Euroopa Parlament
2019-2024

VASTUVÕETUD TEKSTID

P9_TA(2023)0461

ELi struktuurifondide raamistiku tulevane ümberkujundamine, et toetada autotööstuse, rohe- ja digitaalse üleminekuga seotud probleemidest eriti mõjutatud piirkondi

Euroopa Parlamendi 12. detsembri 2023. aasta resolutsioon ELi struktuurifondide raamistiku tulevase ümberkujundamise kohta, et toetada autotööstuse, rohe- ja digitaalse üleminekuga seotud probleemidest eriti mõjutatud piirkondi (2023/2061(INI))

Euroopa Parlament,

– võttes arvesse Euroopa Liidu lepingu artikleid 2 ja 3,

– võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingu artikleid 174–178 ja artiklit 349,

– võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. juuni 2021. aasta määrust (EL) 2021/1060, millega kehtestatakse ühissätted Euroopa Regionaalarengu Fondi, Euroopa Sotsiaalfond+, Ühtekuuluvusfondi, Õiglase Ülemineku Fondi ja Euroopa Merendus-, Kalandus- ja Vesiviljelusfondi kohta ning nende ja Varjupaiga-, Rände- ja Integratsioonifondi, Sisejulgeolekufondi ning piirihalduse ja viisapoliitika rahastu suhtes kohaldatavad finantsreeglid[1] (edaspidi „ühissätete määrus“),

– võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. juuni 2021. aasta määrust (EL) 2021/1058, mis käsitleb Euroopa Regionaalarengu Fondi ja Ühtekuuluvusfondi[2],

– võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. juuni 2021. aasta määrust (EL) 2021/1056, millega luuakse Õiglase Ülemineku Fond[3],

---

1 ELT L 231, 30.6.2021, lk 159.
2 ELT L 231, 30.6.2021, lk 60.
3 ELT L 231, 30.6.2021, lk 1.

– võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. juuni 2021. aasta määrust (EL) 2021/1057, millega luuakse Euroopa Sotsiaalfond+ (ESF+) ja tunnistatakse kehtetuks määrus (EL) nr 1296/2013[1],

– võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. märtsi 2020. aasta määrust (EL) 2020/460, millega muudetakse määruseid (EL) nr 1303/2013, (EL) nr 1301/2013 ja (EL) nr 508/2014 seoses erimeetmetega investeeringute kaasamiseks liikmesriikide tervishoiusüsteemidesse ja muudesse majandussektoritesse, et reageerida COVID-19 puhangule (koroonaviirusele reageerimise investeerimisalgatus)[2],

– võttes arvesse komisjoni poolt 14. juulil 2021 vastu võetud paketti „Eesmärk 55“,

– võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. juuni 2021. aasta määrust (EL) 2021/1119, millega kehtestatakse kliimaneutraalsuse saavutamise raamistik ning muudetakse määrusi (EÜ) nr 401/2009 ja (EL) 2018/1999 (Euroopa kliimamäärus)[3],

– võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. aprilli 2023. aasta määrust (EL) 2023/851, millega muudetakse määrust (EL) 2019/631 seoses uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite CO_2 heite normide tugevdamisega kooskõlas liidu kõrgemate kliimaeesmärkidega[4],

– võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. veebruari 2023. aasta määrust (EL) 2023/435, millega muudetakse määrust (EL) 2021/241 riiklike taaste- ja vastupidavuskavade REPowerEU peatükkide osas ning määrusi (EL) nr 1303/2013, (EL) 2021/1060 ja (EL) 2021/1755 ning direktiivi 2003/87/EÜ[5],

– võttes arvesse komisjoni ettepanekut võtta vastu määrus, millega muudetakse määrust (EL) 2019/1242 seoses uute raskeveokite CO_2 heite normide karmistamisega ja aruandekohustuste lõimimisega ning tunnistatakse kehtetuks määrus (EL) 2018/956 (COM(2023)0088),

– võttes arvesse komisjoni ettepanekut võtta vastu määrus, mis käsitleb mootorsõidukite ja mootorite ning selliste sõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnitust seoses nende heite ja akude tööajaga (Euro 7) ning millega tunnistatakse kehtetuks määrused (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009(COM(2022)0586),

---

1 ELT L 231, 30.6.2021, lk 21.
2 ELT L 99, 31.3.2020, lk 5.
3 ELT L 243, 9.7.2021, lk 1.
4 ELT L 110, 25.4.2023, lk 5.
5 ELT L 63, 28.2.2023, lk 1.

– võttes arvesse komisjoni ettepanekut võtta vastu määrus, millega sätestatakse kriitiliste toorainete kindlate ja kestlike tarnete tagamise raamistik ja muudetakse määrusi (EL) nr 168/2013, (EL) 2018/858, (EL) 2018/1724 ja (EL) 2019/1020 (COM(2023)0160),

– võttes arvesse komisjoni 1. veebruari 2023. aasta teatist „Rohelise kokkuleppe tööstuskava kliimaneutraalsuse ajastuks“ (COM(2023)0062),

– võttes arvesse komisjoni 30. jaanuari 2023. aasta aruannet „Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondide 2022. aasta koondaruanne programmi rakendamise aastaaruannete kohta, mis hõlmavad rakendamist aastatel 2014–2020“ (COM(2023)0039),

– võttes arvesse komisjoni 4. veebruari 2022. aasta teatist „Kaheksanda ühtekuuluvusaruande kohta: ühtekuuluvus Euroopas teel 2050. aasta poole“ (COM(2022)0034),

– võttes arvesse Eurostati 2022. aasta piirkondlikku aastaraamatut,

– võttes arvesse komisjoni teatist „Mitmeaastase finantsraamistiku 2021–2027 läbivaatamine“ (COM(2023)0336),

– võttes arvesse komisjoni digitaalmajanduse ja -ühiskonna indeksit 2022. aasta kohta,

– võttes arvesse komisjoni talituste töödokumenti õiglase ülemineku territoriaalsete kavade kohta (SWD(2021)0275),

– võttes arvesse OECD 2023. aasta veebruari aruannet „Piirkondlik tööstuslik üleminek kliimaneutraalsusele“[1],

– võttes arvesse Euroopa Regioonide Komitee 13. juuli 2022. aasta arvamust „Üleminek heitevabale maanteetranspordile: alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtt ja CO_2 heite normide karmistamine“[2],

– võttes arvesse Euroopa Regioonide Komitee 12. oktoobri 2022. aasta arvamust „Õiglane ja kestlik üleminek söe- ja energiamahukate piirkondade kontekstis“[3],

– võttes arvesse Euroopa Regioonide Komitee 12. oktoobri 2022. aasta arvamust „Digitaalne ühtekuuluvus“[4],

---

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

– võttes arvesse Euroopa Regioonide Komitee 10. oktoobri 2023. aasta arvamust „Õiglane ja kestlik üleminek autotööstuse piirkondade kontekstis“[1],

– võttes arvesse Euroopa Regioonide Komitee poolt 11. oktoobril 2022. aastal avaldatud ELi aastaaruannet piirkondade ja linnade olukorra kohta,

– võttes arvesse oma 15. septembri 2022. aasta resolutsiooni ELi majandusliku, sotsiaalse ja territoriaalse ühtekuuluvuse ning kaheksanda ühtekuuluvusaruande kohta[2],

– võttes arvesse Euroopa Parlamendi sisepoliitika peadirektoraadi 31. jaanuaril 2023. aastal avaldatud uuringut „Ühtekuuluvuspoliitika ELi söekaevanduspiirkondades“,

– võttes arvesse Euroopa Parlamendi sisepoliitika peadirektoraadi poolt 30. septembril 2021. aastal avaldatud uuringut „ELi autotööstuse tulevik“,

– võttes arvesse Euroopa Parlamendi sisepoliitika peadirektoraadi poolt 15. aprillil 2020. aastal avaldatud uuringut „A Just Transition Fund – How the EU budget can best assist in the necessary transition from fossil fuels to sustainable energy“ (Õiglase ülemineku fond – kuidas saab ELi eelarvest kõige paremini kaasa aidata vajalikule üleminekule fossiilkütustelt säästvale energiale),

– võttes arvesse kodukorra artiklit 54,

– võttes arvesse regionaalarengukomisjoni raportit (A9-0326/2023),

A. arvestades, et rohe- ja digiüleminek, sealhulgas energia ja toorainetega varustamise mitmekesistamine ning tehnoloogia areng toovad Euroopa Liidu majandusliku, sotsiaalse ja territoriaalse ühtekuuluvuse jaoks kaasa uusi väljakutseid ja uusi võimalusi;

B. arvestades, et kliimaga seotud ELi poliitika võib aidata kaasa liidu majanduslikule ja sotsiaalsele arengule ning sellega peaksid kaasnema põhjalikud territoriaalse mõju hindamised, et teha kindlaks nende meetmete võimalik mõju üleminekupiirkondadele, et edendada vastupanuvõimet, ülespoole suunatud sotsiaalset lähenemist, sotsiaalset õiglust, kestlikkust ja ühtekuuluvust, tegeleda negatiivse jaotusliku mõjuga ja vähendada erinevusi inimestele ja tööstusele suunatud toetuse ning kohandatud strateegiate kaudu;

C. arvestades, et õiglase ülemineku fond on loodud spetsiaalselt selle tagamiseks, et ELi liikumisel kliimaneutraalsuse suunas ei jäetaks kedagi kõrvale; arvestades, et see hõlmab sihtotstarbelise toetuse

---

1 CDR 1449/2023.
2 ELT C 125, 5.4.2023, lk 100.

andmist piirkondadele, mida üleminek kõige rohkem mõjutab, vältimaks piirkondliku ebavõrdsuse suurenemist kogu liidus;

D. arvestades, et ühtekuuluvuspoliitika sillutas juba aastatel 2014–2020 teed söekaevanduspiirkondade üleminekule, lisades oma programmidesse palju konkreetseid ja üleminekuga seotud eesmärke ning investeerides sellega seotud valdkondadesse märkimisväärseid rahalisi vahendeid; arvestades, et ka teised üleminekupiirkonnad vajavad samal tasemel toetust, et vähendada nendes käimasoleva põhjaliku üleminekuprotsessi negatiivset majanduslikku mõju;

E. arvestades, et ELi eri piirkondade sotsiaal-majanduslikud ja demograafilised iseärasused on väga erinevad, ning arvestades, et need seisavad silmitsi erinevate probleemidega, mis kokkuvõttes tähendab seda, et kõigile territoriaalsetele ja sotsiaal-majanduslikele vajadustele ei ole ühtset lahendust; arvestades, et Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondid võivad ELi vahendina paremini leevendada mis tahes negatiivseid mõjusid, mis tulenevad samaaegsest rohe- ja digiüleminekust, sealhulgas piirkondades, mis seisavad silmitsi põhjapanevate üleminekutega autotööstuses või seotud tööstusharudes ja teenustes;

F. arvestades, et hoolimata asjaolust, et mitmeaastasest finantsraamistikust ning taaste- ja vastupidavusrahastust pärit ELi eelarvevahendite kombineeritud kasutamine võimaldab rakendada ambitsioonikaid reforme ja teha märkimisväärseid investeeringuid, on see tekitanud piirkondadele ja kohalikele omavalitsustele suuri raskusi poliitika killustatuse, haldussuutlikkuse ning perioodiks 2021–2027 kavandatud vahendite kavandamise ja rakendamise keerukuse tõttu; arvestades, et on vaja kiirendada ühtekuuluvuspoliitika vahendite kasutamise määra ja projektide elluviimist kohapeal;

G. arvestades, et maanteetransport annab transpordi koguheitest suurima osa; arvestades, et rohe- ja digiülemineku edenedes tekitavad need tõenäoliselt selles sektoris probleeme; arvestades, et ELi majanduse konkurentsivõime säilitamiseks ning Euroopa tootmise ja töökohtade säilitamiseks peame jälgima ELi poliitika mõju peamistele sektoritele ning meil peavad olema vahendid, et õigeaegselt reageerida rohe- ja digiüleminekuga kaasnevatele uutele probleemidele;

H. arvestades, et autotööstuses toimuvad praegu suured muutused, mis on tingitud alternatiivsete ja keskkonnasõbralike transpordiliikide esilekerkimisest ning heiteta ja vähese heitega tehnoloogiate rakendamisest, ning digiteerimisest ja automatiseerimisest;

I. arvestades, et sellest tulenevalt peaks autotööstusest saama ulatuslikuma liikuvuse ümberkujundamise osa, mis kujundab ümber sektori ärimudeleid ja väärtusahelaid ning toob kaasa

märkimisväärseid tööhõive ja sotsiaalseid muutusi, kusjuures liikmesriikide ja piirkondade mustrid on erinevad; arvestades, et väärtusahela kõigis valdkondades, sealhulgas tootmises, on vaja märkimisväärseid investeeringuid, et kohandada sektorit CO_2 heite uute normidega ja järk-järgult kaotada CO_2 heidet tekitavad sõidukid ELis;

J. arvestades, et EL on üks maailma suurimaid mootorsõidukite tootjaid ning autotööstus on üks peamisi Euroopa tööstusharusid, mille käive on üle 7 % ELi sisemajanduse koguproduktist (SKP), mis teatavates piirkondades moodustab kuni 25 % piirkondlikust SKPst, mis teeb sektorist suurima erainvestori teadus- ja arendustegevusse ELis;

K. arvestades, et Euroopa autotööstus jääb tööstuse tööhõive edasiviivaks jõuks, kuna see moodustab üle 6 % Euroopa tööhõivest, pakkudes otseseid ja kaudseid töökohti 13,8 miljonile eurooplasele ning esindab 8,5 % Euroopa tootmissektori töökohtadest;

L. arvestades, et autotööstuse alla kuulub hinnanguliselt 3000 ettevõtet, kellest 500 on väikesed ja keskmise suurusega ettevõtjad (VKEd), sõltumatud tarnijad autotootjatele, ning nad kogevad rohe- ja digiülemineku käigus täiendavaid takistusi; arvestades, et nende väljakutsetega toimetulemiseks peavad piirkonnad ja autotööstus investeerima palju tehnoloogiasse, teadus- ja arendustegevusse, samuti tarneahelate ümberkorraldamisse, töötajate koolitamisse ja uute ärimudelitega kohanemisse;

M. arvestades, et ELi tulevast lisaväärtuse potentsiaali autotööstuses piirab siiski ELi suur sõltuvus peamiste toetavate tööstusharude ja toorainete välisimpordist tulevikuautode jaoks ning tugeva IKT-sektori ja suurte Euroopa digivaldkonna osalejate puudumine, kes looksid väärtust juurdepääsu kaudu andmetele, digitaalsetele ökosüsteemidele ja ühenduvustehnoloogiatele;

N. arvestades, et ühtekuuluvuspoliitika rahastamine pakub võimalusi investeerida keskkonnahoidlikumasse Euroopasse ning toetada üleminekuetapis olevaid piirkondi ja sektoreid; arvestades, et kehtivas õigusraamistikus ei ole ette nähtud konkreetseid toetusmeetmeid ega rahastamist Euroopa piirkondadele, mille SKP loob suures osas autotööstus, mistõttu liikmesriigid kohaldavad selle tööstusharu suhtes erinevaid riigiabi strateegiaid, mis mõjutab ELi territoriaalset ühtekuuluvust;

O. arvestades, et ainuüksi sõiduautod ja kaubikud annavad 15 % kasvuhoonegaaside koguheitest Euroopas ning transport on ainus sektor, kus kasvuhoonegaaside tase ei ole 1990. aasta tasemega võrreldes vähenenud;

P. arvestades, et alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu käsitleva määruse kiire rakendamine peaks tagama vähese CO_2 heitega transpordisüsteemidele ülemineku elujõulisuse; arvestades, et

valmisolekus vähese CO_2 heitega transpordile üleminekuks on märkimisväärseid riiklikke ja piirkondlikke erinevusi; arvestades, et üle 20 aasta vanuste sõiduautode osa ulatub 40 %-st Poolas vähem kui 5 %-ni Luksemburgis ning uute elektrisõidukite registreerimise osa ulatub 46 %-st Rootsis 1 %-ni Tšehhi Vabariigis ja Slovakkias; arvestades, et sarnaseid erinevusi esineb elektrisõidukite laadimisjaamade arvu osas, kusjuures Madalmaades on laadimispunkte Küprosega võrreldes peaaegu 1600 korda rohkem;

Q. arvestades, et ELi poliitika ei tohi jätta arvesse võtmata territoriaalseid erinevusi, et vältida nn rahulolematuse geograafia süvenemist, ning peab saavutama, et sektorid, kohalikud omavalitsused ja inimesed, keda mõjutavad majanduse CO_2 heite vähendamise peamised ühised eesmärgid, suhtuksid nendesse vastuvõtlikult; arvestades, et poliitika kohandamine postindustriaalsete piirkondade erinevate olukordadega on äärmiselt oluline, et muuta need taas atraktiivseks, eriti arvestades tugevalt mõjutatud piirkondade kalduvust kannatada rahvaarvu vähenemise, ajude äravoolu ja majandusliku stagnatsiooni tõttu; arvestades, et tõhusad strateegiad postindustriaalsete piirkondade atraktiivsuse suurendamiseks hõlmavad elukvaliteedi parandamist, investeerimist haridusse, tervishoidu, taristusse ja kohalikku ettevõtlusse, taskukohase eluaseme kättesaadavuse hõlbustamist ning stiimulite loomist noortele spetsialistidele ja peredele nendesse piirkondadesse jäämiseks või sinna kolimiseks;

R. arvestades, et hoolimata ELi praegusest sõltuvusest tooraine välisimpordist, on autotööstus ELi-siseste väärtusahelate kõige integreeritum ökosüsteem, mille toodangust üle 45 % sõltub piiriülestest väärtusahelatest; arvestades, et need ELi-sisesed väärtusahelad ühendavad sõidukite tootjad, autotarnijad, mootorakude, elektriseadmete ja rehvide tootjad, toorainete tarnijad ja autokasutusteenuste pakkujad; arvestades, et nendel väärtusahelatel põhineb loomulikult piirkondadevaheline usaldus ja koostöö;

S. arvestades, et ELi eesmärki investeerida teadus- ja arendustegevusse 3 % ELi SKPst ei ole veel saavutatud;

ELi struktuuri- ja investeerimisfondide tulevase raamistiku ümberkujundamine

1. kinnitab veel kord, et ühtekuuluvuspoliitika ei tohiks kompenseerida eelarve jäikust ega kriisidest tingitud kärpeid ning et pikaajalise investeerimisstrateegiana peaks see andma piirkondadele vahendid tööstusliku, tehnoloogilise, ökoloogilise, energeetilise, digitaalse, sotsiaalse ja demograafilise üleminekuga tegelemiseks ning selles osalemiseks; rõhutab, et ühtekuuluvuspoliitika saab täita kõiki neid ülesandeid ainult siis, kui see rajaneb stabiilsel rahastamisprogrammil, ning on seetõttu seisukohal, et 2027. aasta

järgses mitmeaastases finantsraamistikus tuleks tagada tugev ühtekuuluvuspoliitika koos suurema rahastamisega;

2. tuletab meelde, et äärepoolseimad piirkonnad seisavad silmitsi eriliste probleemidega üleminekul sellisele liidule, mis on keskkonnahoidlikum, digitaalsem ja vähem sõltuv sisepõlemismootoriga transpordist, kuna nad asuvad mandrivõrgust eemal;

3. tunnistab, et rohe- ja digiüleminekud kujutavad endast aluslepingutes sätestatud majandusliku, sotsiaalse ja territoriaalse ühtekuuluvuse eesmärgi saavutamisel märkimisväärseid probleeme; on teadlik piirkondlike erinevuste suurenemise, sotsiaalse ebavõrdsuse süvenemise ja nn rahulolematuse geograafia süvenemise ohust, kuna kaksikküleminekuks vajalikud kohandused ja sellest saadav võimalik kasu on Euroopa piirkonniti väga erinevad ning süvendavad eelseisvatel aastatel piirkondlikku ebavõrdsust; on seisukohal, et ühtekuuluvuspoliitika peab saama jagu majandusjõududest, mis soodustavad kõrgeväärtusliku majandustegevuse suurenevat koondumist linna- ja tööstuskeskustesse, juhul kui liit soovib säilitada oma majandusliku, sotsiaalse ja territoriaalse ühtekuuluvuse eesmärgi, nagu on sätestatud aluslepingus;

4. rõhutab, et kavad vähendada kasvuhoonegaaside heidet 2030. aastaks vähemalt 55 % ja saavutada 2050. aastaks täielik kliimaneutraalsus avaldavad märkimisväärset mõju ELi majanduslikule, sotsiaalsele ja territoriaalsele ühtekuuluvusele;

5. rõhutab, kui oluline on pöörata veelgi rohkem tähelepanu geograafiliste eripäradega territooriumidele, nagu maapiirkonnad, saared, äärepoolseimad piirkonnad, mägipiirkonnad ja hõredamalt asustatud piirkonnad, eriti neile, mis on isoleeritud ja sõltuvad suurel määral fossiilkütustest või konkreetsetest tööstusharudest, mis on järk-järgult kadumas;

6. soovitab tungivalt lisada ELi 2027. aasta järgsesse ühtekuuluvuspoliitikasse poliitiline erieesmärk tööstuse ülemineku kohta; rõhutab, et see eesmärk peaks edendama Euroopa strateegilist autonoomiat ja tegelema rohe- ja digiülemineku keeruliste kõrvalmõjudega, ning et see tuleks saavutada veelgi kiiremini ja tihedas koostöös kohalike ja piirkondlike omavalitsustega, et suurendada kvaliteetsete töökohtadega tööhõivet, edendada töötajate, eelkõige sotsiaalselt ebasoodsas olukorras olevate ja pikaajaliste töötute ümber- ja täiendusõpet, ning kohaliku, piirkondliku ja riigi majanduse toetamise ja mitmekesistamise kaudu leevendada negatiivset mõju tööhõivele ja sotsiaalsele heaolule;

7. on seisukohal, et ELi 2027. aasta järgses ühtekuuluvuspoliitikas tuleks järgida diferentseeritumat ja sihipärasemat lähenemisviisi, et lisaks sissetulekupõhiste kriteeriumide kasutamisele toetuse taseme kindlaksmääramiseks võetaks kasutusele ka muid kriteeriume, milles võetaks arvesse ka piirkondade eripära ja konkreetseid väljakutseid, millega nad seisavad silmitsi seoses tulevase kasvupotentsiaaliga, nagu noorte töötuse määr, pikaajalise töötuse määr, vaesuse tase, tööalane sõltuvus üleminekusektoritest ning investeeringud teadus- ja arendustegevusse, samuti rahvastiku vähenemine, elanikkonna vananemine, ajude äravool ja olemasolev oskuste puudujääk;

8. nõuab, et 2027. aasta järgsel programmitöö perioodil laiendataks õiglase ülemineku fondi, millele tuleks eraldada täiendavaid rahalisi vahendeid, et toetada piirkondi, mis suuresti sõltuvad põhjalikult ümberkujundatavatest sektoritest, näiteks autotööstusest, võttes arvesse autotööstuse üleminekust tulenevat hinnangulist tööhõive netokahjumit; on seisukohal, et õiglase ülemineku fondi laiendamine peaks keskenduma asjakohasele statistiliste territoriaalüksuste liigitusele (NUTS), võtma arvesse piirkondlikke eripärasid, olema laiema ulatusega kui praegune õiglase ülemineku fond, ning olema kavandatud nii, et oleks võimalik kiiresti reageerida eri sektorite ja tööstusharude uutele probleemidele, ning et see tuleks täielikult integreerida ühissätete määrusesse, tuginedes partnerluse, mitmetasandilise valitsemise ja kohapõhise lähenemisviisi põhimõtetele; kutsub Eurostati lisaks üles hindama, kui suur on rohe- ja digiüleminekust tingitud töökohtade kadu autotööstuses;

9. väljendab arusaama, et tegemaks kindlaks, kas piirkonda tuleks pidada autotööstusest väga sõltuvaks, tuleks arvesse võtta järgmisi näitajaid: autotööstuse panus piirkondlikku SKPsse; autotööstuse toodete osakaal piirkondlikus ekspordis; autotööstuse panus piirkondlikku tööhõivesse; autotööstuse panus piirkondlikku SKPsse;

10. kutsub komisjoni üles lihtsustama aruandlust, näiteks laiendades vajaduse korral kuludega sidumata rahastamise lähenemisviisi, ning viima tulemustele ja mõjule keskendumine ning kulutustele keskendumine omavahel tasakaalu, et rakendamine oleks tõhusam, säilitades samal ajal vahendite kasutamise üle range järelevalve; on seisukohal, et lihtsustatud kuluvõimalus on osutunud väga positiivseks meetmeks, ning kutsub komisjoni ja korraldusasutusi üles laiendama selle kohaldamist tööstus-, rohe- ja digiprojektidele;

11. rõhutab vajadust tagada mikro-, väikeste ja keskmise suurusega ettevõtjate (MVKEd) ja väikeste keskmise turukapitalisatsiooniga ettevõtjate õiglane kohtlemine Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondide jaotamisel, lihtsustades nendele fondidele juurdepääsuks vajalikke haldusmeetmeid ja tehes edusamme ühekordsuse põhimõtte täieliku rakendamise suunas, mis tähendab, et kodanikud ja ettevõtjad peavad esitama teatavat standardteavet ametiasutustele ainult üks kord; tõdeb, et MVKEdel on tööstuse

üleminekus kandev roll ning rõhutab, kui oluline on tagada nende aktiivne osalemine projektides ja kindlustada neile piisav rahastamine selliste mehhanismide kaudu nagu konsortsiumid või alternatiivsed vahendid;

Vastupanuvõimeliste piirkondade ülesehitamine: ühtekuuluvuspoliitika keskkonnahoidlikuma ja digitaalsema tuleviku nimel

12. tunnistab, et hoolimata asjaolust, et digiüleminek toob praegu endiselt majanduslikku kasu kõigile piirkondadele, tekitab digiüleminek vähem arenenud piirkondadele tõsiseid raskusi; rõhutab, kui oluline on investeerida digitaristusse ja arendada kogu elanikkonna ja tööjõu digioskusi, et minna üle tööjõumahukatelt tehnoloogiatelt kapitalimahukatele tehnoloogiatele ja vältida ajude äravoolu; rõhutab sellega seoses kohalike, piirkondlike ja riiklike haridus- ja teadusasutuste keskset rolli digitaalse innovatsiooni keskuste juhtimisel, märkides, et koordineerimata regionaalpoliitika tõttu raisatakse eksperditeadmisi;

13. rõhutab, et vaja on pakkuda märkimisväärset tuge, aitamaks piirkondadel liikuda digiülemineku ja 2030. aastani loodud poliitikaprogrammis „Tee digikümnendisse“ seatud digieesmärkide saavutamise suunas; on sellega seoses seisukohal, et avaliku ja erasektori partnerlus on üks võimalikke viise, kuidas toetada kriitiliste oskuste arendamist ning tööväljavaadete ja tööturgude kohanemisvõime parandamist ning nende tulemuslikkust tootlikkuse ja tõhususe seisukohast, muutes need eduka digiülemineku võtmeteguriteks; on veendunud, et ELi rohe- ja digiülemineku käigus ei tohi kedagi kõrvale jätta, olenemata inimese töövaldkonnast, töölepingu tüübist, soost või geograafilisest asukohast;

14. märgib, et ülemaailmsele konkurentsile avatud tootmissektoritel ja nendele spetsialiseerunud piirkondadel võib roheülemineku ajal tekkida probleeme, eriti kui rahvusvahelised konkurendid saavad kasu madalamatest energiahindadest ja kasutavad vähem taastuvenergiat; rõhutab, et taastuvenergia kuludel on selles dünaamikas samuti oluline roll;

15. tuletab meelde, et vähem arenenud piirkonnad kogevad roheülemineku tõenäoliselt ebaproportsionaalselt suurt mõju, eelkõige seoses transpordisektori üleminekuga vähese CO_2 heitega lahendustele; on veendunud, et on vaja luua konkreetsed vahendid, et ökoloogilise ülemineku kontekstis toetada väärtusahelat sõidukite, ning täpsemalt pooljuhtide, akude ja elektrimootorite, autonoomse juhtimise, digitaliseerimise ja ühenduvuse jaoks vajalike komponentide sektorites;

Õiglane üleminek autotööstuse piirkondades

16. on veendunud, et maanteetranspordi CO_2 heite vähendamisel, mis nõuab kogu autotööstuse väärtusahela ümberkujundamist koos sisepõlemismootori järkjärgulise kasutuselt kõrvaldamisega 2035. aastaks, tuleb järgida hästi kavandatud strateegiat, ja et see strateegia peab rakendama vajalikke muudatusi kogu väärtusahelas, sealhulgas tootmisprotsessides, et vältida tootmise ümberpaigutumist EList väljapoole; on veendunud, et maanteetranspordi CO_2 heite vähendamisel tuleb järgida hästi kavandatud strateegiat, mis tagaks sujuva ja sotsiaalselt vastuvõetava ülemineku mõjutatud töötajatele ja ettevõtetele, eelkõige nendele, kes asuvad vähem arenenud või demograafiliste või territoriaalsete probleemidega piirkondades; on seisukohal, et vähese CO_2 heitega raudtee- ja bussitranspordil on tuleviku kliimaneutraalses transpordis oma osa, ning seda peaks toetama pikaajaline avalik planeerimine raudtee- ja ühistranspordi infrastruktuuri laiendamise kaudu;

17. on seisukohal, et see liikuvuse ülemineku strateegia peaks sisaldama ka üksikasjalikku kava töötajate ümberõppeks ja oskuste täiendamiseks, või vajadusel pakkuma praegu autotööstuses töötavatele inimestele alternatiivseid tööhõivevõimalusi; on veendunud, et see plaan peaks samuti sisaldama meetmeid naiste osakaalu suurendamiseks selles meeste ülekaaluga sektoris ja edendama töökohal puuetega inimeste integreerimist; on lisaks arvamusel, et see kava võiks pakkuda stiimuleid ja toetust, et tagada üleminekust tulenevate uute tööstusrajatiste jäämine vastavasse piirkonda, tagades nende tootmisest tuleneva kasu ja säilitades seeläbi nendes piirkondades ülekanduva mõju; soovitab luua jätkusuutlikud tööstusprojektid, mis viiksid lõpule nende territooriumide kogu tarneahela;

18. kutsub komisjoni üles esitama vajaliku ettepaneku, et tagada õiglase ülemineku mehhanismi järjepidevus ja sellele piisavate ja täiendavate rahaliste vahendite eraldamine, et lisada toetust piirkondadele, mis otseselt või kaudselt sõltuvad auto- ja varuosade tööstusest ja vastavatest teenustest, eelkõige ühtekuuluvuspoliitikas peavoolustatud õiglase ülemineku fondist, et saaks edendada sünergiat ja ülekanduvat mõju erinevate Euroopa fondide ja programmidega, et tegeleda piirkondliku ümberkujundamisprotsessiga;

19. tuletab meelde, et kohalikud ja piirkondlikud omavalitsused on sageli suures osas vastutavad koolitusega seotud poliitikameetmete rakendamise eest ning et nende poliitikameetmete territoriaalne mõõde on seega äärmiselt oluline; tuletab sellega seoses meelde, kui tähtis on võrdne haldussuutlikkus ning juurdepääs rahastamisele ja teabele kõigis ELi piirkondades;

20. on seisukohal, et autotööstuse ülekaaluga piirkondade õiglase ülemineku kavad peaksid järjepidevalt järgima kohapõhist

lähenemisviisi ja neid peaks partnerluse ja mitmetasandilise valitsemise põhimõtete alusel haldama pädevad asutused, ning et nad peaksid ergutama üleminekupiirkondade vahel piirkondadevahelist ja piiriülest koostööd; rõhutab lisaks vajadust seada esikohale investeeringud sektori vajalikku ümberkujundamisse, mis võimaldab sektoril kohaneda uute CO_2 heite normidega, ning koolituse, ümberõppe ja täiendõppe programmidesse ja kestliku majanduse mitmekesistamise strateegiatesse kogu väärtusahela ulatuses, et tagada töötajatele ja kohalikule ja piirkondlikule majandusele sujuv ja kaasav üleminek;

21. tuletab meelde, et algseadmete valmistajate mis tahes strateegiline otsus minna üle elektromobiilsusele, ning muud tehnika arengud, nagu autonoomsed sõidukid, autode digitaliseerimine ja täiendavad ohutusfunktsioonid, avaldavad paratamatult edasikanduvat mõju kohaliku ja piirkondliku väärtusahela madalamatele tasanditele;

22. soovitab kaaluda võimalust rakendada üleminekukavasid tulemuspõhise lähenemisviisi abil, kus toetusesaaja peab ellu viima rea projekte, et aidata kaasa kavade eesmärkide saavutamisele; on seisukohal, et tulemuspõhise suunitluse lihtsustamiseks ja tugevdamiseks võiks juhtimine põhineda üksnes sellistel vahe-eesmärkidel, väljunditel ja tulemustel, milles komisjon ja korraldusasutused on eelnevalt kokku leppinud; on seisukohal, et üleminekukava kontrollimine ja auditeerimine peaks ühtlasi piirduma sellega, kas kava saavutab oma vahe-eesmärgid ja sihid;

23. tunnistab, kui oluline on toetada kõiki üleminekuetapis olevate sektorite ettevõtteid, pöörates erilist tähelepanu mikro-, väikestele ja keskmise suurusega ettevõtjatele ning väikestele keskmise turukapitalisatsiooniga ettevõtjatele, kellel ei pruugi olla piisavalt vahendeid, et saavutada vajalikud ümberkujundused; rõhutab sihtotstarbelise abi tähtsust, et aidata mikro-, väikestel ja keskmise suurusega ettevõtjatel ning väikestel keskmise turukapitalisatsiooniga ettevõtjatel omandada, ajakohastada ja hooldada materiaalset vara ja taristut ning investeerida teadus- ja arendustegevusse; rõhutab vajadust sihtotstarbeliste rahastamisprogrammide, suutlikkuse suurendamise algatuste, teadmiste ja parimate tavade vahetamise ning konkreetselt VKEde ja väikeste keskmise turukapitalisatsiooniga ettevõtjate vajadustele kohandatud tehnilise abi järele, et tagada nende edukas integreerumine ja osalemine sektori arenevas keskkonnas;

24. rõhutab vajadust kaotada ELis teadus- ja arendustegevusse tehtavate investeeringute puudujääk ning saavutada eesmärk investeerida 3 % ELi SKPst teadus- ja arendustegevusse;

25. kutsub liikmesriike üles rajama piisava ja õiglase ökosüsteemi elektrilise liikuvuse kasutuselevõtuks kooskõlas alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu käsitleva määrusega; tuletab meelde, et

teatud linnapiirkondades kasutatavad kontseptsioonid on maapiirkondade jaoks vähem teostatavad või ebapiisavad, ning rõhutab, et elanike ja külastajate vajaduste rahuldamiseks on oluline luua avalik alternatiivkütuste taristu maa-, saare- ja äärepoolseimates piirkondades ja väikese rahvastikutihedusega piirkondades, mida erasektori teenuseosutajad piisavalt ei kata; on sellega seoses seisukohal, et selle avaliku teenuse hind peaks konkureerima eraõiguslike teenuseosutajate pakutava teenuse keskmise hinnaga; leiab, et selleks tuleb välja töötada elektromobiilsuse poliitika ja reguleeriv raamistik, mis põhineb olukorra põhjalikul analüüsil, et teha kindlaks peamised väljakutsed selle poliitika ees ja võimalused, kuidas see edukaks muuta;

26. palub komisjonil laiendada programme „exchangeEU“ ja „TARGET“ (tehniline abi rohelisele energiale üleminekuks) üleminekuetapis olevatele autotööstuse piirkondadele, et edendada kogemuste ja tulemuste vahetamist taandarenevate tööstussektoritega (näiteks kivisöe- ja turbatootmine) piirkondade vahel ning piirkondade vahel, kus on sellised ümberkujundatavad tööstussektorid nagu autotööstus ja selle tarnijad; on veendunud, et kogemuste vahetamine koos üleminekukavade rakendamisega, mida toetab Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondide rahastus, võivad aidata autotööstuse ja selle tarnijatega piirkondadel saavutada sujuva ülemineku kliimaneutraalsele tegevusele;

o
o o

27. teeb presidendile ülesandeks edastada käesolev resolutsioon nõukogule, komisjonile ning liikmesriikide riiklikele ja piirkondlikele parlamentidele.