

INHALT

1.	STRATEGISCHE UND RISIKOANALYSE	2
2.	ERSTELLUNG DES PRÜFPLANS.....	3
3.	PRÜFUNG.....	3
3.1.	Prüfung vor Ort.....	3
3.2.	Datenprüfung	3
3.3.	Bewertung des RFEUA-Berichts / Aussage zu den Daten / Korrekturphase.....	4
3.4.	Schlussfolgerungen aus den Prüferkenntnissen	4
3.5.	Unabhängige Überprüfung.....	5
4.	PRÜFBERICHT	5

Haben Sie Fragen zu der Leistungsbeschreibung? Wir helfen Ihnen gern weiter.

Sie erreichen uns per Mail info.tncert@tuev-nord.de oder persönlich von Montag bis Freitag zwischen 07:30 Uhr und 18:00 Uhr unter 0800 – 2457457.

TÜV NORD CERT GmbH
Am TÜV 1
45307 Essen
www.tuev-nord-cert.de

Die Prüfung von ReFuelEU Aviation (RFEUA)-Berichten gemäß der geltenden Verordnung zu RFEUA in Verbindung mit etwaigen Leitfäden der European Union Aviation Safety Agency (EASA) besteht aus der strategischen Analyse und Risikoanalyse, der Erstellung eines Prüfplans, der Durchführung der Prüfung (inkl. Datenprüfung und Begehung), der Erstellung eines Prüfberichts und der unabhängigen Überprüfung.

Die Prüfer werden vom Leiter der Zertifizierungsstelle der TÜV NORD CERT GmbH entsprechend ihrer Kompetenz für die "Tätigkeit" im europäischen Emissionshandel zugelassen.

1. STRATEGISCHE UND RISIKOANALYSE

Die Strategische und Risikoanalyse werden im Vorfeld der eigentlichen Prüfung durchgeführt, um die Machbarkeit der beauftragten Verifizierung sicherzustellen und die Schwerpunkte der Prüfung zu definieren. Grundlage hierfür sind folgende z.T. durch den Luftfahrzeugbetreiber oder Flugkraftstoffanbieter zur Verfügung gestellte Dokumente bzw. Informationen:

- **Übersicht über alle durchgeführten Tätigkeiten des Luftfahrzeugbetreibers:** Die TÜV NORD CERT GmbH („Prüfstelle“) bewertet alle Tätigkeiten, Flugaktivitäten, verwendete und getankte nachhaltige Flugkraftstoffe (SAF) etc. des Luftfahrzeugbetreibers anhand der bereitgestellten Informationen.
- **Überwachungsmethodik und Managementsystem:** Die Prüfstelle macht sich ein Bild von den Methoden und Systemen, die vom Betreiber angewendet werden, um eine vollständige Erfassung und Überwachung der Daten sicherzustellen und den daraus resultierenden RFEUA Bericht zu erstellen.
- **Nachweise über die korrekte Zuordnung der nachhaltigen Flugkraftstoffe:** Die Prüfstelle bewertet die Dokumentation des Luftfahrzeugbetreibers in Bezug auf die Zuordnung von SAF zu spezifischen Flügen, sowie deren Einhaltung zu den geltenden Nachhaltigkeitskriterien gemäß der Verordnung (EU) 2023/2405.
- **Ergebnisse aus der Vorjahresprüfung**

Die strategische Analyse enthält übliche Instrumente wie z.B. Stärken- / Schwächenanalyse unter Berücksichtigung aller o.a. Eingangsgrößen, um alle wesentlichen Problemstellungen und Bedenken zu identifizieren. Das Ergebnis der strategischen Analyse inklusive der Kommentierung der oben genannten Eingangsgrößen bildet die Basis für die Risikoanalyse. In der Risikoanalyse bewertet die Prüfstelle das wahrscheinliche Risiko für wesentliche Falschangaben im RFEUA-Bericht des Luftfahrzeugbetreibers. Dafür identifiziert die Prüfstelle das inhärente Risiko, das Kontrollrisiko und definiert das daraus resultierende Entdeckungsrisiko. Basierend auf dieser Analyse der Risiken entwickelt die Prüfstelle den Verifizierungsansatz und den Prüfplan.

2. ERSTELLUNG DES PRÜFPLANS

Basierend auf den Ergebnissen der strategischen Analyse und Risikoanalyse wird ein Prüfplan bestehend aus dem Prüfprogramm, dem Testplan und dem Datenstichprobenplan durch den Leitenden Prüfer erstellt. Dies kann in einem Dokument oder in separaten Dokumenten erfolgen:

- **Das Prüfprogramm** regelt Art und Umfang der Prüftätigkeiten sowie die Dauer und Art und Weise ihrer Ausführung.
- **Der Testplan** legt fest, in welchem Umfang und mit welchen Methoden die Kontrolltätigkeiten und die verbundenen Verfahren überprüft werden.
- **Der Datenstichprobenplan** gibt vor, in welchem Umfang und wie Datenstichproben der den RFEUA-Berichten zugrundeliegenden Primärdaten erhoben werden.

3. PRÜFUNG

Während der Prüfung prüft die Prüfstelle insbesondere:

- die Datenflussaktivitäten der verwendeten nachhaltigen Flugkraftstoffe und dazu eingesetzte Systeme
- die Validität der Daten, die zur Bestimmung der SAF-Mengen, deren Nachhaltigkeitsmerkmale und korrekten Zuordnung zu Flügen herangezogen wurden.
- Die Vollständigkeit und Richtigkeit der angegebenen Flüge und Flugplandaten.

Zur Prüfung bedient sich die Prüfstelle verschiedener Auditmethoden und- Ansätze. Analytische Verfahren können zur Plausibilisierung und Prüfung auf Vollständigkeit der berichteten Daten dienen. Werden Auffälligkeiten festgestellt, ersucht die Prüfstelle den Luftfahrzeugbetreiber um durch Nachweise gestützte Erklärungen und bewertet deren Auswirkungen auf den Prüfplan.

3.1. Prüfung vor Ort

Die Prüfstelle nimmt eine Besichtigung beim Luftfahrzeugbetreiber vor, um das Funktionieren von Überwachungssystemen zu kontrollieren, Interviews durchzuführen und hinreichende Informationen und Belege zu prüfen.

Hierbei folgt die Prüfstelle dem vorher ausgearbeiteten Prüfplan, so dass der Weg von den Primärdaten bis zur Erstellung des RFEUA-Berichts während der Prüfung nachvollzogen werden kann. Anpassungen des Prüfplans aufgrund der vorgefundenen Situation sind explizit möglich.

Die Prüfstelle kann virtuelle Standortbegehungen durchführen, wenn die Risikoanalyse dies zulässt und alle einschlägigen Daten per Fernzugriff einsehbar sind.

In der Regel ist bei Verzicht auf physische Standortbegehungen eine Genehmigung der zuständigen Behörde erforderlich.

3.2. Datenprüfung

Zur Datenprüfung setzt die Prüfstelle verschiedene Methoden ein, um die Richtigkeit und Vollständigkeit der RFEUA-bezogenen Daten zu verifizieren. Diese umfassen:

- Rückverfolgung der Berichtsdaten zur Primärdatenquelle
- Gegenprüfung von Daten mit externen Quellen
- Systematische Abgleiche
- Kontrolle von Grenzwerten für entsprechende Daten
- Eigenständige Nachberechnungen

Es werden mindestens folgende Aspekte geprüft:

- die Kontrolltätigkeiten des Luftfahrzeugbetreibers, um festzustellen, welche Flüge in die Zuständigkeit des jeweiligen Luftfahrzeugbetreibers fallen, und um sicherzustellen, dass die Daten zu diesen Flügen in seinem Bericht erfasst werden.
- die Grenzen der Überwachung des Luftfahrzeugbetreibers, einschließlich sämtlicher relevanter Betankungsvorgänge.
- Vollständigkeit der nachhaltigen Flugkraftstoffe
- Übereinstimmung zwischen den gemeldeten SAF-Mengen und den Nachweisen über deren Erwerb oder anderweitige Beschaffung.
- Übereinstimmung der gemeldeten aggregierten Daten mit Primärdatenquellen, einschließlich Liefernachweisen und Buchführung
- Zuverlässigkeit und Genauigkeit der Daten, besonders hinsichtlich der Nachhaltigkeitskriterien
- Korrekte Zuordnung der nachhaltigen Flugkraftstoffe zu Flügen und Vermeidung von Doppelzählungen
- Einhaltung der Beimischungsobergrenzen für alternative Flugkraftstoffe
- die Häufigkeit des Auftretens von Datenlücken und die zur Vermeidung dieser Datenlücken durchgeführten Kontrollmaßnahmen.

3.3. Bewertung des RFEUA-Berichts / Aussage zu den Daten / Korrekturphase

Die Prüfstelle bringt dem Luftfahrzeugbetreiber alle festgestellten Nichtkonformitäten, Falschangaben und Verstöße zur Kenntnis. Die Prüfstelle dokumentiert alle Falschangaben und Nichtkonformitäten in ihren Prüfunterlagen und stellt diese dem Luftfahrzeugbetreiber zur Verfügung, um entsprechende Korrekturen durchzuführen. Basierend auf der durchgeführten Prüfung wird ein Prüfbericht erstellt.

3.4. Schlussfolgerungen aus den Prüferkenntnissen

Als Resultat aller Prüftätigkeiten bewertet die Prüfstelle abschließend:

- die endgültigen Daten der Luftfahrzeugbetreiber, einschließlich der während der Prüfung angepassten Daten, um die korrekte Anwendung nachhaltiger Flugkraftstoffe (SAF) sicherzustellen.
- ob die angewendeten Verfahren zur Verwendung von SAF ordnungsgemäß umgesetzt wurden, um die Vorschriften der RFEUA-Verordnung zu erfüllen
- ob durch das erreichte Prüfrisiko und die Menge der gesammelten Belege hinreichende Sicherheit bezüglich der Prüfaussage gewährleistet ist, dass der Bericht keine wesentlichen Falschangaben in Bezug auf den Einsatz und die Berichterstattung über SAF enthält, gewährleistet ist.
- ob Verbesserungsvorschläge zur Risikobewertung des Betreibers, den Datenfluss- und Kontrollaktivitäten sowie den Verfahren zur Überwachung und Berichterstattung von Emissionen und der Nutzung von SAF in den Prüfbericht aufgenommen werden sollen.

Basierend auf der durchgeführten Prüfung wird der vorläufige Prüfbericht erstellt.

3.5. Unabhängige Überprüfung

Der Prüfbericht und die zugehörigen Unterlagen werden einer unabhängigen Überprüfung durch einen leitenden EU-ETS-Prüfer, der keine der vorgenannten Prüftätigkeiten durchgeführt hat, unterzogen. Dabei werden alle Prüftätigkeiten, der Prüfbericht sowie die internen Prüfunterlagen kontrolliert. Sind als Resultat der unabhängigen Überprüfung Änderungen im Prüfbericht erforderlich, werden diese Änderungen vom leitenden EU-ETS-Prüfer durchgeführt und vom unabhängigen Überprüfer auf ihre Korrektheit überprüft.

4. PRÜFBERICHT

Die Prüfstelle fasst ihre Prüfungsmethode, Ihre Feststellungen und ihr Prüfungsgutachten in einem an den Anlagenbetreiber adressierten Prüfbericht zusammen, den dieser zusammen mit dem jährlichen RFEUA-Bericht der zuständigen Behörde übermittelt.

In diesem Bericht werden alle für die durchgeführten Arbeiten relevanten Aspekte aufgeführt. Der RFEUA-Bericht darf nur dann als zufriedenstellend befunden werden, wenn die Prüfstelle feststellen kann, dass die geprüften Angaben und Daten gemäß den Anforderungen der RFEUA-Verordnung mit hinreichender Sicherheit frei von wesentlichen Falschangaben sind.