Europa-Parlamentet
2019-2024

VEDTAGNE TEKSTER

P9_TA(2023)0461

Omlægning af den fremtidige ramme for EU's strukturfonde for at støtte regioner, der er særlig berørt af udfordringerne i forbindelse med bilomstillingen samt den grønne og den digitale omstilling

Europa-Parlamentets beslutning af 12. december 2023 om omlægning af den fremtidige ramme for EU's strukturfonde for at støtte regioner, der er særlig berørt af udfordringerne i forbindelse med bilomstillingen samt den grønne og den digitale omstilling (2023/2061(INI))

Europa-Parlamentet,

– der henviser til artikel 2 og 3 i traktaten om Den Europæiske Union,

– der henviser til artikel 174-178 og 349 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

– der henviser til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1060 af 24. juni 2021 om fælles bestemmelser for Den Europæiske Fond for Regionaludvikling, Den Europæiske Socialfond Plus, Samhørighedsfonden, Fonden for Retfærdig Omstilling og Den Europæiske Hav-, Fiskeri- og Akvakulturfond og om finansielle regler for nævnte fonde og for Asyl-, Migrations- og Integrationsfonden, Fonden for Intern Sikkerhed og instrumentet for finansiel støtte til grænseforvaltning og visumpolitik[1] (forordningen om fælles bestemmelser),

– der henviser til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1058 af 24. juni 2021 om Den Europæiske Fond for Regionaludvikling og Samhørighedsfonden[2],

---

1 EUT L 231 af 30.6.2021, s. 159.
2 EUT L 231 af 30.6.2021, s. 60.

– der henviser til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1056 af 24. juni 2021 om oprettelse af Fonden for Retfærdig Omstilling[1],

– der henviser til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1057 af 24. juni 2021 om oprettelse af Den Europæiske Socialfond Plus (ESF+) og om ophævelse af forordning (EU) nr. 1296/2013[2],

– der henviser til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/460 af 30. marts 2020 om ændring af forordning (EU) nr. 1303/2013, (EU) nr. 1301/2013 og (EU) nr. 508/2014 for så vidt angår særlige foranstaltninger til mobilisering af investeringer i medlemsstaternes sundhedssystemer og andre dele af deres økonomier som reaktion på covid-19-udbruddet (investeringsinitiativ som reaktion på coronavirusset)[3],

– der henviser til "Fit for 55"-pakken, som blev vedtaget af Kommissionen den 14. juli 2021,

– der henviser til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119 af 30. juni 2021 om rammerne for at opnå klimaneutralitet og om ændring af forordning (EF) nr. 401/2009 og forordning (EU) 2018/1999 ("den europæiske klimalov")[4],

– der henviser til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/851 af 19. april 2023 om ændring af forordning (EU) 2019/631 for så vidt angår styrkelse af præstationsnormerne for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO_2-emissioner i overensstemmelse med Unionens øgede klimaambitioner[5],

– der henviser til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/435 af 27. februar 2023 om ændring af forordning (EU) 2021/241 for så vidt angår kapitler om REPowerEU i genopretnings- og resiliensplaner og om ændring af forordning (EU) nr. 1303/2013, (EU) 2021/1060 og (EU) 2021/1755 og direktiv 2003/87/EF[6],

– der henviser til Kommissionens forslag til forordning om ændring af forordning (EU) 2019/1242 for så vidt angår skærpelse af præstationsnormerne for nye tunge køretøjers CO_2-emissioner og indarbejdning af indberetningsforpligtelser og ophævelse af forordning (EU) 2018/956 (COM(2023)0088),

---

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

– der henviser til Kommissionens forslag til forordning om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer med hensyn til emissioner og batteriers holdbarhed (Euro 7) og ophævelse af forordning (EF) 715/2007 og (EF) 595/2009 (COM(2022)0586),

– der henviser til Kommissionens forslag til forordning om fastlæggelse af en ramme for at sikre en sikker og bæredygtig forsyning med kritiske råstoffer og om ændring af forordning (EU) nr. 168/2013, (EU) 2018/858, (EU) 2018/1724 og (EU) 2019/1020 (COM(2023)0160),

– der henviser til Kommissionens meddelelse af 1. februar 2023 med titlen "En industriplan for den grønne pagt til den CO_2-neutrale tidsalder" (COM(2023)0062),

– der henviser til Kommissionens rapport af 30. januar 2023 med titlen "De europæiske struktur- og investeringsfonde – Sammenfattende rapport for 2022 om de årlige gennemførelsesrapporter for gennemførelsesperioden 2014-2020" (COM(2023)0039),

– der henviser til Kommissionens meddelelse af 4. februar 2022 om den 8. samhørighedsrapport: Samhørighed i Europa frem mod 2050 (COM(2022)0034),

– der henviser til Eurostats regionale årbog – 2022-udgaven,

– der henviser til Kommissionens meddelelse med titlen "Midtvejsrevision af den flerårige finansielle ramme 2021-2027" COM(2023)0336,

– der henviser til Kommissionens indeks over den digitale økonomi og det digitale samfund (DESI) fra 2022,

– der henviser til arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene om territoriale planer for retfærdig omstilling (SWD(2021)0275),

– der henviser til OECD's rapport fra februar 2023 med titlen "Regional Industrial Transitions to Climate Neutrality"[1],

– der henviser til Det Europæiske Regionsudvalgs udtalelse af 13. juli 2022 med titlen "Vejtransport uden emissioner: etablering af infrastruktur til alternative brændstoffer og skærpelse af præstationsnormerne for CO_2-emissioner"[2],

---

1 https://doi.org/10.1787/35247cc7-en.
2 EUT C 270 af 13.7.2022, s. 38.

– der henviser til Det Europæiske Regionsudvalgs udtalelse af 12. oktober 2022 med titlen "Retfærdig og bæredygtig omstilling i forbindelse med kul- og energiintensive regioner"[1],

– der henviser til Det Europæiske Regionsudvalgs udtalelse af 12. oktober 2022 med titlen "Digital samhørighed"[2],

– der henviser til Det Europæiske Regionsudvalgs udtalelse af 10. oktober 2023 med titlen "En retfærdig og bæredygtig omstilling for bilproducerende regioner"[3],

– der henviser til EU's årsrapport om regionernes og kommunernes tilstand, som Det Europæiske Regionsudvalg offentliggjorde den 11. oktober 2022,

– der henviser til sin beslutning af 15. september 2022 med titlen "Økonomisk, social og territorial samhørighed i EU: den 8. samhørighedsrapport"[4],

– der henviser til undersøgelsen om samhørighedspolitikken i EU's kulregioner, som blev offentliggjort den 31. januar 2023 af Parlamentets Generaldirektorat for Interne Politikker,

– der henviser til undersøgelsen med titlen "Fremtiden for EU's bilindustri", som blev offentliggjort den 30. september 2021 af Parlamentets Generaldirektorat for Interne Politikker,

– der henviser til undersøgelsen med titlen "A Just Transition Fund – How the EU budget can best assist in the necessary transition from fossil fuels to sustainable energy" (En fond for retfærdig omstilling – Hvordan EU-budgettet bedst kan bidrage til den nødvendige omstilling fra fossile brændstoffer til bæredygtig energi), som blev offentliggjort af Generaldirektoratet for Interne Politikker den 15. april 2020,

– der henviser til forretningsordenens artikel 54,

– der henviser til betænkning fra Regionaludviklingsudvalget (A9-0326/2023),

A. der henviser til, at den grønne og den digitale omstilling, herunder diversificeringen af forsyningen med energi og råstoffer samt udviklingen inden for teknologi, giver anledning til nye udfordringer samt nye muligheder for økonomisk, social og territorial samhørighed i Den Europæiske Union;

---

1 EUT C 498 af 30.12.2022, s. 36.
2 EUT C 498 af 30.12.2022, s. 39.
3 CDR 1449/2023.
4 EUT C 125 af 5.4.2023, s. 100.

B. der henviser til, at klimarelaterede EU-politikker kan bidrage til den økonomiske og sociale udvikling i Unionen og bør ledsages af omfattende territoriale konsekvensanalyser med henblik på at kortlægge de konsekvenser, som disse foranstaltninger kan have for regioner under omstilling, med henblik på at fremme modstandsdygtighed, opadgående social konvergens, social retfærdighed, bæredygtighed og samhørighed, imødegå negative fordelingsmæssige virkninger og mindske forskellene ved hjælp af målrettet støtte til mennesker og industrier og skræddersyede strategier;

C. der henviser til, at Fonden for Retfærdig Omstilling er udformet specifikt med henblik på at sikre, at ingen lades i stikken, i takt med at EU gør fremskridt i retning af klimaneutralitet; der henviser til, at dette omfatter ydelse af målrettet støtte til de regioner, der er hårdest ramt af denne omstilling, for at undgå en forøgelse af de regionale uligheder i Unionen;

D. der henviser til, at samhørighedspolitikken i perioden 2014-2020 allerede banede vejen for omstillingen af kulregioner ved at indarbejde en lang række specifikke og overgangsrelevante mål i deres programmer og i sidste ende også ved at investere betydelige midler i beslægtede områder; der henviser til, at andre overgangsregioner har brug for samme støtteniveau for at mindske de negative økonomiske virkninger af den omfattende omstillingsproces, de gennemgår;

E. der henviser til, at der er betydelige forskelle mellem de socioøkonomiske og demografiske karakteristika i de forskellige regioner i EU, og at disse står over for forskellige udfordringer, hvilket betyder, at der ikke findes nogen universalløsning for alle territoriale og socioøkonomiske behov; der henviser til, at de europæiske struktur- og investeringsfonde (ESIF) har potentiale til at blive et bedre EU-værktøj til at afbøde eventuelle negative virkninger af den dobbelte grønne og digitale omstilling, herunder i de regioner, der står over for grundlæggende omstillinger i bilsektoren eller tilknyttede industrier og tjenesteydelser;

F. der henviser til, at selv om den kombinerede anvendelse af EU-budgetmidler fra den flerårige finansielle ramme (FFR) og fra genopretnings- og resiliensfaciliteten gør det muligt at gennemføre ambitiøse reformer og betydelige investeringer, har det også skabt store vanskeligheder for regioner og lokale myndigheder med hensyn til politisk fragmentering, administrativ kapacitet og kompleksiteten af planlægningen og anvendelsen af de midler, der er afsat for perioden 2021-2027; der henviser til, at det er nødvendigt at fremskynde udnyttelsesgraden for samhørighedspolitikken og iværksættelsen af projekterne på stedet;

G. der henviser til, at vejtransport tegner sig for den største andel af de samlede transportemissioner; der henviser til, at den grønne og den digitale omstilling sandsynligvis vil medføre udfordringer for denne sektor, i takt med at omstillingen skrider frem; der henviser til, at vi er nødt til at overvåge EU-politikkernes indvirkning på vigtige sektorer og have nye redskaber til rådighed til at reagere i tide på nye udfordringer som følge af den grønne og den digitale omstilling for at opretholde konkurrenceevnen i EU's økonomi og bevare den europæiske produktion og europæiske arbejdspladser;

H. der henviser til, at bilindustrien i øjeblikket gennemgår en omfattende omstilling på grund af ændringer i transportsystemet som følge af fremkomsten af alternative og miljøvenlige transportformer og gennemførelsen af nul- og lavemissionsteknologier, digitalisering og automatisering;

I. der henviser til, at bilindustrien derfor bør blive en del af en større "mobilitetsomstilling", som vil omforme forretningsmodeller og værdikæder inden for sektoren og medføre betydelige beskæftigelsesmæssige og sociale ændringer med varierende mønstre i medlemsstaterne og regionerne; der henviser til, at der er behov for betydelige investeringer inden for alle områder af værdikæden, herunder i produktionen, for at tilpasse sektoren til de nye præstationsnormer for CO_2-emissioner og den gradvise udfasning af CO_2-udledende køretøjer i EU;

J. der henviser til, at EU er blandt verdens største producenter af motorkøretøjer, og at bilindustrien er en af de vigtigste europæiske industrier, der genererer en omsætning på over 7 % af EU's bruttonationalprodukt (BNP), som i visse regioner udgør op til 25 % af det regionale BNP, hvilket gør sektoren til den største private investor inden for forskning og udvikling (FoU) i EU;

K. der henviser til, at Europas bilindustri fortsat er et kraftcenter for industriel beskæftigelse, da den tegner sig for mere end 6 % af den samlede beskæftigelse i Europa, skaber direkte og indirekte job til 13,8 millioner europæere og tegner sig for 8,5 % af de europæiske arbejdspladser i fremstillingsindustrien;

L. der henviser til, at det skønnes, at bilsektoren består af 3 000 virksomheder, hvoraf 2 500 er små og mellemstore virksomheder (SMV'er), som er uafhængige leverandører til bilproducenter, og som står over for yderligere hindringer i forbindelse med den grønne og den digitale omstilling; der henviser til, at for at imødegå disse udfordringer vil regionerne og bilindustrien skulle investere stort i teknologi, forskning og udvikling såvel som i omlægning af forsyningskæder, efteruddannelse af medarbejdere og tilpasning til nye forretningsmodeller;

M. der henviser til, at EU's fremtidige potentiale med hensyn til merværdi i bilsektorerne imidlertid begrænses af EU's store afhængighed af udenlandsk import med hensyn til vigtige støtteindustrier og råstoffer til fremtidens biler samt mangel på en stærk IKT-sektor og store europæiske digitale aktører, som skaber værdi gennem adgang til data, digitale økosystemer og forbindelsesteknologier;

N. der henviser til, at finansiering fra samhørighedspolitikken giver mulighed for at investere i et grønnere Europa og støtte regioner og sektorer under omstilling; der henviser til, at den nuværende lovramme ikke indeholder bestemmelser om specifikke støtteforanstaltninger eller finansiering til europæiske regioner, hvis BNP hovedsagelig stammer fra bilindustrien, hvilket betyder, at medlemsstaterne anvender forskellige statsstøttestrategier for denne branche, hvilket påvirker den territoriale samhørighed i EU;

O. der henviser til, at personbiler og varebiler alene tegner sig for 15 % af de samlede drivhusgasemissioner i Europa, og at transport er den eneste sektor, hvor niveauet for drivhusgasserne ikke er faldet i forhold til 1990-niveauet;

P. der henviser til, at en hurtig gennemførelse af forordningen om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer bør sikre levedygtigheden af omstillingen til dekarboniserede transportsystemer; der henviser til, at der er betydelige nationale og regionale forskelle med hensyn til beredskabet til omstillingen til dekarboniseret transport; der henviser til, at andelen af personbiler, der er ældre end 20 år gamle, varierer fra over 40 % i Polen til mindre end 5 % i Luxembourg, og at elektriske køretøjers andel af nyindregistreringerne varierer fra 46 % i Sverige til 1 % i Tjekkiet og Slovakiet; der henviser til, at der er lignende forskelle med hensyn til antallet af ladestationer til elektriske køretøjer, idet Nederlandene har næsten 1 600 gange så mange ladestationer som Cypern;

Q. der henviser til, at EU's politikker ikke må være territorialt blinde for at undgå at forværre fænomenet med "utilfredshedsgeografi" og skabe accept hos branchen, de lokale myndigheder og de berørte personer af de vigtigste fælles mål for dekarbonisering af økonomien; der henviser til, at det er afgørende at tilpasse politikkerne til de enkelte situationer i de afindustrialiserede regioner for at gøre dem attraktive igen, især i betragtning af at der er en tendens til, at stærkt påvirkede regioner lider under affolkning, hjerneflugt og økonomisk stagnation; der henviser til, at effektive strategier til at øge de afindustrialiserede regioners tiltrækningskraft omfatter forbedring af livskvalitet, investering i uddannelse, sundhedspleje, infrastruktur og lokalt iværksætteri samt fremme af adgangen til økonomisk overkommelige boliger og skabelse af incitamenter for unge fagfolk og familier til at blive i eller flytte til disse områder;

R. der henviser til, at bilindustrien på trods af EU's nuværende afhængighed af udenlandsk import af råstoffer er det mest integrerede økosystem i værdikæderne inden for EU, idet over 45 % af dens produktion er afhængig af grænseoverskridende værdikæder; der henviser til, at disse værdikæder inden for EU bringer køretøjsfabrikanter, underleverandører til bilindustrien, fabrikanter af motorbatterier, elektrisk materiel og dæk, leverandører af råstoffer og tjenester i tilknytning til bilkørsel sammen; der henviser til, at disse værdikæder naturligt udgør et grundlag for afhængighed og samarbejde mellem regionerne;

S. der henviser til, at EU's mål om at investere 3 % af EU's BNP i FoU endnu ikke er nået;

Omlægning af den fremtidige ramme for EU's struktur- og investeringsfonde

1. bekræfter, at samhørighedspolitikken hverken bør kompensere for manglende budgetmæssig fleksibilitet eller lide under nedskæringer som følge af kriser, og at den som en langsigtet investeringsstrategi bør ruste regionerne til at håndtere og i samarbejde skabe industrielle, teknologiske, økologiske, energimæssige, digitale, sociale og demografiske omstillinger; understreger, at samhørighedspolitikken kun kan opfylde disse opgaver, hvis den er forankret i et robust finansieringsprogram, og fastholder derfor, at der i den flerårige finansielle ramme efter 2027 bør sikres en stærk samhørighedspolitik med øget finansiering;

2. minder om, at regionerne i den yderste periferi står over for specifikke udfordringer i forbindelse med omstillingen til en Union, der er grønnere, mere digitaliseret og mindre afhængig af forbrændingsmotordrevet transport, på grund af deres afstand til det kontinentale net;

3. anerkender, at den grønne og den digitale omstilling udgør betydelige udfordringer for målet om økonomisk, social og territorial samhørighed, som er nedfældet i traktaterne; er klar over risikoen for en udvidelse af de regionale forskelle, en uddybning af de sociale uligheder og en stigende "utilfredshedsgeografi", da de nødvendige tilpasninger og de potentielle fordele ved den dobbelte omstilling varierer meget fra den ene europæiske region til den anden og vil øge de regionale forskelle i de kommende år; mener, at samhørighedspolitikken skal overvinde de økonomiske kræfter, som bakker op om en voksende koncentration af økonomiske aktiviteter af høj værdi i by- og industricentrene, hvis Unionen ønsker at bevare sit mål om økonomisk, social og territorial samhørighed som nedfældet i traktaterne;

4. understreger, at planerne om at reducere drivhusgasemissionerne med mindst 55 % senest i 2030 og opnåelsen af fuld klimaneutralitet

senest i 2050 vil have en betydelig indvirkning på den økonomiske, sociale og territoriale samhørighed i EU;

5. understreger betydningen af at være særlig opmærksom på områder med særlige geografiske kendetegn såsom landdistrikter, øer, regionerne i EU's yderste periferi, bjergområder og tyndt befolkede områder, især områder, som er isolerede og yderst afhængige af fossile brændstoffer, eller specifikke brancher, som er ved at blive udfaset;

6. anbefaler på det kraftigste, at der medtages en specifik politisk målsætning om industriel omstilling i EU's samhørighedspolitik efter 2027; understreger, at dette mål bør fremme europæisk strategisk autonomi og tackle de udfordrende bivirkninger af den grønne og den digitale omstilling, og at dette bør opnås i endnu højere grad i tæt samarbejde med de lokale og regionale myndigheder med henblik på at fremme beskæftigelse med kvalitetsjob, fremme omskoling og opkvalificering af arbejdstagere, navnlig socialt dårligt stillede og langtidsledige, og afbøde de negative konsekvenser for beskæftigelsen og den sociale velfærd gennem støtte til og diversificering af lokale, regionale og nationale økonomier;

7. mener, at EU's samhørighedspolitik efter 2027 bør følge en mere differentieret og målrettet tilgang, der supplerer anvendelsen af indkomstrelaterede kriterier til bestemmelse af støtteniveauet med yderligere kriterier, der også tager hensyn til regionernes karakteristika, de specifikke udfordringer, de står over for med hensyn til det fremtidige vækstpotentiale, såsom ungdomsarbejdsløsheden, langtidsledigheden, fattigdomsniveauet, jobafhængigheden af sektorer i omstilling og investeringer i forskning og udvikling samt affolkning, befolkningsaldring, hjerneflugt og den eksisterende kvalifikationskløft;

8. opfordrer til en forlængelse af Fonden for Retfærdig Omstilling (FRO) i programmeringsperioden efter 2027, som bør udstyres med yderligere finansielle midler med henblik på at støtte regioner, der er stærkt afhængige af sektorer, der gennemgår en gennemgribende omstilling, såsom bilindustrien, i betragtning af det anslåede nettotab af arbejdspladser, der forventes som følge af omstillingen til bilindustrien; er af den opfattelse, at denne udvidelse af FRO bør fokusere på en passende nomenklatur for statistiske regionale enheder (NUTS), tage hensyn til særlige regionale forhold, have et bredere anvendelsesområde end den nuværende FRO, udformes på en sådan måde, at der hurtigt kan reageres på nye udfordringer på tværs af forskellige sektorer og industrier, og integreres fuldt ud i forordningen om fælles bestemmelser baseret på principperne om partnerskab, flerniveaustyring og den stedbaserede tilgang; opfordrer endvidere Eurostat til at lave et overslag over nettobeskæftigelsestabet i bilindustrien som følge af den grønne og digitale omstilling;

9. forstår, at der bør tages hensyn til følgende indikatorer med henblik på at fastslå, om en region bør opfattes som værende stærkt afhængig af bilindustrien: bilindustriens bidrag til det regionale BNP; bilprodukters andel af den regionale eksport; bilindustriens bidrag til den regionale beskæftigelse samt bilindustriens bidrag til de samlede regionale FoU-investeringer;

10. opfordrer Kommissionen til at forenkle rapporteringen, f.eks. ved at udvide tilgangen med "finansiering, der ikke er knyttet til omkostninger", hvor det er relevant, og ved at finde en balance mellem fokus på resultater og virkninger og fokus på udgifter med henblik på at opnå en mere effektiv gennemførelse, samtidig med at der opretholdes en solid overvågning af anvendelsen af midlerne; mener, at den "forenklede omkostningsmodel" har vist sig at være en meget positiv foranstaltning, og opfordrer Kommissionen og forvaltningsmyndighederne til at udvide anvendelsen heraf til industrielle, grønne og digitale projekter;

11. understreger behovet for at sikre en retfærdig behandling af mikrovirksomheder og SMV'er og små midcapselskaber i forbindelse med fordelingen af ESI-fondene ved at forenkle de administrative skridt, der er nødvendige for at få adgang til disse midler, ved at gøre fremskridt i retning af fuld gennemførelse af "kun én gang"-princippet, hvilket betyder, at borgere og virksomheder kun skal give myndighederne visse standardoplysninger én gang; anerkender endvidere den grundlæggende rolle, som mikrovirksomheder og SMV'er spiller i den industrielle omstilling, og understreger betydningen af at sikre deres aktive deltagelse i projekter og af at garantere, at de sikrer tilstrækkelig finansiering gennem mekanismer såsom konsortier eller alternative instrumenter;

Opbygning af modstandsdygtige regioner: samhørighedspolitik for en grønnere og digitalt tilpasset fremtid

12. anerkender, at selv om digitaliseringen i øjeblikket giver økonomiske fordele for alle regioner, skaber den digitale omstilling alvorlige vanskeligheder for mindre udviklede regioner; understreger betydningen af at investere i digital infrastruktur og opbygge digitale færdigheder i den brede befolkning og arbejdsstyrken med henblik på at skifte fra arbejdskraftintensive til kapitalintensive teknologier og undgå hjerneflugt; understreger i denne forbindelse den centrale rolle, som lokale, regionale og nationale uddannelses- og forskningsinstitutioner spiller med hensyn til at lede digitale innovationsknudepunkter, og bemærker det spild af ekspertise, der opstår som følge af ukoordinerede regionale politikker;

13. understreger, at der er behov for betydelig støtte for at bistå regionerne på deres vej mod digitalisering og opfyldelse af de digitale mål i politikprogrammet for 2030 med titlen "Vejen mod det digitale årti"; mener i denne forbindelse, at offentlig-private

partnerskaber er en mulig løsning med henblik på at støtte udviklingen af kritiske færdigheder og forbedring af jobudsigterne og arbejdsmarkedernes tilpasningsevne samt deres ydeevne med hensyn til produktivitet og effektivitet, hvilket gør dem til nøglefaktorer for en vellykket digital omstilling; mener, at ingen, uanset deres arbejdssektor, kontrakttype, køn, alder eller geografiske placering, bør lades i stikken på vejen mod den grønne og digitale omstilling i EU;

14. bemærker, at fremstillingsindustrier, der er eksponerede for global konkurrence, og de regioner, der er specialiserede heri, kan opleve udfordringer under den grønne omstilling, navnlig hvis internationale konkurrenter nyder godt af lavere energipriser og anvender mindre vedvarende energi; understreger, at udgifterne til vedvarende energi også vil spille en væsentlig rolle i forbindelse med disse dynamikker;

15. minder om, at mindre udviklede regioner sandsynligvis vil stå over for en uforholdsmæssig stor byrde under den grønne omstilling, især med hensyn til transportsektorens skift til dekarboniserede løsninger; mener, at det er nødvendigt at oprette specifikke instrumenter til støtte for værdikæden i forbindelse med den økologiske omstilling for køretøjer og mere specifikt sektorerne for halvledere, batterier og komponenter, der er nødvendige for elektriske motorer, selvkørende biler, digitalisering og konnektivitet;

En retfærdig omstilling for bilregionerne

16. mener, at dekarboniseringen af vejtransport, som kræver en omstilling af hele værdikæden for bilindustrien med udfasning af forbrændingsmotoren senest i 2035, skal følge en velplanlagt strategi for "mobilitetsomstilling", og at denne strategi skal gennemføre de nødvendige ændringer i hele værdikæden, herunder i produktionsprocesserne, for at undgå flytning af produktionen til lande uden for EU; understreger endvidere, at denne strategi bør sikre en gnidningsløs og socialt acceptabel omstilling for de berørte arbejdstagere og virksomheder, navnlig dem i mindre udviklede regioner og regioner, der står over for demografiske eller territoriale udfordringer; er af den opfattelse, at dekarboniseret jernbane- og bustransport vil spille en rolle for nettonultransport i fremtiden og bør støttes af langsigtet offentlig planlægning gennem udbygning af jernbaneinfrastrukturen og den offentlige transportinfrastruktur;

17. mener, at denne mobilitetsomstillingsstrategi også bør omfatte en detaljeret plan for omskoling og opkvalificering af arbejdstagere eller, hvor det er nødvendigt, tilbyde alternative beskæftigelsesmuligheder for personer, der i øjeblikket er beskæftiget i bilindustrien; mener, at denne plan også bør indeholde foranstaltninger til at styrke tilstedeværelsen af kvinder i denne mandsdominerede sektor og fremme integrationen af personer med

handicap på arbejdspladsen; er endvidere af den opfattelse, at denne plan bør give incitamenter og støtte til at sikre, at nye industrianlæg som følge af omstillingen forbliver inden for de pågældende regioner, hvilket vil sikre deres produktive fordele og dermed fastholde de afsmittende virkninger i disse områder; anbefaler, at der etableres bæredygtige industriprojekter, der færdiggør alle forsyningskæderne i disse områder;

18. opfordrer Kommissionen til at fremsætte det nødvendige forslag for at sikre kontinuiteten i mekanismen for retfærdig omstilling, og at den tildeles tilstrækkelige og supplerende midler til at medtage støtte til regioner, der er direkte eller indirekte afhængige af bilindustrien og leverandørindustrien og relaterede tjenesteydelser, navnlig i den relevante fond for retfærdig omstilling, der er integreret i samhørighedspolitikken, således at synergier og afsmittende virkninger kan fremmes med forskellige europæiske fonde og programmer til håndtering af den regionale omstillingsproces;

19. minder om, at de lokale og regionale myndigheder ofte i vid udstrækning er ansvarlige for gennemførelsen af politikker vedrørende uddannelse, og at den territoriale dimension af disse politikker derfor er af afgørende betydning; minder med henblik herpå om betydningen af lige administrativ kapacitet og adgang til finansiering og information i alle EU's regioner;

20. mener, at planerne for retfærdig omstilling for regioner, der er afhængige af bilindustrien, konsekvent bør følge en stedbaseret tilgang og bør forvaltes af de kompetente myndigheder på grundlag af principperne om partnerskab og flerniveaustyring og tilskynde til interregionalt og grænseoverskridende samarbejde mellem overgangsregioner; understreger endvidere behovet for at prioritere investeringer i den fornødne omstilling af sektoren, så den får mulighed for tilpasse sig de nye præstationsnormer for CO_2-emissioner, og i uddannelses-, omskolings- og opkvalificeringsprogrammer og bæredygtige økonomiske diversificeringsstrategier i hele værdikæden for at sikre en gnidningsløs og inklusiv omstilling for arbejdstagere og lokale og regionale økonomier;

21. minder om, at enhver strategisk beslutning, der træffes af reservedelsfabrikanter med henblik på at skifte til elektrisk mobilitet, og anden teknisk udvikling såsom selvkørende biler, digitalisering og yderligere sikkerhedsfunktioner i biler uundgåeligt vil have en kaskadeeffekt og en indvirkning længere nede i den lokale og regionale værdikæde;

22. foreslår, at man overvejer muligheden for at gennemføre omstillingsplanerne ved hjælp af en resultatbaseret tilgang, der omfatter en gruppe projekter, der skal gennemføres af en

støttemodtager for at bidrage til planernes mål; mener, at forvaltningen for at forenkle og styrke det resultatbaserede fokus kan være baseret alene på milepæle, resultater og output, der er aftalt tidligere mellem Kommissionen og forvaltningsmyndighederne; er af den mening, at kontrollen og revisionen af en omstillingsplan desuden bør begrænses til, hvorvidt den når sine milepæle og opfylder sine mål;

23. anerkender betydningen af at yde støtte til alle virksomheder i de sektorer, der gennemgår omstillingen, med særlig vægt på mikrovirksomheder og SMV'er og små midcapselskaber, som kan have begrænsede ressourcer til at opnå den nødvendige omstilling; understreger betydningen af målrettet bistand til at hjælpe mikrovirksomheder og SMV'er og små midcapselskaber med at erhverve, opgradere og vedligeholde fysiske aktiver og infrastruktur og til at investere i forskning og udvikling; understreger behovet for målrettede finansieringsprogrammer, kapacitetsopbyggende initiativer, udveksling af viden og bedste praksis samt teknisk bistand, der er skræddersyet til mikrovirksomhedernes og SMV'ernes og de små midcapselskabers behov, for at sikre deres vellykkede integration i sektorens foranderlige landskab;

24. understreger behovet for at lukke FoU-investeringskløften i EU og nå målet om at investere 3 % af EU's BNP i FoU;

25. opfordrer medlemsstaterne til at etablere et passende og retfærdigt økosystem for udrulning af elektrisk mobilitet i overensstemmelse med forordningen om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer; minder om, at visse koncepter, der fungerer i forbindelse med byområder, er mindre gennemførlige eller utilstrækkelige i forbindelse med landdistrikter, og understreger betydningen af at stille offentlig infrastruktur for alternative brændstoffer til rådighed i landdistrikter, i ø- og fjerntliggende områder og i regioner med lav befolkningstæthed, som ikke er tilstrækkeligt dækket af private leverandører, med henblik på at opfylde den fastboende befolknings og de besøgendes behov; mener i denne forbindelse, at prisen for denne offentligt leverede tjeneste bør være konkurrencedygtig i forhold til gennemsnitsprisen for den tjeneste, der tilbydes af private udbydere; mener, at det med henblik herpå er nødvendigt at udvikle en politisk og lovgivningsmæssig ramme for elektrisk mobilitet på grundlag af en tilbundsgående analyse af situationen med henblik på at kortlægge de vigtigste udfordringer for denne politik og mulighederne for at gøre den til en succes;

26. anmoder Kommissionen om at udvide programmerne "exchangeEU" og "TARGET" (teknisk bistand til omstillingen til grøn energi) til de bilproducerende regioner under omstilling for at fremme udvekslingen af erfaringer og resultater mellem regioner med økonomiske sektorer i tilbagegang, såsom kul eller tørv, og regioner

med sektorer under omstilling såsom bilfabrikanter og -leverandører; er overbevist om, at denne udveksling af erfaringer sammen med gennemførelsen af de omstillingsplaner, der støttes af ESI-fondene, kan hjælpe regioner med bil- og leverandørindustri med at opnå en gnidningsløs omstilling til klimaneutral aktivitet;

°

° °

27. pålægger sin formand at sende denne beslutning til Rådet, Kommissionen og de nationale og regionale parlamenter i medlemsstaterne.