

Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden, de Bondsrepubliek Duitsland en de Franse Republiek inzake de verwezenlijking van de Airbus A-300 B; 's-Gravenhage, 28 december 1970

BRIEF VAN DE MINISTER
VAN BUITENLANDSE ZAKEN

Nr. 1

's-Gravenhage, 11 november 1971.

Ter griffie van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen: 12 november 1971.

De wens, dat deze overeenkomst aan de uitdrukkelijke goedkeuring van de Staten-Generaal zal worden onderworpen, kan door of namens de Kamer of door ten minste dertig leden der Kamer te kennen worden gegeven uiterlijk op 12 december 1971.

Ter voldoening aan het bepaalde in het tweede lid van artikel 60 en onder verwijzing naar het derde lid van artikel 61 van de Grondwet, de Raad van State gehoord, heb ik de eer u hierbij de Nederlandse, de Franse en de Duitse tekst over te leggen van de op 28 december 1970 te 's-Gravenhage tot stand gekomen Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden, de Bondsrepubliek Duitsland en de Franse Republiek inzake de verwezenlijking van de Airbus A-300 B (*Trb.* 1971, 98).

Een toelichtende nota bij deze Overeenkomst gelieve u hiernevens aan te treffen.

De goedkeuring wordt alleen voor Nederland gevraagd.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

N. SCHMELZER.

Toelichtende nota

Inleiding

Reeds in 1965 hebben in Europa, zowel op overheids- als op industrieel niveau, oriënterende discussies plaatsgevonden over de mogelijke ontwikkeling van een vliegtuig in de grootteklasse van 200 tot 300 passagiers voor het verkeer op korte afstanden, de z.g. Airbus. De eerste concrete besprekingen over een dergelijk project werden begin 1966 tussen Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk gevoerd; later werd ook de Bondsrepubliek Duitsland in dit overleg betrokken. Als resultaat hiervan werd aan een groep technici de opdracht verleend de mogelijkheden te onderzoeken voor een voor de drie betrokken landen aanvaardbaar ontwerp. Een jaar later – begin 1967 – werd daarover overeenstemming bereikt. In een protocol tussen de regeringen van de drie landen werd de samenwerking en de uitwerking betreffende de eerste fase van het project vastgelegd.

Het Verenigd Koninkrijk heeft zich eind 1968 uit de samenwerking teruggetrokken, in verband met de destijds bestaande plannen van dat land om met een eigen vliegtuig in deze klasse uit te komen, de BAC 311. Frankrijk en de Bondsrepubliek zijn – zij het op bescheidener basis – blijven samenwerken, hetgeen op 29 mei 1969 leidde tot de totstandkoming van een overeenkomst, waarvan de tekst is gepubliceerd in Rubriek J van *Trb.* 1971, 98.

De overeenkomst van 29 mei 1969

Deze overeenkomst geeft regels voor de samenwerking tussen de twee landen op regerings- en industrieel niveau, voor de ontwikkeling en de bouw van de „Airbus A-300 B”. Bij de overeenkomst is een Intergouvernementele Commissie ingesteld, die een met de uitvoering belast agentschap (het Uitvoerend Orgaan) opdrachten kan verstrekken tot het sluiten van een

Aan
de Heer Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal

contract met een door de gezamenlijke vliegtuigindustrieën op te richten onderneming, de Hoofdaannemer. De overeenkomst geeft voorts regels voor de verdeling van de aan te besteden werkzaamheden. Verder is een hoofdstuk gewijd aan de financiële voorzieningen, d.w.z. de aan de industrieën ter beschikking te stellen bedragen en te verlenen garanties, alsmede de voorwaarden waaronder die bedragen en garanties worden verleend. Ingevolge de overeenkomst zal door de gezamenlijke vliegtuigindustrieën aan partijen de beslissing over de keuze van de motoren van het vliegtuig ter goedkeuring worden voorgelegd. De motoren zullen moeten voldoen aan in de overeenkomst genoemde criteria. Ten slotte bevat de overeenkomst een bepaling waardoor het mogelijk is met toestemming van partijen een deel van de werkzaamheden uit te besteden aan industrieën van derde landen.

Deelneming door Nederland

Nederland heeft reeds in een vroeg stadium blijk gegeven van zijn belangstelling voor het Airbusproject. Na uitvoerig overleg tussen de regeringsvertegenwoordigers en vertegenwoordigers uit de vliegtuigindustrie kon in december 1970 de samenwerking met Frankrijk en de Bondsrepubliek worden geconcretiseerd door het sluiten van een overeenkomst tussen de drie landen, waarbij de toetreding door Nederland tot de overeenkomst van 29 mei 1969 tussen Frankrijk en de Bondsrepubliek wordt geregeld. Op de begroting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat over het dienstjaar 1971 werd, vooruitlopend hierop, reeds een post opgenomen om deelneming door de Nederlandse vliegtuigindustrie aan het Airbusproject mogelijk te maken, hetgeen naar het oordeel van de ondergetekenden van groot belang is voor de aansluiting van de Nederlandse vliegtuigindustrie bij de Europese vliegtuigindustrie, de werkgelegenheid in de Nederlandse vliegtuigindustrie en voor het verkrijgen van de „know how”, die middels het project tussen de partners wordt uitgewisseld (vide Bijl. Hand. II, 10 900, hoofdstuk XII, nr. 2, blz. 4, linkerkolom).

Het project

De Airbus A 300-B zal gaan behoren tot de nieuwe generatie van grote vliegtuigen over middellange afstand. Het is een tweemotorig toestel, dat ongeveer 250 passagiers kan vervoeren over korte en middellange afstand (tot ongeveer 2500 km). Aan een dergelijk vliegtuig bestaat om twee redenen behoefte; enerzijds om het stijgend aantal passagiers te kunnen opvangen, anderzijds om de vervoerskosten te kunnen verlagen. Globaal kan n.l. worden gesteld, dat het aantal passagiers in de laatste jaren iedere zes jaar is verdubbeld. De grotere zitplaatscapaciteit van de Airbus t.o.v. de nu in gebruik zijnde toestellen heeft tot gevolg dat de directe vlieggkosten per passagier-kilometer aanzienlijk dalen, n.l. ca. 25 pct. à 30 pct. ten opzichte van de DC-9 en de BAC-111, en 10 à 15 pct. ten opzichte van de Boeing-727.

De vluchten op de korte en middellange afstand worden thans voornamelijk uitgevoerd door vliegtuigen in de klasse van de DC-9, de BAC-111 en de Boeing-727, die een capaciteit hebben van 85-125 passagiers. Deze typen zullen met het oog op de hierboven gesignaleerde toeneming van het aantal passagiers vanaf de tweede helft van de zeventiger jaren vervangen moeten worden door vliegtuigen, die 200 tot 300 passagiers kunnen vervoeren.

De feitelijke uitvoering van het project geschiedt door de Franse en Duitse vliegtuigindustrie gezamenlijk, die voor de industriële leiding van het project hebben opgericht „Airbus Industrie”, naar Frans recht een zogenaamde „groupement d'intérêt économique”.

Voor Nederland zal Fokker-VFW N.V. aan de werkzaamheden deelnemen. Toewijzing van de serieproductiewerkzaamheden geschiedt naar evenredigheid van de bijdragen in de ontwikkelingskosten. Ingevolge de overeenkomst van 29 mei 1969 wordt voor de ontwikkeling van 4 prototypen een bedrag ter beschikking gesteld van 2050 mln. Franse francs (1655 mln. DM), gebaseerd op het loon- en prijspeil van 1 januari 1968.

Deze ontwikkelingskosten dienen uit de opbrengst van de serieproductie te worden terugbetaald. Krachtens de daarvoor getroffen regeling zullen de ontwikkelingskosten, bij een aantal van 360 verkochte vliegtuigen, in hoofdsom geheel zijn terugbetaald.

Als Nederlandse bijdrage in de ontwikkelingskosten van de Airbus A 300-B zal, op basis van het loon- en prijspeil per 1 januari 1968, een bedrag van f 100 mln. ter beschikking worden gesteld, zijnde 6,6 pct. van het totaal der ontwikkelingskosten. Dit bedrag dient, evenals de Duitse en Franse bijdrage uit de opbrengsten van de serieproductie te worden terugbetaald. Fokker-VFW N.V. zal f 10 mln. van de bijdrage voor haar rekening nemen. Van de resterende f 90 mln. zal de helft, verdeeld over een periode van vijf jaar, via het Nederlands Instituut voor Vliegtuigontwikkeling en Ruimtevaart ter beschikking worden gesteld; de andere helft zal door Fokker-VFW N.V. worden gefinancierd door middel van een door de Staat te garanderen lening. De rente op deze lening zal ten laste van de begroting van het N.I.V.R. komen (vide artikel 96 van de begroting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Bijl. Hand II, 10 900, hoofdstuk XII). De Nederlandse Staat draagt in dier voege het financiële risico van deze deelneming, dat bij niet terugbetaling door Fokker-VFW N.V. de Staat zich tot aflossing verplicht. De motoren zullen worden betrokken van de Amerikaanse firma General Electric.

De ondergetekenden achten de deelneming van Nederland aan het Airbusproject om meer dan één reden van belang. Zoals hiervoor reeds is gezegd, kan de Nederlandse vliegtuigindustrie op deze wijze aansluiting vinden bij de Europese vliegtuigindustrie en bij de ontwikkeling van moderne technieken op het gebied van de vliegtuigbouw en de desbetreffende „know how”. Bovendien betekent de deelneming aan de ontwikkeling en de daaruit voortvloeiende serieproductie voor de Nederlandse vliegtuigindustrie een zich over vele jaren uitstrekkende continuïteit in de werkbezetting.

Aan te nemen is voorts dat met het Airbusproject mede een basis is gelegd voor een continue samenwerking tussen de Europese landen op het gebied van de vliegtuigontwikkeling. Het is zaak dat bij een verdergaande coördinatie en integratie van de vliegtuigindustrie Nederland daarin betrokken blijft.

Omtrent de te verwachten verkoopmogelijkheden zij vermeld dat marktprognoses het wereldmarktpotentieel voor het komende decennium ramen op ca. 1100 toestellen van dit type. Er is thans geen rechtstreeks concurrerend vliegtuig op de markt, noch in aanbouw; de regering van het Verenigd Koninkrijk heeft eind 1970 na ampel overleg met de Duitse, Franse en Nederlandse regeringen weliswaar besloten geen steun te verlenen aan de ontwikkeling van het BAC-311 verkeersvliegtuig, dat een potentiële concurrent geweest zou zijn, doch kon op grond van verschillende overwegingen, welke evenwel niet de mérites van het Airbusproject raken, niet terugkomen op haar in 1968 ingenomen standpunt. Echter ook indien er in de komende jaren, met name door de Amerikaanse vliegtuigindustrie, een concurrerend type op de markt zal worden gebracht, is een schatting van het te realiseren marktaandeel voor de Airbus A 300-B van 400 à 500 stuks redelijk te achten. Op korte termijn kunnen orders worden verwacht van de luchtvaartmaatschappijen van de Atlas-groep, bestaande uit Air France, Lufthansa, Alitalia en Sabena. De onderhandelingen hieromtrent verkeren momenteel in een vergevorderd stadium. De totale behoefte aan een dergelijk vliegtuig wordt voor bovengenoemde maatschappijen voor 1980 geraamd op ca. 75 stuks. De maatschappijen Air France en Lufthansa hebben reeds 21 opties genomen op de Airbus. Bij de K.L.M. bestaat grote belangstelling voor het project. Over het plaatsen van orders zal echter eerst een beslissing worden genomen wanneer omtrent de bouw en de prestaties duidelijke gegevens bekend zijn.

Toelichting op de (artikelen van de) onderhavige overeenkomst

Zoals eerder reeds werd opgemerkt, regelt de onderhavige overeenkomst de toetreding van Nederland tot de overeen-

komst van 29 mei 1969 (artikel 1). De voorwaarden voor toetreding zijn vastgelegd in de artikelen 2 t/m 5. In concreto betekent de toetreding van Nederland in de eerste plaats dat een vertegenwoordiger van het Koninkrijk zitting krijgt in de Intergouvernementele Commissie. In deze commissie kan, ingevolge de overeenkomst, zonder zijn stem niet worden beslist over zaken, die van rechtstreeks belang zijn voor Nederland en de Nederlandse industrie. Het tweede lid van artikel 2 bepaalt in welke gevallen sprake is van een rechtstreeks belang. Indien Frankrijk en de Bondsrepubliek van oordeel zijn dat het project moet worden stopgezet, plegen de vertegenwoordigers van deze landen daarover in de Intergouvernementele Commissie overleg met de Nederlandse vertegenwoordiger. Ter gelegenheid van dit overleg kan deze laatste de Nederlandse belangen bepleiten en een uiteenzetting geven van het Nederlandse standpunt ter zake, opdat daarmee rekening zal worden gehouden bij de beslissing of het project al dan niet voortgang moet vinden.

De beslissing dat het project wordt stopgezet kan door de Nederlandse vertegenwoordiger niet worden tegengehouden. Overigens heeft de Nederlandse vertegenwoordiger een adviserende stem. Ingevolge artikel 4 is het aandeel van de Nederlandse vliegtuigindustrie in de serieproductie evenredig aan het aandeel van Nederland in de ontwikkelingskosten van het project t.w. 6,6 pct.

In de overeenkomst is rekening gehouden met deelneming door de Britse industrie van 7,4 pct., waardoor de bijdrage

van Frankrijk en de Bondsrepubliek ieder 43 pct. van de totaal te verstrekken voorschotten zal bedragen.

Indien Fokker-VFW N.V. onverhoopt haar verplichtingen niet zou nakomen, blijft de Nederlandse Regering jegens Frankrijk en de Bondsrepubliek gehouden haar aandeel in de voorschotten ter beschikking te stellen.

Indien wordt overwogen derde Staten aan het project te laten deelnemen, heeft Nederland een adviserende stem. In dat geval kan vermindering plaats vinden van het Franse en Duitse aandeel in de betaling van de voorschotten en in de toewijzing van werkzaamheden aan hun respectieve industrieën.

Als industriële partner in het project is Fokker-VFW N.V. aangewezen. De hoofdaannemer zal met deze vennootschap een soortgelijk contract sluiten als met de Franse en Duitse industriële partners (artikel 3).

De overeenkomst zal, wat het Koninkrijk betreft, alleen voor Nederland gelden.

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,

R. J. H. KRUISINGA.

De Staatssecretaris van Buitenlandse Zaken,

WESTERTERP.