

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2000-2001

31 mei 2001

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR ECONOMIE, LANDBOUW, WERKGELEGENHEID EN TOERISME

Interpellatie van de heer André Denys tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media, over de verdeling van toeleveringscontracten door de federale overheid, naar aanleiding van de aankoop van militaire Airbusvliegtuigen

Interpellatie van de heer Eddy Schuermans tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media, over de niet-betrokkenheid van Vlaamse bedrijven bij de vervanging van de C-130's van het Belgische leger

Commissie voor Economie, Landbouw Werkgelegenheid en Toerisme

Donderdag 31 mei 2001

VOORZITTER : De heer André-Emiel Bogaert

– *De interpellatie wordt gehouden om 10.03 uur.*

Interpellatie van de heer André Denys tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media, over de verdeling van toeleveringscontracten door de federale overheid, naar aanleiding van de aankoop van militaire Airbusvliegtuigen

Interpellatie van de heer Eddy Schuermans tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media, over de niet-betrokkenheid van Vlaamse bedrijven bij de vervanging van de C-130's van het Belgische leger

De voorzitter : Aan de orde zijn de samengevoegde interpellaties van de heer Denys tot de heer Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media, over de verdeling van toeleveringscontracten door de federale overheid, naar aanleiding van de aankoop van militaire Airbusvliegtuigen en van de heer Schuermans tot minister Van Mechelen, over de niet-betrokkenheid van Vlaamse bedrijven bij de vervanging van de C-130's van het Belgische leger.

De heer Denys heeft het woord.

De heer André Denys : Mijnheer de voorzitter, collega's, mijnheer de minister, mijn interpellatie handelt over het militaire onderdeel van het Airbusprogramma : de aankoop van 7 legervliegtuigen van het type A400M ter waarde van 44 miljard frank om de C-130's van het Belgische leger te vervangen.

Als we spreken over Airbusprogramma's komen er steeds drie zaken aan bod. Er is het economische dossier met een communautair spanningsveld. Daarnaast is er de invloed van economische com-

pensaties bij militaire aankopen. De minister zal deze problematiek goed kennen, want hij is vroeger nog verslaggever geweest van de onderzoekscommissie in de Kamer van Volksvertegenwoordigers over economische compensaties bij militaire aankopen. Een ander aspect dat steeds meer aan bod komt, is de discussie over het ethisch ondernemen, waarover de zogenaamde politiek correcte mensen nogal vergaande ideeën over hebben.

Ik zal het eerst hebben over het economische dossier en het communautaire evenwicht. In dit parlement, maar ook in de Kamer, heeft men al regelmatig vragen gesteld over het Airbusprogramma, maar dan meer specifiek over het burgerluchtvaarttoestel A380. Uit het antwoord van de minister bleek telkens dat er een protocol zou komen tussen de federale overheid en de gewesten in verband met de compensaties. Vanmorgen las ik in de FET dat het Vlaamse bedrijf Sabca uit Zaventem al een miljardencontract heeft ondertekend voor de A380. Dat is uiteraard positief. In hetzelfde artikel las ik echter dat er nog geen protocol is en dat de FLAG, de belangenverdediger van de Vlaamse luchtvaartindustrie, een link wil leggen tussen het protocol voor de A380 en het protocol voor het militaire onderdeel van het Airbusprogramma. Ik was niet van plan te praten over de A380, maar door te lezen over die link inzake compensaties, voelde ik mij gedwongen om het even over de aankoop van de A380 te hebben en in herinnering te brengen wat men vroeger over het protocol heeft gezegd.

In verband met de A400M stellen we vast dat minister Picqué in zijn antwoord op een interpellatie van mevrouw Brepoels in de Kamer heeft gezegd dat hij er niet aan denkt om een protocol te maken en dat hij er niet aan denkt met verdeelsleutels te werken bij de economische compensaties. Het antwoord van minister Picqué heeft ons nogal verontrust en is de aanleiding geweest van deze interpellatie, waarin ik vraag naar het standpunt van minister van Mechelen in deze kwestie.

Denys

U weet dat er veel discussie is geweest over de vraag of het nog nodig is in economische compensaties te voorzien bij militaire aankopen. Er zijn nieuwe afspraken gemaakt. Men kijkt nu in eerste instantie naar het militaire aspect van de aankoop, en men werkt slechts in tweede instantie met economische compensaties voor een beperkt percentage van 10 percent. Ik kan mij als liberaal achter die regeling scharen. Ik vind het aanvaardbaar dat men de prijs-kwaliteitverhouding van het militaire vliegtuig op al het andere laat primeren. We moeten echter niet naïef zijn. Als andere landen een economische compensatie geven, vind ik dat ook wij, beperkt en goed gecontroleerd, economische compensaties kunnen geven. Ik ben het met andere woorden dus eens met de regeling, en daarom pleit ik ervoor dat wij binnen die algemene visie een specifiek protocol afsluiten met de federale overheid.

Vervolgens is er de ethische discussie. Hoe moeten wij ons als overheid opstellen tegenover militaire aankopen? Ook in de commissie is dit al enkele keren aan bod gekomen. Bovendien is er ook al een resolutie over. Ik volg voor dit aspect de stelling van de minister die naar aanleiding van de discussie over de Joint Strike Fighter het onderscheid maakte tussen een gevechtsvliegtuig en een militair vliegtuig. Een militair vliegtuig is bedoeld voor transporten, en kan worden ingezet in veiligheids- en vredesoperaties. Dus ook als we de kwestie vanuit deze invalshoek bekijken, kunnen wij zonder schroom vragen om ons rechtmatig deel aan economische compensaties te krijgen die moeten kunnen voortvloeien uit de aankoop van de zeven A400M's, zelfs als we rekening houden met wat in deze commissie en in dit parlement is gezegd over ethisch ondernemen.

Hoe zit het nu met de protocollen, mijnheer de minister? Het protocol voor de A380 is er nog niet. Volgt u de strategie van de FLAG, wat inhoudt dat men wacht op het protocol voor de A400M? Hebt u al contact gehad met uw federale collega en wat is de stand van zaken?

De voorzitter : De heer Schuermans heeft het woord.

De heer Eddy Schuermans : Mijnheer de voorzitter, collega's, mijnheer de minister, ik wil het hebben over de eventuele niet-betrokkenheid van Vlaamse bedrijven bij de vervanging van de C130's. Het is weliswaar een militair dossier, maar het heeft een burgerlijke kant. De vliegtuigen in

kwestie zijn immers transportvliegtuigen die voor humanitaire doeleinden kunnen en zullen worden gebruikt. De ethische kant van de zaak moeten we dus nuanceren, ook al gaat het om een militaire aankoop.

We kennen de feiten. Anderhalve maand geleden meldden een aantal berichten dat de Vlaamse luchtvaartindustrie in dit dossier nauwelijks aan bod zou komen. Het gaat om een zeer omvangrijk dossier dat zich niet beperkt tot de vervanging van een aantal toestellen voor het Belgische leger. Het is een Europees programma. Er waren tot dan al 232 vliegtuigen besteld. Ik weet niet hoeveel het er nu zijn. De vrees bestond en bestaat dat de Vlaamse bedrijven niet aan bod zouden komen omdat men bij de aankoop bij het Europees Militair Agentschap geen regionale verdeelsleutel heeft geëist. Daar ligt dan ook de knoop. Indien er op dat niveau geen verdeelsleutel wordt afgesloten, dan is het zeer moeilijk voor de relatief jonge Vlaamse luchtvaartindustrie om aan de bak te komen.

De Vlaamse luchtvaartindustrie stelt dat de economische return niet enkel als doel maar vooral als middel moet worden gezien. De bestaande ondernemingen zijn nog kleine spelers, die niet alle mogelijke middelen hebben om op de internationale markt een rol te spelen. Het favoritisme indachtig is het belangrijk de return regionaal op te leggen en de Vlaamse bedrijven te laten deelnemen aan deze programma's.

De heer Denys had het daarnet over Sabca. De vraag is natuurlijk waar Sabca wat gaat doen. Het is bovendien nog niet zeker dat het toestel wordt gebouwd omdat de belangstelling niet sterk genoeg zou zijn. Indien de activiteit doorgaat, waar gaat het bedrijf de activiteiten dan ontwikkelen? Indien er een regionale verdeelsleutel is, dan kan Sabca-Lummen een bijdrage leveren. Indien dat niet het geval is, zal de neiging groot zijn om in de regio Charleroi een en ander op te zetten. We hebben er dan ook alle belang bij regionale verdeelsleutels af te spreken. Ook het VEV heeft het belang daarvan onderstreept. In eerste instantie is er het belang voor Landsverdediging, daarnaast is er echter ook de economische return.

We hebben vroeger al de aandacht gevestigd op het gevaar als de overheid, de Vlaamse in het bijzonder, regionale verdeelsleutels loslaat. De heer Denys had het over de Airbus 380, daarbij zijn ook geen verdeelsleutels afgesproken inzake overheidssteun. De Vlaamse gegadigden zullen wel aan bod komen, dit is echter omdat er een groter Waals be-

Schuermans

lang is. We hebben ons deel van de koek gekregen omdat de Waalse industrie veel meer steun zal krijgen dan oorspronkelijk bedoeld was. Bij de eerstvolgende gelegenheid ziet men dan ook dat het loslaten van die sleutel nefast kan zijn voor Vlaanderen.

We moeten wat dit betreft rechtlijnig zijn. Indien we het ernstig menen met deze industrie, moeten we voor alle soorten van dossiers op onze rechten staan, zeker bij die waarvoor een samenwerkingsakkoord met het Vlaams Gewest nodig is. We hebben dan de vinger aan de trekker om het mogelijk te maken dat er naast de Waalse luchtvaartindustrie toch ruimte ontstaat voor een jonge, opkomende Vlaamse industrie. We hebben in die gevallen de mogelijkheid om in het protocolakkoord een rechtmatig aandeel op basis van de verdeelsleutel in te schrijven. Dit moet blijkbaar nog altijd het geval zijn bij de investeringen in de NMBS. Dat is contraproductief voor de Vlaamse belangen en de noodwendigheden op het vlak van de spoorweginfrastructuur. Indien men op het federale niveau zegt dat men in de toekomst enkel nog zal werken op basis van objectieve criteria, dan zou men die lijn in alle dossiers moeten aanhouden en niet à la carte. Dit lijkt me geen goede aanpak te zijn.

Op het einde van de vorige legislatuur ging het om een ouder type van Airbus. We hebben toen ons rechtmatig aandeel niet gehad. De heer De Gucht heeft de toenmalige regeringsleider trouwens gefeliciteerd met zijn houding terzake en de hardnekkigheid waarmee men heeft getracht een betere verdeelsleutel af te dwingen. De heer Laverge heeft met de heer De Gucht zelfs geprobeerd een belangenconflict in te roepen. De procedureregels maakten dat op dat moment onmogelijk. Ook in het verleden was er dus aandacht voor deze problematiek. We hebben het betreurd dat men de procedure van de verdeelsleutel in het dossier van de Airbus 380 heeft losgelaten.

Mijnheer de minister, het zou goed zijn mochten we een situatieschets krijgen na de uitleg die u hebt gegeven bij de vorige bespreking. De actualiteit dwingt ons daar trouwens toe. Het miljardencontract voor de A380 is toch voldoende belangrijk om daarover uw inzichten te geven.

De voorzitter : De heer Laverge heeft het woord.

De heer Jacques Laverge : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, deze interpellatie bouwt verder op de vraag om uitleg die ik

enkele weken geleden heb gesteld. De minister heeft daarop uitgebreid geantwoord. Toen ik mijn vraag stelde, had men nog geen definitieve afspraken gemaakt over het al dan niet geven van compensaties en over hoe dit zou gebeuren.

Mijnheer de minister, u hebt toen gezegd dat we betrokken partij waren. Daarvoor was dat niet het geval en werd u niet betrokken bij de besprekingen over de verdeling van de compensaties. Hoever staat het met de afspraken over de economische compensaties ? Zijn die afgerond ? Als men het heeft over projecten, dan moet men eerst weten of het systeem nog bestaat en functioneert. Er is het OCAR-systeem. Dat is een Europees aankoopstelsel. Het maken van afspraken over compensaties en verdeelsleutels is echter veel moeilijker. We hebben vernomen dat ook andere landen die compensaties eisten via OCAR. We moeten eerst proberen in eigen land afspraken te maken. Het heeft geen enkele zin om via OCAR verzoeken in te dienen indien er intern geen duidelijkheid bestaat. Het moet daarbij gaan over het al of niet geven van compensaties, hoe die worden toegekend en daarnaast over het opstellen van een verdeelsleutel. Er moeten dan uiteraard eerst compensaties zijn.

Mijnheer Schuermans, u had het over de A380. Het politiek geheugen is blijkbaar vrij kort. Het gaat om een zeer speciaal dossier met terugvorderbare voorschotten. Men kan niet echt spreken van compensaties. De CVP heeft bovendien de snijbloemen als compensatie naar voor geschoven. Men moet de zaak dan ook politiek correct spelen.

De heer Eddy Schuermans : Dat was een ander dossier.

De heer Jacques Laverge : Het is hetzelfde dossier. Nu gaat het over de legeraankopen. Dat is natuurlijk iets anders.

De voorzitter : De heer Van Goethem heeft het woord.

De heer Roland Van Goethem : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, we hebben het hier over een typedossier. We spreken over de aankoop van de A400. Er staan echter nog veel andere militaire aankopen op stapel. Men heeft het over de vervanging van pantserwagens, de aankoop van een transportschip. Er wordt ook gesproken over de modernisering van de huidige fregatten. Ik vrees dat we, als we in dit dossier geen regionale verdeelsleutel afdwingen, dit evenmin in de volgende dossiers kunnen waarmaken. De mili-

Van Goethem

taire industrie in Vlaanderen is niet zo belangrijk. Toch zit in deze pakketten heel wat technologische vernieuwing verweven die ook bruikbaar is voor de burgerlijke economie. Dit zou voor Vlaanderen belangrijk kunnen zijn op vlak van onderzoek en knowhow.

Ik sluit me aan bij de vraag van de heer Denys om met de federale overheid overleg te plegen en een protocol af te sluiten waarbij wordt bedongen dat de regionale verdeelsleutel voor Vlaanderen minimum 55 percent bedraagt.

De voorzitter : Mevrouw Declercq heeft het woord.

Mevrouw Veerle Declercq : Ik heb nog een aanvulling. Er zijn voor ons niet onmiddellijk nieuwe elementen voorhanden. We blijven tegen compensatie gekant, maar zijn wel eventueel voor een economische return. Ik verwijs naar de tussenkomst van de heer Stassen van vorige keer.

De voorzitter : Ik wil even verwijzen naar het vorige debat. Vroeger is er een scheefgegroeide verdeling ontstaan. Toen werd gezegd dat gedane zaken geen keer namen. De Vlaamse regering heeft in dit vorige dossier bepaalde beslissingen genomen. In het huidige dossier wordt gestreefd naar een verdeelsleutel met een bepaalde compensatie zodat research en development als onderdeel in de verdeelsleutel wordt opgenomen en Vlaanderen in dit segment beter scoort. Minister Van Mechelen heeft dat toen in de commissie aangekondigd. Daarom opteren wij, afgezien van de polemiek rond het ethisch ondernemen, voor een haalbare kaart wat de economische compensaties aangaat. Als dit systeem overeind blijft, moet de Vlaamse regering zo goed mogelijk scoren. Ik hoop dat die 60 percent wordt benaderd.

Minister Dirk Van Mechelen heeft het woord.

Minister Dirk Van Mechelen : Er werd vorige keer, naar aanleiding van de vraag van de heer Laverge uitvoerig over dit dossier gedebatteerd. Aansluitend op de interpellatie van de heer Schuermans, wil ik nog even schetsen waar we op politiek vlak nu staan.

Ik wil niet de hele geschiedenis van de 80/20-verdeelsleutel herhalen. De beslissing van de federale regering om 7 A400M-toestellen te kopen, dateert van 20 juli 2000. Ik citeer : 'De ministerraad gaat akkoord dat de minister van Landsverdediging

overgaat tot het opstarten van de wervingsprocedure voor de aankoop van 7 transportvliegtuigen Airbus A400M. De opdracht zal worden gegund via de procedure van de internationale samengevoegde opdracht door de internationale instelling Organisation de Coopération en matière d'Armement.' De budgettaire neerslag is 44,5 miljard frank, waarvan 7,9 miljard voor de ontwikkeling tussen 2001 en 2009 en 36,6 miljard frank voor de productie en levering van de toestellen tussen 2018 en 2020. De betalingen zullen lopen vanaf 2015. De federale overheid betaalt via het budget van Defensie de ontwikkelingskosten zelf binnen de bevoegdheid van Landsverdediging. Voor de burgerluchtvaart functioneert een ander systeem.

De bedrijven die hiervoor in aanmerking komen hebben zich verenigd in Flabel. Industriëlen hebben hier een aantal afspraken gemaakt en ontmoeten elkaar geregeld. De industriële belangen zijn erg groot. Er wordt immers beslist over de betrokkenheid in het hele internationale programma. België zou recht hebben op 3,5 percent van alle toestellen, namelijk 7 op 232. Er wordt dan ook strijd gevoerd om het rechtmatige deel van deze investeringen via economische return terug te winnen.

Deze 3,5-percentregel brengt in feite veel moeilijkheden mee. Aanvankelijk was aangekondigd dat er 12 toestellen werden aangekocht, waardoor het trekkingsrecht van België 5 percent van het hele pakket zou bedragen. In de beslissing van de federale regering heeft minister Flahaut alle verwijzingen naar een economische compensatie geschrapt. Er is geen sprake van een bestaande afspraak over verdeelsleutels. Er is geen zekerheid voor een return naar België omdat de verdeling van de contracten verloopt via OCAR.

Op 17 april 2001 verklaarde minister Picqué in naam van de ministerraad op vraag van mevrouw Brepoels, dat de ministerraad zich voor de zomer – dit is nog niet gebeurd – zal uitspreken over de ondertekening van het 'memorandum of understanding' met de andere aan het programma deelnemende landen.

In verband met de industriële participatie stelt minister Picqué dat de regel van de proportionele, nationale return van het aantal bestelde vliegtuigen door de Airbus Military Company wordt gehuldigd. De sleutel is belangrijk om dat die gebaseerd is op een aantal van 232. Men vermoedt nochtans dat er veel meer toestellen worden geproduceerd. Hoe hoger de sleutel in de aanvangsfase, hoe beter de positie in de rest van het dossier. Het is de bedoeling deze proportionele, nationale return in dat

Van Mechelen

memorandum te bevestigen. Minister Picqué heeft zich hiervoor geëngageerd.

Op dit ogenblik zijn er onderhandelingen aan de gang tussen Belgische industriëlen met Flabel en de Airbus Military Company voor de toekenning van de verschillende opdrachten. Het gaat om 'une répartition équitable' tussen een aantal Belgische cellen. Noch de OCAR, noch de Airbus Military Company aanvaardden om het even welke regionale verdeelsleutel en werken met een nationale verdeelsleutel. Het enige toewijzingscriterium voor deze organisatie is wat men de competitiviteit en excellentie noemt. Zij proberen namelijk het beste materiaal te bestellen. De taakverdeling voor de uitrusting gebeurt op een later tijdstip. De AMC zou hebben aanvaard nieuwe leveranciers in overweging te nemen. Dit is belangrijk voor Vlaanderen, vooral in verband met het derde element. Er is immers de groep van de cellulisten of rompenbouwers, de groep van de motoristen of motorbouwers en de groep van de uitrusting. Voor de uitrusting zouden bedrijven als Barco een belangrijke rol kunnen spelen.

De Vlaamse bedrijven hebben onlangs laten weten dat zij in deze onderhandelingen slecht aan bod komen en hebben om politieke steun gevraagd teneinde hun gerechtvaardigde belangen te verdedigen. Ik heb daarom op 10 mei 2001 een werkvergadering georganiseerd met vertegenwoordigers van FLAG, waarbij ook VEV-industriëlen aanwezig waren om tot een update van de hele situatie te komen. Het probleem ligt bij de 3,5 en 5 percent. Op het moment dat België over 12 vliegtuigen en een return van 5 percent sprak, was de return voor België en ook voor Vlaanderen bijzonder goed. Bedrijven als ASCO en EurAir waren vrij gerustgesteld omdat ASCO bijvoorbeeld de vier flat tracks mocht leveren voor de A400M. Hierdoor zouden ze voor de eerste keer een zeer stevig structureel aandeel hebben in de bouw van dit militaire vliegtuig. De problemen zijn ontstaan toen men besliste van 12 naar 7 toestellen te gaan, waardoor de 5 percent return werd verminderd tot 3,5. Enige tijd geleden meldden de bedrijven ons dat ze het een zeer goed dossier vonden en dat ze mee in de onderhandelingen waren betrokken. Nu laten die bedrijven weten dat ze het gevoel hebben dat die returnvermindering van 1,5 percent volledig voor rekening van Vlaanderen zou komen. We hebben nog geen concreet bewijs, maar het spreekt voor zich dat we dat niet kunnen aanvaarden.

Men was enthousiast, maar nu is men zeer argwanend geworden. Daarom heb ik op 10 mei 2001 trouwens een vergadering georganiseerd. Op die vergadering is beslist om de strategieën op elkaar af te stemmen. Het resultaat was een brief over het dossier-A400M die op 16 mei 2001 is verstuurd naar minister Flahaut van Landsverdediging en naar minister Picqué van Economische Zaken. De eerste minister heeft eveneens een exemplaar van die brief ontvangen. In de brief staat het volgende : 'Waarde collega's, langs deze weg wil ik mijn bezorgdheid uiten over de evolutie in het dossier-A400M. Nu men aan de concrete invulling van de betrokkenheid van de Belgische industriële partners bij dit programma werkt, blijkt dat de Vlaamse bedrijven, bestaande en nieuwe, moeilijk aan hun trekken komen. Bij dergelijke belangrijke investeringen die mee over het lot van de luchtvaartindustrie in ons land voor de komende decennia zullen beslissen, moet een billijke verdeling tussen alle delen van het land mogelijk zijn. Ik verheel niet dat ik mij daar zorgen over maak. Ik stel vast dat voorstellen van Vlaamse bedrijven die kwalitatief en commercieel gelijkwaardig zijn, onvoldoende kansen krijgen. Daaruit blijkt bijvoorbeeld dat de aanpassingen die aan de Belgische deelname in de cellenbouw worden doorgevoerd, vooral ten koste van Vlaamse bedrijven gebeuren. Ik had u dan ook willen vragen mij mee te delen of u mijn zorg deelt en welke maatregelen u wilt nemen ? Gezien een definitief engagement van de Belgische overheid in dit dossier naderbij komt, had ik u willen vragen mij op korte termijn te antwoorden. U zult begrijpen dat dit dossier-A400M een geheel vormt met het hele federale luchtvaartbeleid. De belangrijke investeringen die de federale overheid daarin wil doen en ook in het programma-A380, moeten aan de hoger vermelde zorg tegemoet komen. Ik zal mijn definitieve houding tegenover het hele luchtvaartdossier dan ook uitstellen tot wanneer ik een antwoord op mijn in dit schrijven gestelde vragen heb ontvangen.' Deze brief dateert van 16 mei 2001, en ik heb tot op heden nog geen antwoord ontvangen.

Dames en heren, we kunnen opnieuw aan een debat over verdeelsleutels beginnen, maar Vlaanderen is daar in het verleden niet zo succesvol in geweest, en ik ging akkoord met de eerste minister om bij de onderhandelingen over de A380 uit te gaan van de industriële capaciteit van de luchtvaartindustrie in België. Tijdens de onderhandelingen over het dossier-A380 was de achillespees : als de federale overheid een pot ter beschikking stelt voor de financiering van de NRC, zal er dan nog voldoende geld ter beschikking zijn voor een bijdrage voor het derde deel, namelijk de uitrusting ?

Van Mechelen

We hebben twee dingen gedaan. We hebben de industriële capaciteit geïnventariseerd en we hebben afgesproken dat we niet enkel de NRC's, die vooral relevant zijn voor de motoristen en de cellenbouwers, zouden betalen, maar dat we ook de R&D-kosten voor de uitrusting zouden prefinancieren. Het zou om ongeveer 2,5 miljard frank gaan. Vlaanderen zou dan potentieel het sterkst zijn. De tweede afspraak was dat we voor de prefinanciering van R&D-kosten, de maximaal toegelaten prefinanciering zouden toepassen. Ik verklaar mij nader. Voor NRC's kunnen we maximaal 33 procent financieren, gelet op het protocol tussen Amerika en Europa. De R&D-kosten kunnen we voor 75 procent prefinancieren, waardoor we voor Vlaanderen een gunstige uitgangspositie kunnen afdwingen. Deze principes zijn aanvaard. De onderhandelingen over de A380 hebben we stopgezet, omdat ik eerst duidelijkheid wil over wat er nu met de A400M zal gebeuren. Ik denk dat we moeten komen tot een billijk vergelijk dat maximaal tegemoet komt aan de capaciteit van de Belgische en de Vlaamse luchtvaartindustrie.

Over de compensaties hebben we vorige keer reeds lange gesprekken gevoerd. Ik was inderdaad verslaggever van de onderzoekscommissie voor Legeraankopen. De conclusie van die commissie was heel eenvoudig en kwam erop neer dat het beste militaire materieel moet worden aangekocht tegen de beste prijs. Daaraan moet vervolgens een economische return worden gekoppeld. Men heeft toen trouwens afgesproken om dat naar Amerikaans model te laten opvolgen door een subcommissie voor Legeraankopen, opgericht binnen de commissie voor Defensie. Die subcommissie zou heel het dossier volgen en de commissieleden zouden gebonden zijn aan een zwijgplicht, omdat het om delicate dossiers gaat. De minister van Defensie zou de subcommissie voortdurend op de hoogte houden. De bedoeling was transparant kunnen werken en ervoor zorgen dat de gerechtvaardigde eisen van iedereen zouden worden ingevuld. Ik ben uiteindelijk overgestapt naar het Vlaams Parlement, zodat ik niet weet wat er nu uiteindelijk in de Kamer is gebeurd.

De heer Denys had een vraag over ethisch ondernemen. In het debat over de Joint Fight Striker heb ik in de commissie het standpunt verdedigd dat we respect moeten hebben voor het 'dual use', waarbij we vooral de ontwikkeling van uitrusting en apparatuur zouden steunen die zowel voor militaire als niet-militaire doeleinden kan worden ingezet. Het spreekt voor zich dat we een Joint Fight Striker

niet moeten vergelijken met een A400M. In de commissie waren we het er trouwens over eens dat het dossier van de A400M op een open manier zou worden benaderd en dat we zouden nagaan van waar de steun kan komen.

Ik denk dat het debat is geopend. Ik heb over deze kwestie trouwens ook regelmatig contact met het kabinet van de eerste minister. Hij kent onze bezorgdheid. Indien nodig zal ik aan de minister-president vragen om dit dossier op de agenda te plaatsen van een overlegcomité tussen de federale overheid en de gewesten om een stand van zaken te krijgen.

De voorzitter : De heer Denys heeft het woord.

De heer André Denys : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik ben het eens met de minister als hij zegt dat werken met regionale verdeelsleutels niet de juiste aanpak is. Dat is een logica die de Vlaamse regering in alle dossiers hanteert. De federale regering volgt die logica echter niet altijd. Ze is tegen regionale verdeelsleutels in dit dossier, maar ze was er niet tegen in het NMBS-dossier. Ik vind het logischer dat men van de financiële capaciteit uitgaat.

Mijnheer de minister, u zegt dat de problemen zijn ontstaan nadat het aandeel van ons land is gedaald van 5 procent naar 3,5 procent. In plaats van de vooropgestelde twaalf vliegtuigen, hebben we er maar zeven gekocht. Als het volume vermindert, en men oordeelt op basis van de industriële capaciteit, dan moeten we een kleiner aandeel hebben. Nu wordt echter het aandeel bij wijze van spreken tot nul herleid.

In dit soort discussies oordeelt men ook niet enkel op basis van industriële capaciteit. Er spelen andere elementen mee. Dit verplicht ons ook politiek op te treden en de zaak niet enkel over te laten aan de vereniging waarin de industriëlen vervat zitten, zijnde Flabel, die uiteindelijk onderhandelt met OCAR en met de zogenaamde Airbus Military Company.

Hoe komt het dat binnen Flabel, waarvan FLAG waarschijnlijk de Vlaamse vertegenwoordiger is, en tussen bedrijfsleiders, die vestigingen in het noorden en het zuiden van het land hebben, er geen afspraken worden gemaakt ?

Minister Dirk Van Mechelen : Dat is een goede vraag.

De heer André Denys : Uiteindelijk was er binnen Flabel wel een akkoord met FLAG. Het politieke debat werd hierdoor enigszins gehypothekeerd. Het akkoord dat ook door de Vlaamse industriëlen werd afgesloten, was gebaseerd op de industriële capaciteit. Er werden geen verdeelsleutels in opgenomen. Hoe komt het dat de Vlaamse luchtvaartindustrie, die bij ons zo goed kan lobbyen, bij Flabel geen resultaat haalt ?

– *De heer Jacques Laverge treedt als voorzitter op.*

Mijnheer de minister, onze bekommernis blijft. U hebt daarop ingespeeld door een brief te schrijven naar premier Verhofstadt. Wil dit ook zeggen dat u wacht met de afspraak van het protocol voor wat het eerste deel – de burgervliegtuigen – betreft ? Koppelt u die aan nieuwe afspraken met betrekking tot militaire toestellen ? Ik vind dat geen slechte strategie. Welke gevolgen zou dit hebben voor het eerste dossier ? Hoelang denkt u te wachten ? U hebt gezegd dat de ministerraad uitsluitel moet geven voor het reces. Aan welke termijn denkt u alvorens het dossier te evoceren op het niveau van het overlegcomité ?

De voorzitter : De heer Schuermans heeft het woord.

De heer Eddy Schuermans : Mijnheer de voorzitter, we hebben steeds gezegd dat de prefinanciering van het dossier tijdens deze legislatuur, oorspronkelijk de A3XX waarbij het vooral om 320 en 340 ging, in belangrijke mate is opgetrokken, vooral voor de 380. Daar zat een belangrijk Waals belang achter.

Mijnheer de minister, u geeft dit impliciet ook toe. U zei dat u het samenwerkingsakkoord achter de hand houdt om in een ander dossier, dat nu aan de orde is, een billijke return voor Vlaanderen te bekomen. Dit bewijst dat er in het dossier dat iets eerder werd opgestart een Waals belang is. De federale prefinanciering van de meerkost werd er in belangrijke mate opgetrokken.

Minister Dirk Van Mechelen : Er is niet meer capaciteit.

De heer Eddy Schuermans : Ik wil nu niet ingaan op de juiste bedragen. Ze is wel in belangrijke mate gebeurd op Waalse vraag.

Als u zegt dat u in het dossier van de A400M een billijke verdeling eist, dan betekent dit dat men toch een verdeelsleutel zal moeten hanteren. Wat verstaat u onder 'billijk' ? Dat is me niet duidelijk.

Zoals de industriëlen zelf zeggen, zullen we er enkel in slagen een opgelegde return te bekomen op basis van een bepaalde verdeelsleutel. Ik zie geen andere methode.

De voorzitter : De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones : Mijnheer de voorzitter, ik ben later binnengekomen en heb de discussie niet volledig gevolgd. Uit de replieken meen ik te mogen opmaken dat we qua onduidelijkheid even ver staan als enkele maanden geleden, toen door VU en VU&ID uit eenzelfde bezorgdheid een interpellatie werd gehouden.

We volgen dit dossier in de Kamer zeer kritisch. Ik sluit me dan ook aan bij de vragen van mijn collega's. Onze basishouding blijft nog steeds dat we zelf onze bevoegdheid moeten uitputten. Dat heeft de voorzitter van de FLAG, de heer Vervoort, trouwens ook gezegd. Hij zei dat als we meer middelen kunnen vrijmaken, we geen federale samenwerkingsakkoorden nodig hebben. Als we van die houding afwijken, dan moet het om een zeer duidelijk Vlaams belang gaan. We moeten dus in eerste instantie de bevoegdheidsverdeling respecteren. Enkel als we er een duidelijk voordeel bij hebben, hebben we belang bij een samenwerkingsakkoord.

Ik heb vanmorgen in 'Voor de dag' vernomen dat morgen een samenwerkingsakkoord zou worden afgesloten. Naar ik begrepen heb, gaat het hierbij om foute informatie. We willen wel dat men ons goed op de hoogte houdt.

Men heeft steeds gezegd dat men het eerste bij het tweede zou doen aansluiten. Men zou ze niet meer apart behandelen om precies de recurrente onderzoeksprogramma's erbij te laten aansluiten.

We blijven met dezelfde kritische zin het dossier volgen. Mijnheer de minister, we vragen aan de Vlaamse regering om hetzelfde te doen.

De voorzitter : De heer Van Goethem heeft het woord.

De heer Roland Van Goethem : Mijnheer de voorzitter, ik kan wel enigszins begrip opbrengen voor het standpunt dat er eerst een industriële capaciteit moet zijn vooraleer men iets kan uitbouwen. Toch vrees ik dat die capaciteit als excuus wordt gebruikt om geen verdeelsleutel toe te passen. Het loslaten van die verdeelsleutel zal sowieso nefast zijn voor Vlaanderen.

De voorzitter : Minister Van Mechelen heeft het woord.

Minister Dirk Van Mechelen : Mijnheer Denys, u zegt terecht dat het de industriëlen waren die binnen Flabel de onderhandelingen hebben gevoerd met AMC over het afsluiten van contracten. In de eerste fase, toen er sprake was van 5 percent return, hebben we voldoende signalen gehad dat we op de goede weg waren. Door de vermindering tot 3,5 percent werd het debat heropend. De industriëlen zegden dat ze het niet haalden omdat er waarschijnlijk – en ik spreek hier in de voorwaardelijke wijs – andere elementen begonnen mee te spelen. Dit is natuurlijk de reden waarom wij dit schrijven aan minister Picqué hebben gericht. Minister Flahaut geeft een kopie aan de eerste minister. Het is logisch dat er een proportionele vermindering van alle partners uit de onderhandeling voortvloeit. Het criterium industriële capaciteit moet behouden blijven en Vlaanderen heeft zich inzake uitrusting sterk ontwikkeld en een grote voorsprong verworven. Sabca en Sonaca zijn rompenbouwers. Vlaanderen moet maximale kansen krijgen om op het vlak van de technologische vernieuwing mee te spelen.

Ten tweede praten we over de financiering van MRC's van burgerluchtvaarttoestellen door de federale overheid. Aangezien de luchtvaart een geregionaliseerde materie is, moet daarover een samenwerkingsakkoord worden gesloten. Over het akkoord met betrekking tot de tegemoetkoming van de overheid in de deelname van het Belgisch bedrijfsleven aan het programma Airbus A380, hebben wij verschillende onderhandelingen gevoerd, en werd een principiële standpunt naar voren gebracht. Er wordt nog gediscussieerd over de werking en de samenstelling van dat fameuze coördinatiecomité. Ik wil zicht krijgen op deze twee grote dossiers alvorens dit samenwerkingsakkoord af te

ronden. Het ging om een bedrag van 7,8 miljard frank.

Ten derde zijn we nu, voor de eerste keer in deze legislatuur, gestart met een eigen Vlaams luchtvaartbeleid. Er wordt voor de eerste maal door het IWT steun aan het Airbusprogramma verleend. Vlaanderen financiert voor de eerste maal het Airbusprogramma mee. Na het zomerreces komen we met een voorstel voor een eigen Vlaams MRC, voorbereid door het IWT, waardoor we een eigen systeem uitbouwen. Het Vlaams Parlement zal uiteindelijk oordelen of we in de toekomst blijven een beroep doen op federale middelen om dit soort MRC's te steunen of terugvallen op een Vlaams mechanisme. Dit debat zal in oktober worden gevoerd.

De heer Eddy Schuermans : Ik heb begrepen dat u een beroep wenst te doen op een billijke verdeling op basis van de industriële capaciteit en niet op basis van een verdeelsleutel. Het feit dat wij nu in het dossier van de A380 nog inspraak hebben, is te wijten is aan het feit dat de vervanging van de C130 aan de orde is. Als dit niet het geval was geweest, zou het samenwerkingsakkoord reeds lang gepasseerd zijn. Het toeval dient ons hier om alternatieven voor te stellen. Het lucratieve voorstel in het dossier A380 voor Wallonië kan worden aangegrepen om Vlaanderen in de vervanging van de C130 een rol van betekenis te laten spelen.

Minister Dirk Van Mechelen : U noemt dit mischien toeval, in de politiek is dit niet zo.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 10.57 uur.*
