

Zitting 1982–1983

17 728

## Overeenkomst tussen Nederland, België, de Bondsrepubliek Duitsland, Spanje, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk betreffende het Airbusprogramma; Brussel, 1 maart 1982

Nr. 1

### BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN

Ter griffie van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen op 4 januari 1983. De wens dat deze overeenkomst aan de uitdrukkelijke goedkeuring van de Staten-Generaal zal worden onderworpen, kan door of namens een of beide Kamers of door ten minste vijftien leden van de Eerste Kamer dan wel dertig leden van de Tweede Kamer te kennen worden gegeven uiterlijk op 3 februari 1983.

Aan de Voorzitters van de Eerste Kamer en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 30 december 1982

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 tekst over te leggen van de op 1 maart 1982 te Brussel tot stand gekomen Overeenkomst tussen de regeringen van het Koninkrijk der Nederlanden, het Koninkrijk België, de Bondsrepubliek Duitsland, Spanje, de Franse Republiek en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland betreffende het Airbusprogramma (Trb. 1982, 87)<sup>1</sup>

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

De goedkeuring wordt alleen voor Nederland gevraagd.

De Minister van Buitenlandse Zaken,  
H. van den Broek

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd op de bibliotheek.

## TOELICHTENDE NOTA

### 1. Voorgeschiedenis

#### a. *De overeenkomst van 29 mei 1969*

In 1965 zijn in Europa oriënterende besprekingen begonnen, zowel op overheids- als op industrieel niveau over de mogelijkheden tot ontwikkeling van een vliegtuig, bestemd voor 200–300 passagiers voor vervoer over de middellange afstand. Nadat aanvankelijk de Bondsrepubliek, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk in begin 1967 overeenstemming bereikten over de samenwerking en de uitwerking van de eerste fase van het betrokken project en vervolgens het Verenigd Koninkrijk zich eind 1968 in verband met plannen voor een eigen vliegtuig uit deze samenwerking terugtrok, is op 29 mei 1969 te Parijs de overeenkomst tussen de regering van de Franse Republiek en de regering van de Bondsrepubliek Duitsland tot stand gebracht, waarbij de samenwerking tussen de twee landen op regerings- en industrieel niveau voor de ontwikkeling en de bouw van de «Airbus A300B» werd geregeld (Trb. 1971, 98, rubriek J).

Bij die overeenkomst is een Intergouvernementele Commissie ingesteld, die een met de uitvoering belast orgaan, het Uitvoerend Orgaan, opdrachten kon verstrekken tot het sluiten van een contract met een toen door de gezamenlijke vliegtuigindustrieën van de beide landen op te richten onderneming, in de overeenkomst hoofdaannemer genoemd. De feitelijke uitvoering van het project zou worden verzorgd door de Duitse en Franse vliegtuigindustrie gezamenlijk, die voor de industriële leiding van het project destijds oprichtten «Airbus Industrie», naar Frans recht een «groupe-ment d'intérêt économique».

Genoemde overeenkomst bevatte voorts regels omtrent de door de beide staten aan de betrokken industrieën ter beschikking te stellen bedragen en te verlenen garanties, alsmede de voorwaarden daarvoor. De verplichting tot het verstrekken van uit de opbrengst van de seriereproductie terug te betalen voorschotten voor de uitvoering van het project dat de ontwikkeling van vier prototypen omvatte, beliep voor elk der beide staten ingevolge de bepalingen van de overeenkomst  $\pm$  50% van 2050 mln. Franse francs, gebaseerd op het prijspeil van 1 januari 1968.

In de overeenkomst werd voorts voorzien in de mogelijkheid van uitbesteding van een deel van de werkzaamheden aan industrieën van derde landen; voor een dergelijke uitbesteding was ingevolge de overeenkomst voorafgaande toestemming van de partijen bij de overeenkomst vereist.

#### b. *Toetreding van het Koninkrijk (de overeenkomst van 28 december 1970)*

Bij de op 28 december 1970 te 's-Gravenhage gesloten overeenkomst tussen de regeringen van de Bondsrepubliek Duitsland, de Franse Republiek en het Koninkrijk der Nederlanden inzake de verwezenlijking van de Airbus A300B (Trb. 1971, 98 en 1972, 32; kamerstukken Tweede Kamer 1971–1972, 11 607) werd de toetreding van Nederland tot de hierboven onder a genoemde overeenkomst van 29 mei 1969 geregeld.

De toetredingsregeling voorzag onder meer in het volgende. Een vertegenwoordiger van het Koninkrijk kreeg zitting in de Intergouvernementele Commissie. Zonder de stem van deze vertegenwoordiger kan in die Commissie niet beslist worden over zaken die van rechtstreeks belang zijn voor Nederland en de Nederlandse industrie; de gevallen waarin hiervan sprake is zijn in de overeenkomst omschreven. Overleg met de Nederlandse vertegenwoordiger is in de Intergouvernementele Commissie vereist ingeval stopzetting van het project zou worden overwogen, zij het dat de

Nederlandse vertegenwoordiger die stopzetting niet kan tegenhouden. Voor het overige heeft de Nederlandse vertegenwoordiger een adviserende stem.

Een deel van de serieproductie werd ingevolge genoemde overeenkomst toegewezen aan de Nederlandse industrie. Dit deel is zoveel mogelijk evenredig aan het aandeel van 6,6%, dat Nederland aan, uit de serieproductie terug te betalen, voorschotten in de totale ontwikkelingskosten van 2050 mln. Franse francs ingevolge de overeenkomst moest betalen.

De Nederlandse bijdrage aan de ontwikkelingsfase beliep een totaal bedrag ad f 100 mln. aan voorschotten, waarvan 10% voor rekening kwam van Fokker-VFW, die in de overeenkomst als industriële partner was aangewezen, 45% als krediet door de Nederlandse overheid via het Nederlands Instituut voor Vliegtuigontwikkeling en Ruimtevaart (NIVR) beschikbaar werd gesteld, en 45% door Fokker-VFW N.V. werd gefinancierd door middel van een door de staat gegarandeerde lening.

Hoewel de Britse overheid, zoals hiervoor vermeld, geen partij was bij de overeenkomsten van 29 mei 1969 en 28 december 1970, werd te zelfder tijd voor deelname van de Britse industrie een plaats ingeruimd.

*c. Toetreding van Spanje (de overeenkomst van 23 december 1971)*

Bij de op 23 december 1971 te Madrid gesloten overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden, de regering van de Bondsrepubliek Duitsland, de regering van de Franse Republiek en de regering van de Spaanse staat inzake de verwezenlijking van de Airbus A300, trad Spanje toe tot de hierboven onder a genoemde overeenkomst van 29 mei 1969 (Trb. 1972, 32; kamerstukken Tweede Kamer, 1971–1972, 11 779).

Bedoelde toetredingsovereenkomst is door het Koninkrijk getekend om uitdrukking te geven aan het Europese karakter van het project; de overeenkomst bracht geen nieuwe rechtsverplichtingen voor het Koninkrijk met zich mede.

*d. Deelneming van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland aan het Airbus A300-project*

Op 29 november 1978 maakten de regeringen van de Bondsrepubliek, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk een principe-afspraken omtrent de toekomstige toetreding van het Verenigd Koninkrijk tot het Airbusverband; de vertegenwoordiging met ingang van 1 januari 1979 van de regering van het Verenigd Koninkrijk in de Intergouvernementele Commissie werd hiermee een feit. De stukken waarin deze principe-afspraken is neergelegd zijn ter kennisneming door de leden neergelegd bij de griffie van beide Kamers der Staten-Generaal.<sup>1</sup>

Ingevolge artikel 6 van de overeenkomst van 28 december 1970 kunnen de regeringen van de Bondsrepubliek en Frankrijk, na overleg binnen de Intergouvernementele Commissie, gezamenlijk besluiten overeenkomsten aan te gaan met derde Staten ten einde deze te doen delen in de verwezenlijking van de Airbus A300B; op grond van deze bepaling was deelneming aan de afspraak met het Verenigd Koninkrijk door de Nederlandse Regering niet aan de orde.

Bij de afspraak diende als uitgangspunt, dat de overeenkomsten van 29 mei 1969, 20 december 1970 en 23 december 1971 zoveel mogelijk gerespecteerd werden. De regering van het Verenigd Koninkrijk zou met ingang van 1 januari 1979 dezelfde rechten verkrijgen als de regeringen van Duitsland en Frankrijk.

---

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd op de bibliotheek.

e. *Project Airbus A300B: organisatie, deelnemende industrieën, situatie van de Nederlandse deelname, stand van verlopen*

De Intergouvernementele Commissie bepaalt het beleid en kan het Uitvoerend Orgaan opdrachten verstrekken tot het sluiten van contracten met de hoofdaannemer.

In het A300B-project is Airbus Industrie hoofdaannemer.

Partners in Airbus Industrie zijn Deutsche Airbus (37,9%), Société Nationale Industrielle Aérospatiale (37,9%), British Aerospace (20%) en Construcciones Aeronauticas S.A. (4,2%). Fokker B.V. (oorspronkelijk Fokker-VFW N.V.) treedt op als onderaannemer. Dit onderaannemerschap is risicodragend voor zover het betrekking heeft op de investeringen gedaan tijdens de ontwikkelingsfase. Ingeval één der in het A300B-programma deelnemende industrieën haar verplichtingen niet nakomt, blijft de betrokken regering jegens de andere regeringen aansprakelijk tot een bedrag gelijk aan haar aandeel in de gemeenschappelijke kosten van het project. Voor Nederland was dit aandeel in de ontwikkelingskosten van het A300B-programma oorspronkelijk 6,6%; na totstandkoming van de hierboven onder 1, sub d, genoemde afspraak met de regering van het Verenigd Koninkrijk, is het aandeel van de Nederlandse industrie in nieuwe A300-ontwikkelingen voorshands nader vastgesteld op 5,3%.

In de in 1972 aangevangen serieproductiefase bouwt Fokker in opdracht van Airbus Industrie de door Fokker zelf ontwikkelde vleugeldelen.

De betalingen aan Fokker, die naar verwachting zullen leiden tot een volledige amortisatie in 1989 van de door de Nederlandse overheid voor de ontwikkeling beschikbaar gestelde voorschotten en de door Fokker gepleegde investeringen, vinden, als gevolg van de dominerende rol van de Amerikaanse vliegtuigindustrie op de wereldmarkt, plaats met gebruikmaking van de USA-dollar als sleutelvaluta op basis van de in 1972 geldende koersen, met een correctie voor de sindsdien opgetreden escalatie van loon- en materiaalkosten in de Verenigde Staten van Amerika.

De koers- en escalatieverschillen tussen de Verenigde Staten van Amerika en Nederland hebben per saldo een negatieve invloed op de hoogte van de van Airbus ontvangen betalingen.

Zoals hierna onder 2, sub c, vermeld, is nu tussen Airbus Industrie en Fokker een voor Nederland bevredigende oplossing bereikt voor een gefaseerde vermindering van genoemde verschillen in dit programma.

Airbus Industrie heeft per eind oktober 1982 246 vliegtuigen verkocht van het type A300B, terwijl daarnaast opties waren genomen op in totaal 67 toestellen.

## **2. Het Airbus A310-programma**

### *a. Het nieuwe vliegtuigproject*

Op initiatief van Airbus Industrie werd in 1975 een vóórstudiefase gestart om te bezien of, en zo ja op welke wijze, met een afgeleide – verkleinde en verder gemoderniseerde – versie van het A300-vliegtuig tegenwicht geboden zou kunnen worden aan de groeiende concurrentie van enigszins kleinere vliegtuigen van vooral Amerikaanse origine, die een bedreiging vormden in een gedeelte van het marktsegment, waarin de A300 opereert.

Genoemde vóórstudiefase mondde in 1977 uit in een studie omtrent de industriële en commerciële mogelijkheden van een nieuw civiel verkeersvliegtuig voor de middellange afstand met een vervoerscapaciteit van ca. 220 passagiers.

Ook in Nederland nam de industrie deel aan deze door de Nederlandse overheid vóórgefinancierde studiefase (ten bedrage van f 1 080 000); in juli 1978 ten slotte werd door de regeringen van de Bondsrepubliek en Frankrijk het principebesluit genomen om over te gaan tot de ontwikkeling van de A300 B10X, later aangeduid als de Airbus A310.

De Airbus A310 is een geoptimaliseerde, sterk verkleinde versie van de Airbus A300B, bedoeld voor de korte/middellange afstand met een vervoerscapaciteit van 210–230 passagiers. Het is een tweemotorig toestel met, vergeleken met de A300B, een kortere romp, een «advanced technology» vleugel, moderne digitale cockpit-systemen en een beperkte toepassing van vezelversterkte materialen. Wat betreft de motoren is een keuze mogelijk uit de modernste versies van de General Electric CF6 (DF6-80) en de Pratt & Whitney JT 9 (JT9D-7R4), motoren die belangrijk gunstiger eigenschappen hebben wat betreft gewicht, brandstofverbruik en onderhoudskosten dan de standaardversies waaruit zij ontwikkeld zijn.

Kort nadat door de regeringen van de Bondsrepubliek en Frankrijk het besluit was genomen tot de ontwikkeling van de A310 over te gaan, besloten de Spaanse, Britse en Belgische overheden aan het programma deel te nemen.

b. *De overeenkomst van 28 september 1981 (Trb. 1982, 87, Rubriek J)*

Het besluit van de Duitse, Franse, Britse en Spaanse overheden met betrekking tot de ontwikkeling van de A310 heeft formeel vorm gekregen in een op 28 september 1981 tussen de regeringen van betrokken landen gesloten *Overeenkomst, verder te noemen de overeenkomst van 1981*.

Hierna zal worden ingegaan op die artikelen van de *Overeenkomst van 1981*, die ook in de thans ter goedkeuring voorliggende overeenkomst een rol spelen.

Een uitgangspunt van de overeenkomst van 1981 was, dat de bepalingen van de eerdere overeenkomsten met betrekking tot Airbus A300 in stand blijven tussen de regeringen van de landen, die partij waren bij die overeenkomsten en ook partij zijn bij de overeenkomst van 1981 voor zover bij laatstgenoemde overeenkomst de bepalingen van de vorige overeenkomsten niet zijn gewijzigd of vervangen (artikel 1). Dit brengt met zich mede, dat met betrekking tot de deelneming van het Koninkrijk aan het Airbus A300-programma, de overeenkomsten van 1969 en 1970 onverkort van kracht zijn gebleven.

De overeenkomst van 1981 regelt onder meer, dat de Intergouvernementale Commissie in het A310-programma dezelfde taken en verantwoordelijkheden toegewezen krijgt als zij uitoefent, respectievelijk heeft in het A300-programma (artikel 2, eerste lid). Beslissingen in die Commissie kunnen slechts worden genomen met unanimité van stemmen van de vertegenwoordigers van de Bondsrepubliek, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk (artikel 2, derde lid). De vertegenwoordiger van Spanje heeft in die Commissie alleen volledig stemrecht in een aantal in de overeenkomst genoemde specifieke gevallen, met name voor die zaken die van rechtstreeks belang zijn voor Spanje of de Spaanse industrie. In die gevallen kan de vertegenwoordiger van Spanje een beslissing tegenhouden. Voor het overige heeft die vertegenwoordiger slechts een adviserende stem.

Een beslissing over de stopzetting van het A300- of A310-programma kan niet worden genomen zonder raadpleging van deze vertegenwoordiger (artikel 2, vierde lid). Het Uitvoerend Orgaan wordt nu ook belast met de supervisie van het Airbus A310-programma en krijgt een andere samenstelling. De overeenkomst van 1969 voorzag erin, dat de Franse regering aan het Uitvoerend Orgaan bepaalde administratieve diensten ter beschikking zou stellen. In de overeenkomst van 1981 (artikel 2, zevende lid) wordt bepaald, dat de leden van het Uitvoerend Orgaan niet alleen door de Franse regering, maar ook door de regeringen van de Bondsrepubliek en het Verenigd Koninkrijk worden aangewezen.

Het Uitvoerend Orgaan heeft de taak gekregen een raamovereenkomst met Airbus Industrie te sluiten met betrekking tot het A310-programma, waarin de toepassing wordt geregeld van de bepalingen van de overeenkomst voor zover deze Airbus Industrie betreffen.

Deze overeenkomst behoeft de goedkeuring van de Intergouvernementele Commissie (artikel 3).

Artikel 4 beschrijft de bestaande regelingen omtrent de werkverdeling in, en de financiering van de ontwikkeling van het Airbus A300-programma en geeft aan volgens welke beginselen bepaald wordt door welke regering eventuele verdere ontwikkelingen in het A300-programma gefinancierd zullen worden.

In de overeenkomst van 1981 is voorts aangegeven, en met betrekking tot de A300 herhaald, dat de industrie van het land, dat het ontwikkelingswerk voor de betreffende onderdelen heeft verricht, verantwoordelijk zal zijn voor de serieuze productie ervan (artikel 5). De ontwikkelingswerkzaamheden, zoals nader omschreven in bijlage 3 van de overeenkomst, worden in principe toebedeeld aan de industrie – hieronder begrepen de toeleverende industrie – van de landen, wier regeringen aan de ontwikkelingskosten hebben bijgedragen, terwijl er voorts rekening mede wordt gehouden dat ook ontwikkelingswerkzaamheden worden uitbesteed aan bedrijven in derde landen en dat er ontwikkelingswerkzaamheden kunnen zijn, die niet aan een bedrijf in een bepaald land kunnen worden toebedeeld; in de overeenkomst is het principe vastgelegd, dat de omvang van laatstbedoelde werkzaamheden tot een minimum moet worden beperkt (artikel 6).

Op verzoek van de regering van een land, dat partij is bij de overeenkomst, kunnen bepaalde gedeelten van werkzaamheden, toebedeeld aan het bedrijfsleven van dat land, worden uitbesteed aan onderaannemers in derde landen; kennisgeving daarvan aan de Intergouvernementele Commissie in een dergelijk geval is vereist (artikel 7).

De Overeenkomst van 1981 bevat voorts een voorziening voor de financiering van het Airbus A310-programma. Bij de vaststelling van de voorschotten, ter beschikking te stellen door de aan de overeenkomst deelnemende landen is, zoals uit de overeenkomst blijkt, reeds rekening gehouden met formele deelneming van Nederland en België (artikel 8).

Artikel 9 regelt de amortisatie van de ontwikkelingskredieten, die na aflevering van het 300ste onderdelenpakket een feit zal zijn, en de betaling van royalties in de periode daarna.

De financiering van de serieuze productiefase is een verantwoordelijkheid van de betreffende industrie. Ten aanzien hiervan hebben de regeringen geen enkele verplichting (artikel 10, eerste lid).

De betrokken regeringen zullen de deelneming van de eigen luchtvaartindustrie in programma's, die concurrerend zijn met bestaande Airbusprogramma's, niet ondersteunen. De Intergouvernementele Commissie kan uitzonderingen toestaan (artikel 13).

#### *c. Nederlandse deelname aan de A310*

In de al snel op gang komende gesprekken over de Nederlandse toetreding stelden Nederlandse overheid en industrie zich bij monde van het Nederlands Instituut voor Vliegtuigontwikkeling en Ruimtevaart – optredend als vertegenwoordiger van de Nederlandse overheid in de bestuursorganen van de Airbusorganisatie – op het standpunt

– dat de wijze van bepaling van de door Fokker voor de bouw van delen voor de A300 van Airbus te ontvangen betalingen zodanig bespreekbaar moest worden gesteld, dat de hierboven onder 1, sub e vermelde negatieve invloed van de koers- en escalatieverschillen tussen de Verenigde Staten en Nederland zou worden verminderd, en

– dat de bij de principe-afspraken in 1978 tussen Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk en de Bondsrepubliek overeengekomen non-concurrentieclausule, inhoudend dat deze regeringen geen steun zouden verlenen aan vliegtuigprogramma's van in Airbus deelnemende industrieën, die concurrerend zouden zijn te achten met lopende of toekomstige Airbusprogramma's, slechts dan deel zou mogen uitmaken van een door Nederland te ondertekenen overeenkomst, indien deze clausule niet van toepassing zou zijn op een nieuw Fokker-vliegtuigproject.

In de zomer van 1981 werd overeenstemming bereikt over een gefaseerde vermindering van de hierboven genoemde dollar- en escalatierisico's, zodanig dat de Nederlandse overheid hiervoor na aflevering van het 360ste vleugeldelenpakket voor de A300 (naar verwachting zal dit in 1988 plaatsvinden) geen fondsen meer ter beschikking behoeft te stellen.

Zoals hierboven vermeld onder 2, sub a, is Fokker reeds sinds 1977 betrokken bij het A310-project. Op 31 juli 1979 is tussen Airbus Industrie en Fokker een overeenkomst gesloten betreffende ontwikkeling en productie van A310-delen. In het kader van deze overeenkomst is vastgelegd, dat deelname van betrokken industrieën aan met elkaar concurrerende projecten als onwenselijk wordt gezien, doch deze niet uitsluit.

Toen aldus aan beide voorwaarden door de Airbus-partnerlanden in voldoende mate tegemoet gekomen was, achtte de Regering het wenselijk om het de Nederlandse industrie middels voorfinanciering van de ontwikkelingskosten van het Nederlandse programmadeel mogelijk te maken aan ontwikkeling en serieproductie van het nieuwe vliegtuig deel te nemen.

De Nederlandse werkzaamheden in het project – uit te voeren door Fokker – hebben betrekking op de volgende elementen: rolroeren, vleugeltips, klepfairings en hoofdondersteldeuren.

Eerstgenoemde twee elementen worden in metaal uitgevoerd; voor de twee laatstgenoemde elementen wordt gebruik gemaakt van moderne vezelversterkte materialen, hetgeen tot een verdere uitbouw van de ervaring van Fokker op het gebied van de toepassing van vezelversterkte constructies zal leiden.

#### *d. Totale kosten van de ontwikkelingswerkzaamheden in het kader van het A310-programma*

Met betrekking tot de totaalkosten van het A310-ontwikkelingsprogramma is medio 1980 door Airbus Industrie een raming ingediend bij de zes betrokken overheden; over deze raming was tussen Airbus Industrie en haar industriële partners overeenstemming bereikt. Op basis van het prijspeil van 1 januari 1978 en rekening houdend met de opbrengst uit de verkoop van de twee te bouwen prototypen zijn deze totaalkosten vastgesteld op \$ 994 650 000. Deze ontwikkelingskosten zullen conform de nationaal zowel als internationaal in deze industriële sector gebruikelijke financieringsmethodieken uit de opbrengst van de serieproductie worden terugbetaald.

De terugbetaling zal geschieden uit de opbrengsten van de eerste 300 vliegtuigen.

De kosten van het werk van Fokker met betrekking tot de ontwikkeling van de Airbus A310 belopen (in lopende gulden) een totaal van f 33,95 mln. (overeenkomende met het, op basis van het loon- en prijspeil van januari 1978, in de Overeenkomst genoemde bedrag van f 26 059 600), zijnde 1,22 pct. van het totaal der ontwikkelingskosten.

Deze f 33,95 mln. werden en worden sinds 1980, gefaseerd over een periode van 5 jaar, voor 100 pct. via het Nederlands Instituut voor Vliegtuigontwikkeling en Ruimtevaart ter beschikking gesteld (vide artikel 31 van de begroting voor het jaar 1982 van het Ministerie van Economische Zaken). Per ultimo 1981 was van dit totaalbedrag f 23,9 mln. besteed.

De uitgaven ad f 33,95 mln. zullen de te amortiseren (zie deze nota onder punt 2, sub b) Nederlandse financiële bijdrage in het kader van de onderhavige overeenkomst vormen.

#### e. *Verkoopverwachtingen voor de Airbus A310*

Omtrent de te verwachten verkoopmogelijkheden zij vermeld, dat Airbus Industrie het, na een omvangrijke en gedegen marktstudie medio 1979, mogelijk acht vóór 1993 400 à 500 vliegtuigen te verkopen van het type A310. Airbus Industrie en haar partners hadden reeds in 1978 een minimum-verkoopprogramma van 315 vliegtuigen van het type A310 als basis voor hun kostencalculaties aanvaard. Gelet op de reeds geplaatste orders en aanvragen in optie bestaat er geen reden aan de haalbaarheid van het minimumprogramma te twijfelen, terwijl de realisatie van een marktaandeel van 400 à 500 vliegtuigen, volgens het NIVR in haar voorstel aan de Nederlandse Regering met betrekking tot dit nieuwe Airbusprogramma, stellig tot de mogelijkheden moet worden gerekend.

Vermeld zij dat per eind oktober 1982 voor het nieuwe vliegtuig orders en opties geplaatst zijn tot een totaal van respectievelijk 102 en 90 vliegtuigen; Lufthansa, Swissair en KLM hadden voordien middels eerste «launching orders» in 1979 de directe aanzet tot een van start gaan van het programma gegeven.

### **3. De overeenkomst van 1 maart 1982**

De thans ter goedkeuring voorliggende op 1 maart 1982 voor ondertekening opengestelde overeenkomst tussen de regeringen van het Koninkrijk der Nederlanden, het Koninkrijk België, de Bondsrepubliek Duitsland, Spanje, de Franse Republiek en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland betreffende het Airbus-programma (Trb. 1982, 87) voorziet in feite in de eerste plaats in toetreding van Nederland en België tot het Airbus A310-programma.

In het kader daarvan krijgt de vertegenwoordiger van Nederland in de Intergouvernementele Commissie met betrekking tot het Airbus A310-programma een zelfde status als die, welke hij op de voet van de overeenkomst van 28 december 1970 met betrekking tot het Airbus A300-programma reeds heeft (zie hierboven onder 1, sub b).

De onderhavige overeenkomst brengt geen verandering in de rechten en verplichtingen van het Koninkrijk met betrekking tot het Airbus A300-programma.

De overeenkomst brengt enige wijzigingen van de overeenkomst van 1981 (zie hierboven onder 2, sub b) met zich mede, doordat in de Intergouvernementele Commissie beslissingen, over onderwerpen met betrekking tot de Airbus A310, die het Koninkrijk der Nederlanden of de industrie in Nederland aangaan, niet kunnen worden genomen zonder instemming van de Nederlandse vertegenwoordiger. Hetzelfde geldt mutatis mutandis voor België.

Bij de totstandbrenging van de onderhavige overeenkomst heeft als uitgangspunt gediend, dat met betrekking tot het Airbus A300-programma de verhoudingen tussen de landen, die partij waren bij de daarop betrekking hebbende overeenkomsten van 1969, 1970 en 1971 (zie respectievelijk onder de punten 1, sub a, sub b en sub c van deze toelichtende nota) beheerst blijven door de bepalingen van die overeenkomsten, voor zover die bepalingen bij de onderhavige overeenkomst niet zijn gewijzigd of vervangen (artikel 1, eerste lid). De toetreding van Nederland (en België) tot het Airbus A310-programma wordt bereikt door artikel 1, tweede lid. Voor de daarin genoemde bepalingen van de overeenkomst van 1981 moge worden verwezen naar het gestelde onder punt 2, sub b van deze toelichtende nota.



De in artikel 2 vervatte bepalingen ten aanzien van de Intergouvernementele Commissie zijn voor een deel een herhaling c.q. bevestiging van hetgeen omtrent de vertegenwoordiger van Nederland in de vorige overeenkomsten met betrekking tot het Airbus A300-programma reeds was geregeld, en voor het overige deel een daaraan gelijke regeling doch nu met betrekking tot het Airbus A310-programma. Het desbetreffende artikel vervangt derhalve de op de Intergouvernementele Commissie betrekking hebbende bepalingen van de overeenkomst van 1970 (zie het gestelde onder punt 1, sub b van deze toelichtende nota).

In artikel 2, derde lid, zijn de aangelegenheden opgesomd, waarover in de Intergouvernementele Commissie niet kan worden beslist zonder instemming van de Nederlandse vertegenwoordiger.

Fokker wordt in artikel 3 formeel genoemd als Nederlandse partner voor wat betreft de ontwikkeling van het Airbusprogramma.

Met betrekking tot artikel 4 kan worden opgemerkt, dat het aandeel van de Nederlandse vliegtuigindustrie in de serieproductie van de Airbus A310 evenredig zal zijn aan het Nederlandse aandeel in de ontwikkelingskosten, te weten 1,22%.

Voor de terugbetaling van de voorschotten moge worden verwezen naar hetgeen met betrekking tot artikel 9 van de overeenkomst van 1981 hierboven onder punt 2, sub b, van deze toelichtende nota is vermeld. In artikel 2, tweede lid, van de onderhavige overeenkomst wordt immers onder meer naar artikel 9 van de overeenkomst van 1981 verwezen.

De Regering ziet in het nieuwe project een goede mogelijkheid om de bestaande aansluiting van de Nederlandse vliegtuigindustrie bij die van de betrokken andere Europese landen te doen voortduren en om de daarmee gemoeide hoogwaardige werkgelegenheid te continueren, c.q. uit te breiden.

Zulks is in overeenstemming met de algemene beleidslijnen met betrekking tot de Nederlandse industrie, zoals tot uitdrukking gebracht in de Voortgangsnota Economisch Structuurbeleid (kamerstukken Tweede kamer, zitting 1979-1980, 15 818, nrs. 1 en 2) en in de Innovatienota (kamerstukken Tweede kamer, zitting 1979-1980, 15 855, nrs. 1 en 2), en specifiek voor de vliegtuigindustrie in de Voortgangsnota vliegtuignieuwbouw (kamerstukken Tweede kamer, zitting 1980-1981, 16 400 hoofdstuk XIII, nr. 31).

Tijdens de behandeling van de rijksbegroting voor het jaar 1979 is in het overleg van de vaste Commissie voor Economische Zaken met de Minister van Economische Zaken (kamerstukken Tweede kamer, zitting 1978-1979, 15 300 hoofdstuk XIII, nr. 88) de toezegging van de Regering aan Fokker bij een positief besluit inzake deelneming te kunnen beschikken over de daartoe, evenals bij de A300, benodigde staatssteun, aan de orde geweest.

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

De Minister van Economische Zaken,  
G. M. V. van Aardenne

De Staatssecretaris van Buitenlandse Zaken,  
W. F. van Eekelen