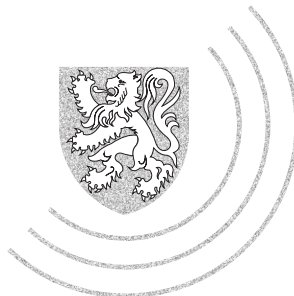


V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2003-2004

2 april 2004

ONTWERP VAN DECREET

houdende instemming met de overeenkomst tussen de regeringen van de Franse republiek, de bondsrepubliek Duitsland, het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, het koninkrijk Spanje en het koninkrijk België betreffende het Airbus A330/A340-programma en met de bijlagen 1 en 2, ondertekend in Madrid op 26 juli 1995

VERSLAG

**namens de Commissie voor Buitenlandse en Europese Aangelegenheden
uitgebracht door de heer Peter De Ridder**

Samenstelling van de commissie :

Voorzitter : de heer Luc Van den Brande.

Vaste leden :

de heren Freddy Sarens, Walter Vandenbossche, Luc Van den Brande, Eric Van Rompuy ;

de heren Louis Bril, Peter Gysbrechts, André Moreau, Stefaan Platteau ;

de heren Luk Van Nieuwenhuysen, Karim Van Overmeire, Christian Verougstraete ;

de heren Peter De Ridder, Patrick Hostekint ;

de heer Frans Ramon ;

de heer Etienne Van Vaerenbergh.

Plaatsvervangers :

mevrouw Brigitte Grouwels, de heer Erik Matthijs, mevrouw Trees Merckx-Van Goey, de heer Jef Van Looy ;

de heren Julien Demeulenaere, Didier Ramoudt, Marc van den Abeelen, Paul Wille ;

mevrouw Hilde De Lobel, de heren Pieter Huybrechts, Johan Van Brusselen ;

de heren Marcel Logist, Jacques Timmermans ;

de heer Eloi Glorieux ;

de heer Jan Roegiers.

Zie :

2017 (2003-2004)

– Nr. 1 : Ontwerp van decreet

INHOUD

Blz.

I. INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR MEVROUW PATRICIA CEYSENS, VLAAMS MINISTER VAN ECONOMIE, BUITENLANDS BELEID EN E-GOVER- NMENT	4
1. Algemene achtergrondsituering	4
2. Inhoud van het verdrag	4
3. Gemengd karakter van het verdrag	4
4. Belang en regeling van de Belgische en Vlaamse deelname aan de Airbus-programma's	4
II. BESPREKING	5
III. STEMMINGEN	6
1. Artikelsgewijze stemming	6
2. Stemming over het geheel	6

DAMES EN HEREN,

In de Commissie voor Buitenlandse en Europese Aangelegenheden, werd op dinsdag 23 maart 2004 het ontwerp van decreet houdende instemming met de overeenkomst tussen de regeringen van de Franse Republiek, de Bondsrepubliek Duitsland, het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, het Koninkrijk Spanje en het Koninkrijk België betreffende het Airbus A330/A340-programma, na bespreking, goedgekeurd.

I. INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR MEVROUW PATRICIA CEYSENS, VLAAMS MINISTER VAN ECONOMIE, BUITENLANDS BELEID EN E-GOVERNMENT

1. Algemene achtergrondsituering

Bij de aanvang van haar uiteenzetting wijst de minister erop dat Airbus in 1970 werd opgericht als een Europees consortium, toen duidelijk werd dat de Europese vliegtuigbouwers enkel door samenwerking de concurrentie konden aangaan met de Amerikaanse giganten. In 2003 stelde Airbus 50.000 mensen tewerk en haalde het een omzet van 19,3 miljard euro. De totale vloot telde meer dan 3.300 vliegtuigen, verdeeld over ruim 190 maatschappijen.

2. Inhoud van het verdrag

De voorliggende overeenkomst omschrijft de verplichtingen van de betrokken regeringen met betrekking tot de ontwikkeling en, in voorkomend geval, de financiering van de verkoop van de vliegtuigen Airbus A330/A340, alsook de regelingen voor de follow-up van het programma.

De minister preciseert dat in de overeenkomst meer bepaald staat :

- dat de regeringen aanvaarden om geen steun te verlenen aan hun cascobouwers voor deelname aan de ontwikkeling en de productie van concurrerende burgervliegtuigen, tenzij zij er eenparig anders over beslissen ;
- dat de vertegenwoordiging van België verruimd wordt tot de vergaderingen van het Intergouvernementeel Comité en de Uitvoerende Commissie met betrekking tot het Airbus A330/A340-programma ;

- dat de bevoegdheden en de verantwoordelijkheden van het uitvoerend bureau van Airbus zo nodig zullen uitgebreid worden om rekening te houden met de toevoeging van de vliegtuigen A330 en A340 aan het Airbus-gamma ;
- dat elke ondertekenende regering het nodige zal doen om haar cascobouwer in staat te stellen om zijn aandeel in het ontwikkelingsprogramma van de A330 en de A340 uit te voeren ;
- en, ten slotte, dat de serieproductie van de A330 en de A340 zoveel mogelijk in dezelfde verhoudingen moet verdeeld worden onder de industrieën van de landen van de ondertekenende regeringen als voor het ontwikkelingswerk.

3. Gemengd karakter van het verdrag

De overeenkomst werd op 26 juli 1995 in Madrid ondertekend door de Belgische vertegenwoordiger. In zijn advies de dato 30 oktober 1997 aan de federale overheid, merkte de Raad van State op dat het een gemengd verdrag betreft. De overeenkomst werd dienovereenkomstig dan ook voorgelegd aan de Werkgroep “gemengde verdragen” (WGV), adviesorgaan van de Interministeriële Conferentie Buitenlands Beleid (ICBB), die in zijn vergadering de dato 13 mei 1998 het gemengd karakter vastlegde. De ICBB heeft die beslissing bekrachtigd. Hieruit volgde dat de overeenkomst ook aan de gewesten ter instemming moest worden voorgelegd.

Bij de ondertekening waren de gewesten niet vermeld. De regering van Spanje, de depositaris van de overeenkomst, werd derhalve aangeschreven om de vermelding “deze handtekening verbindt eveneens het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest” toe te voegen. De vermelding werd als bijlage bij de verdragstekst gevoegd.

4. Belang en regeling van de Belgische en Vlaamse deelname aan de Airbus-programma's

De minister wijst er verder op dat de overeenkomst voorziet dat België met betrekking tot zijn aandeel in het Airbus A330/A340-ontwikkelingsprogramma een bedrag van maximaal 47.298.085 euro zou toekennen als terugvorderbare voorschotten aan de Belgische bedrijven die lid zijn van Belairbus, een samenwerkingsverband van vier bedrijven. Die terugvorderbare voorschotten worden gedragen door de federale overheid.

Sinds 1979 is Belairbus een geassocieerde partner van Airbus Industrie. Voor alle toestellen die Airbus levert worden een aantal onderdelen in België gefabriceerd. Vanaf het A310-programma heeft de Belgische industrie deelgenomen aan de verschillende programma's.

De Belgische industrie ziet volgens de minister enorme mogelijkheden in de medewerking aan de bouw van nieuwe vliegtuigtypes.

Door de bijzondere wet tot hervorming van de instellingen van 8 augustus 1980 is de ondersteuning van de ontwikkeling van burgervliegtuigen in essentie echter een bevoegdheid van de gewesten geworden. De minister wijst er daarbij op dat de bijzondere wet tot hervorming van de instellingen aan de federale overheid wel de mogelijkheid laat om initiatieven te nemen met betrekking tot de domeinen die normaal tot de bevoegdheid van de gewesten behoren. Daarom ook werd op 20 november 2001 een samenwerkingsakkoord ondertekend tussen de federale overheid en de gewesten met betrekking tot de tegemoetkoming van de overheid in de deelname van het Belgisch bedrijfsleven aan de programma's Airbus A380. Dat akkoord moet de Belgische industrie in staat stellen, mits financiële steun van de federale overheid, op een succesvolle wijze aan de onderzoeks- en ontwikkelingsactiviteiten van de Airbus A380 te participeren. De coördinatie van de deelname van Belgische bedrijven wordt waargenomen door een opvolgingscomité dat samengesteld is uit vertegenwoordigers van de federale overheid en van de gewesten.

Het genoemde samenwerkingsakkoord van 20 november 2001 biedt volgens de minister de beste garantie dat de belangen van de Vlaamse industrie maximaal behartigd worden.

Om al die redenen verzoekt de minister de commissieleden dan ook de overeenkomst tussen de regeringen van de Franse Republiek, de Bondsrepubliek Duitsland, het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, het Koninkrijk Spanje en het Koninkrijk België betreffende het Airbus A330/A340-programma, te willen goedkeuren.

II. BESPREKING

De heer *Luk Van Nieuwenhuysen* laat opmerken dat er in verband met de ontwikkelingskosten van de A380 en de A400M vroeger al gevraagd werd dat er meer aanvaardbare verdeelsleutels gehanteerd zouden worden qua regionale economische

return. Zonder te willen beweren dat hij dit dossier grondig kent, heeft de heer *Van Nieuwenhuysen* toch de stellige indruk dat dit nog steeds niet echt gerealiseerd is. Als Vlaams Gewest blijken we daar, tot nog toe, in elk geval toch niet echt veel baat bij gehad te hebben. Van de minister had de heer *Luk Van Nieuwenhuysen* dan ook graag vernomen of er nu tenminste voor dit project degelijke garanties zijn voor wat betreft het aandeel van het Vlaamse bedrijfsleven in dit alles.

De heer *Luc Van den Brande*, commissievoorzitter, laat opmerken dat Vlaanderen al jaren behoorlijk nauw betrokken is bij de ontwikkelingen in de sector van de aeronautica, dit trouwens heel vaak via samenwerkingsverbanden. Vlaanderen heeft daar immers de hoog-technologische industrie bij uitstek voor.

Daarnaast meent de heer *Luc Van den Brande* begrepen te hebben dat er op het federale niveau een beleidsomslag heeft plaatsgevonden op het einde van de regeerperiode Verhofstadt-I. Daar waar men oorspronkelijk afgestapt was van het beleid van de zogenaamde "economische compensaties" (en al wat daarmee samenhangt), heeft men op het einde van Verhofstadt-I gemeend dat het niet enkel redelijk, maar ook – vanuit diverse opzichten – belangrijk is dat men in een aantal sectoren (en dan met name in de lucht- en ruimtevaartsector) toch een economische return voor het eigen bedrijfsleven zou kunnen realiseren. Deze piste is herbevestigd onder de regering Verhofstadt-II.

En precies op dit punt kan men volgens de heer *Van den Brande* maar moeilijk om de vaststelling heen dat een en ander toch niet helemaal gelopen is zoals het hoorde. Vlaanderen en zijn industrie hadden in deze duidelijk wat meer aan bod moeten komen.

Dienovereenkomstig besluit de heer *Luc Van den Brande* dat het vooreerst essentieel is dat de voorliggende overeenkomst hier vandaag zou goedgekeurd worden én, tweedens, dat er met alle mogelijke middelen naar gestreefd moet worden dat Vlaanderen een relevant aandeel in dit alles zou bekomen. Ook de betrokken Vlaamse bedrijven en de betrokken industrietak in zijn geheel hebben in deze recht op een volwaardige economische return.

In haar antwoord wenst de minister er vooreerst op te wijzen dat de hier zopas aangehaalde discussie-elementen eigenlijk ruimschoots het kader van het voorliggende verdrag overstijgen. Verder wijst ze erop dat er hierover reeds diverse interpellaties

zijn geweest (onder andere van de heer Eddy Schuermans) in de Commissie voor Economie.

Dienaangaande kan *de minister* desgevraagd echter wel bevestigen dat het klopt dat de federale regering op een bepaald moment beslist heeft om opnieuw compensaties te vragen bij dergelijke programma's. Kwestie dat ze ook een voldoende economische return zouden genereren.

Op dit ogenblik is *de minister* dan ook in onderhandeling met haar federale collega, mevrouw Moerman, teneinde hieromtrent tot een sluitend en correct afsprakengeheel te komen. Terzake herhaalt ze haar – ook reeds in de Commissie Economie naar voor gebrachte – stelling, dat indien deze gesprekken niet tot een voor Vlaanderen bevredigend resultaat leiden, er met dit dossier naar het Overlegcomité zal worden gestapt.

De heer *Luk Van Nieuwenhuysen* repliceert hierop dat hij akte neemt van de verklaringen van de minister, maar er desalniettemin toch blijft aan twijfelen dat Vlaanderen in deze zijn eisen ook effectief hard zal kunnen maken. De Vlaams Blok-fractie zal zich bij de stemming over dit verdrag dan ook onthouden.

III. STEMMINGEN

1. Artikelsgewijze stemming

Artikel 1

Ter stemming gelegd, wordt het eerste artikel aangenomen bij unanimiteit van tien stemmen.

Artikel 2

Ter stemming gelegd, wordt daarna artikel twee aangenomen met negen stemmen, bij één onthouding.

2. Stemming over het geheel

In zijn geheel ter stemming gelegd, wordt het ontwerp van decreet houdende instemming met de overeenkomst tussen de regeringen van de Franse

republiek, de bondsrepubliek Duitsland, het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, het koninkrijk Spanje en het koninkrijk België betreffende het Airbus A330/A340-programma en met de bijlagen 1 en 2, ondertekend in Madrid op 26 juli 1995, tenslotte eveneens aangenomen met negen stemmen, bij één onthouding.

De verslaggever,

Peter DE RIDDER

De voorzitter,

Luc VAN DEN BRANDE