

I

(Resoluties, aanbevelingen en adviezen)

ADVIEZEN

EUROPEES ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITE

538e ZITTING VAN HET EESC, 17.10.2018-18.10.2018

Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over de toekomstige uitdagingen en industriële reconversie in de lucht- en ruimtevaartsector van de EU

(2019/C 62/01)

Rapporteur: **Thomas KROPP**

Corapporteur: **Enrico GIBELLIERI**

Besluit van de voltallige vergadering	15.2.2018
Rechtsgrondslag	Artikel 304 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie
Bevoegd orgaan	Adviescommissie Industriële Reconversie (CCMI)
Goedkeuring door de CCMI	25.9.2018
Goedkeuring door de voltallige vergadering	17.10.2018
Zitting nr.	538
Stemuitslag	184/1/3
(voor/tegen/onthoudingen)	

1. Conclusies en aanbevelingen

1.1. De noodzaak om een **industriebeleid van de EU voor de luchtvaartsector** te ontwikkelen dat deze industrie in de EU in staat stelt op gelijke voet te concurreren, gezien de sterke concurrentie van gevestigde spelers (met name de VS) en toenemende concurrentie van opkomende spelers (met name China). In dit verband is het noodzakelijk op EU-niveau een waarnemingspost voor de luchtvaart op te richten en van de luchtvaart een sleutelement van de economische diplomatie en het handelsbeleid van de EU te maken.

1.2. De uitdagingen op het gebied van vaardigheden, onder meer om te garanderen dat hooggespecialiseerde oudere werknemers de kans krijgen om hun kennis en vaardigheden met jongere werknemers te delen, de noodzaak om meer jonge werknemers voor de sector aan te trekken met steeds meer gewilde vaardigheden op het gebied van zowel engineering als ICT, en de dringende noodzaak om huidige werknemers bij te scholen op het gebied van digitalisering.

1.3. Het **onderzoek op het gebied van de burgerluchtvaart** moet een topprioriteit blijven in Horizon Europa, met een hoger budget dan in Horizon 2020. In dit verband dienen de succesvolle technologie-initiatieven om de milieu-impact van emissies te beperken te worden voortgezet door Clean Sky 3 en SESAR3 op te starten.

1.4. **Na decennia van overleg** is het hoog tijd SESAR-oplossingen toe te passen en het **gemeenschappelijk Europees luchtruim (SES)** tot stand te brengen. De noodzaak om te investeren in efficiënte capaciteit in de lucht en op de grond, teneinde de groei van de luchtvaart te bevorderen en tegelijkertijd de milieueffecten ervan te verminderen en het veiligheidsniveau te verhogen.

1.5. De noodzaak om de internationale rol van het **Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA)** te versterken en de behoefte aan meer op prestaties gerichte EASA-regels om een efficiëntere en veiligere inzet van nieuwe technologie en een gelijk speelveld voor EU-exporteurs mogelijk te maken.

1.6. Er moeten oplossingen komen voor een **efficiënte overeenkomst na de brexit** voor: douaneregelingen, regelgevingskaders, samenwerking op het gebied van onderzoek, ontwikkeling en arbeidsmobiliteit. Ten eerste moeten er technische besprekingen worden gevoerd over de regelgeving om ervoor te zorgen dat er risicobeperkende maatregelen worden genomen.

1.7. De noodzaak om vooruitgang te boeken op het gebied van **screening door de EU van buitenlandse directe investeringen (BDI)** ter bescherming van kritieke technologieën voor de luchtvaartproductie- en de ORR-industrie in de EU.

1.8. Er moet een permanente sociale dialoog gevoerd worden tussen werkgevers, werknemers en het maatschappelijk middenveld. Voorts moet er **een sectorspecifieke sociale dialoog** voor de luchtvaartindustrie **op gang komen** in het kader van Besluit 98/500/EG van de Commissie.

2. Algemene opmerkingen

De luchtvaartindustrie is een van de **belangrijkste hightechsectoren van de EU op de wereldmarkt**. De sector zorgt direct voor **500 000 hoogwaardige banen**⁽¹⁾ (plus 1 miljoen indirecte banen) en omvat een ecosysteem van grote en kleine bedrijven die het hele spectrum van de luchtvaart bestrijken.

De luchtvaartindustrie van de EU is technologisch marktleider op haar gebied en heeft momenteel een marktaandeel van ongeveer een derde van de mondiale markt. De industrie levert een positieve bijdrage aan de handelsbalans van de EU (**46 miljard euro aan EU-uitvoer**)⁽²⁾.

Inzet van het advies

Defensie en ruimtevaart komen in dit advies niet specifiek aan de orde. Het is echter belangrijk te wijzen op de rol die de civiele luchtvaart voor deze sectoren vervult. Dit omvat de strategische autonomie van Europa door de synergie van technologieën en gemeenschappelijke besluitvormingscentra met defensieactiviteiten.

De kracht en het mondiale leiderschap van de luchtvaartindustrie in de EU zijn het resultaat van robuuste strategieën en productieve activiteiten. Dit leiderschap mag niet als vanzelfsprekend worden beschouwd, aangezien de sector voor veel uitdagingen staat:

1. de **felle concurrentie** van gevestigde en opkomende spelers, die aanzienlijke steun krijgen van hun respectieve regeringen;
2. de **verschuiving van de economische groei en de macht** naar het oosten, die zowel een kans als een bedreiging is;
3. de **operationele uitdagingen** op korte termijn, zoals de brexit, budgettaire beperkingen van de EU en protectionistische maatregelen in derde landen;
4. de noodzaak voor de luchtvaartindustrie van de EU om haar **technologisch leiderschap te behouden**, met name wat betreft de beperking van het milieueffect van emissies;
5. het ontbreken van een samenhangend **industriebeleid van de EU**;
6. de behoefte aan een coherente EU-strategie voor de **screening van directe buitenlandse investeringen**;
7. de behoefte aan een ruimere internationale aanwezigheid voor het **Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA)**;

⁽¹⁾ Bron: ASD Facts and Figures

⁽²⁾ Bron: ASD Facts and Figures

8. de noodzaak om **het concurrentievermogen van de ORR-sector in de EU te vergroten**;
9. het belang om ervoor te zorgen dat toekomstige werknemers beschikken over de voor de sector vereiste **specialistische vaardigheden**, met name op het gebied van digitalisering.

Bijzondere opmerkingen

3. Mondiale markt en uitdagingen

- 3.1. De huidige leidende positie van de EU-industrie mag niet als vanzelfsprekend worden beschouwd. Het bbp van de EU als deel van het mondiale bbp zal met 30 % dalen: van de huidige 17 % naar 12 % ⁽³⁾.
- 3.2. Tal van landen hebben vergaande strategieën ontwikkeld en uitgevoerd om zich aan te passen, hun mensen in te zetten en om een toppositie in de mondiale waardeketen te verwerven, tegen de achtergrond van automatisering en een verschuiving van de economische macht naar het oosten.
- 3.3. Europa zal te maken krijgen met een totaal andere concurrentiesituatie vol kansen als we erin slagen al onze inspanningen te maximaliseren en moedige beslissingen te nemen. Maar ze zal tal van bedreigingen bevatten als we onze leidende positie gewoonweg als vanzelfsprekend beschouwen.

4. Steun voor niet-EU industrie door buitenlandse regeringen

- 4.1. De Amerikaanse industrie (de belangrijkste concurrent van de EU-industrie) blijft profiteren van sterke overheidssteun, inclusief 34 verschillende agentschappen/ministeries. De Amerikaanse overheid heeft in de loop der jaren een uitgebreid pakket regels, beleidsmaatregelen en instrumenten ingevoerd ter ondersteuning van de civiele luchtvaartindustrie die de defensiesector zeer doeltreffend stimuleert, met name op het gebied van onderzoek, technologie en ontwikkeling (waaronder toewijzingen uit de federale begroting voor onderzoeksprogramma's). Ook andere gevestigde spelers (Canada en Brazilië) blijven aanzienlijke steun van hun respectieve regeringen ontvangen in de vorm van een algemene industriële strategie.
- 4.2. Naast de gevestigde spelers op het gebied van de burgerluchtvaart zetten diverse opkomende landen (China, Indonesië, India, Zuid-Korea, de Filipijnen en andere) zich ook meer in om de ontwikkeling van **nationale concurrerende luchtvaartindustrieën** in de komende jaren te stimuleren.
- 4.3. Van deze landen heeft China de meest omvattende strategie uitgewerkt, die een mix van gecentraliseerde planning en staatsbedrijven omvat. De Chinese regering heeft de ontwikkeling van een nationale burgerluchtvaartindustrie in verschillende officiële, voor het hoogste niveau bestemde documenten als een hoofdprioriteit aangemerkt, waaronder het initiatief Made in China 2025. Het huidige vijfjarenplan van China pleit voor „doorbraken op het gebied van de motortechnologie voor de burgerluchtvaart” en „versnelling van het onderzoek naar grote vliegtuigen, helikopters, regionale vliegtuigen en de algemene luchtvaart”. Het is ook van belang erop te wijzen dat de Chinese luchtvaartindustrie eigendom is van de staat en dat de Chinese Nationale Commissie voor ontwikkeling en hervorming alle aankopen van vliegtuigen door Chinese luchtvaartmaatschappijen kan goedkeuren. Dit wordt gebruikt om de aankoop van in het land geproduceerde jetliners zoals de COMAC C919 aan te moedigen ⁽⁴⁾. Tot slot zorgt het „Internet Plus”-plan ook voor een partnerschap tussen Chinese technologiegiganten en traditionele industrieën, waaronder de luchtvaartsector.

5. Industriële strategie van de EU

- 5.1. Tegen de achtergrond van de veranderende concurrentieverhoudingen vragen vooral het ontbreken van een industriebeleid in de EU ter ondersteuning van de luchtvaartindustrie en het feit dat de EU-instellingen en de nationale regeringen samen geen uniforme aanpak hanteren om maatregelen van de EU. Er dient een EU-industriestrategie voor de luchtvaartindustrie in de EU te komen om ervoor te zorgen dat deze concurrerend blijft en een leidende positie blijft innemen op de mondiale markt voor de burgerluchtvaart.
- 5.2. Dit vereist een **strategie en inzet op EU-niveau** waarbij alle relevante actoren op EU-, nationaal en intergouvernamenteel niveau (met inbegrip van de Commissie, de Europese dienst voor extern optreden, relevante agentschappen zoals EASA en Eurocontrol en gezamenlijke technologie-initiatieven zoals SESAR en Clean Sky) samenwerken om een gemeenschappelijk doel te bereiken, te weten het ondersteunen van het concurrentievermogen van de EU-luchtvaartsector op de mondiale burgerluchtvaartmarkt.

⁽³⁾ Bron: PWC.

⁽⁴⁾ Bron: RAND, „Chinese Investment in U.S. Aviation”, 2017.

5.3. Toezeggingen op EU-niveau zijn nodig om op basis van een routekaart voor de lange termijn **permanente overheidssteun** te verlenen voor deze cruciale sector, met name op het gebied van onderzoek en innovatie.

5.4. Binnen de Commissie zou een waarnemingspost voor de luchtvaart moeten worden opgericht om toe te zien op de niet-tarifaire belemmeringen in belangrijke luchtvaartregio's en om het relatieve concurrentievermogen van de luchtvaartindustrie van de EU te beoordelen.

5.5. De luchtvaart moet ook een sleutelsector worden voor de **economische diplomatie en het handelsbeleid van de EU**, en de stem van de EU moet op internationaal niveau worden versterkt, bijvoorbeeld in de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

6. O & O ter verbetering van de efficiëntie en ter beperking van de emissies

6.1. De twee belangrijkste Europese onderzoeksprogramma's voor de luchtvaart, **Clean Sky** (groenere en efficiëntere luchtvaarttechnologieën) en **SESAR** (O&I en ontwikkeling voor luchtverkeersbeheer), fungeren als katalysatoren voor de hele innovatieketen in Europa.

6.2. Dankzij hun technologieroutekaart voor de lange termijn en hun financiële steun hebben zij hun **efficiëntie** en hun **meerwaarde** voor zowel de overheid als de innovatieketen bewezen, voornamelijk door 1) meer concurrerende, veilige en milieuvriendelijke vliegtuigen en systemen voor luchtverkeersbeheer te ontwerpen, te ontwikkelen, te produceren en te exploiteren, 2) een grote en efficiënte wetenschappelijke en technologische gemeenschap van academische onderzoekers en industrieën op te richten, variërend van grote bedrijven tot kmo's, in alle 28 landen van de EU, en 3) uitmuntende demonstratievliegtuigen te leveren met een reële impact op de luchtvaartprogramma's en -markt.

6.3. Succesverhalen van **Clean Sky** zijn *onder andere* de testvluchten met de laminaire vleugel in het BLADE-project (kan bogen op een reductie van de vleugelwrijving van 50 % en maximaal 5 % minder CO₂-uitstoot) en de Contra-Rotating Open Rotor (met een reductie van het brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot van ongeveer 30 %).

6.4. De successen van SESAR blijken het best uit de verrijkende resultaten: als de 63 door SESAR geleverde oplossingen worden toegepast, betekent dit een toename van de luchtruimcapaciteit met 34 % en een afname van de vliegtijdvariantie met 30 %, wat betekent dat alle EU-vluchten minder vertraging oplopen en dat 95 % van de vluchten op tijd is, alsook een afname van het brandstofverbruik en de emissies per vlucht met 2,3 %.

6.5. In het kader van **Horizon Europa** moet de burgerluchtvaart een topprioriteit blijven, met een hoger budget dan de huidige financiering uit Horizon 2020. Onderzoek en innovatie is de levensader van de luchtvaartindustrie in de EU en de lange onderzoekscycli van de luchtvaartindustrie vereisen risicodeling tussen de publieke en de private sector via financiering op basis van subsidies, in het kader van een langetermijnverbintenis om onderzoeksroutekaarten uit te stippelen. Dit is essentieel voor het concurrentievermogen van de luchtvaartindustrie van de EU. De twee gezamenlijke technologie-initiatieven (Clean Sky en SESAR) moeten derhalve worden gehandhaafd. In de context van de Connecting Europe Facility (CEF) moet de financiering een topprioriteit blijven om de invoering van de in het kader van Clean Sky en SESAR O&I ontwikkelde technologieën te versnellen en aan te moedigen.

6.6. De burgerluchtvaart heeft in het verleden laten zien dat het zijn milieu-impact kan verminderen. Een nieuwe generatie vliegtuigen verlaagt de emissies doorgaans met 15-20 %. De mondiale burgerluchtvaartindustrie is de eerste ter wereld die overeenstemming heeft bereikt over een alomvattende aanpak van de vermindering van haar emissies. Deze is gebaseerd op de „strategie van vier pijlers”: technologie, operaties, infrastructuur en een wereldwijde marktgebaseerde maatregel.

6.7. Voortzetting van de EU-steun voor onderzoek en innovatie is van cruciaal belang voor verdere vooruitgang bij het verkleinen van de ecologische voetafdruk van de burgerluchtvaart (technologische pijler), aangezien ruim 70 % van al het onderzoek verband houdt met milieudoelstellingen.

6.8. Het „Flightpath 2050” van de **Adviesraad voor Luchtvaartonderzoek in Europa** heeft een doelstelling voor 2050 vastgesteld voor technologieën en procedures om te komen tot een vermindering van 75 % van de CO₂-uitstoot per passagierskilometer, een vermindering van 90 % van de NO_x-uitstoot en een vermindering van 65 % van de waargenomen geluidsemissies van vliegende vliegtuigen (ten opzichte van de mogelijkheden van typische nieuwe vliegtuigen in 2000).

6.9. Bovendien moeten vliegtuigbewegingen emissievrij worden bij het taxiën. Ook moeten luchtvaartuigen zo zijn ontworpen en gebouwd dat ze recycleerbaar zijn. Europa moet bovendien uitgroeien tot een expertisecentrum op het gebied van duurzame alternatieve brandstoffen, ook voor de luchtvaart, op basis van een krachtig Europees energiebeleid.

6.10. Europa moet een voortrekkersrol spelen op het gebied van atmosferisch onderzoek en het voortouw nemen bij de formulering van een prioritair milieuactieplan en de vaststelling van mondiale milieunormen. Hoewel in het kader van Horizon 2020 flinke vooruitgang is geboekt, moet het tempo van onderzoek en innovatie in het kader van Horizon Europa worden opgevoerd, met inbegrip van elektrificatie en hybridisatie van vliegtuigen.

7. Digitalisering

7.1. Digitalisering (inclusief de digitale infrastructuur die nodig is om nieuwe, geautomatiseerde vliegende platforms te kunnen ontvangen), automatisering en technologieën op het gebied van virtual en augmented reality zullen ook een belangrijke prioriteit voor luchtvaartonderzoek zijn. Met de noodzaak om het veiligheidsniveau in de luchtvaart te blijven verbeteren en te blijven werken aan de vermindering van de milieuoetadruk van de luchtvaart, zullen zij de routekaart voor onderzoek en innovatie voor SESAR3 en Clean Sky 3 bepalen.

7.2. **SESAR-oplossingen** moeten sneller worden ingevoerd en de totstandbrenging van het **SES** is cruciaal om een efficiënte introductie in heel Europa te garanderen.

8. Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA)

8.1. Een **sterkere internationale rol voor het EASA** is cruciaal voor de luchtvaartindustrie van de EU (inclusief de onderhouds-, reparatie- en revisiesector (ORR)) om tegenwicht te kunnen bieden aan de aanhoudend sterke internationale rol van de Federal Aviation Administration van de VS bij de bevordering van de luchtvaartindustrie van de VS op de markten van derde landen.

8.2. Het EASA zou toestemming moeten krijgen om meer kantoren in derde landen te openen, wat cruciaal is voor de bevordering van Europese veiligheidsvoorschriften, certificeringsnormen en -beleid, en om ervoor te zorgen dat de Europese industrie op belangrijke exportmarkten op voet van gelijkheid kan concurreren door dagelijks contact met de burgerluchtvaartautoriteiten van derde landen en door technische belemmeringen voor de validering van Europese producten op die exportmarkten te vermijden.

8.3. **De bilaterale luchtvaartveiligheidsovereenkomsten van de EU** met derde landen moeten worden uitgebreid om dubbel veiligheidstoezicht op typecertificering, initiële luchtwaardigheid en permanente luchtwaardigheid/onderhoud te beperken.

8.4. Tot slot, maar daarom niet minder belangrijk, moeten de gedetailleerde regels van het EASA meer gebaseerd worden op prestaties en uitgaan van industriële normen om een veilige toepassing van nieuwe technologie op een efficiëntere en snellere manier mogelijk te maken. In dit verband moet de onlangs overeengekomen herziening van de EASA-basisverordening (herziening van Verordening (EG) nr. 216/2008) worden toegejuicht.

9. Infrastructuur

9.1. De luchtvaartindustrie in de EU profiteert ook van een florierende bredere burgerluchtvaartindustrie in de EU (d.w.z. luchtvaartmaatschappijen, exploitanten van helikopters en zakenvliegtuigen en andere luchtruimgebruikers), aangezien extra groei voor luchtruimgebruikers leidt tot de behoefte aan meer vliegtuigen en de bijbehorende technologie.

9.2. Daarom is het van essentieel belang te blijven investeren in veilige en kostenefficiënte infrastructuur, zowel op de grond als in de lucht, en tegelijkertijd buitensporige luchtvaartbelastingen te vermijden.

9.3. De **EU-luchtvaartstrategie** wordt derhalve toegejuicht, aangezien zij een reeks instrumenten omvat om het concurrentievermogen van de bredere burgerluchtvaartsector in de EU te verbeteren, waaronder een herziening van de basisverordening van het EASA, een strategie om ervoor te zorgen dat de EU een leidende rol gaat spelen op de opkomende markt van systemen van civiele, op afstand bestuurd vliegtuigen en systemen voor onbemand verkeersbeheer, alsook andere voorstellen die van invloed zijn op het concurrentievermogen van de luchtvaartsector (herziening van Verordening (EG) nr. 868/2004 en mogelijke herziening van de richtlijn inzake luchthavengelden).

9.4. De herziening van **Verordening (EG) nr. 1008/2008** (gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten in de Gemeenschap) moet ook uit dit oogpunt worden gezien en moet ervoor zorgen dat de interne markt wordt voorbereid op toekomstige ontwikkelingen. Gezien de nodige verdere consolidatie in de luchtvaartsector in de EU moet voorts een evenwicht worden gevonden tussen een meer geconsolideerde luchtvaartsector en de voordelen voor de EU-consumenten van een keuze aan luchtvaartmaatschappijen en daadwerkelijke concurrentie.

10. Onderhouds-, reparatie- en revisiediensten (ORR)

10.1. ORR vormen ook een belangrijk segment van de luchtvaartindustrie in de EU en dragen zowel bij tot het scheppen van banen in de EU als tot de uitvoer voor ORR. Versterking van het **concurrentievermogen van de ORR-sector in de EU** (ORR voor de luchtvaart, onafhankelijke ORR en ORR voor de fabrikant van originele uitrusting) is daarom ook van cruciaal belang om de sector in staat te stellen banen te blijven scheppen en nieuwe markten te veroveren.

10.2. Het gebruik van **big data** en **nieuwe technologieën** voor ORR zal ook een belangrijk aspect zijn dat in de onderzoeks- en innovatieprogramma's aan de orde zal komen.

11. Buitenlandse directe investeringen (BDI)

11.1. Het **Commissievoorstel voor de screening van BDI** (COM(2017) 487) zal de uitwisseling van informatie en de effectbeoordeling verbeteren en de transnationale transparantie vergroten, terwijl de uiteindelijke beslissing een nationale zaak blijft. Het voorstel behelst ook doorlichting door de Commissie om redenen van veiligheid of openbare orde voor gevallen die van invloed kunnen zijn op projecten of programma's van EU-belang.

11.2. Dit voorstel van de Commissie moet worden **toegejuicht als een eerste stap**, daar het van het grootste belang is, niet alleen met betrekking tot directe buitenlandse investeringen in de luchtvaartindustrie in de EU en haar toeleveringsketen, maar ook ten aanzien van kritieke technologieën voor de productie in de EU (automatisering, virtuele intelligentie, big data en cyberbeveiliging).

12. Brexit

De Europese luchtvaartsector is **volledig geïntegreerd**, met veel componenten die de nationale grenzen meerdere malen overschrijden voordat de eindmontage plaatsvindt. De leveringsketen bestaat uit vele grote, middelgrote en kleine bedrijven die volgens just-in-time principes te werk gaan.

De **interne markt** en de **douane-unie** zijn daarom van kapitaal belang, omdat zij de administratieve lasten en de bureaucratische rompslomp, en dus de kosten voor het bedrijfsleven, verminderen.

De EU-27 en het Europees Parlement hebben duidelijk verklaard dat zij **de integriteit van de interne markt**, met inbegrip van de vier vrijheden, en de jurisdictie van het Europese Hof van Justitie zullen **beschermen** en dat geen enkele industrie „de krenten uit de pap zal kunnen halen”.

De Britse regering heeft duidelijk gemaakt dat het VK met ingang van **29 maart 2019** een derde land zal zijn.

12.1. Een brexit zonder overeenkomst moet worden vermeden, daar dit zeer schadelijk zou zijn voor het concurrentievermogen van de Europese luchtvaartindustrie op wereldschaal en duizenden banen aan beide zijden van het Kanaal in gevaar zou brengen. Voor de volgende aspecten zijn oplossingen nodig, voor een overeenkomst na de brexit:

- vlotte douaneregelingen, waaronder exportcontrole voor goederen voor tweërlei gebruik;
- voortzetting van het lidmaatschap van het EASA en ECHA (REACH);
- onderzoek in de burgerluchtvaart: voortgezette samenwerking in gezamenlijke technologie-initiatieven;
- internationale arbeidsmobiliteit voor hooggeschoolde werknemers.

Ten eerste moeten er technische besprekingen worden gevoerd over de regelgeving omtrent EASA en ECHA om ervoor te zorgen dat er risicobeperkende maatregelen worden genomen en om eventuele verstoringen tot een minimum te beperken.

Nationale overheden moeten duidelijke richtsnoeren opstellen om hun bedrijven te helpen bij de voorbereiding op alle mogelijke veranderingen ten gevolge van de brexit om verstoringen tot een minimum te beperken.

13. Vaardigheden

13.1. Het blijvende succes van de luchtvaartindustrie in de EU hangt in hoge mate ook af van haar vermogen om geschoolde arbeidskrachten aan te trekken. Met het oog op een vergrijzende beroepsbevolking en nieuwe technologische uitdagingen (digitalisering, automatisering, cyberveiligheid, industrie 4.0) vergt dit een algemene EU-strategie voor de ontwikkeling van EU-onderwijs- en -opleidingsprogramma's waarin levenslang leren en hoogwaardige opleidingen centraal staan.

13.2. Op nationaal niveau worden de lidstaten aangemoedigd om **bèta-/technische vakken** te bevorderen, met name voor meisjes vanaf jonge leeftijd, alsook de deelname aan **Erasmus+**-programma's.

13.3. Er moeten flexibele trajecten worden verkend tussen het bedrijfsleven en het onderwijs (leren op het werk, stages van hoge kwaliteit en sectorspecifieke opleidingsinitiatieven) en het mkb moet zo nodig extra steun krijgen.

13.4. Gelet op deze aanzienlijke specifieke sociale uitdagingen zou de luchtvaartindustrie in de EU gebaat zijn bij een **sectorale sociale dialoog op EU-niveau** (Besluit 98/500/EG) om de sociale partners in staat te stellen specifieke kwesties te bespreken.

Brussels, 17 oktober 2018.

De voorzitter
van het Europees Economisch en Sociaal Comité
Luca JAHIER