

Advies over de mededeling van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement met betrekking tot een programma voor strategisch onderzoek en technologie op het gebied van de luchtvaart — Proeffase (1989-1990)

(89/C 56/14)

De Raad heeft op 26 juli 1988 besloten, overeenkomstig de bepalingen van artikel 130 Q van het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap het Economisch en Sociaal Comité te raadplegen over de bovengenoemde mededeling van de Commissie.

De Afdeling voor industrie, handel, ambacht en diensten werd met de voorbereiding van de werkzaamheden belast. In de loop van deze werkzaamheden heeft het Economisch en Sociaal Comité de heer Flum als algemeen rapporteur aangewezen.

Het Economisch en Sociaal Comité heeft tijdens zijn 261e zitting (vergadering van 14 december 1988) het volgende advies uitgebracht, dat met algemene stemmen (1 onthouding) is goedgekeurd.

Het Comité is het met deze mededeling van de Commissie eens, maar tekent daarbij het volgende aan.

1. Inleiding

1.1. De Europese luchtvaartindustrie kan vandaag de dag al op opmerkelijke technische en marktsuccessen bogen. Ook in de toekomst zal deze industrietak één van de technologische en economische sleutelsectoren blijven en grote invloed uitoefenen op vele andere relevante industriële en maatschappelijke terreinen.

Een groeiende markt leidt op middellange termijn ook tot economische resultaten. De luchtvaartindustrie vormt tevens de economische basis voor een zeer groot aantal toeleveringsbedrijven, met name in de sfeer van het midden- en kleinbedrijf (MKB). Tal van instituten en universiteiten in Europa hebben ertoe bijgedragen dat op het gebied van het wetenschappelijk luchtvaartonderzoek voortreffelijke resultaten zijn geboekt. Voor de toekomst staan hier nog verdere mogelijkheden open.

1.2. In het onderhavige programma is voorlopig een twee jaar durende proeffase gepland, waarbij de nadruk op de volgende doelstellingen ligt:

- a) Kwalitatieve en kwantitatieve verbetering van de samenwerking op het gebied van onderzoek en technologie tussen alle relevante organisaties en instanties voor de luchtvaart in Europa;
- b) Uitvoering van onderzoeks- en technologiewerkzaamheden op 7 sleutelgebieden binnen de luchtvaarttechniek;
- c) Opstelling van een luchtvaartprogramma van langere duur op basis van de opgedane ervaring en de bereikte resultaten.

2. Algemene opmerkingen

2.1. Het Comité verwelkomt het voorstel van de Commissie, aangezien hiermee een essentiële bijdrage wordt geleverd tot het behoud en de eventuele uitbreiding van één van de belangrijkste industrietakken in Europa.

- a) Een marktaandeel van aanzienlijke omvang, zowel op de potentiële markten in Europa als in de rest van de wereld, kan alleen via een succesvolle Europese samenwerking worden verworven;
- b) Gezien de eerste successen op dit gebied (b.v. Airbus) is te verwachten dat er in deze sleutelsector ook een gemeenschappelijk concept betreffende onderzoek en ontwikkeling voor het grote aantal bestaande organisaties en instanties tot stand kan worden gebracht;
- c) Wanneer het onderhavige programma goede resultaten oplevert, heeft dit niet alleen rechtstreeks invloed op de markt voor de luchtvaartindustrie, maar is het ook van belang voor:
 - de toeleveringsbedrijven (midden- en kleinbedrijf),
 - de technologie op een groot aantal andere gebieden,
 - de ervaring met grensoverschrijdende samenwerking tussen industrie en universiteiten in Europa,
 - de politiek,
 - het opdoen van meer ervaring bij het beheer van dergelijke programma's.

2.2. Het programma zal een sterke impuls geven aan de gemeenschappelijke Europese normalisatie van onderdelen, modules en sub-systemen, waardoor grote voordelen voor de praktische samenwerking in Europa te verwachten zijn. Daarom zou het programma — ongeacht eventuele moeilijkheden bij de tenuitvoerlegging — als voorbeeld kunnen dienen voor andere terreinen, waar men van een samenwerking tussen de lidstaten nog verder verwijderd is.

3. Bijzondere opmerkingen

Hoewel het Comité over het algemeen positief tegenover het programma staat, wil het toch een aantal voorstellen doen om een en ander te beperken c.q. aan te vullen:

3.1. Minder onderwerpen

Het aantal technologische onderwerpen waaraan tijdens de proeffase aandacht moet worden besteed, is nog steeds te groot. Het programma dient te worden beperkt tot een klein aantal sleutelgebieden, zodat het mogelijk wordt om al meteen belangrijke resultaten te boeken en in de ter beschikking staande periode voldoende ervaring op te doen.

3.2. *Toppositie op deelgebieden*

Ter bevordering van het zelfvertrouwen van de deelnemers wordt het verder zinvol geacht, allereerst onderwerpen te nemen waarvan gezien de in Europa aanwezige capaciteiten te verwachten valt dat hiermee binnen het kader van het gehele programma een toppositie op wereldniveau kan worden bereikt. Alleen op deze wijze kunnen tijdens latere fasen werkelijke marktvoordelen worden behaald.

3.3. *Een visie voor de Europese luchtvaart*

Het lijkt vanzelfsprekend dat het op de «klassieke» terreinen van de luchtvaarttechnologie noodzakelijk is om de belangrijkste concurrenten bij te houden of in sommige gevallen de achterstand in te halen. De voorgestelde onderwerpen zouden daarom aan de hand van deze maatstaven moeten worden gerangschikt. Een eigen Europese visie dient echter voorop te staan. Het programma dient evenwel aan de gehele Europese luchtvaartindustrie ten goede te komen en beperkt te blijven tot de aan het marktstadium voorafgaande fase, zodat het geen invloed uitoefent op de keuze van bepaalde nieuwe industriële toepassingen.

3.4. *„Intelligente technologieën”*

Het programma heeft tot doel, noodzakelijke structurele verbeteringen in Europa tot stand te brengen, bestaande werkgelegenheid te beschermen en nieuwe te creëren. In verband met de toenemende betekenis van „intelligente technologieën” kan dit in het kader van het programma het best gebeuren via de daarin opgenomen onderwerpen computertechniek, boordsystemen en uitrusting.

3.5. *Milieubescherming — maatschappelijke acceptatie*

Niet alleen in maatschappelijk opzicht, maar ook als basis voor het succes op de markt wordt het belangrijk om milieu-aspecten en de mate van maatschappelijke acceptatie bij alle toekomstplannen mee te laten wegen.

Onderzoek en technologische onderwerpen, die te maken hebben met milieubeheer en de maatschappelijke aanvaarding van luchtvaartsystemen lenen zich bij uitstek voor samenwerking onder initiatief en met medewerking van de EG.

Bij de veronderstelde grote toename van het luchtverkeer dient daarom rekening te worden gehouden met de volgende zeer belangrijke punten:

- voorkoming van geluidsoverlast en beperking van uitlaatgassen,
- gebruik van propfan ter vermindering van het brandstofverbruik,
- vermindering van geluidsdruk buiten en binnen,
- gebruik van waterstof als brandstof,
- gebruik van katalysatoren voor uitlaatgassen.

3.6. De tenuitvoerlegging van het programma kan volgens het Comité aanzienlijk worden vereenvoudigd door het uitwisselen van geschoold personeel. Hierbij zouden ook geschoolde arbeiders kunnen worden getrokken.

4. *Slotopmerkingen*

4.1. Projecten voor gezamenlijk onderzoek in de luchtvaartsector dienen nauw aan te sluiten bij aanverwante projecten op het gebied van andere speerpunttechnologieën of — teneinde een zo groot mogelijk synergie-effect te bereiken — te worden gecoördineerd met andere onderzoeksprogramma's zoals BRITE/EURAM.

4.2. Het Comité hoopt ten slotte dat het onderhavige programma een stimulerende invloed zal uitoefenen op de samenwerking tussen de industriebedrijven in de Gemeenschap.

Deze dienen namelijk een zodanige omvang te krijgen dat zij het hoofd kunnen bieden aan hun belangrijkste concurrenten buiten de EG, door in sterkere mate onderling concentraties aan te gaan, of — indien dit niet mogelijk is — door hun krachten te bundelen d.m.v. het uitwerken van nieuwe gemeenschappelijke programma's.

Gedaan te Brussel, 14 december 1988.

De Voorzitter

van het Economisch en Sociaal Comité

Alberto MASPRONE