



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 13.6.2007  
SEK(2007) 774

**ARBEITSDOKUMENT DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN**

*Begleitdokument zum*

**Vorschlag für eine**

**VERORDNUNG DES RATES**

**zur Gründung eines gemeinsamen Unternehmens zur Umsetzung der  
Technologieinitiative "Clean Sky"**

**Auswertung der Folgen einer Gemeinsamen Technologieinitiative im Bereich der  
Luftfahrt und des Luftverkehrs**

**Zusammenfassung der Folgenabschätzung**

{KOM(2007) 315 endgültig}  
{SEK(2007) 773}

## 1. Hintergrund

Dieses Dokument enthält die Folgenabschätzung der gemeinsamen Technologieinitiative "Clean Sky".

Mit dem Siebten Forschungsrahmenprogramm (RP7 – 2007-2013)<sup>1</sup> wurde das Konzept der **gemeinsamen Technologieinitiativen** eingeführt, um damit auf die Bedürfnisse der Unternehmen und anderer interessierter Kreise zu reagieren. Die gemeinsamen Technologieinitiativen haben die Form einer öffentlich-privaten Partnerschaft. Mit der Hilfe der gemeinsamen Technologieinitiativen schafft die Gemeinschaft einen rechtlichen und organisatorischen Rahmen, der es allen, die im öffentlichen und privaten Sektor in einem bestimmten Bereich in der Forschung und Entwicklung tätig sind, ermöglicht, ihre Ressourcen zusammenzuführen. Mit den gemeinsamen Technologieinitiativen sollten Forschungsarbeiten in Angriff genommen werden, die von gemeinsamem europäischem Interesse<sup>2</sup> sind und so zur Erreichung der in Lissabon festgelegten wettbewerbspolitischen Ziele und der in Barcelona vereinbarten forschungspolitischen Ziele<sup>3</sup> beitragen.

Die Luftfahrt und der Luftverkehr wurden von der Kommission als ein Bereich ausgemacht, für den eine gemeinsame Technologieinitiative gegründet werden sollte<sup>4</sup>. Hauptanliegen dieser Initiative ist, deutliche Fortschritte auf dem Weg zu den vom **ACARE** festgelegten vorrangigen Zielen zu erreichen, weshalb einschneidende technologische Veränderungen notwendig sind, um bis 2020 die CO<sub>2</sub>-Emissionen um 50 %, die NO<sub>x</sub>-Emissionen um 80 % und die Lärmemissionen um die Hälfte zu verringern, und um die von Flugzeugen und den damit in Zusammenhang stehenden Produktzyklen ausgehenden Umweltbelastungen zu reduzieren<sup>5</sup>.

### VERFAHREN UND KONSULTATION DER BETROFFENEN

Die Folgenabschätzung der "Clean Sky"-Initiative stützt sich auf zwei Dokumente, weitere Informationen konnten im Laufe von zwei Anhörungen gewonnen werden, bei denen die Vollständigkeit der Unterlagen für die Folgenabschätzung überprüft wurde.

Das erste Dokument, der "Bericht über die Bewertung des endgültigen "Clean Sky"-Vorschlags", wurde von einer Gruppe unabhängiger Experten erstellt, die von den einzelnen Staaten ernannt wurden. Ihr Bericht befasste sich mit der Marktsituation für die europäische Luftfahrt, den Zielen der "Clean Sky"-Initiative, den strategischen Optionen und den sozioökonomischen Folgen.

Das zweite Dokument mit dem Titel "Clean Sky - eine gemeinsame Technologieinitiative für die Luftfahrt und den Luftverkehr – Zusammenfassung" wurde von den

---

<sup>1</sup> Beschluss Nr. 1982/2006/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Dezember 2006 über das RP7.

<sup>2</sup> SEK(88) 1882.

<sup>3</sup> KOM(2005) 488 - Mehr Forschung und Innovation - In Wachstum und Beschäftigung investieren - Eine gemeinsame Strategie.

<sup>4</sup> Entscheidung 2006/971/EG des Rates vom 19. Dezember 2006 über das spezifische Programm Zusammenarbeit zur Durchführung des Siebten Rahmenprogramms der Europäischen Gemeinschaft für Forschung, technologische Entwicklung und Demonstration (2007-2013).

<sup>5</sup> SRA-2, S. 17.

Gründungsmitgliedern aus der Industrie im Auftrag der Kommission erstellt, um aufzuzeigen, dass die "Schlüssel zum Erfolg" (Marktversagen, Zusätzlichkeit, Verwaltung und Rolle der Mitgliedstaaten) bereit standen.

In den Vorschlag und insbesondere in die Aspekte der Verwaltungsstrukturen wurden die Beiträge der einzelnen Staaten aufgenommen, die diese auf von der Kommission veranstalteten Workshops beisteuerten. Die vorgeschlagene Verwaltungsstruktur wird sowohl von den interessierten Kreisen der Industrie als auch von den einzelnen Staaten unterstützt.

## 2. Das Marktversagen rechtfertigt eine finanzielle Beteiligung der Gemeinschaft

Der Luftfahrtsektor steht im 21. Jahrhundert enormen Herausforderungen gegenüber. Die Branche sieht sich **gezwungen, ihren Beitrag zum Klimaschutz zu leisten und die Schadstoff- und Lärmemissionen im Umfeld von Flughäfen zu reduzieren.**

Die Luftfahrtbranche der EU ist einem **enormen internationalen Konkurrenzdruck ausgesetzt.** Am 20. Dezember 2006 gab die US-Regierung einen Erlass heraus, mit dem erstmals eine **FuE-Strategie für die Luftfahrt** mit dem Ziel festgelegt wurde, die technologische Führung der USA in der Luftfahrt weiter auszubauen.

Eine finanzielle Beteiligung der öffentlichen Hand ist gerechtfertigt, da vielfältiges Marktversagen dazu führt, dass es in der Luftfahrtforschung an Anreizen mangelt, sich mit der Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs sowie der Schadstoff- und Lärmemissionen bei künftigen Flugzeugen zu befassen.

**Im Falle der Luftfahrtforschung zeigt sich das Marktversagen<sup>6</sup>, das eine optimale technologische Entwicklung behindert, auf vielfältige Art und Weise:**

- 1) Die **Höhe des Risikos** und die **lange Zeitspanne, bis sich Projektergebnisse in Gewinnen niederschlagen**, sind für die Branche und die Geldgeber inakzeptabel.
- 2) Die durchgreifenden Veränderungen, die zur Umsetzung der in der Forschungsagenda des ACARE festgelegten Zielen für einen umweltfreundlicheren Luftverkehr notwendig sind, können nur durch **Koordination** und einen innovativen, integrierten und **multidisziplinären Ansatz** wirksam erreicht werden.
- 3) Im Zusammenhang mit FuE-Investitionen in die Luftfahrt und den Auswirkungen des Luftverkehrs auf das Klima kommt es zu erheblichen **externen Effekten.**

Die FuE-Investitionen in die Luftfahrt wirken sich **positiv** aus. Ein innovatives Unternehmen kann nicht den vollen Gewinn aus seinen FuE-Investitionen ziehen, da auf vielfältigen Kanälen sein Wissen unfreiwillig weitergegeben wird, so dass der gesellschaftliche Nutzen der FuE-Investitionen höher ist als der private Gewinn. **Speziell in der Luftfahrt ist die Spanne zwischen dem gesellschaftlichen und dem privaten Gewinn aus FuE-Investitionen besonders hoch.**

---

<sup>6</sup> Zur Definition des Marktversagens siehe SEK(2005) 800, S.11.

Einen **negativen Effekt** bringt die zivile Luftfahrt hervor: Die der Gesellschaft entstehenden Umweltkosten werden nicht vollständig von den Betreibern oder Herstellern getragen. Dies hat zur Folge, dass sich Investitionen in neue umweltfreundliche Technologien und deren Einsatz nicht wirklich auszahlen.

### 3. Ziele der "Clean Sky"-Initiative

Es geht bei der Initiative vor allem darum, die **Entwicklung umweltfreundlicher Luftverkehrstechnologien mit Blick auf eine schnellstmögliche Einsatzfähigkeit**<sup>7</sup> in Europa **zu beschleunigen**, um so dazu beizutragen, dass Europa seine strategischen ökologischen<sup>8</sup> und gesellschaftlichen Ziele vor dem Hintergrund eines nachhaltigen Wachstums erreicht.

Einzelheiten: Mit einem großmaßstäblichen **Programm** sollen die vorwettbewerbliche **Forschung und Entwicklung im Luftfahrtsektor** der EU gefördert werden, um so deutliche technologische Fortschritte zu erzielen, mit denen **bis 2020 die CO<sub>2</sub>-, NO<sub>x</sub>- und Lärmemissionen ebenso wie die sich aus den Produktlebenszyklen ergebenden Umweltbelastungen reduziert werden können**. Mit einer solchen Vorgehensweise dürften die gemeinschaftlichen Anstrengungen in der Luftfahrtforschung eine **maximale Wirkung entfalten**, da Größeneinsparungen in der FuE genutzt werden können und die Branche besser in der Lage sein wird, die durchgreifenden Veränderungen, die sich potenziell für umweltfreundlichere Luftverkehrstechnologien ergeben, rasch einzusetzen.

#### 3.1. Kohärenz mit anderen Politikbereichen der EU

Die Förderung der Luftfahrtforschung ergänzt Maßnahmen wie den Vorschlag, die Luftfahrt in das **Emissionshandelssystem** der EU einzubinden. Dies wird auch von der im Rahmen des Emissionshandelssystems durchgeführten Folgenabschätzung unterstützt<sup>9</sup>.

### 4. Alternative strategische Optionen

Folgende Optionen wurden geprüft:

- keine EU-Maßnahmen
- Maßnahmen ähnlich wie EUREKA
- EU-Maßnahmen ausschließlich über das Rahmenprogramm (Einsatz der herkömmlichen Instrumente der Verbundforschung)
- "Clean Sky"-Initiative

---

<sup>7</sup> Siehe KOM(2007) 2, S. 2.

<sup>8</sup> Das Europäische Parlament und der Europäische Rat haben im Frühjahr 2005 erneut die Ziele der EU bekräftigt, die globale Erderwärmung auf höchstens 2 °C (das Zwei-Grad-Ziel) zu begrenzen.

<sup>9</sup> [http://ec.europa.eu/environment/climat/pdf/aviation/sec\\_2006\\_1684\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/environment/climat/pdf/aviation/sec_2006_1684_en.pdf), siehe auch Abschnitt 5 von KOM(2005) 35.

#### **4.1. Keine EU-Maßnahme (d.h. keine Maßnahmen einzelner Staaten oder der Gemeinschaft)**

Diese Option wurde verworfen, da es nicht möglich ist, sich einfach auf die Marktmechanismen zu verlassen, wenn es darum geht, wichtige Innovationen zu tätigen, die für umweltfreundlichere Flugzeuge notwendig sind.

#### **4.2. Maßnahmen ähnlich wie EUREKA**

Diese Option erschien als nicht geeignet: Damit stünde nicht das notwendige Budget zur Verfügung, um die hohen Risiken zu überwinden, die private Investitionen in die Entwicklung umweltfreundlicher Flugzeugtechnologien hemmen. Darüber hinaus ist EUREKA ein zwischenstaatliches Programm und daher nicht geeignet, die Entwicklung und Einführung umweltfreundlicher Luftverkehrstechnologien zu beschleunigen.

#### **4.3. EU-Maßnahmen ausschließlich über das RP**

Auch wenn sie sich als besonders wirksam gezeigt haben, Anreize für die Grundlagenforschung und die Validierung von **(Teil)-Systemen** zu geben, gelten die herkömmlichen Instrumente der Verbundforschung als **suboptimal**, die **Entwicklung umweltfreundlicher Luftverkehrstechnologien in der EU mit Blick auf eine möglichst rasche Einsatzfähigkeit zu beschleunigen**, da dies vollständige Demonstrationssysteme erfordert. Selbst wenn ein enormes Budget zwischen den verschiedenen Projekten einer Verbundforschung mit der gleichen Zeitvorgabe aufgeteilt würde, könnte das Ziel nicht erreicht werden, Technologien zu entwickeln, die bis 2020 die CO<sub>2</sub>-, Lärm- und NO<sub>x</sub>-Emissionen deutlich reduzieren.

#### **4.4. Gemeinsame Technologieinitiative "Clean Sky"**

Mit der "Clean Sky"-Initiative soll die Entwicklung und Einführung durchgreifender technologischer Veränderungen, mit denen die Auswirkungen der nächsten Generation von Flugzeugen, Drehflüglern und der entsprechenden Ausrüstung auf die Umwelt deutlich verbessert werden soll, beschleunigt werden. Die Initiative gruppiert sich um sechs **integrierte Technologiedemonstrationssysteme (ITD)**. Drei ITD beziehen sich auf **Flugzeuge (Starrflügelflugzeuge, Flugzeuge für den regionalen Luftverkehr und Drehflügler)** und zwei auf **unterstützende Aspekte (Motoren und Systeme)**, die in die Flugzeug-ITD einfließen werden. Mit Hilfe eines ITD "**Öko-Design**", werden andere ITD zusätzlich mit Blick auf die Umweltfreundlichkeit der Lebenszyklen der Materialien unterstützt. Aus allen ITD werden als greifbare Ergebnisse umfassende Demonstrationssysteme hervorgehen.

Die "Clean Sky"-Initiative wird in Form eines gemeinsamen Unternehmens umgesetzt, das als Gemeinschaftseinrichtung im Sinne von Artikel 171 EG-Vertrag gegründet wird.

Mit der "Clean Sky"-Initiative sollen bis 2020 die CO<sub>2</sub>-Emissionen von Flugzeugen um 20 %-40 %, die NO<sub>x</sub>-Emissionen um 60 % und die Lärmbelastung um 10 db bis 20 db gesenkt werden. Für die Initiative wurden für sieben Jahre Haushaltsmittel in Höhe von 1,6 Mrd. EUR bereitgestellt. Für das Programm werden 800 Mio. EUR, d.h. 50 % des "Clean Sky"-Budgets, aus der Industrie für zusätzliche FuE-Investitionen bereitgestellt.

## 5. "Clean Sky"-Folgenabschätzung

Die "Clean Sky"-Initiative wird sich in vielen Bereichen spürbar auswirken: Die Umweltbelastungen durch die Luftfahrt werden weltweit verringert. Größere Effizienz führt zu einer besseren Marktentwicklung. Neue Arbeitsplätze nutzen der EU-Wirtschaft. Die Zufriedenheit der Fluggäste wächst und das Mobilitätsniveau steigt. **Durchgreifende Veränderungen** bei Technologien und in der Umweltbilanz bieten Lösungsmöglichkeiten für Umweltprobleme, wobei gleichzeitig die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie aufrechterhalten, wenn nicht gar gesteigert werden kann.

Der größte **Umweltnutzen** lässt sich aus der Verringerung des Kraftstoffverbrauchs erzielen, womit der Umwelt gedient ist und sich die Effizienz erhöht. Angesichts der beachtlichen Zusagen der Industrie hinsichtlich des Investitionsvolumens ist die Nutzung der Ergebnisse gewährleistet. So sollen die neuen Generationen der Schmalrumpfflugzeuge, der Flugzeuge für den regionalen Luftverkehr und der Drehflügler von den technologischen Fortschritten der "Clean Sky"-Initiative profitieren.

Auch wenn die "Clean Sky"-Initiative ein Programm mit ökologischer Ausrichtung ist, **lassen sich die erheblichen Investitionen aus öffentlichen Mitteln schon allein mit den wirtschaftlichen Vorteilen rechtfertigen**. Der Lebenszyklus einer Flugzeugflotte beträgt etwa 20–25 Jahre. Bis 2010 wird etwa ein Drittel der Flugzeuge planmäßig ausgemustert werden, weshalb dann ein dringender Ersatzbedarf besteht. 60 % des Flugzeugsegments entfallen auf Schmalrumpfflugzeuge. Daher kommt es darauf an, dass ein neues Schmalrumpfprodukt, das die neue technologische Entwicklung berücksichtigt und damit durchgreifende Veränderungen mit Blick auf den Umweltschutz ermöglicht, für die Flottenerneuerung bereitsteht.

Mit effizienteren Flugzeugen können die Luftfahrtunternehmen ihre **Betriebskosten verringern**, was dem Handel und Tourismus **zugute kommt**.

Da ein Projekt wie die "Clean Sky"-Initiative alle einschlägigen Marktteilnehmer zusammenbringt und sich auch auf andere Initiativen und Branchen auswirken wird, **wird das Innovations- und Forschungspotenzial Europas gestärkt**.

Die Schätzungen zum Mehrwert und zur Zusätzlichkeit in Europa wurden sowohl hochrangigen Marktprognosen als auch von einzelnen Unternehmen zur Verfügung gestellten Daten entnommen und vom "Oxford Economic Forecasting" überprüft. Den Berechnungen liegt dabei ein Zeitraum von **20 Jahren** (2010-2030) für die Integration der FuE-Daten insgesamt zugrunde sowie ein um fünf Jahre versetzter Zeitraum (2015-2035).

Der gesamte Mehrwert, der aus der "Clean Sky"-Initiative im Zeitraum 2010-2035 für die EU entsteht, ergibt sich aus dem direkten und indirekten Mehrwert der Branche (350 Mrd. Euro) und der Ausstrahlung auf andere Bereiche (450 Mrd. Euro) und beläuft sich damit auf insgesamt **800 Milliarden Euro**.

### 5.1. *Gesellschaftliche Auswirkungen der "Clean Sky"-Initiative*

Jede positive Auswirkung auf die Umwelt wirkt sich auch positiv auf die **öffentliche Gesundheit** aus. Ein effizienterer Flugbetrieb führt zu **höherer Mobilität** und hat damit auch enorme Auswirkungen auf die Gesellschaft.

Auch wird eine verbesserte **Arbeitsmarktsituation** zu einem besseren Lebensstand beitragen. Investitionen in die Forschung sind durch ihre Ausstrahlung auf andere Branchen von hohem Nutzen für die Gesellschaft und steigern die Lebensqualität der europäischen Bürger.

Infolge der **Emissionsreduzierung entstehen der Gesellschaft weniger Kosten**. Mit der "Clean Sky"-Initiative lässt sich beim CO<sub>2</sub> insgesamt eine Verbesserung von 30 % erzielen. Schätzungen zufolge kann mit der "Clean Sky"-Initiative die Kohlenstoffmenge um zwischen 2 und 3 Mrd. Tonnen gesenkt werden. Für die Gesellschaft ergeben sich daraus Einsparungen in Höhe von mehreren hundert Milliarden Euro<sup>10</sup>.

### 5.2. *Zusätzlichkeit der "Clean Sky"-Initiative*

Die "Clean Sky"-Initiative dürfte gemeinschaftsweit enorme Auswirkungen haben, was die "Zusätzlichkeit" anbelangt. Die europäische Luftfahrtindustrie wird zusätzliche 800 Mio. Euro in FuE investieren, um die Umweltfolgen des Luftverkehrs zu reduzieren. Ein groß angelegtes, langfristiges EU-Programm, mit dem Demonstrationssysteme entwickelt werden (d. h. das eine hohe technologische Reife erzielen wird) wird den Umfang privater FuE-Investitionen in Produktentwicklungsprogramme beeinflussen. Der Wert der von der Industrie in der EU in den Jahren 2010-2030 geförderten FuE für die Entwicklung neuer Produkte, die die "Clean Sky"-Technologien berücksichtigen, dürfte sich auf etwa 100 Mrd. Euro belaufen.

Die "Clean Sky"-Initiative wird auch **Anreize für nationale staatliche Forschungsprogramme** geben, die sich mit den ökologischen Problemen der Luftfahrt befassen. Aufgrund der zyklischen Abläufe in dieser Branche fällt die Ausgangslage zur Bewertung der Auswirkungen der "Clean Sky"-Initiative von Jahr zu Jahr sehr unterschiedlich aus, während ein FuE-Programm für innovative Technologien von sich aus viel stabiler ist.

Schließlich lässt sich die Zusätzlichkeit auch daran messen, welchen Beitrag Entwicklung und Nutzung der "Clean Sky"-Technologien zum gesamten **Mehrwert** für die EU leisten. Der direkte Beitrag aus der "Clean Sky"-Initiative wird mit etwa 160 Mrd. Euro veranschlagt (im Vergleich dazu belaufen sich die in das Programm investierten Mittel der öffentlichen Hand auf 800 Mio. Euro).

### 5.3. *Risiken der "Clean Sky"-Initiative*

Es wurden verschiedene Szenarien in Betracht gezogen.

- Die einzelnen ITD erreichen ihre Ziele nicht vollständig. Auch wenn dies nicht ausgeschlossen werden kann, können die festgelegten Ziele ebenso übertroffen werden, da die Verknüpfung der verschiedenen ITD die Robustheit der Initiative insgesamt erhöht.
- Die Ziele werden nicht erreicht: Die Verknüpfung der ITD ist eine Erfolgsgarantie.
- Auflösung des Konsortiums der gemeinsamen Technologieinitiative (etwa durch das Ausscheiden wichtiger Partner): Angesichts der bereits von jedem der ITD-Leiter in erheblicher Höhe gemachten Zusagen dürfte dieses Szenarium als ziemlich

---

<sup>10</sup> "The Social Costs of Carbon Review – Methodological Approaches for Using SCC Estimates in Policy Assessment", AEA Technology Report for DEFRA (UK Govt), Dezember 2005.

unwahrscheinlich gelten. Alle beteiligten Unternehmen werden versuchen, ihre Investitionen schnell und effizient nutzen zu können. Auf jeden Fall stellt die Tatsache, dass jedes ITD von einer Doppelspitze geleitet wird, eine Sicherheit dar.

Ingesamt wird davon ausgegangen, dass die Verwaltungsstrukturen und die internen und externen Kontrollmechanismen die rasche Einleitung etwaiger Rückforderungsmaßnahmen gewährleisten werden.

## 6. Überwachung und Bewertung

Die **interne Bewertung** erfolgt durch die Verwaltungsstruktur des "Clean Sky"-Unternehmens. Der ITD-Lenkungsausschuss leitet, überwacht und bewertet die Arbeiten der Teilnehmer der integrierten Technologiedemonstrationssysteme. Dieser Ausschuss legt dem Direktorium einen Bericht vor, das die Arbeit der ITD bewertet. Die Geschäftsführung, in der die Europäische Kommission und die wichtigsten Industrievertreter der "Clean Sky"-Initiative vertreten sind, nimmt eine strategische Bewertung vor.

Die **zwei wichtigsten externen Bewertungsgremien** sind der Programmausschuss "Verkehr" und die Gruppe der nationalen Vertreter. Letzterer hat vor allem die Aufgabe, den Projektfortschritt anhand der ursprünglichen Ziele zu überwachen. Der ACARE konzentriert sich vorrangig darauf, inwieweit die Fortschritte mit der strategischen Forschungsagenda übereinstimmen, deren Ziele mit denen der "Clean Sky"-Initiative im Einklang stehen.

Darüber hinaus ist vorgesehen, dass das gemeinsame Unternehmen in allen wissenschaftlichen, technischen und verwaltungstechnischen Fragen von einem **Beratungsgremium** unterstützt wird. Dieses Gremium setzt sich aus unabhängigen Experten, auch von Regulierungsstellen, zusammen.

## 7. Erfassung der Fortschritte

Die Bewertung des **technischen Fortschritts** beinhaltet die Feststellung, inwieweit das Projekt die festgelegten Ziele erreicht hat. Aus der "Clean Sky"-Initiative werden als greifbare Ergebnisse umfassende Demonstrationssysteme hervorgehen.

Das wichtigste Instrument zur Erfassung des Fortschritts ist der "Technology Evaluator", der die technische Abstimmung zwischen den ITD sicherstellt. Er wird feststellen, inwieweit die Arbeiten aller sechs ITD dem technischen Projektplan und dem ACARE-Ziel gerecht werden, die Konsistenz zwischen den ITD-Aktivitäten sicherstellen und eine detaillierte Bewertung des Umweltnutzens ermöglichen.

Die ITD-Lenkungsausschüsse und die im Direktorium für die sechs ITD jeweils zuständigen Mitarbeiter sind dafür zuständig, die technischen Einzelziele zu erfassen. Eine Auswertung der Fortschritte auf höherer Ebene wird von der Geschäftsführung vorgenommen, die die Ergebnisse den externen Bewertungsgremien über die Europäische Kommission zuleitet.

Die **verwaltungstechnische Überwachung** erfolgt durch die Leitungsgremien des "Clean Sky"-Unternehmens, die Lenkungsausschüsse der ITD, das Direktorium und die Geschäftsführung. Diese Gremien sind auch für die verwaltungstechnische Überwachung des

Projekts zuständig, indem sie die Berichte der unteren Verwaltungsebenen auswerten und die Fortschritte anhand des detaillierten Projektplans erfassen.

Der Direktor ist der gesetzliche Vertreter des Projekts. Gemeinsam mit seinen Mitarbeitern wird er alle einschlägigen Informationen der ITD zusammenstellen und den überwiegenden Teil der Berichte verfassen. Der Geschäftsführung ist er direkt rechenschaftspflichtig.

Die Gruppe der nationalen Vertreter und das beratende Gremium können die **finanziellen** und verwaltungstechnischen Ziele der Initiative fortlaufend überwachen. Die Fördermittel der Kommission werden im Sinne des öffentlichen Interesses ausgegeben, weshalb die Kommission in Fragen von strategischer Bedeutung ein Vetorecht hat.

Eine angemessene Vertretung wird gewährleistet. Die Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen ergehen in einem klaren Verfahren, das eine transparente und für alle interessierten Kreise zufriedenstellende Auswahl ermöglicht. Es garantiert, dass Unternehmen, die noch nicht Teil der Lieferkette sind, die gleichen Möglichkeiten haben, wenn sie über für das Projekt nützliche Kapazitäten verfügen.

Für die Bewertung der Sachbeiträge gelten folgende Grundsätze:

- Insgesamt stützt sich die Bewertung auf die Verfahren des RP7 auf Überprüfungsebene.
- Richtschnur sind die Durchführungsbestimmungen der Haushaltsordnung.
- Weitere Fragen sind den Internationalen Rechnungslegungsgrundsätzen (IAS) zu entnehmen.
- Die Bewertung der Beiträge erfolgt nach der gängigen Praxis der Gründungsmitglieder aus der Industrie.
- Die Überprüfung führt ein unabhängiger Rechnungsprüfer durch.