Evropský parlament
2019-2024

PŘIJATÉ TEXTY

P9_TA(2023)0461

Přetvoření budoucího rámce strukturálních fondů EU na podporu regionů zvláště postižených výzvami spojenými s transformací automobilového průmyslu a s ekologickou a digitální transformací

Usnesení Evropského parlamentu ze dne 12. prosince 2023 o přetvoření budoucího rámce strukturálních fondů EU na podporu regionů zvláště postižených výzvami spojenými s transformací automobilového průmyslu a s ekologickou a digitální transformací (2023/2061(INI))

Evropský parlament,

– s ohledem na články 2 a 3 Smlouvy o Evropské unii,

– s ohledem na články 174 až 178 a 349 Smlouvy o fungování Evropské unie,

– s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1060 ze dne 24. června 2021 o společných ustanoveních pro Evropský fond pro regionální rozvoj, Evropský sociální fond plus, Fond soudržnosti, Fond pro spravedlivou transformaci a Evropský námořní, rybářský a akvakulturní fond a o finančních pravidlech pro tyto fondy a pro Azylový, migrační a integrační fond, Fond pro vnitřní bezpečnost a Nástroj pro finanční podporu správy hranic a vízové politiky[1] (nařízení o společných ustanoveních),

– s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1058 ze dne 24. června 2021 o Evropském fondu pro regionální rozvoj a o Fondu soudržnosti[2],

– s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1056 ze dne 24. června 2021, kterým se zřizuje Fond pro spravedlivou transformaci[3],

---

1 Úř. věst. L 231, 30.6.2021, s. 159.
2 Úř. věst. L 231, 30.6.2021, s. 60.
3 Úř. věst. L 231, 30.6.2021, s. 1.

– s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1057 ze dne 24. června 2021, kterým se zřizuje Evropský sociální fond plus (ESF+) a zrušuje nařízení (EU) č. 1296/2013[1],

– s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/460 ze dne 30. března 2020, kterým se mění nařízení (EU) č. 1303/2013, nařízení (EU) č. 1301/2013 a nařízení (EU) č. 508/2014, pokud jde o specifická opatření pro aktivaci investic do systémů zdravotní péče členských států a do jiných odvětví jejich ekonomik v reakci na šíření onemocnění COVID-19 (investiční iniciativa pro reakci na koronavirus)[2],

– s ohledem na balíček „Fit for 55“, který Komise přijala dne 14. července 2021,

– s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119 ze dne 30. června 2021, kterým se stanoví rámec pro dosažení klimatické neutrality a mění nařízení (ES) č. 401/2009 a nařízení (EU) 2018/1999 („evropský právní rámec pro klima“)[3],

– s ohledem na návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/851 ze dne 19. dubna 2023, kterým se mění nařízení (EU) 2019/631, pokud jde o zpřísnění výkonnostních norem pro emise CO2 pro nové osobní automobily a nová lehká užitková vozidla v souladu s ambicióznějšími cíli Unie v oblasti klimatu[4],

– s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/435 ze dne 27. února 2023, kterým se mění nařízení (EU) 2021/241, pokud jde o kapitoly REPowerEU v plánech pro oživení a odolnost, a nařízení (EU) č. 1303/2013, (EU) 2021/1060 a (EU) 2021/1755 a směrnice 2003/87/ES[5],

– s ohledem na návrh nařízení o změně nařízení (EU) 2019/1242, pokud jde o posílení výkonnostních norem v oblasti emisí CO2 pro nová těžká vozidla a zahrnutí oznamovacích povinností, a zrušení nařízení (EU) 2018/956, který předložila Komise (COM(2023)0088),

– s ohledem na návrh nařízení o schvalování typu motorových vozidel a motorů, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska jejich emisí a životnosti baterie (Euro 7) a o zrušení nařízení (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009, který předložila Komise (COM(2022)0586),

– s ohledem na návrh nařízení, kterým se stanoví rámec pro zajištění bezpečných a udržitelných dodávek kritických surovin a mění

---

1 Úř. věst. L 231, 30.6.2021, s. 21.
2 Úř. věst. L 99, 31.3.2020, s. 5.
3 Úř. věst. L 243, 9.7.2021, s. 1.
4 Úř. věst. L 110, 25.4.2023, s. 5.
5 Úř. věst. L 63, 28.2.2023, s. 1.

nařízení (EU) č. 168/2013, (EU) 2018/858, (EU) 2018/1724 a (EU) 2019/1020 a který předložila Komise (COM(2023)0160),

– s ohledem na sdělení Komise ze dne 1. února 2023 nazvané „Průmyslový plán Zelené dohody pro věk s nulovými čistými emisemi“ (COM(2023)0062),

– s ohledem na zprávu Komise ze dne 30. ledna 2023 nazvanou „Evropské strukturální a investiční fondy Souhrnná zpráva z roku 2022 týkající se výročních zpráv o provádění programů zahrnujících období 2014–2020“ (COM(2023)0039),

– s ohledem na sdělení Komise ze dne 4. února 2022 nazvané „K osmé zprávě o soudržnosti: Soudržnost v Evropě do roku 2050“ (COM(2022)0034),

– s ohledem na regionální ročenku Eurostatu za rok 2022,

– s ohledem na sdělení Komise nazvané „Přezkum VFR na období 2021–2027 v polovině období“, (COM(2023)0336),

– s ohledem na index digitální ekonomiky a společnosti (DESI) Komise z roku 2022,

– s ohledem na pracovní dokument útvarů Komise o plánech spravedlivé územní transformace (SWD(2021)0275),

– s ohledem na zprávu OECD z února 2023 nazvanou „Regional Industrial Transitions to Climate Neutrality“ (Regionální průmyslové transformace směrem ke klimatické neutralitě)[1],

– s ohledem na stanovisko Evropského výboru regionů ze dne 13. července 2022 nazvané „Směrem k silniční dopravě s nulovými emisemi: zavádění infrastruktury pro alternativní paliva a zpřísnění výkonnostních norem pro emise CO_2“[2],

– s ohledem na stanovisko Evropského výboru regionů ze dne 12. října 2022 nazvané „Spravedlivá a udržitelná transformace v kontextu uhelných a energeticky náročných regionů“[3],

– s ohledem na stanovisko Evropského výboru regionů ze dne 12. října 2022 nazvané „Digitální soudržnost“[4],

---

1 https://doi.org/10.1787/35247cc7-en.
2 Úř. věst. C 270, 13.7.2022, s. 38.
3 Úř. věst. C 498, 30.12.2022, s. 36.
4 Úř. věst. C 498, 30.12.2022, s. 39.

– s ohledem na stanovisko Evropského výboru regionů ze dne 10. října 2023 nazvané „Spravedlivá a udržitelná transformace regionů s automobilovým průmyslem“[1],

– s ohledem na výroční zprávu EU o stavu regionů a měst, kterou Výbor regionů zveřejnil dne 11. října 2022,

– s ohledem na své usnesení ze dne 15. září 2022 o hospodářské, sociální a územní soudržnosti v EU: osmá zpráva o soudržnosti[2],

– s ohledem na studii nazvanou „Politika soudržnosti v uhelných regionech EU“, kterou zveřejnilo generální ředitelství pro vnitřní politiky dne 31. ledna 2023,

– s ohledem na studii nazvanou „Budoucnost automobilového průmyslu EU“, kterou zveřejnilo generální ředitelství pro vnitřní politiky dne 30. září 2021,

– s ohledem na studii nazvanou „Fond pro spravedlivou transformaci – jak může rozpočet EU co nejlépe pomoci při nevyhnutelném přechodu od fosilních paliv k udržitelné energii“, kterou zveřejnilo generální ředitelství pro vnitřní politiky dne 15. dubna 2020,

– s ohledem na článek 54 jednacího řádu,

– s ohledem na zprávu Výboru pro regionální rozvoj (A9-0326/2023),

A. vzhledem k tomu, že ekologická a digitální transformace, včetně diverzifikace dodávek energie a surovin a vývoj technologií povedou k novým výzvám a k novým příležitostem pro hospodářskou, sociální, environmentální a územní soudržnost Evropské unie;

B. vzhledem k tomu, že strategie EU související s klimatem mohou přispět k hospodářskému a sociálnímu rozvoji Unie a měly by být doprovázeny komplexním posouzením územních dopadů, aby se zjistily důsledky, které tato opatření mohou mít na měnící se regiony, s cílem podpořit odolnost, vzestupnou sociální konvergenci, sociální spravedlnost, udržitelnost a soudržnost, řešit negativní distribuční účinky a snižovat rozdíly prostřednictvím cílené podpory lidí a průmyslových odvětví a přizpůsobených strategií;

C. vzhledem k tomu, že Fond pro spravedlivou transformaci byl speciálně koncipován tak, aby při směřování EU ke klimatické neutralitě nebyl nikdo opomenut; vzhledem k tomu, že k tomu je zapotřebí poskytovat cílenou podporu regionům, které jsou touto transformací nejvíce postiženy, aby se zabránilo nárůstu regionálních nerovností v různých částech Unie;

---

1 CDR 1449/2023.
2 Úř. věst. C 125, 5.4.2023, s. 100.

D. vzhledem k tomu, že politika soudržnosti v období 2014–2020 již připravila půdu pro přeměnu uhelných regionů, neboť do svých programů vložila řadu specifických cílů souvisejících s transformací a poté skutečně investovala značné finanční prostředky do souvisejících oblastí; vzhledem k tomu, že stejnou úroveň podpory vyžadují i další přechodové regiony, aby se snížily negativní hospodářské dopady procesu hluboké transformace, kterým prochází;

E. vzhledem k tomu, že existují velké rozdíly mezi socioekonomickými a demografickými charakteristikami různých regionů, a vzhledem k tomu, že regiony čelí různým problémům, což znamená, že neexistuje žádné univerzální řešení pro všechny územní a socioekonomické potřeby; vzhledem k tomu, že evropské strukturální a investiční fondy (ESIF) mají potenciál stát se lepším nástrojem EU ke zmírnění negativních dopadů, které vyplývají ze souběžné ekologické a digitální transformace, a to i v regionech, v nichž dochází k zásadním změnám v automobilovém průmyslu nebo v souvisejících odvětvích a službách;

F. vzhledem k tomu, že navzdory tomu, že kombinace rozpočtových zdrojů EU z víceletého finančního rámce a z Nástroje pro oživení a odolnost sice umožňuje provádět ambiciózní reformy a investovat značné prostředky, současně však způsobuje regionům a místním orgánům velké potíže, pokud jde o roztříštěnost politik, správní kapacitu a složitost plánování a čerpání finančních prostředků na období 2021–2027; vzhledem k tomu, že je nezbytné zvýšit míru čerpání v rámci politiky soudržnosti a urychlit realizaci projektů v praxi;

G. vzhledem k tomu, že silniční doprava představuje nejvyšší podíl celkových emisí z dopravy; vzhledem k tomu, že jak pokračuje realizace souběžné ekologické a digitální transformace, budou pro odvětví dopravy pravděpodobně vznikat velké výzvy;; vzhledem k tomu, že v zájmu zachování konkurenceschopnosti hospodářství EU a zachování evropské výroby a pracovních míst musíme sledovat dopad politik EU na klíčová odvětví a mít k dispozici nástroje, které nám umožní včas reagovat na nové výzvy spojené s ekologickou a digitální transformací;

H. vzhledem k tomu, že automobilový průmysl v současné době prochází rozsáhlou transformací v souvislosti s rozvojem alternativních druhů dopravy šetrných k životnímu prostředí a zaváděním technologií s nulovými nebo nízkými emisemi, digitalizací a automatizací;

I. vzhledem k tomu, že automobilový průmysl by se proto měl stát součástí rozsáhlejší „transformace mobility“, která přetvoří obchodní modely a hodnotové řetězce tohoto odvětví a přinese výrazné změny v oblasti zaměstnanosti a sociálních věcí, přičemž modely v jednotlivých členských státech a regionech se mohou lišit; vzhledem

k tomu, že vzhledem k tomu, že pokud se má toto odvětví přizpůsobit novým výkonnostním normám pro emise CO_2 a vyrovnat se s postupným ukončením používání vozidel produkujících CO_2, jsou zapotřebí značné investice ve všech oblastech hodnotového řetězce včetně výroby;

J. vzhledem k tomu, že EU patří k největším světovým výrobcům motorových vozidel a že automobilový průmysl je jedním z klíčových evropských průmyslových odvětví a vytváří obrat přesahující 7 % hrubého domácího produktu (HDP) EU, což v některých regionech představuje až 25 % regionálního HDP, takže toto odvětví je největším soukromým investorem v oblasti výzkumu a vývoje v EU;

K. vzhledem k tomu, že evropský automobilový průmysl zůstává tahounem průmyslové zaměstnanosti, neboť představuje více než 6 % celkové zaměstnanosti v Evropě, poskytuje přímá a nepřímá pracovní místa 13,8 milionu Evropanům a představuje 8,5 % pracovních míst v evropském výrobním průmyslu;

L. vzhledem k tomu, že automobilové odvětví se skládá z přibližně 3 000 společností, z nichž 2 500 jsou malé a střední podniky, které jsou nezávislými dodavateli výrobců automobilů a čelí v ekologické a digitální transformaci dalším překážkám; vzhledem k tomu, že k řešení těchto problémů budou muset regiony a automobilový průmysl výrazně investovat do technologií, výzkumu a vývoje, reorganizace dodavatelských řetězců, odborné přípravy zaměstnanců a přizpůsobení se novým obchodním modelům;

M. vzhledem k tomu, že potenciál EU pro budoucí přidanou hodnotu v automobilovém průmyslu je však omezen silnou závislostí EU na dovozu klíčových výrobků podpůrných průmyslových odvětví a surovin pro automobily budoucnosti, jakož i tím, že v EU chybí silné odvětví IKT i velcí digitální aktéři, kteří by vytvářeli hodnoty prostřednictvím přístupu k datům, digitálním ekosystémům a technologiím konektivity;

N. vzhledem k tomu, že financování politiky soudržnosti nabízí příležitosti k investicím do ekologičtější Evropy a k podpoře regionů a odvětví procházejících transformací; vzhledem k tomu, že stávající regulační rámec nestanoví zvláštní podpůrná opatření ani finanční prostředky pro evropské regiony, jejichž HDP z velké části vytváří automobilový průmysl, což vede k tomu, že členské státy uplatňují v tom odvětví různé strategie, jak poskytovat státní podporu, což má dopad na územní soudržnost EU;

O. vzhledem k tomu, že jen osobní automobily a dodávky představují 15 % celkových emisí skleníkových plynů v Evropě a doprava je jediným odvětvím, v němž se úroveň skleníkových plynů ve srovnání s úrovněmi z roku 1990 nesnížila;

P. vzhledem k tomu, že transformace na dekarbonizované dopravní systémy by měla být proveditelná, pokud bude rychle uplatněno nařízení o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva; vzhledem k tomu, že existují značné vnitrostátní a regionální rozdíly, pokud jde o připravenost na přechod na dekarbonizovanou dopravu; vzhledem k tomu, že podíl osobních automobilů starších 20 let se pohybuje od více než 40 % v Polsku po méně než 5 % v Lucembursku a podíl nově registrovaných elektrických vozidel se pohybuje od 46 % ve Švédsku po 1 % v České republice a na Slovensku; vzhledem k tomu, že podobné rozdíly existují, i pokud jde o počet dobíjecích stanic pro elektrická vozidla, například Nizozemsko má téměř 1600krát více dobíjecích stanic než Kypr;

Q. vzhledem k tomu, že politiky EU musí brát v potaz regionální rozdíly, aby se nezhoršovala „geografie nespokojenosti“ a aby se dosáhlo toho, že hlavní společné cíle v oblasti dekarbonizace hospodářství budou všeobecně akceptovány průmyslem, místními orgány i lidmi, kterých se dotknou; vzhledem k tomu, že je zásadní upravit politiky tak, aby odpovídaly individuální situaci v postindustriálních regionech a byly opět přitažlivé, zejména s ohledem na to, že silně postižené regiony často trpí vylidňováním, odlivem mozků a hospodářskou stagnací; vzhledem k tomu, že účinné strategie pro zvýšení atraktivity postindustriálních regionů zahrnují zlepšení kvality života, investice do vzdělávání, zdravotní péče, infrastruktury a místního podnikání, usnadnění přístupu k cenově dostupnému bydlení a vytváření pobídek pro mladé pracovníky a jejich rodiny, aby v těchto oblastech zůstali nebo se do nich přestěhovali;

R. vzhledem k tomu, že ačkoli EU v současné době závisí na dovozech surovin, je automobilový průmysl nejintegrovanějším ekosystémem ve vnitrounijních hodnotových řetězcích, přičemž více než 45 % výroby je závislé na přeshraničních hodnotových řetězcích; vzhledem k tomu, že tyto vnitrounijní hodnotové řetězce sdružují výrobce vozidel, dodavatele automobilů, výrobce automobilových baterií, elektrických zařízení a pneumatik, dodavatele surovin a služby v oblasti užívání automobilů; vzhledem k tomu, že tyto hodnotové řetězce přirozeně představují základ pro důvěru a spolupráci mezi regiony;

S. vzhledem k tomu, že dosud nebylo dosaženo cíle EU investovat 3 % HDP EU do výzkumu a vývoje;

Přetvoření budoucího rámce strukturálních a investičních fondů EU

1. znovu konstatuje, že politika soudržnosti by neměla kompenzovat rozpočtovou nepružnost ani by v ní nemělo docházet ke škrtům v důsledku krizí a že jakožto dlouhodobá investiční strategie by měla regionům poskytovat nástroje k tomu, aby se dokázaly vyrovnávat se změnami v oblasti průmyslu, technologií, životního prostředí,

energetiky, digitální sféry, sociálních věcí a demografie a podílet se na nich; zdůrazňuje, že politika soudržnosti bude moci plnit všechny tyto úkoly pouze tehdy, bude-li zakotvena v pevném programu financování, a proto trvá na tom, že ve VFR po roce 2027 by měla být zajištěna silná politika soudržnosti se zvýšeným financováním;

2. připomíná, že při transformaci, která má vést k tomu, aby Unie byla ekologičtější a digitalizovanější a méně závisela na dopravě využívající spalovací motory, je třeba pamatovat na nejvzdálenější regiony, které vzhledem ke své odloučenosti od kontinentální sítě čelí specifickým výzvám;

3. uvědomuje si, že ekologická a digitální transformace významně ohrožují cíl hospodářské, sociální a územní soudržnosti, který je zakotven ve Smlouvách; je si vědom rizika prohlubování regionálních rozdílů, sociálních nerovností a rostoucí „geografie nespokojenosti“, protože nezbytné úpravy, které souběžná transformace vyžaduje, a její potenciální přínosy se v jednotlivých evropských regionech značně liší a budou v nadcházejících letech prohlubovat regionální nerovnosti; domnívá se, že chce-li si Unie zachovat svůj cíl hospodářské, sociální a územní soudržnosti zakotvený ve Smlouvách, musí politika soudržnosti překonat ekonomické síly, které vedou k tomu, že se hospodářské činnosti vysoké hodnoty soustřeďují v městských a průmyslových centrech;

4. zdůrazňuje, že plány na snížení emisí skleníkových plynů do roku 2030 alespoň o 55 % a dosažení úplné klimatické neutrality do roku 2050 budou mít na hospodářskou, sociální a územní soudržnost EU značný dopad;

5. zdůrazňuje, že je důležité věnovat více pozornosti územím se zeměpisnými zvláštnostmi, jako jsou venkovské regiony, ostrovy, nejvzdálenější regiony, horské regiony a méně hustě osídlené regiony, zvláště pokud jsou izolované a vysoce závislé na fosilních palivech nebo odvětvích, která jsou postupně opouštěna;

6. důrazně doporučuje, aby byl do politiky soudržnosti EU po roce 2027 začleněn specifický politický cíl týkající se transformace průmyslu; zdůrazňuje, že tento cíl by měl podporovat evropskou strategickou autonomii a řešit problematické vedlejší účinky ekologického a digitálního přechodu a že by měl být dosažen ještě rychleji v úzké spolupráci s místními a regionálními orgány s cílem zvýšit zaměstnanost, podpořit rekvalifikaci a zvyšování kvalifikace pracovníků, zejména sociálně znevýhodněných a dlouhodobě nezaměstnaných, a zmírnit negativní dopady na zaměstnanost a sociální prosperitu prostřednictvím podpory a diverzifikace místních, regionálních a národních ekonomik;

7. domnívá se, že politika soudržnosti EU po roce 2027 by se měla řídit diferencovanějším a cílenějším přístupem, který by používání kritérií

vázaných na příjem pro určení výše podpory doplnil o další opatření, která by rovněž zohledňovala charakteristiky regionů, specifické výzvy, jimž čelí v souvislosti s budoucím růstovým potenciálem, jako je míra nezaměstnanosti mladých lidí, míra dlouhodobé nezaměstnanosti, úroveň chudoby, závislost pracovních míst na odvětvích v procesu transformace a investice do výzkumu a vývoje, jakož i nižší porodnost, stárnutí populace, odliv vzdělanějších lidí a stávající nedostatek kvalifikovaných pracovníků;

8. vyzývá k rozšíření Fondu pro spravedlivou transformaci (FST) v období po roce 2027 a k jeho vybavení dodatečnými finančními prostředky na podporu regionů, které jsou závislé na odvětvích procházejících hlubokou transformací, jako je automobilový průmysl, protože v tomto odvětví se očekávají čisté ztráty pracovních míst; domnívá se, že toto rozšíření FST by se mělo zaměřit na příslušnou klasifikaci územních statistických jednotek (NUTS), zohledňovat regionální specifika, mít širší oblast působnosti než stávající FST, mělo by být koncipováno tak, aby umožňovalo rychlé reakce na nově vznikající výzvy v různých odvětvích, a mělo by být plně začleněno do nařízení o společných ustanoveních na základě zásad partnerství, víceúrovňové správy a lokálního přístupu; vyzývá Eurostat, aby vypracoval odhad, k jaké čisté ztrátě pracovních míst dojde v automobilovém průmyslu v důsledku ekologické a digitální transformace;

9. uvědomuje si, že při rozhodování o tom, zda by měl být určitý region považován za vysoce závislý na automobilovém průmyslu, by měly být zohledněny následující ukazatele: příspěvek automobilového průmyslu k regionálnímu HDP, podíl výrobků automobilového průmyslu na regionálním vývozu, přínos automobilového průmyslu k regionální zaměstnanosti, příspěvek automobilového průmyslu k celkovým regionálním investicím do výzkumu a vývoje;

10. vyzývá Komisi, aby zjednodušila vykazování, například rozšířením přístupu „financování nesouvisejícího s náklady“, kdekoli to bude vhodné, a nalezením rovnováhy mezi zaměřením na výsledky a dopady a zaměřením na výdaje s cílem dosáhnout účinnějšího provádění a zároveň zachovat důkladné monitorování využívání finančních prostředků; domnívá se, že „zjednodušené vykazování nákladů“ se ukázalo být velmi pozitivním opatřením, a vyzývá Komisi a řídicí orgány, aby rozšířily jeho uplatňování na průmyslové, ekologické a digitální projekty;

11. zdůrazňuje, že je třeba zajistit, aby při rozdělování fondů ESI bylo zajištěno spravedlivé zacházení s mikropodniky, malými a středními podniky a menšími společnostmi se střední tržní kapitalizací, a to díky zjednodušení administrativních kroků nezbytných pro přístup k těmto fondům a dosažením pokroku k plnému uplatňování zásady „pouze jednou“, která znamená, že orgány mohou od občanů a podniků požadovat určité standardní informace pouze jednou; dále

uznává zásadní úlohu mikropodniků a malých a středních podniků v průmyslové transformaci a zdůrazňuje, že by měly být zavedeny spolehlivé mechanismy, které zajistí jejich aktivní účast na projektech a zajistí jim odpovídající financování prostřednictvím mechanismů, jako jsou konsorcia nebo alternativní nástroje;

Budování odolných regionů: politika soudržnosti pro ekologičtější a digitálně přizpůsobenou budoucnost

12. uznává, že navzdory tomu, že digitalizace v současné době stále přináší ekonomické výhody všem regionům, pro méně rozvinuté regiony může digitální transformace znamenat spíše závažné komplikace; zdůrazňuje, že je důležité investovat do digitální infrastruktury a budovat digitální dovednosti u obyvatelstva i pracovníků, aby bylo možné přejít od technologií náročných na pracovní sílu ke kapitálově náročným technologiím a nedocházelo k odlivu mozků; poukazuje na to, že v tomto ohledu hrají klíčovou úlohu místní, regionální a státní vzdělávací a výzkumné instituce v předních centrech pro digitální inovace, a všímá si plýtvání odbornými znalostmi v důsledku nekoordinovaných regionálních politik;

13. zdůrazňuje, že je zapotřebí poskytovat regionům značnou podporu, která jim pomůže na cestě k digitalizaci a při plnění digitálních cílů stanovených v politickém programu 2030 nazvaném „Cesta k digitální dekádě“; v této souvislosti se domnívá, že partnerství veřejného a soukromého sektoru jsou vhodným způsobem, jak podpořit rozvoj těchto klíčových dovedností a zlepšit vyhlídky na zaměstnání, přizpůsobivost trhů práce a jejich výkonnost, pokud jde o produktivitu a účinnost, a jsou tedy klíčovými faktory pro úspěšnou digitální transformaci; domnívá se, že by nikdo, bez ohledu na odvětví, ve kterém pracuje, typ smlouvy, pohlaví a zeměpisnou polohu, neměl být na cestě k ekologické a digitální transformaci EU opomenut;

14. konstatuje, že výrobní odvětví vystavená celosvětové konkurenci a regiony, které se na ně specializují, mohou během ekologické transformace čelit velkým výzvám, zejména pokud mezinárodní konkurenti využívají nižších cen energie a používají méně obnovitelné zdroje energie; zdůrazňuje, že v této dynamice budou hrát významnou úlohu i náklady na energii z obnovitelných zdrojů;

15. připomíná, že na méně rozvinuté regiony bude mít ekologická transformace pravděpodobně nepřiměřený dopad, zejména pokud jde o přechod odvětví dopravy na dekarbonizovaná řešení; domnívá se, že je nezbytné vytvořit zvláštní nástroje na podporu hodnotového řetězce v souvislosti s ekologickou transformací vozidel, konkrétně pro odvětví polovodičů, baterií a součástí nezbytných pro elektromotory, autonomní řízení, digitalizaci a konektivitu;

Spravedlivá transformace pro regiony s automobilovým průmyslem

16. domnívá se, že dekarbonizace silniční dopravy, která vyžaduje transformaci celého hodnotového řetězce automobilového průmyslu s postupným ukončením používání spalovacích motorů do roku 2035, se musí řídit plánovanou strategií „transformace mobility“; tato strategie musí provést nezbytné změny v celém hodnotovém řetězci, včetně výrobních procesů, aby se zabránilo přemístění výroby mimo EU; dále zdůrazňuje, že tato strategie by měla zajistit, aby transformace proběhla hladce a byla sociálně přijatelná pro pracovníky a podniky, kterých se dotkne, zejména v regionech, které jsou méně rozvinuté nebo čelí demografickým nebo územním problémům; zastává názor, že dekarbonizovaná železniční a autobusová doprava bude v budoucnu hrát roli v bezemisní dopravě a měla by být podporována dlouhodobým veřejným plánováním prostřednictvím rozšiřování infrastruktury železniční a veřejné dopravy;

17. domnívá se, že by tato strategie měla rovněž zahrnovat podrobný plán rekvalifikace a prohlubování dovedností pracovníků, který nabídne alternativní možnosti zaměstnání pro ty, kdo jsou v současnosti zaměstnáni v automobilovém průmyslu; domnívá se, že by tento plán měl rovněž obsahovat opatření na posílení přítomnosti žen v tomto vysoce maskulinizovaném odvětví a podporovat začlenění osob se zdravotním postižením na pracovišti; dále se domnívá, že tento plán by měl poskytovat pobídky a podporu s cílem zajistit, aby nové průmyslové závody vzniklé díky transformaci zůstaly v regionu a aby se zaručilo jejich produktivní zatížení, čímž se udrží efekt přelévání v těchto oblastech; doporučuje vytvoření udržitelných průmyslových projektů, které by doplnily dodavatelské řetězce na těchto územích;

18. vyzývá Komisi, aby předložila nezbytný návrh k zajištění pokračování mechanismu pro spravedlivou transformaci a aby v rámci něj byly k dispozici dostatečné a dodatečné finanční prostředky, které by zahrnovaly podporu pro regiony, jež jsou přímo či nepřímo závislé na automobilovém průmyslu a průmyslu dodávek náhradních dílů a souvisejících službách, zejména v příslušném Fondu pro spravedlivou transformaci začleněném do politiky soudržnosti, aby bylo možné podporovat synergie a efekty přelévání s různými evropskými fondy a programy pro řešení procesu regionální transformace;

19. připomíná, že místní a regionální orgány jsou často ve velké míře odpovědné za provádění politik týkajících se odborné přípravy a že teritoriální rozměr těchto politik má proto zásadní význam; za tímto účelem připomíná, že je třeba, aby všechny regiony EU měly tutéž správní kapacitu a přístup k finančním prostředkům a informacím;

20. domnívá se, že plány spravedlivé transformace pro regiony závislé na automobilovém průmyslu by měly být založeny na lokálním přístupu

a měly by být řízeny příslušnými orgány na základě zásad partnerství a víceúrovňové správy a měly by podněcovat meziregionální a přeshraniční spolupráci mezi regiony procházející transformací; dále zdůrazňuje, že je třeba upřednostňovat investice do nezbytné transformace odvětví, které mu umožní přizpůsobit se novým výkonnostním normám pro emise CO_2, a do programů odborné přípravy, rekvalifikace a prohlubování dovedností a strategií udržitelné hospodářské diverzifikace v celém hodnotovém řetězci, aby se zajistila hladká a inkluzivní transformace pro pracovníky regionální a místní ekonomiky;

21. připomíná, že veškerá strategická rozhodnutí výrobců původního zařízení o přechodu na elektrickou mobilitu a další technický vývoj, jako je autonomní řízení, digitalizace a dodatečné bezpečnostní funkce v automobilech, budou mít nevyhnutelně negativní účinek a budou mít dopad na místní a regionální hodnotový řetězec;

22. navrhuje zvážit možnost provádění plánů transformace pomocí přístupu založeného na výsledcích, jenž bude zahrnovat soubor projektů, které má příjemce provést a které budou přispívat k cílům plánů; domnívá se, že v zájmu zjednodušení a posílení orientace na výsledky by řízení mohlo být založeno výhradně na milnících, výstupech a výsledcích, na nichž se Evropská komise a řídicí orgány předem dohodly; zastává názor, že kontrola a audit plánu transformace by měly být rovněž omezeny na to, zda plán dosahuje svých milníků a cílů;

23. uznává význam poskytování podpory všem společnostem v odvětvích procházejících transformací, se zvláštním důrazem na mikropodniky, malé a střední podniky a malé společnosti se střední tržní kapitalizací, které mohou mít omezené zdroje pro dosažení nezbytné transformace; zdůrazňuje význam cílené pomoci, která mikropodnikům, malým a středním podnikům a malým společnostem se střední tržní kapitalizací pomůže získat, modernizovat a udržovat hmotná aktiva a infrastrukturu a investovat do výzkumu a vývoje; zdůrazňuje, že jsou zapotřebí specializované programy financování, iniciativy pro budování kapacit, výměna poznatků a osvědčených postupů a technická pomoc, které budou specificky přizpůsobeny potřebám mikropodniků, malých a středních podniků a malých společností se střední tržní kapitalizací, a to v zájmu jejich úspěšného začlenění do rozvíjejícího se prostředí tohoto odvětví;

24. zdůrazňuje, že je třeba odstranit mezeru v investicích do výzkumu a vývoje v EU a dosáhnout cíle investovat do výzkumu a vývoje 3 % HDP EU;

25. vyzývá členské státy, aby vytvořily adekvátní a spravedlivý ekosystém pro rozšiřování elektrické mobility v souladu s nařízením o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva; připomíná, že některé strategie, které fungují v městských oblastech, jsou v oblastech na

venkově hůře proveditelné nebo nedostačující, a zdůrazňuje, že je důležité zajistit veřejnou infrastrukturu pro alternativní paliva ve venkovských, ostrovních a odlehlých regionech a v regionech s nízkou hustotou obyvatelstva, které nejsou dostatečně pokryty soukromými poskytovateli, aby byly uspokojeny potřeby jejich obyvatel a návštěvníků; domnívá se proto, že cena této veřejně poskytované služby by měla být konkurenceschopná s průměrnou cenou služeb nabízených soukromými poskytovateli; domnívá se, že k tomu je třeba vytvořit politický a regulační rámec pro elektrickou mobilitu na základě důkladné analýzy situace, která určí hlavní výzvy a faktory úspěchu;

26. žádá Komisi, aby rozšířila programy exchangeEU a TARGET (technická pomoc pro přechod na zelenou energii) na regiony s automobilovým průmyslem procházející transformací s cílem podpořit výměnu zkušeností a výsledků mezi regiony s upadajícími odvětvími, jako je uhlí nebo rašelina, a regiony s odvětvími procházejícími transformací, jako je automobilový průmysl, a dodavateli; je přesvědčen, že toto sdílení zkušeností spolu s prováděním plánů transformace podporovaných z fondů ESI by mohlo pomoci automobilovým a dodavatelským regionům dosáhnout hladkého přechodu k neutrální činnosti v oblasti klimatu;

°

° °

27. pověřuje svou předsedkyni, aby předala toto usnesení Radě, Komisi a vnitrostátním a regionálním parlamentům členských států.