, Verkehrssicherheitsbedingungen, Kriminalitätsraten und allgemeinen Sicherheitserwägungen zu prüfen. — 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 berechtigte 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 diesbezügliches Verfahren angezeigt wird. — Unterstützung für die Nutzer muss rund um die Uhr zur Verfügung stehen.

Niveau ‚Gold'

NIVEAU ‚GOLD'

Gelände	— Das Gelände der sicheren und gesicherten Parkfläche muss durch eine mindestens 1,80 Meter hohe physische Absperrung gesichert sein. Zwischen der Absperrung und der Parkfläche muss sich ein freier Bereich von 1 Meter befinden. — Es müssen Maßnahmen getroffen werden, um die unbeabsichtigte Beschädigung der Absperrung zu verhindern. — Das Gelände der sicheren und gesicherten Parkfläche muss mit einer Beleuchtungsstärke von 25 Lux beleuchtet sein. — Das gesamte Gelände der sicheren und gesicherten Parkfläche muss kontinuierlich und lückenlos videoüberwacht werden. — Das CCTV-System muss über eine kontinuierliche Mindestaufzeichnung (5 Bilder pro Sekunde) verfügen oder auf Bewegungserkennung mit Vor- und Nachaufzeichnung unter Nutzung von Kameras mit echter Tag-/Nacht-HD-Auflösung von 720 Pixel basieren. — 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. — Der Betreiber einer sicheren und gesicherten Parkfläche muss alle 24 Stunden mindestens eine Funktionskontrolle des CCTV-Systems durchführen. — 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.

	— 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 qualifizierten Technikern betrieben werden. — Die CCTV- und Zugangsereignisse müssen über eine gemeinsame Notierungssoftware synchronisiert werden. — Bei Ausfall eines Netzwerks müssen alle CCTV- und Zugangsereignisse lokal gespeichert und hochgeladen werden, sobald die Verbindungen zum zentralen Registrierungsgerät wiederhergestellt sind. — Jegliche Vegetation um das Gelände der sicheren und gesicherten Parkfläche muss beschnitten werden, um eine gute Sicht zu gewährleisten.
Parkfläche	— Eine geeignete Beschilderung muss anzeigen, dass nur Güterfahrzeuge und berechtigte Fahrzeuge auf der Parkfläche abgestellt werden dürfen. — 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. — Die Fahrspuren der Parkfläche und die Fußgängerspuren müssen gekennzeichnet und mit einer Beleuchtungsstärke von 15 Lux beleuchtet sein. — Jegliche Vegetation auf der Parkfläche muss beschnitten werden, um eine gute Sicht zu gewährleisten.
Einfahrt/Ausfahrt	— Die Ein- und Ausfahrten der sicheren und gesicherten Parkfläche müssen mit einer Beleuchtungsstärke von 25 Lux beleuchtet und mit Absperrungen mit Unterkriech- und Überkletterschutz sowie Lichtsignalen gesichert sein. — 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. — 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.
Personalverfahren	— Auf der Grundlage einer jährlichen Risikobewertung und unbeschadet nationaler Rechtsvorschriften, in denen zusätzliche Anforderungen festgelegt werden, muss ein Sicherheitsplan erstellt werden, um die besonderen Risiken auf der sicheren und gesicherten Parkfläche aufgrund von Faktoren wie Standort, Art der Kunden, Verkehrssicherheitsbedingungen, Kriminalitätsraten und allgemeinen Sicherheitserwägungen zu prüfen. — 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. — 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.

	— Unterstützung für die Nutzer muss rund um die Uhr zur Verfügung stehen. — 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 diesbezügliches Verfahren angezeigt wird. — Eine für die Personalverfahren zuständige Person muss benannt werden. — Das Parkflächenverwaltungssystem muss für die DATEX-II-Datenübertragung vorbereitet werden.

Niveau ‚Platin'

NIVEAU ‚PLATIN'	
Gelände	— Das Gelände der sicheren und gesicherten Parkfläche muss durch eine durchgehende mindestens 1,80 Meter hohe Absperrung mit Vorrichtungen zur Verhinderung des Überkletterns gesichert werden. Zwischen der Absperrung und der Parkfläche muss sich ein freier Bereich von 1 Meter befinden. — Es müssen Maßnahmen getroffen werden, um die absichtliche und die unbeabsichtigte Beschädigung der Absperrung zu verhindern. — Das Gelände der sicheren und gesicherten Parkfläche muss mit einer Beleuchtungsstärke von 25 Lux beleuchtet sein. — Das gesamte Gelände der sicheren und gesicherten Parkfläche muss kontinuierlich und lückenlos videoüberwacht werden. — Das CCTV-System muss über eine kontinuierliche digitale Mindestaufzeichnung (5 Bilder pro Sekunde) verfügen oder auf Bewegungserkennung mit Vor- und Nachaufzeichnung unter Nutzung von Kameras mit echter Tag-/Nacht-HD-Auflösung von 720 Pixel basieren. — 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. — Der Betreiber einer sicheren und gesicherten Parkfläche muss alle 24 Stunden mindestens 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 längstmögliche gesetzlich zulässige Speicherfrist. — Die sichere und gesicherte Parkfläche muss über eine CCTV-Garantie oder eine Dienstgütevereinbarung mit mindestens zwei Wartungsbesuchen 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. — Die CCTV- und Zugangsereignisse müssen über eine gemeinsame Notierungssoftware synchronisiert werden. — 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. — Videoüberwachungsbilder müssen rund um die Uhr von einer externen Überwachungs- und Alarmempfangszentrale fernüberwacht werden, es sei denn, Sicherheitspersonal befindet sich vor Ort.

	— Das CCTV-System muss bei Eindringen und Überklettern Alarm auslösen und zwar durch Audio- oder Lichtsignale auf der Parkfläche sowie in Überwachungs- und Alarmempfangszentralen. — Jegliche Vegetation um das Gelände der sicheren und gesicherten Parkfläche muss beschnitten werden, um eine gute Sicht zu gewährleisten.
Parkfläche	— Eine geeignete Beschilderung muss anzeigen, dass nur Güterfahrzeuge und berechtigte Fahrzeuge auf der Parkfläche abgestellt werden dürfen. — Die Fahrspuren der Parkfläche und die Fußgängerspuren müssen gekennzeichnet und mit einer Beleuchtungsstärke von 15 Lux beleuchtet sein. — Jegliche Vegetation auf der Parkfläche muss beschnitten werden, um eine gute Sicht zu gewährleisten. — Rund um die Uhr muss Personal anwesend sein oder der Standort videoüberwacht werden. — Die im Abschnitt ‚Gelände' für dieses Sicherheitsniveau aufgeführten Anforderungen an CCTV gelten auch für die Videoüberwachung auf der Parkfläche.
Einfahrt/Ausfahrt	— Die Ein- und Ausfahrten der sicheren und gesicherten Parkfläche müssen mit einer Beleuchtungsstärke von 25 Lux beleuchtet und mit Toren mit Unterkriech- und Überkletterschutz oder Absperrungen mit Unterkriech- und Überkletterschutz, ergänzt durch Poller, gesichert sein. — 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. — Die im Abschnitt ‚Gelände' für dieses Sicherheitsniveau aufgeführten Anforderungen an CCTV gelten auch für die Videoüberwachung an den Ein- und Ausfahrten. — 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. — 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. — Die Ein- und Ausfahrten der sicheren und gesicherten Parkfläche müssen durch ein zweistufiges Überprüfungssystem gesichert werden, das die Kontrolle von Kennzeichen 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. — Etwaige Torhäuser müssen einem Angriff von außen standhalten können und u. a. über einen Schließmechanismus für seine Türen verfügen.
Personalverfahren	— Auf der Grundlage einer jährlichen Risikobewertung und unbeschadet nationaler Rechtsvorschriften, in denen zusätzliche Anforderungen festgelegt werden, muss ein Sicherheitsplan erstellt werden, um die besonderen Risiken auf der sicheren und gesicherten Parkfläche aufgrund von Faktoren wie Standort, Art der Kunden, Verkehrssicherheitsbedingungen, Kriminalitätsraten und allgemeinen Sicherheitserwägungen zu prüfen.

	— 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. — 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. — Unterstützung für die Nutzer muss rund um die Uhr zur Verfügung stehen. — 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 diesbezügliches Verfahren angezeigt wird. — Eine für die Personalverfahren zuständige Person muss benannt werden. — Ein technisches Benutzerhandbuch muss verwendet werden. — Verfahren für das Verhalten im Alarmfall müssen vorgesehen werden. — Das Parkflächenverwaltungssystem muss für die DATEX-II-Datenübertragung vorbereitet werden. — 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.

Abschnitt C – Zertifizierungsnormen und -verfahren

i) *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 8ter 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 Audits zur Zertifizierung sicherer und gesicherter Parkflächen gemäß den Normen in den Abschnitten A und B durchführen, müssen in einem Vertragsverhältnis mit der Zertifizierungsstelle stehen.

4. Gemäß ISO 17021 müssen die Zertifizierungsstellen sicherstellen, dass die Auditoren, die Audits zur Zertifizierung sicherer und gesicherter Parkflächen durchführen, 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.

ii) *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 Übermittlung der Ergebnisse an den Betreiber der Parkfläche 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 hinsichtlich der in den Abschnitten A und B festgelegten Normen durch.

5. Die Zertifizierungsstelle übermittelt dem Betreiber der sicheren und gesicherten Parkfläche unverzüglich 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 die zur Behebung der Mängel erforderlichen Maßnahmen 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 Maßnahmen zur Behebung der Mängel 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 Maßnahmen zur Behebung der Mängel 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, jede Bezugnahme 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.

iii) *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.“