Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
2019-2024

ΚΕΙΜΕΝΑ ΠΟΥ ΕΓΚΡΙΘΗΚΑΝ

P9_TA(2023)0461

Αναδιαμόρφωση του μελλοντικού πλαισίου των διαρθρωτικών ταμείων της ΕΕ για τη στήριξη περιφερειών που πλήττονται ιδιαίτερα από προκλήσεις που σχετίζονται με την αυτοκινητοβιομηχανία, την πράσινη και την ψηφιακή μετάβαση

Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 12ης Δεκεμβρίου 2023 σχετικά με την αναδιαμόρφωση του μελλοντικού πλαισίου των διαρθρωτικών ταμείων της ΕΕ για τη στήριξη περιφερειών που πλήττονται ιδιαίτερα από προκλήσεις που σχετίζονται με την αυτοκινητοβιομηχανία, την πράσινη και την ψηφιακή μετάβαση (2023/2061(INI))

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,

– έχοντας υπόψη τα άρθρα 2 και 3 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση,

– έχοντας υπόψη τα άρθρα 174 έως 178 και 349 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

– έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) 2021/1060 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Ιουνίου 2021, για τον καθορισμό κοινών διατάξεων για το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης, το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο+, το Ταμείο Συνοχής, το Ταμείο Δίκαιης Μετάβασης και το Ευρωπαϊκό Ταμείο Θάλασσας, Αλιείας και Υδατοκαλλιέργειας, και δημοσιονομικών κανόνων για τα εν λόγω Ταμεία και για το Ταμείο Ασύλου, Μετανάστευσης και Ένταξης, το Ταμείο Εσωτερικής Ασφάλειας και το Μέσο για τη Χρηματοδοτική Στήριξη της Διαχείρισης των Συνόρων και την Πολιτική των Θεωρήσεων[1] (κανονισμός περί κοινών διατάξεων),

– έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) 2021/1058 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Ιουνίου 2021, για το

[1] ΕΕ L 231 της 30.6.2021, σ. 159.

Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης και το Ταμείο Συνοχής[1],

– έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) 2021/1056 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Ιουνίου 2021, για τη θέσπιση του Ταμείου Δίκαιης Μετάβασης[2],

– έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) 2021/1057 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Ιουνίου 2021, περί ιδρύσεως του Ευρωπαϊκού Κοινωνικού Ταμείου+ (ΕΚΤ+) και καταργήσεως του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1296/2013[3],

– έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) 2020/460 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαρτίου 2020, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 1303/2013, (ΕΕ) αριθ. 1301/2013 και (ΕΕ) αριθ. 508/2014 όσον αφορά ειδικά μέτρα για την κινητοποίηση επενδύσεων στα συστήματα ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης των κρατών μελών και σε άλλους τομείς των οικονομιών τους για την αντιμετώπιση της επιδημικής έκρηξης της COVID-19 (Πρωτοβουλία Επενδύσεων για την Αντιμετώπιση του Κορωνοϊού)[4],

– έχοντας υπόψη τη δέσμη προσαρμογής στον στόχο του 55 % («Fit for 55»), που εγκρίθηκε από την Επιτροπή στις 14 Ιουλίου 2021,

– έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) 2021/1119 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Ιουνίου 2021, για τη θέσπιση πλαισίου με στόχο την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 401/2009 και (ΕΕ) 2018/1999 («ευρωπαϊκό νομοθέτημα για το κλίμα»)[5],

– έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) 2023/851 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Απριλίου 2023, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 όσον αφορά την ενίσχυση των προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO_2 από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, σύμφωνα με την αυξημένη κλιματική φιλοδοξία της Ένωσης[6],

– έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) 2023/435 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Φεβρουαρίου 2023, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2021/241 όσον αφορά τα κεφάλαια για το REPowerEU στα σχέδια ανάκαμψης και ανθεκτικότητας και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ)

---

1 ΕΕ L 231 της 30.6.2021, σ. 60.
2 ΕΕ L 231 της 30.6.2021, σ. 1.
3 ΕΕ L 231 της 30.6.2021, σ. 21.
4 ΕΕ L 99 της 31.3.2020, σ. 5.
5 ΕΕ L 243 της 9.7.2021, σ. 1.l
6 ΕΕ L 110 της 25.4.2023, σ. 5.

αριθ. 1303/2013, (ΕΕ) 2021/1060 και (ΕΕ) 2021/1755 και της οδηγίας 2003/87/ΕΚ[1],

– έχοντας υπόψη την πρόταση κανονισμού της Επιτροπής για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242 όσον αφορά την ενίσχυση των προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO_2 των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και την ενσωμάτωση των υποχρεώσεων δήλωσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/956 (COM(2023)0088),

– έχοντας υπόψη την πρόταση κανονισμού της Επιτροπής που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων και κινητήρων και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά όσον αφορά τις εκπομπές τους και τη μακροβιότητα της μπαταρίας τους (Euro 7) και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 (COM(2022)0586),

– έχοντας υπόψη την πρόταση κανονισμού σχετικά με τη θέσπιση πλαισίου για την εξασφάλιση ασφαλούς και βιώσιμου εφοδιασμού με κρίσιμες πρώτες ύλες και την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 168/2013, (ΕΕ) 2018/858, (ΕΕ) 2018/1724 και (ΕΕ) 2019/1020 (COM(2023)160),

– έχοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής, της 1ης Φεβρουαρίου 2023, με τίτλο «Βιομηχανικό σχέδιο της Πράσινης Συμφωνίας για την εποχή μηδενικών καθαρών εκπομπών» (COM(2023)0062),

– έχοντας υπόψη την έκθεση της Επιτροπής, της 30ής Ιανουαρίου 2023, με τίτλο «Ευρωπαϊκά Διαρθρωτικά και Επενδυτικά Ταμεία - Συνοπτική έκθεση του 2022 σχετικά με τις ετήσιες εκθέσεις υλοποίησης των προγραμμάτων που καλύπτουν την περίοδο 2014-2020» (COM(2023)0039),

– έχοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής, της 4ης Φεβρουαρίου 2022, με τίτλο «8η έκθεση για τη συνοχή: συνοχή στην Ευρώπη με ορίζοντα το 2050» (COM(2022)0034),

– έχοντας υπόψη την Περιφερειακή Επετηρίδα της Eurostat για το 2022,

– έχοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Ενδιάμεση αναθεώρηση του Πολυετούς Δημοσιονομικού Πλαισίου (ΠΔΠ) 2021-2027», COM(2023)0336,

– έχοντας υπόψη τον Δείκτη Ψηφιακής Οικονομίας και Κοινωνίας (DESI) της Επιτροπής του 2022,

---

[1] ΕΕ L 63 της 28.2.2023, σ. 1.

– έχοντας υπόψη το έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής σχετικά με τα εδαφικά σχέδια δίκαιης μετάβασης (SWD(2021)0275),

– έχοντας υπόψη την έκθεση του ΟΟΣΑ, του Φεβρουαρίου 2023, με τίτλο «Regional Industrial Transitions to Climate Neutrality» (Περιφερειακές βιομηχανικές μεταβάσεις στην κλιματική ουδετερότητα)[1],

– έχοντας υπόψη τη γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής των Περιφερειών, της 13ης Ιουλίου 2022, με θέμα «Προς οδικές μεταφορές μηδενικών εκπομπών: ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και ενίσχυση των προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO_2 »[2],

– έχοντας υπόψη τη γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής των Περιφερειών, της 12ης Οκτωβρίου 2022, με θέμα «Δίκαιη και βιώσιμη μετάβαση στις περιφέρειες υψηλής έντασης γαιάνθρακα και ενέργειας»[3],

– έχοντας υπόψη τη γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής των Περιφερειών, της 12ης Οκτωβρίου 2022, με θέμα «Ψηφιακή συνοχή»[4],

– έχοντας υπόψη τη γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής των Περιφερειών, της 10ης Οκτωβρίου 2023, σχετικά με «μια δίκαιη και βιώσιμη μετάβαση για τις περιφέρειες με αυτοκινητοβιομηχανίες»[5],

– έχοντας υπόψη την ετήσια έκθεση της ΕΕ σχετικά με την κατάσταση των περιφερειών και των δήμων, που δημοσιεύτηκε στις 11 Οκτωβρίου 2022 από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή των Περιφερειών,

– έχοντας υπόψη το ψήφισμά του, της 15ης Σεπτεμβρίου 2022, με τίτλο «οικονομική, κοινωνική και εδαφική συνοχή στην ΕΕ: 8η έκθεση για τη συνοχή»[6],

– έχοντας υπόψη τη μελέτη με τίτλο «Cohesion Policy in EU Coal Regions» (Πολιτική συνοχής στις περιφέρειες άνθρακα της ΕΕ) που δημοσίευσε η Γενική Διεύθυνση Εσωτερικών Πολιτικών στις 31 Ιανουαρίου 2023,

– έχοντας υπόψη τη μελέτη με τίτλο «The Future of the EU Automotive Sector» (Το μέλλον του τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας της ΕΕ) που δημοσιεύθηκε από τη Γενική Διεύθυνση Εσωτερικών Πολιτικών στις 30 Σεπτεμβρίου 2021,

---

1 https://doi.org/10.1787/35247cc7-en.
2 ΕΕ C 270 της 13.7.2022, σ. 38.
3 ΕΕ C 498 της 30.12.2022, σ. 36.
4 ΕΕ C 498 της 30.12.2022, σ. 39.
5 CDR 1449/2023.
6 ΕΕ C 125 της 5.4.2023, σ. 100.

– έχοντας υπόψη τη μελέτη με τίτλο «A Just Transition Fund – How the EU budget can best assist in the necessary transition from fossil fuels to sustainable energy» (Ταμείο Δίκαιης Μετάβασης — Πώς ο προϋπολογισμός της ΕΕ μπορεί να συμβάλει καλύτερα στην αναγκαία μετάβαση από τα ορυκτά καύσιμα στη βιώσιμη ενέργεια), που δημοσίευσε η Γενική Διεύθυνση Εσωτερικών Πολιτικών στις 15 Απριλίου 2020,

– έχοντας υπόψη το άρθρο 54 του Κανονισμού του,

– έχοντας υπόψη την έκθεση της Επιτροπής Περιφερειακής Ανάπτυξης (A9-0326/2023),

Α. λαμβάνοντας υπόψη ότι η πράσινη και η ψηφιακή μετάβαση, συμπεριλαμβανομένης της διαφοροποίησης του εφοδιασμού ενέργειας και πρώτων υλών καθώς και οι εξελίξεις στην τεχνολογία δημιουργούν νέες προκλήσεις, καθώς και νέες ευκαιρίες για την οικονομική, κοινωνική και εδαφική συνοχή της Ευρωπαϊκής Ένωσης·

Β. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι πολιτικές της ΕΕ που σχετίζονται με το κλίμα μπορούν να συμβάλουν στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της Ένωσης και θα πρέπει να συνοδεύονται από ολοκληρωμένες εκτιμήσεις εδαφικού αντίκτυπου, προκειμένου να προσδιοριστούν οι επιπτώσεις που ενδέχεται να έχουν τα μέτρα αυτά στις περιφέρειες που βρίσκονται σε μετάβαση, ώστε να προωθηθεί η ανθεκτικότητα, η ανοδική κοινωνική σύγκλιση, η κοινωνική δικαιοσύνη, η βιωσιμότητα και η συνοχή, να αντιμετωπιστούν οι αρνητικές επιπτώσεις στην κατανομή και να μειωθούν οι ανισότητες μέσω στοχευμένης στήριξης σε ανθρώπους και βιομηχανίες και μέσω προσαρμοσμένων στρατηγικών·

Γ. λαμβάνοντας υπόψη ότι το Ταμείο Δίκαιης Μετάβασης έχει σχεδιαστεί ειδικά για να διασφαλιστεί ότι κανείς δεν θα μείνει στο περιθώριο όσο η ΕΕ προχωρά προς την κλιματική ουδετερότητα· λαμβάνοντας υπόψη ότι αυτό περιλαμβάνει την παροχή στοχευμένης στήριξης στις περιφέρειες που πλήττονται περισσότερο από την εν λόγω μετάβαση προκειμένου να αποφευχθεί η αύξηση των περιφερειακών ανισοτήτων στην Ένωση·

Δ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η πολιτική συνοχής κατά την περίοδο 2014-2020 προετοίμασε ήδη το έδαφος για τη μετάβαση των περιφερειών εξόρυξης άνθρακα, ενσωματώνοντας στα προγράμματά τους πληθώρα ειδικών και συναφών με τη μετάβαση στόχων και εντέλει επενδύοντας επίσης σημαντικά κονδύλια σε συναφείς τομείς· λαμβάνοντας υπόψη ότι άλλες περιφέρειες μετάβασης χρειάζονται επίσης το ίδιο επίπεδο στήριξης για τη μείωση των αρνητικών οικονομικών επιπτώσεων της διαδικασίας βαθιάς μετάβασης που διέρχονται·

Ε. λαμβάνοντας υπόψη ότι υπάρχουν σημαντικές διαφορές μεταξύ των κοινωνικοοικονομικών και δημογραφικών χαρακτηριστικών των

διαφόρων περιφερειών της ΕΕ και λαμβάνοντας υπόψη ότι οι περιφέρειες αυτές αντιμετωπίζουν διαφορετικές προκλήσεις, το οποίο, συνεπώς, σημαίνει ότι δεν υπάρχει ενιαία λύση για όλες τις εδαφικές και κοινωνικοοικονομικές ανάγκες· λαμβάνοντας υπόψη ότι τα Ευρωπαϊκά Διαρθρωτικά και Επενδυτικά Ταμεία (ΕΔΕΤ) έχουν τη δυνατότητα να γίνουν ένα καλύτερο εργαλείο της ΕΕ για την ελάφρυνση τυχόν αρνητικών επιπτώσεων της διττής πράσινης και ψηφιακής μετάβασης, μεταξύ άλλων στις περιφέρειες που διέρχονται σημαντικές μεταβάσεις στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας ή συναφείς βιομηχανίες και υπηρεσίες·

ΣΤ. λαμβάνοντας υπόψη ότι παρότι η συνδυασμένη χρήση των πόρων του προϋπολογισμού της ΕΕ από το πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο (ΠΔΠ) και από τον Μηχανισμό Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας επιτρέπει την εφαρμογή φιλόδοξων μεταρρυθμίσεων και σημαντικών επενδύσεων, έχει δημιουργήσει επίσης σημαντικές δυσκολίες για τις περιφέρειες και τις τοπικές αρχές όσον αφορά τον κατακερματισμό της πολιτικής, τη διοικητική ικανότητα και την πολυπλοκότητα του σχεδιασμού και της εκτέλεσης των κονδυλίων που έχουν προγραμματιστεί για την περίοδο 2021-2027· λαμβάνοντας υπόψη ότι είναι αναγκαίο να επιταχυνθούν ο ρυθμός απορρόφησης της πολιτικής συνοχής και η υλοποίηση των έργων επιτόπου·

Ζ. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι οδικές μεταφορές αποτελούν το υψηλότερο ποσοστό των συνολικών εκπομπών του τομέα των μεταφορών· λαμβάνοντας υπόψη ότι, καθώς προχωρά η διττή πράσινη και ψηφιακή μετάβαση, είναι πιθανό να τεθούν προκλήσεις σε αυτόν τον τομέα· λαμβάνοντας υπόψη ότι, προκειμένου να προστατευτεί η ανταγωνιστικότητα της οικονομίας της ΕΕ και να διατηρηθούν η ευρωπαϊκή παραγωγή και οι θέσεις εργασίας, πρέπει να παρακολουθούμε τις επιπτώσεις των πολιτικών της ΕΕ σε σημαντικούς τομείς και να έχουμε στη διάθεσή μας εργαλεία για την έγκαιρη αντίδραση στις νέες προκλήσεις που θέτουν η πράσινη και η ψηφιακή μετάβαση·

Η. λαμβάνοντας υπόψη ότι η αυτοκινητοβιομηχανία υφίσταται επί του παρόντος σημαντικό μετασχηματισμό λόγω των αλλαγών στο σύστημα μεταφορών που προκαλούνται από την εμφάνιση εναλλακτικών και φιλικών προς το περιβάλλον τρόπων μεταφοράς και την εφαρμογή τεχνολογιών μηδενικών και χαμηλών εκπομπών, την ψηφιοποίηση και την αυτοματοποίηση·

Θ. λαμβάνοντας υπόψη ότι, κατά συνέπεια, η αυτοκινητοβιομηχανία θα πρέπει να αποτελέσει μέρος ενός ευρύτερου «μετασχηματισμού κινητικότητας», ο οποίος θα αναδιαμορφώσει τα επιχειρηματικά μοντέλα και τις αξιακές αλυσίδες εντός του τομέα και θα επιφέρει σημαντικές εργασιακές και κοινωνικές αλλαγές, με πρότυπα που ποικίλλουν ανάλογα με τα κράτη μέλη και τις περιφέρειες· λαμβάνοντας υπόψη ότι είναι αναγκαίες σημαντικές επενδύσεις σε όλους τους τομείς της αλυσίδας αξίας, συμπεριλαμβανομένης της παραγωγής, για την προσαρμογή του τομέα στα νέα πρότυπα

επιδόσεων για τις εκπομπές CO_2 και τη σταδιακή κατάργηση των οχημάτων με εκπομπές CO_2 στην ΕΕ·

Ι. λαμβάνοντας υπόψη ότι η ΕΕ συγκαταλέγεται στους μεγαλύτερους παραγωγούς μηχανοκίνητων οχημάτων παγκοσμίως και ότι η αυτοκινητοβιομηχανία είναι μία από τις βασικές ευρωπαϊκές βιομηχανίες, με κύκλο εργασιών άνω του 7 % του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος (ΑΕγχΠ) της ΕΕ, το οποίο, σε ορισμένες περιφέρειες, αντιπροσωπεύει έως και το 25 % του περιφερειακού ΑΕγχΠ, καθιστώντας τον τομέα τον μεγαλύτερο ιδιώτη επενδυτή στην έρευνα και την ανάπτυξη (Ε&Α) στην ΕΕ·

ΙΑ. λαμβάνοντας υπόψη ότι ο τομέας της ευρωπαϊκής αυτοκινητοβιομηχανίας εξακολουθεί να αποτελεί κινητήρια δύναμη για την απασχόληση για τη βιομηχανία, καθώς αντιπροσωπεύει πάνω από το 6 % της συνολικής απασχόλησης στην Ευρώπη, παρέχοντας άμεσες και έμμεσες θέσεις εργασίας σε 13,8 εκατομμύρια Ευρωπαίους και αντιπροσωπεύει το 8,5 % των θέσεων εργασίας στην ευρωπαϊκή βιομηχανία·

ΙΒ. λαμβάνοντας υπόψη ότι ο τομέας της αυτοκινητοβιομηχανίας αποτελείται από κατ’ εκτίμηση 3 000 εταιρείες, από τις οποίες οι 2 500 είναι μικρές και μεσαίου μεγέθους επιχειρήσεις (ΜμΕ), είναι ανεξάρτητοι προμηθευτές κατασκευαστών αυτοκινήτων και αντιμετωπίζουν επιπλέον εμπόδια στον πράσινο και στον ψηφιακό μετασχηματισμό· λαμβάνοντας υπόψη ότι για να αντιμετωπίσουν τις εν λόγω προκλήσεις, οι περιφέρειες και η αυτοκινητοβιομηχανία θα πρέπει να επενδύσουν σημαντικά στην τεχνολογία, στην έρευνα και στην ανάπτυξη, καθώς και στην αναδιοργάνωση των αλυσίδων εφοδιασμού, στην κατάρτιση των εργαζομένων και στην προσαρμογή σε νέα επιχειρηματικά μοντέλα·

ΙΓ. λαμβάνοντας υπόψη ότι το δυναμικό μελλοντικής προστιθέμενης αξίας της ΕΕ στους τομείς της αυτοκινητοβιομηχανίας περιορίζεται, ωστόσο, από τη βαριά εξάρτηση της ΕΕ από ξένες εισαγωγές βασικών βιομηχανιών στήριξης και πρώτων υλών για τα αυτοκίνητα του μέλλοντος, καθώς και από την έλλειψη ενός ισχυρού τομέα ΤΠΕ και μεγάλων ευρωπαϊκών ψηφιακών παραγόντων που δημιουργούν αξία μέσω πρόσβασης σε δεδομένα, ψηφιακά οικοσυστήματα και τεχνολογίες συνδεσιμότητας·

ΙΔ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η χρηματοδότηση της πολιτικής συνοχής προσφέρει ευκαιρίες για επενδύσεις σε μια πιο πράσινη Ευρώπη και για τη στήριξη περιφερειών και τομέων σε μετάβαση· λαμβάνοντας υπόψη ότι το ισχύον κανονιστικό πλαίσιο δεν προβλέπει ειδικά μέτρα στήριξης ή χρηματοδότηση για τις ευρωπαϊκές περιφέρειες των οποίων το ΑΕγχΠ παράγεται σε μεγάλο βαθμό από τον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, με αποτέλεσμα τα κράτη μέλη να εφαρμόζουν διαφορετικές στρατηγικές κρατικών ενισχύσεων στην εν λόγω βιομηχανία, γεγονός που επηρεάζει την εδαφική συνοχή της ΕΕ·

ΙΕ. λαμβάνοντας υπόψη ότι μόνο τα επιβατηγά αυτοκίνητα και τα μικρά φορτηγά αντιπροσωπεύουν το 15 % των συνολικών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στην Ευρώπη και οι μεταφορές είναι ο μόνος τομέας στον οποίο το επίπεδο των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου δεν έχει μειωθεί σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990·

ΙΣΤ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η ταχεία εφαρμογή του κανονισμού για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων θα πρέπει να διασφαλίζει τη βιωσιμότητα της μετάβασης προς συστήματα μεταφορών απαλλαγμένα από ανθρακούχες εκπομπές· λαμβάνοντας υπόψη ότι υπάρχουν σημαντικές εθνικές και περιφερειακές ανισότητες όσον αφορά την ετοιμότητα για τη μετάβαση προς μεταφορές απαλλαγμένες από ανθρακούχες εκπομπές· λαμβάνοντας υπόψη ότι το ποσοστό των επιβατηγών αυτοκινήτων άνω των 20 ετών κυμαίνεται από άνω του 40 % στην Πολωνία έως κάτω από 5 % στο Λουξεμβούργο και το ποσοστό νέων καταχωρίσεων ηλεκτρικών οχημάτων κυμαίνεται από 46 % στη Σουηδία έως 1 % στην Τσεχική Δημοκρατία και τη Σλοβακία· λαμβάνοντας υπόψη ότι παρόμοιες διαφορές υπάρχουν όσον αφορά τον αριθμό των σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, με τις Κάτω Χώρες να έχουν σχεδόν 1 600 παραπάνω σημεία φόρτισης σε σχέση με την Κύπρο·

ΙΖ. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι πολιτικές της ΕΕ δεν πρέπει να αδιαφορούν για την εδαφική διάσταση προκειμένου να αποφευχθεί η επιδείνωση του φαινομένου της «γεωγραφίας της δυσαρέσκειας» και να αυξηθεί η αποδοχή από τη βιομηχανία, τις τοπικές αρχές και τους πολίτες που επηρεάζονται από τους κύριους κοινούς στόχους για την απαλλαγή της οικονομίας από τις ανθρακούχες εκπομπές· λαμβάνοντας υπόψη ότι είναι καίριας σημασίας η προσαρμογή των πολιτικών στις μεμονωμένες καταστάσεις των μεταβιομηχανικών περιφερειών ώστε να καταστούν ελκυστικές ξανά, ιδίως δεδομένης της τάσης των περιφερειών που πλήττονται περισσότερο να υποφέρουν από μείωση πληθυσμού, διαρροή εγκεφάλων και οικονομική στασιμότητα· λαμβάνοντας υπόψη ότι οι αποτελεσματικές στρατηγικές για τη βελτίωση της ελκυστικότητας των βιομηχανικών περιφερειών περιλαμβάνουν βελτίωση της ποιότητας ζωής, επενδύσεις στην εκπαίδευση, στην υγειονομική περίθαλψη, στις υποδομές και στην τοπική επιχειρηματικότητα, διευκόλυνση της πρόσβασης σε οικονομικά προσιτή στέγαση και δημιουργία κινήτρων ώστε οι νέοι επαγγελματίες και οι οικογένειες να παραμείνουν ή να μετακομίσουν στις εν λόγω περιοχές·

ΙΗ. λαμβάνοντας υπόψη ότι, παρά την υφιστάμενη εξάρτηση της ΕΕ από ξένες εισαγωγές πρώτων υλών, ο τομέας της αυτοκινητοβιομηχανίας είναι το πιο ολοκληρωμένο οικοσύστημα στις αλυσίδες αξίας εντός της ΕΕ, με ποσοστό άνω του 45 % της παραγωγής της να εξαρτάται από τις διασυνοριακές αλυσίδες αξίας· λαμβάνοντας υπόψη ότι οι εν λόγω αλυσίδες αξίας εντός της ΕΕ φέρνουν σε επαφή κατασκευαστές οχημάτων, προμηθευτές της αυτοκινητοβιομηχανίας, κατασκευαστές μπαταριών οχημάτων, ηλεκτρικού εξοπλισμού και λάστιχων, προμηθευτές πρώτων υλών και παρόχους υπηρεσιών

χρήσης αυτοκινήτων· λαμβάνοντας υπόψη ότι αυτές οι αλυσίδες αξίας αποτελούν εκ φύσεως βάση για την εξάρτηση και τη συνεργασία μεταξύ των περιφερειών·

ΙΘ. λαμβάνοντας υπόψη ότι ο στόχος της ΕΕ για την επένδυση του 3 % του ΑΕγχΠ της ΕΕ στην έρευνα και την ανάπτυξη δεν έχει επιτευχθεί ακόμη·

Αναδιαμόρφωση του μελλοντικού πλαισίου των διαρθρωτικών και επενδυτικών ταμείων της ΕΕ

1. επαναβεβαιώνει ότι η πολιτική συνοχής δεν θα πρέπει ούτε να αντισταθμίζει τη δημοσιονομική ανελαστικότητα ούτε να υφίσταται περικοπές λόγω κρίσεων, και ότι, ως μακροπρόθεσμη επενδυτική στρατηγική, θα πρέπει να εφοδιάζει τις περιφέρειες για την αντιμετώπιση και τη συνδημιουργία της βιομηχανικής, τεχνολογικής, οικολογικής, ενεργειακής, ψηφιακής, κοινωνικής και δημογραφικής μετάβασης· υπογραμμίζει ότι η πολιτική συνοχής μπορεί να εκπληρώσει τα εν λόγω καθήκοντα μόνο εάν ενσωματώνεται σε αξιόπιστα προγράμματα χρηματοδότησης και συνεπώς υποστηρίζει ότι η ισχυρή πολιτική συνοχής με αυξημένη χρηματοδότηση θα πρέπει να διασφαλίζεται στα ΠΔΠ μετά το 2027·

2. υπενθυμίζει ότι οι εξόχως απόκεντρες περιφέρειες αντιμετωπίζουν συγκεκριμένες προκλήσεις στη μετάβαση προς μια Ένωση πιο πράσινη, πιο ψηφιοποιημένη και λιγότερο εξαρτημένη από τις μεταφορές με κινητήρα καύσης, λόγω της απομακρυσμένης θέσης τους από το ηπειρωτικό δίκτυο·

3. αναγνωρίζει ότι η πράσινη και η ψηφιακή μετάβαση θέτουν σημαντικές προκλήσεις για τον στόχο της οικονομικής, κοινωνικής και εδαφικής συνοχής, ο οποίος κατοχυρώνεται στις Συνθήκες· έχει επίγνωση του κινδύνου διεύρυνσης των περιφερειακών ανισοτήτων, έντασης των κοινωνικών ανισοτήτων και αύξησης της «γεωγραφίας της δυσαρέσκειας», καθώς οι αναγκαίες προσαρμογές και τα δυνητικά οφέλη της διττής μετάβασης διαφέρουν σημαντικά από τη μια ευρωπαϊκή περιφέρεια στην άλλη και θα αυξήσουν τις περιφερειακές ανισότητες στα επόμενα έτη· θεωρεί ότι η πολιτική συνοχής πρέπει να υπερνικήσει τις οικονομικές δυνάμεις που ευνοούν την αυξανόμενη συγκέντρωση οικονομικών δραστηριοτήτων υψηλής αξίας σε αστικά και βιομηχανικά κέντρα, εάν η Ένωση επιθυμεί να διατηρήσει τον στόχο της για οικονομική, κοινωνική και εδαφική συνοχή, όπως προβλέπεται στις Συνθήκες·

4. υπογραμμίζει ότι τα σχέδια μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 55 % έως το 2030 και η επίτευξη πλήρους κλιματικής ουδετερότητας έως το 2050 θα έχουν σημαντικές επιπτώσεις στην οικονομική, κοινωνική και εδαφική συνοχή της ΕΕ·

5. υπογραμμίζει ότι είναι σημαντικό να δοθεί επιπλέον προσοχή στις περιφέρειες με γεωγραφικές ιδιαιτερότητες, όπως τις αγροτικές

περιοχές, τα νησιά, τις εξόχως απόκεντρες περιοχές, τις ορεινές περιοχές και τις πιο αραιοκατοικημένες περιοχές, ιδίως αυτές που είναι απομονωμένες και εξαρτώνται σημαντικά από τα ορυκτά καύσιμα ή συγκεκριμένες βιομηχανίες που καταργούνται σταδιακά·

6. συνιστά ένθερμα να συμπεριληφθεί ένας συγκεκριμένος στόχος πολιτικής για τη βιομηχανική μετάβαση στην πολιτική συνοχής της ΕΕ μετά το 2027· τονίζει ότι ο στόχος αυτός θα πρέπει να προωθεί την ευρωπαϊκή στρατηγική αυτονομία και να αντιμετωπίζει τις συνέπειες της πράσινης και της ψηφιακής μετάβασης που αποτελούν πρόκληση· τονίζει επίσης ότι αυτό θα πρέπει να επιτευχθεί με ακόμη μεγαλύτερη ταχύτητα σε στενή συνεργασία με τις τοπικές και περιφερειακές αρχές με σκοπό την τόνωση της απασχόλησης με ποιοτικές θέσεις εργασίας, την προώθηση της επανειδίκευσης και της αναβάθμισης των δεξιοτήτων των εργαζομένων, ιδίως των κοινωνικά μειονεκτούντων και των μακροχρόνια ανέργων, και τον μετριασμό των αρνητικών επιπτώσεων στην απασχόληση και την κοινωνική ευημερία, μέσω της στήριξης και της διαφοροποίησης των τοπικών, περιφερειακών και εθνικών οικονομιών·

7. θεωρεί ότι η πολιτική συνοχής της ΕΕ μετά το 2027 θα πρέπει να ακολουθήσει μια πιο διαφοροποιημένη και στοχευμένη προσέγγιση, συμπληρώνοντας τη χρήση κριτηρίων που σχετίζονται με το εισόδημα για τον καθορισμό του επιπέδου στήριξης με πρόσθετα κριτήρια που λαμβάνουν επίσης υπόψη τα χαρακτηριστικά των περιφερειών, τις συγκεκριμένες προκλήσεις που αντιμετωπίζουν σχετικά με το μελλοντικό αναπτυξιακό δυναμικό, όπως το ποσοστό ανεργίας των νέων, το ποσοστό μακροχρόνιας ανεργίας, την εξάρτηση από την απασχόληση σε τομείς μετάβασης και τις επενδύσεις στην έρευνα και την ανάπτυξη, καθώς και τη μείωση και τη γήρανση του πληθυσμού, τη διαρροή εγκεφάλων και το υφιστάμενο χάσμα δεξιοτήτων·

8. ζητεί την παράταση του Ταμείου Δίκαιης Μετάβασης κατά την περίοδο προγραμματισμού μετά το 2027, το οποίο θα πρέπει να διαθέτει πρόσθετα χρηματοδοτικά μέσα για τη στήριξη των περιφερειών που εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από τομείς που υφίστανται ριζικό μετασχηματισμό, όπως ο τομέας της αυτοκινητοβιομηχανίας, λαμβάνοντας υπόψη την εκτιμώμενη καθαρή απώλεια θέσεων απασχόλησης που αναμένεται να προκύψει από τη μετάβαση στην αυτοκινητοβιομηχανία· είναι της άποψης ότι αυτή η επέκταση του Ταμείου Δίκαιης Μετάβασης θα πρέπει να επικεντρωθεί στην κατάλληλη ονοματολογία των στατιστικών εδαφικών μονάδων (NUTS), να λαμβάνει υπόψη τις περιφερειακές ιδιαιτερότητες, να έχει ευρύτερο πεδίο εφαρμογής από το τρέχον Ταμείο Δίκαιης Μετάβασης, να σχεδιαστεί κατά τρόπο ώστε να επιτρέπει την ταχεία αντιμετώπιση νέων προκλήσεων σε διάφορους τομείς και βιομηχανίες και να ενσωματωθεί πλήρως στον κανονισμό περί κοινών διατάξεων με βάση τις αρχές της εταιρικής σχέσης, της πολυεπίπεδης διακυβέρνησης και της τοποκεντρικής προσέγγισης· καλεί, επίσης, τη Eurostat να εκτιμήσει την καθαρή απώλεια θέσεων

απασχόλησης στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας που θα προκύψει από την πράσινη και την ψηφιακή μετάβαση·

9. κατανοεί ότι προκειμένου να καθοριστεί αν μια περιοχή θα πρέπει να θεωρείται ότι εξαρτάται σε σημαντικό βαθμό από την αυτοκινητοβιομηχανία, οι ακόλουθοι δείκτες θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη: η συνεισφορά της αυτοκινητοβιομηχανίας στο περιφερειακό ΑΕγχΠ· το ποσοστό των προϊόντων της αυτοκινητοβιομηχανίας στις περιφερειακές εξαγωγές· η συνεισφορά της αυτοκινητοβιομηχανίας στην περιφερειακή απασχόληση· και η συνεισφορά της αυτοκινητοβιομηχανίας στη συνολική επένδυση στην Ε&Α·

10. καλεί την Επιτροπή να απλουστεύσει τις διαδικασίες υποβολής εκθέσεων, για παράδειγμα επεκτείνοντας την προσέγγιση της «χρηματοδότησης που δεν συνδέεται με το κόστος», κατά περίπτωση, και επιτυγχάνοντας ισορροπία μεταξύ της εστίασης στα αποτελέσματα και τον αντίκτυπο και της εστίασης στις δαπάνες, προκειμένου να επιτευχθεί αποτελεσματικότερη εφαρμογή, διατηρώντας παράλληλα αυστηρή παρακολούθηση της χρήσης των κονδυλίων· θεωρεί ότι η «επιλογή απλουστευμένου κόστους» έχει αποδειχτεί πολύ θετικό μέτρο και καλεί την Επιτροπή και τις διαχειριστικές αρχές να επεκτείνουν την εφαρμογή της σε βιομηχανικά, πράσινα και ψηφιακά έργα·

11. τονίζει την ανάγκη να διασφαλιστεί η δίκαιη μεταχείριση των πολύ μικρών, μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων κατά την κατανομή των ΕΔΕΤ, απλουστεύοντας τα διοικητικά μέτρα που απαιτούνται για την πρόσβαση σε αυτά τα κονδύλια και σημειώνοντας πρόοδο προς την πλήρη εφαρμογή της αρχής «μόνον άπαξ»· σύμφωνα με την αρχή αυτή, οι πολίτες και οι επιχειρήσεις υποχρεούνται να παρέχουν ορισμένες τυποποιημένες πληροφορίες στις αρχές μόνο μία φορά· αναγνωρίζει, επιπλέον, τον θεμελιώδη ρόλο των πολύ μικρών, μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων στη βιομηχανική μετάβαση και τονίζει πόσο σημαντική είναι η διασφάλιση της ενεργούς συμμετοχής τους σε έργα και η κατοχύρωση της ασφαλούς επαρκούς χρηματοδότησής τους μέσω μηχανισμών όπως οι κοινοπραξίες ή εναλλακτικά μέσα·

Οικοδόμηση ανθεκτικών περιφερειών: πολιτική συνοχής για ένα πιο πράσινο και ψηφιακά κατάλληλο μέλλον

12. αναγνωρίζει ότι, παρά το γεγονός ότι η ψηφιοποίηση εξακολουθεί να αποφέρει οικονομικά οφέλη σε όλες τις περιφέρειες, η ψηφιακή μετάβαση δημιουργεί σοβαρές δυσκολίες για τις λιγότερο ανεπτυγμένες περιφέρειες· τονίζει τη σημασία των επενδύσεων σε ψηφιακές υποδομές και της ανάπτυξης ψηφιακών δεξιοτήτων μεταξύ του γενικού πληθυσμού και του εργατικού δυναμικού, προκειμένου να στραφούν από τεχνολογίες έντασης εργασίας σε τεχνολογίες υψηλής έντασης κεφαλαίου και να αποφευχθεί το φαινόμενο της διαρροής εγκεφάλων· τονίζει, στο πλαίσιο αυτό, τον καίριο ρόλο που

διαδραματίζουν τα τοπικά, τα περιφερειακά και τα εθνικά εκπαιδευτικά και ερευνητικά ιδρύματα καθώς πρωτοστατούν στους κόμβους ψηφιακής καινοτομίας, επισημαίνοντας τη σπατάλη εμπειρογνωμοσύνης που προκύπτει από τις ασυντόνιστες περιφερειακές πολιτικές·

13. τονίζει την ανάγκη σημαντικής στήριξης για τη συνδρομή των περιφερειών στην πορεία τους προς την ψηφιοποίηση και την επίτευξη των ψηφιακών στόχων που τέθηκαν στο πρόγραμμα πολιτικής 2030 «Ψηφιακή Δεκαετία»· θεωρεί, στο πλαίσιο αυτό, ότι οι συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα είναι ένας πιθανός τρόπος στήριξης της ανάπτυξης των εν λόγω σημαντικών δεξιοτήτων και βελτίωσης των προοπτικών εργασίας και της προσαρμοστικότητας των αγορών εργασίας, καθώς και των επιδόσεών τους όσον αφορά την παραγωγικότητα και την αποδοτικότητα, καθιστώντας τις σημαντικούς παράγοντες για μια επιτυχημένη ψηφιακή μετάβαση· πιστεύει ότι κανείς, ανεξάρτητα από τον τομέα εργασίας του, το είδος της σύμβασής του, το φύλο, την ηλικία ή τη γεωγραφική του θέση, δεν θα πρέπει να λησμονείται στην πορεία προς την πράσινη και την ψηφιακή μετάβαση της ΕΕ·

14. σημειώνει ότι οι κατασκευαστικοί τομείς που εκτίθενται σε παγκόσμιο ανταγωνισμό και οι περιφέρειες που εξειδικεύονται σε αυτούς ενδέχεται να αντιμετωπίσουν προκλήσεις κατά την πράσινη μετάβαση, ιδίως εάν οι διεθνείς ανταγωνιστές ωφελούνται από τις χαμηλότερες τιμές ενέργειας και χρησιμοποιούν λιγότερη ανανεώσιμη ενέργεια· τονίζει ότι το κόστος της ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές θα διαδραματίσει επίσης σημαντικό ρόλο στην εν λόγω δυναμική·

15. υπενθυμίζει ότι οι λιγότερο ανεπτυγμένες περιφέρειες είναι πιθανό να αντιμετωπίσουν δυσανάλογο αντίκτυπο κατά την πράσινη μετάβαση, ιδίως όσον αφορά τη μετάβαση του τομέα των μεταφορών σε λύσεις απαλλαγής από ανθρακούχες εκπομπές· πιστεύει ότι είναι αναγκαίο να θεσπιστούν ειδικά μέσα για τη στήριξη της αλυσίδας αξίας στο πλαίσιο της οικολογικής μετάβασης των οχημάτων και, ειδικότερα, των τομέων των ημιαγωγών, των συσσωρευτών και των κατασκευαστικών στοιχείων που είναι απαραίτητα για τους ηλεκτρικούς κινητήρες, την αυτόνομη οδήγηση, την ψηφιοποίηση και τη συνδεσιμότητα·

Μια δίκαιη μετάβαση για τις περιφέρειες με αυτοκινητοβιομηχανία

16. πιστεύει ότι η απαλλαγή των οδικών μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές, για την οποία απαιτείται ο μετασχηματισμός ολόκληρης της αλυσίδας αξίας της αυτοκινητοβιομηχανίας με τη σταδιακή κατάργηση των κινητήρων καύσης έως το 2035, πρέπει να ακολουθεί μια καλά σχεδιασμένη στρατηγική «μετάβασης της κινητικότητας» και η στρατηγική αυτή πρέπει να εφαρμόσει τις απαραίτητες αλλαγές σε ολόκληρη την

αλυσίδα αξίας, συμπεριλαμβανομένων των διαδικασιών παραγωγής, προκειμένου να αποφευχθεί η μετεγκατάσταση της παραγωγής εκτός της ΕΕ· υπογραμμίζει επίσης ότι η εν λόγω στρατηγική θα πρέπει να διασφαλίζει μια ομαλή και κοινωνικά αποδεκτή μετάβαση για τους εργαζομένους και τις επιχειρήσεις που πλήττονται, ιδίως για αυτές που βρίσκονται σε λιγότερο ανεπτυγμένες περιφέρειες και περιφέρειες που αντιμετωπίζουν δημογραφικές ή εδαφικές προκλήσεις· είναι της άποψης ότι οι απαλλαγμένες από ανθρακούχες εκπομπές σιδηροδρομικές μεταφορές και μεταφορές με λεωφορεία θα διαδραματίσουν έναν ρόλο στις μεταφορές μηδενικών καθαρών εκπομπών στο μέλλον και θα πρέπει να υποστηριχθούν από μακροπρόθεσμο δημόσιο σχεδιασμό μέσω της επέκτασης των σιδηροδρομικών υποδομών και των υποδομών δημόσιων μεταφορών·

17. θεωρεί ότι η εν λόγω στρατηγική μετάβασης της κινητικότητας θα πρέπει να περιλαμβάνει λεπτομερές σχέδιο για την επανειδίκευση και την αναβάθμιση των δεξιοτήτων των εργαζομένων, ή, όπου κρίνεται αναγκαίο, να παρέχει εναλλακτικές επιλογές απασχόλησης για τα άτομα που απασχολούνται επί του παρόντος στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας· πιστεύει ότι αυτό το σχέδιο θα πρέπει επίσης να συμπεριλαμβάνει μέτρα για την ενίσχυση της παρουσίας των γυναικών σε έναν εξαιρετικά ανδροκρατούμενο τομέα και για την προαγωγή της ενσωμάτωσης των ατόμων με αναπηρία στον χώρο εργασίας· είναι της άποψης, επίσης, ότι το εν λόγω σχέδιο θα πρέπει να παρέχει κίνητρα και στήριξη ώστε να διασφαλιστεί ότι οι νέες βιομηχανικές μονάδες που προκύπτουν από τη μετάβαση παραμένουν εντός των αντίστοιχων περιφερειών, διασφαλίζοντας τις παραγωγικές δυνατότητές τους και κατ’ επέκταση διατηρώντας τις δευτερογενείς επιπτώσεις στις εν λόγω περιοχές· συνιστά τη θέσπιση βιώσιμων βιομηχανικών έργων που ολοκληρώνουν το σύνολο των αλυσίδων εφοδιασμού στις εν λόγω περιοχές·

18. καλεί την Επιτροπή να υποβάλει την αναγκαία πρόταση για τη διασφάλιση της συνέχειας του Μηχανισμού Δίκαιης Μετάβασης και της χρηματοδότησής του με επαρκή και επιπρόσθετα κονδύλια για να συμπεριλάβει τη στήριξη των περιφερειών που εξαρτώνται άμεσα ή έμμεσα από την αυτοκινητοβιομηχανία, τις βιομηχανίες και τις υπηρεσίες εφοδιασμού τμημάτων, ιδίως στο σχετικό Ταμείο Δίκαιης Μετάβασης που ενσωματώνεται στην πολιτική συνοχής, ώστε να μπορούν να προωθηθούν συνέργειες και δευτερογενείς επιπτώσεις με διάφορα ευρωπαϊκά ταμεία και προγράμματα για την αντιμετώπιση της διαδικασίας περιφερειακού μετασχηματισμού·

19. υπενθυμίζει ότι οι τοπικές και οι περιφερειακές αρχές είναι συχνά σε μεγάλο βαθμό υπεύθυνες για την εφαρμογή πολιτικών σχετικά με την κατάρτιση και ότι, ως εκ τούτου, η εδαφική διάσταση των πολιτικών αυτών έχει ζωτική σημασία· υπενθυμίζει, για τον σκοπό αυτό, τη σημασία της ισότιμης διοικητικής ικανότητας και πρόσβασης στη χρηματοδότηση και στην ενημέρωση σε όλες τις περιφέρειες της ΕΕ·

20. θεωρεί ότι τα σχέδια δίκαιης μετάβασης για τις περιφέρειες που εξαρτώνται από την αυτοκινητοβιομηχανία θα πρέπει να ακολουθούν συστηματικά μια τοποκεντρική προσέγγιση και θα πρέπει να τα διαχειρίζονται οι αρμόδιες αρχές με βάση τις αρχές της εταιρικής σχέσης και της πολυεπίπεδης διακυβέρνησης, και να παρέχουν κίνητρα για διαπεριφερειακή και διασυνοριακή συνεργασία μεταξύ των περιφερειών που βρίσκονται σε μετάβαση· τονίζει, επιπλέον, την ανάγκη να δοθεί προτεραιότητα στις επενδύσεις στον αναγκαίο μετασχηματισμό του τομέα, επιτρέποντάς του να προσαρμοστεί στα νέα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO_2, και σε προγράμματα κατάρτισης, επανειδίκευσης και αναβάθμισης των δεξιοτήτων και σε βιώσιμες στρατηγικές οικονομικής διαφοροποίησης σε ολόκληρη την αλυσίδα αξίας, ώστε να διασφαλιστεί μια ομαλή και χωρίς αποκλεισμούς μετάβαση για τους εργαζομένους και τις τοπικές και περιφερειακές οικονομίες·

21. υπενθυμίζει ότι τυχόν στρατηγικές αποφάσεις που έλαβαν οι κατασκευαστές πρωτότυπου εξοπλισμού για τη μετάβαση στην ηλεκτρική κινητικότητα ή άλλες τεχνικές εξελίξεις, όπως η αυτόνομη οδήγηση, η ψηφιοποίηση και οι επιπρόσθετες λειτουργίες ασφαλείας στα αυτοκίνητα, θα έχουν αναπόφευκτα επίπτωση διάχυσης προς τα κάτω και επακόλουθο αντίκτυπο στην τοπική και περιφερειακή αλυσίδα αξίας·

22. προτείνει να εξεταστεί η δυνατότητα εφαρμογής των σχεδίων μετάβασης με τη χρήση μιας προσέγγισης βασισμένης στα αποτελέσματα, η οποία θα περιλαμβάνει μια ομάδα έργων που θα εκτελούνται από έναν δικαιούχο προκειμένου αυτός να συμβάλει στην επίτευξη των στόχων των σχεδίων· θεωρεί ότι προκειμένου να απλοποιηθεί και να ενισχυθεί ο προσανατολισμός με βάση τα αποτελέσματα, η διαχείριση θα μπορούσε να βασίζεται αποκλειστικά σε ορόσημα, εκροές και αποτελέσματα που έχουν συμφωνηθεί εκ των προτέρων μεταξύ της Επιτροπής και των διαχειριστικών αρχών· είναι της άποψης ότι ο έλεγχος και ο λογιστικός έλεγχος ενός σχεδίου μετάβασης θα πρέπει επίσης να περιορίζονται στο κατά πόσο επιτυγχάνονται τα ορόσημα και οι στόχοι του σχεδίου·

23. αναγνωρίζει τη σημασία της παροχής στήριξης σε όλες τις εταιρείες στους τομείς που βρίσκονται στο στάδιο της μετάβασης, με ιδιαίτερη έμφαση στις πολύ μικρές, μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις, καθώς και στις μικρές εταιρείες μεσαίας κεφαλαιοποίησης, οι οποίες ενδέχεται να διαθέτουν περιορισμένους πόρους για την επίτευξη του αναγκαίου μετασχηματισμού· τονίζει τη σημασία της στοχευμένης βοήθειας προς τις πολύ μικρές, μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις, καθώς και τις μικρές εταιρείες μεσαίας κεφαλαιοποίησης ώστε να αποκτήσουν, να αναβαθμίσουν και να διατηρήσουν υλικά περιουσιακά στοιχεία και υποδομές, καθώς και να επενδύσουν στην έρευνα και την ανάπτυξη· τονίζει την ανάγκη για ειδικά χρηματοδοτικά προγράμματα, πρωτοβουλίες ανάπτυξης ικανοτήτων, ανταλλαγή γνώσεων και βέλτιστων πρακτικών και

τεχνική βοήθεια ειδικά προσαρμοσμένη στις ανάγκες των πολύ μικρών, μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων, καθώς και των μικρών εταιρειών μεσαίας κεφαλαιοποίησης, προκειμένου να διασφαλιστεί η επιτυχής ενσωμάτωση και συμμετοχή τους στο εξελισσόμενο τοπίο του τομέα·

24. τονίζει την ανάγκη γεφύρωσης του χάσματος των επενδύσεων σε Ε&Α στην ΕΕ και επίτευξης του στόχου επένδυσης του 3 % του ΑΕγχΠ της ΕΕ σε Ε&Α·

25. καλεί τα κράτη μέλη να θεσπίσουν ένα επαρκές και ισότιμο οικοσύστημα για τη διάδοση της ηλεκτρικής κινητικότητας, σύμφωνα με τον κανονισμό για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων· υπενθυμίζει ότι ορισμένες έννοιες που λειτουργούν για αστικές περιοχές είναι λιγότερο εφικτές ή δεν επαρκούν για τις αγροτικές περιοχές και τονίζει τη σημασία της παροχής δημόσιων υποδομών εναλλακτικών καυσίμων σε αγροτικές, νησιωτικές και απομακρυσμένες περιοχές και περιφέρειες με χαμηλή πυκνότητα πληθυσμού που δεν καλύπτονται επαρκώς από ιδιωτικούς παρόχους, ώστε να ικανοποιούνται οι ανάγκες του μόνιμου πληθυσμού και των επισκεπτών· θεωρεί, στο πλαίσιο αυτό, ότι η τιμή αυτής της δημόσιας υπηρεσίας θα πρέπει να είναι ανταγωνιστική με τη μέση τιμή της υπηρεσίας που προσφέρεται από ιδιωτικούς παρόχους· θεωρεί ότι, για τον σκοπό αυτόν είναι αναγκαίο να αναπτυχθεί πολιτικό και κανονιστικό πλαίσιο για την ηλεκτρική κινητικότητα βασιζόμενο στην εκ βαθέων ανάλυση της κατάστασης, προκειμένου να εντοπιστούν οι κύριες προκλήσεις για την εν λόγω πολιτική και οι ευκαιρίες για να στεφθεί με επιτυχία·

26. ζητεί από την Επιτροπή να διευρύνει τα προγράμματα «exchangeEU» και «TARGET» (τεχνική υποστήριξη για την πράσινη ενεργειακή μετάβαση) στις περιφέρειες της αυτοκινητοβιομηχανίας σε μετάβαση, προκειμένου να προάγει την ανταλλαγή εμπειριών και αποτελεσμάτων μεταξύ των περιφερειών με τομείς της οικονομίας σε ύφεση, όπως ο άνθρακας και η τύρφη, και των περιφερειών με τομείς σε μετάβαση, όπως η αυτοκινητοβιομηχανία και οι προμηθευτές· είναι πεπεισμένο ότι η εν λόγω ανταλλαγή εμπειρίας μαζί με την εφαρμογή των σχεδίων μετάβασης μέσω χρηματοδότησης από τα διαρθρωτικά ταμεία θα μπορούσε να βοηθήσει τις περιφέρειες με αυτοκινητοβιομηχανίες και προμηθευτές να επιτύχουν ομαλή μετάβαση προς την κλιματικά ουδέτερη δραστηριότητα·

°

° °

27. αναθέτει στην Πρόεδρό του να διαβιβάσει το παρόν ψήφισμα στο Συμβούλιο, στην Επιτροπή, καθώς και στα εθνικά και στα περιφερειακά κοινοβούλια των κρατών μελών.