

Advies van het Economisch en Sociaal Comité over de „Mededeling van de Commissie aan de Raad, aan het Europees Parlement, aan het Economisch en Sociaal Comité en aan het Comité voor de Regio's — De Europese lucht- en ruimtevaartindustrie: Strijd om het behoud van een plaats op de wereldmarkt”

(98/C 95/04)

De Commissie heeft op 30 september 1997 besloten, overeenkomstig artikel 198 van het EG-Verdrag, het Economisch en Sociaal Comité te raadplegen over de voornoemde mededeling.

De Afdeling voor industrie, handel, ambacht en diensten, die met de voorbereiding van de desbetreffende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 7 januari 1998 goedgekeurd. Rapporteur was de heer Sepi.

Het Economisch en Sociaal Comité heeft tijdens zijn 351e Zitting (vergadering van 28 januari 1998) het volgende advies uitgebracht dat met 112 stemmen vóór, bij 4 onthoudingen is goedgekeurd.

1. Inleiding

1.1. De Commissie brengt met deze mededeling een brede discussie over de Europese lucht- en ruimtevaartindustrie op gang. Op basis hiervan wil zij een industriebeleid uitstippelen dat het concurrentievermogen en de rol van de sector op de wereldmarkt kan vergroten.

1.2. Het fundamentele belang van deze sector is evident. Wil hij echter de beslissende rol binnen de Europese industrie kunnen spelen die hem toekomt, dan is daarvoor een politieke inspanning van de kant van de regeringen van de lid-staten vereist.

1.3. De mededeling komt op een zeer gunstig moment en sluit goed aan op de mededeling over de defensie-, lucht- en ruimtevaartindustrie.

1.4. Wij leven in een tijd waarin de lucht- en ruimtevaartindustrie te maken heeft met ingrijpende interne en internationale veranderingen op het gebied van financiering, herstructurering van bedrijven en productiestructuren, en technologische innovatie⁽¹⁾.

1.5. Het ESC heeft reeds eerder adviezen uitgebracht over de uitdagingen van de defensie-⁽²⁾ en ruimtevaartindustrie⁽³⁾, en beperkt zich in dit advies met name tot de problemen van de luchtvaartindustrie⁽⁴⁾. Wel wijst het

erop dat de drie sectoren nauw met elkaar verband houden, omdat de bedrijven en de technologische ontwikkeling ervan sterk op elkaar lijken, maar ook omdat alle drie sectoren een historische fase met ingrijpende veranderingen doormaken.

1.6. De Commissie heeft op het juiste moment ingezien dat de mondiale context voor de vliegtuigbouw alsmaar zorgwekkender wordt:

- a) verscherping van de internationale concurrentie;
- b) vermindering van de overheidsfinancieringen;
- c) technologische innovatie en marktdynamiek.

1.7. De ondernemingen moeten d.m.v. de institutionele steun van de lid-staten en de Europese Unie de middelen worden aangereikt om de huidige moeilijkheden te boven te komen en de luchtvaartsector weer de rol van economische motor te geven die in de voorafgaande decennia zo kenmerkend voor deze sector was.

1.8. Het ESC is in dit verband erg ingenomen met de verklaring van december 1997, waarbij de Europese vliegtuigbouwers van Airbus zich ertoe hebben verbonden om uiterlijk in april 1998 een duidelijk reorganisatieplan te presenteren. Het ESC beschouwt deze verklaring als een eerste teken van de politieke wil van de regeringen, die tot andere bedrijfstakken en sectoren dient te worden uitgebreid.

2. De mededeling van de Commissie

2.1. De Commissie begint met de vaststelling dat, gezien de huidige marktstructuur, op termijn slechts een klein aantal constructeurs van wereldformaat hun concurrentievermogen en hun commercieel succes op peil zullen weten te houden.

⁽¹⁾ Op 12 november 1997 heeft de Commissie een Actieplan voor de defensie-industrie goedgekeurd, dat ook op deze sector van invloed zal zijn.

⁽²⁾ Advies van het ESC over de Mededeling van de Commissie „Uitdagingen voor de Europese defensie-industrie” — Een bijdrage voor actie op Europees niveau — PB C 158 van 26.5.1997, blz. 32.

⁽³⁾ Advies van het ESC over de Mededeling van de Commissie „De Europese Unie en de ruimtevaart: bevordering van toepassingen, markten en industrieel concurrentievermogen”.

⁽⁴⁾ Met de luchtvaartindustrie wordt zowel de productie van vliegtuigen als de productie van helicopters bedoeld.

2.2. Tegenwoordig wordt de wereldmarkt voor grote civiele vliegtuigen beheerst door twee grote constructeurs, namelijk Boeing-McDonnell Douglas met een marktaandeel van 70 % en Airbus met een marktaandeel van 30 %.

2.3. In de mededeling wordt gewezen op de toenemende complexiteit van de luchtvaartproducten en de daarmee gepaard gaande stijging van kosten en financiële risico's, waardoor maar heel weinig bedrijven de vereiste draagkracht hebben om deze lasten werkelijk aan te kunnen. Als gevolg daarvan zijn in geen enkele lid-staat de voorwaarden aanwezig om op eigen houtje de uitdaging te kunnen aangaan.

2.4. In de VS, waar een vergelijkbare situatie heerste, worden dan ook enorme fusies van bedrijven ondernomen, zodat de Amerikaanse luchtvaartindustrie rond drie grote polen zal zijn geconcentreerd: Lockheed Martin, Boeing-McDonnell Douglas en Raytheon.

2.5. Deze fusies zorgen niet alleen voor de noodzakelijke vereenvoudiging van de managementkeuzen en financiële soliditeit, maar maken ook dat de bedrijven beter opgewassen zijn tegen conjunctuurschommelingen op de burgerluchtvaartmarkt en optimaal gebruik van de synergie tussen de verschillende deelsectoren kunnen maken.

2.6. In een analyse van de Amerikaanse situatie ten opzichte van de Europese situatie wijst de Commissie op de volgende voordelen van de Amerikaanse aanpak:

- a) defensie-investeringen komen ook civiele doeleinden ten goede, vooral bij duale producten en investeringen in O&O;
- b) één regelgevingskader en een geheel voltooide interne markt;
- c) politieke en handelssteun bij de export op de wereldmarkt.

2.7. Tegenover deze situatie en de komst van nieuwe concurrenten uit derde landen (Brazilië, Japan, China, enz.) is de Europese industrie nog altijd versnipperd en verspreid; met haar kleinschalige structuren is zij niet in staat adequaat te reageren op de stroomlijning en concentratie die met name in de VS aan de gang is.

2.8. Nadat de Commissie het belang van deze industrie voor de economische en technologische ontwikkeling en de werkgelegenheid in Europa heeft onderstreept, stelt zij maatregelen voor die zij nodig acht om aan deze situatie het hoofd te bieden.

2.9. De Commissie benadrukt dat de tot nu toe genomen of toekomstige internationale samenwerkingsinitiatieven tussen bedrijven uit meerdere lid-staten, volledig tekort schieten om de Europese industrie concurrentievermogen, autonomie en een mondiale rol te verschaffen en dat nationale oplossingen niet geloofwaardig zijn.

2.10. Daarom stelt zij voor Europese groeperingen van bedrijven op te richten, volgens haar de enige oplossing om het concurrentievermogen op een bepaald niveau te brengen, zoals de ervaringen met Airbus laten zien. De Commissie stelt de vraag wat de meest realistische en veelbelovende oplossing is binnen een overkoepelende concentratie van multisectorale groepen.

2.11. De Commissie lijkt een voorkeur te hebben voor een groepering per technologische sector, niet omdat zij de voordelen van een allesomvattende formule niet inzielt, maar omdat deze oplossing in de huidige situatie de meest realistische en voldoende doeltreffende is.

2.12. Ook deze oplossing vergt echter een enorme herstructureringsinspanning, die zo veel mogelijk door de lid-staten en de Unie dient te worden gesteund, door O&TO te financieren en te zorgen voor een gunstig institutioneel en regelgevingskader.

2.13. Tenslotte moeten op Europees niveau bijzondere stappen worden ondernomen om de commerciële activiteiten van de Europese luchtvaartindustrie in de wereld te ondersteunen.

3. Algemene opmerkingen

3.1. Het ESC is verheugd over dit document, dat als geroepen komt nu de vliegtuigbouwsector een zeer moeilijke tijd doormaakt. Het is van mening dat de nationale industrieën over het algemeen niet in staat zijn de mondiale concurrentie op eigen houtje het hoofd te bieden.

3.2. Het kan echter niet nalaten erop te wijzen dat de Europese industrie reeds vóór de fusie tussen Boeing en McDonnell Douglas gekenmerkt werd door een versnippering tussen lid-staten en binnen de lid-staten tussen ondernemingen, waarvoor een oplossing moest worden gevonden.

3.3. De Commissie heeft een beknopte en moedige mededeling uitgebracht, waarin zij duidelijke keuzen inzake het industriebeleid aangeeft, met een helderheid die in andere Commissiedocumenten vaak ontbreekt.

3.4. De mededeling sluit perfect aan op de vorige mededelingen over de defensie- en de ruimtevaartindustrie in de strikte zin van het woord, waardoor het nauwe verband tussen deze sectoren terecht op de voorgrond wordt geplaatst.

3.5. Het ESC wenst dit verband nog eens te benadrukken, en wijst erop dat dit zo moet blijven wil de luchtvaartindustrie, die door sterke conjunctuurschommelingen gekenmerkt wordt, het hoofd boven water kunnen houden.

3.6. Wel merkt het ESC op dat de productie van gevechtsvliegtuigen niet tot in lengte van dagen deze traditionele rol kan vervullen, en dat de ruimtevaartsector gezien haar omvang moeilijk in deze leemte kan voorzien. Daarom is het erg belangrijk dat zodanig grote

industriële structuren tot stand worden gebracht dat schommelingen in de productiecycli kunnen worden opgevangen.

3.7. Het ESC is het eens met de noodzaak van concentratie en erkent dat een Europese lucht- en ruimtevaartindustrie moet worden opgebouwd, niet alleen vanwege de door de Commissie aangevoerde argumenten maar ook omdat deze sector een belangrijke rol speelt voor het behoud en de toename van kwalitatief hoogwaardige werkgelegenheid, die essentieel is voor het evenwicht in de samenleving en het concurrentievermogen van de Europese economie.

3.8. De Commissie verzuimt er in haar mededeling op te wijzen dat industriële projecten geflankeerd moeten worden door een sterk beleid voor een homogene Europese beroepsopleiding. In het kader van de Structuurfondsen zouden middelen moeten worden uitgetrokken ter bevordering van een brede opleidingsactiviteit, zowel voor jongeren die in de luchtvaartindustrie willen werken als voor de bijscholing van personeel dat reeds in die sector werkzaam is.

3.9. Daarnaast is het zeer belangrijk dat het niveau van de afstudeerrichtingen vliegtuigbouwkunde in Europa geharmoniseerd wordt, eventueel door gebruik te maken van „thematische netwerken”, zoals in andere sectoren al is gebeurd.

3.10. Het herstructureringsproces zal zeker belangrijke sociale gevolgen hebben, misschien zelfs in sommige regio's met een ontwikkelingsachterstand. De Europese Unie moet een beroep doen op haar Structuurfondsen om de herplaatsing van werknemers en hun omscholing te vergemakkelijken.

3.11. De financiering van de herstructureringsprocessen d.m.v. bestaande of nog te creëren communautaire instrumenten kan in deze fase van doorslaggevend belang zijn, ook al omdat de luchtvaartindustrie in andere landen hierbij eveneens gesteund wordt (zoals in de VS, waar volgens schattingen zonder overheidssteun slechts 20 % van de herstructureringen zouden hebben plaatsgevonden, en in Japan).

3.12. De Commissie wordt verzocht een steeds krachtigere impuls te geven aan het vaststellen van gemeenschappelijke technische vereisten en van regelgeving voor beheer en veiligheid van de luchtvaartnavigatie. Bovendien moet worden gestreefd naar een vlotte harmonisatie van de geldende internationale voorschriften (in Europa, de Verenigde Staten en derde landen). Zouden Europa en de Verenigde Staten gezamenlijk technische normen ontwikkelen, dan zou de werklast zeker kunnen verminderen en zou dubbel werk worden voorkomen.

3.13. Om het handelsbeleid doeltreffender te maken, is het zaak dat Europa in de wereld, niet alleen op het gebied van de defensie-industrie, maar ook op dat van de vliegtuigbouw- en ruimtevaartindustrie, enz., met een eigen identiteit voor de dag komt.

3.14. Het ESC stemt volledig in met een nieuwe strategische planning, die middels een dialoog met de industrie wordt vastgesteld en toegerust wordt met nieuwe managementfuncties voor O&O op Europees niveau. Dit is inderdaad een van de sleutelementen voor de lucht- en ruimtevaartindustrie (burgerlijke en militaire luchtvaartuigen en ruimtevaartuigen).

3.15. Het ESC herhaalt wat het reeds in zijn adviezen over de defensie- en ruimtevaartindustrie heeft gezegd, nl. dat herstel in deze sector alleen mogelijk is indien de lid-staten zich eensgezind opstellen, gemeenschappelijke economische doelstellingen willen nastreven en ermee instemmen om daartoe hun instrumenten ter beschikking te stellen.

3.16. Met het oog op de uitbreiding van de EU dient tevens rekening te worden gehouden met problemen en mogelijkheden die zouden kunnen ontstaan naar aanleiding van de toetreding van nieuwe (Oost-Europese) landen.

4. Bijzondere opmerkingen

4.1. Uit het Commissiedocument en de ervaringen in de VS en met Airbus komt duidelijk naar voren dat er behoefte is aan uniforme industriële structuren, zodat fusie inderdaad als einddoel moet worden gezien. Maar tegenwoordig zijn fusies tussen bedrijven uit verschillende Europese landen nog zeer problematisch. De invoering van het statuut van de Europese vennootschap is voor deze sector dan ook van groot belang, ondanks de moeilijkheden die daaromtrent zijn gerezen.

4.2. Een industriële structuur die op drie grote groepen is gebaseerd (luchtvaartuigen, motoren en apparatuur) biedt talrijke voordelen, maar draagt er in feite toe bij dat in iedere groep een „Europese kampioen” ontstaat, wat de flexibiliteit negatief kan beïnvloeden en kan leiden tot een overdreven verticalisering. Dit lijkt echter noodzakelijk om tot een structuur te komen die de concurrentie op de wereldmarkt aankan.

4.3. Om het systeem toch flexibel te houden en de werkgelegenheid te doen stijgen, zou een netwerk van kleine en middelgrote Europese bedrijven moeten worden opgezet. Hierdoor kan een aanzienlijk deel van de productie worden gedecentraliseerd en kunnen ook andere sectoren van de technologische ontwikkelingen profiteren. Tijdens de Werkgelegenheidstop in Luxemburg werd overigens ook al gewezen op de behoefte om technologie-intensieve kleine en middelgrote bedrijven voldoende te steunen, en werden adequate financieringsmaatregelen voorgesteld.

4.3.1. In dit verband kan het ook van groot belang zijn synergie-effecten op te wekken door samenwerking met universiteiten en onderzoekscentra aan te moedigen.

4.4. Gedurende deze overgangsfase zal constant worden gestreefd naar een hoog niveau van efficiency en een groot concurrentievermogen ten opzichte van de belangrijkste concurrenten, door tijdig over te gaan tot herstructureringen en door gemeenschappelijke doelstellingen en een gemeenschappelijk handelsbeleid vast te leggen.

4.5. De EU-instellingen en de lid-staten dienen een krachtige impuls te geven aan de oprichting van een Europese instantie voor de veiligheid van het luchtvervoer en een geïntegreerd luchtverkeersleidingssysteem, en tevens te zorgen voor hoogwaardige infrastructuren aan de grond die aan de toekomstige vereisten voldoen.

4.6. Daarnaast dient speciale aandacht te worden geschonken aan activiteiten op het gebied van milieu-beleid, vooral m.b.t. luchthavens en omringende gebieden, door technologieën te ontwikkelen die zowel de luchtvervuiling als de geluidsoverlast kunnen verminderen.

4.7. De middelen die thans in de specifieke programma's voor O&O beschikbaar zijn, moeten worden opgevoerd, hetgeen met name in het vijfde kaderprogramma van de EU zijn beslag moet krijgen. Bovendien speelt de overdracht van technologie van de militaire naar de civiele sector en vice versa, door het steunen van onderzoek naar duale producten, een doorslaggevende rol. Verder is het van belang dat gemeenschappelijke onderzoeksprogramma's worden gelanceerd die op Europees niveau worden gecoördineerd; hiervoor moet onder meer gebruik worden gemaakt van de middelen uit de nationale programma's van de lid-staten, en moeten nieuwe communautaire instrumenten worden ontwikkeld.

4.8. Ter ondersteuning van nieuwe Europese ondernemingen die onlangs uit herstructureringen zijn voortgekomen, zou de Europese Unie moeten overwegen gemeenschappelijke programma's te financieren, bijvoorbeeld t.b.v. een geïntegreerd controle- en beheersysteem (multidisciplinair, zee-lucht-aarde-ruimte) voor de veiligheid in heel Europa; een systeem voor het militaire/civiele luchtvervoer (FLA); een systeem voor satellietnavigatie.

4.9. Kijkt het ESC ten slotte naar de drie sectoren (defensie, ruimte en luchtvaart) als één geheel, dan is het van mening dat de EU, wil zij gelijke tred kunnen houden met het Amerikaanse industriebeleid in sectoren die aanzienlijke institutionele en financiële steun vereisen, instrumenten in het leven moet roepen voor de financiering van projecten en voor het moduleren van de overheidsuitgaven in Europa. Dat vraagt om een verdieping van het Europese politieke integratieproces.

4.10. Er dient in ieder geval voor te worden gezorgd dat de markten voor overheidsopdrachten nog doeltreffender worden geliberaliseerd, zodat de Europese lucht- en ruimtevaartindustrie van nieuwe afzetmogelijkheden kan profiteren.

4.11. Het ESC is verheugd over de raadpleging door de Commissie inzake het nieuwe document over de defensie-industrie⁽¹⁾ en wenst tevens te worden geraadpleegd over de follow-up van de initiatieven ter ondersteuning van de lucht- en ruimtevaartindustrie.

(1) Mededeling van de Commissie aan de Raad, aan het Europees Parlement, aan het Economisch en Sociaal Comité en aan het Comité van de Regio's: „Tenuitvoerlegging van de strategie van de Unie inzake de defensie-industrie” (COM(97) 583 def.).

Brussel, 28 januari 1998.

*De voorzitter
van het Economisch en Sociaal Comité*

T. JENKINS