



Rat der
Europäischen Union

11764/EU XXV. GP
Eingelangt am 05/10/16

Brüssel, den 4. Oktober 2016
(OR. en)

12903/16

TRANS 376
DELACT 207

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender: Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission

Eingangsdatum: 22. September 2016

Empfänger: Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union

Nr. Komm.dok.: C(2016) 5904 final

Betr.: DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION vom 22.9.2016 über die Prüftätigkeiten und die Akkreditierung von Prüfstellen gemäß der Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Überwachung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument C(2016) 5904 final.

Anl.: C(2016) 5904 final

12903/16

/dp

DGE 2A

DE



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 22.9.2016
C(2016) 5904 final

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

vom 22.9.2016

**über die Prüftätigkeiten und die Akkreditierung von Prüfstellen gemäß der Verordnung
(EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Überwachung von
Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die
Prüfung dieser Emissionen**

(Text von Bedeutung für den EWR)

DE

DE

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES DELEGIERTEN RECHTSAKTS

Die Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Überwachung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG¹ (im Folgenden „Verordnung über MRV im Seeverkehr“) wurde am 29. April 2015 angenommen und trat im Juli 2015 in Kraft.

Hauptziel der Verordnung über MRV im Seeverkehr ist es, „die Kohlendioxidemissionen ... kostenwirksam zu reduzieren“ (Artikel 1), indem mit Wirkung vom 1. Januar 2018 ein robustes Überwachungs- und Berichterstattungssystem für geprüfte Daten zum jährlichen Kraftstoffverbrauch, zu den CO₂-Emissionen und zu anderen energieeffizienzbezogenen Parametern von Schiffen mit mehr als 5000 BRZ, die EU-Häfen anlaufen, eingeführt wird.

Die Verordnung über MRV im Seeverkehr gewährleistet, dass zuverlässige jährliche aggregierte Daten zu den CO₂-Emissionen, zum Kraftstoffverbrauch und zu anderen relevanten Informationen verfügbar sind, und stellt so sicher, dass der Sektor und die politischen Entscheidungsträger zunehmend für den Beitrag des Sektors zum Klimawandel sensibilisiert werden, wodurch sie Anreize für Emissionsminderungen schafft. Sie zielt auch darauf ab, derzeit bestehende Markthindernisse (Mangel an gesicherten Informationen zu Kraftstoffeinsparungen und Emissionssenkungen) zu beseitigen, die gegenwärtig sachkundigen Entscheidungen der Beteiligten im Wege stehen.

Gemäß Artikel 15 Absatz 5 und Artikel 16 Absatz 3 der Verordnung über MRV im Seeverkehr ist die Kommission ermächtigt, delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die Vorschriften für Prüftätigkeiten und die Methoden für die Akkreditierung von Prüfstellen, die Prüftätigkeiten im Rahmen der Überwachung, Berichterstattung und Prüfung im Seeverkehrssektor durchführen, weiter zu präzisieren.

Beim Erlass solcher Rechtsakte berücksichtigt die Kommission die in Anhang III Teile A und B der Verordnung über MRV im Seeverkehr genannten Elemente. Die Rechtsakte müssen sich auf die in Artikel 14 der Verordnung genannten einschlägigen Grundsätze und auf die einschlägigen international anerkannten Normen stützen.

Es ist rechtlich zulässig, diese beiden rechtlichen Mandate zusammenzufassen, um Prüfungs- und Akkreditierungsaspekte in einer einzigen delegierten Verordnung zu behandeln.

2. KONSULTATIONEN VOR ANNAHME DES RECHTSAKTS

Im Einklang mit der gängigen Praxis, bei Vorarbeiten für delegierte Rechtsakte Sachverständige zu konsultieren, ersuchte die Kommission die Vollversammlung des Europäischen Forums für nachhaltige Schifffahrt (European Sustainable Shipping Forum, ESSF), eine aus Prüf- und Akkreditierungssachverständigen für die Überwachung, Berichterstattung und Prüfung im Seeverkehr bestehende Untergruppe einzusetzen, die die einschlägigen zu regelnden Elemente identifizieren; dazu gehören auch die in Anhang III der Verordnung über MRV im Seeverkehr genannten Elemente.

¹ ¹ABl. L 123 vom 19.5.2015, S. 55.

Diese Untergruppe umfasste Vertreter nationaler Behörden der Mitgliedstaaten, nichtstaatlicher Umweltorganisationen, internationaler und europäischer Schifffahrtsverbände und anderer einschlägiger Einrichtungen (wie Klassifikationsgesellschaften) sowie Privatunternehmen im Auftrag freiwilliger Initiativen zur Überwachung des Seeverkehrs. Darüber hinaus waren auch Prüfstellen für Treibhausgase und Vertreter europäischer Akkreditierungsstellen Teil der Gruppe.

Die Untergruppe trat zwischen Juli 2015 und Mai 2016 fünf Mal zusammen. Sie übermittelte den Entwurf ihrer Empfehlungen an die ESSF-Vollversammlung, die diese auf ihrer Tagung vom 28. Juni 2016 angenommen hat.

Die Protokolle, Hintergrundpapier und Präsentationen der Tagungen der Untergruppe sind auf der Website der Kommission abrufbar².

Am 29. Juni 2016 fand eine spezielle Sitzung mit Sachverständigen der Mitgliedstaaten statt, bei der der Inhalt dieses delegierten Rechtsakts vorgestellt und erörtert wurde.

Vier Wochen lang (29. Juli bis 26. August) konnte online zum Entwurf der Delegierten Verordnung Stellung genommen werden. Zwölf Beiträge kamen von elf verschiedenen Akteuren, die Schifffahrtsunternehmen (3), europäische und internationale Berufsverbände (6), Nichtregierungsorganisationen (1) und europäische Bürger (1) umfassten. Die meisten von ihnen hatten bereits an der vorstehend genannten ESSF-Untergruppe für MRV in der Seefahrt teilgenommen und wiederholten ihre wichtigsten Standpunkte zu Themen wie Standortbesuche, der Prüfstelle zu übermittelnde Unterlagen und unabhängige Überprüfung. Der Wortlaut wurde letztendlich beibehalten, da es nicht möglich war, weiter auf die extrem divergierenden Meinungen und Interessenlagen einzugehen, ohne das Gleichgewicht zwischen den verschiedenen Bestandteilen der Verordnung zu stören.

3. RECHTLICHE ASPEKTE DES DELEGIERTEN RECHTSAKTS

Der wesentliche Punkt der Verordnung über MRV im Seeverkehr ist, dass die aggregierten jährlichen Daten, die von einem akkreditierten Dritten zufriedenstellend überprüft wurden, „pro Schiff“ gemeldet werden. Die Prüfstellen müssen

- (a) die von Schifffahrtsunternehmen eingereichten Monitoringkonzepte daraufhin bewerten, ob sie mit der Verordnung über MRV im Seeverkehr und der vorliegenden Verordnung im Einklang stehen;
- (b) überprüfen, dass die aggregierten jährlichen Daten zu CO₂-Emissionen oder anderen relevanten Angaben im Emissionsbericht des Schiffs keine wesentlichen Falschangaben enthalten;
- (c) einen Prüfbericht ausstellen und dem Schifffahrtsunternehmen übermitteln, in dem erklärt wird, ob der Emissionsbericht zufriedenstellend ist oder nicht, und die wichtigsten im Laufe der Prüfung ermittelten Probleme aufgeführt werden, und
- (d) sobald das Schifffahrtsunternehmen einen Emissionsbericht vorgelegt hat, der als zufriedenstellend bewertet wurde, der Kommission und dem Flaggenstaat mitteilen, dass die Bedingungen für die Ausstellung einer Konformitätsbescheinigung erfüllt sind.

² http://ec.europa.eu/clima/events/articles/0108_en.htm

Gemäß Artikel 16 der Verordnung über MRV im Seeverkehr müssen Rechtspersonen, die die Prüftätigkeiten durchführen, von einer nationalen Akkreditierungsstelle gemäß der Verordnung (EG) Nr. 765/2008³ akkreditiert werden.

Während die wesentlichen Elemente des Prüf- und Akkreditierungsverfahrens bereits Teil der Verordnung über MRV im Seeverkehr sind, muss die Kommission weitere, in Anhang III der Verordnung aufgeführte Elemente berücksichtigen, wenn sie im Rahmen von Artikel 15 Absatz 5 und Artikel 16 Absatz 3 tätig wird.

Kapitel 1 (Allgemeine Bestimmungen) des vorliegenden Texts enthält den Gegenstand und die Begriffsbestimmungen für die Zwecke dieser Verordnung. Es verweist außerdem auf die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 anwendbaren internationalen harmonisierten Normen.

Kapitel II (Prüftätigkeiten) enthält Vorschriften für die Prüftätigkeiten der Prüfstellen:

- (a) Abschnitt 1 (Bewertung von Monitoringkonzepten) sieht vor, dass die Prüfstellen bewerten, ob die Angaben des Schiffahrtsunternehmens im Monitoringkonzept vollständig, relevant und mit der Verordnung über MRV im Seeverkehr und der vorliegenden Verordnung vereinbar sind. Für diese Zwecke muss das Schiffahrtsunternehmen der Prüfstelle alle als sachdienlich erachteten Informationen übermitteln. In diesem Abschnitt sind die Behandlung von Nichtkonformitäten sowie Umfang und Zweck der durchzuführenden unabhängigen Überprüfung beschrieben.
- (b) Abschnitt 2 (Prüfung von Emissionsberichten) enthält Vorschriften für die Prüfung der Emissionsberichte mit dem Ziel, mit hinreichender Sicherheit schließen zu können, dass die Überwachungsmethode ordnungsgemäß im Einklang mit dem Monitoringkonzept angewandt wurde und dass die gemeldeten Daten keine wesentlichen Falschangaben enthalten. Die Vorschriften umfassen die von den Prüfstellen vorzunehmenden Risikobewertungen, die von den Schiffahrtsunternehmen vorzulegenden Unterlagen, die Wesentlichkeitsschwelle für die überwachten Daten, Standortbesuche der Prüfstellen, den Umgang mit von der Prüfstelle mitgeteilten Falschangaben und Nichtkonformitäten und Empfehlungen für Verbesserungen. Darüber hinaus wird der Mindestinhalt des Prüfberichts vorgegeben.

Kapitel III (Anforderungen an Prüfstellen) werden die Anforderungen festgelegt, die sicherstellen, dass sämtliches mit Prüftätigkeiten betrautes Personal kompetent ist. Das Kapitel enthält ferner die Mindestanforderungen an Prüfteams, einschließlich der Mindestkompetenzen jedes Teammitglieds und der unabhängigen Überprüfer (dies umfasst auch die sektorspezifischen Kompetenzanforderungen im Anhang dieser Verordnung).

Kapitel IV (Akkreditierung von Prüfstellen) enthält die Kriterien für Rechtspersonen aus der EU und aus Drittländern, die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 die Akkreditierung durch nationale Akkreditierungsstellen beantragen. In diesem Kapitel sind die Verfahren für die Beantragung, Gewährung und Erweiterung der Akkreditierung beschrieben. Außerdem werden die Überwachungs- und Verwaltungsmaßnahmen der Stellen geregelt.

³ Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 über die Vorschriften für die Akkreditierung und Marktüberwachung im Zusammenhang mit der Vermarktung von Produkten und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 339/93 des Rates (ABl. L 218 vom 13.8.2008, S. 30).

Kapitel V (Anforderungen an nationale Akkreditierungsstellen) enthält Vorschriften über Unparteilichkeit, Bewertungsteams und die Kompetenz der nationalen Akkreditierungsstellen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 765/2008, die auf die Besonderheiten von Emissionen aus der Seefahrt zugeschnitten sind.

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

vom 22.9.2016

über die Prüftätigkeiten und die Akkreditierung von Prüfstellen gemäß der Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Überwachung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION –

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2015 über die Überwachung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG¹, insbesondere auf Artikel 15 Absatz 5 und Artikel 16 Absatz 3,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Gemäß Artikel 15 Absatz 5 und Artikel 16 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2015/757 erlässt die Kommission delegierte Rechtsakte, um die Vorschriften für Prüftätigkeiten und die Methoden für die Akkreditierung von Prüfstellen weiter zu präzisieren. Da diese Tätigkeiten und Methoden eng miteinander verbunden sind, werden dieser Verordnung beide Rechtsgrundlagen zugrunde gelegt.
- (2) Die Durchführung von Artikel 15 Absatz 5 der Verordnung (EU) 2015/757 setzt ein umfassendes Regelwerk voraus, damit sichergestellt ist, dass die im Einklang mit der genannten Verordnung aufgestellten Monitoringkonzepte und Emissionsberichte in harmonisierter Weise von Prüfstellen bewertet und geprüft werden, die über die technische Kompetenz verfügen, die ihnen übertragenen Aufgaben unabhängig und unparteiisch wahrzunehmen.
- (3) Bei der Durchführung von Artikel 16 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2015/757 muss die Synergie zwischen dem umfassenden, mit der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates² geschaffenen Rahmen für die Akkreditierung und den besonderen Merkmalen der Prüf- und Akkreditierungstätigkeiten auf dem Gebiet der CO₂-Emissionen aus dem Schifffahrtssektor gewährleistet sein. Im Einklang mit Artikel 16 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2015/757 ist die Verordnung

¹ ABl. L 123 vom 19.5.2015, S. 55.

² Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 über die Vorschriften für die Akkreditierung und Marktüberwachung im Zusammenhang mit der Vermarktung von Produkten und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 339/93 des Rates (ABl. L 218 vom 13.8.2008, S. 30).

(EG) Nr. 765/2008 auf die Aspekte der Akkreditierung von Prüfstellen anwendbar, die in der Verordnung (EU) 2015/7575 nicht behandelt werden.

- (4) Um sicherzustellen, dass die gemeldeten Daten robust und zuverlässig sind, muss die Prüfung von unabhängigen, kompetenten Prüfstellen durchgeführt werden. Das Prüf- und Akkreditierungssystem sollte vermeiden, dass Verfahren und Einrichtungen, die bereits im Rahmen anderer Rechtsinstrumente der Europäischen Union geschaffen wurden, unnötig verdoppelt werden, da dies für die Mitgliedstaaten und die Wirtschaftsbeteiligten mit einem höheren Aufwand verbunden wäre. Deshalb sollte auf bewährte Verfahren zurückgegriffen werden, die sich zum einen aus der Anwendung der harmonisierten Normen, die das Europäische Komitee für Normung auf der Grundlage eines von der Kommission gemäß der Richtlinie 98/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates³ erteilten Auftrags angenommen hat (wie die Norm betreffend allgemeine Anforderungen an Validierungs- und Verifizierungsstellen für Treibhausgase zur Anwendung bei der Akkreditierung oder anderen Formen der Anerkennung und die Norm betreffend allgemeine Anforderungen an Akkreditierungsstellen, die Konformitätsbewertungsstellen akkreditieren, deren Fundstellen im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht wurden), und zum anderen aus der Unterlage EA-6/03 und anderen technischen Unterlagen der Europäischen Organisation für die Zusammenarbeit im Bereich der Akkreditierung (European Cooperation for Accreditation) ergeben.
- (5) In den harmonisierten Vorschriften für die Bewertung von Monitoringkonzepten, die Prüfung von Emissionsberichten und die Ausstellung von Konformitätsbescheinigungen durch Prüfstellen sollten die Verantwortlichkeiten und Tätigkeiten der Prüfstellen eindeutig festgelegt sein.
- (6) Bei der Bewertung eines Monitoringkonzepts sollten die Prüfstellen eine Reihe von Prüftätigkeiten in Bezug auf die Vollständigkeit, die Relevanz und die Konformität der von dem betreffenden Schifffahrtsunternehmen übermittelten Angaben zum Überwachungs- und Berichterstattungsverfahren des Schiffs durchführen, damit festgestellt werden kann, ob das Konzept mit der Verordnung (EU) 2015/757 vereinbar ist.
- (7) Gemäß der Durchführungsverordnung (EU) XXX/XXXX der Kommission⁴ [OP: Commission Implementing Regulation on templates for monitoring plans, emissions reports and documents of compliance] können Schifffahrtsunternehmen bei der Vorlage des Monitoringkonzepts für das Schiff auf Angaben zu bereits bestehenden Verfahren und Kontrollen des Schiffs verweisen, die unter harmonisierte Normen für Qualitäts-, Umwelt- und Energiemanagement (wie EN ISO 9001:2015, EN ISO 14001:2015, EN ISO 50001:2011), unter den Internationalen Code für Maßnahmen zur Organisation des sicheren Schiffsbetriebs (ISM-Code)⁵ oder unter den Plan für das Energieeffizienz-Management von Schiffen (SEEMP)⁶ fallen. Für ein optimiertes Vorgehen sollten die Prüfstellen diese insoweit berücksichtigen, als sie für

³ Richtlinie 98/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 1998 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft (ABl. L 204 vom 21.7.1998, S. 37).

⁴ ABl. L xxx.

⁵ Mit der Entschließung A.741 (18) der internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) angenommen.

⁶ Anlage VI Regel 22 des MARPOL-Übereinkommens.

die Überwachung und Berichterstattung von Daten gemäß der Verordnung (EU) 2015/757 [und der vorliegenden Verordnung] von Belang sind.

- (8) Die Bereitstellung von Unterlagen und der Austausch sachdienlicher Informationen zwischen den Schiffahrtsunternehmen und den Prüfstellen sind für alle Aspekte des Prüfverfahrens wesentlich, besonders aber für die Bewertung des Monitoringkonzepts, die Durchführung der Risikobewertung und die Prüfung des Emissionsberichts. Harmonisierte Anforderungen sind erforderlich, um zu regeln, welche Informationen und Unterlagen der Prüfstelle vor Beginn der Prüfung oder in anderen Stadien der Prüfung zur Verfügung gestellt werden müssen.
- (9) Im Einklang mit Artikel 15 Absätze 1, 2 und 3 der Verordnung (EU) 2015/757 sollte die Prüfstelle bei der Prüfung des Emissionsberichts nach einem risikobasierten Konzept vorgehen. Ein entscheidender Teil des Prüfverfahrens besteht darin zu analysieren, ob bei den gemeldeten Daten mit möglichen wesentlichen Falschangaben zu rechnen ist, und hiernach entscheidet sich, wie die Prüfstelle ihre Tätigkeiten durchführen sollte.
- (10) Jeder Bestandteil des Verfahrens zur Prüfung von Emissionsberichten, einschließlich Standortbesuche, hängt somit eng mit dem Ergebnis der Risikoanalyse in Bezug auf Falschangaben zusammen. Die Prüfstelle sollte verpflichtet sein, je nach den Feststellungen und Informationen, die sich im Verlauf der Prüfung ergeben haben, eine oder mehrere Prüftätigkeiten anzupassen, um den Anforderungen an die Erzielung hinreichender Sicherheit zu genügen.
- (11) Um gemäß Artikel 4 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2015/757 die Kohärenz und Vergleichbarkeit der überwachten Daten in der Zeitreihe zu gewährleisten, sollte die Prüfstelle bei der Prüfung des Emissionsberichts eines Schiffs dessen als zufriedenstellend bewertetes Monitoringkonzept als Ausgangspunkt zugrunde legen. Die Prüfstelle sollte bewerten, ob das Konzept und die erforderlichen Verfahren korrekt umgesetzt wurden. Sie setzt das Schiffahrtsunternehmen über etwa von ihr festgestellte Nichtkonformitäten oder Falschangaben in Kenntnis. Die Prüfstelle meldet die nicht berichtigten Falschangaben und Nichtkonformitäten, die zu wesentlichen Fehlern führen, in einem Prüfbericht, in dem sie erklärt, dass der Emissionsbericht nicht mit der Verordnung (EU) 2015/757 und der vorliegenden Verordnung vereinbar ist.
- (12) Sämtliche Tätigkeiten im Rahmen des Verfahrens zur Prüfung des Emissionsberichts sind miteinander verbunden und sollten mit der Ausstellung eines Prüfberichts abgeschlossen werden, der einen Vermerk mit dem Prüfergebnis enthält. Der Grad an Sicherheit sollte davon abhängen, wie ausführlich und detailliert die Prüftätigkeiten waren und wie der Prüfvermerk formuliert ist. Harmonisierte Anforderungen an die Durchführung der Prüftätigkeiten und an die Prüfberichte würden sicherstellen, dass alle Prüfstellen denselben Vorgaben folgen.
- (13) Die Prüftätigkeiten, also die Bewertung von Monitoringkonzepten und die Prüfung von Emissionsberichten, sollten von kompetenten Prüfstellen und kompetentem Personal ausgeführt werden. Um zu gewährleisten, dass das beteiligte Personal die erforderliche Kompetenz für die ihm übertragenen Aufgaben besitzt, sollten die Prüfstellen interne Verfahren einführen und regelmäßig verbessern. Die Kriterien zur

Feststellung der Kompetenz einer Prüfstelle sollten in allen Mitgliedstaaten gleich, nachprüfbar, objektiv und transparent sein.

- (14) Im Bemühen um eine hohe Qualität der Prüftätigkeiten sollten harmonisierte Vorschriften dafür erstellt werden, wie ermittelt wird, ob eine Prüfstelle die Anforderungen an Kompetenz, Unabhängigkeit und Unparteilichkeit erfüllt und somit qualifiziert ist, die verlangten Tätigkeiten auszuführen.
- (15) Für die Akkreditierung von Rechtspersonen ist ein übergeordneter Rechtsrahmen erforderlich, damit gewährleistet ist, dass die Prüfstellen über die nötige fachliche Kompetenz verfügen, um die ihnen übertragenen Aufgaben unabhängig, unparteiisch sowie im Einklang mit den in der Verordnung (EU) 2015/757, der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 und der vorliegenden Verordnung festgelegten Anforderungen und Grundsätzen durchzuführen.
- (16) Gemäß Artikel 16 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2015/757 sollten die Artikel 4 bis 12 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 auf allgemeine Grundsätze für und Anforderungen an nationale Akkreditierungsstellen anwendbar sein.
- (17) Im Einklang mit der gängigen Praxis der Kommission, bei Vorarbeiten für delegierte Rechtsakte Sachverständige zu konsultieren, wurde unter der Schirmherrschaft des Europäischen Forums für nachhaltige Schifffahrt (European Sustainable Shipping Forum, ESSF) eine MRV-Untergruppe für die Prüfung und Akkreditierung auf dem Gebiet von MRV im Seeverkehr eingesetzt, die aus Sachverständigen aus den Mitgliedstaaten, der Industrie und anderen einschlägigen Einrichtungen, einschließlich der Zivilgesellschaft, bestand. Die Untergruppe empfahl, eine Reihe von Elementen in dieser Verordnung zu behandeln. Die ESSF-Vollversammlung stimmte am 28. Juni 2016 dem Entwurf der entsprechenden Empfehlungen zu –

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

KAPITEL I ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 1

Gegenstand

Diese Verordnung regelt die Bewertung von Monitoringkonzepten und die Prüfung von Emissionsberichten. Sie enthält außerdem Anforderungen an Kompetenzen und Verfahren.

Diese Verordnung enthält Vorschriften für die Akkreditierung und die Überwachung von Prüfstellen durch nationale Akkreditierungsstellen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 765/2008.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

- (1) „Akkreditierung“ die Bestätigung durch eine nationale Akkreditierungsstelle, dass eine Prüfstelle die Anforderungen harmonisierter Normen im Sinne von Artikel 2 Nummer 9 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 und die Anforderungen der vorliegenden Verordnung erfüllt und somit über die erforderlichen Qualifikationen verfügt, um die Prüftätigkeiten gemäß Kapitel II auszuführen;
- (2) „Nichtkonformität“ entweder
 - (a) für die Zwecke der Bewertung eines Monitoringkonzepts die Tatsache, dass das Monitoringkonzept den Anforderungen der Artikel 6 und 7 der Verordnung (EU) 2015/757 und der Durchführungsverordnung XXX/YYY [for OP: Commission Implementing Regulation on templates for monitoring plans, emissions reports and documents of compliance] nicht genügt;
 - (b) für die Zwecke der Prüfung von Emissionsberichten die Tatsache, dass die CO₂-Emissionen und anderen relevanten Angaben nicht im Einklang mit der Überwachungsmethode gemeldet werden, die in einem von einer akkreditierten Prüfstelle als zufriedenstellend bewerteten Monitoringkonzept beschrieben ist;
 - (c) für die Zwecke der Akkreditierung jede Handlung oder Unterlassung einer Handlung der Prüfstelle, die den Anforderungen der Verordnung (EU) 2015/757 zuwiderläuft;
- (3) „hinreichende Sicherheit“ einen im Prüfvermerk positiv zum Ausdruck kommenden hohen, jedoch nicht absoluten Grad an Sicherheit, dass der prüfungspflichtige Emissionsbericht keine wesentlichen Falschangaben enthält;
- (4) „Wesentlichkeitsschwelle“ den quantitativen Schwellen- oder Grenzwert, oberhalb dessen die Prüfstelle Falschangaben für sich allein oder zusammen genommen als wesentlich erachtet;
- (5) „inhärentes Risiko“ die Anfälligkeit eines Parameters im Emissionsbericht für Falschangaben, die für sich allein oder zusammen genommen eine wesentliche Falschangabe darstellen könnten, bevor die Auswirkungen etwaiger einschlägiger Kontrolltätigkeiten berücksichtigt werden;
- (6) „Kontrollrisiko“ die Anfälligkeit eines Parameters im Emissionsbericht für Falschangaben, die für sich allein oder in Verbindung mit anderen eine wesentliche Falschangabe darstellen könnten und die vom Kontrollsysteem nicht rechtzeitig verhindert oder erkannt und berichtet werden;
- (7) „Entdeckungsrisiko“ das Risiko, dass eine Prüfstelle eine wesentliche Falschangabe nicht entdeckt;
- (8) „Prüfrisiko“ das (vom inhärenten Risiko, Kontrollrisiko und Entdeckungsrisiko abhängige) Risiko, dass die Prüfstelle ein unangemessenes Prüfgutachten abgibt, wenn der Emissionsbericht wesentliche Falschangaben enthält;
- (9) „Falschangabe“ eine Auslassung, Fehlinterpretation oder einen Fehler in den Berichtsdaten, ausgenommen zulässige Unsicherheiten gemäß der Verordnung (EU) 2015/757 und unter Berücksichtigung der diesbezüglichen Leitlinien der Kommission;
- (10) „wesentliche Falschangabe“ eine Falschangabe, die nach Einschätzung der Prüfstelle für sich allein oder zusammen mit anderen die Wesentlichkeitsschwelle übersteigt oder sich in anderer Weise auf die gemeldeten Gesamtemissionen oder andere relevante Angaben auswirken könnte;

- (11) „Standort“: für die Zwecke der Bewertung des Monitoringkonzepts oder Prüfung des Emissionsberichts eines Schiffs einen Ort, an dem der Überwachungsprozess festgelegt und verwaltet wird, einschließlich der Orte, an denen sachdienliche Daten und Informationen kontrolliert und gespeichert werden;
- (12) „interne Prüfunterlagen“ alle internen Unterlagen, die eine Prüfstelle zusammengestellt hat, um die dokumentarischen Belege und Begründungen von Tätigkeiten aufzuzeichnen, die zur Bewertung des Monitoringkonzepts oder zur Prüfung eines Emissionsberichts gemäß dieser Verordnung ausgeführt wurden;
- (13) „Prüfer für MRV im Seeverkehr“ ein einzelnes Mitglied eines mit der Bewertung eines Monitoringkonzepts oder der Prüfung eines Emissionsberichts beauftragten Prüfteams;
- (14) „unabhängiger Überprüfer“ eine Person, die von der Prüfstelle speziell mit einer internen Überprüfung beauftragt wurde und die derselben Einrichtung angehört, aber keine der zu überprüfenden Prüftätigkeiten ausgeführt hat;
- (15) „technischer Sachverständiger“ eine Person, die eingehende Kenntnisse und Fachwissen zu einem bestimmten Gegenstand liefert, die für die Ausführung der Prüftätigkeiten im Sinne von Kapitel II und der Akkreditierungstätigkeiten im Sinne der Kapitel IV und V erforderlich sind;
- (16) „Begutachter“ eine Person, die von einer nationalen Akkreditierungsstelle beauftragt wurde, allein oder als Teil eines Begutachtungsteams eine Prüfstelle nach Maßgabe dieser Verordnung zu begutachten;
- (17) „leitender Begutachter“ einen Begutachter, dem die Gesamtverantwortung für die Begutachtung einer Prüfstelle gemäß dieser Verordnung übertragen wurde.

Artikel 3

Konformitätsvermutung

Weist eine Prüfstelle nach, dass sie die Kriterien der einschlägigen harmonisierten Normen im Sinne von Artikel 2 Nummer 9 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008, deren Fundstellen im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht worden sind, oder von Teilen davon erfüllt, wird davon ausgegangen, dass sie auch die Anforderungen der Kapitel II und III der vorliegenden Verordnung insoweit erfüllt, als die anwendbaren harmonisierten Normen diese Anforderungen abdecken.

KAPITEL II PRÜFTÄTIGKEITEN

ABSCHNITT 1 Bewertung von Monitoringkonzepten

Artikel 4

Information durch die Schifffahrtsunternehmen

1. Jedes Schifffahrtsunternehmen übermittelt der Prüfstelle das nach dem Muster in Anhang I der Durchführungsverordnung XXXX/YYY [for OP: Commission Implementing Regulation on templates for monitoring plans, emissions reports and documents of compliance] erstellte Monitoringkonzept für sein Schiff. Wurde das Monitoringkonzept nicht in englischer Sprache erstellt, stellt es eine englische Übersetzung bereit.
2. Vor Beginn der Bewertung des Monitoringkonzepts übermittelt das Unternehmen der Prüfstelle außerdem mindestens die folgenden Angaben:
 - (a) sachdienliche Unterlagen oder eine Beschreibung der Anlagen des Schiffs, einschließlich Bescheinigungen für die Emissionsquellen, verwendete Durchflussmesser (soweit zutreffend), Verfahren und Prozesse oder – soweit zutreffend – außerhalb des Monitoringkonzepts erstellte und gepflegte Flussdiagramme, auf die in dem Konzept Bezug genommen wird;
 - (b) bei Änderungen des Überwachungs- und Berichterstattungssystems gemäß Artikel 7 Absatz 2 Buchstaben c und d der Verordnung (EU) 2015/757 entsprechende aktualisierte Fassungen oder neue Unterlagen, anhand deren das geänderte Konzept bewertet werden kann.
3. Das Schifffahrtsunternehmen übermittelt nach Aufforderung jede weitere Information, die für die Bewertung des Konzepts für sachdienlich gehalten wird.

Artikel 5

Bewertung von Monitoringkonzepten

1. Bei der Bewertung des Monitoringkonzepts befasst sich die Prüfstelle mit der behaupteten Vollständigkeit, Richtigkeit, Relevanz und Konformität mit der Verordnung (EU) 2015/757 der im Monitoringkonzept enthaltenen Angaben.
2. Die Prüfstelle muss mindestens
 - (a) bewerten, ob das Schifffahrtsunternehmen das entsprechende Muster für das Monitoringkonzept verwendet hat und ob Angaben zu allen in Anhang I der Durchführungsverordnung XXXX/YYY [for OP: Commission Implementing Regulation on templates for monitoring plans, emissions reports and documents of compliance] aufgeführten obligatorischen Punkten gemacht werden;
 - (b) prüfen, ob die Angaben im Monitoringkonzept richtig sind und ob die Emissionsquellen, die an Bord des Schiffs installierten Messeinrichtungen sowie die vorhandenen Systeme und Verfahren zur Überwachung und Berichterstattung der einschlägigen Informationen gemäß der Verordnung (EU) 2015/757 vollständig beschrieben sind;

- (c) sicherstellen, dass geeignete Überwachungsvorkehrungen für den Fall vorgesehen sind, dass die Absicht besteht, das Schiff gemäß Artikel 9 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2015/757 von der Überwachung des Kraftstoffs und der CO₂-Emissionen auf der Basis einzelner Fahrten auszunehmen;
 - (d) gegebenenfalls prüfen, ob die von dem Schifffahrtsunternehmen gemachten Angaben zu Elementen, Verfahren oder Kontrollen, die als Bestandteil der bestehenden Managementsysteme des Schiffs angewandt werden oder unter harmonisierte einschlägige Normen für Qualitäts-, Umwelt- oder Energiemanagement fallen, für die Überwachung der CO₂-Emissionen und anderer relevanter Informationen sowie für die Berichterstattung gemäß der Verordnung (EU) 2015/757 und der Durchführungsverordnung XXXX/YYY⁷ [for OP: Commission Implementing Regulation on determination of cargo carried...] von Belang sind.
3. Für die Zwecke der Bewertung des Monitoringkonzepts kann die Prüfstelle Befragungen durchführen, Einsicht in Akten nehmen, Beobachtungen vornehmen und jede andere Prüftechnik einsetzen, die sie für geeignet hält.

Artikel 6

Standortbesuche

1. Die Prüfstelle führt Standortbesuche durch, um sich eine hinreichende Einsicht in die im Monitoringkonzept beschriebenen Verfahren zu verschaffen und die Angaben im Konzept als richtig zu validieren.
2. Die Prüfstelle bestimmt den Ort oder die Orte des Standortbesuchs unter Berücksichtigung der Stelle, an der die kritische Masse der einschlägigen Daten gespeichert ist, einschließlich elektronischer oder gedruckter Kopien von Unterlagen, deren Originale auf dem Schiff bewahrt werden, und der Stelle, an der Datenflussaktivitäten stattfinden
3. Die Prüfstelle legt außerdem fest, welche Tätigkeiten ausgeführt werden und wie viel Zeit für den Standortbesuch erforderlich ist.
4. Abweichend von Absatz 1 kann die Prüfstelle auf einen Standortbesuch verzichten, wenn eine der folgenden Bedingungen erfüllt ist:
 - (a) sie ist hinreichend vertraut mit den Überwachungs- und Berichterstattungssystemen des Schiffs, einschließlich ihrer Existenz, Umsetzung und tatsächlichen Anwendung durch das Schifffahrtsunternehmen;
 - (b) Art und Grad der Komplexität des Überwachungs- und Berichterstattungssystems des Schiffs machen einen Standortbesuch überflüssig;
 - (c) sie kann alle erforderlichen Angaben per Fernzugriff bewerten.

⁷ ABI. L xxx.

5. Verzichtet die Prüfstelle gemäß Absatz 4 auf einen Standortbesuch, so begründet sie dies in den internen Prüfunterlagen.

Artikel 7

Behebung von Nichtkonformitäten im Monitoringkonzept

1. Stellt die Prüfstelle bei der Bewertung des Monitoringkonzepts Nichtkonformitäten fest, teilt sie dies dem Schifffahrtsunternehmen unverzüglich mit und verlangt die entsprechenden Berichtigungen innerhalb einer vorgeschlagenen Frist.
2. Das Schifffahrtsunternehmen berichtet alle von der Prüfstelle mitgeteilten Nichtkonformitäten und übermittelt der Prüfstelle ein überarbeitetes Monitoringkonzept innerhalb der vereinbarten Frist, so dass die Prüfstelle dieses vor Beginn des Berichtszeitraums erneut bewerten kann.
3. Die Prüfstelle dokumentiert in den internen Prüfunterlagen alle Nichtkonformitäten, die im Laufe der Bewertung des Monitoringkonzepts berichtet wurden, und kennzeichnet diese als behoben.

Artikel 8

Unabhängige Überprüfung der Bewertung des Monitoringkonzepts

1. Vor Unterrichtung des Schifffahrtsunternehmens legt das Prüfteam die internen Prüfunterlagen und den Entwurf der Schlussfolgerungen aus der Bewertung des Konzepts umgehend einem beauftragten unabhängigen Überprüfer vor.
2. Der unabhängige Überprüfer führt die Überprüfung so aus, dass sichergestellt ist, dass das Monitoringkonzept im Einklang mit dieser Verordnung bewertet wurde und dass die gebotene fachliche Sorgfalt und das erforderliche fachliche Ermessen angewandt wurden.
3. Der Umfang der unabhängigen Überprüfung schließt das gesamte in diesem Abschnitt beschriebene und in den internen Prüfunterlagen aufgezeichnete Bewertungsverfahren ein.
4. Die Prüfstelle nimmt die Ergebnisse der unabhängigen Überprüfung in die internen Prüfunterlagen auf.

Artikel 9

Schlussfolgerungen der Prüfstelle zur Bewertung des Monitoringkonzepts

Auf der Grundlage der bei der Bewertung des Monitoringkonzepts gesammelten Informationen unterrichtet die Prüfstelle das Schifffahrtsunternehmen unverzüglich schriftlich über die Schlussfolgerungen und gibt dabei an, ob das Monitoringkonzept

- (a) als mit der Verordnung (EU) 2015/757 vereinbar eingestuft wurde;
- (b) Nichtkonformitäten enthält, derentwegen es nicht mit der Verordnung (EU) 2015/757 vereinbar ist.

ABSCHNITT 2

Prüfung der Emissionsberichte

Artikel 10

Information durch die Schifffahrtsunternehmen

1. Vor Beginn der Prüfung der Emissionsberichte übermittelt das Schifffahrtsunternehmen der Prüfstelle die folgenden ergänzenden Informationen:
 - (a) eine Liste der Fahrten, die das betreffende Schiff im Berichtszeitraum gemäß Artikel 10 der Verordnung (EU) 2015/757 durchgeführt hat;
 - (b) soweit angezeigt, eine Kopie des Vorjahres-Emissionsberichts, wenn die Prüfstelle jenen Bericht nicht geprüft hat;
 - (c) eine Kopie der angewandten Monitoringkonzepte, gegebenenfalls zusammen mit Belegen für die Schlussfolgerungen aus der von einer akkreditierten Prüfstelle durchgeführten Bewertung.
2. Nachdem die Prüfstelle festgestellt hat, welche spezifischen Abschnitte oder Unterlagen für die Prüfung relevant sind, übermittelt das Schifffahrtsunternehmen darüber hinaus die folgenden ergänzenden Informationen:
 - (a) Kopien des offiziellen Logbuchs des Schiffs und des Öltagebuchs (soweit gesondert geführt);
 - (b) Kopien der Bunkerunterlagen;
 - (c) Kopien von Unterlagen mit Angaben zu den im Berichtszeitraum getätigten Fahrten des Schiffs (Zahl der beförderten Fahrgäste, Menge der beförderten Fracht, zurückgelegte Strecke und auf See verbrachte Zeit).
3. Darüber hinaus kann die Prüfstelle, soweit dies auf Basis der betreffenden Überwachungsmethode anwendbar ist, das Schifffahrtsunternehmen auffordern, Folgendes zur Verfügung zu stellen:
 - (a) einen Überblick über die IT-Landschaft, dem der Datenfluss für das betreffende Schiff zu entnehmen ist;
 - (b) Nachweise für die Wartung und die Genauigkeit/Unsicherheit von Messeinrichtungen/Durchflussmessern (z. B. Kalibrierscheine);
 - (c) einen Auszug aus den Tätigkeitsdaten von Durchflussmessern zum Kraftstoffverbrauch;
 - (d) Kopien von Belegen für das Ablesen der Füllstandsanzeige der Kraftstofftanks;
 - (e) einen Auszug aus den Tätigkeitsdaten der Systeme zur direkten Emissionsmessung;

- (f) jede andere Angabe, die für die Prüfung des Emissionsberichts von Belang ist.
4. Bei einem Wechsel des Schiffahrtsunternehmens gehen die Unternehmen mit der gebotenen Sorgfalt vor, um der Prüfstelle die vorgenannten Belegunterlagen oder ergänzenden Informationen zu den Fahrten, die unter ihrer jeweiligen Verantwortung stattfanden, zur Verfügung zu stellen.
 5. Das Schiffahrtsunternehmen bewahrt die vorstehend genannten Unterlagen für die Zeiträume auf, die im internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL-Übereinkommen) von 1973 und im internationalen Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS-Übereinkommen) von 1988 vorgesehen sind. Bis zur Ausstellung der Konformitätsbescheinigung gemäß Artikel 17 der Verordnung (EU) 2015/757 kann die Prüfstelle jede der in den Absätzen 1, 2 und 3 genannten Informationen anfordern.

Artikel 11

Von der Prüfstelle durchzuführende Risikobewertung

1. Zusätzlich zu den in Artikel 15 Absätze 1, 2 und 3 der Verordnung (EU) 2015/757 genannten Aspekten ermittelt und analysiert die Prüfstelle alle nachstehend genannten Risiken:
 - (a) die inhärenten Risiken;
 - (b) die Kontrollrisiken;
 - (c) die Entdeckungsrisiken.
2. Die Prüfstelle untersucht die Bereiche mit erhöhtem Prüfrisiko und mindestens Folgendes: Fahrtendaten, Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen, zurückgelegte Strecke, auf See verbrachte Zeit, beförderte Fracht und Aggregation der Daten in den Emissionsberichten.
3. Bei der Ermittlung und Analyse der in Absatz 2 genannten Aspekte untersucht die Prüfstelle, ob die Angaben vorliegen und ob die gemeldeten Angaben vollständig, genau, kohärent, transparent und relevant sind.
4. Die Prüfstelle revidiert die Risikobewertung und ändert oder wiederholt die vorzunehmenden Prüftätigkeiten, wenn dies angesichts der bei der Prüfung erhaltenen Informationen angezeigt ist.

Artikel 12

Prüfplan

Die Prüfstelle entwirft einen Prüfplan, der in einem angemessenen Verhältnis zu den im Laufe der Risikobewertung erhaltenen Informationen und ermittelten Risiken steht. Der Prüfplan umfasst mindestens Folgendes:

- (a) ein Prüfprogramm, in dem Art und Umfang der Prüftätigkeiten sowie die Dauer und die Art und Weise ihrer Ausführung beschrieben sind;
- (b) einen Plan für Datenstichproben, der vorgibt, in welchem Umfang und nach welchen Methoden Datenstichproben in Bezug auf die Datenpunkte genommen werden, die den aggregierten CO₂-Emissionen, dem Kraftstoffverbrauch oder anderen relevanten Informationen im Emissionsbericht zugrunde liegen.

Artikel 13

Prüftätigkeiten in Bezug auf den Emissionsbericht

1. Die Prüfstelle setzt den Prüfplan um und prüft auf der Grundlage der Risikobewertung, ob die Überwachungs- und Berichterstattungssysteme, die in dem als zufriedenstellend bewerteten Monitoringkonzept beschrieben sind, tatsächlich existieren und ordnungsgemäß angewandt werden.

Zu diesem Zweck zieht die Prüfstelle mindestens die folgenden Arten von Verfahren in Betracht:

- (a) Befragung des zuständigen Personals;
 - (b) Akteneinsicht;
 - (c) Beobachtung und Durchlaufertest (Walkthrough).
2. Soweit anwendbar untersucht die Prüfstelle, ob die im Monitoringkonzept beschriebenen internen Kontrolltätigkeiten wirksam durchgeführt werden. Zu diesem Zweck kann sie in Betracht ziehen, die Wirksamkeit dokumentierter Kontrollen auf der Grundlage einer Stichprobe zu prüfen.

Artikel 14

Prüfung der gemeldeten Daten

1. Die Prüfstelle prüft die im Emissionsbericht gemeldeten Daten durch eingehende Tests (u. a. Rückverfolgung der Daten zur Primärdatenquelle), Gegenprüfung von Daten mit externen Datenquellen, einschließlich Schiffsverfolgungsdaten, Abgleiche, Kontrollen von Grenzwerten für entsprechende Daten und Neuberechnungen.
2. Als Teil der Datenprüfung gemäß Absatz 1 überprüft die Prüfstelle
 - (a) die Vollständigkeit der im Monitoringkonzept beschriebenen Emissionsquellen;
 - (b) die Vollständigkeit der Daten, einschließlich der Daten zu Fahrten, die als unter die Verordnung (EU) 2015/757 fallend gemeldet wurden;
 - (c) die Kohärenz zwischen den gemeldeten aggregierten Daten und den Daten aus den entsprechenden Unterlagen oder aus Primärquellen;

- (d) die Kohärenz zwischen dem aggregierten Kraftstoffverbrauch und den Daten über Kraftstoffkäufe oder auf andere Weise für das betreffende Schiff bezogenen Kraftstoff, soweit zutreffend;
- (e) die Zuverlässigkeit und Genauigkeit der Daten.

Artikel 15

Wesentlichkeitsschwelle

1. Für die Überprüfung der im Emissionsbericht enthaltenen Daten zum Kraftstoffverbrauch und zu den CO₂-Emissionen gilt eine Wesentlichkeitsschwelle von 5 % der im Berichtszeitraum für jeden Punkt gemeldeten Gesamtwerte.
2. Für die Überprüfung anderer relevanter Informationen des Emissionsberichts zu der beförderten Fracht, der Beförderungsleistung, der zurückgelegten Strecke und der auf See verbrachten Zeit gilt eine Wesentlichkeitsschwelle von 5 % jedes im Berichtszeitraum für jeden Punkt gemeldeten Gesamtwerts.

Artikel 16

Standortbesuche

1. Die Prüfstelle führt Standortbesuche durch, um sich eine hinreichende Einsicht in das im Monitoringkonzept beschriebene Überwachungs- und Berichterstattungssystem des Schifffahrtsunternehmens und des Schiffs zu verschaffen.
2. Die Prüfstelle bestimmt den Ort oder die Orte des Standortbesuchs auf Basis der Ergebnisse der Risikobewertung unter Berücksichtigung der Stelle, an der die kritische Masse der einschlägigen Daten gespeichert ist, einschließlich elektronischer oder gedruckter Kopien von Unterlagen, deren Originale auf dem Schiff bewahrt werden, und der Stelle, an der Datenflussaktivitäten stattfinden
3. Die Prüfstelle legt außerdem fest, welche Tätigkeiten ausgeführt werden und wie viel Zeit für den Standortbesuch erforderlich ist.
4. Abweichend von Absatz 1 kann die Prüfstelle auf einen Standortbesuch verzichten, wenn auf Basis der Ergebnisse der Risikobewertung eine der folgenden Bedingungen erfüllt ist:
 - (a) sie ist hinreichend vertraut mit den Überwachungs- und Berichterstattungssystemen des Schiffs, einschließlich ihrer Existenz, Umsetzung und tatsächlichen Anwendung durch das Schifffahrtsunternehmen;
 - (b) Art und Grad der Komplexität des Überwachungs- und Berichterstattungssystems des Schiffs machen einen Standortbesuch überflüssig;
 - (c) die Prüfstelle kann alle erforderlichen Angaben per Fernzugriff bewerten, was auch die ordnungsgemäße Anwendung der im Monitoringkonzept beschriebenen Methode und die Überprüfung der Daten im Emissionsbericht umfasst.

5. Kommt die Prüfstelle aufgrund der Feststellungen bei einem Standortbesuch an Land zu dem Schluss, dass eine Überprüfung an Bord erforderlich ist, um das Risiko wesentlicher Falschangaben im Emissionsbericht zu senken, kann sie eine Besichtigung des Schiffs beschließen.
6. Verzichtet die Prüfstelle gemäß Absatz 4 auf einen Standortbesuch, so begründet sie dies in den internen Prüfunterlagen.

Artikel 17

Behebung von Falschangaben und Nichtkonformitäten im Emissionsbericht

1. Stellt die Prüfstelle bei der Überprüfung des Emissionsberichts Falschangaben oder Nichtkonformitäten fest, teilt sie dies dem Schiffahrtsunternehmen unverzüglich mit und verlangt die entsprechenden Berichtigungen innerhalb einer angemessenen Frist.
2. Die Prüfstelle dokumentiert in den internen Prüfunterlagen alle Falschangaben oder Nichtkonformitäten, die im Laufe der Überprüfung behoben wurden, und kennzeichnet sie als behoben.
3. Berichtigt das Schiffahrtsunternehmen die Falschangaben oder Nichtkonformitäten gemäß Absatz 1 nicht, so fordert die Prüfstelle es vor Ausstellung des Prüfberichts auf, die Hauptursachen der Falschangaben oder Nichtkonformitäten zu erklären.
4. Die Prüfstelle bewertet, ob sich die nichtbehobenen Falschangaben für sich allein oder zusammen mit anderen auf die insgesamt gemeldeten Emissionen oder andere relevante Informationen auswirkt und ob dies wesentliche Falschangaben zur Folge hat.
5. Die Prüfstelle kann Falschangaben oder Nichtkonformitäten, die für sich allein oder zusammen mit anderen unter der Wesentlichkeitsschwelle gemäß Artikel 15 liegen, als wesentliche Falschangaben einstufen, wenn dies durch ihren Umfang und ihre Art oder durch die besonderen Umstände, unter denen sie auftreten, gerechtfertigt ist.

Artikel 18

Schlussfolgerungen aus der Prüfung des Emissionsberichts

Zum Abschluss der Prüfung des Emissionsberichts muss die Prüfstelle mindestens

- (a) bestätigen, dass alle Prüftätigkeiten ausgeführt wurden;
- (b) abschließende analytische Verfahren auf die aggregierten Daten anwenden, um zu gewährleisten, dass sie keine wesentlichen Falschangaben enthalten;
- (c) prüfen, ob die Angaben in dem Bericht den Anforderungen der Verordnung (EU) 2015/757 genügen;
- (d) vor Ausstellung des Berichts die internen Prüfunterlagen und den Berichtsentwurf erstellen und gemäß Artikel 21 dem unabhängigen Überprüfer vorlegen;

- (e) eine Person ermächtigen, den Bericht auf der Grundlage der Schlussfolgerungen des unabhängigen Überprüfers und der Belege in den internen Prüfunterlagen zu beglaubigen und das Schifffahrtsunternehmen darüber zu unterrichten;
- (f) der Kommission und dem Flaggenstaat des Schiffs mitteilen, ob die Bedingungen für die Ausstellung der Konformitätsbescheinigung erfüllt sind.

Artikel 19

Verbesserungsvorschläge

1. Die Prüfstelle übermittelt dem Schifffahrtsunternehmen Empfehlungen für Verbesserungen im Zusammenhang mit nichtbehobenen Falschangaben und Nichtkonformitäten, die keine wesentlichen Falschangaben zur Folge haben.
2. Die Prüfstelle kann andere Verbesserungsvorschläge übermitteln, die sie im Lichte des Ergebnisses der Prüftätigkeiten für sachdienlich hält.
3. Bei der Übermittlung von Empfehlungen an das Schifffahrtsunternehmen bleibt die Prüfstelle unparteiisch gegenüber dem Unternehmen, dem Schiff sowie dem Überwachungs- und Berichterstattungssystem. Sie gefährdet ihre Unparteilichkeit nicht dadurch, dass sie Ratschläge erteilt oder Teile des Überwachungs- und Berichterstattungssystems gemäß der Verordnung (EU) 2015/757 entwickelt.

Artikel 20

Prüfbericht

1. Anhand der gesammelten Informationen stellt die Prüfstelle dem Schifffahrtsunternehmen zu jedem geprüften Emissionsbericht einen Prüfbericht aus.
2. Der Prüfbericht enthält einen Vermerk darüber, dass der Emissionsbericht laut Prüfung als zufriedenstellend bzw., wenn er wesentliche Falschangaben enthält, die vor der Ausstellung des Prüfberichts nicht berichtigt wurden, als nichtzufriedenstellend befunden wird.
3. Im Sinne von Absatz 2 wird der Emissionsbericht nur dann laut Prüfung als zufriedenstellend befunden, wenn er keine wesentlichen Falschangaben enthält.
4. Der Prüfbericht umfasst mindestens
 - (a) den Namen des Schifffahrtsunternehmens und das Kennzeichen des Schiffs;
 - (b) einen Titel, aus dem deutlich hervorgeht, dass es sich um einen Prüfbericht handelt;
 - (c) die Identität der Prüfstelle,
 - (d) einen Verweis auf den Emissionsbericht und den Berichtszeitraum, auf den sich die Prüfung bezieht;

- (e) einen Verweis auf mindestens ein Monitoringkonzept, das als zufriedenstellend bewertet wurde;
- (f) einen Verweis auf die angewandten Prüfnormen;
- (g) eine Zusammenfassung der Verfahren der Prüfstelle, einschließlich Angaben zu Standortbesuchen oder den Gründen für den Verzicht darauf;
- (h) soweit zutreffend, eine Zusammenfassung der wesentlichen Änderungen des Monitoringkonzepts und der Tätigkeitsdaten im Berichtszeitraum;
- (i) einen Prüfvermerk;
- (j) soweit zutreffend, eine Beschreibung der nichtberichtigten Falschangaben und Nichtkonformitäten (Art und Ausmaß, wesentliche Auswirkungen oder nicht und die betreffenden Teile des Emissionsberichts),
- (k) gegebenenfalls Empfehlungen für Verbesserungen;
- (l) das Datum des Prüfberichts und die Unterschrift einer von der Prüfstelle ermächtigten Person.

Artikel 21

Unabhängige Überprüfung des Emissionsberichts

1. Der unabhängige Überprüfer überprüft die internen Prüfunterlagen und den Entwurf des Prüfberichts, um sich zu vergewissern, dass die Prüfung im Einklang mit dieser Verordnung ausgeführt wurde und dass die erforderliche fachliche Sorgfalt und das erforderliche fachliche Ermessen angewandt wurden.
2. Der Umfang der unabhängigen Überprüfung schließt das gesamte in diesem Abschnitt beschriebene und in den internen Prüfunterlagen aufgezeichnete Prüfverfahren ein.
3. Nach der Beglaubigung des Emissionsberichts gemäß Artikel 18 Buchstabe e nimmt die Prüfstelle die Ergebnisse der unabhängigen Überprüfung in die internen Prüfunterlagen auf.

KAPITEL III ANFORDERUNGEN AN PRÜFSTELLEN

Artikel 22

Kontinuierliche Kompetenzsicherung

1. Die Prüfstelle muss eine kontinuierliche Kompetenzsicherung begründen, dokumentieren, anwenden und aufrechterhalten, um zu gewährleisten, dass das gesamte mit Prüftätigkeiten betraute Personal die erforderliche Kompetenz für die ihm übertragenen Aufgaben besitzt.

2. Für die Zwecke der in Absatz 1 genannten Kompetenzsicherung muss die Prüfstelle mindestens Folgendes begründen, dokumentieren, anwenden und aufrechterhalten:
 - (a) allgemeine Kompetenzkriterien für alle Mitarbeiter, die gemäß Artikel 23 Absatz 3 Prüftätigkeiten ausführen;
 - (b) besondere Kompetenzkriterien für jeden Aufgabenträger innerhalb der Prüfstelle, der Prüftätigkeiten ausführt, insbesondere für den Prüfer für MRV im Seeverkehr, den unabhängigen Überprüfer und den technischen Sachverständigen gemäß den Artikeln 24, 25 und 26;
 - (c) eine Methode, um die anhaltende Kompetenz und die regelmäßige Leistungsbewertung sämtlichen Personals, das Prüftätigkeiten ausführt, zu gewährleisten;
 - (d) ein Verfahren, um die ständige Weiterbildung von Personal, das Prüftätigkeiten ausführt, zu gewährleisten.
3. Die Prüfstelle überwacht regelmäßig, mindestens einmal im Jahr, die Leistung sämtlichen Personals, das Prüftätigkeiten ausführt, um dessen anhaltende Kompetenz zu bestätigen.

Artikel 23

Prüfteams

1. Für jede einzelne Prüfverpflichtung stellt die Prüfstelle ein Prüfteam zusammen, das in der Lage ist, die in den Artikeln 5 bis 20 genannten Prüftätigkeiten auszuführen.
2. Das Prüfteam besteht mindestens aus einem Prüfer für MRV im Seeverkehr und, wenn dies angesichts der Einschätzung der Komplexität der auszuführenden Aufgaben durch die Prüfstelle und deren Fähigkeit, die notwendige Risikobewertung durchzuführen, angezeigt scheint, einer angemessenen Zahl zusätzlicher Prüfer für MRV im Seeverkehr und/oder technischer Sachverständigen.
3. Die Teammitglieder haben ein klares Verständnis ihrer spezifischen Rolle im Prüfprozess und sind in der Lage, sich in der für die Wahrnehmung ihrer Prüfaufgaben und die Prüfung der Angaben des Schiffahrtsunternehmens nötigen Sprache auszudrücken.

Artikel 24

Kompetenzanforderungen an Prüfer für MRV im Seeverkehr

1. Prüfer für MRV im Seeverkehr verfügen über die Kompetenz, im Einklang mit der Verordnung (EU) 2015/757 und dieser Verordnung Monitoringkonzepte zu bewerten und Emissionsberichte zu prüfen.
2. Daher müssen Prüfer für MRC im Seeverkehr mindestens

- (a) mit der Verordnung (EU) 2015/757, der vorliegenden Verordnung, der Durchführungsverordnung XXXX/YYYY [for OP: Commission Implementing Regulation on templates for monitoring plans, emissions reports and documents of compliance], der Durchführungsverordnung XXXX/YYYY [for OP: Commission Implementing Regulation on determination of cargo carried...] und den einschlägigen Leitlinien der Kommission vertraut sein;
 - (b) über Kenntnisse und Erfahrung mit Daten- und Informations-Audits verfügen, unter anderem in den Bereichen
 - i) Daten- und Informationsauditmethoden, Anwendung der Wesentlichkeitsschwelle und Beurteilung der Wesentlichkeit von Falschangaben;
 - ii) Analyse von inhärenten Risiken und Kontrollrisiken;
 - iii) Probenahmetechniken für Datenstichproben und die Überprüfung von Kontrolltätigkeiten;
 - iv) Beurteilung von Daten- und Informationssystemen, IT-Systemen, Datenflussaktivitäten, Kontrolltätigkeiten, Kontrollsystmen und Verfahren für Kontrolltätigkeiten.
3. Darüber hinaus werden sektorspezifische Kenntnisse und Erfahrung in den im Anhang genannten einschlägigen Bereichen berücksichtigt.

Artikel 25

Kompetenzanforderungen an unabhängige Überprüfer

1. Der unabhängige Überprüfer erfüllt die in Artikel 24 genannten Kompetenzanforderungen an Prüfer für MRV im Seeverkehr.
2. Um bewerten zu können, ob die internen Prüfunterlagen vollständig sind und ob im Laufe der Prüftätigkeiten genügend Belege zusammengetragen wurden, verfügt der unabhängige Überprüfer über die erforderliche Kompetenz für
 - (a) die Analyse der übermittelten Angaben und die Bestätigung ihrer Vollständigkeit und Integrität;
 - (b) die Beanstandung fehlender oder widersprüchlicher Angaben;
 - (c) die Kontrolle von Datenwegen, um beurteilen zu können, ob die internen Prüfunterlagen genügend Informationen zur Bestätigung des bei der internen Überprüfung untersuchten Entwurfs der Schlussfolgerungen enthalten.

Artikel 26

Einsatz von technischen Sachverständigen

1. Werden im Laufe der Prüftätigkeiten oder der Überprüfung eingehende Kenntnisse und spezifisches Fachwissen benötigt, so kann der Prüfer für MRV im Seeverkehr oder der unabhängige Überprüfer jeweils unter seiner Leitung und vollen Verantwortung technische Sachverständige hinzuziehen,
2. Über das Fachwissen auf dem betreffenden Gebiet hinaus ist der technische Sachverständige hinreichend mit den Kenntnissen vertraut, die in Artikel 24 verlangt werden.

Artikel 27

Verfahren für Prüftätigkeiten

1. Die Prüfstellen müssen mindestens eines bzw. einen der in den Artikeln 5 bis 21 beschriebenen Verfahren und Prozesse für Prüftätigkeiten einführen, dokumentieren, anwenden und aufrechterhalten.
2. Bei der Einführung und Anwendung dieser Verfahren und Prozesse führt die Prüfstelle die Tätigkeiten in Einklang mit den harmonisierten Normen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 betreffend Anforderungen an Validierungs- und Verifizierungsstellen für Treibhausgase zur Anwendung bei der Akkreditierung oder anderen Formen der Anerkennung aus.
3. Die Prüfstellen müssen ein Qualitätsmanagementsystem einführen, dokumentieren, anwenden und aufrechterhalten, das gewährleistet, dass die Verfahren und Prozesse im Einklang mit den harmonisierten Normen gemäß Absatz 2 einheitlich entwickelt, angewendet, verbessert und überprüft werden.
4. Darüber hinaus führen die Prüfstellen die folgenden Verfahren, Prozesse und Vorkehrungen im Einklang mit den harmonisierten Normen gemäß Absatz 2 ein:
 - (a) einen Prozess und grundlegende Regeln für die Kommunikation mit dem Schifffahrtsunternehmen;
 - (b) geeignete Vorkehrungen, um die Vertraulichkeit der erhaltenen Informationen zu wahren;
 - (c) einen Prozess für die Behandlung von Einsprüchen der Schifffahrtsunternehmen;
 - (d) einen Prozess für die Behandlung von Beschwerden der Schifffahrtsunternehmen (mit vorläufigem Zeitplan);
 - (e) einen Prozess für die Ausstellung eines überarbeiteten Prüfberichts, wenn ein Fehler im Prüfbericht oder im Emissionsbericht entdeckt wurde, nachdem die Prüfstelle dem Schifffahrtsunternehmen den Prüfbericht übermittelt hat.

Artikel 28

Interne Prüfunterlagen

1. Die Prüfstelle erstellt und erarbeitet interne Prüfunterlagen, die mindestens Folgendes enthalten:
 - (a) die Ergebnisse der Prüftätigkeiten;
 - (b) den Prüfplan und die Risikobewertung;
 - (c) hinreichende Informationen zur Untermauerung der Bewertung des Monitoringkonzepts und des Entwurfs des Prüfberichts einschließlich Begründungen für die Einschätzung, ob Falschangaben wesentlich waren oder nicht.
2. Die internen Prüfunterlagen werden so geführt, dass der in den Artikeln 8 und 21 genannte unabhängige Überprüfer und die nationale Akkreditierungsstelle beurteilen können, ob die Prüfung im Einklang mit dieser Verordnung durchgeführt wurde.

Artikel 29

Aufzeichnungen und Kommunikation

1. Die Prüfstellen führen Aufzeichnungen, auch über die Kompetenz und Unparteilichkeit ihres Personals, um die Einhaltung dieser Verordnung nachzuweisen.
2. Die Prüfstelle wahren im Einklang mit den harmonisierten Normen gemäß Artikel 27 die Vertraulichkeit der im Laufe der Prüfung gewonnenen Informationen.

Artikel 30

Unparteilichkeit und Unabhängigkeit

1. Die Prüfstellen werden so organisiert, dass ihre Objektivität, Unabhängigkeit und Unparteilichkeit gewahrt wird. Für die Zwecke dieser Verordnung gelten die einschlägigen Anforderungen der harmonisierten Normen gemäß Artikel 27.
2. Die Prüfstellen führen keine Prüftätigkeiten für ein Schifffahrtsunternehmen aus, das mit einem untragbaren Risiko für die Unparteilichkeit der Prüfstelle verbunden ist oder diese in einen Interessenkonflikt bringt.
3. Ein untragbares Risiko für die Unparteilichkeit oder ein Interessenkonflikt gilt unter anderem als gegeben, wenn eine Prüfstelle oder ein Teil derselben Rechtsperson oder ein an der Prüfung beteiligter Mitarbeiter oder Auftragnehmer
 - (a) Beratungsdienste für die Entwicklung eines Teils des im Monitoringkonzept beschriebenen Überwachungs- und Berichterstattungsprozesses leistet,

- einschließlich der Entwicklung der Überwachungsmethode, des Abfassens des Emissionsberichts und des Erstellens des Monitoringkonzepts;
- (b) technische Hilfe bei der Aufstellung oder Aufrechterhaltung des Überwachungs- und Berichterstattungssystems für Emissionen oder andere relevante Informationen gemäß der Verordnung (EU) 2015/757 leistet.
4. Die Prüfstellen dürfen die unabhängige Überprüfung und die Ausstellung des Prüfberichts nicht ausgliedern.
5. Bei der Ausgliederung anderer Prüftätigkeiten sollten die Prüfstellen die einschlägigen Anforderungen der harmonisierten Normen gemäß Artikel 27 erfüllen.
6. Die Prüfstellen müssen einen Prozess einführen, dokumentieren, anwenden und aufrechterhalten, der ihre dauerhafte Unparteilichkeit und Unabhängigkeit sowie die der Teile derselben Rechtsperson und sämtlicher Mitarbeiter sicherstellt. Im Falle der Ausgliederung gelten dieselben Pflichten für das an der Prüfung beteiligte unter Vertrag genommene Personal. Der Prozess erfüllt die einschlägigen Anforderungen der harmonisierten Normen gemäß Artikel 27.

KAPITEL IV AKKREDITIERUNG VON PRÜFSTELLEN

Artikel 31

Akkreditierungsbereich

Der Akkreditierungsbereich der Prüfstellen umfasst die Bewertung von Monitoringkonzepten und die Prüfung von Emissionsberichten.

Artikel 32

Ziele des Akkreditierungsverfahrens

Im Laufe des Akkreditierungsverfahrens und bei der jährlichen Überwachung der akkreditierten Prüfstellen gemäß den Artikeln 36 bis 41 prüft die nationale Akkreditierungsstelle, ob die Prüfstelle und ihr Personal, das Prüftätigkeiten ausführt,

- (a) über die Kompetenz verfügen, im Einklang mit dieser Verordnung Monitoringkonzepte zu bewerten und Emissionsberichte zu prüfen;
- (b) tatsächlich im Einklang mit dieser Verordnung Monitoringkonzepte bewerten und Emissionsberichte prüfen;
- (c) die Anforderungen an Prüfstellen gemäß den Artikeln 22 bis 30 erfüllen, einschließlich der Anforderungen an die Unparteilichkeit und Unabhängigkeit.

Artikel 33

Mindestanforderungen für die Akkreditierung

Für die Mindestanforderungen für die Akkreditierung und die Anforderungen an Akkreditierungsstellen gelten die harmonisierten Normen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 betreffend allgemeine Anforderungen an Akkreditierungsstellen, die Konformitätsbewertungsstellen akkreditieren.

Artikel 34

Kriterien für die Beantragung der Akkreditierung durch nationale Akkreditierungsstellen

1. In einem Mitgliedstaat niedergelassene Rechtspersonen beantragen die Akkreditierung gemäß Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008.
2. Ist die Rechtsperson, die die Akkreditierung beantragt, nicht in einem Mitgliedstaat niedergelassen, kann sie ihren Antrag an die nationale Akkreditierungsstelle eines beliebigen Mitgliedstaats richten, der eine Akkreditierung im Sinne von Artikel 16 der Verordnung (EU) 2015/757 erteilt.

Artikel 35

Anträge auf Akkreditierung

1. Akkreditierungsanträge enthalten die Angaben, die nach den harmonisierten Normen gemäß Artikel 33 erforderlich sind.
2. Darüber hinaus stellen Antragsteller der nationalen Akkreditierungsstelle vor Beginn der Begutachtung gemäß Artikel 36 auf Anforderung Folgendes zur Verfügung:
 - (a) Informationen zu den Verfahren und Prozessen gemäß Artikel 27 Absatz 1 sowie zum Qualitätsmanagementsystem gemäß Artikel 27 Absatz 3;
 - (b) die Kompetenzkriterien gemäß Artikel 22 Absatz 2 Buchstaben a und b, die Ergebnisse der kontinuierlichen Kompetenzsicherung gemäß dem genannten Artikel und andere sachdienliche Unterlagen zur Kompetenz des gesamten an Prüftätigkeiten beteiligten Personals gemäß den Artikeln 24 und 25;
 - (c) Informationen zum Verfahren zur Gewährleistung der dauerhaften Unparteilichkeit und Unabhängigkeit gemäß Artikel 30 Absatz 6;
 - (d) Informationen zu den technischen Sachverständigen und zum Schlüsselpersonal, die an der Bewertung von Monitoringkonzepten und der Prüfung von Emissionsberichten beteiligt sind;
 - (e) Informationen zu den Verfahren und Prozessen zur Gewährleistung einer geeigneten Überprüfung, einschließlich zu den internen Prüfunterlagen gemäß Artikel 28;
 - (f) sachdienliche Aufzeichnungen gemäß Artikel 29;

(g) sonstige Aspekte, die die nationale Akkreditierungsstelle für sachdienlich hält.

Artikel 36

Begutachtung

1. Für die Zwecke der Bewertung gemäß Artikel 32 muss das Begutachtungsteam mindestens
 - (a) sämtliche sachdienlichen Unterlagen und Aufzeichnungen überprüfen, die der Antragsteller gemäß Artikel 35 vorgelegt hat;
 - (b) einen Standortbesuch durchführen, um Einsicht in eine repräsentative Probe der internen Prüfunterlagen zu nehmen und die Durchführung des Qualitätsmanagementsystems des Antragstellers sowie die Verfahren und Prozesse für Prüftätigkeiten gemäß Artikel 27 zu bewerten;
 - (c) die Leistung und Kompetenz eines repräsentativen Teils des Personals des Antragstellers, das an der Bewertung von Monitoringkonzepten und der Prüfung von Emissionsberichten beteiligt ist, beobachten, um sicherzustellen, dass dieses Personal im Einklang mit dieser Verordnung tätig ist.
2. Bei der Ausführung der in Absatz 1 genannten Tätigkeiten erfüllt das Begutachtungsteam die Anforderungen der harmonisierten Normen gemäß Artikel 33.
3. Das Begutachtungsteam teilt dem Antragsteller die Feststellungen und etwaige Nichtkonformitäten im Einklang mit den Anforderungen der harmonisierten Normen gemäß Artikel 33 mit und fordert ihn zur Stellungnahme auf.
4. Der Antragsteller trifft Abhilfemaßnahmen in Bezug auf die gemäß Absatz 3 mitgeteilten Nichtkonformitäten und gibt in seiner Stellungnahme an, welche Maßnahmen er getroffen hat oder innerhalb der von der nationalen Akkreditierungsstelle gesetzten Frist treffen will, um die Nichtkonformitäten zu beheben.
5. Die nationale Akkreditierungsstelle prüft die gemäß Absatz 4 übermittelte Stellungnahme des Antragstellers.
6. Hält die nationale Akkreditierungsstelle die Stellungnahme des Antragstellers oder die von ihm getroffenen Maßnahmen für unzureichend oder unwirksam, so verlangt sie von ihm weitere Informationen oder Maßnahmen.
7. Die nationale Akkreditierungsstelle kann Belege für die tatsächliche Durchführung der Abhilfemaßnahme verlangen oder eine Folgebewertung der Maßnahme vornehmen.

Artikel 37

Entscheidung über die Akkreditierung und Akkreditierungsurkunde

1. Die nationale Akkreditierungsstelle berücksichtigt die Anforderungen der harmonisierten Normen gemäß Artikel 33, wenn sie die Entscheidung über die Gewährung, Erweiterung oder Erneuerung der Akkreditierung eines Antragstellers vorbereitet oder trifft.
2. Hat die nationale Akkreditierungsstelle beschlossen, die Akkreditierung eines Antragstellers zu gewähren oder zu erneuern, so stellt sie ihm eine Akkreditierungsurkunde aus.
3. Die Akkreditierungsurkunde enthält mindestens die nach den harmonisierten Normen gemäß Artikel 33 erforderlichen Angaben.
4. Die Akkreditierungsurkunde gilt für einen Zeitraum von fünf Jahren nach der Ausstellung.

Artikel 38

Jährliche Überwachung

1. Die nationale Akkreditierungsstelle unterzieht jede Prüfstelle, der sie eine Akkreditierungsurkunde ausgestellt hat, einer jährlichen Überwachungsprüfung. Diese Überwachungsprüfung umfasst mindestens
 - (a) einen Standortbesuch gemäß Artikel 36 Absatz 1 Buchstabe b;
 - (b) die Beobachtung der Leistung und Kompetenz eines repräsentativen Teils des Personals der Prüfstelle gemäß Artikel 36 Absatz 1 Buchstabe c.
2. Die nationale Akkreditierungsstelle nimmt die erste Überwachungsprüfung einer Prüfstelle gemäß Absatz 1 spätestens zwölf Monate nach der Ausstellung der Akkreditierungsurkunde für die Prüfstelle vor.
3. Die Überwachungsprüfung ist so zu planen, dass die nationale Akkreditierungsstelle eine Stichprobe der Tätigkeiten der Prüfstelle, die in den Geltungsbereich der Akkreditierungsurkunde fallen, und des an den Prüftätigkeiten beteiligten Personals im Einklang mit den harmonisierten Normen gemäß Artikel 33 bewerten kann.
4. Die nationale Akkreditierungsstelle entscheidet anhand der Überwachungsergebnisse, ob sie die Fortführung der Akkreditierung bestätigt.
5. Führt eine Prüfstelle eine Prüfung in einem anderen Mitgliedstaat aus, so kann die nationale Akkreditierungsstelle, die die Prüfstelle akkreditiert hat, die nationale Akkreditierungsstelle des anderen Mitgliedstaats ersuchen, in ihrem Namen und unter ihrer Verantwortung Überwachungstätigkeiten auszuführen.

Artikel 39

Wiederbegutachtung

1. Die nationale Akkreditierungsstelle begutachtet die Prüfstelle, der sie eine Akkreditierungsurkunde ausgestellt hat, vor Ablauf der Gültigkeit dieser Urkunde erneut, um festzustellen, ob die Gültigkeit der Urkunde verlängert werden kann.
2. Die Wiederbegutachtung wird so geplant, dass die nationale Akkreditierungsstelle eine repräsentative Stichprobe der unter die Urkunde fallenden Tätigkeiten der Prüfstelle begutachten kann.

Bei der Planung und Ausführung der Wiederbegutachtung erfüllt die nationale Akkreditierungsstelle die Anforderungen der harmonisierten Normen gemäß Artikel 33.

Artikel 40

Außerordentliche Begutachtung

1. Die nationale Akkreditierungsstelle kann jederzeit eine außerordentliche Begutachtung der Prüfstelle vornehmen, um sicherzustellen, dass diese weiterhin die Anforderungen dieser Verordnung erfüllt.
2. Damit die nationale Akkreditierungsstelle beurteilen kann, ob eine außerordentliche Begutachtung erforderlich ist, teilt die Prüfstelle der Akkreditierungsstelle unverzüglich jede signifikante Änderung mit, die in Bezug auf Status oder Funktionsweise für ihre Akkreditierung wichtig ist.

Die signifikanten Änderungen umfassen die Änderungen, die in den harmonisierten Normen gemäß Artikel 33 genannt sind.

Artikel 41

Verwaltungsmaßnahmen

1. Die nationale Akkreditierungsstelle kann die Akkreditierung einer Prüfstelle aussetzen oder zurückziehen, wenn die Prüfstelle die Anforderungen dieser Verordnung nicht erfüllt.
2. Die nationale Akkreditierungsstelle setzt die Akkreditierung einer Prüfstelle aus oder zieht sie zurück, wenn die Prüfstelle darum ersucht.
3. Die nationale Akkreditierungsstelle muss ein Verfahren für die Aussetzung und Zurückziehung der Akkreditierung einführen, dokumentieren, anwenden und aufrechterhalten, das mit den harmonisierten Normen gemäß Artikel 33 im Einklang steht.

4. Die nationale Akkreditierungsstelle setzt die Akkreditierung einer Prüfstelle aus, wenn die Prüfstelle
 - (a) den Anforderungen an die Kompetenz gemäß Artikel 22, an die Verfahren für Prüftätigkeiten gemäß Artikel 27, an die internen Prüfunterlagen gemäß Artikel 28 oder an die Unparteilichkeit und Unabhängigkeit gemäß Artikel 30 nicht genügt hat;
 - (b) gegen andere spezifische Vorschriften und Bedingungen der nationalen Akkreditierungsstelle verstößen hat.
5. Die nationale Akkreditierungsstelle zieht die Akkreditierung einer Prüfstelle zurück, wenn
 - (a) die Prüfstelle die Gründe für die Aussetzung der Akkreditierung nicht behoben hat;
 - (b) ein Mitglied des obersten Führungsgremiums der Prüfstelle des Betrugs für schuldig befunden wurde;
 - (c) die Prüfstelle absichtlich Falschangaben gemacht hat.
6. Gegen den Beschluss einer nationalen Akkreditierungsstelle, die Akkreditierung gemäß den Absätzen 1, 4 und 5 auszusetzen oder zurückzuziehen, kann nach den Verfahren Einspruch eingelebt werden, die die Mitgliedstaaten gemäß Artikel 5 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 geschaffen haben.
7. Der Beschluss einer nationalen Akkreditierungsstelle über die Aussetzung oder Zurückziehung einer Akkreditierung wird mit der Mitteilung an die Prüfstelle wirksam. Die nationale Akkreditierungsstelle prüft auf Basis der Art des Verstoßes die Auswirkungen auf die Tätigkeiten, die vor dem Beschluss durchgeführt wurden.
8. Die nationale Akkreditierungsstelle beendet die Aussetzung der Akkreditierung, wenn sie zufriedenstellende Informationen erhalten hat und zu dem Schluss gelangt, dass die Prüfstelle die Anforderungen dieser Verordnung erfüllt.

KAPITEL V ANFORDERUNGEN AN NATIONALE AKKREDITIERUNGSSTELLEN

Artikel 42

Nationale Akkreditierungsstellen

1. Die Aufgaben im Zusammenhang mit der Akkreditierung nach Maßgabe dieser Verordnung werden von den gemäß Artikel 4 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 benannten nationalen Akkreditierungsstellen wahrgenommen.
2. Für die Zwecke dieser Verordnung kommt die nationale Akkreditierungsstelle ihren Aufgaben in Einklang mit den Anforderungen der harmonisierten Normen gemäß Artikel 33 nach.

Artikel 43

Begutachtungsteam

1. Die nationale Akkreditierungsstelle benennt ein Begutachtungsteam für jede Begutachtung, die nach den Anforderungen der harmonisierten Normen gemäß Artikel 33 durchgeführt wird.
2. Das Begutachtungsteam besteht aus einem leitenden Begutachter, der für die Durchführung der Begutachtung gemäß dieser Verordnung verantwortlich ist, und bei Bedarf einer angemessenen Anzahl von Begutachtern oder technischen Sachverständigen mit einschlägigen Kenntnissen und Erfahrung für einen bestimmten Akkreditierungsbereich.
3. Das Begutachtungsteam umfasst mindestens eine Person, die vertraut ist mit
 - (a) der Verordnung (EU) 2015/757, der vorliegenden Verordnung und anderen einschlägigen Rechtsakten gemäß Artikel 24 Absatz 2 Buchstabe a;
 - (b) den besonderen Merkmalen der verschiedenen Arten von Schiffen sowie der Überwachung und Berichterstattung auf dem Gebiet von CO₂-Emissionen, Kraftstoffverbrauch und anderen relevanten Informationen gemäß der Verordnung (EU) 2015/757.

Artikel 44

Kompetenzanforderungen an Begutachter

1. Begutachter müssen über die Kompetenz verfügen, die Tätigkeiten gemäß den Artikeln 36 bis 41 durchzuführen. Der Begutachter
 - (a) entspricht den Anforderungen der harmonisierten Normen gemäß Artikel 33;
 - (b) ist durch Schulungen mit den in Artikel 24 Absatz 2 Buchstabe b genannten Daten- und Informationsaudits vertraut oder hat Zugang zu einer Person, die über Kenntnisse und Erfahrungen mit solchen Daten und Informationen verfügt.
2. Ein leitender Begutachter erfüllt nicht nur die in Absatz 1 genannten Kompetenzanforderungen, sondern verfügt nachweislich auch über die Kompetenz für die Leitung eines Begutachtungsteams.
3. Interne Überprüfer und Personen, die über die Gewährung, Erweiterung oder Erneuerung einer Akkreditierung entscheiden, erfüllen nicht nur die in Absatz 1 genannten Kompetenzanforderungen, sondern verfügen außerdem über hinreichende Kenntnisse und Erfahrung, um die Akkreditierung bewerten zu können.

Artikel 45

Technische Sachverständige

1. Die nationale Akkreditierungsstelle kann technische Sachverständige in das Begutachtungsteam aufnehmen, die über die erforderlichen Kenntnisse und Erfahrungen auf einem bestimmten Fachgebiet verfügen, um den leitenden Begutachter oder den Begutachter zu unterstützen.
2. Ein technischer Sachverständiger nimmt genau beschriebene Aufgaben unter der Leitung und vollen Verantwortung des leitenden Begutachters des betreffenden Begutachtungsteams wahr.

Artikel 46

Datenbank akkreditierter Prüfstellen

1. Die nationalen Akkreditierungsstellen errichten und unterhalten eine öffentlich zugängliche Datenbank, die mindestens folgende Informationen enthält:
 - (a) Name, Akkreditierungsnummer und Anschrift jeder von der betreffenden nationalen Akkreditierungsstelle akkreditierten Prüfstelle;
 - (b) gegebenenfalls die Mitgliedstaaten, in denen jede Prüfstelle Prüfungen vornimmt;
 - (c) den Zeitpunkt, zu dem die Akkreditierung gewährt wurde, und den Zeitpunkt, zu dem sie abläuft;
 - (d) Angaben zu Verwaltungsmaßnahmen, die der Prüfstelle auferlegt wurden.
2. Jede Änderung des Status einer Prüfstelle ist der Kommission in dem betreffenden standardisierten Muster mitzuteilen.
3. Die gemäß Artikel 14 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 anerkannte Stelle erleichtert und harmonisiert den Zugang zu den nationalen Datenbanken.

KAPITEL VI **SCHLUSSBESTIMMUNG**

Artikel 47

Inkrafttreten

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

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

Geschehen zu Brüssel am 22.9.2016

*Für die Kommission
Der Präsident
[...]
Der Präsident
Jean-Claude JUNCKER*