Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2023/2917

29.12.2023

DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) 2023/2917 DER KOMMISSION

vom 20. Oktober 2023

über die Prüftätigkeiten, die Akkreditierung von Prüfstellen und die Genehmigung von Monitoringkonzepten durch die Verwaltungsbehörden gemäß der Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Überwachung von Treibhausgasemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen und zur Aufhebung der Delegierten Verordnung (EU) 2016/2072 der Kommission

(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/EG ([1]), insbesondere auf Artikel 6 Absatz 8 Unterabsatz 3, Artikel 7 Absatz 5 Unterabsatz 2, Artikel 13 Absatz 6, Artikel 15 Absatz 5 und Artikel 16 Absatz 3,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die Delegierte Verordnung (EU) 2016/2072 der Kommission ([2]) enthält Vorschriften für die Bewertung von Monitoringkonzepten und die Prüfung von Emissionsberichten, Anforderungen an Kompetenzen und Verfahren sowie Vorschriften für die Akkreditierung und Beaufsichtigung von Prüfstellen durch nationale Akkreditierungsstellen. Mit der Verordnung (EU) 2023/957 des Europäischen Parlaments und des Rates ([3]) wurde die Verordnung (EU) 2015/757 zwecks Einbeziehung von Seeverkehrstätigkeiten in das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union, das mit der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([4]) geschaffen wurde, sowie zwecks Überwachung, Berichterstattung und Prüfung in Bezug auf Emissionen von zusätzlichen Treibhausgasen und Emissionen von zusätzlichen Schiffstypen geändert. Außerdem wurde für Schifffahrtsunternehmen die Verpflichtung eingeführt, geprüfte aggregierte Emissionsdaten auf Unternehmensebene (im Folgenden „Berichte auf Unternehmensebene“) sowie im Falle von Unternehmenswechseln geprüfte Berichte gemäß Artikel 11 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2015/757 (im Folgenden „anteilige Emissionsberichte“) vorzulegen, und es wurde vorgeschrieben, dass Monitoringkonzepte und deren Änderungen von den zuständigen Verwaltungsbehörden genehmigt werden müssen.

(2) Gemäß Artikel 3ge der Richtlinie 2003/87/EG stellt die für ein Schifffahrtsunternehmen zuständige Verwaltungsbehörde sicher, dass die Berichterstattung über die aggregierten Emissionsdaten auf Ebene des Schifffahrtsunternehmens im Einklang mit den Prüf- und Akkreditierungsvorschriften in Kapitel III der Verordnung (EU) 2015/757 geprüft wird. Die Prüf- und Akkreditierungsvorschriften dieser Verordnung, die die Vorschriften in Kapitel III der Verordnung (EU) 2015/757 ergänzen, sollten daher Vorschriften für die Prüfung aggregierter Emissionsdaten auf Unternehmensebene enthalten.

([1]) ABl. L 123 vom 19.5.2015, S. 55.

([2]) Delegierte Verordnung (EU) 2016/2072 der Kommission vom 22. September 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 (ABl. L 320 vom 26.11.2016, S. 5).

([3]) Verordnung (EU) 2023/957 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. Mai 2023 zur Änderung der Verordnung (EU) 2015/757 zur Einbeziehung von Seeverkehrstätigkeiten in das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union und zur Überwachung, Berichterstattung und Prüfung in Bezug auf Emissionen von zusätzlichen Treibhausgasen und Emissionen von zusätzlichen Schiffstypen (ABl. L 130 vom 16.5.2023, S. 105).

([4]) Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 2003 über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 96/61/EG des Rates (ABl. L 275 vom 25.10.2003, S. 32).

(3) Darüber hinaus ist es erforderlich, das Regelwerk der Delegierten Verordnung (EU) 2016/2072 um Vorschriften für die Prüfung von Berichten auf Unternehmensebene zu ergänzen, die den Verfahrensschritten für die Prüfung von Emissionsberichten folgen, wobei jedoch doppelte Prüfarbeit in Bezug auf Berichte auf Schiffsebene und unnötiger zusätzlicher Verwaltungsaufwand vermieden werden sollten.

(4) Darüber hinaus ist es erforderlich, die in der Delegierten Verordnung (EU) 2016/2072 festgelegte Regelung um eine Reihe von Vorschriften für die Prüfung von anteiligen Emissionsberichten zu ergänzen. Gemäß Artikel 11 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2015/757 sollten anteilige Emissionsberichte dieselben Elemente wie Emissionsberichte enthalten, jedoch auf den Zeitraum beschränkt sein, der den unter der Verantwortung des Schifffahrtsunternehmens durchgeführten Tätigkeiten entspricht. Daher sollten anteilige Emissionsberichte nach denselben Vorschriften geprüft werden wie Emissionsberichte.

(5) In Artikel 6 Absatz 8 bzw. Artikel 7 Absatz 5 der Verordnung (EU) 2015/757 wird der Kommission die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die genannte Verordnung in Bezug auf Vorschriften für die Genehmigung von Monitoringkonzepten durch die zuständigen Verwaltungsbehörden bzw. in Bezug auf Vorschriften für die Genehmigung von Änderungen der Monitoringkonzepte durch die zuständigen Verwaltungsbehörden zu ergänzen. In Artikel 13 Absatz 6 bzw. Artikel 15 Absatz 5 der Verordnung (EU) 2015/757 wird der Kommission die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die genannte Verordnung in Bezug auf Vorschriften für die Prüfung der aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene, einschließlich der Prüfmethoden und des Prüfverfahrens, und die Erstellung eines Prüfberichts zu ergänzen bzw. die Vorschriften für die in jener Verordnung genannten Prüftätigkeiten weiter zu präzisieren. Artikel 16 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2015/757 sieht vor, dass die Kommission delegierte Rechtsakte erlässt, um die Methoden für die Akkreditierung von Prüfstellen weiter zu präzisieren. Da die Tätigkeiten im Bereich Prüfung, Akkreditierung und Genehmigung eng miteinander verbunden sind, liegen dieser Verordnung die genannten fünf Rechtsgrundlagen zugrunde.

(6) Die Prüftätigkeiten umfassen die Bewertung von Monitoringkonzepten durch Prüfstellen gemäß Artikel 13 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2015/757. 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 jeweiligen Schifffahrtsunternehmen übermittelten Angaben zu dem das Schiff betreffenden Überwachungs- und Berichterstattungssystem durchführen, damit festgestellt werden kann, ob das Konzept mit der Verordnung (EU) 2015/757 vereinbar ist. Dies sollte im Einklang mit den gemeinsamen Grundsätzen für die Überwachung und Berichterstattung gemäß Artikel 4 und den Anhängen I und II der Verordnung (EU) 2015/757 Elemente im Zusammenhang mit dem im Monitoringkonzept des Schiffes beschriebenen Datenverwaltungs- und -kontrollsystems umfassen. Um die ordnungsgemäße Durchsetzung der Verordnung (EU) 2015/757 zu gewährleisten, wenn die Organisation oder Person, die vom Schiffseigner die Verantwortung für den Betrieb des Schiffes übernommen und sich bei Übernahme dieser Verantwortung bereit erklärt hat, alle Pflichten und Verantwortlichkeiten zu übernehmen, die sich aus dem in Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 336/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates ([5]) enthaltenen Internationalen Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs und zur Verhütung der Meeresverschmutzung ergeben, außerdem die Verantwortung für die Einhaltung der Verpflichtungen gemäß der Verordnung (EU) 2015/757 und gegebenenfalls gemäß der Richtlinie 2003/87/EG übernimmt, sollte diese Organisation oder Person der Prüfstelle vor Beginn der Bewertung des Monitoringkonzepts ein Dokument vorlegen, aus dem hervorgeht, dass sie vom Schiffseigner ordnungsgemäß beauftragt wurde, den Verpflichtungen gemäß der Verordnung (EU) 2015/757 und gegebenenfalls der Richtlinie 2003/87/EG nachzukommen. Bei Schiffen, deren Emissionen in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2003/87/EG fallen, kann das Dokument gemäß Artikel 1 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2023/2599 der Kommission ([6]) der Prüfstelle für die Bewertung des Monitoringkonzepts zur Verfügung gestellt werden.

(7) Diese Verordnung ergänzt die Verordnung (EU) 2015/757 durch spezifische Vorschriften für Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Prüfung von Emissionsberichten, anteiligen Emissionsberichten und Berichten auf Unternehmensebene, mit der Akkreditierung von Prüfstellen und mit der Bewertung und Genehmigung von Monitoringkonzepten. Bei diesen Tätigkeiten sollten die Grundsätze für die Überwachung und Berichterstattung gemäß der Verordnung (EU) 2015/757 und deren Anhängen I und II sowie der Delegierten Verordnung (EU) 2023/2849 der Kommission ([7]) eingehalten werden.

([5]) Verordnung (EG) Nr. 336/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Februar 2006 zur Umsetzung des Internationalen Codes für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs innerhalb der Gemeinschaft und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 3051/95 des Rates (ABl. L 64 vom 4.3.2006, S. 1).

([6]) Durchführungsverordnung (EU) 2023/2599 der Kommission vom 22. November 2023 mit Durchführungsbestimmungen zur Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Verwaltung von Schifffahrtsunternehmen durch die für ein Schifffahrtsunternehmen zuständigen Verwaltungsbehörden (ABl. L, 2023/2599, 23.11.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/2599/oj.)

([7]) Delegierte Verordnung (EU) 2023/2849 der Kommission vom 12. Oktober 2023 zur Ergänzung der Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Vorschriften für die Meldung der aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene (ABl. L, 2023/2849, 15.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/2849/oj).

(8) Durch die Ausübung der Befugnisse gemäß Artikel 6 Absatz 8 und Artikel 7 Absatz 5 der Verordnung (EU) 2015/757 sollte sichergestellt werden, dass die Genehmigung von Monitoringkonzepten und von deren Änderungen gemäß der genannten Verordnung durch die zuständigen Verwaltungsbehörden in harmonisierter Weise erfolgt, insbesondere in Bezug auf Mitteilungen und von Schifffahrtsunternehmen und zuständigen Verwaltungsbehörden bereitgestellte Informationen.

(9) Monitoringkonzepte für Schiffe, deren Emissionen in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) 2015/757, nicht aber in denjenigen der Richtlinie 2003/87/EG fallen, sollten keiner Genehmigung der zuständigen Verwaltungsbehörde bedürfen.

(10) Bei der Genehmigung von Monitoringkonzepten und deren Änderungen sollten die zuständigen Verwaltungsbehörden den Schlussfolgerungen der Prüfstelle zur Bewertung der Monitoringkonzepte gebührend Rechnung tragen. Entscheidungen über die Genehmigung von Monitoringkonzepten sollten von den zuständigen Verwaltungsbehörden unabhängig getroffen werden, da die für ein Schifffahrtsunternehmen zuständigen Verwaltungsbehörden sicherstellen sollten, dass die ihrer Zuständigkeit unterliegenden Schifffahrtsunternehmen die Richtlinie 2003/87/EG und die Verordnung (EU) 2015/757 einhalten, auch in Bezug auf die Überwachung der relevanten Parameter und die Berichterstattung darüber während eines Berichtszeitraums.

(11) Genehmigt die zuständige Verwaltungsbehörde das Monitoringkonzept nicht, so sollte das Schifffahrtsunternehmen das Konzept entsprechend den von der genannten Verwaltungsbehörde übermittelten Informationen überarbeiten und der Prüfstelle eine überarbeitete Fassung des Konzepts zur Neubewertung vorlegen. Um unnötigen Verwaltungsaufwand für Schifffahrtsunternehmen und Prüfstellen zu vermeiden, können mehrere Austausche zwischen den Schifffahrtsunternehmen und den zuständigen Verwaltungsbehörden stattfinden, bevor das überarbeitete Monitoringkonzept der Prüfstelle zur Neubewertung übermittelt wird.

(12) Die Durchführung von Artikel 13 Absatz 6 und Artikel 15 Absatz 5 der Verordnung (EU) 2015/757 setzt ein umfassendes Regelwerk voraus, damit sichergestellt ist, dass die Bewertung der Monitoringkonzepte, die Prüfung der Emissionsberichte, der anteiligen Emissionsberichte und der Berichte auf Unternehmensebene sowie die Erstellung der Prüfberichte gemäß der genannten Verordnung in harmonisierter Weise von Prüfstellen durchgeführt wird, die über die technische Kompetenz verfügen, die ihnen übertragenen Aufgaben unabhängig und unparteiisch wahrzunehmen.

(13) In den harmonisierten Vorschriften für die Bewertung von Monitoringkonzepten, die Prüfung von Emissionsberichten, anteiligen Emissionsberichten und Berichten auf Unternehmensebene und die Ausstellung von Konformitätsbescheinigungen durch Prüfstellen sollten die Verantwortlichkeiten der Prüfstellen eindeutig festgelegt sein.

(14) Die Schlussfolgerungen der Prüfstelle zur Bewertung des Monitoringkonzepts sind von wesentlicher Bedeutung, damit die Schifffahrtsunternehmen und die zuständigen Verwaltungsbehörden die Ergebnisse der Prüftätigkeiten der Prüfstelle nachvollziehen können. Es ist daher notwendig, dass diese Schlussfolgerungen alle relevanten Informationen enthalten, die aus der Bewertung des Monitoringkonzepts hervorgegangen sind, einschließlich der Beschreibung etwaiger nicht berichtigter Nichtkonformitäten und einer Zusammenfassung der Verfahren der Prüfstelle, auch in Bezug auf Standortbegehungen.

(15) Die Bereitstellung von Unterlagen und der Austausch relevanter Informationen zwischen den Schifffahrtsunternehmen und den Prüfstellen sind für alle Aspekte des Prüfverfahrens wesentlich, insbesondere für die Bewertung des Monitoringkonzepts, die Durchführung der strategischen Analyse und der Risikoanalyse und die Prüfung des Emissionsberichts, des anteiligen Emissionsberichts und des Berichts auf Unternehmensebene. Daher bedarf es harmonisierter Anforderungen zur Regelung, welche Informationen und Unterlagen der Prüfstelle vor Beginn der Prüfung oder in anderen Stadien der Prüfung zur Verfügung gestellt werden müssen.

(16) Die Prüfstelle sollte bei der Prüfung von Emissionsberichten, anteiligen Emissionsberichten und Berichten auf Unternehmensebene gemäß Artikel 15 Absätze 1, 2 und 3 der Verordnung (EU) 2015/757 einen risikobasierten Ansatz verfolgen. Ein wesentlicher Teil des Prüfverfahrens besteht darin zu analysieren, ob bei den gemeldeten Daten mit möglichen wesentlichen Falschangaben zu rechnen ist, wonach sich entscheidet, wie die Prüfstelle ihre Tätigkeiten durchführt.

(17) Um gemäß Artikel 4 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2015/757 die Konsistenz und Vergleichbarkeit der überwachten Daten in der Zeitreihe zu gewährleisten, sollte die Prüfstelle bei der Prüfung des ein Schiff betreffenden Emissionsberichts das als zufriedenstellend bewertete und gegebenenfalls von der zuständigen Verwaltungsbehörde genehmigte Monitoringkonzept als Ausgangspunkt zugrunde legen.

(18) Alle Schritte im Verfahren der Prüfung eines Emissionsberichts, eines anteiligen Emissionsberichts oder eines Berichts auf Unternehmensebene sind miteinander verknüpft und sollten zur Erstellung eines Prüfberichts führen, der eine Erklärung über das Ergebnis der Prüfung enthält. Der Grad der Gewähr für den Prüfbericht sollte davon abhängen, wie ausführlich und detailliert die Prüftätigkeiten waren, und sich im Wortlaut der Prüferklärung niederschlagen.

(19) Die Bewertung von Monitoringkonzepten und die Prüfung von Emissionsberichten, anteiligen Emissionsberichten und Berichten auf Unternehmensebene sollten von kompetentem Personal durchgeführt werden. Die Prüfstellen sollten daher interne Verfahren einführen und laufend verbessern, um ihren Verpflichtungen nachkommen zu können. Die Kriterien zur Feststellung der Kompetenz einer Prüfstelle sollten die gleichen in allen Mitgliedstaaten sowie nachprüfbar, objektiv und transparent sein.

(20) Im Bemühen um eine hohe Qualität der Prüftätigkeiten sollten harmonisierte Vorschriften dafür erlassen werden, wie ermittelt wird, ob eine Prüfstelle die Anforderungen an Kompetenz, Unabhängigkeit und Unparteilichkeit erfüllt und somit qualifiziert ist, die verlangten Tätigkeiten auszuführen.

(21) Die Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates ([8]) sieht einen umfassenden Rahmen für die Akkreditierung von Konformitätsbewertungsstellen vor, die Konformitätsbewertungstätigkeiten durchführen. Gemäß Artikel 16 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2015/757 gelten die einschlägigen Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 765/2008, soweit die Verordnung (EU) 2015/757 keine speziellen Vorschriften für die Akkreditierung von Prüfstellen enthält.

(22) Mit Artikel 16 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2015/757 wird der Kommission die Befugnis übertragen, die Methoden für die Akkreditierung von Prüfstellen für Tätigkeiten, die in den Anwendungsbereich der genannten Verordnung fallen, d. h. in Bezug auf Treibhausgasemissionen aus dem Seeverkehr, weiter zu präzisieren. Dementsprechend werden mit der vorliegenden Verordnung die Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 und der Verordnung (EU) 2015/757 ergänzt, insbesondere in Bezug auf die geltenden harmonisierten Normen, die Anforderungen an Begutachtungsteams, die Durchführung der Beurteilung unter Gleichrangigen von nationalen Akkreditierungsstellen und die gegenseitige Anerkennung von Prüfstellen. Solche ergänzenden Vorschriften sind erforderlich, um sicherzustellen, dass die Kriterien und Normen, die im Zusammenhang mit der Akkreditierung von Prüfstellen für in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) 2015/757 fallende Tätigkeiten herangezogen werden, für den Zweck und Inhalt dieser Tätigkeiten geeignet sind. Diese Vorschriften sollten dazu beitragen, die Prüf- und Akkreditierungsverfahren noch belastbarer zu machen sowie einen harmonisierten Ansatz in allen Mitgliedstaaten zu fördern.

(23) Im Rahmen des Prüf- und Akkreditierungssystems sollte eine unnötige Doppelung von Verfahren und Einrichtungen, die bereits nach Maßgabe anderer Rechtsinstrumente der Europäischen Union geschaffen wurden, vermieden werden, da dies für die Mitgliedstaaten und die Wirtschaftsbeteiligten mit einem höheren Aufwand verbunden wäre. Vielmehr sollten bewährte Verfahren berücksichtigt werden, die sich 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 Rates ([9]) 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 aus anderen technischen Unterlagen der Europäischen Kooperation für Akkreditierung ergeben.

(24) Die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 benannte nationale Akkreditierungsstelle sollte ermächtigt werden, Prüfstellen zu akkreditieren und eine verbindliche Erklärung über deren Kompetenz zur Durchführung der Prüftätigkeiten gemäß dieser Verordnung abzugeben, Verwaltungsmaßnahmen wie die Aussetzung oder Aufhebung der Akkreditierung zu ergreifen und die Aufsicht über die Prüfstellen zu führen.

(25) Eine wirksame Zusammenarbeit zwischen den nationalen Akkreditierungsstellen und den zuständigen Verwaltungsbehörden ist für das ordnungsgemäße Funktionieren des EU-Emissionshandelssystems, in das die Emissionen aus dem Seeverkehr ab dem am 1. Januar 2024 beginnenden Berichtszeitraum einbezogen werden, und für die Aufsicht über die Qualität der Prüfungen von wesentlicher Bedeutung. Aus Gründen der Transparenz muss sichergestellt werden, dass die nationalen Akkreditierungsstellen und die zuständigen Verwaltungsbehörden wirksame Mittel für den Informationsaustausch bereitstellen. Der Informationsaustausch zwischen den zuständigen Verwaltungs-

([8]) 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).

([9]) 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).

behörden sowie zwischen den zuständigen Verwaltungsbehörden und den nationalen Akkreditierungsstellen sollte unter strikter Wahrung der Vertraulichkeit und des Berufsgeheimnisses im Einklang mit geltendem einzelstaatlichen oder EU-Recht erfolgen.

(26) Angesichts der Einbeziehung der Emissionen aus dem Seeverkehr in das EU-Emissionshandelssystem muss für eine weitere Angleichung der mit dieser Verordnung eingeführten Vorschriften für die Prüf- und Akkreditierungstätigkeiten im Bereich der Treibhausgasemissionen aus dem Seeverkehr an die Vorschriften für die Prüf- und Akkreditierungstätigkeiten im Bereich der Treibhausgasemissionen aus anderen Sektoren, die unter das EU-Emissionshandelssystem fallen, gesorgt werden, wobei den Besonderheiten des Seeverkehrssektors Rechnung zu tragen ist. Diese Angleichung der Vorschriften betrifft insbesondere die Vorschriften für die Prüftätigkeiten, einschließlich Standortbegehungen, den Informationsaustausch, die Anforderungen an die Prüfstellen und die Anforderungen an die nationalen Akkreditierungsstellen.

(27) Aufgrund des Umfangs der erforderlichen Änderungen der Delegierten Verordnung (EU) 2016/2072 sollte letztere in Gänze aufgehoben werden.

(28) Die vorliegende Verordnung betrifft die Prüf-, Genehmigungs- und Akkreditierungstätigkeiten im Zusammenhang mit Treibhausgasemissionen, die ab dem 1. Januar 2024 freigesetzt werden. Sie gewährleistet das wirksame Funktionieren des EU-Emissionshandelssystems, in das die Emissionen aus dem Seeverkehr ab dem am 1. Januar 2024 beginnenden Berichtszeitraum einbezogen werden, sowie die Einbeziehung von Methan- und Distickstoffoxidemissionen in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) 2015/757, ebenfalls ab dem am 1. Januar 2024 beginnenden Berichtszeitraum. Die vorliegende Verordnung sollte daher ab dem 1. Januar 2024 gelten —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

KAPITEL I

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 1

Gegenstand

Diese Verordnung enthält Bestimmungen über die Bewertung von Monitoringkonzepten und die Prüfung von Emissionsberichten und aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene. Ebenso enthält sie Anforderungen an Kompetenzen und Verfahren.

Des Weiteren legt diese Verordnung die Verfahren für die Akkreditierung von Prüfstellen durch nationale Akkreditierungsstellen und die Vorschriften für den Informationsaustausch fest.

Sie regelt die Genehmigung von Monitoringkonzepten und deren Änderungen durch die zuständigen Verwaltungsbehörden.

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 den Artikel 4 bis 36 auszuführen;
2. „Emissionsbericht“ einen Bericht gemäß Artikel 11 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2015/757;
3. „anteiliger Emissionsbericht“ einen Bericht gemäß Artikel 11 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2015/757;

4. „Bericht auf Unternehmensebene“ die aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene im Sinne von Artikel 3 Buchstabe q der Verordnung (EU) 2015/757;

5. „Nichtkonformität“

   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, der Richtlinie 2003/87/EG und der Durchführungsverordnung (EU) 2016/1927 der Kommission ([10]) nicht genügt;

   b) für die Zwecke der Prüfung eines Emissionsberichts und eines anteiligen Emissionsberichts eine der folgenden Tatsachen:

      i) die Tatsache, dass die Berichterstattung über die Treibhausgasemissionen und andere relevante Informationen nicht im Einklang mit der Überwachungsmethode erfolgt, die im Monitoringkonzept, das von einer akkreditierten Prüfstelle als zufriedenstellend bewertet und gegebenenfalls von der zuständigen Verwaltungsbehörde genehmigt wurde, beschrieben ist;

      ii) die Tatsache, dass die gemeldeten Daten den Anforderungen der Verordnung (EU) 2015/757, der Richtlinie 2003/87/EG, der Durchführungsverordnung (EU) 2016/1927, der Durchführungsverordnung (EU) 2016/1928 der Kommission ([11]) oder der vorliegenden Verordnung nicht genügen;

   c) für die Zwecke der Prüfung eines Berichts auf Unternehmensebene die Tatsache, dass die gemeldeten Daten den Anforderungen der Verordnung (EU) 2015/757, der Richtlinie 2003/87/EG und der Durchführungsverordnung (EU) 2016/1927 nicht genügen;

   d) für die Zwecke der Akkreditierung jede Handlung oder Unterlassung der Prüfstelle, die den Anforderungen der Verordnung (EU) 2015/757, der Richtlinie 2003/87/EG und der vorliegenden Verordnung zuwiderläuft;

6. „hinreichende Gewähr“ einen in der Prüferklärung positiv zum Ausdruck kommenden hohen, jedoch nicht absoluten Grad an Gewähr, dass der geprüfte Emissionsbericht, der geprüfte anteilige Emissionsbericht oder der geprüfte Bericht auf Unternehmensebene keine wesentlichen Falschangaben enthält;

7. „Grad der Gewähr“ das Maß, in dem die Prüfstelle — unter Berücksichtigung des Ziels, das Prüfrisiko entsprechend den Rahmenbedingungen der Prüfverpflichtung zu verringern — Gewähr für den Prüfbericht bietet;

8. „Wesentlichkeitsschwelle“ den quantitativen Schwellen- oder Grenzwert, oberhalb dessen die Prüfstelle Falschangaben für sich allein oder zusammengenommen als wesentlich erachtet;

9. „inhärentes Risiko“ die Anfälligkeit eines Parameters im Emissionsbericht, im anteiligen Emissionsbericht oder im Bericht auf Unternehmensebene für Falschangaben, die für sich allein oder zusammengenommen eine wesentliche Falschangabe darstellen könnten, bevor die Auswirkungen etwaiger einschlägiger Kontrolltätigkeiten berücksichtigt werden;

10. „Kontrollrisiko“ die Anfälligkeit eines Parameters im Emissionsbericht, im anteiligen Emissionsbericht oder im Bericht auf Unternehmensebene für Falschangaben, die für sich allein oder zusammen mit anderen eine wesentliche Falschangabe darstellen könnten und die vom Kontrollsystem nicht rechtzeitig verhindert oder erkannt und berichtigt werden;

11. „Entdeckungsrisiko“ das Risiko, dass eine Prüfstelle eine wesentliche Falschangabe nicht entdeckt;

12. „Prüfrisiko“ das (vom inhärenten Risiko, Kontrollrisiko und Entdeckungsrisiko abhängige) Risiko, dass die Prüfstelle ein unangemessenes Prüfgutachten abgibt, wenn der Emissionsbericht, der anteilige Emissionsbericht oder der Bericht auf Unternehmensebene wesentliche Falschangaben enthält;

13. „Falschangabe“ eine Auslassung, Fehlinterpretation oder einen Fehler in den gemeldeten Daten, ausgenommen zulässige Unsicherheiten gemäß der Verordnung (EU) 2015/757 und unter Berücksichtigung der diesbezüglichen Leitlinien der Kommission;

([10]) Durchführungsverordnung (EU) 2016/1927 der Kommission vom 4. November 2016 über Vorlagen für Monitoringkonzepte, Emissionsberichte und Konformitätsbescheinigungen 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 (ABl. L 299 vom 5.11.2016, S. 1).

([11]) Durchführungsverordnung (EU) 2016/1928 der Kommission vom 4. November 2016 über die Bestimmung der Ladung, die von anderen Kategorien von Schiffen als Fahrgastschiffen, Ro-Ro-Schiffen und Containerschiffen 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 befördert wird (ABl. L 299 vom 5.11.2016, S. 22).

14. „wesentliche Falschangabe“ eine Falschangabe, die nach Einschätzung der Prüfstelle für sich allein oder zusammen mit anderen Falschangaben die Wesentlichkeitsschwelle übersteigt oder sich in anderer Weise auf die gemeldeten Gesamtemissionen oder andere relevante Informationen auswirken könnte;

15. „Standort“ für die Zwecke der Bewertung des Monitoringkonzepts oder der Prüfung des Emissionsberichts eines Schiffes, des anteiligen Emissionsberichts eines Schiffes oder des Berichts auf Unternehmensebene einen Ort, an dem das Überwachungsverfahren festgelegt und verwaltet wird, einschließlich der Orte, an denen relevante Daten und Informationen kontrolliert und gespeichert werden;

16. „interne Prüfunterlagen“ alle internen Unterlagen, die eine Prüfstelle zur Dokumentation und Begründung von Tätigkeiten zusammengestellt hat, die zur Bewertung des Monitoringkonzepts oder zur Prüfung eines Emissionsberichts, eines anteiligen Emissionsberichts oder eines Berichts auf Unternehmensebene gemäß dieser Verordnung ausgeführt wurden;

17. „MRV-Prüfer im Seeverkehr“ ein einzelnes Mitglied eines Prüfteams, das mit der Bewertung eines Monitoringkonzepts oder der Prüfung eines Emissionsberichts, eines anteiligen Emissionsberichts oder eines Berichts auf Unternehmensebene beauftragt ist, mit Ausnahme des leitenden MRV-Prüfers im Seeverkehr (MRV: Monitoring, Reporting, Verification — Überwachung, Berichterstattung, Prüfung);

18. „leitender MRV-Prüfer im Seeverkehr“ einen das Prüfteam leitenden und beaufsichtigenden MRV-Prüfer im Seeverkehr, der für die Durchführung der Bewertung eines Monitoringkonzepts bzw. der Prüfung eines Emissionsberichts, eines anteiligen Emissionsberichts oder eines Berichts auf Unternehmensebene und die Berichterstattung darüber verantwortlich ist;

19. „unabhängiger Überprüfer“ eine Person, die von der Prüfstelle speziell mit einer internen Überprüfung beauftragt wurde und die demselben Rechtsträger angehört, aber keine der zu überprüfenden Prüftätigkeiten ausgeführt hat;

20. „technischer Sachverständiger“ eine Person, die eingehende Kenntnisse und Fachwissen in einem bestimmten Bereich besitzt, die für die Ausführung der Prüftätigkeiten im Sinne der Artikel 4 bis 36 und der Akkreditierungstätigkeiten im Sinne der Artikel 46 bis 63 erforderlich sind;

21. „Begutachter“ eine Person, die von einer nationalen Akkreditierungsstelle beauftragt wurde, allein oder als Teil eines Begutachtungsteams eine Prüfstelle nach Maßgabe dieser Verordnung zu begutachten;

22. „leitender Begutachter“ einen Begutachter, dem die Gesamtverantwortung für die Begutachtung einer Prüfstelle gemäß dieser Verordnung übertragen wurde;

23. „Begutachtungsteam“ einen oder mehrere Begutachter, der bzw. die von einer nationalen Akkreditierungsstelle beauftragt wurde(n), eine Prüfstelle gemäß dieser Verordnung zu begutachten;

24. „Kompetenz“ die Fähigkeit, Kenntnisse und Fertigkeiten anzuwenden, um eine Tätigkeit auszuführen;

25. „analytische Verfahren“ die Analyse der Datenfluktuationen und -trends, einschließlich der Analyse der Datenbeziehungen, die nicht mit anderen relevanten Informationen vereinbar sind oder die von der erwarteten Menge abweichen;

26. „Kontrollsystem“ die Risikobewertung des Schifffahrtsunternehmens und die Gesamtheit der Kontrolltätigkeiten, einschließlich ihrer fortlaufenden Verwaltung, die ein Schifffahrtsunternehmen gemäß Anhang I Teil C Nummer 1 der Verordnung (EU) 2015/757 einführt, dokumentiert, anwendet und pflegt;

27. „Kontrolltätigkeiten“ Handlungen oder Maßnahmen des Schifffahrtsunternehmens zur Minderung inhärenter Risiken.

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 wurden, oder von Teilen davon erfüllt, wird davon ausgegangen, dass sie die Anforderungen der Artikel 4 bis 45 der vorliegenden Verordnung insoweit erfüllt, als die anwendbaren harmonisierten Normen diese Anforderungen abdecken.

KAPITEL II

PRÜFTÄTIGKEITEN

ABSCHNITT 1

Bewertung von Monitoringkonzepten

Artikel 4

Von den Schifffahrtsunternehmen bereitzustellende Informationen

(1) Jedes Schifffahrtsunternehmen übermittelt der Prüfstelle das nach der Vorlage in Anhang I der Durchführungsverordnung (EU) 2016/1927 erstellte Monitoringkonzept für sein Schiff. Wurde das Monitoringkonzept in einer anderen Sprache als Englisch erstellt, so legt das Schifffahrtsunternehmen eine englische Übersetzung vor.

(2) Vor Beginn der Bewertung des Monitoringkonzepts übermittelt das Schifffahrtsunternehmen der Prüfstelle außerdem mindestens Folgendes:

a) relevante Unterlagen oder eine Beschreibung der Anlagen des Schiffes, einschließlich Bescheinigungen für die Emissionsquellen, verwendete Durchflussmesser (soweit zutreffend), Verfahren und Prozesse oder gegebenenfalls außerhalb des Monitoringkonzepts erstellte und gepflegte Flussdiagramme, auf die in dem Konzept Bezug genommen wird, einschließlich Verfahren für Datenflussaktivitäten und Kontrolltätigkeiten;

b) die Risikobewertung gemäß Anhang I Teil C Nummer 1 der Verordnung (EU) 2015/757 und einen Überblick über das Gesamtkontrollsystem;

c) bei Änderungen des Überwachungs- und Berichterstattungssystems gemäß Artikel 7 Absatz 2 Buchstaben c und d der Verordnung (EU) 2015/757 relevante aktualisierte Fassungen oder neue Unterlagen, anhand deren das geänderte Konzept bewertet werden kann;

d) im Falle, dass das Schifffahrtsunternehmen die Organisation oder Person — wie Geschäftsführer oder Bareboat-Charterer — ist, die vom Schiffseigner die Verantwortung für den Betrieb des Schiffes übernommen hat und sich bei Übernahme dieser Verantwortung bereit erklärt hat, alle Pflichten und Verantwortlichkeiten zu übernehmen, die sich aus dem in Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 336/2006 enthaltenen Internationalen Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs und zur Verhütung der Meeresverschmutzung ergeben, den Nachweis, dass die betreffende Organisation oder Person vom Schiffseigner ordnungsgemäß beauftragt wurde, den Verpflichtungen gemäß der Verordnung (EU) 2015/757 und gegebenenfalls den nationalen Maßnahmen zur Umsetzung der Richtlinie 2003/87/EG sowie der Verpflichtung zur Abgabe von Zertifikaten gemäß den Artikeln 3gb und 12 der genannten Richtlinie (im Folgenden „EHS-Verpflichtungen“) nachzukommen.

(3) Für die Zwecke von Absatz 2 Buchstabe d legt die unter dem genannten Buchstaben genannte Organisation oder Person der Prüfstelle ein Dokument vor, aus dem eindeutig hervorgeht, dass sie vom Schiffseigner ordnungsgemäß beauftragt wurde, den Verpflichtungen gemäß der Verordnung (EU) 2015/757 und gegebenenfalls den EHS-Verpflichtungen nachzukommen.

Das Dokument muss sowohl vom Schiffseigner als auch von der betreffenden Organisation oder Person unterzeichnet sein.

Ist das Dokument in einer anderen Sprache als Englisch abgefasst, so ist eine englische Übersetzung vorzulegen.

Das Dokument muss die folgenden Angaben enthalten

a) den Namen der vom Schiffseigner beauftragten Organisation oder Person und deren eindeutige IMO-Kennnummer für Schifffahrtsunternehmen und eingetragene Schiffseigner;

b) das im eindeutigen IMO-Kennnummernsystem für Schifffahrtsunternehmen und eingetragene Schiffseigner erfasste Land der Registrierung der vom Schiffseigner beauftragten Organisation oder Person;

c) den Namen des Schiffseigners und dessen eindeutige IMO-Kennnummer für Schifffahrtsunternehmen und eingetragene Schiffseigner;

d) folgende Angaben zur Kontaktperson des Schiffseigners:

   i) den Vornamen;

   ii) den Nachnamen;

iii) die Stellenbezeichnung;

iv) die Geschäftsanschrift;

v) die geschäftliche Telefonnummer;

vi) die geschäftliche E-Mail-Adresse;

e) das Datum des Wirksamwerdens der Beauftragung der betreffenden Organisation oder Person durch den Schiffseigner;

f) die IMO-Schiffskennnummer des Schiffes.

(4) Das Schifffahrtsunternehmen übermittelt auf Anfrage jede weitere Information, die für die Bewertung des Konzepts für relevant gehalten wird.

Artikel 5

Bewertung von Monitoringkonzepten

(1) Bei der Bewertung des Monitoringkonzepts untersucht die Prüfstelle die Vollständigkeit, Richtigkeit und Relevanz der im Monitoringkonzept enthaltenen Angaben sowie deren Konformität mit der Verordnung (EU) 2015/757.

(2) Die Prüfstelle muss mindestens

a) bewerten, ob das Schifffahrtsunternehmen die entsprechende Vorlage für das Monitoringkonzept verwendet hat und Angaben zu allen in Anhang I der Durchführungsverordnung (EU) 2016/1927 aufgeführten Pflichtelementen gemacht wurden;

b) sicherstellen, dass der Schiffseigner tatsächlich der im eindeutigen IMO-Kennnummernsystem für Schifffahrtsunternehmen und eingetragene Schiffseigner erfasste Schiffseigner ist;

c) sicherstellen, dass das Land der Registrierung des Schifffahrtsunternehmens tatsächlich das im eindeutigen IMO-Kennnummernsystem für Schifffahrtsunternehmen und eingetragene Schiffseigner erfasste Land ist;

d) im Falle, dass das Schifffahrtsunternehmen nicht der Schiffseigner ist, sicherstellen, dass das Schifffahrtsunternehmen vom Schiffseigner ordnungsgemäß beauftragt wurde, den Verpflichtungen gemäß der Verordnung (EU) 2015/757 und gegebenenfalls den EHS-Verpflichtungen nachzukommen;

e) prüfen, ob die Emissionsquellen, die Messeinrichtungen an Bord des Schiffes und die vorhandenen Systeme und Verfahren zur Überwachung der relevanten Informationen und zur Berichterstattung darüber gemäß der Verordnung (EU) 2015/757 im Monitoringkonzept richtig und vollständig beschrieben sind;

f) sicherstellen, dass angemessene Überwachungsregelungen vorgesehen sind, wenn das Schifffahrtsunternehmen die Ausnahme von der Überwachung des Kraftstoffverbrauchs und der Treibhausgasemissionen auf der Basis einzelner Fahrten gemäß Artikel 9 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2015/757 geltend machen möchte, wobei die gemäß Artikel 10 Buchstabe k der genannten Verordnung erforderlichen Informationen zu berücksichtigen sind;

g) gegebenenfalls bewerten, ob die von dem Schifffahrtsunternehmen gemachten Angaben zu Elementen, Verfahren oder Kontrollen, die Bestandteil der bestehenden Managementsysteme für das Schiff sind oder unter einschlägige harmonisierte Qualitäts-, Umwelt- oder Managementnormen fallen, zur Überwachung der Treibhausgasemissionen und anderer relevanter Informationen und zur Berichterstattung darüber gemäß der Verordnung (EU) 2015/757 und der Durchführungsverordnung (EU) 2016/1928 der Kommission geeignet sind.

(3) Für die Zwecke der Bewertung des Monitoringkonzepts kann die Prüfstelle Befragungen durchführen, Einsicht in Akten nehmen, Beobachtungen anstellen und jede andere Prüftechnik einsetzen, die sie für geeignet hält.

Artikel 6

Standortbegehungen

(1) Die Prüfstelle führt Standortbegehungen durch, um sich eine hinreichende Einsicht in die im Monitoringkonzept beschriebenen Verfahren zu verschaffen und die Richtigkeit der Angaben im Konzept zu bestätigen.

(2) Die Prüfstelle bestimmt den Ort oder die Orte der Standortbegehung unter Berücksichtigung der Stelle, an der die kritische Masse der relevanten Daten aufbewahrt wird, einschließlich elektronischer oder gedruckter Kopien von Unterlagen, deren Originale auf dem Schiff mitgeführt werden, und der Stelle, an der Datenflussaktivitäten und Kontrolltätigkeiten stattfinden.

(3) Die Prüfstelle legt außerdem fest, welche Tätigkeiten ausgeführt werden und wie viel Zeit für die Standortbegehung erforderlich ist.

(4) Das Schifffahrtsunternehmen gewährt der Prüfstelle Zugang zu seinen Standorten, einschließlich seiner relevanten Einrichtungen an Land sowie des betreffenden Schiffes.

(5) Die Prüfstelle kann eine virtuelle Standortbegehung durchführen, sofern eine der folgenden Bedingungen erfüllt ist:

a) Die Prüfstelle hat hinreichende Kenntnis von den das Schiff betreffenden Überwachungs- und Berichterstattungssystemen, einschließlich ihrer Existenz und ihrer Umsetzung und tatsächlichen Anwendung durch das Schifffahrtsunternehmen;

b) Art und Grad der Komplexität des das Schiff betreffenden Überwachungs- und Berichterstattungssystems machen eine Standortbegehung überflüssig;

c) die Prüfstelle kann alle erforderlichen Angaben per Fernzugriff bewerten;

d) die Prüfstelle wird durch schwerwiegende, außergewöhnliche und unvorhersehbare Umstände außerhalb der Kontrolle des Schifffahrtsunternehmens daran gehindert, eine physische Standortbegehung durchzuführen, und es kann trotz aller zumutbaren Bemühungen keine Abhilfe geschaffen werden.

Die Prüfstelle ergreift Maßnahmen, um das Prüfrisiko auf ein vertretbares Maß zu verringern und hinreichende Gewähr zu bieten, dass das Monitoringkonzept mit der Verordnung (EU) 2015/757 im Einklang steht.

Die Entscheidung zur Durchführung einer virtuellen Standortbegehung wird getroffen, nachdem festgestellt wurde, dass die Bedingungen für die Durchführung einer virtuellen Standortbegehung erfüllt sind. Die Prüfstelle unterrichtet das Schifffahrtsunternehmen unverzüglich über die Entscheidung zur Durchführung einer virtuellen Standortbegehung und darüber, dass die Bedingungen für die Durchführung einer virtuellen Standortbegehung erfüllt sind.

(6) Die Prüfstelle kann auf eine Standortbegehung gemäß den Absätzen 1 und 5 verzichten, sofern die in Absatz 5 Buchstaben a, b und c genannten Bedingungen kumulativ erfüllt sind.

Die Prüfstelle ergreift Maßnahmen, um das Prüfrisiko auf ein vertretbares Maß zu verringern und hinreichende Gewähr zu bieten, dass das Monitoringkonzept mit der Verordnung (EU) 2015/757 im Einklang steht.

Die Entscheidung zum Verzicht auf eine Standortbegehung wird getroffen, nachdem festgestellt wurde, dass die Bedingungen für den Verzicht auf eine Standortbegehung erfüllt sind. Die Prüfstelle unterrichtet das Schifffahrtsunternehmen unverzüglich über die Entscheidung zum Verzicht auf eine Standortbegehung und darüber, dass die Bedingungen für den Verzicht auf eine Standortbegehung erfüllt sind.

(7) Auf eine Standortbegehung gemäß den Absätzen 1 und 5 wird in den folgenden Fällen nicht verzichtet:

a) Das Monitoringkonzept eines Schiffes wird erstmals von der Prüfstelle bewertet;

b) das Monitoringkonzept wurde im Berichtszeitraum Änderungen gemäß Artikel 7 Absatz 2 Buchstaben b bis e der Verordnung (EU) 2015/757 unterzogen.

(8) Führt die Prüfstelle eine virtuelle Standortbegehung gemäß Absatz 5 durch oder verzichtet sie auf eine Standortbegehung gemäß Absatz 6, 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 berichtigt alle von der Prüfstelle mitgeteilten Nichtkonformitäten und übermittelt der Prüfstelle ein überarbeitetes Monitoringkonzept innerhalb der vereinbarten Frist, sodass 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 berichtigt wurden, und kennzeichnet sie 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 zur Bewertung des Konzepts unverzüglich einem 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 den Artikeln 4 bis 9 beschriebene 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 übermittelt die Prüfstelle dem Schifffahrtsunternehmen unverzüglich schriftlich die gezogenen Schlussfolgerungen. Die Schlussfolgerungen müssen die folgenden Elemente umfassen:

a) eine Erklärung darüber, ob das Monitoringkonzept als mit der Verordnung (EU) 2015/757, der Durchführungsverordnung (EU) 2016/1927 und gegebenenfalls der Richtlinie 2003/87/EG vereinbar bewertet wurde oder ob es Nichtkonformitäten enthält, derentwegen es nicht mit der Verordnung (EU) 2015/757, der Durchführungsverordnung (EU) 2016/1927 und gegebenenfalls der Richtlinie 2003/87/EG vereinbar ist;

b) gegebenenfalls eine Beschreibung der nicht berichtigten Nichtkonformitäten;

c) eine Zusammenfassung der Verfahren der Prüfstelle, einschließlich Angaben zu Standortbegehungen, Gründen für die Durchführung von virtuellen Standortbegehungen oder Gründen für den Verzicht auf Standortbegehungen;

d) im Falle, dass ein Monitoringkonzept nach Änderungen daran gemäß Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2015/757 bewertet wird, eine Zusammenfassung dieser Änderungen im betreffenden Berichtszeitraum;

e) sonstige relevante Elemente, die bei der Bewertung des Monitoringkonzepts festgestellt wurden.

ABSCHNITT 2

Prüfung der Emissionsberichte und anteiligen Emissionsberichte

Artikel 10

Von den Schifffahrtsunternehmen bereitzustellende Informationen

(1) Vor Beginn der Prüfung der Emissionsberichte und der anteiligen Emissionsberichte übermittelt das Schifffahrtsunternehmen der Prüfstelle die folgenden ergänzenden Informationen:

a) eine Liste der Fahrten, die das betreffende Schiff im Berichtszeitraum bzw. — bei anteiligen Emissionsberichten — im Zeitraum, in dem das Schiff unter der Verantwortung des Schifffahrtsunternehmens stand, durchgeführt hat, gemäß Artikel 10 der Verordnung (EU) 2015/757;

b) bei Datenlücken im Berichtszeitraum:

i) die Zahl der Fahrten, bei denen Datenlücken aufgetreten sind, sowie die Umstände und die Gründe für diese Datenlücken;

ii) die angewandte Schätzmethode für Ersatzdaten gemäß Anhang I Teil C Nummer 2 der Verordnung (EU) 2015/757 und gegebenenfalls gemäß dem Monitoringkonzept;

iii) die anhand von Ersatzdaten berechnete Emissionsmenge;

c) soweit angezeigt, eine Kopie des Vorjahres-Emissionsberichts, wenn die Prüfstelle jenen Bericht nicht geprüft hat;

d) eine Kopie der angewandten Monitoringkonzepte mit den Schlussfolgerungen aus der von einer akkreditierten Prüfstelle durchgeführten Bewertung und gegebenenfalls den Nachweis der Genehmigung durch die zuständige Verwaltungsbehörde zusammen mit der Mitteilung der zuständigen Verwaltungsbehörde an das Schifffahrtsunternehmen.

(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 aller relevanten Bescheinigungen zu Kraftstoffen zwecks Bestimmung der Emissionsfaktoren gemäß Anhang I oder Anhang II Teil C Nummer 1.2 der Verordnung (EU) 2015/757;

d) 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 oder des anteiligen Emissionsberichts von Belang ist.

(4) Bei einem Wechsel des Schifffahrtsunternehmens gehen die beteiligten Unternehmen mit der gebotenen Sorgfalt vor, um der Prüfstelle die in den Absätzen 1, 2 und 3 genannten Belegunterlagen oder ergänzenden Informationen zu den Fahrten, die unter ihrer jeweiligen Verantwortung stattfanden, zur Verfügung zu stellen.

(5) Die Schifffahrtsunternehmen bewahren die in den Absätzen 1 bis 4 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 bzw. — bei anteiligen Emissionsberichten — bis zur Ausstellung des Prüfberichts kann die Prüfstelle jede der in den Absätzen 1, 2 und 3 genannten Informationen anfordern.

Artikel 11

Strategische Analyse

(1) Zu Beginn der Prüfung untersucht die Prüfstelle, welcher Art, wie umfangreich und wie komplex die Prüfaufgaben voraussichtlich sind, indem sie alle Tätigkeiten, die für das Schiff relevant sind, einer strategischen Analyse unterzieht.

(2) Um die Tätigkeiten des Schifffahrtsunternehmens zu verstehen, erhebt und bewertet die Prüfstelle die Informationen, die notwendig sind, um zu beurteilen, ob das Prüfteam hinreichende Kompetenz für die Prüfung besitzt, um festzustellen, ob der vertraglich vorgesehene Zeitaufwand angemessen ist, und um sich zu vergewissern, dass sie die notwendige Risikoanalyse durchführen kann. Diese Informationen müssen mindestens Folgendes umfassen:

a) die Informationen gemäß Artikel 10 Absätze 1 und 2;

b) die Informationen aus den Prüfungen der Vorjahre, wenn die Prüfstelle die Prüfung für dasselbe Schifffahrtsunternehmen ausführt.

(3) Bei der Bewertung der in Absatz 2 genannten Informationen beurteilt die Prüfstelle mindestens die folgenden Aspekte:

a) die verwendeten Schiffsmotoren und Kraftstoffarten sowie die Zahl der Fahrten, die das betreffende Schiff im Berichtszeitraum durchgeführt hat;

b) das von der Prüfstelle bewertete und gegebenenfalls von der zuständigen Verwaltungsbehörde genehmigte Monitoringkonzept;

c) die Datenflussaktivitäten und das Kontrollsystem.

(4) Bei der strategischen Analyse untersucht die Prüfstelle,

a) ob das vorgelegte Monitoringkonzept der neuesten Version entspricht und ob es, sofern gemäß Artikel 6 Absatz 8 und Artikel 7 Absatz 5 der Verordnung (EU) 2015/757 erforderlich, von der zuständigen Verwaltungsbehörde genehmigt wurde;

b) ob das Monitoringkonzept im Berichtszeitraum gemäß Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2015/757 geändert wurde und ob die Änderungen gegebenenfalls von der zuständigen Verwaltungsbehörde genehmigt wurden.

Artikel 12

Von der Prüfstelle durchzuführende Risikoanalyse

(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.

Bei der Ermittlung und Analyse der in Unterabsatz 1 genannten Elemente berücksichtigt die Prüfstelle die Ergebnisse der strategischen Analyse gemäß Artikel 11 Absatz 1.

(2) Bei der Durchführung der Risikoanalyse untersucht die Prüfstelle alle Bereiche mit erhöhtem Prüfrisiko und mindestens Folgendes: Fahrtdaten, Kraftstoffverbrauch, verwendete Kraftstoffarten, Anwendung von Ausnahmen von Artikel 12 Absatz 3 der Richtlinie 2003/87/EG gemäß Artikel 12 Absätze 3a, 3b und 3-e bis 3-b der Richtlinie, Treibhausgasemissionen, zurückgelegte Strecke, auf See verbrachte Zeit, beförderte Fracht und Aggregation der Daten im Emissionsbericht oder anteiligen Emissionsbericht.

(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 Risikoanalyse und ändert oder wiederholt die vorzunehmenden Prüftätigkeiten, wenn dies angesichts der bei der Prüfung erhaltenen Informationen angezeigt ist.

Artikel 13

Prüfplan

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

a) ein Prüfprogramm, in dem Art und Umfang der Prüftätigkeiten sowie die Dauer und die Art und Weise ihrer Ausführung beschrieben sind;

b) einen Testplan, der vorgibt, in welchem Umfang und mit welchen Methoden die Kontrolltätigkeiten und die dafür geltenden Verfahren getestet werden;

c) einen Plan für Datenstichproben, der vorgibt, in welchem Umfang und nach welchen Methoden Datenstichproben in Bezug auf die Datenpunkte genommen werden, die den aggregierten Treibhausgasemissionen, dem Kraftstoffverbrauch oder anderen relevanten Informationen im Emissionsbericht oder anteiligen Emissionsbericht zugrunde liegen.

Artikel 14

Prüfverfahren für den Emissionsbericht und den anteiligen Emissionsbericht

(1) Die Prüfstelle setzt den Prüfplan um und prüft auf der Grundlage der Risikoanalyse, 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 folgendes Vorgehen in Betracht:

a) Befragung des zuständigen Personals;

b) Akteneinsicht;

c) Beobachtung und Durchlauftest (Walkthrough).

(2) Die Prüfstelle

a) prüft die Datenflussaktivitäten und die im Datenfluss eingesetzten Systeme, einschließlich der Informationstechnologiesysteme;

b) prüft, ob die Kontrolltätigkeiten angemessen dokumentiert, angewandt und aufrechterhalten werden und wirksam genug sind, um die inhärenten Risiken zu verringern;

c) prüft, ob die im Monitoringkonzept aufgeführten Verfahren die inhärenten Risiken und die Kontrollrisiken wirksam verringern und ob die Verfahren angewandt, hinreichend dokumentiert und ordnungsgemäß aufrechterhalten werden.

Für die Zwecke von Buchstabe a verfolgt die Prüfstelle den Datenfluss, indem sie der Abfolge und dem Zusammenwirken der Datenflussaktivitäten von der Primärdatenquelle bis zur Zusammenstellung des Emissionsberichts oder anteiligen Emissionsberichts nachgeht.

Für die Zwecke der Buchstaben b und c kann die Prüfstelle schiffsspezifische Probenahmeverfahren anwenden, sofern aufgrund der Risikoanalyse eine Probenahme gerechtfertigt ist.

Artikel 15

Prüfung der gemeldeten Daten

(1) Die Prüfstelle prüft die im Emissionsbericht oder anteiligen Emissionsbericht gemeldeten Daten durch

a) eingehende Tests (u. a. Rückverfolgung der Daten zur Primärdatenquelle);

b) Gegenprüfung der Daten mit externen Datenquellen, einschließlich Schiffsverfolgungsdaten;

c) Abgleiche;

d) Kontrollen von Grenzwerten für entsprechende Daten;

e) Neuberechnungen.

(2) Als Teil der Datenprüfung gemäß Absatz 1 prüft 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 Vollständigkeit und Kohärenz der Daten zu Emissionen, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2003/87/EG fallen, auch in Bezug auf

i) den Anwendungsbereich von Artikel 3ga der Richtlinie 2003/87/EG;

ii) die schrittweise Einführung von Abgabeverpflichtungen gemäß Artikel 3gb der Richtlinie 2003/87/EG;

iii) Ausnahmen von Artikel 12 Absatz 3 der Richtlinie 2003/87/EG gemäß Artikel 12 Absätze 3a und 3b sowie Absätze 3-e bis 3-b der Richtlinie 2003/87/EG;

d) die Kohärenz zwischen den gemeldeten aggregierten Daten und den Daten aus den entsprechenden Unterlagen oder aus Primärquellen;

e) die Kohärenz zwischen dem aggregierten Kraftstoffverbrauch und den Daten über Kraftstoffkäufe oder auf andere Weise für das betreffende Schiff bezogenen Kraftstoff, soweit zutreffend;

f) die Zuverlässigkeit und Genauigkeit der Daten.

Artikel 16

Prüfung der Verfahren für fehlende Daten

(1) Wurden fehlende Daten gemäß Anhang I Teil C der Verordnung (EU) 2015/757 mit Methoden ergänzt, die in dem von der Prüfstelle bewerteten und gegebenenfalls von der zuständigen Verwaltungsbehörde genehmigten Monitoringkonzept niedergelegt sind, so prüft die Prüfstelle, ob die verwendeten Methoden der speziellen Situation angemessen waren und ordnungsgemäß angewandt wurden.

(2) Wurden die Methoden gemäß Absatz 1 nicht vorab bewertet oder genehmigt, so prüft die Prüfstelle, ob das vom Schifffahrtsunternehmen verwendete Konzept zur Ergänzung fehlender Daten gewährleistet, dass die Emissionen nicht zu niedrig veranschlagt werden und dass dieses Konzept nicht zu wesentlichen Falschangaben führt.

Artikel 17

Wesentlichkeitsschwelle

(1) Für die Prüfung der im Emissionsbericht bzw. im anteiligen Emissionsbericht enthaltenen Daten zum Kraftstoffverbrauch und zu den Treibhausgasemissionen gilt eine Wesentlichkeitsschwelle von 5 % des jeweiligen im Berichtszeitraum für jeden Punkt gemeldeten Gesamtwerts.

(2) Für die Prüfung anderer relevanter Informationen des Emissionsberichts bzw. des anteiligen Emissionsberichts zu der beförderten Fracht, der Beförderungsleistung, der zurückgelegten Strecke und der auf See verbrachten Zeit gilt eine Wesentlichkeitsschwelle von 5 % des jeweiligen im Berichtszeitraum für jeden Punkt gemeldeten Gesamtwerts.

Artikel 18

Standortbegehungen

(1) Die Prüfstelle führt Standortbegehungen 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 der Standortbegehung auf Basis der Ergebnisse der Risikoanalyse unter Berücksichtigung der Stelle, an der die kritische Masse der relevanten Daten aufbewahrt wird, einschließlich elektronischer oder gedruckter Kopien von Unterlagen, deren Originale auf dem Schiff mitgeführt werden, und der Stelle, an der Datenflussaktivitäten und Kontrolltätigkeiten stattfinden.

(3) Kommt die Prüfstelle aufgrund der Feststellungen bei einer Standortbegehung an Land zu dem Schluss, dass eine Überprüfung an Bord erforderlich ist, um das Risiko wesentlicher Falschangaben im Emissionsbericht oder im anteiligen Emissionsbericht zu senken, kann sie eine Begehung des Schiffs beschließen.

(4) Die Prüfstelle legt außerdem fest, welche Tätigkeiten ausgeführt werden und wie viel Zeit für die Standortbegehung erforderlich ist.

(5) Das Schifffahrtsunternehmen gewährt der Prüfstelle Zugang zu seinen Standorten, einschließlich seiner relevanten Einrichtungen an Land sowie des betreffenden Schiffes.

(6) Die Prüfstelle kann eine virtuelle Standortbegehung durchführen, sofern auf Basis der Ergebnisse der Risikoanalyse eine der folgenden Bedingungen erfüllt ist:

a) Die Prüfstelle hat hinreichende Kenntnis von den das Schiff betreffenden Überwachungs- und Berichterstattungssystemen, einschließlich ihrer Existenz und ihrer Umsetzung und tatsächlichen Anwendung durch das Schifffahrtsunternehmen;

b) Art und Grad der Komplexität des das Schiff betreffenden Überwachungs- und Berichterstattungssystems machen eine Standortbegehung überflüssig;

c) die Prüfstelle kann alle erforderlichen Angaben per Fernzugriff bewerten, was auch die ordnungsgemäße Anwendung der im Monitoringkonzept beschriebenen Methode und die Prüfung der Daten im Emissionsbericht oder anteiligen Emissionsbericht umfasst;

d) die Prüfstelle wird durch schwerwiegende, außergewöhnliche und unvorhersehbare Umstände außerhalb der Kontrolle des Schifffahrtsunternehmens daran gehindert, eine physische Standortbegehung durchzuführen, und es kann trotz aller zumutbaren Bemühungen keine Abhilfe geschaffen werden.

Die Prüfstelle ergreift Maßnahmen, um das Prüfrisiko auf ein vertretbares Maß zu verringern und hinreichende Gewähr zu bieten, dass der Emissionsbericht oder anteilige Emissionsbericht mit der Verordnung (EU) 2015/757 im Einklang steht.

Unbeschadet des Unterabsatzes 1 Buchstabe d führt die Prüfstelle die Standortbegehung nicht virtuell durch, wenn in den drei dem laufenden Berichtszeitraum unmittelbar vorausgehenden Berichtszeiträumen keine physische Standortbegehung durchgeführt wurde. Der Zeitraum von drei Jahren bezieht sich auf drei aufeinanderfolgende Berichtszeiträume ab dem 1. Januar 2024, einschließlich Berichtszeiträumen, in denen virtuelle Standortbegehungen gemäß Unterabsatz 1 Buchstabe d durchgeführt wurden.

Die Entscheidung zur Durchführung einer virtuellen Standortbegehung wird getroffen, nachdem festgestellt wurde, dass die Bedingungen für die Durchführung einer virtuellen Standortbegehung erfüllt sind. Die Prüfstelle unterrichtet das Schifffahrtsunternehmen unverzüglich über die Entscheidung zur Durchführung einer virtuellen Standortbegehung und darüber, dass die Bedingungen für die Durchführung einer virtuellen Standortbegehung erfüllt sind.

(7) Die Prüfstelle kann entscheiden, auf eine Standortbegehung gemäß den Absätzen 1 und 6 zu verzichten, sofern die in Absatz 6 Buchstaben a, b und c genannten Bedingungen kumulativ erfüllt sind.

Die Prüfstelle ergreift Maßnahmen, um das Prüfrisiko auf ein vertretbares Maß zu verringern und hinreichende Gewähr zu bieten, dass der Emissionsbericht oder anteilige Emissionsbericht mit der Verordnung (EU) 2015/757 im Einklang steht.

Die Entscheidung zum Verzicht auf eine Standortbegehung wird getroffen, nachdem festgestellt wurde, dass die Bedingungen für den Verzicht auf eine Standortbegehung erfüllt sind. Die Prüfstelle unterrichtet das Schifffahrtsunternehmen unverzüglich über die Entscheidung zum Verzicht auf eine Standortbegehung und darüber, dass die Bedingungen für den Verzicht auf eine Standortbegehung erfüllt sind.

(8) Auf eine Standortbegehung gemäß den Absätzen 1 und 6 wird in den folgenden Fällen nicht verzichtet:

a) Der Emissionsbericht oder anteilige Emissionsbericht eines Schiffes wird erstmals von der Prüfstelle bewertet;

b) in den beiden dem laufenden Berichtszeitraum unmittelbar vorausgehenden Berichtszeiträumen wurden keine Standortbegehungen durch eine Prüfstelle durchgeführt.

(9) Bei Schiffen, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2003/87/EG fallen, unterrichtet das Schifffahrtsunternehmen seine zuständige Verwaltungsbehörde unverzüglich über die Entscheidung der Prüfstelle, auf die Standortbegehung zu verzichten.

Die zuständige Verwaltungsbehörde kann Einwände gegen die Entscheidung der Prüfstelle zum Verzicht auf die Standortbegehung erheben, wobei sie alle folgenden Elemente berücksichtigt:

a) die Informationen der Prüfstelle zum Ergebnis der Risikoanalyse;

b) die Information, dass alle erforderlichen Angaben per Fernzugriff bewertet werden können;

c) den Nachweis, dass alle Bedingungen für den Verzicht auf die Standortbegehung gemäß den Absätzen 7 und 8 erfüllt sind.

Im Falle eines Einwandes teilt die zuständige Verwaltungsbehörde dem Schifffahrtsunternehmen den Einwand und die Gründe dafür innerhalb einer angemessenen Frist, spätestens jedoch zwei Monate nach dem Tag mit, an dem sie über die Entscheidung der Prüfstelle, auf die Standortbegehung zu verzichten, unterrichtet wurde.

(10) Führt die Prüfstelle eine virtuelle Standortbegehung gemäß Absatz 6 durch oder verzichtet sie auf eine Standortbegehung gemäß Absatz 7, so begründet sie dies in den internen Prüfunterlagen.

Artikel 19

Behebung von Falschangaben und Nichtkonformitäten im Emissionsbericht oder anteiligen Emissionsbericht

(1) Stellt die Prüfstelle bei der Prüfung des Emissionsberichts oder des anteiligen Emissionsberichts Falschangaben oder Nichtkonformitäten fest, teilt sie dies dem Schifffahrtsunternehmen unverzüglich mit und verlangt die entsprechenden Berichtigungen innerhalb einer angemessenen Frist.

Das Schifffahrtsunternehmen berichtigt mitgeteilte Falschangaben und Nichtkonformitäten.

(2) Die Prüfstelle dokumentiert in den internen Prüfunterlagen alle Falschangaben oder Nichtkonformitäten, die im Laufe der Überprüfung berichtigt wurden, und kennzeichnet sie als behoben.

(3) Berichtigt das Schifffahrtsunternehmen 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 nicht berichtigten Falschangaben für sich allein oder zusammen mit anderen Falschangaben auf die insgesamt gemeldeten Emissionen oder andere relevante Informationen auswirken und ob dies wesentliche Falschangaben zur Folge hat.

Die Prüfstelle bewertet, ob sich die nicht berichtigte Nichtkonformität für sich allein oder zusammen mit anderen Nichtkonformitäten auf die gemeldeten Daten auswirkt und ob dies wesentliche Falschangaben zur Folge hat.

(5) Die Prüfstelle stuft Falschangaben oder Nichtkonformitäten, die für sich allein oder zusammen mit anderen unter der Wesentlichkeitsschwelle gemäß Artikel 17 liegen, als wesentliche Falschangaben ein, wenn dies durch ihren Umfang und ihre Art oder durch die besonderen Umstände, unter denen sie auftreten, gerechtfertigt ist.

Artikel 20

Abschluss der Prüfung des Emissionsberichts oder anteiligen Emissionsberichts

Um die Prüfung eines Emissionsberichts oder anteiligen Emissionsberichts abzuschließen, muss die Prüfstelle

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 und gegebenenfalls der Richtlinie 2003/87/EG genügen;

d) vor Ausstellung des Prüfberichts die internen Prüfunterlagen und den Berichtsentwurf erstellen und gemäß Artikel 23 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.

Artikel 21

Empfehlungen für Verbesserungen

(1) Die Prüfstelle übermittelt dem Schifffahrtsunternehmen Empfehlungen für Verbesserungen im Zusammenhang mit nicht berichtigten Falschangaben und Nichtkonformitäten, die keine wesentlichen Falschangaben zur Folge haben.

(2) Die Prüfstelle kann andere Empfehlungen für Verbesserungen 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.

(4) Bei der Prüfung, die auf das Jahr folgt, in dem die Empfehlungen für Verbesserungen im Prüfbericht festgehalten wurden, prüft die Prüfstelle, ob und wie das Schifffahrtsunternehmen den Verbesserungsempfehlungen nachgekommen ist. Ist das Schifffahrtsunternehmen diesen Empfehlungen nicht nachgekommen, so prüft die Prüfstelle, ob dies das Risiko von Falschangaben erhöht oder erhöhen kann.

Artikel 22

Prüfbericht über den Emissionsbericht oder anteiligen Emissionsbericht

(1) Anhand der gesammelten Informationen erstellt die Prüfstelle zu jedem geprüften Emissionsbericht oder anteiligen Emissionsbericht einen Prüfbericht und übermittelt diesen dem Schifffahrtsunternehmen.

(2) Nach Erhalt des Prüfberichts gemäß Absatz 1 legt das Schifffahrtsunternehmen den Prüfbericht zusammen mit dem Emissionsbericht oder dem anteiligen Emissionsbericht gegebenenfalls der zuständigen Verwaltungsbehörde vor. Der Bericht wird unter Verwendung automatisierter Systeme und Datenaustauschformate übermittelt.

(3) Der Prüfbericht enthält einen Vermerk darüber, dass der Emissionsbericht oder der anteilige Emissionsbericht laut Prüfung als zufriedenstellend bzw. als nicht zufriedenstellend befunden wird.

(4) Für die Zwecke von Absatz 3 wird der Emissionsbericht oder der anteilige Emissionsbericht bei der Prüfung nur dann als zufriedenstellend befunden, wenn er keine wesentlichen Falschangaben enthält. Der Emissionsbericht oder der anteilige Emissionsbericht wird bei der Prüfung als nicht zufriedenstellend befunden, wenn er wesentliche Falschangaben enthält, die vor der Ausstellung des Prüfberichts nicht berichtigt wurden.

(5) Der Prüfbericht muss die folgenden Elemente umfassen:

a) den Namen des Schifffahrtsunternehmens und dessen eindeutige IMO-Kennnummer für Schifffahrtsunternehmen und eingetragene Schiffseigner sowie die Schiffskennnummer;

b) einen Titel, aus dem deutlich hervorgeht, dass es sich um einen Prüfbericht handelt;

c) die Identität der Prüfstelle, einschließlich des Namens und der geschäftlichen E-Mail-Adresse einer Kontaktperson;

d) die Ziele und den Umfang der Prüfung;

e) einen Verweis auf den geprüften Emissionsbericht und Berichtszeitraum bzw. auf den geprüften anteiligen Emissionsbericht und Zeitraum, in dem das Schiff unter der Verantwortung des Schifffahrtsunternehmens stand;

f) gegebenenfalls die von dem Schiff ausgestoßenen, gemäß der Richtlinie 2003/87/EG zu meldenden aggregierten Gesamtemissionen von unter die Richtlinie fallenden Treibhausgasen im Zusammenhang mit Seeverkehrstätigkeiten;

g) einen Verweis auf mindestens ein Monitoringkonzept, das als zufriedenstellend bewertet wurde, und gegebenenfalls Angabe, ob das betreffende Monitoringkonzept vor der Ausstellung des Prüfberichts von der zuständigen Verwaltungsbehörde genehmigt wurde;

h) einen Verweis auf die angewandten Prüfnormen;

i) eine Zusammenfassung der Verfahren der Prüfstelle, einschließlich Angaben zu Standortbegehungen und zum Zeitpunkt ihrer Durchführung sowie zu den Gründen für die Durchführung von virtuellen Standortbegehungen oder für den Verzicht auf Standortbegehungen;

j) gegebenenfalls eine Zusammenfassung der Änderungen des Monitoringkonzepts und der Tätigkeitsdaten im Berichtszeitraum gemäß Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2015/757;

k) eine Prüferklärung;

l) soweit zutreffend, eine Beschreibung der nicht berichtigten Falschangaben und Nichtkonformitäten (Art und Ausmaß, wesentliche Auswirkungen oder nicht und die betreffenden Teile des Emissionsberichts oder anteiligen Emissionsberichts);

m) eine Beschreibung etwaiger Nichtkonformitäten im Sinne von Artikel 2 Nummer 5 Buchstabe b Ziffer ii, die während der Prüfung zutage getreten sind;

n) die Anzahl der Fahrten mit etwaigen Datenlücken und die entsprechende Emissionsmenge;

o) gegebenenfalls Empfehlungen für Verbesserungen;

p) die Namen des leitenden MRV-Prüfers im Seeverkehr, des unabhängigen Überprüfers sowie gegebenenfalls des MRV-Prüfers im Seeverkehr und des technischen Sachverständigen, die an der Prüfung des Emissionsberichts oder des anteiligen Emissionsberichts beteiligt waren;

q) das Datum des Prüfberichts und die Unterschrift einer von der Prüfstelle ermächtigten Person, einschließlich des Namens dieser Person.

(6) Die Prüfstelle muss die Falschangaben und Nichtkonformitäten im Prüfbericht hinreichend detailliert beschreiben, einschließlich der folgenden Aspekte:

a) Umfang und Art der Falschangabe oder Nichtkonformität;

b) warum sich die Falschangabe wesentlich auswirkt bzw. warum nicht;

c) auf welches Element im Bericht des Schifffahrtsunternehmens sich die Falschangabe bzw. auf welches Element des Monitoringkonzepts oder auf welche rechtlichen Anforderungen sich die Nichtkonformität bezieht.

Artikel 23

Unabhängige Überprüfung des Emissionsberichts oder anteiligen 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 gebotene fachliche Sorgfalt und das erforderliche fachliche Ermessen angewandt wurden.

(2) Der Umfang der unabhängigen Überprüfung schließt das gesamte in den Artikeln 10 bis 22 beschriebene Prüfverfahren ein.

(3) Nach der Beglaubigung des Berichts gemäß Artikel 20 Buchstabe e nimmt die Prüfstelle die Ergebnisse der unabhängigen Überprüfung in die internen Prüfunterlagen auf und teilt der Kommission und dem Flaggenstaat des Schiffes mit, ob die Bedingungen für die Ausstellung der Konformitätsbescheinigung erfüllt sind.

ABSCHNITT 3

Prüfung von Berichten auf Unternehmensebene

Artikel 24

Von den Schifffahrtsunternehmen bereitzustellende Informationen

(1) Vor Beginn der Prüfung der Berichte auf Unternehmensebene übermittelt das Schifffahrtsunternehmen der Prüfstelle die folgenden Informationen:

a) den Bericht auf Unternehmensebene für den zu prüfenden Berichtszeitraum und gegebenenfalls eine Kopie des geprüften Berichts auf Unternehmensebene und des Prüfberichts auf Unternehmensebene aus dem Vorjahr, wenn die Prüfung nicht von derselben Prüfstelle durchgeführt wurde;

b) die Emissionsberichte und die anteiligen Emissionsberichte zusammen mit den Prüfberichten für alle Schiffe, die im Berichtszeitraum unter der Verantwortung des Schifffahrtsunternehmens standen;

c) falls im Vorjahr die Prüfung des Berichts auf Unternehmensebene nicht von derselben Prüfstelle durchgeführt wurde, die Emissionsberichte und die anteiligen Emissionsberichte aus dem Vorjahr zusammen mit den entsprechenden Prüfberichten für alle Schiffe, die im Vorjahr unter der Verantwortung des Schifffahrtsunternehmens standen;

d) eine Liste aller Schiffe des Schifffahrtsunternehmens ab 5 000 BRZ mit ihrer IMO-Schiffskennnummer für den Berichtszeitraum, einschließlich des Zeitraums, in dem das Schiff im Eigentum des Schifffahrtsunternehmens oder unter der Verantwortung des Schifffahrtsunternehmens im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 336/2006 stand.

(2) Die Prüfstelle kann das Schifffahrtsunternehmen auffordern, alle weiteren Informationen zu übermitteln, die für die Prüfung des Berichts auf Unternehmensebene relevant sind, einschließlich einer Kopie der Monitoringkonzepte der Schiffe, die im Berichtszeitraum unter der Verantwortung des Schifffahrtsunternehmens standen, und gegebenenfalls eines Nachweises für den Wechsel des Schifffahrtsunternehmens, einschließlich eines Nachweises für das Datum des Wechsels.

Artikel 25

Strategische Analyse

(1) Zu Beginn der Prüfung untersucht die Prüfstelle, welcher Art, wie umfangreich und wie komplex die Prüfaufgaben voraussichtlich sind, indem sie alle Tätigkeiten, die für das Schifffahrtsunternehmen relevant sind, einer strategischen Analyse unterzieht.

(2) Um die Tätigkeiten des Schifffahrtsunternehmens zu verstehen, erhebt und bewertet die Prüfstelle die Informationen, die notwendig sind, um zu beurteilen, ob das Prüfteam hinreichende Kompetenz für die Prüfung besitzt, um festzustellen, ob der vertraglich vorgesehene Zeitaufwand angemessen ist, und um sich zu vergewissern, dass sie die notwendige Risikoanalyse durchführen kann. Die Informationen müssen Folgendes umfassen:

a) die Informationen gemäß Artikel 24 Absatz 1;

b) die Informationen aus den Prüfungen der Vorjahre, wenn die Prüfstelle die Prüfung für dasselbe Schifffahrtsunternehmen ausführt.

Artikel 26

Von der Prüfstelle durchzuführende Risikoanalyse

(1) Für die Zwecke der Bewertung der Vollständigkeit und Kohärenz der gemeldeten Daten gemäß Artikel 14 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2015/757 untersucht die Prüfstelle die Bereiche mit erhöhtem Prüfrisiko und berücksichtigt dabei unter anderem Folgendes:

a) die Anzahl der Schiffe unter der Verantwortung des Schifffahrtsunternehmens während des Berichtszeitraums;

b) die Anzahl der Unternehmenswechsel im Falle von Schiffen unter der Verantwortung des Schifffahrtsunternehmens während des Berichtszeitraums;

c) die verschiedenen verwendeten Schiffsmotoren und Kraftstoffarten;

d) die Anzahl der verschiedenen Flaggenstaaten;

e) die verschiedenen Prüfstellen, die die Emissionsberichte der im Berichtszeitraum unter der Verantwortung des Schifffahrtsunternehmens stehenden Schiffe geprüft haben;

f) die Anzahl der Monitoringkonzepte für Schiffe unter der Verantwortung des Schifffahrtsunternehmens, die nicht von der zuständigen Verwaltungsbehörde genehmigt wurden, bevor der Prüfbericht für die betreffenden Emissionsberichte oder anteiligen Emissionsberichte ausgestellt wurde;

g) die Anzahl, die Art und der Umfang der Falschangaben und Nichtkonformitäten im Zusammenhang mit den Emissionsberichten oder den anteiligen Emissionsberichten für unter der Verantwortung des Schifffahrtsunternehmens stehende Schiffe gemäß den entsprechenden Prüfberichten.

(2) Die Prüfstelle revidiert die Risikoanalyse und ändert oder wiederholt die vorzunehmenden Prüftätigkeiten, wenn dies angesichts der bei der Prüfung erhaltenen Informationen angezeigt ist.

Artikel 27

Prüfplan auf Unternehmensebene

Die Prüfstelle entwirft einen Prüfplan, der in einem angemessenen Verhältnis zu den im Laufe der Risikoanalyse erhaltenen Informationen und ermittelten Risiken steht.

Der Prüfplan umfasst ein Prüfprogramm, in dem Art und Umfang der Prüftätigkeiten sowie die Dauer und die Art und Weise ihrer Ausführung beschrieben sind, gegebenenfalls einschließlich eines Plans für Datenstichproben.

Artikel 28

Prüfverfahren für den Bericht auf Unternehmensebene

Auf der Grundlage der Risikoanalyse zieht die Prüfstelle folgendes Vorgehen in Betracht:

a) Befragung des zuständigen Personals;

b) Akteneinsicht;

c) Beobachtung und Durchlauftest (Walkthrough).

Artikel 29

Prüfung der gemeldeten Daten auf Unternehmensebene

(1) Die Prüfstelle bewertet die Vollständigkeit und Kohärenz der im Bericht auf Unternehmensebene gemeldeten Daten durch

a) eingehende Tests (u. a. Rückverfolgung der Daten zur relevanten Datenquelle);

b) Gegenprüfung der Daten mit Daten aus den geprüften Emissionsberichten und erforderlichenfalls mit externen Datenquellen, einschließlich Schiffsverfolgungsdaten;

c) Abgleiche;

d) Neuberechnungen.

(2) Als Teil der Datenprüfung gemäß Absatz 1 prüft die Prüfstelle

a) die Vollständigkeit des Berichts auf Unternehmensebene, einschließlich der Frage, ob alle Schiffe, die im Berichtszeitraum unter der Verantwortung des Schifffahrtsunternehmens standen, und die entsprechenden Emissionen, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2003/87/EG fallen, darin enthalten sind;

b) die Richtigkeit der Berechnungen, aus denen sich die aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene ergeben.

Artikel 30

Wesentlichkeitsschwelle für Berichte auf Unternehmensebene

(1) Übersteigt die Summe der gemäß der Richtlinie 2003/87/EG zu meldenden aggregierten Treibhausgasemissionen aller Schiffe, die gemäß Anhang II Teil C Nummern 1.1 bis 1.7 der Verordnung (EU) 2015/757 auf Schiffsebene bestimmt wurden, 500 000 Tonnen CO_2-Äquivalent, so gilt für die Zwecke der Prüfung eines Berichts auf Unternehmensebene eine Wesentlichkeitsschwelle von 2 % dieser Emissionsdaten im Berichtszeitraum.

(2) Übersteigt die in Absatz 1 genannte Menge nicht 500 000 Tonnen CO_2-Äquivalent, so gilt für die Zwecke der Prüfung eines Berichts auf Unternehmensebene eine Wesentlichkeitsschwelle von 5 % der Emissionsdaten im Berichtszeitraum.

Artikel 31

Standortbegehungen

(1) Zur Prüfung eines Berichts auf Unternehmensebene führt die Prüfstelle Standortbegehungen durch, wobei sie sich insbesondere auf die Ergebnisse der Risikoanalyse gemäß Artikel 26 stützt und berücksichtigt, wo die kritische Masse der relevanten Daten aufbewahrt wird und wo Datenflussaktivitäten und Kontrolltätigkeiten stattfinden.

(2) Die Prüfstelle legt außerdem fest, welche Tätigkeiten ausgeführt werden und wie viel Zeit für die Standortbegehung erforderlich ist.

(3) Das Schifffahrtsunternehmen gewährt der Prüfstelle Zugang zu seinen Standorten, einschließlich seiner relevanten Einrichtungen an Land sowie seiner relevanten Schiffe.

(4) Die Prüfstelle kann eine virtuelle Standortbegehung durchführen, sofern auf Basis der Ergebnisse der Risikoanalyse eine der folgenden Bedingungen erfüllt ist:

a) Die Prüfstelle kann alle erforderlichen Angaben per Fernzugriff bewerten;

b) die Prüfstelle wird durch schwerwiegende, außergewöhnliche und unvorhersehbare Umstände außerhalb der Kontrolle des Schifffahrtsunternehmens daran gehindert, eine physische Standortbegehung durchzuführen, und es kann trotz aller zumutbaren Bemühungen keine Abhilfe geschaffen werden.

Die Prüfstelle ergreift Maßnahmen, um das Prüfrisiko auf ein vertretbares Maß zu verringern und hinreichende Gewähr zu bieten, dass der Bericht auf Unternehmensebene mit der Verordnung (EU) 2015/757 im Einklang steht.

Die Entscheidung zur Durchführung einer virtuellen Standortbegehung wird getroffen, nachdem festgestellt wurde, dass die Bedingungen für die Durchführung einer virtuellen Standortbegehung erfüllt sind. Die Prüfstelle unterrichtet das Schifffahrtsunternehmen unverzüglich über die Entscheidung zur Durchführung einer virtuellen Standortbegehung und darüber, dass die Bedingungen für die Durchführung einer virtuellen Standortbegehung erfüllt sind.

(5) Auf Basis der Ergebnisse der Risikoanalyse kann die Prüfstelle entscheiden, auf eine Standortbegehung gemäß den Absätzen 1 und 4 zu verzichten, sofern die nachstehenden Bedingungen kumulativ erfüllt sind:

a) Die Prüfstelle kann alle erforderlichen Angaben per Fernzugriff bewerten;

b) die Prüfstelle prüft für das betreffende Schifffahrtsunternehmen nicht zum ersten Mal einen Bericht auf Unternehmensebene;

c) es besteht hinreichende Gewähr, dass die Prüfung ohne Standortbegehung durchgeführt werden kann.

Die Prüfstelle ergreift Maßnahmen, um das Prüfrisiko auf ein vertretbares Maß zu verringern und hinreichende Gewähr zu bieten, dass der Bericht auf Unternehmensebene mit der Verordnung (EU) 2015/757 im Einklang steht.

Die Entscheidung zum Verzicht auf eine Standortbegehung wird getroffen, nachdem festgestellt wurde, dass die Bedingungen für den Verzicht auf eine Standortbegehung erfüllt sind. Die Prüfstelle unterrichtet das Schifffahrtsunternehmen unverzüglich über die Entscheidung zum Verzicht auf eine Standortbegehung und darüber, dass die Bedingungen für den Verzicht auf eine Standortbegehung erfüllt sind.

(6) Bei Schiffen, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2003/87/EG fallen, unterrichtet das Schifffahrtsunternehmen seine zuständige Verwaltungsbehörde unverzüglich über die Entscheidung der Prüfstelle, auf die Standortbegehung zu verzichten.

Die zuständige Verwaltungsbehörde kann Einwände gegen die Entscheidung der Prüfstelle zum Verzicht auf die Standortbegehung erheben, wobei sie alle folgenden Elemente berücksichtigt:

a) die Informationen der Prüfstelle zum Ergebnis der Risikoanalyse;

b) den Nachweis, dass alle Bedingungen für den Verzicht auf die Standortbegehung gemäß Absatz 5 erfüllt sind.

Im Falle eines Einwandes teilt die zuständige Verwaltungsbehörde dem Schifffahrtsunternehmen den Einwand und die Gründe dafür innerhalb einer angemessenen Frist, spätestens jedoch zwei Monate nach dem Tag mit, an dem sie über die Entscheidung der Prüfstelle, auf die Standortbegehung zu verzichten, unterrichtet wurde.

(7) Führt die Prüfstelle eine virtuelle Standortbegehung gemäß Absatz 4 durch oder verzichtet sie auf eine Standortbegehung gemäß Absatz 5, so begründet sie dies in den internen Prüfunterlagen.

Artikel 32

Behebung von Falschangaben und Nichtkonformitäten im Bericht auf Unternehmensebene

(1) Stellt die Prüfstelle bei der Prüfung des Berichts auf Unternehmensebene Falschangaben oder Nichtkonformitäten fest, teilt sie dies dem Schifffahrtsunternehmen unverzüglich mit und verlangt die entsprechenden Berichtigungen innerhalb einer angemessenen Frist.

Das Schifffahrtsunternehmen berichtigt mitgeteilte Falschangaben und Nichtkonformitäten.

(2) Die Prüfstelle dokumentiert in den internen Prüfunterlagen alle Falschangaben oder Nichtkonformitäten, die im Laufe der Überprüfung berichtigt wurden, und kennzeichnet sie als behoben.

(3) Berichtigt das Schifffahrtsunternehmen 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 nicht berichtigten Falschangaben für sich allein oder zusammen mit anderen Falschangaben auf die insgesamt gemeldeten Emissionen oder andere relevante Informationen auswirken und ob dies wesentliche Falschangaben zur Folge hat.

Die Prüfstelle bewertet, ob sich die nicht berichtigte Nichtkonformität für sich allein oder zusammen mit anderen Nichtkonformitäten auf die gemeldeten Daten auswirkt und ob dies wesentliche Falschangaben zur Folge hat.

(5) Die Prüfstelle stuft Falschangaben oder Nichtkonformitäten, die für sich allein oder zusammen mit anderen unter der Wesentlichkeitsschwelle gemäß Artikel 30 liegen, als wesentliche Falschangaben ein, wenn dies durch ihren Umfang und ihre Art oder durch die besonderen Umstände, unter denen sie auftreten, gerechtfertigt ist.

Artikel 33

Abschluss der Prüfung des Berichts auf Unternehmensebene

Um die Prüfung des Berichts auf Unternehmensebene abzuschließen, muss die Prüfstelle

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 und der Richtlinie 2003/87/EG genügen;

d) vor Ausstellung des Prüfberichts die internen Prüfunterlagen und den Berichtsentwurf erstellen und gemäß Artikel 36 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.

Artikel 34

Empfehlungen für Verbesserungen

(1) Die Prüfstelle übermittelt dem Schifffahrtsunternehmen Empfehlungen für Verbesserungen im Zusammenhang mit nicht berichtigten Falschangaben und Nichtkonformitäten, die keine wesentlichen Falschangaben zur Folge haben.

(2) Die Prüfstelle kann andere Empfehlungen für Verbesserungen 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, den Schiffen 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.

(4) Bei der Prüfung, die auf das Jahr folgt, in dem die Empfehlungen für Verbesserungen im Prüfbericht festgehalten wurden, prüft die Prüfstelle, ob und wie das Schifffahrtsunternehmen den Verbesserungsempfehlungen nachgekommen ist. Ist das Schifffahrtsunternehmen diesen Empfehlungen nicht nachgekommen, so prüft die Prüfstelle, ob dies das Risiko von Falschangaben erhöht oder erhöhen kann.

Artikel 35

Prüfbericht auf Unternehmensebene

(1) Anhand der gesammelten Informationen erstellt die Prüfstelle zu jedem zu prüfenden Bericht auf Unternehmensebene einen Prüfbericht und übermittelt diesen dem Schifffahrtsunternehmen.

(2) Nach Erhalt des Prüfberichts gemäß Absatz 1 legt das Schifffahrtsunternehmen den Prüfbericht zusammen mit dem Bericht auf Unternehmensebene der zuständigen Verwaltungsbehörde vor. Die Berichte werden unter Verwendung automatisierter Systeme und Datenaustauschformate übermittelt.

(3) Der Prüfbericht enthält einen Vermerk darüber, dass der Bericht auf Unternehmensebene laut Prüfung als zufriedenstellend bzw. als nicht zufriedenstellend befunden wird.

(4) Für die Zwecke von Absatz 3 wird der Bericht auf Unternehmensebene bei der Prüfung nur dann als zufriedenstellend befunden, wenn er keine wesentlichen Falschangaben enthält. Der Bericht auf Unternehmensebene wird bei der Prüfung als nicht zufriedenstellend befunden, wenn er wesentliche Falschangaben enthält, die vor der Ausstellung des Prüfberichts nicht berichtigt wurden.

(5) Der Prüfbericht muss die folgenden Elemente umfassen:

a) den Namen des Schifffahrtsunternehmens sowie dessen eindeutige IMO-Kennnummer für Schifffahrtsunternehmen und eingetragene Schiffseigner;

b) einen Titel, aus dem deutlich hervorgeht, dass es sich um einen Prüfbericht handelt;

c) die Identität der Prüfstelle, einschließlich des Namens und der geschäftlichen E-Mail-Adresse einer Kontaktperson;

d) die Ziele und den Umfang der Prüfung;

e) einen Verweis auf den Bericht auf Unternehmensebene und den Berichtszeitraum, auf den sich die Prüfung bezieht;

f) die aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene sowie die Emissionsdaten, die unter Verwendung des in Anhang IX der Delegierten Verordnung (EU) 2019/1122 ([12]) der Kommission festgelegten Formats zu übermitteln sind;

g) einen Verweis auf die angewandten Prüfnormen;

h) eine Zusammenfassung der Verfahren der Prüfstelle, einschließlich Angaben zu Standortbegehungen und zum Zeitpunkt ihrer Durchführung sowie zu den Gründen für die Durchführung von virtuellen Standortbegehungen oder für den Verzicht auf Standortbegehungen gemäß Artikel 31;

i) eine Prüferklärung;

j) soweit zutreffend, eine Beschreibung der nicht berichtigten Falschangaben und Nichtkonformitäten gemäß Artikel 32 (Art und Ausmaß, wesentliche Auswirkungen oder nicht und die betreffenden Teile des Berichts auf Unternehmensebene);

k) eine Beschreibung etwaiger Nichtkonformitäten im Sinne von Artikel 2 Nummer 5 Buchstabe c, die während der Prüfung zutage getreten sind;

l) gegebenenfalls Empfehlungen für Verbesserungen;

m) die Namen des leitenden MRV-Prüfers im Seeverkehr, des unabhängigen Überprüfers sowie gegebenenfalls des MRV-Prüfers im Seeverkehr und des technischen Sachverständigen, die an der Prüfung des Berichts auf Unternehmensebene beteiligt waren;

n) das Datum des Prüfberichts und die Unterschrift einer von der Prüfstelle ermächtigten Person, einschließlich des Namens dieser Person.

(6) Die Prüfstelle beschreibt die Falschangaben oder Nichtkonformitäten im Prüfbericht hinreichend detailliert, einschließlich der folgenden Aspekte:

a) Umfang und Art der Falschangabe oder Nichtkonformität;

b) warum sich die Falschangabe wesentlich auswirkt bzw. warum nicht;

c) auf welches Element im Bericht sich die Falschangabe bzw. auf welche rechtlichen Anforderungen sich die Nichtkonformität bezieht.

Artikel 36

Unabhängige Überprüfung des Berichts auf Unternehmensebene

(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 gebotene fachliche Sorgfalt und das erforderliche fachliche Ermessen angewandt wurden.

(2) Der Umfang der unabhängigen Überprüfung schließt das gesamte in den Artikeln 24 bis 35 beschriebene Prüfverfahren ein.

(3) Nach der Beglaubigung des Berichts gemäß Artikel 33 Buchstabe e nimmt die Prüfstelle die Ergebnisse der unabhängigen Überprüfung in die internen Prüfunterlagen auf.

KAPITEL III

ANFORDERUNGEN AN PRÜFSTELLEN

Artikel 37

Kontinuierlicher Kompetenzprozess

(1) Die Prüfstelle muss einen kontinuierliche Kompetenzprozess einführen, dokumentieren, anwenden und aufrechterhalten, der sicherstellt, dass das gesamte mit Prüftätigkeiten betraute Personal die erforderliche Kompetenz für die ihm übertragenen Aufgaben besitzt.

([12]) Delegierte Verordnung (EU) 2019/1122 der Kommission vom 12. März 2019 zur Ergänzung der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf die Funktionsweise des Unionsregisters (ABl. L 177 vom 2.7.2019, S. 3).

(2) Für die Zwecke des in Absatz 1 genannten Kompetenzprozesses muss die Prüfstelle mindestens Folgendes einführen, dokumentieren, anwenden und aufrechterhalten:

a) allgemeine Kompetenzkriterien für das gesamte Personal, das Prüftätigkeiten ausführt;

b) besondere Kompetenzkriterien für jeden Aufgabenträger innerhalb der Prüfstelle, der Prüftätigkeiten ausführt, insbesondere für den leitenden MRV-Prüfer, den MRV-Prüfer im Seeverkehr, den unabhängigen Überprüfer und den technischen Sachverständigen;

c) eine Methode, um die anhaltende Kompetenz und die regelmäßige Leistungsbewertung des gesamten Personals, das Prüftätigkeiten ausführt, zu gewährleisten;

d) ein Verfahren, um die ständige Weiterbildung von Personal, das Prüftätigkeiten ausführt, zu gewährleisten;

e) ein Verfahren zur Beurteilung, ob die Prüfungsverpflichtung in den Akkreditierungsbereich der Prüfstelle fällt und ob die Prüfstelle über die Kompetenz, das Personal und die Ressourcen verfügt, die erforderlich sind, um das Prüfteam auszuwählen und die Prüftätigkeiten innerhalb der vorgegebenen Frist erfolgreich zu Ende zu führen.

Bei der Bewertung der Kompetenz des Personals gemäß Unterabsatz 1 Buchstabe c beurteilt die Prüfstelle die Kompetenz anhand der Kompetenzkriterien gemäß Unterabsatz 1 Buchstaben a und b.

Das in Unterabsatz 1 Buchstabe e genannte Verfahren umfasst außerdem ein Verfahren zur Bewertung, ob die Prüfteams über alle Kompetenzen und Personen verfügen, die erforderlich sind, um die Prüftätigkeiten für ein bestimmtes Schifffahrtsunternehmen auszuführen.

Die Prüfstelle stellt allgemeine und besondere Kompetenzkriterien auf, die mit den in Artikel 38 Absatz 4 sowie den Artikeln 39, 40 und 41 genannten Kriterien im Einklang stehen.

(3) Die Prüfstelle überwacht regelmäßig, mindestens einmal im Jahr, die Leistung des gesamten Personals, das Prüftätigkeiten ausführt, um dessen anhaltende Kompetenz zu bestätigen.

(4) Die Prüfstelle überprüft regelmäßig die in Absatz 1 genannte kontinuierliche Kompetenzsicherung, um sicherzustellen, dass

a) die Kompetenzkriterien gemäß Absatz 2 Unterabsatz 1 Buchstaben a und b nach Maßgabe der Kompetenzanforderungen im Rahmen dieser Verordnung aufgestellt werden;

b) alle Fragen, die im Zusammenhang mit der Vorgabe der allgemeinen und der besonderen Kompetenzkriterien gemäß Absatz 2 Unterabsatz 1 Buchstaben a und b identifiziert werden, angesprochen werden;

c) alle Anforderungen im Rahmen des Kompetenzprozesses in geeigneter Weise aktualisiert und aufrechterhalten werden.

(5) Die Prüfstelle verfügt über ein System zur Aufzeichnung der Ergebnisse der im Rahmen des Kompetenzprozesses gemäß Absatz 1 ausgeführten Tätigkeiten.

(6) Die Kompetenz und Leistung eines MRV-Prüfers und eines leitenden MRV-Prüfers im Seeverkehr werden von einem hinreichend kompetenten Bewerter beurteilt.

Der kompetente Bewerter beobachtet diese Prüfer während der Prüfung des Emissionsberichts oder des anteiligen Emissionsberichts gegebenenfalls am Standort des Schifffahrtsunternehmens, um festzustellen, ob sie den Kompetenzkriterien genügen.

(7) Kann ein Mitarbeiter nicht nachweisen, dass er die Kompetenzkriterien für eine bestimmte ihm übertragene Aufgabe vollständig erfüllt, so ermittelt die Prüfstelle den Bedarf an zusätzlichen Schulungen oder dem Erwerb praktischer Erfahrung unter Aufsicht und organisiert diese Maßnahmen. Die Prüfstelle beobachtet diesen Mitarbeiter, bis er der Prüfstelle nachweist, dass er die Kompetenzkriterien erfüllt.

Artikel 38

Prüfteams

(1) Für jede besondere Prüfverpflichtung stellt die Prüfstelle ein Prüfteam zusammen, das in der Lage ist, die in den Artikeln 4 bis 36 genannten Prüftätigkeiten auszuführen.

(2) Das Prüfteam besteht aus einem leitenden MRV-Prüfer im Seeverkehr und, wenn dies angesichts der Einschätzung der Komplexität der auszuführenden Aufgaben durch die Prüfstelle und deren Fähigkeit, die notwendige Risikoanalyse durchzuführen, angezeigt scheint, einer angemessenen Zahl von MRV-Prüfern im Seeverkehr und technischen Sachverständigen.

(3) Mit der unabhängigen Überprüfung der Prüftätigkeiten im Zusammenhang mit einer bestimmten Prüfverpflichtung betraut die Prüfstelle einen unabhängigen Überprüfer, der nicht Teil des Prüfteams ist.

(4) Die Teammitglieder müssen ein klares Verständnis ihrer spezifischen Rolle im Prüfprozess haben und in der Lage sein, sich in der für die Wahrnehmung ihrer Prüfaufgaben und die Prüfung der Angaben des Schifffahrtsunternehmens nötigen Sprache auszudrücken.

(5) Besteht das Prüfteam aus nur einer Person, so muss diese sämtliche Kompetenzanforderungen an den MRV-Prüfer und den leitenden MRV-Prüfer im Seeverkehr sowie die Anforderungen des Absatzes 4 erfüllen.

Artikel 39

Kompetenzanforderungen an MRV-Prüfer im Seeverkehr und leitende MRV-Prüfer im Seeverkehr

(1) MRV-Prüfer im Seeverkehr verfügen über die Kompetenz, im Einklang mit der Verordnung (EU) 2015/757, der Richtlinie 2003/87/EG und der vorliegenden Verordnung Monitoringkonzepte zu bewerten und Emissionsberichte, anteilige Emissionsberichte und Berichte auf Unternehmensebene zu prüfen.

(2) Daher müssen MRV-Prüfer im Seeverkehr mindestens

a) mit der Verordnung (EU) 2015/757, der Richtlinie 2003/87/EG, der vorliegenden Verordnung, der Durchführungsverordnung (EU) 2016/1927, der Durchführungsverordnung (EU) 2016/1928, den sonstigen einschlägigen Rechtsvorschriften, Normen und geltenden Leitlinien sowie den einschlägigen Leitlinien und Rechtsvorschriften des Mitgliedstaats, in dem die Prüfstelle niedergelassen ist, oder des Mitgliedstaats der für das Schifffahrtsunternehmen zuständigen Verwaltungsbehörde, für das die Prüfstelle die Prüfung vornimmt, vertraut sein;

b) über Kenntnisse und Erfahrungen 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, Kontrollsystemen und Verfahren für Kontrolltätigkeiten;

c) über die Fähigkeit verfügen, die Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Prüfung eines Emissionsberichts, eines anteiligen Emissionsberichts oder eines Berichts auf Unternehmensebene gemäß den Artikeln 4 bis 36 durchzuführen.

(3) Darüber hinaus werden sektorspezifische Kenntnisse und Erfahrungen in Bezug auf die in Anhang I dieser Verordnung genannten relevanten Aspekte von den Prüfstellen bei der Bewertung von Monitoringkonzepten und der Prüfung von Emissionsberichten, anteiligen Emissionsberichten und Berichten auf Unternehmensebene berücksichtigt.

(4) Ein leitender MRV-Prüfer im Seeverkehr muss die Kompetenzanforderungen an einen MRV-Prüfer im Seeverkehr erfüllen und nachweislich über die Kompetenz verfügen, ein Prüfteam zu leiten und die Verantwortung für die Ausführung der Prüftätigkeiten im Einklang mit dieser Verordnung zu übernehmen.

Artikel 40

Kompetenzanforderungen an unabhängige Überprüfer

(1) Der unabhängige Überprüfer besitzt die notwendige Befugnis, den Entwurf der Schlussfolgerungen zur Bewertung des Monitoringkonzepts, den Entwurf des Prüfberichts und die internen Prüfunterlagen gemäß den Artikeln 8, 23 und 36 zu überprüfen.

(2) Der unabhängige Überprüfer erfüllt die in Artikel 39 Absatz 4 genannten Kompetenzanforderungen an leitende MRV-Prüfer im Seeverkehr.

(3) 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 vollständig sind und hinreichende Informationen zur Untermauerung des Entwurfs der Schlussfolgerungen zur Bewertung des Monitoringkonzepts, des Entwurfs des Prüfberichts und der bei der internen Überprüfung untersuchten Schlussfolgerungen enthalten.

Artikel 41

Einsatz von technischen Sachverständigen

(1) Die Prüfstelle kann technische Sachverständige zu den Prüftätigkeiten hinzuziehen, die die eingehenden Kenntnisse und das erforderliche Fachwissen auf einem bestimmten Fachgebiet haben, um den MRV-Prüfer im Seeverkehr und den leitenden MRV-Prüfer im Seeverkehr bei der Ausführung der Prüftätigkeiten zu unterstützen.

(2) Fehlt dem unabhängigen Überprüfer die Kompetenz, einen bestimmten Aspekt im Überprüfungsprozess zu beurteilen, so fordert die Prüfstelle die Unterstützung eines technischen Sachverständigen an.

(3) Der technische Sachverständige verfügt über die notwendige Kompetenz und das notwendige Fachwissen, um den MRV-Prüfer im Seeverkehr und den leitenden MRV-Prüfer im Seeverkehr oder erforderlichenfalls den unabhängigen Überprüfer wirksam in dem Fachgebiet unterstützen zu können, zu dem die Kenntnisse und das Fachwissen eines solchen Sachverständigen gefragt sind. Darüber hinaus ist der technische Sachverständige hinreichend mit den in Artikel 39 genannten Bereichen vertraut.

(4) Der technische Sachverständige nimmt genau beschriebene Aufgaben unter der Leitung und vollen Verantwortung des unabhängigen Überprüfers oder des das Prüfteam leitenden MRV-Prüfers im Seeverkehr, in dem der technische Sachverständige tätig ist, wahr.

Artikel 42

Verfahren für Prüftätigkeiten

(1) Die Prüfstellen müssen mindestens eines bzw. einen der in den Artikeln 4 bis 36 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 der harmonisierten Norm 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 ([13]) aus.

(3) Die Prüfstellen müssen ein Qualitätsmanagementsystem einrichten, dokumentieren, anwenden und aufrechterhalten, das gewährleistet, dass die Verfahren und Prozesse im Einklang mit der harmonisierten Norm gemäß Absatz 2 einheitlich entwickelt, angewandt, verbessert und überprüft werden.

Das Qualitätsmanagementsystem muss Folgendes umfassen:

a) Strategien und Zuständigkeiten;

b) Managementbewertung;

c) interne Audits;

d) Korrekturmaßnahmen;

([13]) ISO 14065:2020 Allgemeine Grundsätze und Anforderungen an Validierungs- und Verifizierungsstellen von Umweltinformationen.

e) Maßnahmen zur Bewältigung von Risiken und Chancen und zur Ergreifung vorbeugender Maßnahmen:

f) Kontrolle dokumentierter Informationen.

(4) Darüber hinaus führen die Prüfstellen die folgenden Verfahren, Prozesse und Vorkehrungen im Einklang mit der harmonisierten Norm 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, Emissionsbericht, anteiligen Emissionsbericht oder Bericht auf Unternehmensebene entdeckt wurde, nachdem die Prüfstelle dem Schifffahrtsunternehmen den Prüfbericht übermittelt hat;

f) ein Verfahren oder einen Prozess für die Ausgliederung von Prüftätigkeiten an andere Einrichtungen;

g) ein Verfahren oder einen Prozess, das bzw. der gewährleistet, dass die Prüfstelle die volle Verantwortung für die Prüfarbeiten übernimmt, die von unter Vertrag genommenen Einzelpersonen durchgeführt werden;

h) Prozesse, die das ordnungsgemäße Funktionieren des Qualitätsmanagementsystems gemäß Absatz 3 gewährleisten, einschließlich

   i) Prozesse für die Überprüfung des Managementsystems (mindestens einmal jährlich), wobei zwischen den Managementüberprüfungen maximal 15 Monate liegen dürfen;

   ii) Prozesse für interne Audits (mindestens einmal jährlich), wobei zwischen den internen Audits maximal 15 Monate liegen dürfen;

   iii) Prozesse für die Ermittlung von und den Umgang mit Nichtkonformitäten bei den Tätigkeiten der Prüfstelle und das Ergreifen von Korrekturmaßnahmen, um diese Nichtkonformitäten zu berichtigen;

   iv) Prozesse für die Ermittlung der mit den Tätigkeiten der Prüfstelle verbundenen Risiken und Chancen und für das Ergreifen von Präventivmaßnahmen zur Minderung dieser Risiken;

   v) Prozesse für die Kontrolle dokumentierter Informationen.

Artikel 43

Interne Prüfunterlagen

(1) Die Prüfstelle erstellt und erarbeitet interne Prüfunterlagen, die mindestens Folgendes enthalten:

a) die Ergebnisse der Prüftätigkeiten;

b) den Prüfplan, die strategische Analyse und die Risikoanalyse;

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, 23 und 36 genannte unabhängige Überprüfer und die nationale Akkreditierungsstelle beurteilen können, ob die Prüfung im Einklang mit dieser Verordnung durchgeführt wurde.

(3) Die Prüfstelle gewährt der zuständigen Verwaltungsbehörde auf deren Ersuchen Zugang zu den internen Prüfunterlagen und anderen sachdienlichen Informationen, um der zuständigen Verwaltungsbehörde eine Bewertung der Prüfung zu erleichtern. Die zuständige Verwaltungsbehörde kann eine Frist setzen, innerhalb deren die Prüfstelle Zugang zu diesen Unterlagen gewähren muss.

Artikel 44

Aufzeichnungen und Kommunikation

(1) Die Prüfstellen führen und verwalten Aufzeichnungen, auch über die Kompetenz und Unparteilichkeit ihres Personals, um die Einhaltung dieser Verordnung nachzuweisen.

(2) Eine Prüfstelle stellt dem Schifffahrtsunternehmen im Einklang mit der harmonisierten Norm gemäß Artikel 42 Absatz 2 regelmäßig Informationen zur Verfügung.

(3) Die Prüfstellen wahren im Einklang mit der harmonisierten Norm gemäß Artikel 42 Absatz 2 die Vertraulichkeit der im Laufe der Prüfung gewonnenen Informationen.

Artikel 45

Unparteilichkeit und Unabhängigkeit

(1) Die Prüfstelle ist unabhängig von dem Schifffahrtsunternehmen und führt ihre Prüftätigkeiten unparteiisch aus.

Um Unabhängigkeit und Unparteilichkeit zu gewährleisten, darf die Prüfstelle und jeder Teil derselben Rechtsperson kein Schifffahrtsunternehmen gemäß Artikel 3 Buchstabe d der Verordnung (EU) 2015/757, Eigner oder Eigentum eines solchen Unternehmens sein, noch darf sie mit dem Schifffahrtsunternehmen Beziehungen unterhalten, die ihre Unabhängigkeit und Unparteilichkeit beeinträchtigen könnten. Darüber hinaus ist die Prüfstelle unabhängig von Einrichtungen, die im Rahmen des mit Artikel 19 der Richtlinie 2003/87/EG eingerichteten Systems für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten mit Emissionszertifikaten handeln.

(2) Die Prüfstellen werden so organisiert, dass ihre Objektivität, Unabhängigkeit und Unparteilichkeit gewahrt wird. Für die Zwecke dieser Verordnung gelten die einschlägigen Anforderungen der harmonisierten Norm gemäß Artikel 42 Absatz 2.

(3) 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. Die Prüfstelle setzt ihr Personal oder unter Vertrag genommenes Personal nicht für die Bewertung eines Monitoringkonzepts oder die Prüfung eines Emissionsberichts, eines anteiligen Emissionsberichts oder eines Berichts auf Unternehmensebene ein, die zu einem tatsächlichen oder potenziellen Interessenkonflikt führt. Außerdem stellt die Prüfstelle sicher, dass die Tätigkeiten von Mitarbeitern oder Organisationen die Vertraulichkeit, Objektivität, Unabhängigkeit und Unparteilichkeit der Prüfung nicht beeinträchtigen. Zu diesem Zweck überwacht die Prüfstelle Risiken für die Unparteilichkeit und trifft geeignete Maßnahmen, um diesen Risiken entgegenzuwirken.

(4) Ein untragbares Risiko für die Unparteilichkeit oder ein Interessenkonflikt gilt unter anderem als gegeben, wenn eine Prüfstelle oder ein Teil derselben Rechtsperson

a) Beratungsdienste für die Entwicklung eines Teils des im Monitoringkonzept beschriebenen Überwachungs- und Berichterstattungsprozesses leistet, einschließlich der Entwicklung der Überwachungsmethode, des Abfassens des Emissionsberichts, des anteiligen Emissionsberichts oder des Berichts auf Unternehmensebene 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.

(5) Ein Interessenkonflikt in den Beziehungen zum Schifffahrtsunternehmen gilt für eine Prüfstelle insbesondere als gegeben, wenn

a) die Beziehung zwischen der Prüfstelle und dem Schifffahrtsunternehmen auf gemeinsamem Eigentum, gemeinsamen Verwaltungsstrukturen, gemeinsamer Leitung oder gemeinsamem Personalbestand, gemeinsam genutzten Ressourcen, gemeinsamen Finanzen oder gemeinsamen Verträgen oder Vertriebsstrukturen beruht;

b) das Schifffahrtsunternehmen die in Absatz 4 Buchstabe a genannten Beratungsdienste oder die in Absatz 4 Buchstabe b genannte technische Hilfe von einer Beratungsstelle, einer Einrichtung der technischen Hilfe oder einer sonstigen Einrichtung erhalten hat, die Beziehungen zu der Prüfstelle unterhält und deren Unparteilichkeit gefährdet.

Für die Zwecke von Unterabsatz 1 Buchstabe b gilt die Unparteilichkeit der Prüfstelle als gefährdet, wenn die Beziehungen zwischen ihr und der Beratungsstelle, der Einrichtung der technischen Hilfe oder der sonstigen Einrichtung auf gemeinsamem Eigentum, gemeinsamen Verwaltungsstrukturen, gemeinsamer Leitung oder gemeinsamem Personalbestand, gemeinsam genutzten Ressourcen, gemeinsamen Finanzen, gemeinsamen Verträgen oder Vertriebsstrukturen oder der gemeinsamen Zahlung von Verkaufsprovisionen oder sonstigen Anreizen für die Empfehlung neuer Kunden beruhen.

(6) Die Prüfstellen dürfen die unabhängige Überprüfung und die Ausstellung der Prüfberichte nicht ausgliedern.

(7) Bei der Ausgliederung anderer Prüftätigkeiten müssen die Prüfstellen die einschlägigen Anforderungen der harmonisierten Norm gemäß Artikel 42 Absatz 2 erfüllen.

Für die Zwecke von Unterabsatz 1 gilt der Abschluss von Verträgen mit Einzelpersonen über die Ausführung von Prüftätigkeiten jedoch nicht als Ausgliederung, wenn die Prüfstelle bei der Untervertragnahme dieser Personen die volle Verantwortung für die Prüftätigkeiten übernimmt, die das unter Vertrag genommene Personal ausführt. Bei der Untervertragnahme von Einzelpersonen zwecks Durchführung von Prüftätigkeiten verlangt die Prüfstelle, dass diese Einzelpersonen eine schriftliche Vereinbarung unterzeichnen, der zufolge sie die Verfahren der Prüfstelle einhalten und kein Interessenkonflikt hinsichtlich der Durchführung dieser Prüftätigkeiten besteht.

(8) Prüfstellen müssen ein Verfahren einführen, dokumentieren, anwenden und aufrechterhalten, das ihre dauerhafte Unparteilichkeit und Unabhängigkeit sowie die der Teile derselben Rechtsperson, von sonstigen in Absatz 5 genannten Einrichtungen und des gesamten an der Prüfung beteiligten Personals und Vertragspersonals sicherstellt. Das Verfahren schließt einen Mechanismus ein, der die Unparteilichkeit und Unabhängigkeit der Prüfstelle wahrt und den einschlägigen Anforderungen der harmonisierten Norm gemäß Artikel 42 Absatz 2 genügt.

(9) Prüft die Prüfstelle dasselbe Schifffahrtsunternehmen wie im Vorjahr, so bewertet sie das Risiko für die Unparteilichkeit und trifft Maßnahmen, um das Risiko für die Unparteilichkeit zu verringern.

(10) Führt der leitende MRV-Prüfer im Seeverkehr in sechs aufeinanderfolgenden Jahren jährliche Prüfungen von Berichten auf Unternehmensebene eines bestimmten Schifffahrtsunternehmens durch, so sieht der leitende MRV-Prüfer im Seeverkehr in drei aufeinanderfolgenden Jahren von der Prüfung von Berichten auf Unternehmensebene dieses Schifffahrtsunternehmens ab. Der Zeitraum von höchstens sechs Jahren schließt Prüfungen von Berichten auf Unternehmensebene des Schifffahrtsunternehmens ab dem Inkrafttreten dieser Verordnung ein.

KAPITEL IV

AKKREDITIERUNG VON PRÜFSTELLEN

Artikel 46

Akkreditierung von Prüfstellen

(1) Soweit die vorliegende Verordnung oder die Verordnung (EU) 2015/757 keine speziellen Vorschriften für die Akkreditierung von Prüfstellen enthält, gelten die einschlägigen Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 765/2008.

(2) Für die Mindestanforderungen für die Akkreditierung und die Anforderungen an Akkreditierungsstellen gilt die harmonisierte Norm gemäß der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 betreffend allgemeine Anforderungen an Akkreditierungsstellen, die Konformitätsbewertungsstellen akkreditieren ([14]).

Artikel 47

Akkreditierungsbereich

Der Akkreditierungsbereich der Prüfstellen umfasst die Bewertung von Monitoringkonzepten und die Prüfung von Emissionsberichten, anteiligen Emissionsberichten und Berichten auf Unternehmensebene.

([14]) ISO/IEC 17029:2019 Konformitätsbewertung — Allgemeine Grundsätze und Anforderungen an Validierungs- und Verifizierungsstellen, genannt in Anhang II des Durchführungsbeschlusses (EU) 2020/1835 der Kommission vom 3. Dezember 2020 über die harmonisierten Normen für Akkreditierung und Konformitätsbewertung (ABl. L 408 vom 4.12.2020, S. 6).

Artikel 48

Ziele des Akkreditierungsverfahrens

Im Laufe des Akkreditierungsverfahrens und bei der jährlichen Überwachung der akkreditierten Prüfstellen gemäß den Artikeln 50 bis 55 begutachtet 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, anteilige Emissionsberichte und Berichte auf Unternehmensebene zu prüfen;

b) tatsächlich im Einklang mit dieser Verordnung Monitoringkonzepte bewerten und Emissionsberichte, anteilige Emissionsberichte und Berichte auf Unternehmensebene prüfen;

c) die Anforderungen an Prüfstellen gemäß den Artikeln 37 bis 45 erfüllen, einschließlich der Anforderungen an die Unparteilichkeit und Unabhängigkeit.

Artikel 49

Anträge auf Akkreditierung

(1) Akkreditierungsanträge enthalten die Angaben, die nach der harmonisierten Norm gemäß Artikel 46 Absatz 2 erforderlich sind.

(2) Darüber hinaus stellen Prüfstellen, die eine Akkreditierung beantragen (im Folgenden „Antragsteller") der nationalen Akkreditierungsstelle vor Beginn der Begutachtung gemäß Artikel 50 Informationen zu folgenden Aspekten zur Verfügung:

a) Verfahren und Prozesse gemäß Artikel 42 Absatz 1 sowie zum Qualitätsmanagementsystem gemäß Artikel 42 Absatz 3;

b) Kompetenzkriterien gemäß Artikel 37 Absatz 2 Buchstaben a und b, Ergebnisse des kontinuierlichen Kompetenzprozesses gemäß dem genannten Artikel und andere sachdienliche Unterlagen zur Kompetenz des gesamten an Prüftätigkeiten beteiligten Personals gemäß den Artikeln 39 und 40;

c) in Artikel 45 Absatz 8 genannte Verfahren zur Gewährleistung der dauerhaften Unparteilichkeit und Unabhängigkeit, einschließlich sachdienlicher Aufzeichnungen zur Unparteilichkeit und Unabhängigkeit des Antragstellers und seines Personals;

d) technische Sachverständige und Schlüsselpersonal, die an der Bewertung von Monitoringkonzepten und der Prüfung von Emissionsberichten, anteiligen Emissionsberichten und Berichten auf Unternehmensebene beteiligt sind;

e) Verfahren und Prozesse zur Gewährleistung einer geeigneten Überprüfung, einschließlich zu den internen Prüfunterlagen gemäß Artikel 43;

f) sachdienliche Aufzeichnungen gemäß Artikel 44;

g) alle sonstigen von der nationalen Akkreditierungsstelle verlangten Angaben.

Artikel 50

Begutachtung

(1) Für die Zwecke der Begutachtung gemäß Artikel 48 muss das im Einklang mit Artikel 57 beauftragte Begutachtungsteam mindestens

a) sämtliche sachdienlichen Unterlagen und Aufzeichnungen überprüfen, die der Antragsteller gemäß Artikel 49 vorgelegt hat;

b) eine Standortbegehung 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 42 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, anteiligen Emissionsberichten und Berichten auf Unternehmensebene 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 Norm gemäß Artikel 46 Absatz 2.

(3) Das Begutachtungsteam teilt dem Antragsteller seine Feststellungen und etwaige Nichtkonformitäten im Einklang mit den Anforderungen der harmonisierten Norm gemäß Artikel 46 Absatz 2 mit und fordert ihn zur Stellungnahme auf.

(4) Der Antragsteller trifft Korrekturmaßnahmen in Bezug auf die gemäß Absatz 3 mitgeteilten Nichtkonformitäten und legt eine Stellungnahme vor, in der er angibt, welche Maßnahmen er getroffen hat oder innerhalb der von der nationalen Akkreditierungsstelle gesetzten Frist treffen will, um die Nichtkonformitäten zu berichtigen.

(5) Die nationale Akkreditierungsstelle prüft die gemäß Absatz 4 vom Antragsteller vorgelegte Stellungnahme.

(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 Korrekturmaßnahmen verlangen oder eine Folgebewertung der Maßnahmen vornehmen.

Artikel 51

Entscheidung über die Akkreditierung und Akkreditierungsurkunde

(1) Die nationale Akkreditierungsstelle berücksichtigt die Anforderungen der harmonisierten Norm gemäß Artikel 46 Absatz 2, wenn sie die Entscheidung über die Gewährung, Verlängerung 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. Die Akkreditierungsurkunde wird für alle Prüftätigkeiten gemäß der Verordnung (EU) 2015/757 erteilt.

(3) Die Akkreditierungsurkunde enthält mindestens die nach der harmonisierten Norm gemäß Artikel 46 Absatz 2 erforderlichen Angaben.

(4) Die Akkreditierungsurkunde gilt für einen Zeitraum von höchstens fünf Jahren ab dem Zeitpunkt, zu dem die nationale Akkreditierungsstelle die Urkunde ausgestellt hat.

Artikel 52

Jährliche Überwachung

(1) Die nationale Akkreditierungsstelle unterzieht jede Prüfstelle, der sie eine Akkreditierungsurkunde ausgestellt hat, einer jährlichen Überwachungsprüfung. Diese Überwachungsprüfung umfasst mindestens

a) eine Standortbegehung gemäß Artikel 50 Absatz 1 Buchstabe b;

b) die Beobachtung der Leistung und die Bewertung der Kompetenz eines repräsentativen Teils des Personals der Prüfstelle gemäß Artikel 50 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 repräsentative Stichproben der Tätigkeiten der Prüfstelle, die in den Geltungsbereich der Akkreditierungsurkunde fallen, und des an den Prüftätigkeiten beteiligten Personals im Einklang mit den Anforderungen der harmonisierten Norm gemäß Artikel 46 Absatz 2 bewerten kann.

(4) Die nationale Akkreditierungsstelle entscheidet anhand der Überwachungsergebnisse, ob sie die Fortführung der Akkreditierung bestätigt.

(5) Führt eine Prüfstelle eine Prüfung für ein Schifffahrtsunternehmen durch, das der für ein Schifffahrtsunternehmen zuständigen Verwaltungsbehörde eines anderen Mitgliedstaats als des Mitgliedstaats der nationalen Akkreditierungsstelle, die die Prüfstelle akkreditiert hat, zugeordnet ist, so kann die nationale Akkreditierungsstelle, die die Prüfstelle akkreditiert hat, die nationale Akkreditierungsstelle dieses anderen Mitgliedstaats ersuchen, in ihrem Namen und unter ihrer Verantwortung Überwachungstätigkeiten durchzuführen.

Artikel 53

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.

(3) Bei der Planung und Ausführung der Wiederbegutachtung erfüllt die nationale Akkreditierungsstelle die Anforderungen der harmonisierten Norm gemäß Artikel 46 Absatz 2.

Artikel 54

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 der harmonisierten Norm gemäß Artikel 46 Absatz 2 genannt sind.

Artikel 55

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 der harmonisierten Norm gemäß Artikel 46 Absatz 2 im Einklang steht.

(4) Die nationale Akkreditierungsstelle setzt die Akkreditierung einer Prüfstelle aus, wenn die Prüfstelle

a) gravierend gegen die Anforderungen dieser Verordnung verstoßen hat;

b) fortgesetzt und wiederholt gegen die Anforderungen dieser Verordnung verstoßen hat;

c) gegen andere spezifische Vorschriften und Bedingungen der nationalen Akkreditierungsstelle verstoßen 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 oder ein Mitarbeiter der Prüfstelle, der an den Prüftätigkeiten gemäß dieser Verordnung beteiligt ist, des Betrugs für schuldig befunden wurde;

c) die Prüfstelle absichtlich Falschangaben gemacht oder absichtlich Informationen verheimlicht hat.

(6) Gegen die Entscheidung einer nationalen Akkreditierungsstelle, die Akkreditierung gemäß den Absätzen 1, 4 und 5 auszusetzen oder zurückzuziehen, kann nach den Verfahren Einspruch eingelegt werden, die die Mitgliedstaaten gemäß Artikel 5 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 geschaffen haben.

(7) Die Entscheidung einer nationalen Akkreditierungsstelle zur 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 der Entscheidung 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 56

Anforderungen an nationale Akkreditierungsstellen

(1) Soweit die vorliegende Verordnung oder die Verordnung (EU) 2015/757 keine speziellen Vorschriften in Bezug auf die Anforderungen an die nationalen Akkreditierungsstellen enthält, gelten die einschlägigen Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 765/2008.

(2) Für die Zwecke der vorliegenden Verordnung nehmen gemäß Artikel 4 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 beauftragte nationale Akkreditierungsstellen ihre Aufgaben im Einklang mit den Anforderungen der harmonisierten Norm gemäß Artikel 46 Absatz 2 wahr.

Artikel 57

Begutachtungsteam

(1) Die nationale Akkreditierungsstelle benennt ein Begutachtungsteam für jede Begutachtung, die nach den Anforderungen der harmonisierten Norm gemäß Artikel 46 Absatz 2 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 Erfahrungen in dem betreffenden Akkreditierungsbereich.

(3) Das Begutachtungsteam umfasst mindestens eine Person mit den folgenden Kompetenzen:

a) hinreichende Kenntnisse der Verordnung (EU) 2015/757, der Richtlinie 2003/87/EG, der vorliegenden Verordnung und anderer einschlägiger Rechtsakte gemäß Artikel 39 Absatz 2 Buchstabe a;

b) die erforderliche Kompetenz und das nötige Verständnis für die Bewertung der in den Artikeln 4 bis 36 genannten Prüftätigkeiten sowie hinreichende Kenntnisse der Merkmale der verschiedenen Arten von Schiffen sowie der Überwachung und Berichterstattung auf dem Gebiet von Treibhausgasemissionen, Kraftstoffverbrauch und anderen relevanten Informationen gemäß der Verordnung (EU) 2015/757.

Artikel 58

Kompetenzanforderungen an Begutachter

(1) Begutachter müssen über die Kompetenz verfügen, die Tätigkeiten gemäß den Artikeln 50 bis 55 durchzuführen. Der Begutachter

a) entspricht den Anforderungen der harmonisierten Norm gemäß Artikel 46 Absatz 2;

b) ist durch Schulungen hinreichend mit den in Artikel 39 Absatz 2 Buchstabe b genannten Daten- und Informationsaudits vertraut oder hat Zugang zu einer Person, die über Kenntnisse und Erfahrungen im Zusammenhang mit solchen Daten und Informationen verfügt;

c) verfügt über hinreichende Kenntnisse der einschlägigen Rechtsvorschriften sowie der geltenden Leitlinien gemäß Artikel 39 Absatz 2 Buchstabe a.

(2) Neben den in Absatz 1 festgelegten Kompetenzanforderungen weist der leitende Begutachter nach, dass er die Kompetenz für die Leitung eines Begutachtungsteams hat, und ist verantwortlich dafür, dass eine Begutachtung im Einklang mit dieser Verordnung ausgeführt wird.

(3) Interne Überprüfer und Personen, die über die Gewährung, Erweiterung oder Erneuerung einer Akkreditierung entscheiden, müssen nicht nur die in Absatz 1 genannten Kompetenzanforderungen erfüllen, sondern außerdem über hinreichende Kenntnisse und Erfahrungen verfügen, um die Akkreditierung bewerten zu können.

Artikel 59

Technische Sachverständige

(1) Die nationale Akkreditierungsstelle kann technische Sachverständige in das Begutachtungsteam aufnehmen, die über die erforderlichen eingehenden Kenntnisse und das erforderliche Fachwissen auf einem bestimmten Fachgebiet verfügen, um den leitenden Begutachter oder den Begutachter zu unterstützen.

(2) Der technische Sachverständige muss über die notwendige Kompetenz verfügen, um den leitenden Begutachter und den Begutachter wirksam in dem Fachgebiet unterstützen zu können, zu dem seine Kenntnisse und sein Fachwissen gefragt sind. Der technische Sachverständige ist darüber hinaus

a) hinreichend mit den einschlägigen Rechtsvorschriften sowie den geltenden Leitlinien gemäß Artikel 39 Absatz 2 Buchstabe a vertraut;

b) hinreichend mit Prüftätigkeiten vertraut.

(3) Ein technischer Sachverständiger nimmt genau beschriebene Aufgaben unter der Leitung und vollen Verantwortung des leitenden Begutachters des betreffenden Begutachtungsteams wahr.

Artikel 60

Beschwerden

Richtet die für ein Schifffahrtsunternehmen zuständige Verwaltungsbehörde, das Schifffahrtsunternehmen, der betreffende Flaggenstaat für Schiffe, die die Flagge eines Mitgliedstaats führen, oder ein anderer Beteiligter eine Beschwerde bezüglich der Prüfstelle an die nationale Akkreditierungsstelle, so reagiert diese innerhalb einer angemessenen Frist, jedoch spätestens drei Monate nach Eingang der Beschwerde wie folgt:

a) Sie beurteilt die Stichhaltigkeit der Beschwerde;

b) sie sorgt dafür, dass die betreffende Prüfstelle Stellung nehmen kann;

c) sie trifft geeignete Maßnahmen zur Behandlung der Beschwerde;

d) sie zeichnet die Beschwerde und die ergriffenen Maßnahmen auf;

e) sie antwortet dem Beschwerdeführer.

Artikel 61

Beurteilung unter Gleichrangigen

(1) Werden die nationalen Akkreditierungsstellen einer regelmäßigen Beurteilung unter Gleichrangigen gemäß Artikel 10 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 unterzogen, so wendet die gemäß Artikel 14 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 anerkannte Stelle geeignete Kriterien für die Beurteilung unter Gleichrangigen und ein wirksames und unabhängiges Beurteilungsverfahren an, um zu bewerten, ob

a) die nationale Akkreditierungsstelle, die Gegenstand der Beurteilung unter Gleichrangigen ist, ihre Akkreditierungstätigkeiten im Einklang mit den Artikeln 46 bis 55 ausgeführt hat;

b) die nationale Akkreditierungsstelle, die Gegenstand der Beurteilung unter Gleichrangigen ist, die in den Artikeln 56 bis 63 genannten Anforderungen erfüllt hat.

Die Kriterien umfassen Kompetenzanforderungen an die beurteilenden Personen oder Teams, die speziell für die Verordnung (EU) 2015/757 und das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten gemäß der Richtlinie 2003/87/EG gelten.

(2) Die gemäß Artikel 14 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 anerkannte Stelle veröffentlicht das Ergebnis der Beurteilung einer nationalen Akkreditierungsstelle unter Gleichrangigen gemäß Absatz 1 und teilt es der Kommission, den für nationale Akkreditierungsstellen zuständigen nationalen Behörden in den Mitgliedstaaten und der für ein Schifffahrtsunternehmen zuständigen Verwaltungsbehörde oder der in Artikel 64 der vorliegenden Verordnung genannten Zentralstelle mit.

(3) Hat sich eine nationale Akkreditierungsstelle vor Inkrafttreten der vorliegenden Verordnung erfolgreich einer Beurteilung unter Gleichrangigen unterzogen, die von der gemäß Artikel 14 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 anerkannten Stelle organisiert wurde, so braucht sich diese nationale Akkreditierungsstelle ungeachtet des Artikels 10 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 nach Inkrafttreten der vorliegenden Verordnung nicht erneut einer solchen Beurteilung zu unterziehen, wenn sie die Einhaltung der vorliegenden Verordnung nachweisen kann.

Zu diesem Zweck richtet die betreffende nationale Akkreditierungsstelle einen Antrag zusammen mit den erforderlichen Unterlagen an die gemäß Artikel 14 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 anerkannte Stelle.

Die gemäß Artikel 14 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 anerkannte Stelle entscheidet, ob die Bedingungen für eine Ausnahme gegeben sind.

Die Ausnahme gilt für einen Zeitraum von höchstens drei Jahren ab dem Zeitpunkt der Mitteilung dieser Entscheidung an die nationale Akkreditierungsstelle.

Artikel 62

Gegenseitige Anerkennung von Prüfstellen

Hat eine nationale Akkreditierungsstelle keine vollständige Beurteilung unter Gleichrangigen durchlaufen, so erkennen die Mitgliedstaaten die Akkreditierungsurkunden von Prüfstellen, die von der betreffenden nationalen Akkreditierungsstelle akkreditiert wurden, ungeachtet des Artikels 11 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 an, wenn die gemäß Artikel 14 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 anerkannte Stelle für diese nationale Akkreditierungsstelle eine Beurteilung unter Gleichrangigen eingeleitet und keinen Verstoß der nationalen Akkreditierungsstelle gegen die vorliegende Verordnung festgestellt hat.

Artikel 63

Überwachung von erbrachten Dienstleistungen

Hat ein Mitgliedstaat im Laufe einer Kontrolle gemäß Artikel 31 Absatz 4 der Richtlinie 2006/123/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([15]) festgestellt, dass eine Prüfstelle diese Verordnung nicht beachtet, so informiert die für ein Schifffahrtsunternehmen zuständige Verwaltungsbehörde oder die nationale Akkreditierungsstelle dieses Mitgliedstaats unverzüglich die nationale Akkreditierungsstelle, die die Prüfstelle akkreditiert hat.

Die nationale Akkreditierungsstelle, die die Prüfstelle akkreditiert hat, behandelt die Mitteilung dieser Information als Beschwerde im Sinne von Artikel 60; sie trifft geeignete Maßnahmen und reagiert gegenüber der für ein Schifffahrtsunternehmen zuständigen Verwaltungsbehörde oder der nationalen Akkreditierungsstelle im Einklang mit Artikel 67 Absatz 2 Unterabsatz 2.

([15]) Richtlinie 2006/123/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2006 über Dienstleistungen im Binnenmarkt (ABl. L 376 vom 27.12.2006, S. 36).

KAPITEL VI

INFORMATIONSAUSTAUSCH

Artikel 64

Informationsaustausch und Zentralstellen

(1) Die Mitgliedstaaten richten einen wirksamen Austausch zweckmäßiger Informationen und eine wirksame Zusammenarbeit zwischen ihren nationalen Akkreditierungsstellen und der für ein Schifffahrtsunternehmen zuständigen Verwaltungsbehörde ein.

(2) Wird in einem Mitgliedstaat gemäß Artikel 18 der Richtlinie 2003/87/EG mehr als eine Behörde benannt, so ermächtigt der Mitgliedstaat eine der Behörden, als Zentralstelle für den Informationsaustausch, für die Koordination der Zusammenarbeit gemäß Absatz 1 und für die in den Artikeln 64 bis 71 genannten Tätigkeiten zu fungieren.

Artikel 65

Akkreditierungsprogramm und Managementbericht

(1) Bis zum 31. Dezember jedes Jahres stellt die nationale Akkreditierungsstelle der für ein Schifffahrtsunternehmen zuständigen Verwaltungsbehörde jedes Mitgliedstaats ein Akkreditierungsprogramm zur Verfügung, das die Liste der von dieser nationalen Akkreditierungsstelle akkreditierten Prüfstellen enthält. Das Akkreditierungsprogramm enthält zu jeder Prüfstelle die folgenden Angaben:

a) Tätigkeiten, die die nationale Akkreditierungsstelle für diese Prüfstelle vorgesehen hat, einschließlich Überwachungs- und Wiederbegutachtungstätigkeiten;

b) Zeitpunkte der geplanten Beobachtungsprüfungen, die von der nationalen Akkreditierungsstelle zur Begutachtung der Prüfstelle durchgeführt werden;

c) die Angabe, ob die nationale Akkreditierungsstelle die nationale Akkreditierungsstelle eines anderen Mitgliedstaats gemäß Artikel 52 Absatz 5 um die Durchführung von Überwachungstätigkeiten ersucht hat.

Ändern sich die in Unterabsatz 1 genannten Angaben, übermittelt die nationale Akkreditierungsstelle der für ein Schifffahrtsunternehmen zuständigen Verwaltungsbehörde bis zum 31. Januar eines jeden Jahres ein aktualisiertes Akkreditierungsprogramm.

(2) Nach Eingang des Akkreditierungsprogramms gemäß Absatz 1 übermittelt die für ein Schifffahrtsunternehmen zuständige Verwaltungsbehörde der nationalen Akkreditierungsstelle alle sachdienlichen Informationen, insbesondere geltende nationale Rechtsvorschriften und Leitlinien.

(3) Die nationale Akkreditierungsstelle legt der für ein Schifffahrtsunternehmen zuständigen Verwaltungsbehörde jährlich bis 1. Juni einen Managementbericht vor. Der Managementbericht enthält zu jeder von dieser nationalen Akkreditierungsstelle akkreditierten Prüfstelle die folgenden Angaben:

a) Einzelheiten zur Akkreditierung der Prüfstellen, die erstmals von dieser nationalen Akkreditierungsstelle akkreditiert wurden;

b) zusammengefasste Ergebnisse der Überwachungs- und Wiederbegutachtungstätigkeiten der nationalen Akkreditierungsstelle;

c) zusammengefasste Ergebnisse erfolgter außerordentlicher Begutachtungen, einschließlich der Gründe für ihre Einleitung;

d) etwaige Beschwerden, die seit dem letzten Managementbericht gegen eine Prüfstelle erhoben wurden, und entsprechende Maßnahmen der nationalen Akkreditierungsstelle.

e) Einzelheiten der Maßnahmen, die die nationale Akkreditierungsstelle als Reaktion auf die von der für ein Schifffahrtsunternehmen zuständigen Verwaltungsbehörde übermittelten Informationen ergriffen hat.

Artikel 66

Informationsweitergabe zu Verwaltungsmaßnahmen

Hat die nationale Akkreditierungsstelle einer Prüfstelle gemäß Artikel 55 Verwaltungsmaßnahmen auferlegt oder wurde die Aussetzung einer Akkreditierung beendet oder hat eine Einspruchsentscheidung die Entscheidung einer nationalen Akkreditierungsstelle über die Auferlegung von Verwaltungsmaßnahmen gemäß Artikel 55 aufgehoben, so unterrichtet die nationale Akkreditierungsstelle die für ein Schifffahrtsunternehmen zuständige Verwaltungsbehörde und die nationale Akkreditierungsstelle jedes Mitgliedstaats.

Artikel 67

Informationsweitergabe durch die für ein Schifffahrtsunternehmen zuständige Verwaltungsbehörde

(1) Die zuständige Verwaltungsbehörde teilt der nationalen Akkreditierungsstelle, die die Prüfstelle akkreditiert hat, die die Prüfungen für ein Schifffahrtsunternehmen unter ihrer Verantwortung durchführt, jährlich mindestens Folgendes mit:

a) einschlägige Ergebnisse der Prüfung des Emissionsberichts, der anteiligen Emissionsberichte, der Berichte auf Unternehmensebene und der Prüfberichte, insbesondere zu allen gemeldeten Daten, die die Anforderungen der Verordnung (EU) 2015/757, der Richtlinie 2003/87/EG, der Durchführungsverordnung (EU) 2016/1927, der Durchführungsverordnung (EU) 2016/1928 oder der vorliegenden Verordnung nicht erfüllten;

b) Ergebnisse der Vor-Ort-Prüfung des Schifffahrtsunternehmens, wenn diese Ergebnisse für die nationale Akkreditierungsstelle in Bezug auf die Akkreditierung und Überwachung der Prüfstelle wichtig sind oder wenn sie ein festgestelltes Problem mit Daten umfassen, die die Anforderungen der Verordnung (EU) 2015/757, der Richtlinie 2003/87/EG, der Durchführungsverordnung (EU) 2016/1927, der Durchführungsverordnung (EU) 2016/1928 oder der vorliegenden Verordnung nicht erfüllten;

c) Ergebnisse der Bewertung der internen Prüfunterlagen der betreffenden Prüfstelle, wenn die für ein Schifffahrtsunternehmen zuständige Verwaltungsbehörde die internen Prüfunterlagen gemäß Artikel 43 Absatz 3 bewertet hat;

d) der für ein Schifffahrtsunternehmen zuständigen Verwaltungsbehörde vorliegende Beschwerden über diese Prüfstelle.

(2) Schließen die in Absatz 1 genannten Informationen Hinweise darauf ein, dass die für ein Schifffahrtsunternehmen zuständige Verwaltungsbehörde Probleme in den gemeldeten Daten festgestellt hat, mit denen eine Nichterfüllung der Anforderungen der Verordnung (EU) 2015/757, der Richtlinie 2003/87/EG, der Durchführungsverordnung (EU) 2016/1927, der Durchführungsverordnung (EU) 2016/1928 oder der vorliegenden Verordnung einhergeht, so behandelt die nationale Akkreditierungsstelle die Mitteilung dieser Information als Beschwerde der für ein Schifffahrtsunternehmen zuständigen Verwaltungsbehörde über diese Prüfstelle im Sinne von Artikel 60.

Die nationale Akkreditierungsstelle ergreift geeignete Maßnahmen, um auf solche Informationen einzugehen, und antwortet der für ein Schifffahrtsunternehmen zuständigen Verwaltungsbehörde innerhalb einer angemessenen Frist, jedoch spätestens drei Monate nach Eingang der Informationen. Die nationale Akkreditierungsstelle teilt der für ein Schifffahrtsunternehmen zuständigen Verwaltungsbehörde in ihrer Antwort die ergriffenen Maßnahmen und gegebenenfalls die der Prüfstelle auferlegten Verwaltungsmaßnahmen mit.

Artikel 68

Informationsweitergabe zur Überwachung

(1) Wurde die nationale Akkreditierungsstelle des Mitgliedstaats, der für ein Unternehmen, für das die Prüfstelle eine Prüfung vornimmt, zuständig ist, gemäß Artikel 52 Absatz 5 ersucht, Überwachungstätigkeiten auszuführen, so teilt diese nationale Akkreditierungsstelle ihre Feststellungen der nationalen Akkreditierungsstelle mit, die die Prüfstelle akkreditiert hat, es sei denn, die beiden nationalen Akkreditierungsstellen haben etwas anderes vereinbart.

(2) Die nationale Akkreditierungsstelle, die die Prüfstelle akkreditiert hat, berücksichtigt die Feststellungen gemäß Absatz 1 bei der Begutachtung, ob die Prüfstelle die Anforderungen dieser Verordnung erfüllt.

(3) Geben die Feststellungen gemäß Absatz 1 Hinweise darauf, dass die Prüfstelle diese Verordnung nicht beachtet, so ergreift die nationale Akkreditierungsstelle, die die Prüfstelle akkreditiert hat, geeignete Maßnahmen nach Maßgabe dieser Verordnung und teilt der nationalen Akkreditierungsstelle, die die Überwachungstätigkeiten ausgeführt hat, mit,

a) welche Maßnahmen die nationale Akkreditierungsstelle, die die Prüfstelle akkreditiert hat, ergriffen hat;

b) wie die Prüfstelle gegebenenfalls Abhilfe zu den Feststellungen geschaffen hat;

c) welche Verwaltungsmaßnahmen der Prüfstelle gegebenenfalls auferlegt wurden.

Artikel 69

Informationsweitergabe an den Mitgliedstaat, in dem die Prüfstelle niedergelassen ist

Wurde eine Prüfstelle von der nationalen Akkreditierungsstelle eines anderen Mitgliedstaats als dem Mitgliedstaat ihrer Niederlassung akkreditiert, so werden das Akkreditierungsprogramm und der in Artikel 65 genannte Managementbericht auch der für ein Schifffahrtsunternehmen zuständigen Verwaltungsbehörde des Mitgliedstaats übermittelt, in dem die Prüfstelle niedergelassen ist.

Artikel 70

Datenbanken akkreditierter Prüfstellen

(1) Die nationalen Akkreditierungsstellen errichten und unterhalten eine öffentlich zugängliche Datenbank, die folgende Informationen enthält:

a) Name, Akkreditierungsnummer und Geschäftsanschrift jeder von der betreffenden nationalen Akkreditierungsstelle akkreditierten Prüfstelle;

b) den Zeitpunkt, zu dem die Akkreditierung gewährt wurde, und den Zeitpunkt, zu dem sie abläuft;

c) Angaben zu Verwaltungsmaßnahmen, die der Prüfstelle auferlegt wurden.

(2) Jede Änderung des Status einer Prüfstelle ist der Kommission unter Verwendung des betreffenden standardisierten Musters mitzuteilen.

(3) Die gemäß Artikel 14 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 anerkannte Stelle erleichtert und harmonisiert den Zugang zu den nationalen Datenbanken, um eine effiziente, kostenwirksame Kommunikation zwischen nationalen Akkreditierungsstellen, Prüfstellen, Schifffahrtsunternehmen und für ein Schifffahrtsunternehmen zuständigen Verwaltungsbehörden zu ermöglichen. Die gemäß Artikel 14 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 anerkannte Stelle kann diese Datenbanken zu einer einzigen, zentralen Datenbank zusammenführen.

Artikel 71

Mitteilungen von Prüfstellen

(1) Damit die nationale Akkreditierungsstelle das Akkreditierungsprogramm aufstellen und den Managementbericht gemäß Artikel 65 verfassen kann, teilt jede Prüfstelle jährlich bis 15. November der nationalen Akkreditierungsstelle, die sie akkreditiert hat, Folgendes mit:

a) den vorgesehenen Zeitpunkt und Ort der Prüfungen, die die Prüfstelle ausführen soll;

b) die Geschäftsanschrift und die Kontaktdaten der Schifffahrtsunternehmen, deren Monitoringkonzepte, Emissionsberichte, anteilige Emissionsberichte oder Berichte auf Unternehmensebene von ihr zu prüfen sind;

c) die Namen der Mitglieder des Prüfteams.

(2) Die Prüfstelle teilt der nationalen Akkreditierungsstelle Änderungen der in Absatz 1 genannten Angaben innerhalb der mit ihr vereinbarten Frist mit.

KAPITEL VII

GENEHMIGUNG VON MONITORINGKONZEPTEN DURCH DIE VERWALTUNGSBEHÖRDEN

ABSCHNITT 1

Genehmigung von Monitoringkonzepten

Artikel 72

Allgemeine Vorschriften für die Genehmigung von Monitoringkonzepten durch die zuständigen Verwaltungsbehörden

Für die Zwecke der Genehmigung von Monitoringkonzepten gemäß Artikel 6 Absatz 8 der Verordnung (EU) 2015/757 ergreift jede zuständige Verwaltungsbehörde die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Monitoringkonzepte den Anforderungen des Artikels 6 und der Anhänge I und II der genannten Verordnung entsprechen, wobei sie den Schlussfolgerungen der Prüfstelle zur Bewertung der Monitoringkonzepte gebührend Rechnung trägt.

Artikel 73

Den zuständigen Verwaltungsbehörden von den Schifffahrtsunternehmen bereitzustellende Informationen

Das Schifffahrtsunternehmen übermittelt der zuständigen Verwaltungsbehörde die Schlussfolgerungen der Prüfstelle zur Bewertung des Monitoringkonzepts und alle zusätzlichen Informationen, die es ihr ermöglichen, die Genehmigungsverfahren durchzuführen.

Artikel 74

Genehmigungsverfahren

(1) Die zuständige Verwaltungsbehörde unterrichtet das Schifffahrtsunternehmen unverzüglich über die Genehmigung des Monitoringkonzepts unter Verwendung von automatisierten Systemen und Datenaustauschformaten.

(2) Genehmigt die zuständige Verwaltungsbehörde das Monitoringkonzept nicht, so teilt sie dies dem Schifffahrtsunternehmen unverzüglich unter Angabe der Gründe für die Nichtgenehmigung mit, damit das Schifffahrtsunternehmen sein Monitoringkonzept überarbeiten kann.

Das betreffende Schifffahrtsunternehmen überarbeitet sein Monitoringkonzept entsprechend. Das Schifffahrtsunternehmen legt der Prüfstelle das überarbeitete Monitoringkonzept zusammen mit den Gründen für die Nichtgenehmigung durch die zuständige Verwaltungsbehörde zur erneuten Bewertung vor. Sobald die Prüfstelle das überarbeitete Monitoringkonzept als konform mit den Anforderungen der Artikel 6 und 7 der Verordnung (EU) 2015/757 bewertet hat, legt das Schifffahrtsunternehmen es der zuständigen Verwaltungsbehörde erneut zur Genehmigung vor.

ABSCHNITT 2

Genehmigung von Änderungen der Monitoringkonzepte

Artikel 75

Allgemeine Vorschriften für die Genehmigung von Änderungen der Monitoringkonzepte durch die zuständigen Verwaltungsbehörden

(1) Das Schifffahrtsunternehmen übermittelt der zuständigen Verwaltungsbehörde unverzüglich sein geändertes Monitoringkonzept, sobald es eine Mitteilung der Prüfstelle über die Konformität des Monitoringkonzepts erhalten hat oder — im Falle von Änderungen des Monitoringkonzepts gemäß Artikel 7 Absatz 2 Buchstabe a der Verordnung (EU) 2015/757 — sobald es die Prüfstellen gemäß Artikel 7 Absatz 3 der genannten Verordnung unterrichtet hat.

(2) Für die Zwecke der Genehmigung von Änderungen der Monitoringkonzepte gemäß Artikel 7 Absatz 5 der Verordnung (EU) 2015/757 ergreift jede zuständige Verwaltungsbehörde die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die geänderten Monitoringkonzepte den Anforderungen des Artikels 6 und der Anhänge I und II der genannten Verordnung entsprechen, wobei sie den Schlussfolgerungen der Prüfstelle zur Bewertung der Monitoringkonzepte gebührend Rechnung trägt.

Artikel 76

Den zuständigen Verwaltungsbehörden von den Schifffahrtsunternehmen bereitzustellende Informationen

(1) Das Schifffahrtsunternehmen übermittelt der zuständigen Verwaltungsbehörde die Schlussfolgerungen der Bewertung des geänderten Monitoringkonzepts und alle zusätzlichen Informationen, die es ihr ermöglichen, die Genehmigungsverfahren durchzuführen.

(2) In Bezug auf Änderungen gemäß Artikel 7 Absatz 2 Buchstabe a der Verordnung (EU) 2015/757 legt das Schifffahrtsunternehmen der zuständigen Verwaltungsbehörde einen Nachweis über den Wechsel des Schifffahrtsunternehmens vor und gibt an, ob das Monitoringkonzept vor dem Wechsel des Schifffahrtsunternehmens von der zuständigen Verwaltungsbehörde genehmigt wurde, mit entsprechenden Nachweisen, falls diese Verwaltungsbehörde nicht dieselbe ist.

Artikel 77

Genehmigungsverfahren

(1) Die zuständige Verwaltungsbehörde unterrichtet das Schifffahrtsunternehmen unverzüglich über die Genehmigung des geänderten Monitoringkonzepts unter Verwendung von automatisierten Systemen und Datenaustauschformaten.

(2) Genehmigt die zuständige Verwaltungsbehörde das Monitoringkonzept nicht, so teilt sie dies dem Schifffahrtsunternehmen unverzüglich unter Angabe der Gründe für die Nichtgenehmigung mit, damit das Schifffahrtsunternehmen sein Monitoringkonzept überarbeiten kann.

Das betreffende Schifffahrtsunternehmen überarbeitet sein Monitoringkonzept entsprechend. Das Schifffahrtsunternehmen legt der Prüfstelle das überarbeitete Monitoringkonzept zusammen mit den Gründen für die Nichtgenehmigung durch die zuständige Verwaltungsbehörde zur erneuten Bewertung vor. Sobald das überarbeitete Monitoringkonzept als konform mit den Anforderungen der Artikel 6 und 7 der Verordnung (EU) 2015/757 bewertet wurde, legt das Schifffahrtsunternehmen es der zuständigen Verwaltungsbehörde erneut zur Genehmigung vor.

Artikel 78

Anwendung und Aufzeichnung von Änderungen

(1) Vor Erhalt der Genehmigung des geänderten Monitoringkonzepts durch die zuständige Verwaltungsbehörde gemäß Artikel 77 kann das Schifffahrtsunternehmen die Überwachung und Berichterstattung anhand des geänderten Monitoringkonzepts durchführen, wenn die Überwachung gemäß dem ursprünglichen Monitoringkonzept zu unvollständigen Emissionsdaten führen würde.

In Zweifelsfällen wendet das Schifffahrtsunternehmen parallel sowohl das geänderte als auch das ursprüngliche Monitoringkonzept an, sodass die gesamte Überwachung und Berichterstattung nach beiden Konzepten erfolgt, und führt Aufzeichnungen über die Ergebnisse beider Überwachungen.

(2) Nach Erhalt der Genehmigung gemäß Artikel 77 verwendet das Schifffahrtsunternehmen ausschließlich die Daten, die sich auf das geänderte Monitoringkonzept beziehen, und führt die gesamte Überwachung und Berichterstattung ab dem Zeitpunkt, ab dem diese Fassung des Monitoringkonzepts gilt, ausschließlich anhand des geänderten Monitoring-konzepts durch.

(3) Das Schifffahrtsunternehmen führt Aufzeichnungen über alle Änderungen des Monitoringkonzepts. Die Aufzeichnung enthält zu jeder Änderung folgende Angaben:

a) eine transparente Beschreibung der Änderung;den what

b) eine Begründung der Änderung;

c) gegebenenfalls die Schlussfolgerungen der Prüfstelle zur Bewertung des geänderten Monitoringkonzepts;

d) das Datum der Vorlage des geänderten Monitoringkonzepts bei der zuständigen Verwaltungsbehörde;

e) das Datum, ab dem das geänderte Monitoringkonzept im Einklang mit Absatz 2 angewandt wird.

Artikel 79

Aufhebung

(1) Die Delegierte Verordnung (EU) 2016/2072 wird mit Wirkung vom 1. Januar 2024 aufgehoben.

(2) Bezugnahmen auf die Delegierte Verordnung (EU) 2016/2072 gelten als Bezugnahmen auf die vorliegende Verordnung und sind nach Maßgabe der Entsprechungstabelle in Anhang II der vorliegenden Verordnung zu lesen.

Artikel 80

Inkrafttreten

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

Diese Verordnung gilt ab dem 1. Januar 2024.

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

Brüssel, den 20. Oktober 2023

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN

ANHANG I

SEEVERKEHRSSPEZIFISCHE KENNTNISSE UND ERFAHRUNGEN GEMÄSS ARTIKEL 39 ABSATZ 3

Für die Zwecke von Artikel 39 Absatz 3 werden Kenntnisse und Erfahrungen auf folgenden Gebieten berücksichtigt:

a) Verständnis der einschlägigen Regeln des MARPOL- und des SOLAS-Übereinkommens, wie der Regel für die Energieeffizienz von Schiffen ([1]), der Technischen NOx-Vorschrift ([2]), der Regel für Schwefeloxide ([3]), der Regel für Kraftstoffqualität ([4]), des Codes für die Stabilität des unbeschädigten Schiffs 2008 und der einschlägigen Richtlinien (wie der Richtlinien zur Erstellung des Energieeffizienzmanagementplans für Schiffe (*Ship Energy Efficiency Management Plan*, SEEMP) ([5]));

b) mögliche Synergien zwischen der Überwachung und Berichterstattung gemäß der Verordnung (EU) 2015/757 und bestehenden seeverkehrsspezifischen Verwaltungssystemen (z. B. ISM-Code) und anderen einschlägigen sektorspezifischen Anleitungen (wie Richtlinien zur Erstellung des SEEMP);

c) Emissionsquellen an Bord des Schiffs;

d) Erfassung von Fahrten und Verfahren, die die Vollständigkeit und Richtigkeit der (vom Schifffahrtsunternehmen vorgelegten) Fahrtenliste und Liste der Schiffe sicherstellen;

e) zuverlässige externe Quellen (einschließlich Schiffsverfolgungsdaten), die für Gegenprüfungen der Angaben aus den Schiffsdaten herangezogen werden könnten;

f) Methoden zur Berechnung des Kraftstoffverbrauchs, die in der Praxis von Schiffen angewandt werden;

g) Anwendung von Unsicherheitswerten gemäß der Verordnung (EU) 2015/757 und der entsprechenden Leitlinien;

h) Anwendung von Emissionsfaktoren für alle an Bord des Schiffs verwendeten Kraftstoffe und Emissionsquellen und für alle unter die Verordnung (EU) 2015/757 fallenden Treibhausgasemissionen;

i) Kenntnis der gemäß Artikel 14 Absatz 1 der Richtlinie 2003/87/EG erlassenen Durchführungsrechtsakte, insbesondere in Bezug auf die Art und Weise, wie Emissionen aus Biokraftstoffen, Emissionen aus einer Mischung von Quellen mit Emissionsfaktor null und Quellen mit einem anderen Emissionsfaktor als null sowie Emissionen aus erneuerbaren Kraftstoffen nicht biogenen Ursprungs und wiederverwerteten kohlenstoffhaltigen Kraftstoffen zu verbuchen sind;

j) Verständnis der Zertifizierung von Kraftstoffen gemäß der Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates ([6]);

k) Kraftstoffhandhabung, Reinigung von Kraftstoffen, Bunkersysteme;

l) Wartung/Qualitätskontrolle der Messeinrichtungen auf dem Schiff;

m) Bunkerunterlagen, einschließlich Lieferscheine;

n) Seetagebücher, Fahrten- und Hafendokumentationen, Brückenbücher;

o) Handelsunterlagen wie Charterverträge, Konnossemente;

p) geltende gesetzliche Verpflichtungen;

q) Betrieb der Bunkersysteme des Schiffs;

r) Bestimmung der Kraftstoffdichte durch Schiffe in der Praxis;

s) Datenflussprozesse und -aktivitäten für die Berechnung der beförderten Fracht (in Volumen oder Masse), die auf die Schiffstypen und -tätigkeiten gemäß der Verordnung (EU) 2015/757 angewandt werden;

t) das auf Schiffstypen und -tätigkeiten gemäß der Verordnung (EU) 2015/757 im Einklang mit der Durchführungsverordnung (EU) 2016/1928 anwendbare Konzept des Gesamtgewichts der Zuladung;

([1]) Anlage VI Regel 22 des MARPOL-Übereinkommens.
([2]) Revidierte Technische Vorschrift über die Kontrolle der Stickoxid-Emissionen aus Schiffsdieselmotoren (Entschließung MEPC.176(58), in der Fassung der Entschließung MEPC.177(58)).
([3]) Anlage VI Regel 14 des MARPOL-Übereinkommens.
([4]) Anlage VI Regel 18 des MARPOL-Übereinkommens.
([5]) Anlage VI Regel 22 des MARPOL-Übereinkommens.
([6]) Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2018 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen (ABl. L 328 vom 21.12.2018, S. 82).

u) Datenflussprozesse, anhand deren die zurückgelegte Strecke und die auf See verbrachte Zeit für Fahrten gemäß der Verordnung (EU) 2015/757 berechnet werden;

v) an Bord des Schiffes zur Bestimmung des Kraftstoffverbrauchs, der Beförderungsleistung und anderer relevanter Informationen eingesetzte Maschinen- und technische Systeme.

ANHANG II

ENTSPRECHUNGSTABELLE

Delegierte Verordnung (EU) 2016/2072	Vorliegende Verordnung
Artikel 1	Artikel 1
Artikel 2 Nummer 1	Artikel 2 Nummer 1
Artikel 2 Nummer 2	Artikel 2 Nummer 5
Artikel 2 Nummer 3	Artikel 2 Nummer 6
Artikel 2 Nummern 4 bis 13	Artikel 2 Nummern 8 bis 17
Artikel 2 Nummern 14 bis 17	Artikel 2 Nummern 19 bis 22
Artikel 3	Artikel 3
Artikel 4 Absatz 1	Artikel 4 Absatz 1
Artikel 4 Absatz 2	Artikel 4 Absatz 2 Buchstaben a und c
Artikel 4 Absatz 3	Artikel 4 Absatz 4
Artikel 5	Artikel 5
Artikel 6 Absätze 1, 2 und 3	Artikel 6 Absätze 1, 2 und 3
Artikel 6 Absatz 4	Artikel 6 Absatz 6
Artikel 6 Absatz 5	Artikel 6 Absatz 8
Artikel 7	Artikel 7
Artikel 8	Artikel 8
Artikel 9	Artikel 9
Artikel 10	Artikel 10
Artikel 11	Artikel 12
Artikel 12 Buchstabe a	Artikel 13 Buchstabe a
Artikel 12 Buchstabe b	Artikel 13 Buchstabe c
Artikel 13	Artikel 14
Artikel 14 Absatz 1	Artikel 15 Absatz 1
Artikel 14 Absatz 2 Buchstabe a	Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe a
Artikel 14 Absatz 2 Buchstabe b	Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe b
Artikel 14 Absatz 2 Buchstabe c	Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe d
Artikel 14 Absatz 2 Buchstabe d	Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe e
Artikel 14 Absatz 2 Buchstabe e	Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe f
Artikel 15	Artikel 17
Artikel 16 Absatz 1	Artikel 18 Absatz 1
Artikel 16 Absatz 2	Artikel 18 Absatz 2
Artikel 16 Absatz 3	Artikel 18 Absatz 4
Artikel 16 Absatz 4	Artikel 18 Absatz 7
Artikel 16 Absatz 5	Artikel 18 Absatz 3
Artikel 16 Absatz 6	Artikel 18 Absatz 10
Artikel 17	Artikel 19

Artikel 18 Buchstaben a bis e	Artikel 20 Buchstaben a bis e
Artikel 18 Buchstabe f	Artikel 23 Absatz 3
Artikel 19	Artikel 21
Artikel 20 Absatz 1	Artikel 22 Absatz 1
Artikel 20 Absatz 2	Artikel 22 Absatz 3
Artikel 20 Absatz 3	Artikel 22 Absatz 4
Artikel 20 Absatz 4 Buchstaben a, b und c	Artikel 22 Absatz 5 Buchstaben a, b und c
Artikel 20 Absatz 4 Buchstabe d	Artikel 22 Absatz 5 Buchstabe e
Artikel 20 Absatz 4 Buchstabe e bis j	Artikel 22 Absatz 5 Buchstabe g bis l
Artikel 20 Absatz 4 Buchstabe k	Artikel 22 Absatz 5 Buchstabe o
Artikel 20 Absatz 4 Buchstabe l	Artikel 22 Absatz 5 Buchstabe q
Artikel 21	Artikel 23
Artikel 22	Artikel 37
Artikel 23 Absatz 1	Artikel 38 Absatz 1
Artikel 23 Absatz 2	Artikel 38 Absatz 2
Artikel 23 Absatz 3	Artikel 38 Absatz 4
Artikel 24	Artikel 39
Artikel 25 Absatz 1	Artikel 40 Absatz 2
Artikel 25 Absatz 2	Artikel 40 Absatz 3
Artikel 26 Absatz 1	Artikel 41 Absatz 1
Artikel 26 Absatz 2	Artikel 41 Absatz 3
Artikel 27	Artikel 42
Artikel 28	Artikel 43
Artikel 29 Absatz 1	Artikel 44 Absatz 1
Artikel 29 Absatz 2	Artikel 44 Absatz 3
Artikel 30 Absatz 1	Artikel 45 Absatz 2
Artikel 30 Absatz 2	Artikel 45 Absatz 3
Artikel 30 Absatz 3	Artikel 45 Absatz 4
Artikel 30 Absatz 4	Artikel 45 Absatz 6
Artikel 30 Absatz 5	Artikel 45 Absatz 7
Artikel 30 Absatz 6	Artikel 45 Absatz 8
Artikel 31	Artikel 47
Artikel 32	Artikel 48
Artikel 33	Artikel 46 Absatz 2
Artikel 34	—
Artikel 35	Artikel 49
Artikel 36	Artikel 50
Artikel 37	Artikel 51
Artikel 38	Artikel 52

Artikel 39 Absatz 1	Artikel 53 Absatz 1
Artikel 39 Absatz 2	Artikel 53 Absätze 2 und 3
Artikel 40	Artikel 54
Artikel 41 Absätze 1, 2 und 3	Artikel 55 Absätze 1, 2 und 3
Artikel 41 Absatz 4 Buchstabe a	Artikel 55 Absatz 4 Buchstabe b
Artikel 41 Absatz 4 Buchstabe b	Artikel 55 Absatz 4 Buchstabe c
Artikel 41 Absätze 5 bis 8	Artikel 55 Absätze 5 bis 8
Artikel 42	Artikel 56 Absatz 2
Artikel 43	Artikel 57
Artikel 44	Artikel 58
Artikel 45 Absatz 1	Artikel 59 Absatz 1
Artikel 45 Absatz 2	Artikel 59 Absatz 3
Artikel 46 Absatz 1 Buchstabe a	Artikel 70 Absatz 1 Buchstabe a
Artikel 46 Absatz 1 Buchstabe b	—
Artikel 46 Absatz 1 Buchstabe c	Artikel 70 Absatz 1 Buchstabe b
Artikel 46 Absatz 1 Buchstabe d	Artikel 70 Absatz 1 Buchstabe c
Artikel 46 Absatz 2	Artikel 70 Absatz 2
Artikel 46 Absatz 3	Artikel 70 Absatz 3
Artikel 47	Artikel 80