

Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses zu der „Mitteilung der Kommission an den Rat, das Europäische Parlament, den Wirtschafts- und Sozialausschuß und den Ausschuß der Regionen ‘Die europäische Luft- und Raumfahrtindustrie — Antworten auf die globalen Herausforderungen‘“

(98/C 95/04)

Die Europäische Kommission beschloß am 30. September 1997, den Wirtschafts- und Sozialausschuß gemäß Artikel 198 des EG-Vertrags mit der vorgenannten Mitteilung zu befassen.

Die mit der Vorbereitung der Arbeiten beauftragte Fachgruppe Industrie, Handel, Handwerk und Dienstleistungen nahm ihre Stellungnahme am 7. Januar 1998 an. Berichterstatter war Herr Sepi.

Der Ausschuß verabschiedete auf seiner 351. Plenartagung am 28. und 29. Januar 1998 (Sitzung vom 28. Januar) mit 112 Stimmen bei 4 Stimmenthaltungen folgende Stellungnahme.

1. Einleitung

1.1. Die Kommission eröffnet mit dieser Mitteilung eine breite Debatte über die europäische Luft- und Raumfahrtindustrie zur Festlegung einer Industriepolitik, die deren Wettbewerbsfähigkeit und weltweite Rolle fördern soll.

1.2. Es ist offensichtlich, welche grundlegende Bedeutung dieser Sektor hat, und damit er auch die entscheidende Rolle spielen kann, die ihm in der Industrielandschaft der EU zukommt, bedarf es eines politischen Engagements der Regierungen der Mitgliedstaaten.

1.3. Die Mitteilung kommt zu einem sehr günstigen Zeitpunkt und steht im logischen Zusammenhang mit der Mitteilung über die Verteidigungsindustrie und jener über die Raumfahrtindustrie.

1.4. Die Luft- und Raumfahrtindustrie ist derzeit mit tiefgreifenden internen und internationalen Veränderungen hinsichtlich der Finanzierung, der betrieblichen Umstrukturierung, der Produktionsstrukturen und der technologischen Innovation konfrontiert⁽¹⁾.

1.5. Der WSA hat zu den Herausforderungen der Verteidigungs-⁽²⁾ und der Raumfahrtindustrie⁽³⁾ schon Stellungnahmen abgegeben und beschränkt sich in der vorliegenden Stellungnahme im wesentlichen auf die Probleme der Luftfahrtindustrie⁽⁴⁾, weist jedoch darauf

hin, daß die drei Bereiche insoweit eng miteinander verknüpft sind, als die Unternehmen und die technologische Entwicklung im großen und ganzen ähnlich sind und zudem alle drei Bereiche eine historische Phase durchlaufen, die von tiefgreifenden Veränderungen gekennzeichnet ist.

1.6. Die Kommission fängt zum richtigen Zeitpunkt den weltweiten Kontext ein, der für die Luftfahrtindustrie aus folgenden Gründen von Tag zu Tag besorgniserregender wird:

- a) Verschärfung des internationalen Wettbewerbs;
- b) Kürzung öffentlicher Mittel;
- c) technologische Innovation und Dynamik der Märkte.

1.7. Durch eine geeignete institutionelle Reaktion der Staaten und der EU müssen die Unternehmen in die Lage versetzt werden, die derzeitigen Schwierigkeiten zu überwinden und dafür zu sorgen, daß dieser Sektor wieder die Rolle einer wirtschaftlichen Triebfeder spielt, die in den vergangenen Jahrzehnten kennzeichnend für ihn war.

1.8. Diesbezüglich nimmt der Ausschuß die Erklärung vom Dezember 1997 äußerst positiv auf, mit der die europäischen Airbus-Industrien verpflichtet werden, bis April 1998 ein klares Reorganisationskonzept vorzulegen. Der Ausschuß betrachtet dies als einen ersten Ausdruck des politischen Willens der Regierungen, der auf andere Industrien und Branchen ausgeweitet werden sollte.

2. Die Mitteilung der Kommission

2.1. Die Kommission geht von der Erkenntnis aus, daß es die derzeitige Marktstruktur offensichtlich „nur einer kleinen Anzahl von erstklassigen, weltweit operierenden Unternehmen erlauben wird, Wettbewerbsfähigkeit und Verkaufserfolge zu wahren“.

⁽¹⁾ Diesbezüglich hat die Kommission am 12. November 1997 den Aktionsplan zur Verteidigungsindustrie verabschiedet, der auch die Luft- und Raumfahrtindustrie betrifft.

⁽²⁾ Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses zur Mitteilung der Kommission (...) „Die Herausforderungen für die europäische Rüstungsindustrie — Ein Beitrag für Aktionen auf europäischer Ebene“ (ABl. C 158 vom 26.5.1997, S. 32).

⁽³⁾ Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses zur Mitteilung der Kommission (...) „Die Europäische Union und die Raumfahrt: Förderung von Anwendungen, Märkten und industrieller Wettbewerbsfähigkeit (CES 101/1998)“.

⁽⁴⁾ Unter Luftfahrtindustrie wird hier die Produktion sowohl von Flugzeugen als auch von Hubschraubern verstanden.

2.2. Der Weltmarkt für zivile Großflugzeuge wird heute von einer Art Duopol beherrscht, wobei Boeing-McDonnell Douglas einen Marktanteil von 70 % und Airbus 30 % hat.

2.3. In der Mitteilung wird aufgezeigt, daß die Komplexität von Luftfahrtprodukten zunimmt und folglich auch die Kosten und finanziellen Verbindlichkeiten steigen, so daß nur eine sehr geringe Zahl von Unternehmen diese Herausforderungen mit der nötigen Glaubwürdigkeit annehmen kann. Daraus folgt, daß in keinem Mitgliedstaat für sich allein genommen die Voraussetzungen gegeben sind, um sich diesen Herausforderungen zu stellen.

2.4. Da in den USA ähnliche Schlußfolgerungen gezogen worden sind, werden dort riesige Unternehmenszusammenschlüsse vorgenommen, so daß die amerikanische Industrie nur noch drei große Konzerne zählt: Lockheed Martin, Boeing-McDonnell Douglas und Raytheon.

2.5. Diese Unternehmenskonzentrationen ermöglichen nicht nur die erforderliche Vereinfachung der Managemententscheidungen und das Erreichen finanzieller Solidität, sondern auch die Beherrschung der Konjunkturschwankungen auf dem Zivilluftfahrtmarkt und die größtmögliche Nutzung der Synergien zwischen den beteiligten Unternehmen.

2.6. In diesem Zusammenhang analysiert die Kommission die amerikanische Situation im Vergleich zur europäischen und führt die Vorteile auf, die erstere aus folgenden Gründen aufweist:

- a) zivile Nutzung der Verteidigungsausgaben, insbesondere für duale Produkte und F&E;
- b) ein einziger ordnungspolitischer Rahmen und ein vollendeter Binnenmarkt;
- c) politisch-kommerzieller Rückhalt beim Export auf den Weltmarkt.

2.7. Im Vergleich dazu und auch gegenüber den neuen Konkurrenten aus Drittstaaten (Brasilien, Japan, China usw.) ist die europäische Industrie noch zersplittert und verstreut und weist viel kleinere Strukturen auf, die auf diese Rationalisierungs- und Konzentrationsprozesse, hauptsächlich in den USA, nicht reagieren können.

2.8. Die Kommission unterstreicht die Bedeutung dieser Industrie für Wirtschaft, Technologie und Beschäftigung in Europa und schlägt Maßnahmen vor, die für erforderlich gehalten werden, um die Lage in den Griff zu bekommen.

2.9. Die Kommission hebt hervor, daß die bisherige und die sich für die Zukunft abzeichnende internationale Unternehmenskooperation bei weitem nicht ausreichend ist, um der europäischen Industrie in diesem neuen Umfeld Wettbewerbsfähigkeit, Eigenständigkeit und Weltrang zu verschaffen, und daß nationale Lösungen nicht glaubwürdig sind.

2.10. Daraus ergibt sich der Vorschlag europäischer Unternehmensgruppierungen, die, wie die Airbus-Erfahrung zeigt, der einzige Weg zur Erreichung einer gewissen Wettbewerbsfähigkeit sind. Hier wirft die Kommission die Frage auf, welche Lösung bei der globalen Integration aller Multibranchenkonzerne am realistischsten und vielversprechendsten ist.

2.11. Die Kommission scheint Unternehmensgruppierungen nach Technologiesektoren den Vorzug zu geben, obwohl auch eine globale Lösung Vorzüge hätte; in der derzeitigen Lage ist die Lösung nach Technologiesektoren jedoch realistischer und ausreichend effizient.

2.12. Aber auch diese Lösung erfordert eine erhebliche Anstrengung zur Umstrukturierung, zu der die Mitgliedstaaten und die EU den größtmöglichen Beitrag in Form der Finanzierung der F&E leisten und ein günstiges institutionelles und ordnungspolitisches Umfeld schaffen müssen.

2.13. Und schließlich müssen auf europäischer Ebene besondere handelspolitische Maßnahmen zur Unterstützung der Verkaufsstrategie der europäischen Industrie in der Welt ergriffen werden.

3. Allgemeine Bemerkungen

3.1. Der Ausschuß begrüßt dieses Dokument, das zu einem für die Luftfahrtindustrie besonders kritischen Zeitpunkt vorgelegt wird, und vertritt die Auffassung, daß die nationalen Industrien im allgemeinen allein nicht in der Lage sind, dem Wettbewerb auf dem Weltmarkt standzuhalten.

3.2. Er muß jedoch darauf hinweisen, daß schon vor der Fusion zwischen Boeing und McDonnell Douglas die Notwendigkeit bestand, die einzelstaatliche Strukturierung der europäischen Luftfahrtindustrie und die in den einzelnen Staaten bestehende Zersplitterung in zahlreiche Unternehmen zu überwinden.

3.3. Diese Mitteilung ist nicht nur knapp gefaßt, sondern auch mutig, und zeigt mit einer in anderen Kommissionsdokumenten ungewöhnlichen Klarheit präzise industriepolitische Weichenstellungen auf.

3.4. Die Mitteilung schließt sich logisch an die Mitteilung über die Verteidigungsindustrie und jene über die Raumfahrtindustrie im engen Sinn an und zeigt zu Recht die engen Verbindungen auf, die zwischen diesen Bereichen bestehen.

3.5. Der WSA möchte diese Verbindungen hervorheben, die beibehalten werden müssen, um die Flugzeugindustrie zu unterstützen, deren Markt starken zyklischen Schwankungen ausgesetzt ist.

3.6. Der Ausschuß muß jedoch auch darauf hinweisen, daß die Kampfflugzeugproduktion ihre traditionelle Rolle langfristig nicht vollständig aufrechterhalten kann und der Raumfahrtsektor angesichts seiner Dimensionen kaum Ersatz leisten kann. Dabei ist es von großer

Bedeutung, Industriestrukturen von ausreichender Größe zu schaffen, um das zyklische Auf und Ab der Produktion ausgleichen zu können.

3.7. Der Ausschuß stimmt mit der Notwendigkeit einer Unternehmenskonzentration und der Förderung der Entstehung einer europäischen Luft- und Raumfahrtindustrie überein und schließt sich diesbezüglich den in der Mitteilung vorgebrachten Argumenten an; ein weiteres Argument ist, daß dieser Wirtschaftszweig für die Aufrechterhaltung und Steigerung des Beschäftigungsniveaus auf qualitativ hoher Ebene eine bedeutende Rolle spielt und so für das gesellschaftliche Gleichgewicht und die europäische Wettbewerbsfähigkeit von großer Bedeutung ist.

3.8. In der Mitteilung der Kommission wird die Notwendigkeit vernachlässigt, Projekte zur Förderung der Industrie mit starken, europaweit einheitlichen Berufsbildungsmaßnahmen zu flankieren. In diesem Sinne sollten die Strukturfonds ein umfassendes Maßnahmenbündel im Bereich der Berufsbildung fördern, und zwar sowohl für Jugendliche, die in der Luftfahrtindustrie arbeiten wollen, als auch für die Fortbildung und Umschulung des vorhandenen Personals.

3.9. Ebenso wichtig ist es, die Studiengänge im Luftfahrtingenieurwesen europaweit zu harmonisieren, womöglich unter Einsatz des Instruments der „thematischen Netze“ auch in diesem Bereich, wie es in anderen Sektoren bereits geschehen ist.

3.10. Der Umstrukturierungsprozeß wird sicherlich erhebliche soziale Auswirkungen haben, vielleicht auch in einigen benachteiligten Regionen. Die EU muß bereit sein, sich mit ihren Strukturfonds für die Neuanstellung der Arbeitnehmer und ihre berufliche Umschulung zu engagieren.

3.11. Die Finanzierung der Umstrukturierungsprozesse durch vorhandene oder zu schaffende Gemeinschaftsinstrumente kann in dieser Phase entscheidende Auswirkungen haben, auch angesichts der entsprechenden Unterstützung für Unternehmen dieses Sektors in anderen Ländern (wie in den USA — wo der Umstrukturierungsprozeß ohne staatliche Unterstützung nur zu 20 % stattgefunden hätte — und Japan).

3.12. Die Kommission wird aufgefordert, die Festlegung der notwendigen gemeinsamen technischen Anforderungen wie auch der Vorschriften für den Betrieb und die Sicherheit der Luftfahrt verstärkt zu unterstützen. Darüber hinaus muß eine baldige Harmonisierung zwischen den international angewandten Vorschriften angestrebt werden (Europa/USA/Drittstaaten). Wenn Europa und die USA die technischen Normen gemeinsam weiterentwickeln, wird dies sicherlich zu einer Verringerung der Arbeitsbelastung führen und unnötige Doppelarbeiten vermeiden helfen.

3.13. Eine effizientere Handelspolitik erfordert zudem, daß Europa auf internationaler Ebene, nicht nur in der Verteidigungs-, sondern auch in der Luft- und Raumfahrtindustrie usw. mit einer eigenen Identität auftritt.

3.14. Der WSA bringt seine volle Zustimmung zu einer neuen, im Dialog mit der Industrie vereinbarten strategischen Planung zum Ausdruck, die auf europäischer Ebene für die F&E mit neuen Managementfunktionen ausgestattet ist. Dies ist für die Luft- und Raumfahrtindustrie (Zivil- und Militärflugzeuge, Raumfahrt) ein Schlüsselement.

3.15. Der WSA betont wie schon in seinen Stellungnahmen zur Verteidigungs- und Raumfahrtindustrie, daß ein Aufschwung in diesen Branchen nur erfolgen kann, wenn die Mitgliedstaaten sich voll in eine einzige Richtung engagieren, gemeinsame wirtschaftliche Zielsetzungen akzeptieren und die Instrumente einsetzen, über die sie verfügen.

3.16. Im Hinblick auf die Erweiterung müssen darüber hinaus die Probleme und Chancen erwogen werden, die der Beitritt neuer Länder mit sich bringen könnte (Osteuropa).

4. Besondere Bemerkungen

4.1. Aus dem Kommissionsdokument wie auch aus der amerikanischen Erfahrung und der Airbus-Erfahrung ergibt sich deutlich die Notwendigkeit, die Industriestrukturen in diesem Bereich zu vereinheitlichen; das Endziel dabei ist der Unternehmenszusammenschluß. Jedoch ist heute der Zusammenschluß zwischen europäischen Unternehmen aus verschiedenen Ländern sehr schwierig. Daher ist die Verabschiedung des Statuts der Europäischen Aktiengesellschaft trotz aller dabei auftretenden Schwierigkeiten für diesen Sektor sehr wichtig.

4.2. Eine Industriestruktur, die auf drei großen Gruppierungen (Flugzeuge, Motoren und Ausrüstung) beruht, bietet viele Vorteile; sie führt jedoch in der Praxis dazu, daß sich in jeder Gruppierung ein „europäischer Champion“ herausbildet, was sich möglicherweise negativ auswirkt, weil dadurch die Flexibilität bei Veränderungen abnimmt und eine zu starke Vertikalisierung entsteht. Dennoch erscheint diese Entwicklung erforderlich, um eine Struktur zu schaffen, die auf dem Weltmarkt konkurrieren kann.

4.3. Um dem System indes Flexibilität zu verleihen, sollte die Entstehung eines Netzes von europäischen KMU gefördert werden, die für die Dezentralisierung eines beträchtlichen Teils der Produktion sorgen und die technologischen Neuerungen auch in anderen Bereichen verwerten. Die Notwendigkeit einer angemessenen Unterstützung der KMU, die in großem Umfang Spitzentechnologie einsetzen, ist im übrigen auch unlängst auf dem Beschäftigungsgipfel in Luxemburg hervorgehoben worden; dabei wurden auch geeignete Finanzierungsmaßnahmen vorgesehen.

4.3.1. In diesem Zusammenhang kann es darüber hinaus von großer Bedeutung sein, auch mit Universitäten und Forschungszentren die nötigen Synergien zu schaffen.

4.4. Während dieses Übergangsprozesses muß ständig dafür Sorge getragen werden, durch frühzeitige Umstrukturierungsmaßnahmen und die Festlegung gemeinsamer Ziele und Handelspolitiken ein hohes Niveau an Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit gegenüber den wichtigsten Konkurrenten zu erreichen.

4.5. Die EU-Institutionen und die einzelnen Mitgliedstaaten müssen einen starken Impuls zur Schaffung einer europäischen Flugsicherheitsbehörde, eines integrierten Flugverkehrskontrollsystems und eines Niveaus der Bodeninfrastrukturen, das auch die zukünftigen Erfordernisse berücksichtigt, geben.

4.6. Besondere Aufmerksamkeit verdienen umweltpolitische Maßnahmen, insbesondere im Hinblick auf die Flughäfen und ihre Umgebung, zur Entwicklung von Technologien zur Verringerung der Luftverschmutzung und Lärmbelästigung.

4.7. Im F&E-Bereich müssen die heute für die verschiedenen spezifischen Programme verfügbaren Ressourcen aufgestockt werden; dies sollte insbesondere im Fünften Rahmenprogramm konkrete Anwendung finden. Ein weiterer ausschlaggebender Aspekt ist die Förderung des Technologietransfers vom militärischen zum zivilen Bereich und umgekehrt, wobei es die Forschung zur Entwicklung dualer (in beiden Bereichen verwertbarer) Produkte zu unterstützen gilt. Gleichermaßen von Bedeutung ist die Einführung von europaweit koordinierten gemeinsamen Forschungsprogrammen, wofür auch die von den einzelnen Staaten für nationale Programme zur Verfügung gestellten Ressourcen eingesetzt und darüber hinaus weitere Interventionsinstrumente der EU erwogen werden sollten.

4.8. Die Europäische Union sollte darüber hinaus zur Unterstützung der unlängst umstrukturierten europäischen Industrien die Finanzierung gemeinsamer Programme erwägen — ein integriertes Überwachungs-/Beobachtungssystem für die globale Sicherheit des Kontinents (multidisziplinär: See/Land/Luftraum/-Weltraum); ein militärisches/ziviles Lufttransportsystem (FLA); ein Satellitennavigationssystem.

4.9. Bei einer gemeinsamen Betrachtung der drei Bereiche (Verteidigung, Weltraum und Luftfahrt) gelangt der Ausschuß schließlich zu der Auffassung, daß — will man in Wirtschaftszweigen, die erhebliche institutionelle und finanzielle Beiträge erfordern, mit dem amerikanischen industriepolitischen System Schritt halten — europaweite Instrumente zur Finanzierung der Vorhaben und zur Regelung der öffentlichen Ausgaben geschaffen und eingesetzt werden müssen. Dies setzt einen qualitativen Sprung im politischen Prozeß der europäischen Integration voraus.

4.10. Auf jeden Fall ist es unerlässlich, bei der Öffnung der öffentlichen Märkte größere Effizienz zu gewährleisten, um der europäischen Luftfahrtindustrie neue Absatzmärkte zu bieten.

4.11. Der Ausschuß begrüßt, daß die Kommission ihn zu ihrem neuen Dokument über die Verteidigungsindustrie⁽¹⁾ konsultiert hat, und ersucht darum, zu weiteren Initiativen zur Unterstützung der Luft- und Raumfahrtindustrie angehört zu werden.

⁽¹⁾ Mitteilung der Kommission an den Rat, das Europäische Parlament, den Wirtschafts- und Sozialausschuß und den Ausschuß der Regionen „Umsetzung der Unionsstrategie im Bereich der Verteidigungsindustrie“ (KOM(97) 583 endg.).

Brüssel, den 28. Januar 1998.

Der Präsident
des Wirtschafts- und Sozialausschusses
Tom JENKINS