Европейски парламент
2019 – 2024

ПРИЕТИ ТЕКСТОВЕ

P9_TA(2023)0461

Преструктуриране на бъдещата рамка на структурните фондове на ЕС в подкрепа на регионите, които са особено засегнати от предизвикателствата, свързани с прехода в автомобилостроенето, екологичния и цифровия преход

Резолюция на Европейския парламент от 12 декември 2023 г. относно преструктурирането на бъдещата рамка на структурните фондове на ЕС в подкрепа на регионите, които са особено засегнати от предизвикателствата, свързани с прехода в автомобилостроенето, екологичния и цифровия преход (2023/2061(INI))

Европейският парламент,

– като взе предвид членове 2 и 3 от Договора за Европейския съюз,

– като взе предвид членове 174—178 и член 349 от Договора за функционирането на Европейския съюз,

– като взе предвид Регламент (ЕС) 2021/1060 на Европейския парламент и на Съвета от 24 юни 2021 г. за установяване на общоприложимите разпоредби за Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд плюс, Кохезионния фонд, Фонда за справедлив преход и Европейския фонд за морско дело, рибарство и аквакултури, както и на финансовите правила за тях и за фонд „Убежище, миграция и интеграция“, фонд „Вътрешна сигурност“ и Инструмента за финансова подкрепа за управлението на границите и визовата политика[1] (Регламент за общоприложимите разпоредби),

– като взе предвид Регламент (ЕС) 2021/1058 на Европейския парламент и на Съвета от 24 юни 2021 г. относно Европейския фонд за регионално развитие и относно Кохезионния фонд[2],

---

1 ОВ L 231, 30.6.2021 г., стр. 159.
2 ОВ L 231, 30.6.2021 г., стр. 60.

– като взе предвид Регламент (ЕС) 2021/1056 на Европейския парламент и на Съвета от 24 юни 2021 г. за създаване на Фонда за справедлив преход[1],

– като взе предвид Регламент (ЕС) 2021/1057 на Европейския парламент и на Съвета от 24 юни 2021 г. за създаване на Европейския социален фонд плюс (ЕСФ +) и за отмяна на Регламент (ЕС) № 1296/2013[2],

– като взе предвид Регламент (ЕС) 2020/460 на Европейския парламент и на Съвета от 30 март 2020 г. за изменение на Регламент (ЕС) № 1303/2013, Регламент (ЕС) № 1301/2013 и Регламент (ЕС) № 508/2014 във връзка със специални мерки за мобилизиране на инвестиции в системите на здравеопазване на държавите членки и в други сектори на техните икономики в отговор на избухването на COVID-19 (Инвестиционна инициатива в отговор на коронавируса)[3],

– като взе предвид пакета „Подготвени за цел 55“, приет от Комисията на 14 юли 2021 г.,

– като взе предвид Регламент (ЕС) 2021/1119 на Европейския парламент и на Съвета от 30 юни 2021 г. за създаване на рамката за постигане на неутралност по отношение на климата и за изменение на регламенти (ЕО) № 401/2009 и (ЕС) 2018/1999 („Европейски закон за климата“)[4],

– като взе предвид Регламент (ЕС) 2023/851 на Европейския парламент и на Съвета от 19 април 2023 г. за изменение на Регламент (ЕС) 2019/631 относно определянето на по-строги стандарти за емисиите на CO2 от нови леки пътнически автомобили и нови леки търговски превозни средства в съответствие с по-амбициозните цели на Съюза в областта на климата[5],

– като взе предвид Регламент (ЕС) 2023/435 на Европейския парламент и на Съвета от 27 февруари 2023 г. за изменение на Регламент (ЕС) 2021/241 във връзка с главите за REPowerEU в плановете за възстановяване и устойчивост и за изменение на регламенти (ЕС) № 1303/2013, (ЕС) 2021/1060 и (ЕС) 2021/1755 и Директива 2003/87/ЕО[6],

– като взе предвид предложението на Комисията за Регламент за изменение на Регламент (ЕС) 2019/1242 относно определянето

---

1 ОВ L 231, 30.6.2021 г., стр. 1.
2 ОВ L 231, 30.6.2021 г., стр. 21.
3 ОВ L 99, 31.3.2020 г., стр. 5.
4 ОВ L 243, 9.7.2021 г., стр. 1.
5 ОВ L 110, 25.04.2023 г., стр. 5.
6 ОВ L 63, 28.2.2023 г., стр. 1.

на по-строги стандарти за емисиите на CO_2 от нови тежкотоварни превозни средства и включването на задълженията за докладване и за отмяна на Регламент (ЕС) 2018/956 (COM(2023)0088),

– като взе предвид предложението на Комисията за Регламент относно одобряване на типа на моторни превозни средства и двигатели, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, по отношение на техните емисии и дълготрайност на акумулаторната батерия (Евро 7) и за отмяна на регламенти (ЕО) № 715/2007 и (ЕО) № 595/2009 (COM(2022)0586),

– като взе предвид предложението на Комисията за регламент за създаване на рамка за гарантиране на сигурни и устойчиви доставки на суровини от критично значение и за изменение на регламенти (ЕС) 168/2013, (ЕС) 2018/858, 2018/1724 и (ЕС) 2019/1020 (COM(2023)0160),

– като взе предвид съобщението на Комисията от 1 февруари 2023 г., озаглавено „Промишлен план на Зеления пакт за ерата на нулеви нетни емисии“ (COM(2023)0062),

– като взе предвид доклада на Комисията от 30 януари 2023 г., озаглавен „Европейски структурни и инвестиционни фондове Обобщаващ доклад от 2022 г. за годишните доклади относно изпълнението на програмите за периода 2014 г. – 2020 г.“ (COM(2023)0039),

– като взе предвид съобщението на Комисията от 4 февруари 2022 г., озаглавено „относно осмия доклад за сближаването: Сближаване в Европа до 2050 г.“ (COM(2022)0034),

– като взе предвид Регионалния годишник на Евростат – издание от 2022 г.,

– като взе предвид съобщението на Комисията, озаглавено „Междинно преразглеждане на МФР за периода 2021—2027 г.“ (COM(2023)0336),

– като взе предвид индекса на Комисията за навлизането на цифровите технологии в икономиката и обществото (DESI) за 2022 г.,

– като взе предвид работния документ на службите на Комисията относно териториалните планове за справедлив преход (SWD(2021)0275),

– като взе предвид доклада на ОИСР от февруари 2023 г., озаглавен Regional Industrial Transitions to Climate Neutrality

(Регионални промишлени преходи към неутралност по отношение на климата)[1],

– като взеха предвид становището на Европейския комитет на регионите от 13 юли 2022 г., озаглавено „Към нулеви емисии от пътния транспорт: разгръщане на инфраструктура за алтернативни горива и подобряване на стандартите за емисиите от CO_2“[2],

– като взе предвид становището на Европейския комитет на регионите от 12 октомври 2022 г., озаглавено „Справедлив и устойчив преход в контекста на въгледобивните и енергоемките региони“[3],

– като взе предвид становището на Европейския комитет на регионите от 12 октомври 2022 г. относно „Цифрово сближаване“[4],

– като взе предвид становището на Европейския комитет на регионите от 10 октомври 2023 г., озаглавено „Справедлив и устойчив преход на регионите с развито автомобилостроене“[5],

– като взе предвид годишния доклад на ЕС относно състоянието на регионите и общините, публикуван на 11 октомври 2022 г. от Комитета на регионите,

– като взе предвид своята резолюция от 15 септември 2022 г. относно „икономическото, социалното и териториалното сближаване в ЕС: 8-ти доклад за сближаването“[6],

– като взе предвид изследването, озаглавено „Политиката на сближаване във въгледобивните региони на ЕС“, публикувано от неговата Генерална дирекция за вътрешни политики на ЕС на 31 януари 2023 г.,

– като взе предвид проучването, озаглавено „Бъдещето на автомобилния сектор в ЕС“, публикувано от Генералната дирекция за вътрешни политики на ЕП на 30 септември 2021 г.,

– като взе предвид проучването, озаглавено A Just Transition Fund – How the EU budget can best assist in the necessary transition from fossil fuels to sustainable energy (Фонд за справедлив преход – Как бюджетът на ЕС може най-добре да подпомогне необходимия преход от изкопаеми горива към устойчива енергия),

---

1 http s://doi.org/10.1787/35247cc7-en.
2 ОВ C 270, 13.7.2022 г., стр. 38.
3 ОВ C 498, 30.12.2022 г., стр. 36.
4 ОВ C 498, 30.12.2022 г., стр. 39.
5 CDR 1449/2023.
6 ОВ C 125, 5.4.2023 г., стр. 100.

публикувано от Генералната дирекция за вътрешни политики на ЕС на 15 април 2020 г.,

– като взе предвид член 54 от своя Правилник за дейността,

– като взе предвид доклада на комисията по регионално развитие (A9-0326/2023),

А. като има предвид, че екологичният и цифровият преход, включително диверсификацията на доставките на енергия и суровини, както и развитието на технологиите, водят до нови предизвикателства, както и до нови възможности за икономическото, социалното и териториалното сближаване на Европейския съюз;

Б. като има предвид, че свързаните с климата политики на ЕС могат да допринесат за икономическото и социалното развитие на Съюза и следва да бъдат придружени от всеобхватни оценки на териториалното въздействие, за да се установят последиците, които тези мерки могат да имат върху регионите в преход, така че да се насърчат устойчивостта, социалното сближаване във възходяща посока, социалната справедливост, устойчивостта и сближаването, да се преодолеят отрицателните последици от разпределението и да се намалят различията чрез целенасочена подкрепа за хората и промишлеността и адаптирани стратегии;

В. като има предвид, че Фондът за справедлив преход е създаден специално да гарантира, че никой не е изоставен, докато ЕС напредва към неутралност по отношение на климата; като има предвид, че това включва предоставяне на целева подкрепа на регионите, които са най-засегнати от този преход, за да се избегне увеличаване на регионалните неравенства в целия Съюз;

Г. като има предвид, че политиката на сближаване през периода 2014 – 2020 г. вече проправи пътя за прехода на въгледобивните региони, като включи множество специфични и свързани с прехода цели в своите програми и в крайна сметка също така инвестира значителни средства в свързаните области; като има предвид, че други региони в преход също се нуждаят от същото равнище на подкрепа, за да се намалят отрицателните икономически последици от процеса на дълбок преход, през който преминават;

Д. като има предвид, че съществуват значителни различия между социално-икономическите и демографските характеристики на различните региони на ЕС и че те са изправени пред различни предизвикателства, което следователно означава, че не съществува универсално решение за всички териториални и социално-икономически потребности; като има предвид, че европейските структурни и инвестиционни фондове (ЕСИФ) имат потенциала да се превърнат в по-добър инструмент на ЕС за

смекчаване на отрицателните въздействия, произтичащи от двойния екологичен и цифров преход, включително в регионите, изправени пред основни преходи в автомобилния сектор или свързаните с него отрасли и услуги;

Е. като има предвид, че въпреки факта, че комбинираното използване на бюджетни средства на ЕС от многогодишната финансова рамка (МФФ) и от Механизма за възстановяване и устойчивост позволява прилагането на амбициозни реформи и значителни инвестиции, то също така създаде големи трудности за регионите и местните органи, що се отнася до разпокъсаността на политиките, административния капацитет и сложността на планирането и изпълнението на средствата, планирани за периода 2021 – 2027 г.; като има предвид, че е необходимо да се ускорят степента на усвояване на политиката на сближаване и изпълнението на проектите на място;

Ж. като има предвид, че автомобилният транспорт представлява най-големият дял от общите емисии от транспорта; като има предвид, че с напредването на двойния екологичен и цифров преход е вероятно те да поставят предизвикателства пред този сектор; като има предвид, че за да поддържаме конкурентоспособността на икономиката на ЕС и да запазим европейското производство и работни места, трябва да наблюдаваме въздействието на политиките на ЕС върху ключови сектори и да разполагаме с инструменти, за да реагираме своевременно на новите предизвикателства, породени от екологичния и цифровия преход;

З. като има предвид, че автомобилната промишленост понастоящем е в процес на значителна трансформация поради промени в транспортната система, предизвикани от появата на алтернативни и екологосъобразни видове транспорт и прилагането на технологии с нулеви и ниски емисии, цифровизацията и автоматизацията;

И. като има предвид, че следователно автомобилната промишленост следва да стане част от по-мащабна „трансформация на мобилността“, която ще преобрази бизнес моделите и веригите за създаване на стойност в сектора и ще доведе до значителни промени в заетостта и социалната сфера с различни модели в отделните държави членки и региони; като има предвид, че са необходими значителни инвестиции във всички области на веригата на стойността, включително производството, за адаптиране на сектора към новите стандарти за емисиите на CO_2 и постепенно премахване в ЕС на превозните средства, отделящи емисии на CO_2;

Й. като има предвид, че ЕС е сред най-големите производители на моторни превозни средства в света и че автомобилната

промишленост е един от ключовите европейски отрасли, който генерира оборот от над 7% от брутния вътрешен продукт (БВП) на ЕС, а в някои региони представлява до 25% от регионалния БВП, което превръща сектора в най-големия частен инвеститор в научноизследователската и развойната дейност (НИРД) в ЕС;

К. като има предвид, че автомобилният сектор в Европа продължава да бъде движеща сила за заетостта в промишлеността, тъй като на него се падат над 6% от заетостта в Европа като цяло – той осигурява преки и непреки работни места за 13,8 милиона европейци и представлява 8,5% от работните места в европейското производство;

Л. като има предвид, че автомобилният сектор се състои от приблизително 3000 предприятия, от които 2500 са малки и средни предприятия (МСП) и независими доставчици на производителите на автомобили, изправени пред допълнителни препятствия в екологичната и цифровата трансформация; като има предвид, че за да посрещнат тези предизвикателства, регионите и автомобилната промишленост ще трябва да инвестират сериозно в технологии, научноизследователска и развойна дейност, както и в реорганизация на веригите за доставки, обучение на служителите и адаптиране към нови бизнес модели;

М. като има предвид обаче, че бъдещият потенциал на ЕС за добавена стойност в автомобилния сектор е ограничен от силната зависимост на ЕС от внос от чужбина на ключови поддържащи индустрии и суровини за автомобилите на бъдещето, както и от липсата на силен сектор на ИКТ и големи европейски цифрови участници, които създават стойност чрез достъп до данни, цифрови екосистеми и технологии за свързване;

Н. като има предвид, че финансирането по линия на политиката на сближаване предлага възможности за инвестиране в по-екологична Европа и за подкрепа на регионите и секторите в преход; като има предвид, че настоящата регулаторна рамка не предвижда специфични мерки за подкрепа или финансиране за европейските региони, чийто БВП се генерира до голяма степен от автомобилния сектор, в резултат на което държавите членки прилагат различни стратегии за държавна помощ за този сектор, като това засяга териториалното сближаване на ЕС;

О. като има предвид, че само леките автомобили и микробусите представляват 15% от общите емисии на парникови газове в Европа и транспортът е единственият сектор, в който нивото на парникови газове не е намаляло в сравнение с нивата от 1990 г.;

П. като има предвид, че бързото прилагане на Регламента за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива следва

да гарантира жизнеспособността на прехода към декарбонизирани транспортни системи; като има предвид, че съществуват значителни национални и регионални различия по отношение на готовността за преход към декарбонизиран транспорт; като има предвид, че делът на леките автомобили, по-стари от 20 години, варира от над 40% в Полша до по-малко от 5% в Люксембург, а делът на регистрациите на нови електрически превозни средства варира от 46% в Швеция до 1% в Чехия и Словакия; като има предвид, че подобни различия съществуват по отношение на броя на зарядните станции за електрически превозни средства, като в Нидерландия има почти 1600 пъти повече точки за зареждане от Кипър;

P. като има предвид, че политиките на ЕС трябва да вземат предвид териториалните реалности, за да се избегне задълбочаването на явлението „география на недоволството“ и да се гарантира, че промишлеността, местните органи и засегнатите хора приемат основните общи цели за декарбонизация на икономиката; като има предвид, че е от основно значение политиките да се адаптират към отделните състояния на постиндустриалните региони, за да станат тези региони отново териториално привлекателни, особено като се има предвид тенденцията силно засегнатите региони да страдат от обезлюдяване, изтичане на мозъци и икономическа стагнация; като има предвид, че ефективните стратегии за повишаване на привлекателността на постиндустриалните региони включват подобряване на качеството на живот, инвестиране в образование, здравеопазване, инфраструктура и местно предприемачество, улесняване на достъпа до жилища на достъпни цени и създаване на стимули за млади специалисти и семейства да останат или да се преместят в тези райони;

C. като има предвид, че въпреки настоящата зависимост на ЕС от внос на суровини от чужбина автомобилният сектор е най-интегрираната екосистема във веригите за създаване на стойност в рамките на ЕС, като над 45% от неговото производство зависи от трансграничните вериги за създаване на стойност; като има предвид, че тези вериги за създаване на стойност в рамките на ЕС обединяват производителите на превозни средства, доставчиците на автомобилни части, производителите на акумулатори за двигатели, електрическо оборудване и гуми, доставчиците на суровини и услугите за използване на автомобили; като има предвид, че тези вериги за създаване на стойност по естествен начин представляват основа за доверие и сътрудничество между регионите;

T. като има предвид, че целта на ЕС за инвестиране на 3% от БВП на ЕС в НИРД все още не е постигната;

Преструктуриране на бъдещата рамка на структурните и инвестиционните фондове на ЕС

1. отново потвърждава, че политиката на сближаване не следва нито да компенсира липсата на гъвкавост на бюджета, нито да търпи съкращения поради кризи, и че като дългосрочна инвестиционна стратегия тя следва да подготви регионите да се справят и съвместно да създадат индустриалния, технологичния, екологичния, енергийния, цифровия, социалния и демографския преход; подчертава, че политиката на сближаване може да изпълни всички тези задачи само ако е подплатена със солидна програма за финансиране, поради което твърди, че в МФР за периода след 2027 г. следва да се гарантира силна политика на сближаване с увеличено финансиране;

2. припомня, че поради своята отдалеченост от континенталната мрежа най-отдалечените региони са изправени пред специфични предизвикателства в прехода към Съюз, който е по-екологичен, по-цифровизиран и по-малко зависим от транспорта с двигатели с вътрешно горене;

3. признава, че екологичният и цифровият преход поставят значителни предизвикателства пред целта за икономическо, социално и териториално сближаване, залегнала в Договорите; осъзнава риска от нарастване на регионалните различия, задълбочаване на социалните неравенства и нарастване на „географията на недоволството“, тъй като необходимите корекции и потенциалните ползи от двойния преход значително се различават в различните европейски региони и през идните години ще засилят регионалните различия; счита, че политиката на сближаване трябва да преодолее икономическите сили, които благоприятстват нарастваща концентрация на икономически дейности с висока стойност в градски и промишлени центрове, ако Съюзът иска да запази своята цел за икономическо, социално и териториално сближаване, както е заложено в Договорите;

4. подчертава, че плановете за намаляване на емисиите на парникови газове с поне 55% до 2030 г. и постигането на пълна неутралност по отношение на климата до 2050 г. ще окажат значително въздействие върху икономическото, социалното и териториалното сближаване на ЕС;

5. подчертава, че е важно да се отдели допълнително внимание на териториите с географски особености, например селските райони, островите, най-отдалечените региони, планинските региони и по-слабо населените региони, особено тези, които са изолирани и силно зависими от изкопаемите горива или специфични индустрии, които се премахват постепенно;

6. настоятелно препоръчва в рамките на политиката на сближаване на ЕС след 2027 г. да се включи специфична цел на политиката относно промишления преход; подчертава, че тази цел следва да насърчава европейската стратегическа автономност и да се справи с трудните странични ефекти от екологичния и цифровия преход и че това следва да бъде постигнато още по-бързо и в тясно сътрудничество с местните и регионалните власти, за да се стимулира заетостта с качествени работни места, да се насърчат преквалификацията и повишаването на квалификацията на работниците, особено на работниците в неравностойно социално положение и трайно безработните работници, и да се смекчат отрицателните последици за заетостта и социалното благосъстояние чрез подкрепа и диверсификация на местните, регионалните и националните икономики;

7. счита, че е необходимо политиката на сближаване на ЕС след 2027 г. да следва по-диференциран и целенасочен подход, допълващ използването на свързани с доходите критерии за определяне на равнището на подкрепа с други критерии, които отчитат и характеристиките на регионите, специфичните предизвикателства, пред които са изправени по отношение на потенциала за бъдещ растеж, например равнището на младежката безработица, равнището на дългосрочната безработица, равнищата на бедност, зависимостта на работните места от секторите в преход и инвестициите в научноизследователска и развойна дейност, както и обезлюдяването, застаряването на населението, изтичането на мозъци и съществуващия недостиг на умения;

8. призовава за удължаване на срока на действие на Фонда за справедлив преход (ФСП) през програмния период след 2027 г., за който следва да бъдат предоставени допълнителни финансови средства с цел да се подкрепят регионите, които са силно зависими от сектори в процес на дълбока трансформация, например автомобилният сектор, като се има предвид нетната загуба на работни места, която се очаква да възникне в резултат на автомобилния преход; счита, че това разширяване на ФСП следва да бъде съсредоточено върху подходящата класификация на териториалните единици за статистически цели (NUTS), да отчита регионалните особености, да има по-широк обхват от настоящия ФСП, да бъде проектирано по такъв начин, че да дава възможност за бърз отговор на възникващите нови предизвикателства в различните сектори и отрасли, и да бъде напълно интегрирано в Регламента за общоприложимите разпоредби въз основа на принципите на партньорство, многостепенно управление и ориентиран към местните условия подход; призовава освен това Евростат да оцени нетната загуба на заетост в автомобилния сектор, която ще настъпи в резултат на екологичния и цифровия преход;

9. разбира, че за да се определи дали даден регион следва да се счита за силно зависим от автомобилната промишленост, следва да се вземат предвид следните показатели: приносът на автомобилната промишленост към регионалния БВП; делът на продуктите на автомобилната промишленост в регионалния износ; приносът на автомобилната промишленост към регионалната заетост; и приносът на автомобилната промишленост към общите регионални инвестиции в НИРД;

10. призовава Комисията да опрости докладването, например като разшири по целесъобразност подхода „финансиране, което не е свързано с разходите“, и намери баланс между акцента върху резултатите и въздействието и акцента върху разходите, за да се постигне по-ефективно изпълнение, като същевременно се поддържа строг мониторинг на използването на средствата; счита, че „опростеният вариант за разходите“ се оказа много положителна мярка, и призовава Комисията и управляващите органи да разширят приложението му към индустриални, екологични и цифрови проекти;

11. подчертава, че при разпределянето на ЕСИФ е необходимо да се гарантира справедливо третиране на микро-, малките и средните предприятия (ММСП) и малките дружества със средна пазарна капитализация, като се опростят административните стъпки, необходими за достъп до тези фондове, и като се постигне напредък към пълното прилагане на принципа на еднократност, което означава от гражданите и предприятията само веднъж да се изисква да предоставят на органите определена стандартна информация; освен това признава основната роля на ММСП в индустриалния преход и подчертава, че е важно да се гарантира активното им участие в проекти и да се гарантира, че те осигуряват адекватно финансиране чрез механизми като консорциуми или алтернативни инструменти;

Изграждане на устойчиви региони: политика на сближаване за по-екологично и съобразено с цифровите технологии бъдеще

12. признава, че макар и понастоящем цифровизацията все още да носи икономически ползи за всички региони, цифровият преход създава сериозни затруднения за по-слабо развитите региони; подчертава значението на инвестирането в цифрова инфраструктура и изграждането на цифрови умения сред общото население и работната сила, за да се премине от трудоемки към капиталоемки технологии и да се избегне явлението „изтичане на мозъци“; във връзка с това подчертава, че местните, регионалните и националните образователни и научноизследователски институции играят ключова роля във водещите центрове за цифрови иновации, като отбелязва

загубата на експертен опит поради некоординирани регионални политики;

13. подчертава, че е необходима значителна подкрепа, за да се подпомогнат регионите по пътя им към цифровизация и постигане на цифровите цели, определени в програмата за политики до 2030 г., озаглавена „Път към цифровото десетилетие“; счита в този контекст, че публично-частните партньорства са възможен начин за подпомагане на развитието на критични умения и за подобряване на перспективите за работа, адаптивността на пазарите на труда, както и техните резултати по отношение на производителността и ефективността, което ги прави основни фактори за успешния цифров преход; счита, че никой, независимо от професионалния си сектор, вид договор, пол или географско местоположение, не следва да бъде забравен по пътя към екологичния и цифровия преход на ЕС;

14. отбелязва, че производствените сектори, изложени на глобална конкуренция, и регионите, специализирани в тях, могат да се сблъскат с предизвикателства по време на екологичния преход, особено ако международните конкуренти се възползват от по-ниските цени на енергията и използват по-малко количество възобновяема енергия; подчертава, че разходите за енергия от възобновяеми източници също ще играят значителна роля в тази динамика;

15. припомня, че по-слабо развитите региони вероятно ще бъдат изправени пред непропорционално въздействие по време на екологичния преход, особено по отношение на преминаването на транспортния сектор към декарбонизирани решения; счита, че е необходимо да се създадат специфични инструменти в подкрепа на веригата за създаване на стойност в контекста на екологичния преход за превозните средства, по-специално за секторите на полупроводниците, батериите и компонентите, които са необходими за електродвигателите, автономното шофиране, цифровизацията и свързаността;

Справедлив преход за регионите с развито автомобилостроене

16. счита, че декарбонизацията на автомобилния транспорт, която изисква трансформация на цялата верига на стойността на автомобилната промишленост с постепенно премахване на двигателите с вътрешно горене до 2035 г., трябва да следва добре планирана стратегия за „преход на мобилността“, като тази стратегия трябва да въведе необходимите промени по цялата верига за създаване на стойност, включително в производствените процеси, за да се избегне преместването на производството извън ЕС; подчертава освен това, че тази

стратегия следва да гарантира плавен и социално приемлив преход за засегнатите работници и дружества, по-специално за тези в по-слабо развитите региони и регионите, изправени пред демографски или териториални предизвикателства; счита, че в бъдеще декарбонизираният железопътен и автобусен транспорт ще играе роля в транспорта с нулеви нетни емисии и следва да бъде подкрепен от дългосрочно публично планиране чрез разширяване на железопътната и обществената транспортна инфраструктура;

17. счита, че тази стратегия за преход на мобилността трябва да включва и подробен план за преквалификация и повишаване на квалификацията на работниците или ако е необходимо, да предостави алтернативни възможности за заетост на хората, които понастоящем работят в автомобилния сектор; счита, че този план следва също така да съдържа мерки, за да се засили присъствието на жените в този доминиран от мъже сектор и да се насърчи интеграцията на работното място на хората с увреждания; освен това счита, че този план следва да предоставя стимули и подкрепа, за да се гарантира, че новите промишлени предприятия, създадени в резултат от прехода, остават в рамките на съответните региони, като се гарантират техните производствени ползи и по този начин се запазят страничните ефекти в тези области; препоръчва да се създадат устойчиви промишлени проекти, които да допълват цялата верига на доставки на тези територии;

18. призовава Комисията да представи необходимото предложение с цел да се гарантират непрекъснатостта на Механизма за справедлив преход и предоставянето на достатъчно и допълнителни средства за него; по този начин той ще включва подкрепа за регионите, които са пряко или косвено зависими от автомобилната промишленост и доставките на части и услуги в тази област, по-специално в съответния Фонд за справедлив преход, включен в политиката на сближаване, за да могат полезните взаимодействия и страничните ефекти да бъдат насърчавани с различни европейски фондове и програми за справяне с процеса на регионална трансформация;

19. припомня, че местните и регионалните органи често носят голяма отговорност за прилагането на политиките, свързани с обучението, и че поради това териториалното измерение на тези политики е от жизненоважно значение; за тази цел припомня значението на равния административен капацитет и достъпа до финансиране и информация във всички региони на ЕС;

20. счита, че е необходимо плановете за справедлив преход за зависимите от автомобилния сектор региони последователно да следват ориентиран към местните условия подход и да се управляват от компетентните органи въз основа на принципите

на партньорство и многостепенно управление, както и да насърчават междурегионалното и трансграничното сътрудничество между регионите в преход; подчертава освен това необходимостта да се даде приоритет на инвестициите в необходимата трансформация на сектора, позволяваща му да се адаптира към новите стандарти за емисиите на CO_2, в програми за обучение, преквалификация и повишаване на квалификацията и стратегии за устойчива икономическа диверсификация по цялата верига за създаване на стойност, за да се гарантира плавен и приобщаващ преход за работниците и местните и регионалните икономики;

21. припомня, че стратегическите решения, вземани от производителите на оригинално оборудване (ПОО) за преминаване към електрическа мобилност или други технически разработки като автономно шофиране, цифровизация и допълнителни функции за безопасност в автомобилите, неизбежно ще окажат въздействие на по-ниските нива в местната и регионалната верига на стойността;

22. предлага да се разгледа възможността плановете за преход да се прилагат, като се използва основан на резултатите подход, обхващащ група проекти, които да бъдат осъществени от бенефициера, за да се допринесе за постигането на целите на плановете; счита, че за да се опрости и засили основаната на резултатите насоченост, управлението може да се основава изключително на междинни цели, крайни продукти и резултати, предварително договорени между Комисията и управляващите органи; счита, че контролът и одитът на всеки план за преход също следва да се ограничават до това дали той осъществява своите междинни и крайни цели;

23. признава, че е важно да се представи подкрепа на всички дружества в секторите, които са в процес на преход, със специален акцент върху ММСП и малките дружества със средна пазарна капитализация, тъй като е вероятно те да разполагат с ограничени ресурси за постигане на необходимата трансформация; подчертава значението на целенасочената помощ, за да се помогне на ММСП и малките дружества със средна пазарна капитализация да придобиват, модернизират и поддържат материални активи и инфраструктура, както и за да се инвестира в научноизследователска и развойна дейност; подчертава необходимостта от специални програми за финансиране, инициативи за изграждане на капацитет, обмяна на знания и добри практики и техническа помощ, специално пригодени към нуждите на ММСП и малките дружества със средна пазарна капитализация, за да се гарантира успешното им интегриране и участие в променящата се среда на сектора;

24. подчертава необходимостта от преодоляване на недостига на инвестиции в НИРД в ЕС и постигане на целта за инвестиране на 3% от БВП на ЕС в НИРД;

25. призовава държавите членки да създадат подходяща и справедлива екосистема за въвеждането на електрическата мобилност в съответствие с Регламента за инфраструктурата за алтернативни горива (AFIR); припомня, че някои концепции, които работят за градските райони, са по-малко осъществими или не са достатъчни за селските райони, и подчертава, че е важно да се осигури публична инфраструктура за алтернативни горива в селските, островните и отдалечените региони и регионите с ниска гъстота на населението, които не са достатъчно обхванати от частни доставчици, така че да се отговори на нуждите на местното население и посетителите на тези места; във връзка с това счита, че цената на тази публично предоставяна услуга следва да бъде конкурентоспособна спрямо средната цена на услугата, предлагана от частни доставчици; счита, че за тази цел е необходимо да се разработи политическа и регулаторна рамка за електрическата мобилност въз основа на задълбочен анализ на положението, насочен към идентифициране на основните предизвикателства пред тази политика и възможностите тя да постигне успех;

26. отправя искане към Комисията да разшири програмите exchangeEU и TARGET (техническа помощ за екологичен енергиен преход) за регионите с развито автомобилостроене в преход, за да насърчи обмена на опит и резултати между регионите със западащи икономически сектори, например въглища или торф, и регионите с трансформиращи се сектори, например производството и доставките в автомобилния сектор; изразява убеждение, че този обмен на опит, заедно с изпълнението на плановете за преход, подкрепяни от ЕСИ фондовете, би могъл да помогне на регионите на автомобилостроенето и доставчиците да постигнат плавен преход към дейности, които са неутрални по отношение на климата;

°

° °

27. възлага на своя председател да предаде настоящата резолюция съответно на Съвета, на Комисията и на правителствата и националните и регионалните парламенти на държавите членки.