



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 13.10.2003
COM(2003) 600 definitief

**MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN DE RAAD, HET EUROPEES
PARLEMENT, HET EUROPEES ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ EN HET
COMITÉ VAN DE REGIO'S**

**Een samenhangend kader voor de lucht- en ruimtevaartindustrie - een antwoord op het
STAR 21-verslag**

**MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN DE RAAD, HET EUROPEES
PARLEMENT, HET EUROPEES ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ EN HET
COMITÉ VAN DE REGIO'S**

**Een samenhangend kader voor de lucht- en ruimtevaartindustrie - een antwoord op het
STAR 21-verslag**

1. INLEIDING

In de afgelopen jaren heeft de Europese Unie zich duidelijke doelen gesteld om de veiligheid en de welvaart van de burgers te verbeteren. De Europese Raad van Keulen erkende dat Europa inspanningen moest blijven leveren om een concurrerende en dynamische industriële en technologische defensiebasis tot stand te brengen als het op internationale crisissen wil kunnen reageren. Tijdens de Raad van Lissabon hebben de staatshoofden en regeringsleiders voor de Unie het strategische doel gesteld om binnen tien jaar de meest concurrerende en dynamische kenniseconomie ter wereld te worden. Dit doel werd bevestigd tijdens de Europese Raad van Barcelona, waar ertoe werd opgeroepen alle inspanningen op het gebied van O&O en innovatie in de Unie sterk op te voeren. Nog recenter heeft de Europese Raad van Thessaloniki besloten dat het tijd is om concrete stappen op defensiegebied te ondernemen.

Als civiel-militaire hightechsector met hoogopgeleide werknemers kan de Europese lucht- en ruimtevaartindustrie aanzienlijk bijdragen tot de verwezenlijking van deze economische en strategische doelen. Ze is van cruciaal belang om Europa's industriële en technologische capaciteit op het gebied van vervoer, communicatie, observatie, veiligheid en defensie in stand te houden. Een lucht- en ruimtevaartindustrie die de concurrentie met de rest van de wereld kan aangaan, is onmisbaar om Europa's economische en politieke doelen te realiseren.

De uitdaging waarmee Europa nu wordt geconfronteerd, is het scheppen van een klimaat waarin de lucht- en ruimtevaartindustrie wordt aangemoedigd haar concurrentievermogen op peil te houden en te verbeteren, en op die manier bij te dragen tot de belangrijkste doelstellingen van Europa. Om het huidige politieke en regelgevende kader voor de lucht- en ruimtevaartindustrie in Europa opnieuw onder de loep te nemen, te wijzen op tekortkomingen en verbeteringen voor te stellen, is de Adviesgroep voor de lucht- en ruimtevaart opgericht. In het verslag (zie bijlage) "STAR 21: Strategische analyse van de lucht- en ruimtevaartindustrie van de 21e eeuw" maakt deze groep een analyse en doet zij aanbevelingen om tot een samenhangend markt- en beleidskader te komen.

Dit verslag, dat in juli 2002 is gepubliceerd, is uitgebreid besproken en heeft ertoe bijgedragen dat een reeks belangrijke initiatieven van de Commissie met betrekking tot de industrie in een ruimere context zijn geplaatst. Het heeft er eveneens toe geleid dat de industrie gerichter steun is gaan verlenen voor communautaire initiatieven op dit gebied.

In juni 2003 is de groep opnieuw samengekomen om de geboekte vooruitgang te bespreken. De groep bestudeerde relevante initiatieven die door de Commissie zijn genomen of al aan de Raad zijn voorgelegd en stelde tevreden vast dat de Commissie er nadrukkelijk op aandrong een sterkere impuls te geven aan de verwezenlijking van de gestelde doelen en in de andere communautaire instellingen een debat op gang te brengen over belangrijke politieke doelstellingen op dit gebied.

Het standpunt van de Commissie over de lucht- en ruimtevaartindustrie

In het voorbije decennium heeft de Commissie herhaaldelijk aangegeven de lucht- en ruimtevaartindustrie als een belangrijke industriële sector te beschouwen, die behoefte heeft aan ondersteunende beleidsmaatregelen om zijn mondiale concurrentievermogen te vergroten. In haar mededeling van 1997 "De Europese Lucht- en ruimtevaartindustrie: strijd om het behoud van een plaats op de wereldmarkt" (COM (1997)466), benadrukt de Commissie dat er dringend behoefte is aan consolidatie in de Europese lucht- en ruimtevaartsector; ondertussen is aanzienlijke vooruitgang geboekt op dit gebied. In haar mededeling "Het industriebeleid na de uitbreiding" (COM (2002)714) erkent de Commissie dat het concurrentievermogen van de Europese industriële sectoren moet worden beschermd, met name door het beleid af te stemmen op de specifieke situatie in deze sectoren. Zij noemde de lucht- en ruimtevaartindustrie als voorbeeld van een sector die wordt gekenmerkt door specifieke factoren en benadrukte dat de EU en de lidstaten zich ertoe moeten verbinden het concurrentievermogen van deze sector te verbeteren.

In het STAR 21-verslag is erop gewezen dat het concurrentievermogen van de lucht- en ruimtevaartindustrie alleen kan worden verbeterd als een efficiëntere defensiemarkt wordt ontwikkeld. De Commissie heeft in 1997 al gewezen op de moeilijkheden waarmee de Europese defensie-industrie wordt geconfronteerd en deed een oproep voor specifieke maatregelen ter versterking van het industriële concurrentievermogen en ter bescherming van de technologische basis ("Tenuitvoerlegging van de strategie van de Unie inzake de defensie-industrie" COM (1997)583). Rekening houdend met de belangrijke ontwikkelingen bij de tenuitvoerlegging van een Europees veiligheids- en defensiebeleid en de - vanuit rendabiliteitsoogpunt - groeiende behoefte aan bundeling van middelen voor onderzoek en ontwikkeling en inkopen, heeft de Commissie de nieuwe mededeling "Europese defensie – industriële en marktvoorwaarden" (COM (2003)113) goedgekeurd, waarin wordt beklemtoond dat het belangrijk is een echte Europese markt voor defensiematerieel tot stand te brengen.

Het tweede cruciale domein dat in het STAR 21-verslag aan de orde komt, is de ruimtevaart, die in de afgelopen jaren, onder druk van de slechte situatie op de telecommunicatiemarkt en de toenemende mondiale concurrentie, ernstige moeilijkheden heeft gekend. In 2001 heeft de Commissie in haar mededeling "Op weg naar een Europees ruimtevaartbeleid" (COM (2001)718) aangegeven dat er behoefte is aan nauwe samenwerking tussen het Europees Ruimtevaartagentschap (ESA) en de Europese Unie. Met de publicatie van het recente groenboek "Europees ruimtevaartbeleid" (COM (2003)17) hebben de Commissie en het ESA bovendien de aanzet gegeven tot een grootschalige raadplegingsprocedure, die ten doel heeft een debat tot stand te brengen over het gebruik van de ruimte ten behoeve van Europa op middellange en lange termijn. Dit zal later dit jaar uitmonden in de samenstelling van een witboek en een actieplan.

Terugkerende thema's in deze mededelingen waren zowel de nadelen die de Europese lucht- en ruimtevaartsector ondervond ten gevolge van de versnippering van het beleidskader als de behoefte aan samenhang van de beleidsmaatregelen voor de sector. In de afgelopen jaren hebben zich op industrieel en politiek niveau veelbelovende ontwikkelingen voorgedaan die, ondanks de slechte economische conjunctuur, de positie van de sector hebben versterkt en, indien dit wordt bevestigd, betere toekomstperspectieven bieden, met name voor de veiligheids- en defensiesector.

In deze mededeling wordt nagegaan hoe de Commissie heeft gereageerd op de analyses en aanbevelingen van het STAR 21-verslag en welke stappen moeten worden genomen om het

kader tot stand te brengen dat noodzakelijk is om het concurrentievermogen van de Europese lucht- en ruimtevaartindustrie op lange termijn veilig te stellen. Voorts heeft deze mededeling ten doel deze belangrijke problemen onder de aandacht van de andere communautaire instellingen te brengen.

2. LUCHT- EN RUIMTEVAART IN EUROPA

Met een jaarlijkse omzet van meer dan 20 miljard euro neemt de productie van grote burgerluchtvaartuigen het grootste deel van de omzet van de Europese lucht- en ruimtevaartindustrie voor zijn rekening. Deze cyclische markt hangt af van de aankoopplannen van luchtvaartmaatschappijen, die vooral in deze tijden van onzekere economische vooruitzichten en mondiale bezorgdheid om de veiligheid sterk fluctueren. De defensiemarkt is afhankelijk van de defensiebegroting en het aankoopbeleid van overheden, die worden beïnvloed door geopolitieke ontwikkelingen en de veranderende perceptie van bedreigingen. Aangezien de producten voor civiele luchtvaart en defensie veel gemeenschappelijke kenmerken vertonen, heeft de industrie er alle belang bij dat beide marktsegmenten zo voorspelbaar en stabiel mogelijk blijven. Op die manier kunnen de kennisbasis en de technische, menselijke en financiële middelen optimaal worden benut en kunnen periodieke fluctuaties in de vraag in een van beide segmenten gemakkelijker worden opgevangen.

De algemene ontwikkeling van de markt voor grote burgerluchtvaartuigen en het concurrentievermogen van Airbus spelen in de toekomstige ontwikkeling van de Europese lucht- en ruimtevaartindustrie een cruciale rol. De algemene economische achteruitgang, terroristische dreigingen, de Irak-crisis en SARS hebben een domper gezet op de vooruitzichten. Airbus heeft echter minder onder deze problemen geleden dan Boeing, zijn grootste internationale concurrent. Het bedrijf is erin geslaagd met zijn huidige productengamma ongeveer hetzelfde marktaandeel als Boeing te veroveren. Als de ontwikkeling en marktintroductie van de nieuwe A 380 superjumbo, die in 2006 in gebruik wordt genomen, succesvol verloopt, kan Airbus het zelfs nog beter gaan doen.

Op defensiegebied is het aantal nieuwe programma's in Europa en de rest van de wereld beperkt. Als de US Joint Strike Fighter volgens plan wordt voltooid, kan dit ene programma de vorm van de militaire luchtvaartindustrie voor de komende jaren bepalen en beperkt dit de mogelijkheden om nieuwe Europese producten voor dit marktsegment te ontwikkelen. Wat helikopters betreft, heeft de Europese lucht- en ruimtevaartindustrie een sterke positie op de wereldmarkt veroverd. Ook op het gebied van raketten en onbemande vliegtuigen dienen zich grote mogelijkheden aan.

De industrie heeft echter te lijden onder het gebrek aan een stabiel kader op Europees niveau. De aankoopprocedure voor de Airbus A400M, een vliegtuig voor militair vervoer, was ingewikkeld en omslachtig. De besluitvorming over de toekomstige munitie voor de Eurofighter Typhoon heeft tot soortgelijke problemen op het gebied van raketten geleid. Hiedoor neemt de druk op Europese bedrijven toe om zich naar de veel grotere defensiemarkt van de VS te richten en te streven naar allianties die hen toegang verschaffen tot nieuwe grote markten die een continue inkomstenstroom en aanvaardbare winsten voor de aandeelhouders opleveren.

In de ruimtevaartsector heeft zowel de markt voor satellieten als die voor lanceerinstallaties te lijden gehad onder de dalende vraag naar satellietcommunicatie. Voor de komende jaren wordt geen grote verbetering verwacht. De daling van het aantal bestellingen heeft geleid tot

een zware crisis in de Europese ruimtevaartindustrie, die traditiegetrouw sterker afhankelijk is van commerciële markten dan zijn concurrenten. Bovendien zal op de markt van lanceerinstallaties de nu al grote internationale concurrentie van de VS, Rusland, China en Japan nog verder toenemen nu de door de VS strijdkrachten ontwikkelde Delta 4- en Atlas 5-raketten kunnen worden gebruikt om lanceerdiensten op de commerciële markt aan te bieden.

Algemene gevolgen

Als de Europese lucht- en ruimtevaartindustrie op lange termijn concurrerend wil blijven, moet de Europese aanwezigheid in belangrijke marktsegmenten, zoals defensie en ruimtevaart, nog aanzienlijk worden versterkt. De positieve ervaringen met Airbus op het gebied van burgerluchtvaartuigen moeten de andere marktsegmenten tot voorbeeld strekken. Industriële herstructurering in combinatie met de ontwikkeling van gemeenschappelijke programma's terzake binnen een samenhangend politiek kader dat over Europese grenzen heen reikt, bepaalt in grote mate de toekomstige kansen op succes in alle segmenten van de lucht- en ruimtevaartindustrie.

3. HET STAR 21-INITIATIEF

Oprichting van de Adviesgroep voor de lucht- en ruimtevaart

De Europese adviesgroep voor de lucht- en ruimtevaart is in 2001 opgericht om het politieke en regelgevende kader voor de lucht- en ruimtevaart in Europa te analyseren, te wijzen op tekortkomingen en verbeteringen voor te stellen. De groep is samengesteld uit zeven bestuursvoorzitters van lucht- en ruimtevaartbedrijven, vijf leden van de Europese Commissie, de hoge vertegenwoordiger van de EU voor het gemeenschappelijk buitenlands en veiligheidsbeleid en twee leden van het Europees Parlement. De groep heeft zijn bevindingen in juli 2002 aan de voorzitter van de Commissie voorgelegd. In juni 2003 is de groep opnieuw bijeengekomen om de geboekte vooruitgang te bespreken.

Conclusies van het STAR 21-verslag

In het STAR 21-verslag wordt in de eerste plaats gesteld dat, ondanks de vooruitgang op een aantal gebieden, zoals het vervoersbeleid, het huidige politieke en regelgevende kader sterk moet worden verbeterd om de kloof tussen Europa's politieke en economische ambities en het vermogen om de vereiste resultaten te bereiken, te dichten. In het verslag wordt een aantal gebieden belicht waarop de Europese instellingen, de EU-lidstaten en de industrie zelf acties moeten ondernemen om Europa's positie als lucht- en ruimtevaartproducent van wereldklasse te handhaven.

Het STAR 21-verslag benadrukt ook dat er behoefte is aan algemene samenhang en integratie van diverse beleidsinstrumenten. Het dringt aan op een betere toegang tot de markten van derde landen en de juiste toepassing van handelsovereenkomsten, op een grotere mobiliteit van werknemers in de lucht- en ruimtevaartindustrie en op verdere coördinatie van O&O-inspanningen, met name op defensiegebied; verder spoort het de EU aan om een leidinggevende rol te spelen op alle gebieden van de regelgeving voor de civiele luchtvaart, een gemeenschappelijk Europees luchtruim tot stand te brengen en nauwer samen te werken met het Europees Ruimtevaartagentschap om initiatieven als Galileo en de Europese ruimtevaartstrategie te ondersteunen.

Het verslag komt tot de bevinding dat op veel van deze gebieden, bijvoorbeeld wat de coördinatie van onderzoek op het gebied van de civiele luchtvaart en de regelgeving voor de

civiele luchtvaart betreft, als tastbare vooruitgang is geboekt of nog zal worden geboekt wanneer de voorgestelde maatregelen ten uitvoer worden gelegd.

In het verslag is ook vastgesteld dat er dringend behoefte is aan veranderingen op defensiegebied, vooral met betrekking tot de extra kosten die voortvloeien uit de Europese versnippering van beleidsbeslissingen en het gebruik van middelen op een nationale basis. Er wordt op gewezen dat de huidige situatie een negatieve invloed heeft op het concurrentievermogen van de Europese lucht- en ruimtevaartindustrie en de tenuitvoerlegging van het Europees veiligheids- en defensiebeleid in gevaar brengt, terwijl erop wordt aangedrongen snel vooruitgang te boeken op dit gebied om te vermijden dat toekomstige beleidsopties met betrekking tot Europa's langetermijn-veiligheidsbehoeften worden afgesloten.

4. BELANGRIJKSTE PUNTEN VANUIT HET STANDPUNT VAN DE COMMISSIE

De Commissie dankt de Adviesgroep voor de lucht- en ruimtevaart voor het verrichte werk. Het verslag van de groep draagt in belangrijke mate bij tot de identificatie van de tekortkomingen van het huidige Europese kader voor lucht- en ruimtevaart en van de middelen om het mondiale concurrentievermogen van deze bedrijfstak te garanderen. De aanbevelingen van het STAR 21-verslag hebben betrekking op uiteenlopende problemen, het een nog belangrijker en dringender dan het andere, die duidelijk aangeven op welke gebieden maatregelen moeten worden genomen. De Commissie gaat volledig akkoord met de belangrijkste conclusie van het verslag, namelijk dat een op Europees niveau geconsolideerde lucht- en ruimtevaartindustrie behoefte heeft aan een samenhangend beleidskader met een Europese dimensie. De Commissie zal dan ook, binnen haar bevoegdheden, blijven bijdragen tot een dergelijk kader en, waar mogelijk, ijveren voor de verdere ontwikkeling ervan.

De inspanningen om de historische nationale versnippering van de lucht- en ruimtevaartindustrie tegen te gaan, hebben al aanzienlijke resultaten opgeleverd. Nochtans zijn deze inspanningen om een Europees kader tot stand te brengen aan civiele zijde verder gevorderd dan aan defensiezijde. Zoals aangegeven in het STAR 21-verslag zijn beide zijden van de bedrijfstak echter onderling afhankelijk en kunnen bedrijven alleen concurrentieel zijn als ze op beide gebieden actief zijn. Omdat een eengemaakte Europese markt voor defensiegerichte lucht- en ruimtevaartapparatuur en -onderzoek ontbreekt, bestaat het risico dat Europese bedrijven zich steeds meer naar de veel grotere VS-markt zullen richten omdat deze meer mogelijkheden biedt en hen in staat stelt te groeien en een breed gamma aan toepassingen aan te bieden.

De Commissie is ervan overtuigd dat maatregelen moeten worden genomen op het vlak van de voornaamste aanbevelingen van het STAR 21-verslag, namelijk defensie, ruimtevaart, onderzoek, markttoegang en Europese regelgeving voor de civiele luchtvaart, teneinde het concurrentievermogen van de Europese lucht- en ruimtevaartindustrie op lange termijn te garanderen en een samenhangend kader tot stand te brengen.

Defensie

Op defensiegebied is de ruimte voor en de behoefte aan vooruitgang het grootst. Vooruitgang is echter onmogelijk zolang een van de basisvoorwaarden voor een concurrerende Europese industrie niet is vervuld: een doeltreffende interne markt.

Er zijn tal van historische redenen waarom de defensie-industrie nog steeds overwegend nationaal gericht is:

- De klanten van deze bedrijfstak zijn uitsluitend regeringen. Zij alleen bepalen de vraag naar defensieproducten en de operationele vereisten en technische specificaties ervan. Voor de productie van of de handel in wapens is toestemming van de regering vereist.
- De vraag op lange termijn hangt af van de ontwikkeling en perceptie van bedreigingen; deze zijn immers van invloed op de beoordeling van de behoeften en de vaststelling van begrotingen. Regeringen hebben niet allemaal dezelfde behoeften, reageren niet allemaal hetzelfde op waargenomen bedreigingen en voeren hun beleid niet allemaal op dezelfde wijze uit.
- Waar voor je geld is niet het enige criterium waarmee rekening wordt gehouden in het aankoopbeleid - compensaties, zoals industriële samenwerkingsakkoorden, leveringsgaranties en strategische overwegingen kunnen eveneens een rol spelen.
- De band tussen de overheid en de lucht- en ruimtevaartbedrijven verschilt aanzienlijk van de ene lidstaat tot de andere, onder meer wat de mate van overheidseigendom, O&O-financiering, aankoopbeleid enz. betreft.
- Ten slotte verlangen defensiebelangen confidentialiteit betreffende gevoelige militaire informatie en leveringsgaranties die verder gaan dan bij een normale klant-leverancierverhouding.

Het verzet van de lidstaten tegen een gemeenschappelijke Europese aanpak, die de doeltreffendheid van de defensiesector zou vergroten, is in de loop der jaren uitgegroeid tot een ernstige handicap ten opzichte van sterke concurrenten, met name in de VS, waar de structuur en de omvang van de veiligheids- en defensiebegroting de bedrijven in deze sector meer mogelijkheden bieden om nieuwe producten te ontwikkelen en schaalvoordelen te bereiken.

Deze trage bundeling van middelen op Europees niveau staat in contrast met Europa's ambitie om een Europees veiligheids- en defensiebeleid tot stand te brengen. Gezien de financiële beperkte defensiebegroting in alle lidstaten hangt de tenuitvoerlegging van de doelstellingen van het Europees veiligheids- en defensiebeleid onder meer af van aanzienlijke verbeteringen bij de aankoop en productie van defensiemateriaal. In vergelijking met de VS geeft Europa veel minder uit aan defensie, terwijl de operationele capaciteit verder wordt beperkt door de versnippering van de markt.

Gezien de verbintenis van de lidstaten om het Europees veiligheids- en defensiebeleid tot stand te brengen en het transnationale karakter van de bedrijfstak, moeten de lidstaten snel veranderingen doorvoeren om een meer Europese benadering te ontwikkelen. Volgens de Commissie is aanzienlijke vooruitgang alleen mogelijk als een samenhangender markt voor defensie-uitrusting wordt ontwikkeld en als in het aankoopbeleid rekening wordt gehouden met specifieke defensie-overwegingen, zoals aangegeven in de mededeling van maart 2003.

De Commissie merkt trouwens op dat de toenemende steun voor een grotere Europese dimensie ook tot uiting kwam in de ontwerpgrondwet van de Europese Conventie, waarin de lidstaten ertoe worden opgeroepen "hun militaire vermogens geleidelijk te verbeteren" en waarin voorzien is in de oprichting van een "Europees Bureau voor bewapening, onderzoek

en militaire vermogens ..., dat de operationele behoeften bepaalt, maatregelen bevordert om in die behoeften te voorzien, bijdraagt tot de vaststelling en, in voorkomend geval, tot de uitvoering van alle nuttige maatregelen om de industriële en technologische basis van de defensiesector te versterken, deelneemt aan het bepalen van een Europees beleid inzake vermogens en bewapening, en de Raad van Ministers helpt de verbetering van de militaire vermogens te evalueren".

De Europese Raad van Thessaloniki heeft dit beleid verder uitgewerkt en zich uitgesproken voor de oprichting van een intergouvernementeel bureau in 2004.

Ruimtevaart

De behoefte aan een Europese benadering van de ruimtevaart is al lang geleden erkend en heeft in 1975 geleid tot de oprichting van de Europese ruimtevaartorganisatie (ESA). Sommige staten hebben grote delen van hun civiele ruimtevaartprogramma's in de ESA ondergebracht. Dankzij deze programma's en nationale inspanningen is Europa erin geslaagd een belangrijke capaciteit op het gebied van de ruimtevaart en een industriële capaciteit van wereldklasse op het gebied van lanceerinstallaties en satellieten op te bouwen.

In Europa worden defensieprogramma's op het gebied van de ruimtevaart in het algemeen echter nationaal of bilateraal uitgevoerd, wat ondanks de beperkte begrotingen (slechts 7 procent van het totaal voor de VS) tot enkele grote successen heeft geleid. Er zijn besprekingen gevoerd om meer steun te verkrijgen voor Europese samenwerkingsprojecten, maar deze hebben tot nu toe weinig resultaten opgeleverd. De toekomst van dergelijke projecten blijft dan ook onzeker. Gevolg hiervan is dat er, anders dan bij de civiele programma's, op Europees of multinationaal niveau nog geen structuur bestaat om veiligheids- en defensieprogramma's op het gebied van de ruimtevaart uit te voeren.

De scherpe en aanhoudende daling van de commerciële markt (vooral op telecommunicatiegebied) brengt Europa's ruimtevaartcapaciteit in gevaar. Toen de commerciële markt nog in volle expansie verkeerde, kon de Europese industrie voldoende kritische massa bereiken om met succes de concurrentie aan te gaan met bedrijven uit de VS, hoewel deze profijt konden trekken van een veel grotere, afgeschermd en institutionele markt. In de VS wordt de aankoop van buitenlandse lanceerdiensten en -voertuigen nog steeds bemoeilijkt door de wetgeving en het ruimtevaartbeleid.

Als Europa zijn ruimtevaartindustrie en de daarmee gepaard gaande handelingsvrijheid wil behouden, moet het een geconsolideerde industriële en institutionele benadering ontwikkelen om de ruimtevaartactiviteiten verder te integreren. In dit opzicht is een belangrijke taak weggelegd voor het Galileo-project. Om de ontwikkelingsfase (2002-2005) succesvol af te ronden, is een structuur in het leven geroepen die eenheid in het beheer van het programma waarborgt (de Gemeenschappelijke onderneming Galileo). Het Galileo-project is baanbrekend omdat het het eerste grote publiek-private partnerschap op EU-niveau en het eerste commerciële project voor mondiale satellietnavigatie is en in de eerste plaats tegemoet wil komen aan de behoeften van civiele gebruikers. De ESA neemt de technische verantwoordelijkheid voor de installatie van de ruimtevaartinfrastructuur op zich. Door op basis van concessies te werken, ontstaat er duidelijkheid in de juridische band tussen de overheidssector en een nieuw op te richten privé-bedrijf voor de exploitatie en het beheer van het Galileo-systeem.

Naast de uitvoering van het Galileo-programma en de voortgang van het initiatief voor wereldwijde monitoring van milieu en veiligheid (global monitoring for the environment and

security - GMES) moet nog aan drie andere belangrijke gebieden aandacht worden besteed: de relaties tussen de ESA en de EU, een betere coördinatie van de civiele en defensieprogramma's op Europees niveau en de doeltreffende toewijzing van middelen, wat eveneens van cruciaal belang is voor het concurrentievermogen.

Het eerder dit jaar op gang gebrachte overlegproces met belanghebbenden over het Groenboek over het Europese ruimtevaartbeleid heeft ertoe geleid dat aan deze aandachtspunten een centrale rol is toebedeeld in de reflectie over Europa's ruimtevaartbehoeften en ruimere beleidsdoelstellingen terzake.

Onderzoek

Alle belanghebbende zijn het erover eens dat het Europese ruimtevaartonderzoek beter moet worden gecoördineerd. In tal van uiteenzettingen, overeenkomsten en gezamenlijke verklaringen wordt deze coördinatie als het logische gevolg van een grotere industriële integratie beschouwd. De ervaring toont echter aan dat de erkenning van de behoefte aan meer coördinatie op zichzelf onvoldoende is om de nodige veranderingen teweeg te brengen in Europa's ingewikkelde systeem voor de aankoop van lucht- en ruimtevaarttechnologie. Om deze gemeenschappelijke doelstelling in de praktijk om te zetten moeten nieuwe mechanismen worden ontwikkeld.

In het STAR 21-verslag wordt erop aangedrongen de onderzoeksactiviteiten van de verschillende niveaus en betrokkenen (EU, nationaal en regionaal; institutioneel en industrieel) beter te coördineren. Wat het onderzoek in de sector civiele luchtvaart betreft, is recentelijk grote vooruitgang geboekt dankzij de werkzaamheden van de Advisory Council for Aeronautical Research in Europe (ACARE). In oktober 2002 heeft ACARE zijn eerste resultaten gepresenteerd in de vorm van een strategische agenda voor onderzoek, die erop gericht is de Europese onderzoeksactiviteiten beter te coördineren. Verder zullen ook maatregelen worden genomen om een Europese onderzoeksruimte voor deze sector tot stand te brengen.

Dezelfde problemen doen zich ook voor op defensiegebied. Ze moeten op een vergelijkbare manier worden opgelost, waarbij rekening moet worden gehouden met de rollen en bevoegdheden van de diverse betrokkenen. Dit is van bijzonder groot belang omdat de Europese bedrijven ernaar streven de concurrentie aan te gaan met hun tegenhangers in de VS, waar de uitgaven voor defensieonderzoek veel hoger liggen, terwijl de lidstaten de beste waar voor hun geld willen en een klimaat willen scheppen dat ertoe bijdraagt dat O&O-activiteiten in Europa blijven.

De Commissie juicht de beslissing van de Europese Raad van Thessaloniki dan ook toe om de desbetreffende Raadsinstanties op te dragen de nodige maatregelen te treffen om in de loop van 2004 een intergouvernementeel bureau op het gebied van de ontwikkeling van militaire capaciteit, onderzoek, aankopen en bewapening op te richten. Alle lidstaten kunnen participeren in dit bureau, dat onder gezag van de Raad zal staan.

Het bureau zal ten doel hebben de defensiecapaciteit op het gebied van crisisbeheersing te ontwikkelen, de Europese samenwerking op het punt van bewapening te bevorderen en uit te breiden, de Europese industriële en technologische basis op defensiegebied te versterken, een concurrerende Europese markt voor defensie-uitrusting tot stand te brengen en, zo nodig in samenhang met de onderzoeksactiviteiten in de Gemeenschap, onderzoek te bevorderen dat gericht is op een leidende positie op het gebied van strategische technologieën voor

toekomstige defensie- en beveiligingscapaciteit, om aldus het Europese industriële potentieel op dit gebied te versterken.

Europese regelgeving voor de civiele luchtvaart

Tegenwoordig zijn zowel de fabrikanten van civiele luchtvaartuigen als de luchtvaart werkzaam in een Europese of mondiale markt. De Europese wetgeving is echter nog steeds grotendeels georganiseerd op het niveau van de lidstaten en gebaseerd op coördinatie tussen nationale overheden. Deze achterhaalde aanpak heeft tot gevolg dat de industrie en haar klanten niet ten volle profijt kunnen trekken van de voordelen van de interne markt.

In het STAR 21-verslag is met name gewezen op de tekortkomingen van het systeem van Joint Aviation Authorities (JAA) en is erop aangedrongen het Europees Agentschap voor de Veiligheid van de Luchtvaart (European Aviation Safety Agency - EASA) snel op te richten. Ondertussen is al aanzienlijke vooruitgang geboekt: op basis van een voorstel van de Commissie is Verordening 1592/2002 van het Europees Parlement en de Raad, waarin de rechtsgrond voor EASA is vastgesteld, goedgekeurd en op 7 september 2002 van kracht geworden. De Commissie werkt nu aan een oplossing voor belangrijke organisatorische problemen om er zeker van te zijn dat EASA eind 2003 met zijn werkzaamheden kan beginnen. Tegelijkertijd worden besprekingen met de Amerikaanse luchtvaartdienst (Federal Aviation Administration - FAA) gevoerd om te garanderen dat de certificaten die door regelgevende instanties aan beide zijden van de Atlantische Oceaan worden verstrekt, wederzijds worden erkend.

De certificering van vliegtuigen is evenwel slechts één bouwsteen in een samenhangend kader voor de civiele luchtvaart in Europa. Ook op andere gebieden, zoals de veiligheid van de luchtvaart, moet vooruitgang worden geboekt. Gezien de dichtheid en onderlinge afhankelijkheid van het Europese luchtvaartnet, moeten veiligheidsproblemen op Europees niveau worden aangepakt.

De actieve deelname van de Europese Gemeenschap aan internationale organisaties als ICAO is van essentieel belang om te garanderen dat de Europese regelgeving is afgestemd op de mondiale behoeften. Het gebrek aan doeltreffende mechanismen om Europese normen te promoten gaat ten koste van het concurrentievermogen van de Europese lucht- en ruimtevaartindustrie. Deze betrokkenheid is onontbeerlijk voor programma's als Galileo en voor de ontwikkeling van technologieën voor luchtverkeersbeheer.

Om het gemeenschappelijke Europese luchtruim tot stand te brengen moeten verregaande technologische veranderingen worden doorgevoerd en investeringen in de modernisering en consolidering van de infrastructuur voor luchtverkeersbeheer en aanverwante diensten worden gedaan. De ontwikkeling van een doeltreffende civiel-militaire interface is van cruciaal belang om flexibeler gebruik te kunnen maken van het Europese luchtruim. Dergelijke ontwikkelingen kunnen ook de harmonisering van militaire vereisten vergemakkelijken.

Onder druk van milieuoverwegingen zien vliegtuigfabrikanten zich genoodzaakt veiliger en minder vervuulende vliegtuigen te ontwikkelen. De Europese Commissie en de lidstaten moeten hun rol bij de mondiale milieubesprekingen versterken. De lucht- en ruimtevaartindustrie moet ook trachten de bestaande technologieën te verbeteren om het juiste evenwicht te vinden tussen milieuoverwegingen en de verwachte toename van het luchtverkeer.

Het Hof van Justitie heeft onlangs gezegd dat de bestaande bilaterale overeenkomsten inzake luchtdiensten tussen individuele lidstaten niet verenigbaar zijn met de exclusieve bevoegdheid van de Gemeenschap op drie belangrijke gebieden: luchthavenslots, geautomatiseerde boekingssystemen en intracommunautaire tarieven en prijzen.

Rekening houdend met deze en andere argumenten voor een communautaire aanpak van de overeenkomsten inzake luchtdiensten, heeft de Raad op 5 juni 2003 overeenstemming bereikt over een pakket maatregelen waarmee de bevoegdheid voor de belangrijkste onderhandelingen over de luchtvaart wordt overgedragen aan de Commissie, die ook een mandaat heeft gekregen om onderhandelingen over een nieuwe transatlantische luchtvaartovereenkomst te openen.

Om wereldwijd de concurrentie te kunnen aangaan, is een consolidering van de Europese luchtvaartindustrie onontbeerlijk. Dit consolideringsproces wordt vergemakkelijkt door de nieuwe communautaire aanpak waarbij de internationale relaties voor alle lidstaten opnieuw worden vastgesteld. De verdere liberalisering van de mondiale luchtvaartmarkt zal ook nieuwe kansen scheppen voor de Europese luchtvaart. De grotere concurrentie zal de druk om de werkingskosten te verminderen doen toenemen, bijvoorbeeld door efficiëntere vliegtuigen te gebruiken.

De Commissie juicht deze ontwikkeling toe en zal zich blijven inzetten voor maatregelen die een samenhangend regelgevend kader garanderen. Dit verschaft immers een grote mate van veiligheid en bevordert het concurrentievermogen van de Europese industrie.

Markttoegang

De lucht- en ruimtevaartbedrijven opereren in een mondiale markt en hebben er alle belang bij dat de internationale handel en de toegang tot de markten eerlijk verloopt.

De handel in grote civiele luchtvaartuigen wordt geregeld door een systeem van bilaterale en multilaterale overeenkomsten. De verschillende vormen van overheidssteun, zoals steun voor onderzoek en ontwikkeling of terug te betalen steun bij de start van nieuwe programma's, zijn geregeld bij de bilaterale overeenkomst tussen de EU en de VS uit 1992 betreffende de handel in grote civiele luchtvaartuigen. Hoewel Europa zijn verplichtingen onder deze overeenkomst is nagekomen en dit ook in de toekomst zal blijven doen, is in de VS regelmatig meer overheidssteun verleend dan de overeenkomst toestaat. De Commissie heeft dit al aan de kaak gesteld tijdens het bilaterale overleg waarin de overeenkomst voorziet en zij zal de situatie ook in de toekomst van nabij blijven volgen om te garanderen dat de concurrentie op deze belangrijke markt open en eerlijk blijft.

Wat de *toegang tot de markten voor defensie-uitrusting* betreft, levert de huidige wetgeving van de VS twee specifieke problemen voor de Europese bedrijven op. Ten eerste is het bijzonder moeilijk om in de VS toegang te verkrijgen tot de markt voor defensie-uitrusting:

- De beperkingen die de VS stellen aan de aankoop van buitenlandse defensiemateriaal, bemoeilijken de toegang van Europese bedrijven tot deze markt. Ondanks verzet van het ministerie van defensie heeft het Congres onlangs voorgesteld deze beperkingen nog te verscherpen. Dit zou ingaan tegen de verbintenissen die de VS in het kader van de Overeenkomst van de Wereldhandelsorganisatie inzake overheidsopdrachten uit 1994 zijn aangegaan. Bovendien vormen de veiligheidsmaatregelen in de VS een aanzienlijke

administratieve belasting voor buitenlandse contractanten die aan VS-programma's willen deelnemen.

- Het beleid van de VS betreffende de samenwerking tussen VS-defensiebedrijven en buitenlandse bedrijven is bijzonder restrictief. Bovendien vormen de veiligheidseisen van de VS een juridische hinderpaal voor fusies en andere banden tussen bedrijven.

Deze beperkingen zijn in ruime mate verantwoordelijk voor het zeer grote handelsoverschot dat de VS ten opzichte van de EU voor defensiemateriaal hebben: 24% van het Europese defensiemateriaal is van VS-origine, terwijl slechts 0,5% van het VS-defensiemateriaal van Europese origine is.

Ten tweede kan de Amerikaanse overheid de uitvoer van Europees materiaal naar derde landen blokkeren als deze producten onderdelen bevatten die onder de VS-regelgeving vallen. Deze regelgeving is veel ruimer en strikter dan het Europese systeem.

Het actieplan van Thessaloniki tegen de verspreiding van massavernietigingswapens voorziet in een aantal acties om Europa's stelsel voor de controle op de uitvoer van civiel materiaal dat ook voor militaire doeleinden kan worden gebruikt, doeltreffender te maken. De snelle uitvoering van deze acties is van cruciaal belang om Europa's geloofwaardigheid in de VS te verbeteren. De Commissie heeft in het kader van de tenuitvoerlegging van het actieplan van Thessaloniki al voorstellen bij de Raad ingediend betreffende de controle op de uitvoer van producten voor civiel en militair gebruik.

In haar verslag van november 2002 heeft ook de "Commission on the Future of the United States Aerospace Industry" de negatieve gevolgen van dit beleid voor de Amerikaanse industrie benadrukt. De commissie drong erop aan de beperkingen ten aanzien van buitenlandse bedrijven die VS-bedrijven uit de defensiesector willen overnemen af te zwakken en is tot de conclusie gekomen dat "de regels voor overheidsaankopen moeten worden herzien om samenwerking met en, in sommige gevallen, aankopen bij niet in de VS gevestigde bedrijven aan te moedigen". In het verslag wordt er ook op aangedrongen de integratie van commerciële onderdelen in militaire producten toe te staan, "zelfs als deze onderdelen door bedrijven buiten de VS zijn geleverd of door buitenlanders zijn geproduceerd".

De commissie besteedde ook aandacht aan de problemen die de uitvoercontroles met zich meebrengen voor de industrie. Ze stelde dat "uitvoercontroles te weinig bescherming bieden en zeer ondoeltreffend zijn", en voegde eraan toe dat deze controles "de samenwerking met bedrijven in bevriende landen voor de ontwikkeling van nieuwe systemen ondermijnen" en een negatieve invloed hebben op "een van belangrijkste doelstellingen van de militaire planning in de afgelopen 30 jaar, namelijk de samenwerking met bevriende landen". Om het hoofd te bieden aan deze situatie stelde de commissie voor "samen te werken met onze bondgenoten om cruciale technologie te identificeren en oplossingen te vinden om deze te beschermen".

De transatlantische samenwerking op defensiegebied heeft een impuls gekregen door de industriële consolidering en de ontwikkeling van minder, maar technisch gesofisticeerdere en duurdere programma's; ze is ook het logische gevolg van de bundeling van defensiecapaciteiten.

De Commissie juicht de positieve signalen uit de VS toe en stimuleert alle transatlantische initiatieven die snelle veranderingen beogen, maar zij is van mening dat Europa veel meer

kans maakt om betere toegang tot de VS-markt voor defensie-uitrusting te verkrijgen en zijn systeem voor uitvoercontroles te verbeteren als het zelf een machtspositie verwerft door de nodige maatregelen te treffen om te zorgen voor een concurrerende en aantrekkelijke industriële basis in Europa, met een eigen deskundigheid op ontwerpgebied en succesvolle programma's.

5. VOLGENDE STAPPEN

Uit het STAR 21-verslag is gebleken dat de grootste vooruitgang geboekt is op de gebieden waarop een geïntegreerde Europese benadering is gevolgd. Een goed voorbeeld hiervan is de oprichting van EASA om de tekortkomingen van de bestaande intergouvernementele aanpak van de Joint Aviation Authorities weg te werken.

Hieruit blijkt hoe de EU een belangrijke rol kan spelen bij de totstandbrenging van een klimaat waarin de lucht- en ruimtevaartindustrie tot volle bloei kan komen, nu grensoverschrijdende integratie en de behoefte aan een mondiale markt de nationale context steeds meer aan belang doen verliezen.

Welke organisatorische en institutionele aanpak het meest geschikt is, hangt af van het concrete probleem. De Commissie beseft dit maar al te goed. Sommige problemen kunnen het best worden opgelost door communautaire beleidsmaatregelen te nemen, terwijl voor andere beter gebruik kan worden gemaakt van andere EU-structuren.

Op die basis zal de Commissie haar inspanningen ter verbetering van het politieke en regelgevende kader voor de lucht- en ruimtevaart in Europa voortzetten. De lidstaten blijven echter in belangrijke mate verantwoordelijk voor het verlenen van O&O-steun, terug te betalen oprichtingsteun en bijdragen aan ESA-programma's, en blijven door hun defensieaankopen ook de beste klanten van de lucht- en ruimtevaartindustrie. Zonder hun medewerking kan dan ook geen vooruitgang van betekenis worden geboekt.

Volgens de Commissie moet aan drie deelgebieden bijzondere aandacht worden besteed: defensie, ruimtevaart en onderzoek.

Defensie

De industriële consolidering van de lucht- en ruimtevaart voor defensiedoeleinden (waarvoor in de eerste plaats de bedrijven zelf verantwoordelijk zijn) is enorm toegenomen. Het grootste probleem waarmee deze sector nog steeds wordt geconfronteerd, is de versnippering van de vraag naar defensie-uitrusting. De programma's van de afzonderlijke lidstaten halen met grote moeite het productieniveau dat vereist is om economisch rendabel te zijn en collectieve programma's van meerdere lidstaten worden gehinderd door ingewikkelde regelingen voor werkverdeling, die alleen maar nog meer bureaucratie en hoge kosten opleveren.

De lidstaten moeten de harmonisering van militaire en andere veiligheidsgerelateerde eisen stimuleren, met name op het vlak van de planning en de aanschaf van defensiematerieel, teneinde de problemen die het gevolg zijn van het huidige, nationaal gerichte kader voor defensie te overwinnen. Dit ligt in het verlengde van de doelstelling van het Europees veiligheids- en defensiebeleid om de oprichting van een concurrerend industrieel en technologisch platform voor defensie te stimuleren. De concrete uitvoering van de in de recente mededeling van de Commissie "Europese defensie – industriële en marktvoorwaarden" vastgestelde acties is eveneens van start gegaan.

In deze mededeling wordt in de eerste plaats aandacht besteed aan de totstandbrenging van een markt voor defensiematerieel, d.w.z. aan passende regelgeving voor zowel interne als externe aspecten, passende voorschriften voor de kosteneffectieve aanschaf van goederen en diensten door de lidstaten en eventuele toekomstige Europese instanties, en economisch efficiënte exportcontroles. Bij de ontwikkeling van dit alles moeten ethische normen worden gehandhaafd en moet wederzijdse markttoegang worden bevorderd. Voorts wordt aandacht besteed aan de verbetering van de doeltreffendheid van onderzoek door samenwerking en coherentie bij defensiegerelateerd onderzoek op Europees niveau en benutting van civiel-militaire synergieën.

Daarenboven moet worden erkend dat de EU een passend kader biedt voor de uitbreiding en ontwikkeling van bepaalde maatregelen op het vlak van lucht- en ruimtevaart en defensie, waarover de ministers van Frankrijk, Duitsland, Italië, Spanje, Zweden en het Verenigd Koninkrijk overeenstemming hebben bereikt in een intentieverklaring en de daarbij ingestelde raamovereenkomst. De overeenkomsten inzake intellectuele-eigendomsrechten, gezamenlijke regels voor de uitvoer en bescherming van informatie zouden nog veel meer voordelen opleveren als ze betrekking hadden op de hele Europese Unie.

Diverse lidstaten hebben al gezamenlijke initiatieven voor aanschaf en onderzoek opgezet, zoals Occar (Organisme Conjoint de Coopération en matière d'Armement) en de WEOO (Western European Armament Organisation). Het initiatief van de Europese Raad van 19 en 20 juni 2003 om een bureau voor de ontwikkeling van militaire vermogens, onderzoek, aankopen en bewapening op te richten, past eveneens in dit kader.

De Commissie stemt in met de houding van de VS-commissie voor lucht- en ruimtevaart (US Aerospace Commission) met betrekking tot hinderpalen voor de handel in defensie-uitrusting. Ze verzoekt de VS om de nodige wijzigingen snel door te voeren omdat dit de samenwerking op het vlak van defensie zou stimuleren, de interoperabiliteit zou verbeteren en de capaciteitskloof zou helpen overbruggen.

Ruimtevaart

In aansluiting op de mededeling uit 2001 "Op weg naar een Europees ruimtevaartbeleid", waarin vooral aandacht werd besteed aan de samenwerking met het Europees Ruimtevaartagentschap, heeft de Commissie een groenboek over de ruimtevaart goedgekeurd om het debat over de te volgen weg aan te moedigen en later in 2003 een gedetailleerd witboek op te stellen.

Bij gebrek aan een overkoepelend Europees ruimtevaartbeleid en de daaruit voortvloeiende tekortkomingen op het vlak van de coördinatie van de ruimtevaartactiviteiten, ontstaat nu de vrees dat de EU-industrie, ondanks haar technologische uitmuntendheid, ten gevolge van de recente terugval op de markt voor commerciële ruimtevaart niet alleen marktaandeel zal moeten prijsgeven aan de VS en andere ruimtevaartmogendheden, maar zelfs haar verworven capaciteit niet zal kunnen behouden. Op lange termijn kan dit leiden tot een situatie waarin Europa geen doeltreffende keuzes meer kan maken in deze vitale sector.

Het economische belang van afgeleide activiteiten, zoals satellietdiensten voor vervoer, elektronische handel, wetenschappelijke snelwegen, telewerken, diensten op het gebied van cultuur en ontspanning, financiële diensten en natuurlijk communicatie-, beveiligings- en defensieactiviteiten reikt nu veel verder dan de oorspronkelijke structuurinvesteringen. Dergelijke diensten zorgen voor een aanvullende dimensie en zijn een belangrijk hulpmiddel geworden voor verscheidene industriële toepassingen.

De Commissie zal dan ook de nodige stappen ondernemen om een zo gunstig mogelijk klimaat voor de industriële scheppen, zodat deze haar capaciteit kan behouden en verder kan uitbouwen. Rekening houdend met het strategische belang van de ruimtevaartindustrie moet hiertoe een overkoepelend Europees beleidskader worden ontwikkeld waarbinnen de Europese ruimtevaartindustrie en de diverse nationale en intergouvernementele agentschappen terzake hun activiteiten kunnen optimaliseren.

De breed opgezette discussies tijdens de overlegprocedure over het groenboek over de ruimtevaart hebben hierbij een belangrijke rol gespeeld; de Commissie zal deze aandachtspunten verder uitwerken in het witboek dat later dit jaar zal worden gepresenteerd.

Onderzoek

In het voorbije decennium heeft de Unie een steeds grotere rol gespeeld in de financiering van onderzoek op het gebied van de civiele luchtvaart. Deze bedrijfstak heeft zijn onderzoeksstructuren aan dit nieuwe financieringsklimaat aangepast. Gezien de lange ontwikkelingscycli in deze sector is het belangrijk de stabiliteit van de financiering voor onderzoek op lange termijn te garanderen.

Naar analogie met ACARE's strategische agenda voor onderzoek in de sector van de civiele luchtvaart, zou Europa baat vinden bij een overkoepelend Europees plan voor O&O in de sector van de defensiegerichte luchtvaart. Hiertoe moet een systeem worden ontwikkeld dat degenen die verstand hebben van de strategische, technische en commerciële aspecten die de toekomst van de lucht- en ruimtevaart zullen bepalen, in contact brengt met degenen die over de capaciteiten beschikken of een belang hebben in deze sector (de bedrijven zelf, inclusief het MKB, onderzoeksinstellingen enz.), zodat de ingewikkelde problemen grondig kunnen worden bestudeerd.

Hun taak zou erin bestaan de prioriteiten en doelstellingen vanuit Europees oogpunt te bepalen teneinde alle Europese belanghebbenden die betrokken zijn bij de planning van defensiegerelateerde onderzoeksprogramma's te overtuigen om werk te maken van een systeem dat doeltreffender en gericht werkt en op de wereldmarkt beter kan concurreren. Omdat de prioriteiten van individuele lidstaten misschien moeten worden aangepast ten gevolge van het algemene plan, hangt het succes af van de beschikbaarheid van onafhankelijke middelen en de mate waarin de lidstaten zich willen engageren.

Om de huidige versnippering ongedaan te maken is er niet alleen behoefte aan een betere coördinatie van de activiteiten tussen de lidstaten, maar ook aan nieuwe institutionele structuren. In haar ontwerp-verdrag tot vaststelling van een grondwet voor Europa dringt de Europese Conventie aan op de oprichting van een "Europees Bureau voor bewapening, onderzoek en militaire vermogens dat de operationele behoeften bepaalt, maatregelen bevordert om in die behoeften te voorzien, bijdraagt tot de vaststelling en, in voorkomend geval, tot de uitvoering van alle nuttige maatregelen om de industriële en technologische basis van de defensiesector te versterken, deelneemt aan het bepalen van een Europees beleid inzake vermogens en bewapening, en de Raad van Ministers helpt de verbetering van de militaire vermogens te evalueren". De Commissie steunt dit voorstel omdat een dergelijk orgaan de versnippering van de markt zou helpen bestrijden en zou bijdragen tot de ontwikkeling van de uitrusting die Europa nodig heeft om in de toekomst aan zijn veiligheids- en defensiebehoeften te voldoen.

Zoals in de recente mededeling over defensie al is gezegd, is de Commissie voornemens voorbereidende activiteiten uit te voeren ter versterking van het Europese industriële

potentieel op het gebied van veiligheidsonderzoek. Deze activiteiten hebben ten doel de voorwaarden en mechanismen voor de verbetering van het klimaat voor het wetenschappelijk, technologisch en industrieel concurrentievermogen op dit gebied te onderzoeken. In nauwe samenwerking met de belanghebbenden terzake zal een langetermijnvisie worden ontwikkeld. De Commissie is van plan eind dit jaar een nieuwe mededeling over dit onderwerp te presenteren.

6. CONCLUSIE

In de mededelingen die in het verleden zijn gepresenteerd, zijn de voordelen van een sterke Europese lucht- en ruimtevaartindustrie ruimschoots aan bod gekomen. Deze sector biedt werk aan miljoenen mensen en haar omzet van 80 miljard euro levert een grote positieve bijdrage tot de Europese handelsbalans. De lucht- en ruimtevaartindustrie en de aanverwante technologieën spelen ook een belangrijke rol bij het behoud van Europa's strategische positie en capaciteit voor veiligheid en defensie en dragen in ruime mate bij tot het concurrentievermogen van alle sectoren van de economie, inclusief de opkomende bedrijven van de informatiemaatschappij.

Sinds de presentatie van het STAR 21-verslag is op veel gebieden tastbare vooruitgang geboekt: de EASA-verordening is goedgekeurd, het defensiedebat is opnieuw op gang gebracht, er heeft breed overleg over het ruimtevaartbeleid plaatsgevonden en de gemeenschappelijke onderneming Galileo is opgericht. Toch is de Commissie overeenkomstig haar strategie voor het industriebeleid en haar concurrentiebeleid ervan overtuigd dat het bestaande kader moet worden aangepast en verder moet worden ontwikkeld om de voordelen van Europa's lucht- en ruimtevaartcapaciteit ook voor toekomstige generaties veilig te stellen.

Om dit doel te bereiken, moeten voortdurend coördinatie-inspanningen worden geleverd, gericht op de gebieden waar het Europese kader voor lucht- en ruimtevaart onvoldoende is ontwikkeld of zwakheden vertoont. Dit betekent dat in de eerste plaats een doeltreffende Europese markt voor defensie-uitrusting moet worden ontwikkeld, succesvolle voorbereidende activiteiten op het vlak van veiligheidsonderzoek op gang moeten worden gebracht en de inspanningen op het gebied van defensieonderzoek moeten worden versterkt via een Europees plan voor O&O inzake defensiegerichte lucht- en ruimtevaart en de oprichting van een EU-bureau, en dat tevens de lange-termijnstabiliteit van onderzoeksprogramma's op het gebied van civiele luchtvaart moet worden behouden.

De goedkeuring van het witboek over de ruimtevaart en de snelle uitvoering van het actieplan dat ten doel heeft een Europees ruimtevaartbeleid tot stand te brengen door alle aspecten van deze sector te behandelen en de specifieke capaciteiten van alle betrokken instellingen volledig te exploiteren, de voltooiing van het gemeenschappelijk Europees luchtruim, inclusief luchtvaartovereenkomsten met derde landen, en het volledig operationeel maken van de EASA zijn eveneens van vitaal belang.

Gezien de omvang van deze uitdagingen moeten vastberaden acties worden ondernomen om de Europese bedrijven in staat te stellen hun concurrentievermogen op de mondiale lucht- en ruimtevaartmarkt te verbeteren. De Commissie beschouwt de aanbevelingen van het STAR 21-verslag dan ook als een belangrijke aanzet tot de nodige veranderingen en vraagt de lidstaten en de andere instellingen met aandrang om de dynamiek die van deze aanbevelingen uitgaat, te steunen en actief oplossingen te zoeken voor de belangrijkste problemen die in het verslag aan de orde zijn gesteld.

BIJLAGE

Strategische analyse van de lucht- en ruimtevaartindustrie van de 21e eeuw

STRATEGIC AEROSPACE REVIEW for the 21st century

(STAR 21)

Totstandbrenging van een samenhangend markt- en beleidskader voor een Europese bedrijfstak van essentieel belang

juli 2002

A. LEDEN

De Europese adviesgroep voor de lucht- en ruimtevaart werd in 2001 opgericht om de toereikendheid van het bestaande politieke en regelgevende kader voor de lucht- en ruimtevaart in Europa te onderzoeken, tekortkomingen aan te geven en voorstellen voor verdere verbetering te doen. De adviesgroep wordt voorgezeten door Erkki Liikanen, lid van de Europese Commissie en verantwoordelijk voor het ondernemingenbeleid, en bestaat uit zeven bestuursvoorzitters van lucht- en ruimtevaartbedrijven, vijf leden van de Europese Commissie, de hoge vertegenwoordiger van de EU voor het gemeenschappelijk buitenlands en veiligheidsbeleid en twee leden van het Europees Parlement.

In de afgelopen twaalf maanden hebben de leden van de adviesgroep deze kwestie onderzocht en de gebieden vastgesteld die bepalend zullen zijn voor het toekomstige concurrentievermogen van de sector en het vermogen ervan om op doeltreffende wijze bij te dragen tot het verwezenlijken van Europa's belangrijkste beleidsdoelstellingen. Hun conclusies zijn opgenomen in het bijgevoegde verslag getiteld "Strategische analyse van de lucht- en ruimtevaartindustrie voor de 21e eeuw (STAR 21)", dat de adviesgroep op 16 juli 2002 aan de voorzitter van de Europese Commissie, Romano Prodi, heeft voorgelegd.

Jean-Paul Béchat: bestuursvoorzitter & president-directeur SNECMA

Manfred Bischoff: mede-bestuursvoorzitter EADS

Philippe Busquin: lid van de Europese Commissie, verantwoordelijk voor onderzoek

Sir Richard Evans: bestuursvoorzitter BAE Systems

Jean-Luc Lagardère: mede-bestuursvoorzitter EADS

Pascal Lamy: lid van de Europese Commissie, verantwoordelijk voor handel

Erkki Liikanen: lid van de Europese Commissie, verantwoordelijk voor ondernemingen en de informatiemaatschappij

Alberto Lina: voormalig bestuursvoorzitter & president-directeur Finmeccanica (tot april 2002)

Loyola De Palacio: vice-voorzitter van de Europese Commissie, verantwoordelijk voor betrekkingen met het Europees Parlement, vervoer & energie

Chris Patten: lid van de Europese Commissie, verantwoordelijk voor buitenlandse betrekkingen

Denis Ranque: bestuursvoorzitter & president-directeur THALES

Sir Ralph Robins: bestuursvoorzitter Rolls-Royce

Javier Solana: hoge vertegenwoordiger van de EU voor het gemeenschappelijk buitenlands en veiligheidsbeleid

Carlos Westendorp y Cabeza: lid van het Europees Parlement, voorzitter van de Commissie voor industrie, buitenlandse handel, onderzoek en energie

Karl von Wogau: lid van het Europees Parlement

B. SAMENVATTING

Europa's behoeften

De afgelopen jaren hebben Europa's leiders verstrekkende doelstellingen voor de Europese Unie vastgesteld, die belangrijke gevolgen hebben voor de lucht- en ruimtevaartindustrie. Enerzijds gaat het om ambitieuze doelstellingen met betrekking tot Europa's concurrentievermogen en anderzijds om essentiële doelstellingen voor het buitenlands en veiligheidsbeleid van de EU.

In zijn verslag "Strategische analyse van de lucht- en ruimtevaartindustrie voor de 21e eeuw (STAR 21)" stelt de Europese adviesgroep voor de lucht- en ruimtevaart dat deze doelstellingen uitsluitend kunnen worden gerealiseerd wanneer de economische en industriële structuren in Europa in staat zijn aan de nieuwe vereisten te voldoen. Een bloeiende en concurrerende lucht- en ruimtevaartindustrie is essentieel voor het waarborgen van een veilig en welvarend Europa. Niet alleen levert deze bedrijfstak een bijdrage aan de duurzame ontwikkeling, maar tevens is zij de bakermat van belangrijke vaardigheden en technologieën en een belangrijke stuwende kracht achter innovatie. Zij zorgt voor de middelen om vanuit de ruimte diensten te verlenen en levert een essentiële bijdrage aan veiligheid en defensie en zodoende aan het behoud van Europa's vrijheid van handelen in het buitenlands beleid.

Kenmerken van de bedrijfstak

De Europese lucht- en ruimtevaartindustrie is wereldleider in verscheidene belangrijke marktsectoren en vertegenwoordigt een derde van de wereldlucht- en ruimtevaartindustrie wat omzet betreft, tegenover bijna de helft voor haar Amerikaanse tegenhanger.

Het welzijn van de lucht- en ruimtevaartindustrie steunt op twee pijlers: de civiele en de militaire. Deze vullen elkaar aan, maar zijn tevens van elkaar afhankelijk. Actief zijn op zowel de civiele als de militaire markt betekent dat het mogelijk is vaardigheden en technologieën te delen en te profiteren van schaalvoordelen en van een breed productenpakket. Beide markten zijn afhankelijk van de toepassing van spijttechnologieën om in te kunnen spelen op de verschillende behoeften van overheid en particulieren.

De sector is moeilijk toegankelijk voor nieuwe marktspelers, vooral op topniveau. Dit vloeit voort uit de onderlinge afhankelijkheid van de civiele en militaire sector, alsmede uit de sterk cyclische en kapitaalintensieve aard van de industrie. Dit betekent tevens dat wanneer technologie, vaardigheden en infrastructuur zijn verzwakt of verdwenen, deze zeer moeilijk weer op te bouwen zijn.

Wat de internationale concurrentie aangaat, hebben Amerikaanse bedrijven de grootste thuismarkt en profiteren zij van een zeer sterk bedrijfskader, dat is opgezet ter ondersteuning van een erkende beleidsdoelstelling, namelijk het behoud van de Amerikaanse suprematie op het gebied van de lucht- en ruimtevaart. De rechtstreekse banden tussen militaire en civiele toepassingen en de hoge investeringen in de nationale defensie ter financiering van onderzoek en innovatie leveren de Amerikaanse industrie duidelijke voordelen op, zoals gunstige spin-offs voor luchtvaarttoepassingen zonder militair oogmerk. Deze situatie vormt een constante uitdaging voor de Europese industrie en moet haar concurrentiepositie wel nadelig beïnvloeden.

Aangezien voor de meeste markten geldt dat Amerikaanse en Europese bedrijven overal ter wereld in de behoeften van hun klanten zullen blijven voorzien, dient de Europese lucht- en ruimtevaartindustrie over een sterke capaciteit te beschikken om voor een ruim assortiment van civiele en militaire producten competitief te blijven.

In Europa hebben de laatste jaren grote herstructureringen plaatsgevonden. Deze hebben geresulteerd in een op Europese schaal georganiseerde industrie, die voor haar sterke Amerikaanse tegenhanger zowel een concurrent als een partner is. Het beleidskader voor haar werkzaamheden is evenwel te versnipperd. Aangezien de lucht- en ruimtevaartindustrie zichzelf op Europees niveau heeft geherstructureerd, is het noodzakelijk dat alle factoren die bepalend zijn voor haar toekomstige concurrentievermogen en economische bijdrage, vanuit een Europees perspectief worden aangepakt.

Belangrijkste conclusies

Na onderzoek van de toestand vanuit een Europees perspectief worden in STAR 21 vier belangrijke conclusies vastgesteld:

1. de lucht- en ruimtevaart is essentieel voor het verwezenlijken van Europa's doelstellingen op het gebied van economische groei, veiligheid en kwaliteit van het leven; de bedrijfstak staat in direct verband met en ondervindt de invloed van het Europese beleid op allerlei gebied, zoals handel, vervoer, milieu en veiligheid en defensie;
2. een sterke, wereldwijd competitieve industriële basis is van groot belang om Europa de noodzakelijke keuzes en opties te verschaffen bij besluiten over de Europese aanwezigheid en invloed op het wereldtoneel;
3. de Europese lucht- en ruimtevaartindustrie moet een sterke concurrentiepositie behouden teneinde een volwaardige rol te kunnen spelen als industriële partner op de wereldmarkt voor lucht- en ruimtevaart;
4. Europa moet een vooraanstaande positie blijven bekleden op het gebied van sleuteltechnologieën, als het over een innovatieve en competitieve lucht- en ruimtevaartindustrie wil beschikken.

In het STAR-21-verslag wordt gesteld dat, hoewel op een aantal gebieden vooruitgang is geboekt, het huidige politieke en regelgevende kader onvoldoende is om de kloof te dichten tussen Europa's ambities en het vermogen om de vereiste resultaten te verschaffen.

Beleidsaanbevelingen

Een samenhangend langetermijnperspectief is onontbeerlijk voor planning en investeringen in de lucht- en ruimtevaartindustrie. In STAR 21 wordt een aantal gebieden vastgesteld waarop de Europese instellingen, de EU-lidstaten en de industrie zelf moeten handelen om Europa's positie als lucht- en ruimtevaartproducent van wereldklasse te handhaven en de capaciteit op het gebied van defensie, veiligheid en ruimtevaart te verschaffen die Europa in staat zal stellen essentiële politieke keuzes te maken en een effectieve partner voor bevriende staten en bondgenoten te zijn.

De belangrijkste aanbevelingen van STAR 21 betreffen wereldmarkten, de bedrijfsomgeving, een goed bestuur van de burgerluchtvaart, Europese veiligheid en defensie en capaciteit op het gebied van de ruimtevaart. Op veel van deze gebieden, bijvoorbeeld de coördinatie van onderzoek op het gebied van de civiele luchtvaart en de regulering van de burgerluchtvaart, is reeds grote vooruitgang geboekt of zal die nog worden geboekt door de tenuitvoerlegging van de reeds voorgestelde maatregelen. Op andere gebieden, bijvoorbeeld defensie, ruimtevaart en het niveau en de structuur van onderzoek en technologie in alle marktsegmenten die van essentieel belang zijn voor de ontwikkeling van de bedrijfstak, zijn tijdige besluiten nodig om te voorkomen dat het kiezen van bepaalde beleidsopties in de toekomst onmogelijk wordt.

Wat de toegang tot wereldmarkten betreft, moet Europa's doel erop gericht zijn gelijke concurrentievoorwaarden te waarborgen, waarvan concurrerende bedrijven zullen profiteren. Hiervoor is het nodig verdere marktopening te bewerkstelligen, met name door wijzigingen na te streven van 'Buy American'-praktijken alsmede convergentie van het beleid inzake uitvoercontroles. Tezeldertijd dient Europa de betrekkingen met derde landen te versterken en te ontwikkelen, onder meer door middel van internationale samenwerkingsprogramma's.

Wat de bedrijfsomgeving betreft, wordt in STAR 21 de sleutelrol van onderzoek voor het concurrentievermogen van de bedrijfstak benadrukt. Hoewel STAR 21 de oprichting van de Advisory Council for Aeronautics Research in Europe (ACARE) verwelkomt, vestigt het verslag ook de aandacht op de grote uitdaging die het bijeenbrengen van de geraamde 100 miljard euro uit particuliere en publieke bronnen vormt, die de komende twintig jaar nodig zijn voor het steunen van een gecoördineerde civiele onderzoeksstrategie. Op een verwant gebied wordt het belang van het effect van fiscale stimuleringsmaatregelen als stuwende kracht achter onderzoek erkend, een aspect dat nadere analyse verdient. Wat betreft menselijk potentieel, benadrukt STAR 21 de noodzaak van passende acties, met name van de kant van de lidstaten, om de beschikbaarheid van een hoog opgeleid en mobiel werknemersbestand te waarborgen.

Er is met name vooruitgang geboekt op het gebied van het goede bestuur van de burgerluchtvaart, maar in het verslag wordt wel de kanttekening gemaakt dat de relevante ontwikkelingen slechts dan volledig tot voordeel zullen strekken als de EU de taak van beleidsmaker en regelgever gaat vervullen. Dit vereist een grotere rol voor de communautaire instellingen, met inbegrip van het Europees Agentschap voor de Veiligheid van de Luchtvaart (EASA), alsmede de ontwikkeling en tenuitvoerlegging van een totaalplan voor de luchtverkeersleiding in Europa. Bovendien impliceert dit dat de Gemeenschap, net als de lidstaten, lid wordt van de Internationale organisatie voor de burgerluchtvaart (ICAO).

Op het gebied van veiligheid en defensie en aanverwant onderzoek is de behoefte aan meer inspanningen het dringendst om de toekomst van de Europese industrie veilig te stellen.

- Dergelijke inspanningen zijn nodig om te zorgen voor een zeer sterke Europese industriële en technologische basis, wat een noodzakelijke voorwaarde is voor het waarborgen van het algemene concurrentievermogen van de industrie in de toekomst. Maar dan dient op korte termijn een oplossing te worden gevonden voor de wanverhouding tussen Europa's doelstellingen en vereisten enerzijds en het beleidskader waarbinnen de lucht- en ruimtevaart wordt gevraagd bij te dragen aan het verschaffen van de noodzakelijke capaciteit anderzijds.
- Voor het treffen van de regelingen voor het verschaffen van de overeengekomen capaciteit zijn betrokkenheid, middelen en een samenhangende organisatie nodig. In het kader van het Europees veiligheids- en defensiebeleid is onlangs bemoedigende vooruitgang geboekt bij het formuleren en overeenkomen van de capaciteitsvereisten. Gezien het feit dat dit slechts een eerste stap is naar het voldoen aan de toekomstige vereisten van het nieuwe Europese veiligheidsbeleid, is vastlegging van voldoende financiële middelen voor de uitvoering van de plannen essentieel, evenals de invoering van de noodzakelijke regels en procedures om ervoor te zorgen dat zulke middelen doeltreffend worden besteed. Dit vereist tevens een meer gecoördineerde benadering van bewapening in Europa, die uiteindelijk moet leiden tot een Europees bewapeningsbeleid.
- Nog niet iedereen wil eraan dat belangrijke kwesties zoals defensieaankopen en aanverwant onderzoek – traditioneel zaken voor nationale besluitvorming – ook op Europees niveau moeten worden aangepakt. In toenemende mate wordt evenwel erkend dat besluiten over de hoogte van de uitgaven voor militair materieel, het opnieuw bepalen van prioriteiten binnen bestaande defensiebegrotingen en het gepaste antwoord op nieuwe bedreigingen in een Europese context moeten worden benaderd. Daarom zijn de inspanningen gericht op verbetering van de coördinatie van onderzoekprogramma's en op kosteneffectievere aankoopregelingen, voornamelijk door middel van intensievere samenwerking tussen bepaalde lidstaten, als een welkome ontwikkeling te kwalificeren. Een en ander wordt thans geformaliseerd in diverse overeenkomsten.

Onafhankelijk van het algemene ambitieniveau, dat noodzakelijkerwijs op het hoogste politieke niveau moet worden vastgesteld, zal het uitblijven van optimalisering van de uitgaven voor lucht- en ruimtevaart, met inbegrip van de belangrijkste onderdelen - onderzoek en defensie -, de toekomstige politieke opties voor Europa beperken. Afgezien van het totaalniveau van de middelen zijn volledig gecoördineerde investeringen in onderzoek en ontwikkeling en een doeltreffend aankoopbeleid van cruciaal belang om de nodige Europese capaciteit te verschaffen en te zorgen voor de bijdrage van een concurrerende lucht- en ruimtevaartindustrie.

Ondanks recentelijk geboekte successen is de vooruitgang onvoldoende. Om dit probleem te helpen oplossen moeten alle beschikbare middelen worden onderzocht, met inbegrip van actie, eventueel op communautair niveau, om de belemmeringen voor het concurrentievermogen van de Europese industrie weg te nemen. Rekening houdend met de bijzondere kenmerken van de defensie- en veiligheidssector, dient gebruik te worden gemaakt van de communautaire ervaring in situaties waarin bij producten en processen afkomstig van technologische ontwikkeling en innovatie in de praktijk geen onderscheid te maken valt tussen civiele en veiligheids- en defensietoepassingen.

Wat de ruimtevaart betreft, verwelkomt STAR 21 stappen om een geconsolideerd Europees ruimtevaartbeleid en een Europees ruimtevaartplan met voldoende middelen te ontwikkelen, overeenkomstig de gemeenschappelijke strategie van het Europees Ruimteagentschap (ESA) en de Europese Commissie (EC). Het satellietpositioneringssysteem Galileo moet evenwel volgens plan worden gebruikt voor ontwikkeling van nieuwe werkzaamheden, die mogelijkheden voor een vroegtijdige inschakeling van de particuliere sector bieden. De ontwikkeling van “Global Monitoring for Environment and Security (Wereldwijde monitoring voor milieu en veiligheid of *GMES*)” dient te worden voortgezet met steun van ESA- en EC-programma’s. Evenzeer van belang is de noodzaak van een vroegtijdige actie ter ondersteuning van de Europese lanceercapaciteit en van onderzoek naar toepassingen van ruimtevaarttechnologieën, in het bijzonder ten behoeve van communicatie en bewaking, met inbegrip van toepassingen die nodig zijn voor veiligheid en defensie.

Europa’s politieke leiders worden uitgenodigd om serieus te onderzoeken hoe ze zich kunnen committeren aan de verhoging van de middelen en aan een samenhangender Europees kader, wat nodig is om Europa’s bestaande en toekomstige politieke doelstellingen te verwezenlijken.

De Europese adviesgroep voor de lucht- en ruimtevaart hoopt op de grootst mogelijke respons op zijn analyse en aanbevelingen. De adviesgroep hoopt met name op reacties van de partijen die het beste in staat zijn om zijn aanbevelingen uit te voeren, namelijk de lidstaten en de communautaire instellingen. Op grond van deze reacties en andere relevante ontwikkelingen is de adviesgroep bereid om verdere bijdragen aan de discussie te leveren.

C. STRATEGISCHE ANALYSE VAN DE LUCHT- EN RUIMTEVAART-INDUSTRIE VOOR DE 21E EEUW

1. VERWEZENLIJING VAN EUROPA’S LANGETERMIJN-DOELSTELLINGEN

Europa gaat met veel ambitie de 21^{ste} eeuw in. Het streeft naar een betere kwaliteit van het leven en een hogere levensstandaard, die op hun beurt afhankelijk zijn van Europa’s concurrentiekracht. De Europese burgers zijn zich ervan bewust dat gebeurtenissen ver van hun eigen grenzen een grote invloed op hun leven kunnen hebben en ze wensen een grotere positieve invloed op het wereldgebeuren uit te oefenen, als gewaardeerde partners voor bevriende naties en bondgenoten.

Een bloeiende lucht- en ruimtevaartindustrie is essentieel om Europa in staat te stellen zijn politieke en economische ambities te verwezenlijken. Een solide Europese capaciteit op het gebied van de lucht- en ruimtevaart is onmisbaar geworden om concurrerend te blijven op de wereldmarkt voor allerlei civiele en militaire producten en om Europa’s vrijheid van handelen inzake het buitenlands beleid veilig te stellen. In de lucht- en ruimtevaartindustrie zelf heeft op Europees niveau een herstructurering plaatsgevonden, en daarom dienen de problemen die van invloed zijn op die industrie, ook vanuit een Europees perspectief te worden aangepakt.

In de afgelopen jaren hebben Europese leiders ambitieuze doelstellen vastgesteld die grote gevolgen hebben voor de lucht- en ruimtevaartindustrie. Het gaat hier om doelstellingen betreffende Europa’s economische concurrentievermogen en het buitenlands en veiligheidsbeleid van de EU.

1.1. Concurrentievermogen

De top van Lissabon in 2000 stelde zich als doel dat Europa de meest competitieve kenniseconomie van de wereld moest worden en dat in 2010 nieuwe concurrentieniveaus moesten zijn bereikt. De top van Barcelona in 2002 maakte de balans op van de vooruitgang bij de tenuitvoerlegging van de strategie van Lissabon en gaf daaraan een nieuwe impuls. De ontwikkeling van de Europese onderzoeksruimte na de Europese Raad van Lissabon vormt een bewijs van Europa's blijvende verbintenis om haar technologische capaciteit te versterken door gezamenlijk meer doeltreffend onderzoek uit te voeren. Dit werd in Barcelona nog eens bevestigd.

"De Unie heeft zichzelf voor het komende decennium een nieuw strategisch doel gesteld: de meest concurrerende en dynamische kenniseconomie van de wereld te worden die in staat is tot duurzame economische groei met meer en betere banen en een hechtere sociale samenhang."

Conclusie van de Europese Raad van Lissabon, 2000

"Teneinde de kloof tussen de EU en haar belangrijkste concurrenten te dichten, moeten alle inspanningen op het gebied van O&O en innovatie in de Unie aanzienlijk worden opgevoerd met bijzondere aandacht voor speerpunttechnologieën."

Conclusie van de Europese Raad van Barcelona, 2002

1.2. Veiligheid en defensie

Sedert het einde van de jaren tachtig is de geopolitieke situatie drastisch gewijzigd. Het einde van de Koude Oorlog, de invloed van regionale conflicten zoals in voormalig Joegoslavië en de opkomst van de wereldwijde terroristische dreiging die uitmondde in de oorlog in Afghanistan, zijn voorbeelden van nieuwe uitdagingen waaraan Europa het hoofd moet bieden.

Het doel om Europa's rol op een zich wijzigend wereldtoneel te versterken, kwam tot uitdrukking in het Verdrag van Maastricht van 1994, waarbij het gemeenschappelijk buitenlands en veiligheidsbeleid (GBVB) van de EU werd ingesteld. De structuur ervan werd verder verfijnd in het Verdrag van Amsterdam van 1997.

Tijdens de Europese Raad van Keulen in 1999 werd een Europees veiligheids- en defensiebeleid gelanceerd, waarvoor nadere plannen werden uitgewerkt tijdens de Raden van Helsinki, Feira, Nice en Laken. Vandaag de dag heeft de Europese Unie als geaccepteerde doelstelling om capaciteit op te bouwen voor humanitaire bijstand, reddingswerkzaamheden, burgerbescherming, politietaken, vredehandhavingsopdrachten en strijdkrattaken in verband hiermee. Het onmiddellijke doel is de oprichting van een permanente strijdkracht (tot 60 000 man), die in staat is het volledige spectrum van Petersbergtaken uit te voeren en die in 2003 wereldwijd binnen zestig dagen inzetbaar moet zijn.

De tenuitvoerlegging van dergelijke ambitieuze doelen zal afhangen van de beschikbaarheid van geschikte structuren en de toegang tot het benodigde materieel. Om Europa's politieke onafhankelijkheid te waarborgen, is een versterking van de industriële en technologische capaciteit nodig, met name op het gebied van de lucht- en ruimtevaart.

“De Unie moet in staat zijn met steun van geloofwaardige strijdkrachten zelfstandig op te treden, en zij moet de middelen hebben om te besluiten die strijdkrachten in te zetten en bereid zijn zulks te doen als reactie op internationale crisissen...”

“Wij erkennen voorts de noodzaak van voortdurende inspanningen met het oog op de versterking van de industriële en technologische defensiebasis, die wij competitief en dynamisch wensen.”

Conclusie van de Europese Raad van Keulen, 1999

1.3. Ambities en capaciteit op elkaar afstemmen

Deze ambities zijn slechts haalbaar als de Europese economische en industriële structuur in staat is de voor ons liggende uitdagingen aan te gaan. Het verwezenlijken van deze ambities betekent naar de toekomst kijken, anticiperen op ontwikkelingen en op korte termijn de juiste beleidsbeslissingen nemen, die Europa in staat zullen stellen te voldoen aan behoeften op middellange en lange termijn. Er blijft evenwel nog veel te doen vooraleer Europa's capaciteit in overeenstemming is met zijn politieke doelen.

De lucht- en ruimtevaartindustrie is als sector gewoon ver in de toekomst te kijken: de ontwikkeling van een nieuwe generatie vliegtuigen, van ontwerp tot constructie, kan een decennium of langer duren. Een ruimtevaartproject kan zelfs nog meer tijd vergen, terwijl onderzoek naar een nieuw composietmateriaal een generatie werk kan betekenen, voordat het gereed is voor praktische toepassing. Daarom is een langetermijnbeleidskader van essentieel belang om de lucht- en ruimtevaartindustrie in staat te stellen de capaciteit te verschaffen die nodig is om Europa's doelen te verwezenlijken. Dit geldt met name voor de militaire kant van de sector, waar overheden de enige klanten zijn.

Het welzijn van de bedrijfstak is afhankelijk van zowel de civiele als de militaire pijler. Deze vullen elkaar aan, maar zijn ook van elkaar afhankelijk. Actief zijn op zowel de civiele als de militaire markt, betekent de mogelijkheid om knowhow, vaardigheden en producten te delen en te profiteren van schaalvoordelen en van de baten van een breed productenpakket. Beide markten zijn afhankelijk van de toepassing van spitstechnologieën om te kunnen inspelen op de verschillende behoeften van particuliere en publieke klanten.

1.4. Het STAR 21-onderzoek

In de afgelopen twaalf maanden heeft de Europese adviesgroep voor de lucht- en ruimtevaart deze vraagstukken in detail onderzocht en de sleutelgebieden vastgesteld die bepalend zullen zijn voor de toekomst van de bedrijfstak. De adviesgroep verwelkomt de tot nu toe geboekte vooruitgang, maar concludeert dat het huidige politieke en regelgevende kader de grote discrepantie tussen Europa's ambities en haar capaciteit om de vereiste resultaten te leveren, niet kan wegnemen.

Op grond van een beoordeling van de strategische rol van de lucht- en ruimtevaartindustrie (hoofdstuk 2) en haar voornaamste kenmerken (hoofdstuk 3) worden in de “Strategische analyse van de lucht- en ruimtevaartindustrie voor de 21e eeuw (STAR 21)” vijf hoofdgebieden vastgesteld die bijzondere aandacht verdienen: concurreren op wereldmarkten (hoofdstuk 4), de bedrijfsomgeving voor de Europese lucht- en ruimtevaartindustrie (hoofdstuk 5), Europees goed bestuur van de burgerluchtvaart (hoofdstuk 6), dringende behoefte aan een Europese veiligheids- en defensiecapaciteit (hoofdstuk 7) en veiligstelling van Europa's rol in de ruimte (hoofdstuk 8).

Met STAR 21 wordt beoogd het inzicht in de problemen van de lucht- en ruimtevaartindustrie in Europa te vergroten en een actie in gang te zetten die ervoor zal zorgen dat deze bedrijfstak ten volle kan bijdragen aan het veiligstellen van Europa's economische en politieke toekomst. Sommige van de aanbevelingen in dit verslag vereisen snelle beleidsbeslissingen, terwijl andere meer voor de lange termijn zijn bedoeld. Waar het om gaat, is dat de noodzakelijke maatregelen worden genomen. Het controleren en regelmatig beoordelen van de geboekte vooruitgang op de in dit verslag onderzochte gebieden moeten helpen vaststellen welke actie verder nodig is.

2. STRATEGISCHE ROL VAN DE LUCHT- EN RUIMTEVAARTINDUSTRIE

De lucht- en ruimtevaartindustrie speelt een belangrijke strategische rol bij het waarborgen van een veilig en welvend Europa:

2.1. Een bron van welvaart

In 2000 waren 429 000 personen rechtstreeks, en indirect nog veel meer, in de Europese lucht- en ruimtevaartindustrie werkzaam, terwijl de omzet van de sector in totaal €72 300 miljoen bedroeg. Bijna 15 % van de omzet werd besteed aan onderzoek en ontwikkeling. De sector exporteerde meer dan de helft van zijn productie en leverde een positieve bijdrage aan de EU-handelsbalans van ongeveer €1 900 miljoen. De lucht- en ruimtevaartindustrie is afhankelijk van een lange toeleveringsketen, die veel kleine en middelgrote ondernemingen in alle vijftien landen van de EU omvat. Deze complexe industriële structuur maakt dat de lucht- en ruimtevaartindustrie een grote bijdrage levert aan de welvaart en de werkgelegenheid in de hele EU.

2.2. Behoud van wereldwijde concurrentie

Een sterke capaciteit van de Europese lucht- en ruimtevaartindustrie is onmisbaar geworden om op mondiale schaal voor een breed gamma van producten competitief te blijven. Het voorbeeld bij uitstek is Airbus: als dit bedrijf er niet zou zijn, zouden luchtvaartmaatschappijen geen keus hebben in het belangrijkste marktsegment van de civiele lucht- en ruimtevaartindustrie. De keuze van de leverancier is eveneens essentieel voor kosteneffectieve aankoopprogramma's van de overheid voor defensie en veiligheid.

2.3. Bakermat van belangrijke vaardigheden en technologieën

De lucht- en ruimtevaartindustrie integreert en bevordert de ontwikkeling van een scala van vaardigheden, processen en technologieën die van essentieel belang zijn voor het instandhouden van een op brede grondslag gestoelde en welvarende economie. Vliegtuigconstructeurs zijn afhankelijk van een netwerk van gespecialiseerde bedrijven van het tweede en derde echelon om in hun behoeften te voorzien. Deze bedrijven, die op veel verschillende niveaus in de industrie actief zijn, zijn de bakermat van de technologieën die van essentieel belang zijn voor Europa's toekomst.

2.4. Stuwende kracht achter innovatie

De lucht- en ruimtevaartindustrie is een stuwende kracht achter de innovatie in de economie als geheel. Zij stelt op allerlei gebieden extreem hoge eisen aan haar producten: veiligheid, betrouwbaarheid, gering gewicht, goede rendabiliteit, minimaal milieueffect, beter energieverbruik en hoge efficiëntie. De technologieën die voor lucht- en ruimtevaartproducten zijn ontwikkeld, genereren spin-off in veel verschillende sectoren.

2.5. Diensten vanuit de ruimte

De Europese industrie stond aan de wieg van de ontwikkeling van nieuwe diensten die sterk afhankelijk zijn van ruimte-installaties, zoals telecommunicatie, navigatie en aardobservatie. Vervoer, telecommunicatie, media en andere sectoren van de economie, ook overheidsinstanties, profiteren van deze capaciteit en stimuleren op hun beurt weer nieuwe innovatieve werkzaamheden.

2.6. Veiligheid en defensie

De lucht- en ruimtevaartindustrie levert een essentiële bijdrage aan alle nationale of supranationale veiligheids- en defensiesystemen. Haar producten, waaronder vliegtuigen, ruimtevaarttechnologieën, elektronica, technische systemen en subsystemen, zijn van grote betekenis voor de binnenlandse veiligheid en verschaffen de capaciteit voor het verwezenlijken van beleidsdoelen in aangrenzende en verder weg gelegen delen van de wereld. Een concurrerende lucht- en ruimtevaartsector is van essentieel belang voor elke staat of regio die de volledige soevereiniteit over zijn grondgebied wenst te behouden, politieke invloed over zijn grenzen heen wil uitoefenen en over het noodzakelijke scala van politieke keuzes en opties wil beschikken.

Vier grondbeginselen voor de Europese lucht- en ruimtevaartindustrie

- 2.6.1. De lucht- en ruimtevaart is van essentieel belang voor het verwezenlijken van Europa's doelstellingen op het vlak van economische groei, veiligheid en kwaliteit van het leven. De bedrijfstak is rechtstreeks verbonden met en staat onder invloed van allerlei Europese beleidstakken, zoals handel, vervoer, milieu en veiligheid en defensie.
- 2.6.2. Een sterke, wereldwijd competitieve industriële basis is van essentieel belang om Europa de noodzakelijke keuzes en opties te verschaffen bij besluiten over zijn aanwezigheid en invloed op het wereldtoneel.
- 2.6.3. De Europese lucht- en ruimtevaartindustrie moet een sterke concurrentiepositie behouden teneinde een volwaardige rol te kunnen spelen als industriële partner op de wereldmarkt voor lucht- en ruimtevaart.
- 2.6.4. Europa moet een vooraanstaande positie blijven bekleden op het gebied van sleuteltechnologieën, als het over een innovatieve en competitieve lucht- en ruimtevaartindustrie wil beschikken.

3. PROFIEL VAN DE LUCHT- EN RUIMTEVAARTINDUSTRIE

De Europese lucht- en ruimtevaartindustrie is een van de wereldleiders op het gebied van grote burgervliegtuigen, zakenvliegtuigen en helikopters, vliegtuigmotoren en defensie-elektronica. Zij vertegenwoordigt een derde van de wereldomzet in de lucht- en ruimtevaartindustrie, terwijl de Amerikaanse industrie bijna de helft voor haar rekening neemt.

De sector is moeilijk toegankelijk voor nieuwe marktspelers, vooral op topniveau. Wanneer technologie, vaardigheden en infrastructuur verzwakken of verdwijnen, zijn deze uiterst moeilijk weer op te bouwen. Naar verwachting zullen nieuwe marktspelers derhalve in de nabije toekomst geen belangrijke rol van betekenis spelen. Op de meeste markten zullen

Amerikaanse en Europese bedrijven in de behoeften van klanten blijven voorzien op een sterk door concurrentie gekenmerkte markt overal ter wereld.

De volgende sleutelfactoren geven de sector een geheel eigen karakter:

- nauwe banden tussen civiele en militaire activiteiten,
- cyclische aard van de bedrijfstak,
- hoge kapitaalintensiteit,
- consolidatie,
- privatisering,
- betrekkingen tussen de EU en de VS.

3.1. Banden tussen civiele en militaire activiteiten

Deze twee kanten van de industrie zijn nauw met elkaar verbonden. Voor belangrijke onderdelen zoals elektronica, motoren en materialen, en ook voor sleutelprocessen, worden vergelijkbare technologieën gebruikt. De synergie tussen civiele en militaire activiteiten levert belangrijke industriële voordelen op, omdat schaalvoordelen ontstaan door de absorptie van hoge vaste en eenmalige kosten. Terwijl de civiele lucht- en ruimtevaartsector altijd afhankelijk is geweest van voor militaire toepassingen ontwikkelde technologieën, worden militaire technologieën in toenemende mate afgeleid van de civiele kant, waar veel meer nieuwe producten worden geïntroduceerd. Het behoud van een levensvatbare lucht- en ruimtevaartindustrie om in de behoeften van civiele markten te voorzien, is nauw verbonden met het in stand houden van capaciteit op het gebied van veiligheid en defensie en omgekeerd.

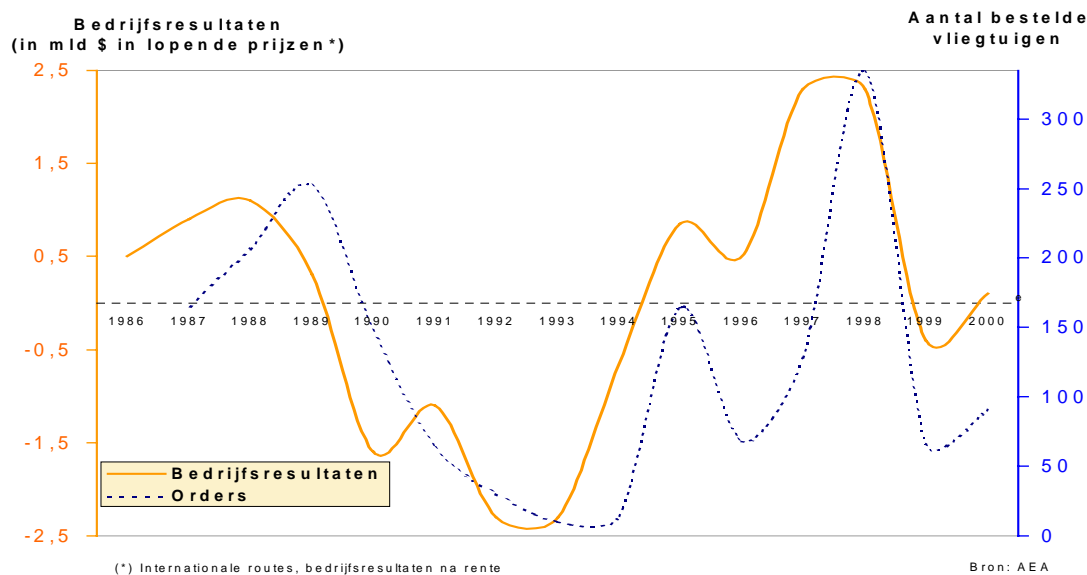
In Europa bestaat weinig inzicht in de banden tussen de civiele en militaire tak van de lucht- en ruimtevaartindustrie, vooral in vergelijking met de VS.

3.2. Cyclische aard van de bedrijfstak

De lucht- en ruimtevaartindustrie is een uiterst cyclische bedrijfstak, die voornamelijk afhankelijk is van de investeringsbeslissingen van de vliegtuigmaatschappijen en van de fluctuerende patronen van militaire programma's. De sterke onderlinge band tussen de civiele en de militaire sector in veel bedrijven betekent dat, naast de technologische synergieën, de verschillende cycli van civiele en militaire programma's de bedrijven in staat stellen hun productiemiddelen doeltreffender op elkaar af te stemmen.

De ontwikkeling en toenemende marktpenetratie van de Airbus-familie vormden een tegenwicht van onschatbare waarde tegen voor de dalende defensiebegrotingen in de jaren negentig. De crisis in het luchtvervoer na 11 september 2001 kan een vergelijkbare maar tegengestelde uitdaging vormen, waarbij militaire en veiligheidsvereisten de facto enig tegenwicht vormen tegen de afname van bestellingen van luchtvaartmaatschappijen.

Winstgevendheid en vliegtuigorders van Europese luchtvaartmaatschappijen



3.3. Een kapitaalintensieve bedrijfstak

De lucht- en ruimtevaartindustrie is een zeer kapitaalintensieve bedrijfstak, die voor de lange termijn investeert. Het niveau van de investeringen in onderzoek en technologie, productontwikkeling en kapitaalgoederen als percentage van de omzet van casco's, motoren, grond- en luchtmaterieel ligt hoger dan in veel andere industrieën. Tezelfdertijd zijn de winsten uit de aard der zaak slechts op lange termijn te verwachten en bovendien met een hoog risico omgeven, hetgeen de investeringsbereidheid van de financiële markten beperkt. Het resultaat is dat overheidssteun, met inbegrip van financiering van onderzoek en ontwikkeling, terugbetaalbare leningen en risicodelende partnerschappen, wereldwijd een essentieel kenmerk van de bedrijfstak is geworden.

3.4. Consolidatie in de Europese industrie

De consolidatie in de lucht- en ruimtevaartindustrie schrijdt voort. Het concentratieproces dat in de VS begon en waarbij Boeing bijvoorbeeld als enige Amerikaanse constructeur van grote burgervliegtuigen is overgebleven, heeft zich sindsdien uitgebreid naar Europa. Dit beantwoordt aan de oproep van Franse, Duitse en Britse leiders in december 1997 tot grote industriële consolidatie. Bedrijven hebben de noodzaak ingezien om hun productiemiddelen in nieuwe eenheden onder te brengen teneinde de uitdagingen van de wereldwijde concurrentie het hoofd te bieden en te kunnen meedingen naar bestellingen voor transnationale civiele en militaire projecten, die in toenemende mate op pan-Europese basis worden ondernomen.

Dit proces heeft geresulteerd in een belangrijke industriële herstructurering over de Europese grenzen heen. Ontwikkeling en productie van lijnvliegtuigen, militaire vliegtuigen, helikopters, raketten, satellieten en vliegtuigmotoren zijn thans in handen van grote ondernemingen die op Europees niveau werkzaam zijn, zoals Airbus, Astrium en MBDA.

3.5. Privatisering

In verschillende landen zijn de betrekkingen tussen de overheid en de lucht- en ruimtevaartbedrijven grondig gewijzigd. Voormalige staatsbedrijven zijn nu deels of geheel geprivatiseerd, genoteerd op de beurs en moeten winsten creëren voor hun particuliere aandeelhouders. Vanzelfsprekend kunnen deze bedrijven niet alleen op hun beperkte thuismarkt bestaan en daarom hebben ze in toenemende mate langetermijnstrategieën ontwikkeld, die het beste gebruik van hun middelen waarborgen en de toegang tot de wereldmarkt moeten garanderen. Dit zal er in veel gevallen toe leiden dat Europese bedrijven hun niet-Europese banden versterken door middel van overnames, fusies en buitenlandse investeringen, een ontwikkeling die er op haar beurt toe kan leiden dat Europese capaciteit in sommige sectoren verdwijnt en die zelfs de veiligstelling van Europese leveranties in gevaar kan brengen. Zulke stappen kunnen sterk worden beïnvloed door toegang tot aantrekkelijker financiering of fiscale regelingen.

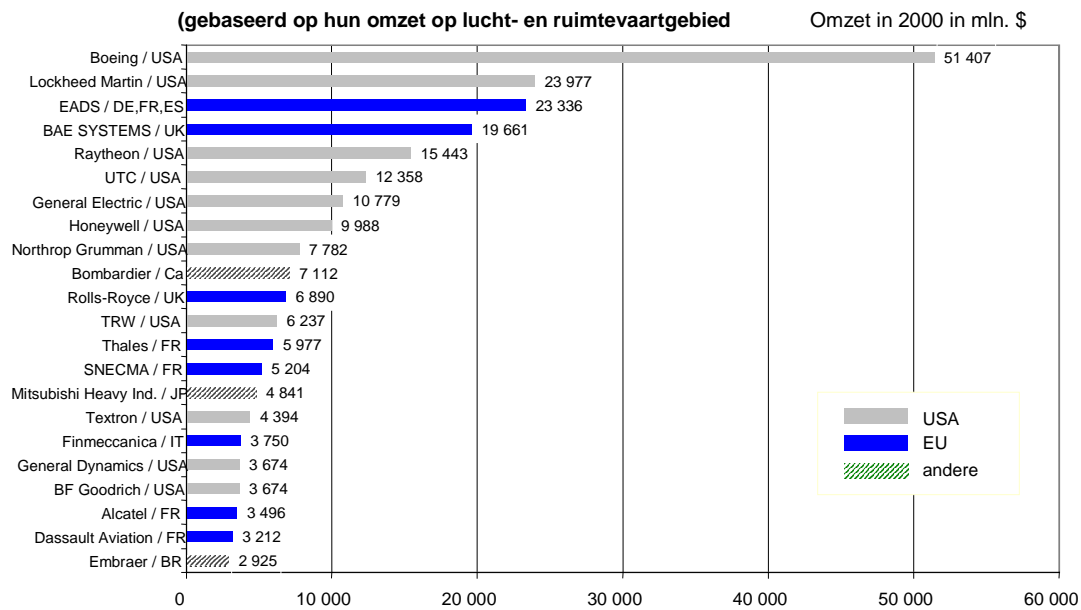
De verplaatsbaarheid van onderzoek- en industriële projecten wegens uiteenlopende internationale steunregelingen vormt voor de Europese beleidsmakers een grote uitdaging. Ondernemingen zoals BAE Systems, Rolls-Royce, SNECMA en THALES zijn voorbeelden van Europese bedrijven die belangrijke activiteiten ontplooiën in andere delen van de wereld.

3.6. Betrekkingen tussen de EU en de VS

De Amerikaanse lucht- en ruimtevaartbedrijven nemen ongeveer de helft van de mondiale omzet van de sector voor hun rekening. De afzet van de Europese industrie vertegenwoordigt iets meer dan twee derde van die van de Amerikaanse producenten. De leidende positie van de Amerikaanse industrie in de wereld is met name duidelijk op het niveau van de hoofdcontractant.

Deze industriële structuur weerspiegelt de voordelen van de Amerikaanse lucht- en ruimtevaartomgeving. Amerikaanse bedrijven hebben de grootste thuismarkt ter wereld en profiteren ook van een sterk bedrijfskader, dat is opgezet ter ondersteuning van een erkende beleidsdoelstelling, namelijk het behoud van de Amerikaanse suprematie op het gebied van de lucht- en ruimtevaart.

BELANGRIJKSTE LUCHT- EN RUIMTEVAARTBEDRIJVEN



Europa's beleidsdoelstellingen verschillen duidelijk van die van de VS. Dit vertaalt zich in het zeer sterk afwijkende niveau van overheidsaankopen bij de lucht- en ruimtevaartindustrie. Zo kochten het Amerikaanse ministerie van Defensie en overheidsagentschappen in 2000 voor \$ 60 300 miljoen aan goederen en diensten van Amerikaanse producenten, terwijl de vijftien EU-regeringen \$ 15 900 miljoen uitgaven voor Europese contracten.

Een ander gunstig aspect van het Amerikaanse beleid is de spin-off van onderzoek en ontwikkeling op militair gebied voor civiele vliegtuigprogramma's en in sommige gevallen de rechtstreekse afleiding van burgervliegtuigen van militaire projecten.

Spin-off van militaire programma's voor civiele toepassingen in de VS

Voorbeelden van de rechtstreekse overdracht van het ontwerp voor militaire vliegtuigen naar civiele projecten zijn de B 707 en B 747, waarbij de ontwerpteam die aan het KC-135 tankvliegtuig en aan de offerte voor het C-5A militaire transportvliegtuig hadden gewerkt, overstapten naar de ontwikkeling van burgervliegtuigen. Een ander voorbeeld is het burgervrachtvliegtuig MD-17, dat werd afgeleid van de C-17. Ontwerphulpmiddelen die Boeing gebruikte bij de opstelling van haar offerte voor het Joint Strike Fighter-contract, waren volgens de president-directeur van het bedrijf ook bedoeld voor civiele programma's. In de sector van de vliegtuigmotoren kan de door de Amerikaanse overheid verleende steun voor de ontwikkeling van turbinetechnologie die zowel op civiele als op militaire motoren toepasbaar is, heel goed leiden tot hogere verkopen op de civiele dan op de militaire markt.

Europese bedrijven kunnen zich niet veroorloven om het enorme potentieel dat de Amerikaanse markt biedt te verwaarlozen. Ze moeten hun eigen toekomstige investeringen heroverwegen. Ondanks intensieve transatlantische concurrentie, vooral tussen Airbus en Boeing, is er evenwel ook sprake van een hoge mate van transatlantische samenwerking. Dit geldt met name voor burgerluchtvaartproducten. Onderaanneming en aankoop, productie, joint ventures en fusies waarbij bedrijven aan beider zijde van de Atlantische Oceaan betrokken zijn, zijn natuurlijke ontwikkelingen in een bedrijfstak die wereldmarkten bedient.

Naar verwachting zullen dergelijke banden in de toekomst een nog grotere rol gaan spelen en dit is een positieve ontwikkeling.

De transatlantische betrekkingen

- Airbus koopt een grote hoeveelheid materieel in de VS, waaronder motoren (GE en P&W) en systemen. Het resultaat hiervan is dat 40% van een nieuwe Airbus in de VS kan zijn gemaakt. De ontwikkeling van de A 380 zou in de VS 60 000 banen kunnen scheppen.
- Europese bedrijven ontwikkelen en produceren grote onderdelen en subsystemen voor Boeing-vliegtuigen.
- Europese producenten van motoren, zoals Rolls-Royce, SNECMA, MTU en FiatAvio zijn betrokken bij motorontwikkelingsprogramma's in zowel de EU als de VS, zelfs voor concurrerende producten.
- CFMI, een dochteronderneming die voor gelijke delen (50/50) in handen is van SNECMA en GE, produceert een zeer succesvolle reeks vliegtuigmotoren.
- THALES en Raytheon richtten in 2001 een in de VS gevestigde gezamenlijke onderneming (TRS) op, waarvan elk voor 50% eigenaar is.
- De omzet van BAE Systems in de VS bedraagt in totaal vier miljard dollar. Het bedrijf zal ook een aandeel van 8% hebben in het Joint Strike Fighter (JSF)-programma en de ontwikkeling daarvan.
- Rolls-Royce heeft belangrijke activiteiten in de VS en zal ook worden betrokken bij de ontwikkeling van de JSF.

4. CONCURREREN OP WERELDMARKTEN

Billijke voorwaarden in de internationale handel en bij de toegang tot markten zijn essentiële vereisten voor het waarborgen van een op concurrentievermogen gebaseerde groei van de lucht- en ruimtevaartsector.

4.1. Billijke voorwaarden in de internationale handel: gelijke concurrentievoorwaarden

Bij haar activiteiten op de wereldmarkt ondervindt de Europese lucht- en ruimtevaartindustrie sterke concurrentie van in andere delen van de wereld gevestigde bedrijven, voornamelijk van die in de VS. Gezien het profiel van de bedrijfstak hebben overheden altijd een belangrijke rol in deze sector gespeeld. Overheidssteun kan verschillende vormen aannemen, zoals bescherming van thuismarkten, exportsubsidies, fiscale maatregelen of directe/indirecte financiering. Tegen deze achtergrond zijn billijke internationale steunmaatregelen en regelgeving van cruciaal belang voor het waarborgen van gelijke concurrentievoorwaarden.

In dit verband spelen internationale handelsovereenkomsten een belangrijke rol. Wat *vliegtuigen voor de burgerluchtvaart* betreft, zijn twee overeenkomsten van belang: de *GATT-overeenkomst van 1979 inzake de handel in burgerluchtvaartuigen* en de (bilaterale) *Overeenkomst tussen de EU en de VS van 1992 inzake de handel in grote*

burgerluchtvaartuigen. Laatstgenoemde overeenkomst regelt in detail de vormen en niveaus van overheidssteun aan beide zijden, biedt transparantie en verbindt de partijen tot het vermijden van handelsgeschillen.

Wederzijdse erkenning en naleving van internationale handelsverplichtingen, met inbegrip van de tenuitvoerlegging van WTO-uitspraken, zijn noodzakelijke voorwaarden voor een eerlijke concurrentie tussen lucht- en ruimtevaartbedrijven in verschillende delen van de wereld.

De toegang tot een markt kan in sterke mate worden bemoeilijkt door invoer- en uitvoerbelemmeringen voor buitenlandse bedrijven. Dit is met name een probleem als het om een grote beschermde markt gaat, zoals de Amerikaanse markt voor militair materieel. Europese producenten zien zich geconfronteerd met twee belangrijke problemen met betrekking tot het Amerikaanse beleid ter zake.

- 4.1.1. De toegang tot de Amerikaanse markt is moeilijk wegens beperkende maatregelen die zijn vastgelegd in veel afzonderlijke wetten zowel op federaal niveau als op dat van de deelstaten, zoals de Defense Federal Acquisition Regulations. In de praktijk komt een en ander neer op een 'Buy American'-beleid.

In 2001 keurde het Amerikaanse Congres wetgeving goed, waarin de aankoopkeuze van het ministerie van Defensie uitdrukkelijk werd beperkt tot commerciële Boeing-vliegtuigen (Section 8159 van de Defense Appropriation Bill – HR 3338). Als gevolg van deze wet is de aankoop van een tankvliegtuig van Airbus feitelijk uitgesloten, zelfs als dit bedrijf een concurrerend product aanbiedt.

In de nabije toekomst zullen alle ruimte-installaties van de Amerikaanse overheid moeten worden gelanceerd met behulp van materieel dat in de VS is geproduceerd, tenzij de president of zijn aangewezen vertegenwoordiger ontheffing van deze regel verleent.

- 4.1.2. De VS hebben strenge exportregels die de onbeperkte uitvoer van materieel door derde landen verbieden, wanneer dit materieel onderdelen bevat die vallen onder de Amerikaanse regelingen inzake producten voor militair of tweërlei gebruik. De Amerikaanse autoriteiten werken aan herziening van deze exportcontroleregelingen, maar tot dusverre gebeurt dat slechts op bilaterale basis met enkele landen, zoals Australië, Canada en het Verenigd Koninkrijk.

Aangezien de Europese industrie in toenemende mate een transnationaal karakter krijgt, is een versoepeling van de Amerikaanse exportcontroleregels nodig. Hiervoor is een dialoog nodig die zoveel mogelijk Europese landen samenbrengt. Deze transatlantische dialoog zou aanvankelijk moeten stelen op reeds begonnen bilaterale besprekingen op industrieel niveau met zes Europese landen (het Verenigd Koninkrijk, Frankrijk, Duitsland, Italië, Spanje en Zweden), die de in 2000 via een intentieverklaring voor samenwerking op defensiegebied tot stand gekomen kaderovereenkomst voor herstructurering van de Europese defensie-industrie hebben ondertekend.

- *De uitvoer van een Astrium APR3-satelliet naar China voor lancering door een Chinese draagraket in juli 2001 werd door de Amerikaanse autoriteiten verhinderd door de vertraagde afgifte van een exportvergunning, omdat de satelliet Amerikaanse onderdelen bevatte. Zes ontvangers op de satelliet waren bedoeld voor gebruik door een Chinese exploitant.*
- *Bij de uitvoer van in de VS gebouwde militaire vliegtuigen die moeten worden uitgerust met niet-Amerikaanse systemen voor elektronische oorlogvoering, moet het materieel worden geïnstalleerd door de Amerikaanse contractant, die tevens bepaalde belangrijke onderdelen moet leveren. De Amerikaanse luchtmacht moet inzage hebben in de functies van het totale systeem en de installatie goedkeuren.*
- *Dassault Aircraft kreeg geen vergunning voor het inbouwen van de AMRAAM-lucht doelraket op de Rafale bestemd voor verkoop aan Zuid-Korea, waardoor de offerte in de voortdurende concurrentiestrijd met de Amerikaanse concurrenten werd verzwakt.*

Hoewel de Europese en Amerikaanse industriefederaties hebben samengewerkt om sommige van deze kwesties op te lossen, is verdere vooruitgang alleen mogelijk als er sprake is van een duidelijke politieke wil en betrokkenheid van overheden. Waar handelsbelemmeringen bestaan, moeten deze worden versoepeld om eerlijke wederzijdse markttoegang te waarborgen.

4.2. Ontwikkelen van internationale samenwerking

Deskundigen verwachten in de komende decennia een ingrijpende wijziging in regionale vraagpatronen. Naar verwachting zal de komende twintig jaar bijna de helft van de vraag naar burgerluchtvaartuigen afkomstig zijn van buiten de grote, maar relatief verzadigde markten in de VS en Europa.

Markttoegang is in het algemeen niet alleen afhankelijk van commerciële factoren zoals kwaliteit, prijs en dienstverlening, maar ook van het opbouwen van op een bredere basis gestoelde politieke en diplomatieke betrekkingen. Gezien haar rol in de internationale betrekkingen, heeft de EU een grote verantwoordelijkheid voor deze zaken. De samenwerkingsovereenkomsten op het gebied van de luchtvaart tussen de EU en China en de EU en India zijn voorbeelden van nauwere betrekkingen. Een ander voorbeeld is het onlangs gelanceerde samenwerkingsproject tussen de EU en Azië op het gebied van de burgerluchtvaart.

Veranderende marktpatronen zullen gevolgen hebben voor de structuur van de lucht- en ruimtevaartindustrie. Voor het verwezenlijken van betere toegang tot groeimarkten is het wellicht nodig productiecapaciteiten daarheen te verplaatsen. Aangezien aanvankelijk voornamelijk productie met een lagere toegevoegde waarde naar deze markten zal worden verplaatst, zullen de gevestigde luchtvaartlanden zich moeten richten op geavanceerde technologieën.

Een gecombineerde benadering die concurrerende producten en een doeltreffende marketing van de industrie koppelt aan het ontwikkelen van sterkere politieke banden, heeft haar waarde bewezen bij het verbeteren van de positie van de lucht- en ruimtevaartindustrie op de wereldmarkten. In dit verband is een belangrijke rol weggelegd voor Europees beleid.

Aanbevelingen inzake de wereldmarkt in het kader van STAR 21

- Zorgen voor gelijke concurrentievoorwaarden, zodat de Europese industrie op eerlijke wijze kan concurreren op de wereldmarkt.
- Verbetering van de toegang tot de wereldmarkt, en met name de Amerikaanse markt.
- Streven naar bredere overeenkomsten ter vereenvoudiging van de exportcontrole op producten die Amerikaanse onderdelen bevatten.
- Zorgen voor eerlijke wederzijdse markttoegang.
- Voortzetting van de ontwikkeling van internationale samenwerkingsprogramma's.

5. DE BEDRIJFSOMGEVING VOOR DE EUROPESE LUCHT- EN RUIMTEVAARTINDUSTRIE

Een breed spectrum van beleidstakken bepaalt de bedrijfsomgeving voor Europa's lucht- en ruimtevaartindustrie. Sommige daarvan vallen onder de verantwoordelijkheid van de Europese Unie, andere onder dat van de lidstaten. Tot de beleidsgebieden die voor de bedrijfstak van groot belang zijn, behoren het mededingingsbeleid, fiscaliteit, vaardigheden en mobiliteit, uitbreiding en onderzoek.

5.1. Mededingingsbeleid

Het herstructureringsproces in de defensie-industrie en de lucht- en ruimtevaartsector heeft tot een toenemend aantal fusies en andere samenwerkingsovereenkomsten tussen bedrijven in de Europese Unie geleid. Deze bedrijven hebben de consolidatiefase op nationaal niveau achter zich en bevinden zich thans in een nieuwe fase van pan-Europese consolidatie. Deze ontwikkeling stelt de Europese industrie in staat om aan de eisen van dynamische concurrentie te voldoen en vergroot haar concurrentievermogen, zowel op civiel als militair gebied.

Het mededingingsbeleid van de Europese Unie en met name de concentratieverordening voorziet in een duidelijk kader en snelle beslissingen, en vergemakkelijkt zodoende fusies en samenwerkingsovereenkomsten die de effectieve mededinging niet in het gedrang brengen. De EU-controle op staatssteun maakt het bovendien mogelijk onderscheid te maken tussen steun die nodig is voor onderzoek en technologische ontwikkeling, en onwettige steun ter bescherming van niet-competitieve bedrijven.

Bij de toepassing van het EU-mededingingsbeleid op de lucht- en ruimtevaartindustrie zijn er bepaalde aspecten waarmee in afzonderlijke gevallen rekening moet worden gehouden. Het gaat hierbij om zaken zoals marktdefiniëring, mogelijke dominantie of negatieve effecten op innovatie in de toekomst. Relevante aspecten op het vlak van defensiegerichte werkzaamheden zijn bijvoorbeeld de volgende:

- beperkingen die nationale overheden opleggen aan de geografische omvang van de markten door middel van aankoopregels en administratieve procedures (hoewel de mededinging zich in toenemende mate kan afspeelen op Europees of wereldniveau);

- de tegenmacht van de staat als enige klant;
- gevallen waarin in Europa misschien slechts plaats is voor één speler die in een fase van pan-Europese en wereldwijde consolidatie in staat is op wereldniveau te concurreren.

5.2. Fiscale stimuleringsmaatregelen ten behoeve van innovatie

Als onderdeel van een bredere beleidsmix vormen fiscale stimuleringsmaatregelen voor investeringen in onderzoek een drijfveer voor innovatieve werkzaamheden die niet tot onmiddellijke resultaten leiden. Dergelijke belastingvoordelen maken deel uit van nationale belastingregelingen voor bedrijven. Deze regelingen lopen aanzienlijk uiteen, zowel binnen Europa als in vergelijking met andere delen van de wereld. Ze vormen een belangrijk beleidsinstrument ter bevordering van innovatie in industrieën met hoge investeringen in onderzoek en technologie, zoals de lucht- en ruimtevaartsector.

In Canada is er voor in aanmerking komend O&O een belastingkrediet, dat wordt verrekend met de belasting op de voor dat jaar verschuldigde winst. Sommige provincies bieden aanvullende voordelen. Zo verleent Quebec een belastingkrediet dat afhankelijk is van de hoogte van de salarisuitgaven voor O&O in die provincie.

Europese landen moeten onderkennen dat fiscale stimuleringsmaatregelen ten behoeve van onderzoek effect hebben op de beslissingen van een industrie over de vraag waar en hoeveel te investeren.

Het zou nuttig zijn om de effecten van de verschillende belastingstelsels op de lucht- en ruimtevaartindustrie in Europa te onderzoeken en deze te vergelijken met de rechtsregelingen buiten Europa. Hierbij dient men rekening te houden met de lange aanloopperiodes die kenmerkend zijn voor hightechindustrieën en de pan-Europese aard van de lucht- en ruimtevaartindustrie, aangezien grote verschillen tussen Europese belastingregelingen voor onderzoek investeringsbeslissingen eveneens kunnen verstoren. De mogelijkheden voor het toepassen van belastingkredieten en andere stimuleringsmaatregelen ter bevordering van innovatie op Europese basis dienen te worden onderzocht, indien nodig via gecoördineerde nationale acties teneinde concurrentievervalsingen te vermijden.

5.3. Veiligstellen van vaardigheden

Een tekort aan vakbekwaamheid op het gebied van de lucht- en ruimtevaart zou een belangrijk obstakel kunnen zijn voor de groei en het concurrentievermogen van de sector in de toekomst. Snelle technologische verandering en verhoogde concurrentie onderstrepen de noodzaak te kunnen beschikken over creatieve, innovatieve en zich gemakkelijk aanpassende arbeidskrachten. Veiligstelling en verdere ontwikkeling van een goede basis voor de Europese vakbekwaamheid is een sleutelfactor voor het instandhouden van het mondiale concurrentievermogen en het behoud van investeringen in Europa. In een context van levenslang leren is een verbetering nodig van de totale prestatie van de onderwijs- en opleidingssystemen, teneinde een beter evenwicht te verschaffen tussen basis- en voortgezette beroepsopleiding en een brug te slaan tussen verschillende onderwijsomgevingen. Daartoe moeten kennis en vaardigheden die zijn verworven in zowel het reguliere als het informele circuit ten volle worden benut. Signalen dat het steeds moeilijker wordt hooggekwalificeerd personeel aan te werven, geven aanleiding tot bijzondere zorg.

Initiatieven ter verbetering van de vakbekwaamheid op het gebied van lucht- en ruimtevaart in Europa

Hamburgse taskforce ‘kwalificatieprogramma’: de regionale lucht- en ruimtevaartbedrijven, de Bundesanstalt für Arbeit, onderwijsinstellingen en de stad Hamburg hebben gezamenlijk aanvullende opleidingsprogramma’s op het gebied van de lucht- en ruimtevaart ontwikkeld om op lange termijn een gekwalificeerd personeelsbestand te waarborgen.

Het kwalificatieprogramma omvat basisleerlingstelsels (‘vliegtuigelektricien’ en ‘vliegtuigwerktuigkundige’) en speciale geavanceerde beroepsopleidingsprogramma’s. In februari 2002 ging in Hamburg de eerste cursus luchtvaarttechnologie van start aan de openbare school voor beroepsopleiding op het gebied van productontwikkeling en luchtvaarttechnologie. Deze cursus is bedoeld voor deskundigen die reeds enkele jaren ervaring hebben op het gebied van lucht- en ruimtevaart. Met steun van het Europees Sociaal Fonds en de stad Hamburg is een specifiek opleidingsprogramma technisch Engels, luchtvaartrecht en vliegtuigtechnologie gestart, dat speciaal is ontwikkeld voor personeel van kleine en middelgrote toeleveranciers. De Hamburgse Hogeschool voor Toegepaste Wetenschappen biedt verschillende programma’s voor ‘Vliegtuigbouw’ aan, waaronder een postacademisch programma voor voltijds werkende ingenieurs die nog niet werkzaam zijn op het gebied van de luchtvaart. De Technische Universiteit Hamburg-Harburg heeft met steun van de Europese Unie opleidingsmodules ontwikkeld voor jonge beroepsbeoefenaars die reeds werkzaam zijn in de lucht- en ruimtevaartsector.

In Italië zijn vergelijkbare programma’s ontwikkeld door de industrie, universiteiten en overheden gezamenlijk, in het bijzonder in de gebieden rond Turijn, Napels en Pisa. Deze programma’s omvatten zowel basis- als beroepsopleidingsprojecten.

Activiteiten ter bestrijding van het gevaar van een vakbekwaamheidstekort dienen zich daarom te richten op:

- meer samenwerking tussen een groot aantal betrokken partijen, met inbegrip van overheidsinstanties en de industriële partners op verschillende niveaus, ter ontwikkeling en uitvoering van maatregelen gericht op het verbeteren van de transparantie en de erkenning van diploma’s en certificaten, alsmede de algemene kwaliteit van het beroepsonderwijs en beroepsopleidingen in Europa; dergelijke maatregelen dienen programma’s voor levenslang leren te omvatten alsmede beroepsopleidingsprojecten;
- een doeltreffende koppeling tussen onderzoeksinstituten en het opleidingssysteem.

5.4. Bevorderen van mobiliteit

Aangezien de bedrijfstak zich op Europees niveau consolideert, wordt de mobiliteit van het personeel een belangrijke factor. Hoewel in geval van verplaatsing van werkzaamheden van werknemers kan worden gevraagd zich in een ander land te vestigen, vormen het ontbreken van gemeenschappelijke arbeidswetten en –regelingen in Europa en de beperkte erkenning van buitenlandse academische diploma’s serieuze hinderpalen voor grensoverschrijdende mobiliteit. Europese lucht- en ruimtevaartbedrijven die actief zijn in verschillende lidstaten, ondervinden de effecten van zulke inconsistenties. Grensoverschrijdende projecten zoals

“Eurofighter” vereisen aanzienlijke werknemersmobiliteit tussen gespecialiseerde productiecentra in verschillende Europese landen. Ontheffingsperiodes zijn te kort en het bilaterale karakter van de bestaande overeenkomsten stemt niet overeen met de realiteit van een echte Europese industrie.

In haar recente actieplan voor vaardigheden en mobiliteit is de Europese Commissie op deze punten ingegaan en heeft zij opgeroepen tot onmiddellijke actie om praktische, administratieve en wettelijke hindernissen voor de mobiliteit uit de weg te ruimen. De noodzaak om de erkenning van kwalificaties te verbeteren door de ontwikkeling van onderling vertrouwen en transparantie werd benadrukt als prioritaire actie op Europees niveau. Om dit probleem aan te pakken, is een proces van verhoogde samenwerking tussen de lidstaten, andere Europese landen en de sociale partners gestart, nadat de Europese Raad van Barcelona in maart 2002 hiervoor een mandaat had gegeven.

De Commissie heeft ook nadrukkelijk gewezen op de negatieve effecten die de bestaande socialezekerheids- en pensioenstelsels kunnen veroorzaken.

Aangezien gemeenschappelijke Europees socialezekerheids- en fiscale stelsels in de nabije toekomst niet te verwachten zijn, zijn er ter verbetering van de bestaande situatie gerichte oplossingen nodig die beantwoorden aan de speciale aard van de lucht- en ruimtevaartindustrie. Wat de fiscale stelsels betreft, bestaan er tot dusverre alleen bilaterale overeenkomsten tussen afzonderlijke lidstaten (bv. Frankrijk-Duitsland), die beperkt zijn in de tijd. Deze overeenkomsten stellen de overgeplaatste werknemer in staat om belasting te betalen in het land waar hij/zij verblijft. Wat de socialezekerheidsstelsels betreft, bestaat er een communautair coördinatiesysteem dat socialezekerheidsrechten waarborgt voor personen die zich binnen de Europese Unie verplaatsen, en dat bepaalt onder welke stelsels zij vallen. Dit is in beginsel het stelsel van de lidstaat waarin zij werken. Er zijn echter enkele uitzonderingen, zoals bij overplaatsing van personeel van de ene lidstaat naar een andere (tot maximaal 12 of 24 maanden). Dit coördinatiesysteem wordt thans geëvalueerd; het moet worden vereenvoudigd en aangepast aan nieuwe situaties.

Veiligheidsonderzoek van personeel dat werkzaam is bij defensieprogramma's in verschillende lidstaten, levert ook problemen op. Bestaande nationale wetgeving is nog niet aangepast aan de grensoverschrijdende aard van grote lucht- en ruimtevaartprogramma's. Dergelijke regelgeving dient te worden gestroomlijnd teneinde onnodige bureaucratie te voorkomen.

Het veiligheidsonderzoek van personeel dat werkzaam is bij multinationale projecten zoals Eurofighter, wordt bemoeilijkt door de verschillende procedures en de vertraging in de landen waar dit personeel vandaan komt en die de benodigde verklaring moeten verstrekken voor de betrokken personen. De intentieverklaring ten behoeve van de kaderovereenkomst voor herstructurering van de defensie-industrie heeft enige verbetering opgeleverd voor bezoekend personeel, maar de afgegeven verklaring voldoet nog altijd niet aan de NAVO-vereisten.

Ter verbetering van de grensoverschrijdende mobiliteit van werknemers in de Europese lucht- en ruimtevaartindustrie zijn verschillende acties nodig:

- de in de socialezekerheidsstelsels voorziene verblijfsperiodes moeten worden verlengd; de ervaring die is opgedaan bij Airbus, wijst erop dat een periode van minstens twaalf jaar passend zou zijn;

- de bestaande bilaterale overeenkomsten betreffende de socialezekerheidsstelsels die sommige lidstaten hebben gesloten, dienen te worden uitgebreid tot een breder grensoverschrijdend Europees kader;
- voor Europees lucht- en ruimtevaartpersoneel dat in verschillende Europese landen aan defensieprojecten werkt, zouden geharmoniseerde procedures voor veiligheidsonderzoek moeten gelden.

5.5. Uitbreiding van de EU

De toetreding van de landen in Midden- en Oost-Europa tot de Europese Unie zal tot uitdagingen en kansen leiden voor Europa's lucht- en ruimtevaartsector. Er is een traditie terzake in landen zoals Polen, de Tsjechische Republiek en Roemenië. EU-bedrijven hebben reeds speciale zakelijke betrekkingen aangeknoopt met lokale bedrijven. Tevens heeft er overleg plaatsgevonden over mogelijkheden van risicodeling en partnerschappen in nieuwe programma's.

Het gebruik van gemeenschappelijke normen is van essentieel belang voor het uitbouwen van deze dialoog. Met de lucht- en ruimtevaartindustrieën van Polen en de Tsjechische Republiek wordt al gewerkt aan het uitwisselen van gedetailleerde kennis en beste praktijken op het gebied van kwaliteitscontrole, standaardisatie en luchtwaardigheid. Wederzijdse erkenning op deze gebieden en naleving van EU-normen vormen een noodzakelijke voorwaarde voor nauwere zakelijke betrekkingen.

In maart 2002 werd een programma gestart voor opleiding in Europese burgerluchtvaartwetgeving en gemeenschappelijke luchtwaardigheidsvereisten in de landen van Midden- en Oost-Europa.

Het doel dient te zijn om gunstige commerciële en industriële langetermijnpartnerschappen te ontwikkelen, de weg te banen voor sterke samenwerking en integratie met de Europese industrie en de industrie in deze landen te helpen om effectieve partners te worden op het gebied van lucht- en ruimte. De Europese Unie dient mogelijkheden te onderzoeken om dit integratieproces verder te bevorderen, bijvoorbeeld door middel van steun voor onderwijs in vreemde talen of managementvaardigheden.

5.6. Civiel onderzoek op het gebied van de lucht- en ruimtevaart: de sleutel tot levensvatbaarheid op lange termijn

De lucht- en ruimtevaartindustrie heeft belangrijke langetermijntoezeggingen voor onderzoek nodig, aangezien de innovatie van vandaag de sleutel vormt tot het concurrentievermogen in de toekomst. Meer dan de helft van de EU-lidstaten verleent steun voor nationale onderzoekprogramma's op het gebied van de lucht- en ruimtevaart, terwijl ook Europese subsidies aan belang hebben gewonnen. Europese kaderonderzoekprogramma's vertegenwoordigen thans ongeveer 30 % van alle overheidsuitgaven voor civiel onderzoek op het gebied van de lucht- en ruimtevaart.

De benadering van onderzoekssteun in Europa stemt echter nog niet overeen met de pan-Europese structuur van de lucht- en ruimtevaartindustrie en het belang van grensoverschrijdende projecten. Het zesde Europese kaderprogramma, dat zich uitstrekt over vijf jaar, bevat voorstellen voor toekenning van €1 075 miljoen voor lucht- en ruimtevaartonderzoek, maar de lidstaten zullen tevens hun nationale programma's blijven

steunen. Er is meer coördinatie tussen alle verschillende onderzoeksprogramma's nodig om de huidige versnippering van civiele onderzoekswerkzaamheden op het gebied van de lucht- en ruimtevaart weg te nemen en onnodige duplicatie van inspanningen te minimaliseren. Aangezien de subsidiebedragen laag zijn, zijn zulke inspanningen essentieel om de middelen te waarborgen die nodig zijn voor grote onderzoeksprojecten.

In januari 2001 presenteerde een groep op hoog niveau, onder leiding van Philippe Busquin, lid van de Commissie, zijn bevindingen inzake de bestaande situatie ("European aeronautics: a vision for 2020" - *Vision 2020*), waarin de noodzaak van actie werd beklemtoond. Het verslag riep op tot de realisering van een Europese Onderzoekruimte op het gebied van lucht- en ruimtevaart, gebaseerd op een gemeenschappelijk inzicht in de prioriteiten van alle belanghebbenden. Eerste concrete stappen zijn gezet via de werkzaamheden van de Advisory Council for Aeronautical Research in Europe (ACARE).

ACARE heeft als taak een Strategische Onderzoekagenda op te stellen en bij te houden, waarmee alle Europese belanghebbenden rekening zullen houden bij de planning van hun onderzoekprogramma's op nationaal en EU-niveau, zodat deze overeenstemmen met de doelen van de groep op hoog niveau. ACARE zal tevens maatregelen aanbevelen voor het optimaliseren van het gebruik van de bestaande onderzoeksinfrastructuur en het verbeteren van het onderwijsbeleid, teneinde het personeel aan te trekken waaraan de sector behoefte heeft.

Agezien van betere systemen voor onderzoek en het verwerven van technologie in combinatie met een efficiëntere en effectievere taakverdeling is er een algehele verhoging van de middelen nodig. De groep op hoog niveau schatte dat in de komende twintig jaar ongeveer €100 miljard van alle publieke en private bronnen nodig zal zijn om aan de behoeften van de samenleving te voldoen en de Europese industrie toonaangevend te maken op het gebied van de civiele lucht- en ruimtevaart. Dit zou tevens in overeenstemming zijn met de algemene verbintenis die de EU-leiders in Barcelona zijn aangegaan om Europa's inspanningen op het gebied van O&O en innovatie te vergroten en zo de kloof tussen de EU en haar belangrijkste concurrenten te dichten.

De doelstellingen van Vision 2020 voor de verwezenlijking van de uitdagingen op het vlak van veiligheid, milieu en operationaliteit gaan zeer ver en zijn slechts haalbaar met behulp van doorbraaktechnologieën, die volledig moeten worden onderzocht en gevalideerd, voordat ze bij de productie kunnen worden toegepast. Hiervoor is een substantiële verhoging nodig van de huidige uitgavenniveaus voor civiel onderzoek op het gebied van lucht- en ruimtevaart tot een totaal van €100 miljard tot het jaar 2020. Deze investering is in overeenstemming met de stijging van de uitgaven voor O&O en innovatie in Europa tot 3 % van het BBP in 2010, waartoe de top van Barcelona in 2002 heeft opgeroepen, en de verwachte uitbreiding van civiel onderzoek op het gebied van lucht- en ruimtevaart in de VS in dezelfde periode.

5.6.1. Aanbevelingen voor een betere bedrijfsomgeving in het kader van STAR 21

- Bij de toepassing van het Europese mededingingsrecht moet men rekening blijven houden met de specifieke kenmerken van de lucht- en ruimtevaartindustrie, met name bij werkzaamheden op defensiegebied.
- De effecten van verschillende fiscale stelsels ter bevordering van wereldwijde innovatie moeten nader worden onderzocht. Zo is er onderzoek nodig naar de mogelijkheden voor het toepassen van fiscale en andere stimuleringsmaatregelen om

innovatie op Europese schaal te bevorderen, indien noodzakelijk door middel van gecoördineerde nationale acties teneinde concurrentievervalsingen te vermijden.

- Onderwijs en opleiding dienen een zodanige kwaliteit te bezitten, dat op lange termijn de vakbekwaamheid van de werknemers gegarandeerd is.
- Grensoverschrijdende mobiliteit van personeel dient te worden vereenvoudigd. Bestaande problemen, met name betreffende socialezekerheidsstelsels en veiligheidsonderzoekprocedures bij defensieprojecten, moeten worden opgelost.
- In de toetredingslanden moeten praktijkopleidingsprogramma's worden opgezet teneinde de industriële integratie te versnellen.
- De belangrijkste belanghebbenden bij civiel onderzoek op het gebied van lucht- en ruimtevaart moeten langetermijnprioriteiten vaststellen. Er is behoefte aan betere coördinatie en eventueel aan een gemeenschappelijke planning van onderzoekprogramma's op Europees, nationaal, regionaal en industrieel niveau.
- Toekenning van voldoende publieke middelen om een langetermijnstrategie voor onderzoek op het gebied van civiele lucht- en ruimtevaart te bekostigen, waarvoor in de komende twintig jaar een totale investering van naar schatting €100 miljard nodig is, te financieren uit alle bronnen, zowel publieke als private.

6. EUROPEES GOED BESTUUR VAN DE BURGERLUCHTVAART

In het verleden heerste de overtuiging dat de Europese Gemeenschap haar rol kon beperken tot het tot stand brengen van de interne markt voor luchtvervoersdiensten en dat ze de andere regelgevende aspecten aan de lidstaten kon overlaten. Deze benadering heeft echter geleid tot een onnodig complex kader voor de bedrijfstak als geheel. Dit heeft negatieve effecten op de efficiëntie van het Europese luchtvervoerssysteem, dat gekneld zit tussen Europese regelgeving en die van de lidstaten. De ervaring leert dat dit ook de Europese invloed in internationale organisaties verzwakt.

Het is daarom tijd om een werkelijk geïntegreerd regelgevend kader voor de burgerluchtvaart tot stand te brengen, met bijzondere aandacht voor sleutelgebieden zoals luchtverkeersbeheer, veiligheidsregelgeving, beveiliging en milieunormen. Op langere termijn moet dit leiden tot het lidmaatschap van de Europese Gemeenschap van de in het VN-kader opererende Internationale Organisatie voor de Burgerluchtvaart (ICAO), zodat de EU, samen met haar lidstaten, haar belangen in dat forum kan verdedigen.

6.1. Luchtverkeersbeheer en gemeenschappelijk Europees luchtruim

Het overvolle en op inadequate wijze beheerde luchtruim van Europa vormt een groot probleem voor de efficiëntie van de Europese luchtvaartmaatschappijen, hetgeen op zijn beurt de economische situatie van de lucht- en ruimtevaartindustrie negatief beïnvloedt. De lagere productiviteit van materieel dat wordt gebruikt voor overwegend korte vluchten binnen Europa, vergroot de lasten van eigendomskosten, hetgeen tot lagere winsten en hogere tarieven leidt, terwijl de resulterende vertragingen een crime zijn voor passagiers. Een groep op hoog niveau onder voorzitterschap van Loyola de Palacio, vice-voorzitter van de Europese Commissie, heeft reeds gevraagd om een sterke, onafhankelijke regelgever die het Europese luchtruim over de nationale grenzen heen kan beheren. Deze groep heeft tevens het belang van het gebruik van nieuwe technologieën benadrukt. Voortbordurend op deze

werkzaamheden stelde de Europese Commissie in oktober 2001 een pakket maatregelen inzake luchtverkeersbeheer voor, dat momenteel in de Raad en het Europees Parlement wordt besproken.

De tenuitvoerlegging van deze aanbevelingen kan de chronische vertragingen helpen oplossen waaronder het Europese luchtvervoer nu al lijdt en die in de toekomst voor nog grotere problemen kunnen zorgen gezien de voorspelde groei van het luchtverkeer.

In 2000 beliepen de totale kosten van vertragingen in Europa naar schatting tussen € 2,9 miljard en € 4 miljard; meer dan een vierde van de vluchten liep vertraging op en de gemiddelde vertraging bedroeg 43 minuten. Van deze vertragingen was 40% toe te schrijven aan het luchtverkeersbeheer.

De Europese lucht- en ruimtevaartindustrie beschikt reeds over geavanceerde technologieën en operationele methoden die kunnen helpen een samenhangend Europees luchtverkeersbeheersysteem (ATM) tot stand te brengen, dat interoperabel is met bestaande systemen in andere delen van de wereld.

De Adviesgroep Industrie (Industry Consultation Group) – die in het kader van het initiatief voor een gemeenschappelijk Europees luchtruim werd voorgesteld als het orgaan om de bijdragen van de industrie en andere belanghebbende partijen te kanaliseren - zou een passend forum kunnen zijn om samen met de industrie technische specificaties te ontwikkelen. Deze groep dient onverwijld te worden opgericht. Alle werkzaamheden dienen te worden opgenomen in een totaalplan.

Een doeltreffende Europese ATM-benadering is van essentieel belang, wil Europa meer invloed krijgen in internationale organisaties.

6.2. Centrale regelgever voor veiligheidskwesties

Tot dusverre waren nationale instanties verantwoordelijk voor de veiligheid van het luchtvervoer, met inbegrip van de certificatie van vliegtuigen en onderdelen. Deze werkzaamheden worden gecoördineerd door middel van het Joint Aviation Authorities (JAA)-systeem. Het JAA-systeem verschaft de Europese burgerluchtvaartautoriteiten een geïnstitutionaliseerd kader voor overleg over en harmonisatie van het nationale beleid. Het is geen rechtspersoon met de bevoegdheid om bindende beslissingen te nemen.

Aangezien de bedrijfstak zich op Europees niveau heeft geconsolideerd, is deze intergouvernementele benadering niet langer voldoende. Een en ander veroorzaakt bureaucratische rompslomp voor de bedrijfstak zonder dat verbetering van de veiligheidsniveaus optreedt. Het voorstel van de Europese Commissie voor een verordening tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor de burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA), dat op het punt staat te worden goedgekeurd door de Raad en het Europees Parlement, is een cruciale stap. In tegenstelling tot het JAA-systeem kan dit nieuwe agentschap wel bindende beslissingen nemen.

Het EASA dient zo spoedig mogelijk de positie van Europese ‘one-stop shop’ voor certificatie te verwerven en er moeten passende overeenkomsten worden gesloten, zodat het kan voortbouwen op de traditie van samenwerking met andere Europese landen en de belangrijkste regelgevers in de wereld, zoals de Amerikaanse Federal Aviation Administration (FAA). Hiervoor is nodig dat het EASA voldoende volmachten krijgt, dat de

lidstaten passende bevoegdheden aan het agentschap overdragen en dat het operationeel en efficiënt werkt.

De nationale autoriteiten zouden echter hun eigen beleidsdoelen kunnen blijven nastreven op gebieden die de EASA-verordening nog niet bestrijkt. Hiertoe behoren vliegbewegingen, vergunningen voor vliegtuigbemanningen en de veiligheidsregelgeving voor luchthavens en het luchtverkeer. De industrie staat een agentschap voor ogen dat na verloop van tijd een sterke rol kan spelen op het internationale toneel, dat tot dusverre wordt gedomineerd door de FAA, waardoor Europa's strategische positie verbetert naarmate de transatlantische industriële banden sterker worden. Op langere termijn zou dit kunnen leiden tot de regeling van veiligheidskwesties in een transatlantisch organisatorisch kader. Om er evenwel voor te zorgen dat er eerlijke regelgeving tot stand komt, dient Europa voldoende tegengewicht te kunnen bieden aan de macht van de FAA.

Er is derhalve een snelle uitbreiding nodig van de taken van het EASA tot verantwoordelijkheden die momenteel in handen zijn van de nationale agentschappen van de lidstaten.

6.3. Zorgen voor de veiligheid van het luchtvervoer

Na de gebeurtenissen van 11 september 2001 beseften de lidstaten de mate van hun onderlinge afhankelijkheid en de noodzaak hun gezamenlijke werkzaamheden uit te breiden teneinde de burgerluchtvaart doeltreffend tegen terroristische bedreigingen te beschermen.

Als eerste stap heeft de Gemeenschap tot taak gekregen te zorgen voor de ontwikkeling en toepassing van gemeenschappelijke preventienormen. Maar er zijn meer inspanningen nodig om de preventiemiddelen aan te passen aan de bedreigingen, zoals het gebruik van hulpmiddelen die de nieuwe technologieën kunnen verschaffen op gebieden als cockpitbeveiliging en encryptie.

Voor dergelijke activiteiten is nauwe coördinatie met de VS nodig, zodat preventiemaatregelen die aan beide zijden van de Atlantische Oceaan worden genomen, met elkaar verenigbaar zijn en de industrie niet voor onoplosbare problemen stellen. Op deze wijze zou Europese technologie een nieuwe kans krijgen, tegelijkertijd met de Amerikaanse industrie, die reeds actief is geweest in het voorstellen van oplossingen.

6.4. Europese benadering van milieuproblemen

De luchtvaart tast het milieu voornamelijk aan door vliegtuiglawaai en motoremissies. Vliegtuiglawaai is voornamelijk een plaatselijk probleem. Het vormt een belangrijke belemmering voor de toekomstige uitbreiding van veel bestaande vliegvelden en dus voor de groei van de capaciteit van het luchtvervoerssysteem. Gasvormige emissies door de luchtvaart vertegenwoordigden 2% van de totale CO₂-emissies in 1992 en zullen naar verwachting stijgen tot ongeveer 3% van het wereldtotaal in 2015. Andere emissies, waaronder NO_x, hebben gevolgen voor de plaatselijke luchtkwaliteit en klimaatverandering, en de hoogte waarop zulke emissies plaatsvinden, maakt het stralingseffect (algemene temperatuurstijging) ervan groter.

Er zijn reeds belangrijke stappen genomen om vliegtuiglawaai en -emissies te beperken, maar teneinde de duurzame ontwikkeling van deze bedrijfstak te waarborgen, zijn voortdurend inspanningen nodig om lawaai en emissies verder te beperken. *Vision 2020* stelde reeds de doelstellingen met betrekking tot vliegtuig- en motorontwikkeling voor de komende twee

decennia vast, namelijk een halvering van het specifieke brandstofverbruik en een beperking van NO_x-emissies met 80%.

De luchtvaartsector is een mondiale bedrijfstak. Teneinde concurrentievervalsingen tussen vliegtuigmaatschappijen en tussen vliegtuigconstructeurs te voorkomen, moeten milieuproblemen op wereldniveau worden aangepakt in het kader van de ICAO. Europa en de Europese lidstaten moeten streven naar een versterking van hun rol in die organisatie teneinde werkelijk invloed te kunnen uitoefenen op de besluitvormingsprocessen ter zake.

Aanbevelingen voor een beter goed bestuur van de burgerluchtvaart in het kader van STAR 21

Er is dringend behoefte aan een sterke Europese organisatie om het globale beleid van de sector te bepalen. Europa's invloed dient zich uit te breiden tot buiten haar grenzen, door middel van samenwerking met luchtvaartregelgevers over de hele wereld. Hieronder volgen de belangrijkste aanbevelingen om dit doel te verwezenlijken.

- *Burgerluchtvaartautoriteit:* De Europese Unie dient de rol op zich te nemen van beleidsmaker en regelgever op alle gebieden van de burgerluchtvaart, en in alle relevante internationale organisaties, vooral in de ICAO, met één stem te spreken namens Europa. Uiteindelijk moet dit leiden tot het lidmaatschap van de Gemeenschap van deze organisaties, samen met haar lidstaten. Een volledig EASA met alle volmachten en met een snelle uitbreiding van zijn taakomschrijving, vormt een eerste stap in die richting.
- *Luchtverkeersbeheer:* Er moet een totaalplan voor één Europees luchtruim worden ontwikkeld binnen het kader dat momenteel in bespreking is in het Europees Parlement en de Raad.

7. DRINGENDE BEHOEFTE AAN EUROPESE VEILIGHEIDS- EN DEFENSIECAPACITEIT

Het is een eerste verantwoordelijkheid van een staat om zijn burgers te beschermen. Op het ogenblik wordt algemeen aanvaard dat in veel omstandigheden deze bescherming op Europees niveau moet worden gegeven. Gebeurtenissen buiten de grenzen van de EU kunnen ingrijpende gevolgen hebben binnen de Unie. Onrust op de Balkan heeft grote migratiestromen op gang gebracht, die rechtstreeks van invloed zijn op EU-landen, terwijl de gebeurtenissen van 11 september 2001 hebben aangetoond hoe noodzakelijk het is voorbereid te zijn op nieuwe bedreigingen voor de veiligheid, zowel binnen de Unie als wereldwijd.

De Europese landen hebben deze behoefte aan veiligheid en defensie benaderd vanuit drie verschillende maar sterk met elkaar samenhangende gezichtspunten:

- de nationale territoriale defensieverplichtingen van alle lidstaten blijven een voornamelijk rol vervullen in hun veiligheids- en defensiebeleid;
- elf EU-lidstaten zijn ook lid van de NAVO, die hoge prioriteit heeft gegeven aan de noodzaak de capaciteit van de Europese bondgenoten te versterken, zodat deze volwaardige partners kunnen zijn in het bondgenootschap;
- in het kader van Verdrag betreffende de Europese Unie zijn de lidstaten overeengekomen een gemeenschappelijk buitenlands en veiligheidsbeleid vast te

stellen en uit te voeren, met inbegrip van de geleidelijke ontwikkeling van een Europees veiligheids- en defensiebeleid (*EVDB*), waardoor de Europese identiteit en onafhankelijkheid worden versterkt teneinde vrede, veiligheid en vooruitgang in Europa en in de wereld te bevorderen.

Elk van deze drie benaderingen vraagt om steeds verfijndere technologische oplossingen. De gebeurtenissen van 11 september 2001 benadrukten eens te meer de noodzaak van krachtiger maatregelen ter bescherming van de burgers, zowel op het civiele als het militaire vlak, en maakten die taak er niet gemakkelijker op. Maar als Europa aan meer van deze in het EU-Verdrag vervatte behoeften op het gebied van civiele bescherming en defensie wil voldoen, moet het over de daarvoor benodigde capaciteit beschikken. Van de lucht- en ruimtevaartsector wordt gevraagd daarin in belangrijke mate te voorzien.

De Europese hoofddoelstelling van Helsinki geeft reeds aan wat nodig is om de 60 000 manschappen sterke snelle interventiemacht in te zetten. Het is nog te vroeg voor veronderstellingen ten aanzien van de andere door de EU-lidstaten voor het EVDB te bepalen doelstellingen, maar duidelijk is dat reeds aangegane verplichtingen in het kader van de NATO en op nationaal niveau op middellange en lange termijn belangrijke nieuwe eisen met zich meebrengen, rekening houdend met het feit dat de ingezette strijdkrachten beschikbaar moeten zijn voor nationale, NAVO- of EU-doeleinden.

De Europese hoofddoelstelling

"Er zal een gemeenschappelijke Europese hoofddoelstelling worden goedgekeurd voor snel inzetbare militaire capaciteit en collectieve capaciteitsdoelstellingen ter zake van bevelvoering, controle, informatie en strategisch vervoer . . . te verwezenlijken door middel van op vrijwillige basis gecoördineerde nationale en multinationale inspanningen, om volledig opgewassen te zijn tegen alle Petersbergtaken"

Conclusies van de Europese Raad van Helsinki van 1999

7.1. Lacunes in de capaciteit

Van onmiddellijk belang voor de EU is het uitvoeren van crisisbeheersingsoperaties voor het gehele spectrum van de zogeheten Petersbergtaken: humanitaire en reddingsoperaties, functies op het gebied van vredeshandhaving en inzet van strijdkrachten voor crisisbeheersing, met inbegrip van vredestichting. Tegelijkertijd zullen de betrokken lidstaten de nodige militaire middelen verschaffen om de nationale, Europese en transatlantische belangen binnen de bestaande veiligheidsstructuur, met name de NAVO, veilig te stellen.

De behoefte aan meer capaciteit om de Europese hoofddoelstelling te bereiken, wordt op EU-niveau ten volle erkend en hangt nauw samen met de toekomst van de lucht- en ruimtevaartindustrie in Europa. De EU-lidstaten hebben blijk gegeven van hun vastbeslotenheid om de operationele capaciteit in het kader van het Europees capaciteitsactieplan te verbeteren, zodat ze alle Petersbergtaken ten volle kunnen uitvoeren, met name waar het gaat om beschikbaarheid, inzetbaarheid, duurzaamheid en interoperabiliteit. In het bijzonder zijn ze overeengekomen om hun inspanningen op het gebied van bevelvoering, controle, communicatie en informatie (C3I) en strategische mobiliteit ter zee en in de lucht voort te zetten.

Capaciteit op het gebied van bevelvoering, controle en informatie, waarbij men gebruik maakt van faciliteiten als onbemande patrouillevliegtuigen en satellietcommunicatiesystemen, zijn van essentieel belang voor Europa bij het uitvoeren van de Petersbergtaken, zoals crisisbeheersing in buurlanden (bijvoorbeeld op de Balkan) of elders in de wereld.

Strategische mobiliteit in de lucht stelt beleidsmakers in Europa in staat strijdkrachten snel naar meer afgelegen bestemmingen over te brengen ten behoeve van vredeshandhavings- of interventieoperaties. Ook maakt het een snelle evacuatie uit haarden van onrust waar ook ter wereld mogelijk, waarbij zo min mogelijk slachtoffers vallen.

Overeengekomen is dat de EU de geleidelijke ontwikkeling van een gemeenschappelijk defensiebeleid zal steunen, voor zover lidstaten dat relevant achten, door onderlinge samenwerking op het gebied van bewapening. De Europese Raad van Laken van december 2001 erkende het belang van een betere harmonisatie van militaire eisen en de planning van wapenaankopen, waarbij werd vastgelegd dat de EU en de verantwoordelijke ministers naar oplossingen en nieuwe vormen van samenwerking zouden zoeken teneinde de noodzakelijke capaciteit te ontwikkelen en optimaal gebruik te maken van de reeds beschikbare middelen.

Dit alles betekent dat de lucht- en ruimtevaart een sleutelsector is, zowel wat militaire toepassingen betreft als waar het gaat om het wegnemen van de lacunes in de capaciteit – een belangrijke stap voor de geloofwaardigheid van het Europese veiligheids- en defensiebeleid.

7.2. Een uitdaging voor Europa

De middelen uit de defensiebegrotingen van de landen moeten op een meer coherente wijze worden besteed. De doeltreffendheid van de traditionele coördinatie- en samenwerkingsmechanismen is onvoldoende. De Europese militaire eisen zijn niet geharmoniseerd, en dientengevolge zijn markten en aankopen versnipperd en te klein om de industrie in staat te stellen lange productiegangen te ontwikkelen en concurrerender te worden.

Ten gevolge van de versnippering van de defensiemarkt worden onderzoek en technologie niet gedeeld en zijn ze te kleinschalig om de Europese industrie in staat te stellen de beste technologieën op consistente wijze te benutten. En terwijl van Europese bedrijven een aanzienlijke bijdrage wordt verwacht in de financiering van hun onderzoeks- en ontwikkelingsactiviteiten op militair gebied, wordt de O&O van de Amerikaanse industrie volledig gesubsidieerd, een beleidsmaatregel die in mei 2001 nog eens is bevestigd.

Deze combinatie van factoren legt de Europese industrie ernstige beperkingen op in haar streven om op belangrijke markten concurrerend te blijven. De extra subsidie van veertig miljard dollar die de Amerikaanse regering na de gebeurtenissen van 11 september 2001 voornamelijk aan de defensie-industrie heeft verleend en die boven op het budget van meer dan 400 miljard dollar komt dat voor het fiscale jaar 2003 is voorgesteld, kan deze situatie nog verergeren.

De grote disproportie tussen de VS en Europa leidt niet alleen tot verstoring van de concurrentie, maar bemoeilijkt bovendien samenwerking of een partnerschap op Atlantisch niveau.

Als Europa een geloofwaardig buitenlands en veiligheidsbeleid wil voeren, heeft het dringend behoefte aan passende Europese defensiecapaciteit. Het kost 15-20 jaar om militaire systemen

te ontwikkelen, van de technologische beoordeling tot de operationele inzet. Op gebieden waar geen O&O-programma's van betekenis worden uitgevoerd, zal Europa ervoor moeten kiezen operationele capaciteit op te geven of afhankelijk te worden van leveranciers van buiten Europa.

Recente gebeurtenissen onderstrepen het belang om voor zowel civiele als militaire crisisbeheersing te kunnen beschikken over efficiënte en snelle inlichtingendiensten, bevelvoerings- en controleprocessen en nauwkeurige wapensystemen die geen collaterale effecten hebben. Dergelijke eisen vragen om innovatieve en complexe oplossingen en voor de ontwikkeling daarvan kunnen haalbaarheidsexperimenten en demonstratiemodellen worden gebruikt, die leiden tot een nieuwe generatie van materieel op belangrijke gebieden zoals opsporing en redding, verkenning, C3I-systemen, onbemande luchtvaartuigen en intelligente munitie. Tenzij Europa deze capaciteit handhaaft en verder ontwikkelt, bestaat er een reële kans dat de Europese slagkracht zal worden bepaald door de VS vanwege de dominerende positie van dit land met betrekking tot de levering van bepaalde typen materieel of ondersteuning voor reeds geleverde systemen.

Als de EU-lidstaten niet meer geld uittrekken voor de lucht- en ruimtevaartindustrie en verzuimen deze zaak op Europees niveau aan te pakken, is de kans groot dat zij het autonome vermogen van de Unie inperken om zelfs de meest elementaire Petersbergtaken uit te voeren, om nog maar te zwijgen van verplichtingen die afzonderlijke lidstaten in NAVO-verband hebben.

De nieuwe elektronische omgeving

De manier van oorlog voeren maakt een fundamentele verandering door, die het gevolg is van de noodzaak de efficiënte inzet van strijdkrachten te maximaliseren, de waakzaamheid tegen terroristische bedreigingen te vergroten, flexibel op zulke bedreigingen te reageren en het aantal slachtoffers onder militairen en burgers tot een minimum te beperken. Dit scenario brengt het gebruik met zich mee van onbemande luchtvaartsystemen voor zowel patrouillering als machtsvertoon.

De technologie die voor deze nieuwe capaciteit nodig is, is grotendeels generiek. De inzet van onbemande systemen kan een betrouwbaar en kosteneffectief middel zijn voor bewaking en gegevensbeheer ten behoeve van de bescherming van de visserij, grensbewaking, handhaving van de openbare orde, civiele opsporings- en reddingsoperaties en vele andere toepassingen met aanzienlijk marktpotentieel. Zowel in civiele als militaire toepassingen kan en moet door de Europese lucht- en ruimtevaartindustrie worden voorzien.

Tot dusverre heeft de VS de grootste vorderingen gemaakt bij het opbouwen van deze elektronische omgeving en het ontwikkelen en inzetten van onbemande systemen. Als Europa niet zijn eigen onafhankelijke capaciteit op dit gebied kan opbouwen, zij het op een economisch verantwoord lager capaciteitsniveau, zullen er ernstige beperkingen optreden zowel wat betreft de mogelijkheid om een rol van betekenis te spelen in militaire operaties naast de VS als - wat belangrijker is - om onafhankelijke acties op touw te zetten. Interoperabiliteit tussen de Europese landen alsmede met de VS en de NAVO is hierbij essentieel.

7.3. Een nieuwe benadering van de defensiebehoeften van Europa

In de Europese Unie valt militair materieel in de enige economische sector die nog grotendeels door nationaal beleid wordt bepaald. Het definiëren van toekomstige eisen en het voorzien in de huidige behoeften geschieden veelal op zuiver nationale basis, met weinig aandacht voor gemeenschappelijke belangen. Dit is duur en inefficiënt, leidt tot overlapping en drijft de kosten op in een tijd waarin begrotingen onder grote druk staan. Duidelijk is dat:

- een versnipperde markt Europa de schaalvoordelen onthoudt die nodig zijn om de kosten te verminderen, O&O te financieren en een doeltreffende toepassing van de technologie te waarborgen;
- traditionele methoden van samenwerking binnen Europa niet het maximale rendement opleveren.

Ontwikkeling van gemeenschappelijke doelstellingen op het gebied van buitenlands beleid en samenwerking bij veiligheidsoperaties dienen hand in hand te gaan met gemeenschappelijke doelstellingen en samenwerking bij het ontwerpen en verwerven van de benodigde instrumenten. Er dient versneld te worden gewerkt aan de harmonisering van militaire eisen en de planning van wapenaankopen, zoals is aanbevolen tijdens de top te Laken in 2001, met als doel het ontwikkelen van een alomvattend bewapeningsbeleid op EU-niveau. Ook moeten snelle initiatieven worden ontplooid voor een gemeenschappelijk aankoopbeleid in organisaties zoals het Gemeenschappelijk orgaan voor samenwerking op bewapeningsgebied (*OCCAR*) en de West-Europese Bewapeningsgroep (*WEAG*).

Rationalisatie van het uitgavenpatroon zal evenwel niet genoeg zijn om de behoeften van de nieuwe veiligheidsagenda te dekken. Er zijn aanvullende middelen nodig en deze nieuwe eisen komen juist op het moment dat verscheidene Europese regeringen voornemens zijn hun strijdkrachten te herstructureren om ze aan te passen aan een nieuwe strategische omgeving met andere militaire eisen. Herstructurering kost echter geld en potentiële besparingen zullen voorlopig niet realiseerbaar zijn. De totaalbenadering van crisisbeheersing, die een kenmerk is van het gemeenschappelijk buitenlands en veiligheidsbeleid, zal kostbare nieuwe capaciteit vereisen, met inbegrip van toezicht.

De Europese vrijheid van handelen heeft zijn prijs. De Europese strijdkrachten moeten worden voorzien van geschikt materieel en er moet een krachtige industriële en technologische basis. Daarom dienen beslissingen over de hoogte van de nationale uitgaven voor militair materieel, het bijstellen van prioriteiten binnen bestaande defensiebegrotingen en het passende antwoord op nieuwe bedreigingen alle te worden benaderd in een Europese context. Bovendien moeten de huidige beperkte verplichtingen ten aanzien van gezamenlijke O&O-projecten op defensiegebied worden uitgebreid; ze dienen grote gezamenlijke demonstratieprogramma's te omvatten, waarbij verschillende lidstaten hun werkzaamheden samenvoegen om een sterk kader voor defensieonderzoek te creëren.

De verplichting van de lidstaten en de EU om tot een efficiënte defensiestructuur te komen, die is toegespitst op de nieuwe strategieën en prioriteiten van Europa en in toenemende mate autonoom is, vraagt om een Europees bewapeningsproces, met de volgende elementen:

- formulering van een gemeenschappelijk Europees bewapeningsbeleid dat berust op een technologische en industriële basis voor een duurzame defensie, waarbij doeltreffende O&O-programma's worden opgezet om te voorzien in de voor het gemeenschappelijk buitenlands en veiligheidsbeleid vastgestelde defensie- en

veiligheidsbehoeften en om de Europese capaciteit binnen het Noord-Atlantisch bondgenootschap te vergroten;

- bevordering, op het niveau van alle lidstaten, van efficiënte regelingen voor samenwerking op bewapeningsgebied op basis van de beste voorbeelden uit de intentieverklaring ten behoeve van de kaderovereenkomst voor herstructurering van de defensie-industrie;
- totstandbrenging van een coherent EU-kader dat de basis vormt van een geïntegreerde Europese markt voor militair materieel, die de bedrijfstak in staat stelt schaalvoordelen te benutten en tegen een economisch haalbare prijs het materieel en de diensten te leveren waar het gemeenschappelijk Europees beleid en de exportmarkt om vragen.

Maar zulke structurele verbeteringen zullen op zichzelf niet voldoende zijn om de nieuwe capaciteit te verschaffen die nodig is om de strategische doelstellingen van de Europese leiders te verwezenlijken. De steeds zwaardere verplichtingen van de lidstaten op het gebied van defensie en veiligheid vergen steeds meer financiële middelen. De onvermijdelijke conclusie is dat de uitgaven moeten worden verhoogd.

7.4. Een interne markt voor militair materieel

Aangezien het concurrentievermogen van de Europese lucht- en ruimtevaart- en defensie-industrie van vitaal belang is voor de geloofwaardigheid van de Europese doelstellingen op het gebied van veiligheid en defensie, dienen waar mogelijk bestaande instrumenten te worden ingezet om beleidslijnen en praktijken uit de weg te ruimen die belemmeren dat Europese defensiebedrijven efficiënter gaan werken.

De versterking van de Europese lucht- en ruimtevaart- en defensie-industrie gaat samen met een toenemende handel in producten, onderdelen, halffabrikaten en grondstoffen; deze handel vindt plaats tussen onafhankelijke bedrijven die zijn verbonden door een klant-leverancierrelatie, of tussen ondernemingen of fabrieken die tot dezelfde groep behoren. In beide gevallen is het van belang te waarborgen dat goederen zodanig binnen de interne markt kunnen circuleren, dat het concurrentievermogen van de geherstructureerde Europese bedrijven niet in gevaar komt. Dit is niet alleen een kwestie van administratieve vereenvoudiging, maar ook van het invoeren van procedures die het mogelijk maken goederen en onderdelen sneller te laten circuleren, wat onontbeerlijk is voor een modern, flexibel beheer van ondernemingen.

Activiteiten ter bevordering van het vrije verkeer van militaire goederen door vereenvoudiging van de controles in verband met de intracommunautaire handel en de harmonisatie van douanerechten zijn een noodzakelijke voorwaarde voor het creëren van de geïntegreerde interne markt, die een hoeksteen is van de toegevoegde waarde van de EU-dimensie.

Beleid dat is ontwikkeld voor de interne markt - een terrein waarop de EU uitgebreide wet- en regelgevende ervaring heeft -, zoals de beginselen op het gebied van overheidsopdrachten, kan ook relevant zijn voor het creëren van een interne markt voor militair materieel, vooral in de context van een zich ontwikkelend Europees bewapeningsbeleid, waarbij de specifieke kenmerken van militair materieel in aanmerking worden genomen.

Het Europees Parlement heeft zijn steun voor deze benadering uitgesproken. In april 2002 heeft het een resolutie aanvaard inzake de Europese defensie-industrie, waarin het nogmaals onderstreept dat een sterke, efficiënte en levensvatbare Europese bewapeningsindustrie en een doeltreffend aankoopbeleid van vitaal belang zijn voor de ontwikkeling van het EVDB. Bovendien sprak het Parlement nogmaals zijn steun uit voor het actieplan zoals dat is vervat in de Mededeling van de Commissie van 1977 over de *Tenuitvoerlegging van de strategie van de Unie inzake de defensie-industrie*, waarin de dringende noodzaak werd benadrukt om de sector te herstructureren en een Europese markt voor militair materieel te creëren.

Het Parlement heeft de Commissie gevraagd om zo spoedig mogelijk een bijgewerkt actieplan aan de Raad en het Parlement voor te leggen. In dit actieplan moet de Commissie aangegeven in hoeverre het gemeenschappelijk handelsbeleid en de regels van de interne markt toe te passen zijn op de defensie-industrie, of het mogelijk is een instantie in het leven te roepen, bestaande uit diverse instellingen en de defensie-industrie, om het onderzoek op defensiegebied te bundelen en te coördineren op dezelfde wijze als in ACARE en of er nog meer maatregelen nodig zijn om de oprichting van transnationale bedrijven te bevorderen en de industrieën in de kandidaat-lidstaten te integreren.

Voor de langere termijn biedt de Conventie over de toekomst van de Europese Unie de gelegenheid om vast te stellen welke institutionele en operationele regelingen het meest effectief zijn voor de verwezenlijking van de doelstellingen van de Unie op defensiegebied en dus ook voor de versterking van het concurrentievermogen van de Europese lucht- en ruimtevaart- en defensie-industrie.

Aanbevelingen voor de defensiesector in het kader van STAR 21

- Uiteindelijk doel: een Europees bewapeningsbeleid dat een structuur biedt voor de Europese markten voor militair en veiligheidsmaterieel en een duurzame en competitieve technologische en industriële basis mogelijk maakt.
- Harmonisatie van militaire eisen en planning van aankoopbudgetten en wapenaankopen.
- Beschikbaar stellen van meer middelen, effectievere inzet daarvan, stimulering van Europese samenwerkingsprogramma's en een efficiëntere taakverdeling tussen de lidstaten.
- Meer coherentie in de uitgaven voor defensieonderzoek tussen de lidstaten.
- Werken aan de totstandkoming van een Europese markt voor militair materieel en een bureau voor bewapening dat verantwoordelijk is voor een scala van activiteiten met betrekking tot acquisitie, gemeenschappelijk O&O, rechtstreekse aankopen enz.
- Bevordering van EU-brede acties zoals de kaderovereenkomst voor herstructurering van de defensie-industrie.
- Wegwerken van de lacunes die worden genoemd in de Europese hoofddoelstelling en in de collectieve capaciteitsdoelstellingen.

8. VEILIGSTELLEN VAN EUROPA'S ROL IN DE RUIMTE

De afgelopen veertig jaar heeft Europa een aanzienlijke ruimtevaartcapaciteit ontwikkeld via zijn ruimtevaartuigen en lanceerinrichtingen en de terrestrische infrastructuur ter ondersteuning daarvan. Nu zijn dit essentiële hulpmiddelen ter waarborging van het welzijn en de veiligheid van Europese burgers. Ze vormen de sleutel voor vele toepassingen op zowel militair als civiel gebied en het belang ervan neemt nog voortdurend in snel tempo toe. Ruimtevaarttoepassingen leveren een onontbeerlijke en steeds grotere bijdrage aan het EU-beleid, bijvoorbeeld op het gebied van milieu, vervoer, landbouw en duurzame ontwikkeling. Ook het geleidelijk vorm krieggende gemeenschappelijk buitenlands en veiligheidsbeleid en de tenuitvoerlegging van de Petersbergtaken vragen om capaciteit die het gebruik van ruimtevaarttechnologieën vereist.

Deze toepassingen zijn afhankelijk van Europese capaciteit op drie onderling samenhangende gebieden:

- gebruik van de ruimte voor aardobservatie, navigatie, telecommunicatie,
- ruimtevaartwetenschappen,
- toegang tot de ruimte.

8.1. Belang van ruimtevaarttoepassingen

Het strategisch belang van de ruimtevaart voor Europa wordt alom erkend. Sinds de Europese Ruimtevaartorganisatie (ESA) in 1975 werd opgericht voor Europese samenwerking op het gebied van civiele ruimtevaartactiviteiten is het een van zijn hoofddoelstellingen te komen tot een betere kennis van de aarde en het heelal door de opstelling en uitvoering van specifieke multilaterale programma's. Door middel van dergelijke programma's, in combinatie met nationale inspanningen, heeft Europa substantiële capaciteiten op het gebied van ruimtevaarttechnologie ontwikkeld. Op dezelfde wijze is de Ariane-familie van lanceerinrichtingen tot ontwikkeling gebracht om een autonome toegang tot de ruimte te verschaffen.

*Satellietmonitoring kan veranderingen in weer- en omgevingspatronen signaleren en zal bijdragen tot het definiëren, uitvoeren en bewaken van Europa's internationale verplichtingen, zoals het Protocol van Kyoto bij het Raamverdrag inzake Klimaatverandering van de VN. **Globale positionering** zal leiden tot verbeteringen van de veiligheid, efficiëntie en intermodaliteit van het Europees vervoer door nauwkeurige informatie te verschaffen over locatie en navigatie. **Satelliettelecommunicatiediensten** hebben het potentieel om de communicatiesystemen in Europa te verbeteren.*

In 2000 stippelden de Europese Commissie (EC) en het ESA een gezamenlijke Europese strategie voor de ruimte uit en richtten ze een EC/ESA-werkgroep op. Twee gezamenlijke programma's zijn op korte termijn bijzonder van belang, te weten het globale positioneringssysteem Galileo en het programma Global Monitoring for Environment and Security (Wereldwijde monitoring voor milieu en veiligheid of GMES).

Galileo is een Europees programma voor satellitradionavigatie, dat is gebaseerd op een constellatie van dertig satellieten die in een baan om de aarde draaien, waarbij lokale terrestrische ontvangers diensten verschaffen aan gebruikers op nagenoeg alle

locaties. Galileo zal compatibel zijn met en complementair zijn aan GPS, het systeem dat wordt beheerd door het Amerikaanse ministerie van Defensie. De EU-ministers hebben de ontwikkelingsfase van het project goedgekeurd. Deze zal lopen tot 2005 en worden gevolgd door een uitvoerings- en een operationele fase. In 2008 moet het systeem operationeel zijn.

GMES is een Europees initiatief waarmee in 1998 een begin is gemaakt en dat zal profiteren van bestaande en geplande onderzoeksfaciliteiten per satelliet om een operationeel systeem voor informatie vanuit de ruimte te creëren. De monitoringcapaciteit zal betrekking hebben op veranderingen op wereldschaal, milieudruk en mogelijke veiligheidstoepassingen, als deze nodig zijn in het kader van het gemeenschappelijk buitenlands en veiligheidsbeleid van de EU.

8.2. Uitdagingen voor de Europese ruimtevaartindustrie

Tot de ruimtevaartactiviteiten behoren ook toepassingen van zuiver commercieel belang in de civiele sector, met name telecommunicatiesatellieten. De afgelopen tien jaar heeft de ruimtevaartsector in Europa zwaar geïnvesteerd om te profiteren van de sterke groei van deze commerciële markt, terwijl de rendabele programma's in de VS hoofdzakelijk institutioneel waren. De snelle daling die de markt voor telecommunicatie – en bijgevolg die voor lanceerinrichtingen – recentelijk te zien geeft, brengt de levensvatbaarheid van de Europese ruimtevaartindustrie in gevaar. De daling valt samen met de inkrimping van de budgetten van de lidstaten voor ruimtevaart, wat een bedreiging vormt voor de financiering van ruimtevaartprogramma's in Europa.

Het feit dat de Europese ruimtevaartindustrie sterk afhankelijk is van de commerciële markt, staat in schril contrast met de situatie in de VS, waar het leeuwendeel van de inkomsten afkomstig is van door de regering gesubsidieerde programma's. Verhoging van de Amerikaanse overheidsinvesteringen in de ruimtevaartindustrie zal de Europese industrie blijvend onder druk zetten (mondiale dominantie op het gebied van ruimtevaartmaterieel en -toepassingen is een officiële beleidsdoelstelling van de VS).

Enkele cijfers ter verduidelijking van de situatie: in 1999 was de omzet van Amerikaanse lucht- en ruimtevaartbedrijven uit ruimtevaartactiviteiten €33 700 miljoen, waarvan €26 000 miljoen – meer dan driekwart – werd gefinancierd door het ministerie van Defensie en de NASA. Europese bedrijven daarentegen hadden een omzet van minder dan €5 500 miljoen, waarvan slechts de helft afkomstig was van institutionele bronnen en de rest van de competitieve commerciële markt.

Bovendien zijn defensieprogramma's in Europa op nationaal en bilateraal niveau (en slechts zelden multilateraal niveau) uitgevoerd, met enkele grote successen, maar met beperkte budgetten, die alles bij elkaar minder dan 5 procent van het Amerikaanse totaal voor de industrie beliepen. Inspanningen om Europese samenwerkingsprojecten meer steun te geven, hebben tot dusverre niet tot resultaten geleid en hoe dat in de toekomst zal gaan, blijft onzeker. Dientengevolge is er, anders dan bij civiele ruimtevaartprogramma's, momenteel geen Europese of multilaterale structuur, met behulp waarvan kan worden voorzien in de behoeften van de lidstaten aan ruimtevaarttechnologie voor veiligheid en defensie.

Als Europa deze uitdagingen niet beantwoordt, zal dat ingrijpende en mogelijk onomkeerbare gevolgen hebben. Europa zou zijn onafhankelijkheid kunnen verliezen bij belangrijke strategische en commerciële satelliettechnologieën, zoals navigatie, communicatie en aardobservatie, zowel op civiel als op militair vlak, alsmede wat de toegang tot de ruimte

betreft. De keuze van beleidsopties van de EU en de belangrijke rol van de Europese industrie op dit strategische terrein van de hightech zouden in gevaar komen en Europa zou afhankelijk worden van anderen. En verder zou het zijn positie in de commerciële en dienstensectoren die afhankelijk zijn van ruimtevaartcapaciteit, kunnen kwijtraken.

8.3. Behoeftte aan een dynamisch beleid voor de ruimte

Een dynamisch Europees ruimtevaartbeleid voor de lange termijn, zoals de gezamenlijke strategie van de EC/ESA voorstaat, dient een aantal hoofdelementen te omvatten die hieronder worden beschreven.

Galileo. Nu de Raad van de Europese Unie het groene licht voor Galileo heeft gegeven, is de volgende stap ervoor zorgen dat de infrastructuur wordt voltooid waarna moet worden overgegaan tot inbedrijfstelling en exploitatie. Bij de implementatie moet er veel aandacht aan worden besteed dat bij de vaststelling van de aanvullende infrastructuur de financiering door de overheid en bij de definitie van de diensten de deelname van de industrie duidelijk wordt vastgelegd.

Galileo zal de lucht- en ruimtevaartindustrie en de Europese economie als geheel een reeks van voordelen bieden en de Europese industrie op *state of the art*-niveau houden wat ruimtevaarttechnologieën betreft. Verder zal Galileo een wereldwijd bruikbaar systeem verschaffen dat complementair is aan andere bestaande navigatiesystemen en waarop indien nodig veilig kan worden teruggevallen.

GMES. Een snelle ontwikkeling van dit belangrijke initiatief is geboden om ervoor te zorgen dat Europa over een onafhankelijke, autonome en operationele globale monitoringcapaciteit ten behoeve van het milieu- en veiligheidsbeleid kan beschikken.

In overeenstemming met de resolutie van de Raad van december 2001 dient er begin 2004 een volledig uitgewerkt GMES-programma op tafel te liggen, als men tenminste de doelstelling om in 2008 over een operationele en duurzame capaciteit te beschikken, wil verwezenlijken. Als eerste stap zijn in een vroeg stadium grootschalige prototypen nodig via netwerken tussen ruimte- en niet-ruimte-infrastructuur, ondersteund door de noodzakelijke budgetten in het Europese kaderprogramma voor onderzoek en de ESA-programma's en door werkzaamheden die ervoor zorgen dat een geschikte institutionele structuur tot stand komt voor het verzamelen en toegankelijk maken van informatie vanuit de ruimte voor milieu en veiligheid.

Verwezenlijking van doelstellingen op het gebied van veiligheid in de EU. Ruimtevaarttoepassingen kunnen, als aanvulling op de eigen middelen van de lidstaten, dienen ter ondersteuning van verscheidene doelstellingen in het kader van het gemeenschappelijk buitenlands en veiligheidsbeleid, zoals informatieverzameling, communicatie en verificatie. Er is echter een geïntegreerde aanpak van alle betrokken partijen nodig - lidstaten, Europese Commissie, Raad en NAVO -, als men wil komen tot de ontwikkeling van specifieke of gedeelde capaciteit. De prioriteiten zijn:

- gebruik maken van de bestaande en geplande infrastructuur - die hoofdzakelijk nationaal is, maar ook het EU-satellietcentrum omvat -, ter ondersteuning van de Petersbergtaken op het gebied van humanitaire hulp, redding en vredeshandhaving; de veiligheidselementen van GMES moeten in dienst van die doelstelling worden gesteld;

- doorgaan met het opbouwen van ruimte-informatiecapaciteit op het gebied van defensie en veiligheid in Europa voor bewaking, verkenning, bevelvoering en controle, telecommunicatie en plaatsbepaling, waarbij wordt geprofiteerd van de ruimtevaartmiddelen van Europa en de ervaring van het satellietcentrum wordt verruimd;
- de NAVO aanzetten tot het in overweging nemen van een Europese oplossing als moet worden voorzien in de behoeften van het bondgenootschap op het gebied van militaire telecommunicatiesatellieten en lanceerinrichtingen.

Ruimtevaartwetenschappen en O&O. Er moet steun verleend worden aan de ruimtevaartwetenschappen; hierbij gaat het om ruimteonderzoek, aardwetenschappen en onderzoek naar microzwaartekracht (bv. biotechnologie), alsmede aan toepassingen ervan die zijn gebaseerd op innovatieve gegevensverwerking, modellen enz., en die nodig zijn om nieuwe operationele ruimtevaartmissies en –diensten te ontwikkelen. Deze ruimtevaartorganisaties en de EU moeten steun geven aan grootschalige demonstratieprogramma's, waarin de diverse ruimtevaart- en terrestrische technologieën zijn geïntegreerd.

Instandhouding van de Europese lanceercapaciteit. Een onafhankelijke en competitieve lanceercapaciteit om toegang tot de ruimte te verschaffen is een noodzakelijke voorwaarde voor het verwezenlijken van een sterk Europees ruimtevaartbeleid en het op succesvolle wijze exploiteren van de ruimte. Ongelukkigerwijs zijn, ten gevolge van de sterke terugloop van het aantal lanceringen van telecommunicatiesatellieten, die het leeuwendeel van de Ariane-markt vertegenwoordigen, commerciële lanceringen samen met de weinige lanceeropdrachten van Europese regeringen onvoldoende om de levensvatbaarheid van het Ariane-systeem in stand te houden. Overheidssteun van de ESA en de EU-lidstaten is daarom van vitaal belang als het gaat om nieuwe versies van Ariane-lanceerinrichtingen, nieuwe ontwikkelingen en lanceerfaciliteiten, terwijl de industrie werkt de kostenverlaging en een grotere efficiëntie van de productie. Op Europees niveau is snelle actie geboden, wil Europa op voet van gelijkheid kunnen concurreren met de door de Amerikaanse regering gesteunde lanceerinrichtingenindustrie.

EC/ESA-kader. De EC en de ESA dienen de totaalstrategie die ze hebben opgesteld voor de korte en middellange termijn, zo spoedig mogelijk ten uitvoer te leggen. Voor het definiëren van een Europees ruimtevaartprogramma moeten EC en ESA ook een langetermijnbenadering ontwikkelen met passende financiering, waarbij ze geschikte institutionele mechanismen in het leven roepen, die volledig rekening houden met de behoeften van de gebruiker en die voor zowel gebruikers, als de investeerders en derde landen zichtbaar zijn.

Aanbevelingen inzake ruimtevaart in het kader van STAR 21

- Ontwikkeling van een sterk Europees ruimtevaartbeleid in overeenstemming met de mededeling van ESA-EC inzake de ruimte, dat een actieplan en passende financiering omvat.
- Tenuitvoerlegging van Galileo volgens plan, waarbij passende middelen worden toegekend aan een mondiale bevordering en ontwikkeling van downstream-activiteiten en de private sector de gelegenheid krijgt in een vroeg stadium zijn bijdrage te leveren.
- Ontwikkeling van GMES om een autonome globale monitoringcapaciteit te waarborgen door middel van aanzienlijke steun uit hoofde van EC- en ESA-

programma's.

- Ontwikkeling van een volledige Europese ruimtevaartcapaciteit op het gebied van defensie en veiligheid voor bewaking, verkenning, bevelvoering en controle, telecommunicatie en plaatsbepaling.
- Overheidssteun richten op instandhouding van een onafhankelijke en concurrerende toegang tot de ruimte voor Europa.
- Overheidssteun richten op de ruimtevaartwetenschappen en de ontwikkeling van toepassingen ervan.
- Steun geven aan grootschalige demonstratieprogramma's waarin de diverse ruimtevaart- en terrestrische technologieën zijn geïntegreerd.

9. SLOTOPMERKINGEN

De Adviesgroep inzake lucht- en ruimtevaart is van mening dat de Europese lucht- en ruimtevaartsector zich in een kritieke fase bevindt. Het gaat hier om een bedrijfstak die moet werken met langetermijnperspectieven van twintig tot dertig jaar. Daarom zullen het beleidskader dat vandaag wordt vastgesteld en de middelen die nu worden toegewezen, bepalend zijn voor de perspectieven en prestaties van de bedrijfstak voor de komende decennia. Als Europa een bloeiend *centre of excellence* voor de lucht- en ruimtevaart wil blijven op een zeer competitieve wereldmarkt, waar Amerikaanse bedrijven het voordeel hebben van een enorme thuismarkt en krachtige overheidssteun, dienen er op Europees niveau vergelijkbare mogelijkheden beschikbaar te zijn om de Europese doelstellingen te halen. Anders loopt Europa gevaar essentiële capaciteit kwijt te raken.

Dit betekent niet dat de EU moet trachten het uitgavenniveau van de VS voor lucht- en ruimtevaart en defensie te evenaren. De uitgavenniveaus zullen noodzakelijkerwijs verschillen wegens de uiteenlopende strategische visies, doelstellingen en prioriteiten, en de keuze van de instrumenten om die te verwezenlijken. Niettemin zijn de politieke keuzen die in Europa in verband met zijn rol en invloed in de wereld moet maken, onlosmakelijk verbonden met het vermogen om waarborgen te geven ten aanzien van de middelen en de capaciteit om zijn doelstellingen te realiseren. Een competitieve Europese lucht- en ruimtevaartindustrie is van essentieel belang bij het verschaffen van deze middelen en capaciteit.

De adviesgroep vraagt om een zo groot mogelijke respons op zijn analyse en aanbevelingen. In het bijzonder is de adviesgroep benieuwd naar de reactie van de partijen die het beste in staat zijn gehoor te geven aan zijn aanbevelingen, namelijk de lidstaten en de instellingen van de Gemeenschap. In het licht van deze reacties en andere relevante ontwikkelingen is de adviesgroep gaarne bereid verdere bijdragen aan de discussie te leveren.

9.1. Overzicht van de aanbevelingen in het kader van STAR 21

Concurreren op wereldmarkten

- Zorgen voor gelijke concurrentievoorwaarden, zodat de Europese industrie op eerlijke wijze kan concurreren op de wereldmarkt.
- Verbetering van de toegang tot de wereldmarkt, en met name de Amerikaanse markt.

- Streven naar bredere overeenkomsten ter vereenvoudiging van de exportcontrole op producten die Amerikaanse onderdelen bevatten.
- Zorgen voor eerlijke wederzijdse markttoegang.
- Voortzetting van de ontwikkeling van internationale samenwerkingsprogramma's.

De bedrijfsomgeving voor Europese lucht- en ruimtevaart

- Bij de toepassing van het Europese mededingingsrecht moet men rekening blijven houden met de specifieke kenmerken van de lucht- en ruimtevaartindustrie, met name bij werkzaamheden op defensiegebied.
- De effecten van verschillende fiscale stelsels ter bevordering van wereldwijde innovatie moeten nader worden onderzocht. Zo is er onderzoek nodig naar de mogelijkheden voor het toepassen van fiscale en andere stimuleringsmaatregelen om innovatie op Europese schaal te bevorderen, indien noodzakelijk door middel van gecoördineerde nationale acties teneinde concurrentievervalsingen te vermijden.
- Onderwijs en opleiding dienen een zodanige kwaliteit te bezitten, dat op lange termijn de vakbekwaamheid van de werknemers gegarandeerd is.
- Grensoverschrijdende mobiliteit van personeel dient te worden vereenvoudigd. Bestaande problemen, met name betreffende socialezekerheidsstelsels en veiligheidsonderzoekprocedures bij defensieprojecten, moeten worden opgelost.
- In de toetredingslanden moeten praktijkopleidingsprogramma's worden opgezet teneinde de industriële integratie te versnellen.
- De belangrijkste belanghebbenden bij civiel onderzoek op het gebied van lucht- en ruimtevaart moeten langetermijnprioriteiten vaststellen. Er is behoefte aan betere coördinatie en eventueel aan een gemeenschappelijke planning van onderzoekprogramma's op Europees, nationaal, regionaal en industrieel niveau.
- Toekenning van voldoende publieke middelen om een langetermijnstrategie voor onderzoek op het gebied van civiele lucht- en ruimtevaart te bekostigen, waarvoor in de komende twintig jaar totale investering van naar schatting €100 miljard nodig is, te financieren uit alle bronnen, zowel publieke als private.

Europees goed bestuur van de burgerluchtvaart

Er is dringend behoefte aan een sterke Europese organisatie om het globale beleid van de sector te bepalen. Europa's invloed dient zich uit te breiden tot buiten haar grenzen, door middel van samenwerking met luchtvaartregelgevers over de hele wereld. Hieronder volgen de belangrijkste aanbevelingen om dit doel te verwezenlijken.

- *Burgerluchtvaartautoriteit:* De Europese Unie dient de rol op zich te nemen van beleidsmaker en regelgever op alle gebieden van de burgerluchtvaart, en in alle relevante internationale organisaties, vooral in de ICAO, met één stem te spreken namens Europa. Uiteindelijk moet dit leiden tot het lidmaatschap van de Gemeenschap van deze organisaties, samen met haar lidstaten. Een volledig EASA met alle volmachten en met een snelle uitbreiding van zijn taakomschrijving, vormt een eerste stap in die richting.

- *Luchtverkeersbeheer*: Er moet een totaalplan voor één Europees luchtruim worden ontwikkeld binnen het kader dat momenteel in bespreking is in het Europees Parlement en de Raad.

Dringende behoefte aan Europese veiligheids- en defensiecapaciteit

- Uiteindelijk doel: een Europees bewapeningsbeleid dat een structuur biedt voor de Europese markten voor militair en veiligheidsmaterieel en een duurzame en competitieve technologische en industriële basis mogelijk maakt.
- Harmonisatie van militaire eisen en planning van aankoopbudgetten en wapenaankopen.
- Beschikbaar stellen van meer middelen, effectievere inzet daarvan, stimulering van Europese samenwerkingsprogramma's en een efficiëntere taakverdeling tussen de lidstaten.
- Meer coherentie in de uitgaven voor defensieonderzoek tussen de lidstaten.
- Werken aan de totstandkoming van een Europese markt voor militair materieel en een bureau voor bewapening dat verantwoordelijk is voor een scala van activiteiten met betrekking tot acquisitie, gemeenschappelijk O&O, rechtstreekse aankopen enz.
- Bevordering van EU-brede acties zoals de kaderovereenkomst voor herstructurering van de defensie-industrie.
- Wegwerken van de lacunes die worden genoemd in de Europese hoofddoelstelling en in de collectieve capaciteitsdoelstellingen.

Veiligstelling van Europa's rol in de ruimte

- Ontwikkeling van een sterk Europees ruimtevaartbeleid in overeenstemming met de mededeling van ESA-EC inzake de ruimte, dat een actieplan en passende financiering omvat.
- Tenuitvoerlegging van Galileo volgens plan, waarbij passende middelen worden toegekend aan een mondiale bevordering en ontwikkeling van downstream-activiteiten en de private sector de gelegenheid krijgt in een vroeg stadium zijn bijdrage te leveren.
- Ontwikkeling van GMES om een autonome globale monitoringcapaciteit te waarborgen door middel van aanzienlijke steun uit hoofde van EC- en ESA-programma's.
- Ontwikkeling van een volledige Europese ruimtevaartcapaciteit op het gebied van defensie en veiligheid voor bewaking, verkenning, bevelvoering en controle, telecommunicatie en plaatsbepaling.
- Overheidssteun richten op instandhouding van een onafhankelijke en concurrerende toegang tot de ruimte voor Europa.
- Overheidssteun richten op de ruimtevaartwetenschappen en de ontwikkeling van toepassingen ervan.

- Steun geven aan grootschalige demonstratieprogramma's waarin de diverse ruimtevaart- en terrestrische technologieën zijn geïntegreerd.