Europäisches Parlament
2019-2024

ANGENOMMENE TEXTE

P9_TA(2023)0461

Umgestaltung des künftigen Rahmens der EU-Strukturfonds zur Unterstützung der besonders von den Herausforderungen im Zusammenhang mit dem Übergang in der Automobilindustrie sowie dem ökologischen und dem digitalen Wandel betroffenen Regionen

Entschließung des Europäischen Parlaments vom 12. Dezember 2023 zur Umgestaltung des künftigen Rahmens der EU-Strukturfonds zur Unterstützung der besonders von den Herausforderungen im Zusammenhang mit dem Übergang in der Automobilindustrie sowie dem ökologischen und dem digitalen Wandel betroffenen Regionen (2023/2061(INI))

Das Europäische Parlament,

– gestützt auf Artikel 2 und 3 des Vertrags über die Europäische Union,

– gestützt auf Artikel 174 bis 178 und Artikel 349 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

– unter Hinweis auf die Verordnung (EU) 2021/1060 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Juni 2021 mit gemeinsamen Bestimmungen für den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, den Europäischen Sozialfonds Plus, den Kohäsionsfonds, den Fonds für einen gerechten Übergang und den Europäischen Meeres-, Fischerei- und Aquakulturfonds sowie mit Haushaltsvorschriften für diese Fonds und für den Asyl-, Migrations- und Integrationsfonds, den Fonds für die innere Sicherheit und das Instrument für finanzielle Hilfe im Bereich Grenzverwaltung und Visumpolitik[1] (Dachverordnung),

[1] ABl. L 231 vom 30.6.2021, S. 159.

– unter Hinweis auf die Verordnung (EU) 2021/1058 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Juni 2021 über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung und den Kohäsionsfonds[1],

– unter Hinweis auf die Verordnung (EU) 2021/1056 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Juni 2021 zur Einrichtung des Fonds für einen gerechten Übergang[2],

– unter Hinweis auf die Verordnung (EU) 2021/1057 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Juni 2021 zur Einrichtung des Europäischen Sozialfonds Plus (ESF+) und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1296/2013[3],

– unter Hinweis auf die Verordnung (EU) 2020/460 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. März 2020 zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 1303/2013, (EU) Nr. 1301/2013 und (EU) Nr. 508/2014 im Hinblick auf besondere Maßnahmen zur Mobilisierung von Investitionen in die Gesundheitssysteme der Mitgliedstaaten und in andere Sektoren von deren Volkswirtschaften zur Bewältigung des COVID-19-Ausbruchs (Investitionsinitiative zur Bewältigung der Coronavirus-Krise)[4],

– unter Hinweis auf das von der Kommission am 14. Juli 2021 angenommene Paket „Fit für 55“,

– unter Hinweis auf die Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Juni 2021 zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 401/2009 und (EU) 2018/1999 („Europäisches Klimagesetz“)[5],

– unter Hinweis auf die Verordnung (EU) 2023/851 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. April 2023 zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/631 im Hinblick auf eine Verschärfung der CO_2-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge im Einklang mit den ehrgeizigeren Klimazielen der Union[6],

– unter Hinweis auf die Verordnung (EU) 2023/435 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Februar 2023 zur Änderung der Verordnung (EU) 2021/241 in Bezug auf REPowerEU-Kapitel in den Aufbau- und Resilienzplänen und zur Änderung der Verordnungen

---

1 ABl. L 231 vom 30.6.2021, S. 60.
2 ABl. L 231 vom 30.6.2021, S. 1.
3 ABl. L 231 vom 30.6.2021, S. 21.
4 ABl. L 99 vom 31.3.2020, S. 5.
5 ABl. L 243 vom 9.7.2021, S. 1.
6 ABl. L 110 vom 25.4.2023, S. 5.

(EU) Nr. 1303/2013, (EU) 2021/1060 und (EU) 2021/1755 sowie der Richtlinie 2003/87/EG[1],

– unter Hinweis auf den Vorschlag der Kommission für eine Verordnung zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/1242 im Hinblick auf die Verschärfung der CO_2-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge und die Einbeziehung der Meldepflichten sowie zur Aufhebung der Verordnung (EU) 2018/956 (COM(2023)0088),

– unter Hinweis auf den Vorschlag der Kommission für eine Verordnung über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer Emissionen und der Dauerhaltbarkeit von Batterien (Euro 7) und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 (COM(2022)0586),

– unter Hinweis auf den Vorschlag der Kommission für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines Rahmens zur Gewährleistung einer sicheren und nachhaltigen Versorgung mit kritischen Rohstoffen und zur Änderung der Verordnungen (EU) 168/2013, (EU) 2018/858, 2018/1724 und (EU) 2019/1020 (COM(2023)0160),

– unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission vom 1. Februar 2023 mit dem Titel „Ein Industrieplan zum Grünen Deal für das klimaneutrale Zeitalter“ (COM(2023)0062),

– unter Hinweis auf den Bericht der Kommission vom 30. Januar 2023 mit dem Titel „Europäische Struktur- und Investitionsfonds Zusammenfassender Bericht 2022 zu den jährlichen Programm-Durchführungsberichten für den Durchführungszeitraum 2014-2020“ (COM(2023)0039),

– unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission vom 4. Februar 2022 zum achten Kohäsionsbericht: Kohäsion in Europa bis 2050 (COM(2022)0034),

– unter Hinweis auf das Eurostat Jahrbuch der Regionen – Ausgabe 2022,

– unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission mit dem Titel „Halbzeitrevision des Mehrjährigen Finanzrahmens 2021-2027“ (COM(2023)0336),

– unter Hinweis auf den Index für die digitale Wirtschaft und Gesellschaft (DESI-Index) der Kommission von 2022,

---

[1] ABl. L 63 vom 28.2.2023, S. 1.

– unter Hinweis auf die Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen zu den territorialen Plänen für einen gerechten Übergang (SWD(2021)0275),

– unter Hinweis auf den Bericht der OECD vom Februar 2023 mit dem Titel „Regional Industrial Transitions to Climate Neutrality“ (Regionaler industrieller Wandel hin zur Klimaneutralität)[1],

– unter Hinweis auf die Stellungnahme des Ausschusses der Regionen vom 13. Juli 2022 mit dem Titel „Auf dem Weg zu einem emissionsfreien Straßenverkehr: Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und Verschärfung von CO_2-Emissionsnormen“[2],

– unter Hinweis auf die Stellungnahme des Ausschusses der Regionen vom 12. Oktober 2022 mit dem Titel „Gerechter und nachhaltiger Wandel im Kontext kohle- und energieintensiver Regionen“[3],

– unter Hinweis auf die Stellungnahme des Ausschusses der Regionen vom 12. Oktober 2022 mit dem Titel „Digitaler Zusammenhalt“[4],

– unter Hinweis auf die Stellungnahme des Ausschusses der Regionen vom 10. Oktober 2023 mit dem Titel „Ein gerechter und nachhaltiger Wandel in den Automobilregionen“[5],

– unter Hinweis auf den EU-Jahresbericht zur Lage der Regionen und Städte, der am 11. Oktober 2022 vom Europäischen Ausschuss der Regionen veröffentlicht wurde,

– unter Hinweis auf seine Entschließung vom 15. September 2022 zum achten Kohäsionsbericht über den wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalt in der EU[6],

– unter Hinweis auf die von der Generaldirektion Interne Politikbereiche am 31. Januar 2023 veröffentlichte Studie mit dem Titel „Cohesion Policy in EU Coal Regions“ (Kohäsionspolitik in Kohleregionen),

– unter Hinweis auf die am 30. September 2021 von der Generaldirektion Interne Politikbereiche des Europäischen Parlaments veröffentlichte Studie mit dem Titel „The Future of the EU Automotive Sector“ (Die Zukunft der Automobilindustrie in der EU),

---

1 https://doi.org/10.1787/35247cc7-en.
2 ABl. C 270 vom 13.7.2022, S. 38.
3 ABl. C 498 vom 30.12.2022, S. 36.
4 ABl. C 498 vom 30.12.2022, S. 39.
5 AdR 1449/2023.
6 ABl. C 125 vom 5.4.2023, S. 100.

– unter Hinweis auf die am 15. April 2020 von der Generaldirektion Interne Politikbereiche des Europäischen Parlaments veröffentlichte Studie mit dem Titel „A Just Transition Fund – How the EU budget can best assist in the necessary transition from fossil fuels to sustainable energy“ (Ein Fonds für einen gerechten Übergang – Wie der EU-Haushaltsplan am besten zum notwendigen Übergang von fossilen Brennstoffen zu nachhaltiger Energie beitragen kann),

– gestützt auf Artikel 54 seiner Geschäftsordnung,

– unter Hinweis auf den Bericht des Ausschusses für regionale Entwicklung (A9-0326/2023),

A. in der Erwägung, dass der ökologische und der digitale Wandel, einschließlich der Diversifizierung der Energie- und Rohstoffversorgung sowie technologischer Entwicklungen, neue Herausforderungen, aber auch neue Chancen für den wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalt der Europäischen Union mit sich bringen;

B. in der Erwägung, dass die klimabezogenen Maßnahmen der EU zur wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung der Union beitragen können und von umfassenden territorialen Folgenabschätzungen flankiert werden sollten, um die möglichen Auswirkungen dieser Maßnahmen auf die im Übergang befindlichen Gebiete zu ermitteln, wobei das Ziel darin besteht, Resilienz, soziale Aufwärtskonvergenz, soziale Gerechtigkeit, Nachhaltigkeit und Zusammenhalt zu fördern, gegen negative Verteilungseffekte vorzugehen und Ungleichheiten durch gezielte Unterstützung von Menschen und Industrien sowie maßgeschneiderte Strategien zu verringern;

C. in der Erwägung, dass der Fonds für einen gerechten Übergang speziell dafür konzipiert wurde, dafür zu sorgen, dass die EU auf ihrem Weg zur Klimaneutralität niemanden zurücklässt; in der Erwägung, dass dies auch die gezielte Unterstützung der von diesem Übergang am stärksten betroffenen Gebiete einschließt, um einer Verschärfung der regionalen Ungleichheiten in der Union vorzubeugen;

D. in der Erwägung, dass die Kohäsionspolitik im Zeitraum 2014-2020 bereits den Weg für den Übergang der Kohleregionen geebnet hat, indem sie eine Vielzahl spezifischer und für den Übergang relevanter Ziele in ihre Programme aufgenommen und schließlich auch beträchtliche Mittel in verwandte Bereiche investiert hat; in der Erwägung, dass auch andere im Übergang befindlichen Gebiete das gleiche Maß an Unterstützung benötigen, um die negativen wirtschaftlichen Auswirkungen des tiefgreifenden Übergangs, den sie durchlaufen, zu verringern;

E. in der Erwägung, dass es beträchtliche Unterschiede zwischen den sozioökonomischen und demografischen Merkmalen der

verschiedenen Regionen in der EU gibt, und in der Erwägung, dass diese Regionen vor jeweils unterschiedlichen Herausforderungen stehen, was folglich bedeutet, dass es keine Einheitslösung für alle territorialen und sozioökonomischen Bedürfnisse geben kann; in der Erwägung, dass die europäischen Struktur- und Investitionsfonds (ESI-Fonds) das Potential haben, zu einem besseren Instrument der EU zu werden, wenn es gilt, etwaige negative Auswirkungen des doppelten grünen und digitalen Wandels abzufedern, auch in den Regionen, die vor grundlegenden Veränderungen in der Automobilindustrie oder in verwandten Industrie- und Dienstleistungsbranchen stehen;

F. in der Erwägung, dass ungeachtet des Umstands, dass die kombinierte Verwendung von EU-Haushaltsmitteln aus dem mehrjährigen Finanzrahmen (MFR) und aus der Aufbau- und Resilienzfazilität die Durchführung ehrgeiziger Reformen und erheblicher Investitionen ermöglicht, dies in Bezug auf die politische Fragmentierung, die Verwaltungskapazität und die Komplexität der Planung und Ausführung der für den Zeitraum 2021-2027 vorgesehenen Mittel auch zu großen Schwierigkeiten für die Regionen und lokalen Gebietskörperschaften geführt hat; in der Erwägung, dass es notwendig ist, die Ausschöpfungsquote in Bezug auf die Kohäsionspolitik sowie die Durchführung der Projekte vor Ort voranzutreiben;

G. in der Erwägung, dass der größte Anteil an den verkehrsbedingten Gesamtemissionen auf den Straßenverkehr zurückzuführen ist; in der Erwägung, dass der grüne und der digitale Wandel diese Branche mit zunehmendem Fortschritt vor Herausforderungen stellen werden; in der Erwägung, dass die Auswirkungen der Unionspolitik auf die Schlüsselsektoren überwacht werden müssen und Instrumente vorhanden sein müssen, mit denen rechtzeitig auf neue Herausforderungen, die sich durch den grünen und den digitalen Wandel ergeben, reagiert werden kann, wenn es darum geht, die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft in der EU aufrechtzuerhalten und die Produktion und die Arbeitsplätze in Europa zu erhalten,

H. in der Erwägung, dass die Automobilindustrie derzeit aufgrund von Veränderungen im Verkehrssystem, die durch das Aufkommen alternativer und umweltfreundlicher Verkehrsträger und die Einführung emissionsfreier und emissionsarmer Technologien, der Digitalisierung und der Automatisierung verursacht werden, einen tiefgreifenden Wandel durchläuft;

I. in der Erwägung, dass die Automobilindustrie folglich Teil einer umfassenderen „Mobilitätswende“ werden sollte, in deren Rahmen Geschäftsmodelle und Wertschöpfungsketten in der Branche umgestaltet werden und die erhebliche Veränderungen im Bereich der Beschäftigung und in der Gesellschaft mit je nach Mitgliedstaat

und Region unterschiedlichen Mustern mit sich bringt; in der Erwägung, dass in allen Bereichen der Wertschöpfungskette, einschließlich der Produktion, erhebliche Investitionen vonnöten sind, um die Branche an die neuen CO_2-Emissionsnormen und die schrittweise Abschaffung von CO_2-emittierenden Fahrzeugen in der EU anzupassen;

J. in der Erwägung, dass die EU zu den weltweit größten Herstellern von Kraftfahrzeugen gehört und die Automobilindustrie eine der wichtigsten europäischen Industrien ist und einen Umsatz von mehr als 7 % des Bruttoinlandsprodukts (BIP) der EU erwirtschaftet, was in bestimmten Regionen bis zu 25 % des regionalen BIP ausmacht, wodurch der Sektor der größte private Investor in Forschung und Entwicklung (FuE) in der EU ist;

K. in der Erwägung, dass die europäische Automobilindustrie nach wie vor ein Motor für die Beschäftigung in der Industrie ist, da sie mehr als 6 % der Gesamtbeschäftigung in Europa ausmacht und 13,8 Millionen Europäerinnen und Europäern direkt und indirekt einen Arbeitsplatz bietet und 8,5 % der Arbeitsplätze im verarbeitenden Gewerbe in Europa ausmacht;

L. in der Erwägung, dass schätzungsweise 3000 Unternehmen in der Automobilbranche tätig sind, 2500 davon kleine und mittlere Unternehmen (KMU), bei denen es sich um unabhängige Zulieferer der Automobilhersteller handelt und die im Rahmen des ökologischen und des digitalen Wandels zusätzliche Hürden überwinden müssen; in der Erwägung, dass die Regionen und die Automobilindustrie zur Bewältigung dieser Herausforderungen massiv in Technologie, Forschung und Entwicklung sowie in die Umstrukturierung von Lieferketten, die Ausbildung der Beschäftigten und die Anpassung an neue Geschäftsmodelle investieren müssen;

M. in der Erwägung, dass jedoch das künftige Wertschöpfungspotenzial der EU in den Automobilbranchen aufgrund der starken Abhängigkeit der EU von ausländischen Importen wichtiger Zulieferbranchen und Rohstoffe für die Autos der Zukunft sowie des Fehlens einer starken IKT-Branche und großer digitaler Akteure in Europa, die durch den Zugang zu Daten, digitalen Ökosystemen und Konnektivitätstechnologien Werte schaffen, eingeschränkt ist;

N. in der Erwägung, dass die Finanzierung im Rahmen der Kohäsionspolitik Möglichkeiten bietet, in ein grüneres Europa zu investieren und Regionen und Sektoren im Wandel zu unterstützen; in der Erwägung, dass der derzeitige Rechtsrahmen keine spezifischen Unterstützungsmaßnahmen oder Finanzmittel für europäische Regionen vorsieht, deren BIP weitgehend von der Automobilindustrie erwirtschaftet wird, was zur Folge hat, dass die Mitgliedstaaten für diese Branche unterschiedliche

Beihilfestrategien anwenden, was den territorialen Zusammenhalt der EU beeinträchtigt;

O. in der Erwägung, dass Personenkraftwagen und Lieferwagen allein 15 % der gesamten Treibhausgasemissionen in Europa ausmachen und dass der Verkehr der einzige Sektor ist, in dem die Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 1990 nicht zurückgegangen sind;

P. in der Erwägung, dass die rasche Durchführung der Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe einen tragfähigen Übergang zu dekarbonisierten Verkehrssystemen sicherstellen sollte; in der Erwägung, dass die Mitgliedstaaten und Regionen in äußerst unterschiedlichem Maß bereit für den Übergang zu einem dekarbonisierten Verkehrssektor sind; in der Erwägung, dass der Anteil der Personenkraftwagen, die älter als 20 Jahre sind, von über 40 % in Polen bis zu unter 5 % in Luxemburg reicht, und der Anteil von Elektrofahrzeugen bei den Neuzulassungen von 46 % in Schweden bis zu 1 % in der Tschechischen Republik und in der Slowakei reicht; in der Erwägung, dass ähnliche Unterschiede in Bezug auf die Zahl der Ladestationen für Elektrofahrzeuge bestehen, wobei die Niederlande über fast 1600-mal mehr Ladepunkte verfügen als Zypern;

Q. in der Erwägung, dass territoriale Aspekte in der Politik der Union nicht außer Acht gelassen werden dürfen, damit sich das Phänomen der „Geografie der Unzufriedenheit“ nicht verschärft und damit die Industrie, die lokalen Behörden und die betroffenen Menschen die wichtigsten gemeinsamen Ziele zur Dekarbonisierung der Wirtschaft akzeptieren; in der Erwägung, dass es von grundlegender Bedeutung ist, die Politik an die jeweilige Situation in den postindustriellen Regionen anzupassen, damit sie in territorialer Hinsicht wieder an Attraktivität gewinnen, insbesondere da stark betroffene Regionen tendenziell unter Entvölkerung, Abwanderung von Fachkräften und wirtschaftlicher Stagnation leiden; in der Erwägung, dass wirksame Strategien zur Steigerung der Atttraktivität postindustrieller Regionen unter anderem darin bestehen, die Lebensqualität zu verbessern, in Bildung, Gesundheitswesen, Infrastruktur und lokales Unternehmertum zu investieren sowie den Zugang zu erschwinglichem Wohnraum zu erleichtern und Anreize für junge Fachkräfte und Familien zu schaffen, damit sie in diesen Gebieten bleiben oder dorthin ziehen;

R. in der Erwägung, dass die Automobilindustrie trotz der derzeitigen Abhängigkeit der EU von ausländischen Rohstoffeinfuhren das Ökosystem ist, das am stärksten in die Wertschöpfungsketten innerhalb der EU integriert ist, wobei über 45 % ihrer Produktion von grenzübergreifenden Wertschöpfungsketten abhängen; in der Erwägung, dass diese EU-interne Wertschöpfungskette Fahrzeughersteller, Automobilzulieferer, Hersteller von

Motorbatterien, elektrischen Ausrüstungen und Reifen, Rohstofflieferanten und Dienstleister im Zusammenhang mit der Fahrzeugnutzung umfasst; in der Erwägung, dass diese Wertschöpfungsketten naturgemäß eine Grundlage für die Abhängigkeit und die Zusammenarbeit zwischen den Regionen bilden;

S. in der Erwägung, dass das Ziel der EU, 3 % des BIP der EU in FuE zu investieren, noch nicht erreicht wurde;

Neugestaltung des künftigen Rahmens der Europäischen Struktur- und Investitionsfonds

1. bekräftigt, dass die Kohäsionspolitik weder dazu dienen sollte, die Inflexibilität des Haushaltsplans auszugleichen, noch krisenbedingten Kürzungen unterliegen sollte und dass sie als langfristige Investitionsstrategie die Regionen in die Lage versetzen sollte, den industriellen, technologischen, ökologischen, energiebezogenen, digitalen, gesellschaftlichen und demografischen Wandel zu bewältigen und gemeinsam zu gestalten; betont, dass die Kohäsionspolitik all diese Aufgaben nur erfüllen kann, wenn sie in ein robustes Finanzierungsprogramm eingebettet ist, und vertritt daher die Auffassung, dass im MFR für den Zeitraum nach 2027 eine starke Kohäsionspolitik mit aufgestockter Finanzierung vorgesehen werden sollte;

2. weist erneut darauf hin, dass die Regionen in äußerster Randlage beim Übergang zu einer umweltfreundlicheren, stärker digitalisierten und weniger von einem auf Verbrennungsmotoren beruhenden Verkehrssektor abhängigen Union vor besonderen Herausforderungen stehen, da sie weit vom kontinentalen Netz entfernt sind;

3. erkennt an, dass der ökologische und der digitale Wandel erhebliche Herausforderungen für das in den Verträgen verankerte Ziel des wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalts darstellen; ist sich bewusst, dass eine Vergrößerung der regionalen Unterschiede, eine Vertiefung der sozialen Ungleichheiten und eine zunehmende „Geografie der Unzufriedenheit“ droht, da sowohl die durch den zweifachen Wandel bedingten notwendigen Anpassungen als auch die potenziellen Vorteile, die sich aus diesem Übergang ergeben, von einer europäischen Region zur anderen äußerst unterschiedlich gestaltet sein können und die regionalen Unterschiede in den kommenden Jahren verschärfen werden; ist der Ansicht, dass mit der Kohäsionspolitik die wirtschaftlichen Kräfte überwunden werden müssen, die eine zunehmende Agglomeration hochwertiger Wirtschaftstätigkeiten in städtischen und industriellen Zentren begünstigen, wenn die Union ihr in den Verträgen verankertes Ziel des wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalts aufrechterhalten will;

4. betont, dass die Pläne zur Verringerung der Treibhausgasemissionen um mindestens 55 % bis 2030 und zur Verwirklichung der vollständigen Klimaneutralität bis 2050 erhebliche Auswirkungen auf den wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalt der EU haben werden;

5. betont, dass es wichtig ist, den Gebieten mit geografischen Besonderheiten wie dem ländlichen Raum, Inseln, den Gebieten in äußerster Randlage, den Bergregionen und den weniger dicht besiedelten Regionen zusätzliche Aufmerksamkeit zu widmen, insbesondere denjenigen, die isoliert sind und in hohem Maße von fossilen Brennstoffen oder bestimmten Industriezweigen abhängen, die schrittweise abgeschafft werden;

6. empfiehlt nachdrücklich, ein spezifisches politisches Ziel betreffend den industriellen Wandel in die Kohäsionspolitik der EU nach 2027 aufzunehmen; betont, dass dieses Ziel die strategische Autonomie Europas fördern und die schwierigen Nebenwirkungen des grünen und des digitalen Wandels angehen sollte und dass dies in enger Zusammenarbeit mit den lokalen und regionalen Gebietskörperschaften noch schneller erreicht werden sollte, um die Beschäftigung mit hochwertigen Arbeitsplätzen zu fördern, die Umschulung und Weiterqualifizierung von Arbeitskräften, insbesondere von sozial benachteiligten und langzeitarbeitslosen Arbeitskräften, zu fördern und die negativen Auswirkungen auf die Beschäftigung und das soziale Wohlergehen durch Unterstützung und Diversifizierung der lokalen, regionalen und nationalen Wirtschaft abzumildern;

7. ist der Auffassung, dass die Kohäsionspolitik der EU nach 2027 einen differenzierteren und gezielteren Ansatz verfolgen sollte, bei dem die Verwendung einkommensbezogener Kriterien zur Bestimmung der Höhe der Unterstützung durch zusätzliche Kriterien ergänzt wird, die auch die Merkmale der Regionen, die spezifischen Herausforderungen, denen sie sich in Bezug auf ihr künftiges Wachstumspotenzial gegenübersehen, wie die Jugendarbeitslosenquote, die Langzeitarbeitslosenquote, das Armutsniveau, die Abhängigkeit der Arbeitsplätze von im Übergang befindlichen Sektoren und die Investitionen in Forschung und Entwicklung sowie die Entvölkerung, die Bevölkerungsalterung, die Abwanderung von Fachkräften und das bestehende Qualifikationsdefizit berücksichtigen;

8. fordert die Verlängerung des Fonds für einen gerechten Übergang im Programmplanungszeitraum nach 2027, der mit zusätzlichen Finanzmitteln ausgestattet werden sollte, um – angesichts des geschätzten Nettobeschäftigungsverlusts, der sich aus dem Übergang der Automobilindustrie ergeben dürfte – Regionen zu unterstützen, die in hohem Maße von Branchen abhängig sind, die sich in einem tiefgreifenden Wandel befinden, wie etwa der

Automobilindustrie; ist der Ansicht, dass sich diese Ausweitung des Fonds für einen gerechten Übergang auf die angemessene Klassifikation der Gebietseinheiten für die Statistik (NUTS) konzentrieren, regionalen Besonderheiten Rechnung tragen und einen breiteren Anwendungsbereich als der derzeitige Fonds für einen gerechten Übergang haben sollte, so gestaltet sein sollte, dass rasch auf neu auftretende Herausforderungen in verschiedenen Sektoren und Branchen reagiert werden kann, und vollständig in die Dachverordnung integriert werden sollte, und zwar auf der Grundlage der Grundsätze der Partnerschaft, der Multi-Level-Governance und des ortsbezogenen Ansatzes; fordert darüber hinaus Eurostat auf, den Nettoverlust an Arbeitsplätzen in der Automobilbranche zu schätzen, der sich aus dem ökologischen und dem digitalen Wandel ergibt;

9. stellt fest, dass bei der Feststellung, ob eine Region als in hohem Maße von der Automobilindustrie abhängig zu betrachten ist, die folgenden Indikatoren berücksichtigt werden sollten: der Beitrag der Automobilindustrie zum BIP der Region, der Anteil der Automobilindustrie an den Ausfuhren der Region, der Beitrag der Automobilindustrie zur Beschäftigung in der Region und der Beitrag der Automobilindustrie zu den Gesamtinvestionen in F&U in der Region;

10. fordert die Kommission auf, die Berichterstattung zu vereinfachen, beispielsweise indem sie gegebenenfalls den Ansatz der „nicht mit den Kosten verknüpften Finanzierung“ ausweitet und ein Gleichgewicht zwischen der Konzentration auf Ergebnisse und Auswirkungen und der Konzentration auf Ausgaben findet, um eine effizientere Umsetzung zu erreichen und gleichzeitig eine solide Überwachung der Verwendung der Mittel aufrechtzuerhalten; ist der Ansicht, dass sich die „vereinfachte Kostenoption“ als äußerst positive Maßnahme erwiesen hat, und fordert die Kommission und die Verwaltungsbehörden auf, ihre Anwendung auf industrielle, ökologische und digitale Projekte auszuweiten;

11. betont, dass sichergestellt werden muss, dass Kleinst-, kleine und mittlere Unternehmen sowie kleine Unternehmen mit mittlerer Kapitalisierung bei der Verteilung der ESI-Fonds fair behandelt werden, indem die administrativen Schritte, die für den Zugang zu diesen Mitteln erforderlich sind, vereinfacht werden und Fortschritte im Hinblick auf die vollständige Umsetzung des „Grundsatzes der einmaligen Vorlage“ erzielt werden, was bedeutet, dass Bürgerinnen und Bürger und Unternehmen den Behörden bestimmte Standardinformationen nur ein einziges Mal vorlegen müssen; erkennt darüber hinaus die grundlegende Rolle an, die Kleinst-, kleine und mittlere Unternehmen sowie kleine Unternehmen mit mittlerer Kapitalisierung beim industriellen Wandel spielen, und betont, wie wichtig es ist, ihre aktive Beteiligung an den Projekten zu gewährleisten und sicherzustellen, dass sie durch Mechanismen wie

Konsortien oder alternative Instrumente eine angemessene Finanzierung erhalten;

Aufbau widerstandsfähiger Regionen: Kohäsionspolitik für eine grünere und digital gerüstete Zukunft

12. räumt ein, dass der digitale Wandel – auch wenn die Digitalisierung derzeit nach wie vor wirtschaftliche Vorteile für alle Regionen mit sich bringt – für weniger entwickelte Regionen ernsthafte Schwierigkeiten mit sich bringt; betont, wie wichtig es ist, in die digitale Infrastruktur zu investieren und digitale Kompetenzen in der Bevölkerung und unter den Arbeitskräften aufzubauen, um von arbeitsintensiven auf kapitalintensive Technologien umzusteigen und der Abwanderung hochqualifizierter Arbeitskräfte vorzubeugen; hebt in diesem Zusammenhang die Schlüsselrolle hervor, die lokale, regionale und nationale Bildungs- und Forschungseinrichtungen bei der Leitung digitaler Innovationszentren spielen, und weist auf die Verschwendung von Fachwissen aufgrund unkoordinierter politischer Maßnahmen auf regionaler Ebene hin;

13. betont, dass erhebliche Unterstützung notwendig ist, um Regionen auf ihrem Weg zur Digitalisierung und Umsetzung der im Rahmen des Politikprogramms 2030 für die digitale Dekade festgelegten Ziele zu helfen; ist in diesem Zusammenhang der Ansicht, dass öffentlich-private Partnerschaften eine Möglichkeit sind, um die Entwicklung von entscheidenden Fähigkeiten und die Verbesserung der Berufsaussichten sowie die Anpassungsfähigkeit der Arbeitsmärkte, ihre Produktivität und Effizienz zu fördern, wodurch sie wichtige Faktoren für einen erfolgreichen Wandel werden; ist der Ansicht, dass niemand aufgrund der Art seines Arbeitsvertrags, seines Geschlechts, seines Alters oder seines geografischen Standorts auf dem Weg zum ökologischen und digitalen Wandel der EU zurückgelassen weden darf;

14. stellt fest, dass verarbeitende Gewerbe, die dem weltweiten Wettbewerb ausgesetzt sind, und die Regionen, die sich darin spezialisieren, im Zuge des ökologischen Wandels vor Herausforderungen gestellt sein könnten, insbesondere, wenn internationale Mitbewerber von niedrigeren Energiepreisen profitieren und weniger Energie aus erneuerbaren Quellen nutzen; betont, dass auch die Kosten von Energie aus erneuerbaren Quellen bei dieser Dynamik eine entscheidende Rolle spielen werden;

15. weist darauf hin, dass weniger entwickelte Regionen im Zuge des ökologischen Wandels wahrscheinlich unverhältnismäßigen Auswirkungen ausgesetzt sein werden, insbesondere im Hinblick auf den Übergang des Verkehrswesens zu dekarbonisierten Lösungen; ist der Ansicht, dass spezifische Instrumente zur Unterstützung der Wertschöpfungskette im Zusammenhang mit dem ökologischen Wandel für Fahrzeuge und insbesondere für die Sektoren Halbleiter,

Batterien und Komponenten geschaffen werden müssen, die für Elektromotoren, autonomes Fahren, Digitalisierung und Konnektivität erforderlich sind;

Ein gerechter Übergang für die Automobilregionen

16. ist der Ansicht, dass die Dekarbonisierung des Straßenverkehrs, die eine Umgestaltung der gesamten Wertschöpfungskette der Automobilindustrie mit der schrittweisen Abschaffung des Verbrennungsmotors bis 2035 erfordert, einer gut geplanten Strategie für die Mobilitätswende folgen muss, und dass im Zuge dieser Strategie die notwendigen Veränderungen in der gesamten Wertschöpfungskette, einschließlich der Produktionsprozesse, umgesetzt werden müssen, um eine Verlagerung der Produktion in Länder außerhalb der EU zu vermeiden; betont darüber hinaus, dass mit dieser Strategie für einen reibungslosen und sozialverträglichen Übergang für die betroffenen Arbeitskräfte und Unternehmen gesorgt werden sollte, insbesondere in weniger entwickelten Regionen und Regionen, die mit demografischen oder territorialen Herausforderungen konfrontiert sind; ist der Ansicht, dass der dekarbonisierte Schienen- und Busverkehr in Zukunft eine Rolle beim klimaneutralen Verkehr spielen wird und von einer langfristigen öffentlichen Planung durch den Ausbau der Schienen- und öffentlichen Verkehrsinfrastruktur unterstützt werden sollte;

17. ist der Ansicht, dass diese Strategie für eine Mobilitätswende auch einen detaillierten Plan für die Umschulung und Weiterbildung von Arbeitskräften umfassen oder, wenn nötig, alternative Beschäftigungsmöglichkeiten für die derzeit in der Automobilindustrie beschäftigten Menschen bieten sollte, ist der Ansicht, dass dieser Plan außerdem Maßnahmen zur Stärkung der Präsenz von Frauen in einer männlich dominierten Branche umfassen und die Integration von Menschen mit Behinderungen am Arbeitsplatz fördern sollte; ist darüber hinaus der Ansicht, dass dieser Plan Anreize und Unterstützung vorsehen sollte, um sicherzustellen, dass aufgrund des Übergangs neu entstehende Industrieanlagen in den betreffenden Regionen bleiben, um ihren produktiven Nutzen zu gewährleisten, wodurch die Übertragungseffekte in dieser Region verbleiben; empfiehlt die Einrichtung nachhaltiger Industrieprojekte, mit denen die gesamten Lieferketten in diesen Gebieten vervollständigt werden;

18. fordert die Kommission auf, den erforderlichen Vorschlag vorzulegen, um beim Mechanismus für einen gerechten Übergang für Kontinuität zu sorgen und sicherzustellen, dass er mit ausreichenden zusätzlichen Mitteln ausgestattet wird, damit auch die Regionen, die direkt oder indirekt von der Automobil- und der Zulieferindustrie sowie damit verbundenen Dienstleistungen abhängig sind, unterstützt werden können, insbesondere aus dem entsprechenden Fonds für einen gerechten Übergang, der in die

Kohäsionspolitik einbezogen wird, damit Synergien und Ausstrahlungseffekte mit verschiedenen europäischen Fonds und Programmen zur Bewältigung des Wandels auf regionaler Ebene gefördert werden können;

19. weist erneut darauf hin, dass die lokalen und regionalen Behörden häufig weitgehend für die Umsetzung von Maßnahmen im Bereich Ausbildung zuständig sind und dass der territoriale Aspekt dieser Maßnahmen daher von wesentlicher Bedeutung ist; weist in diesem Zusammenhang erneut darauf hin, dass es wichtig ist, dass in allen Regionen in der EU gleichwertige Verwaltungskapazitäten verfügbar sind und gleichwertiger Zugang zu Finanzmitteln und Informationen herrscht;

20. ist der Ansicht, dass die Pläne für einen gerechten Übergang für von der Automobilindustrie abhängige Regionen einem ortsbezogenen Ansatz folgen und von den zuständigen Behörden auf der Grundlage der Grundsätze der Partnerschaft und der Multi-Level-Governance verwaltet werden sollten sowie Anreize für regionen- und grenzübergreifende Zusammenarbeit von sich im Übergang befindlichen Regionen setzen sollten; betont ferner, dass Investitionen in die notwendige Umgestaltung der Branche, die eine Anpassung an die neuen CO_2-Emissionsnormen ermöglichen würde, in Schulungs-, Umschulungs- und Ausbildungsprogramme und in nachhaltige Strategien zur wirtschaftlichen Diversifizierung in der gesamten Wertschöpfungskette Vorrang eingeräumt werden muss, um einen reibungslosen und inklusiven Übergang für Arbeitskräfte und die lokale und regionale Wirtschaft sicherzustellen;

21. weist darauf hin, dass jede strategische Entscheidung, die Erstausrüster für einen Übergang zu elektrischer Mobilität fällen, oder andere technische Entwicklungen wie autonomes Fahren, Digitalisierung und zusätzliche Sicherheitsfunktionen in Pkw, zwangsläufig eine Folgewirkung und Auswirkungen auf die nachgeordneten Ebenen in der lokalen und regionalen Wertschöpfungskette haben werden;

22. schlägt vor, die Möglichkeit in Betracht zu ziehen, die Übergangspläne auf der Grundlage eines ergebnisorientierten Ansatzes durchzuführen, was eine Reihe von Projekten umfasst, die von einem Begünstigten durchgeführt werden, um zu den Zielen der Pläne beizutragen; ist der Auffassung, dass das Management zum Zwecke der Vereinfachung und der Stärkung des ergebnisorientierten Ansatzes ausschließlich auf Etappenzielen, Leistungen und Ergebnissen beruhen könnte, die zwischen der Kommission und den Verwaltungsbehörden vereinbart wurden; vertritt die Ansicht, dass sich die Kontrolle und Prüfung eines Übergangsplans darauf beschränken sollte, ob die Etappenziele und Zielwerte erreicht werden;

23. erkennt an, wie wichtig es ist, alle Unternehmen in den Branchen, die sich im Wandel befinden, zu unterstützen, wobei ein besonderer Schwerpunkt auf Kleinst-, kleinen und mittleren Unternehmen sowie kleinen Unternehmen mit mittlerer Kapitalisierung liegt, die möglicherweise nur über begrenzte Ressourcen verfügen, um den notwendigen Wandel zu vollziehen; betont, wie wichtig gezielte Unterstützung ist, um Kleinst-, kleine und mittlere Unternehmen sowie kleine Unternehmen mit mittlerer Kapitalisierung dabei zu unterstützen, materielle Vermögenswerte und Infrastrukturen zu erwerben, zu modernisieren und zu unterhalten und in Forschung und Entwicklung zu investieren; betont, dass gezielte Finanzierungsprogramme, Initiativen zum Kapazitätsaufbau, Austausch von Wissen und bewährten Verfahren sowie technische Unterstützung erforderlich sind, die speziell auf die Bedürfnisse von Kleinst-, kleinen und mittleren Unternehmen sowie kleinen Unternehmen mit mittlerer Kapitalisierung zugeschnitten sind, um sicherzustellen, dass sie sich erfolgreich in die sich wandelnde Landschaft in der jeweiligen Branche integrieren und daran teilhaben können;

24. hebt hervor, dass es notwendig ist, die Investitionslücke im Bereich Forschung und Entwicklung in der EU zu schließen und das Ziel, 3 % des BIP der EU in Forschung und Entwicklung zu investieren, zu erreichen;

25. fordert die Mitgliedstaaten auf, ein angemessenes und gerechtes Ökosystem einzurichten, das einen Ausbau der Elektromobilität gemäß der Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe ermöglicht; weist darauf hin, dass bestimmte Konzepte, die für städtische Gebiete funktionieren, für ländliche Gebiete weniger praktikabel oder nicht ausreichend sind, und weist darauf hin, dass es wichtig ist, eine öffentliche Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in ländlichen Regionen, Inselregionen und abgelegenen Gebieten sowie Regionen mit geringer Bevölkerungsdichte bereitzustellen, die von privaten Anbietern nicht angemessen abgedeckt werden, um den Bedürfnissen von Bevölkerung und Besuchern vor Ort gerecht zu werden; ist in diesem Zusammenhang der Auffassung, dass der Preis dieser öffentlich bereitgestellten Dienstleistung mit dem Durchschnittspreis der Dienstleistung mithalten können sollte, die von privaten Anbietern angeboten wird; ist der Ansicht, dass es zu diesem Zweck notwendig ist, einen strategischen und rechtlichen Rahmen für Elektromobilität zu entwickeln, der auf einer eingehenden Analyse der Situation basiert, mit der die wichtigsten Herausforderungen für diese Politik und die Möglichkeiten für ihren Erfolg ermittelt werden sollen;

26. fordert die Kommission auf, die Programme „exchangeEU“ und „TARGET“ (technische Hilfe für Regionen in der Energiewende) auf sich im Übergang befindliche Automobilregionen auszuweiten, um den Austausch von Erfahrungen und Ergebnissen zwischen

Regionen, in denen sich schrumpfende Branchen befinden, wie die Kohle- und Torfbranche, und Regionen, in denen sich im Übergang befindliche Branchen befinden, etwa Automobilhersteller und Zulieferer, zu fördern; ist der Überzeugung, dass diese Weitergabe von Erfahrungen gemeinsam mit der Umsetzung der Pläne für den Übergang, die mit ESIF-Mitteln unterstützt werden, Regionen, in denen die Automobilindustrie und ihre Zulieferbranchen angesiedelt sind, helfen könnten, einen reibungslosen Übergang zu einer klimaneutralen Tätigkeit zu erreichen;

°

° °

27. beauftragt seine Präsidentin, diese Entschließung dem Rat und der Kommission sowie den nationalen und regionalen Parlamenten der Mitgliedstaaten zu übermitteln.