Euroopan parlamentti
2019-2024

HYVÄKSYTYT TEKSTIT

P9_TA(2023)0461

EU:n rakennerahastojen tulevan kehyksen uudistaminen sellaisten alueiden tukemiseksi, joihin autoteollisuuden sekä vihreään ja digitaaliseen siirtymään liittyvät haasteet erityisesti vaikuttavat

Euroopan parlamentin päätöslauselma 12. joulukuuta 2023 EU:n rakennerahastojen tulevan kehyksen uudistamisesta sellaisten alueiden tukemiseksi, joihin autoteollisuuden sekä vihreään ja digitaaliseen siirtymään liittyvät haasteet erityisesti vaikuttavat (2023/2061(INI))

Euroopan parlamentti, joka

– ottaa huomioon Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 2 ja 3 artiklan,

– ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 174–178 ja 349 artiklan,

– ottaa huomioon Euroopan aluekehitysrahastoa, Euroopan sosiaalirahasto plussaa, koheesiorahastoa, oikeudenmukaisen siirtymän rahastoa ja Euroopan meri-, kalatalous- ja vesiviljelyrahastoa koskevista yhteisistä säännöksistä ja varainhoitosäännöistä sekä turvapaikka-, maahanmuutto- ja kotouttamisrahastoa, sisäisen turvallisuuden rahastoa ja rajaturvallisuuden ja viisumipolitiikan rahoitusvälinettä koskevista varainhoitosäännöistä 24. kesäkuuta 2021 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2021/1060[1] (yhteisiä säännöksiä koskeva asetus),

– ottaa huomioon Euroopan aluekehitysrahastosta ja koheesiorahastosta 24. kesäkuuta 2021 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2021/1058[2],

---

1 EUVL L 231, 30.6.2021, s. 159.
2 EUVL L 231, 30.6.2021, s. 60.

– ottaa huomioon oikeudenmukaisen siirtymän rahaston perustamisesta 24. kesäkuuta 2021 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2021/1056[1],

– ottaa huomioon Euroopan sosiaalirahasto plussan (ESR+) perustamisesta ja asetuksen (EU) N:o 1296/2013 kumoamisesta 24. kesäkuuta 2021 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2021/1057[2],

– ottaa huomioon asetuksen (EU) N:o 1303/2013, asetuksen (EU) N:o 1301/2013 ja asetuksen (EU) N:o 508/2014 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse erityistoimenpiteistä, jotta saataisiin liikkeelle investointeja jäsenvaltioiden terveydenhuoltojärjestelmiin ja muille talouden aloille covid-19:n puhkeamisen vastatoimena 30. maaliskuuta 2020 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2020/460[3] (koronaviruksen vaikutusten lieventämistä koskeva investointialoite),

– ottaa huomioon komission 14. heinäkuuta 2021 hyväksymän 55-valmiuspaketin,

– ottaa huomioon puitteiden vahvistamisesta ilmastoneutraaliuden saavuttamiseksi sekä asetusten (EY) N:o 401/2009 ja (EU) 2018/1999 muuttamisesta 30. kesäkuuta 2021 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2021/1119 (eurooppalainen ilmastolaki)[4],

– ottaa huomioon asetuksen (EU) 2019/631 muuttamisesta uusia henkilöautoja ja uusia kevyitä kuljetusajoneuvoja koskevien hiilidioksidipäästönormien tiukentamisen osalta unionin entistä korkeampien ilmastotavoitteiden mukaisesti 19. huhtikuuta 2023 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2023/851[5],

– ottaa huomioon asetuksen (EU) 2021/241 muuttamisesta elpymis- ja palautumissuunnitelmien REPowerEU-lukujen osalta sekä asetusten (EU) 1303/2013, (EU) 2021/1060 ja (EU) 2021/1755 ja direktiivin 2003/87/EY muuttamisesta 27. helmikuuta 2023 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2023/435[6],

– ottaa huomioon komission ehdotuksen asetukseksi asetuksen (EU) 2019/1242 muuttamisesta uusien raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästönormien tiukentamiseksi ja raportointivelvoitteiden sisällyttämiseksi siihen sekä asetuksen (EU) 2018/956 kumoamisesta (COM(2023)0088),

---

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

– ottaa huomioon komission ehdotuksen asetukseksi moottoriajoneuvojen ja moottorien sekä moottoriajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksynnästä niiden päästöjen ja akun kestävyyden osalta (Euro 7) sekä asetusten (EY) N:o 715/2007 ja (EY) N:o 595/2009 kumoamisesta,

– ottaa huomioon komission ehdotuksen asetukseksi puitteiden vahvistamisesta kriittisten raaka-aineiden varman ja kestävän tarjonnan varmistamiseksi sekä asetusten (EU) N:o 168/2013, (EU) 2018/858, (EU) 2018/1724 ja (EU) 2019/1020 muuttamisesta (COM(2023)0160),

– ottaa huomioon 1. helmikuuta 2023 annetun komission tiedonannon ”Vihreän kehityksen teollisuussuunnitelma nettonollan aikakaudelle” (COM(2023)0062),

– ottaa huomioon 30. tammikuuta 2023 annetun komission kertomuksen ”Euroopan rakenne- ja investointirahastot – Vuoden 2022 yhteenvetokertomus ohjelmien täytäntöönpanoa vuosina 2014–2020 koskevista vuotuisista täytäntöönpanokertomuksista” (COM(2023)0039),

– ottaa huomioon 4. helmikuuta 2022 annetun komission tiedonannon ”Kahdeksas koheesiokertomus: koheesio Euroopassa kohti vuotta 2050 mentäessä” (COM(2022)0034),

– ottaa huomioon Eurostatin alueellisen vuosikirjan 2022,

– ottaa huomioon komission tiedonannon monivuotisen rahoituskehyksen 2021–2027 väliarvioinnista (COM(2023)0336),

– ottaa huomioon komission vuoden 2022 digitaalitalouden ja -yhteiskunnan indeksin (DESI),

– ottaa huomioon komission yksiköiden valmisteluasiakirjan alueellisista oikeudenmukaista siirtymää koskevista suunnitelmista (SWD(2021)0275),

– ottaa huomioon helmikuussa 2023 julkaistun OECD:n raportin ”Regional Industrial Transitions to Climate Neutrality”[1],

– ottaa huomioon alueiden komitean 13. heinäkuuta 2022 antaman lausunnon aiheesta ”Tavoitteena päästötön maantieliikenne: vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotto ja hiilidioksidipäästönormien kiristäminen”[2],

---

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

– ottaa huomioon alueiden komitean 12. lokakuuta 2022 antaman lausunnon aiheesta ”Oikeudenmukainen ja kestävä siirtymä hiili- ja energiaintensiivisillä alueilla”[1],

– ottaa huomioon alueiden komitean 12. lokakuuta 2022 antaman lausunnon aiheesta ”Digitaalinen yhteenkuuluvuus”[2],

– ottaa huomioon alueiden komitean 10. lokakuuta 2023 antaman lausunnon aiheesta ”Oikeudenmukainen ja kestävä siirtymä autoteollisuusalueille”[3],

– ottaa huomioon alueiden komitean 11. lokakuuta 2022 julkaiseman EU:n vuosikertomuksen alueiden ja kuntien tilasta,

– ottaa huomioon 15. syyskuuta 2022 antamansa päätöslauselman taloudellisesta, sosiaalisesta ja alueellisesta yhteenkuuluvuudesta Euroopan unionissa: kahdeksas koheesiokertomus[4],

– ottaa huomioon parlamentin sisäasioiden pääosaston 31. tammikuuta 2023 julkaiseman tutkimuksen koheesiopolitiikasta EU:n hiilialueilla ”Cohesion Policy in EU Coal Regions”,

– ottaa huomioon parlamentin sisäasioiden pääosaston 30. syyskuuta 2021 julkaiseman tutkimuksen unionin autoalan tulevaisuudesta ”The Future of the EU Automotive Sector”,

– ottaa huomioon parlamentin sisäasioiden pääosaston 15. huhtikuuta 2020 julkaiseman tutkimuksen oikeudenmukaisen siirtymän rahastosta ”A Just Transition Fund – How the EU budget can best assist in the necessary transition from fossil fuels to sustainable energy”,

– ottaa huomioon työjärjestyksen 54 artiklan,

– ottaa huomioon aluekehitysvaliokunnan mietinnön (A9-0326/2023),

A. toteaa, että vihreä ja digitaalinen siirtymä, mukaan lukien energian ja raaka-aineiden lähteiden monipuolistaminen sekä teknologian kehitys, luovat sekä uusia haasteita että uusia mahdollisuuksia Euroopan unionin taloudelliselle, sosiaaliselle ja alueelliselle yhteenkuuluvuudelle;

B. katsoo, että ilmastoon liittyvillä EU:n politiikkatoimilla voidaan edistää unionin taloudellista ja sosiaalista kehitystä ja että niihin olisi liitettävä kattavat alueelliset vaikutustenarvioinnit, jotta määritetään näiden toimenpiteiden mahdolliset vaikutukset siirtymäalueisiin siten, että voidaan edistää selviytymiskykyä, ylöspäin tapahtuvaa

---

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

sosiaalista lähentymistä, sosiaalista oikeudenmukaisuutta, kestävyyttä ja yhteenkuuluvuutta, puuttua kielteisiin jakaumavaikutuksiin ja vähentää eroja tarjoamalla kohdennettua tukea ihmisille ja teollisuudelle sekä räätälöityjä strategioita;

C. ottaa huomioon, että oikeudenmukaisen siirtymän rahasto on suunniteltu erityisesti varmistamaan, että ketään ei jätetä jälkeen EU:n edetessä kohti ilmastoneutraaliutta; toteaa, että tähän sisältyy kohdennettu tuki alueille, joihin siirtymä vaikuttaa eniten, jotta vältytään alueellisen eriarvoisuuden lisääntymiseltä unionissa;

D. ottaa huomioon, että kauden 2014–2020 koheesiopolitiikalla tasoitettiin jo tietä hiilialueiden siirtymille sisällyttämällä sen ohjelmiin monia siirtymien kannalta merkityksellisiä erityistavoitteita ja lopulta myös investoimalla huomattavasti varoja kyseessä oleville aloille; ottaa huomioon, että myös muut siirtymäalueet tarvitsevat samantasoista tukea, jotta voidaan vähentää alueilla käynnissä olevan perusteellisen siirtymäprosessin kielteisiä taloudellisia vaikutuksia;

E. toteaa, että EU:n eri alueiden sosioekonomisten ja väestöllisten ominaispiirteiden välillä on suuria eroja ja alueilla on erilaisia haasteita, minkä vuoksi kaikkiin alueellisiin ja sosioekonomisiin tarpeisiin ei ole olemassa yhtä ainoaa kaikille sopivaa ratkaisua; katsoo, että Euroopan rakenne- ja investointirahastoja (ERI-rahastot) on mahdollista kehittää paremmiksi EU:n välineiksi lievittämään vihreän ja digitaalisen siirtymän mahdollisia kielteisiä vaikutuksia myös niillä alueilla, joilla on käynnissä perustavanlaatuisia muutoksia autoteollisuudessa tai siihen liittyvillä aloilla ja siihen liittyvissä palveluissa;

F. toteaa, että vaikka monivuotisesta rahoituskehyksestä ja elpymis- ja palautumistukivälineestä peräisin olevien EU:n talousarviovarojen yhdistetty käyttö mahdollistaa kunnianhimoisten uudistusten ja merkittävien investointien toteuttamisen, se on myös aiheuttanut alueille ja paikallisviranomaisille suuria politiikan hajanaisuuteen, hallinnollisiin valmiuksiin sekä kaudelle 2021–2027 ohjelmoitujen varojen suunnittelun ja toteutuksen monimutkaisuuteen liittyviä ongelmia; katsoo, että on tarpeen nopeuttaa koheesiopolitiikan ohjelmien käyttöönottoa ja hankkeiden toteuttamista paikan päällä;

G. toteaa, että tieliikenteen osuus kaikista liikenteen päästöistä on suurin; toteaa, että vihreä ja digitaalinen siirtymä aiheuttavat todennäköisesti edetessään haasteita tälle alalle; katsoo, että EU:n talouden kilpailukyvyn ylläpitämiseksi ja eurooppalaisen tuotannon ja työpaikkojen säilyttämiseksi meidän on seurattava EU:n politiikkatoimien vaikutusta keskeisiin aloihin ja käytettävissämme on oltava välineitä, joilla voimme vastata ajoissa vihreän ja digitaalisen siirtymän asettamiin uusiin haasteisiin;

H. toteaa, että autoteollisuudessa on tällä hetkellä käynnissä merkittävä muutos, joka johtuu liikennejärjestelmän muutoksista ympäristöystävällisempien liikennemuotojen kehittymisen sekä päästöttömien ja vähäpäästöisten teknologioiden, digitalisaation ja automaation täytäntöönpanon seurauksena;

I. katsoo näin ollen, että autoteollisuudesta olisi tultava osa laajempaa ”liikkuvuuden muutosta”, jonka seurauksena alan liiketoimintamallit ja arvoketjut uudistuvat ja joka tuo mukanaan huomattavia työllisyyteen liittyviä ja sosiaalisia muutoksia, joiden mallit vaihtelevat jäsenvaltioittain ja alueittain; ottaa huomioon, että arvoketjun kaikissa osissa, myös tuotannossa, tarvitaan huomattavia investointeja alan mukauttamiseksi uusiin hiilidioksidipäästönormeihin ja hiilidioksidipäästöjä aiheuttavien ajoneuvojen asteittaiseen käytöstä poistamiseen EU:ssa;

J. ottaa huomioon, että EU on yksi maailman suurimmista moottoriajoneuvojen valmistajista ja että autoteollisuus on yksi unionin tärkeimmistä teollisuudenaloista, jonka liikevaihto on yli seitsemän prosenttia EU:n BKT:stä ja joka on tietyillä alueilla jopa 25 prosenttia alueen BKT:stä, mikä tekee alasta suurimman yksityisen investoijan tutkimukseen ja kehittämiseen EU:ssa;

K. ottaa huomioon, että Euroopan autoteollisuus on edelleen merkittävä teollisuuden työllistäjä ja sen osuus EU:n kokonaistyöllisyydestä on yli kuusi prosenttia, se tarjoaa suoria ja välillisiä työpaikkoja 13,8 miljoonalle eurooppalaiselle ja 8,5 prosenttia Euroopan valmistusteollisuuden työpaikoista;

L. ottaa huomioon, että autoteollisuus koostuu arviolta 3 000 yrityksestä, joista 2 500 on pieniä ja keskisuuria yrityksiä (pk-yrityksiä), jotka ovat autonvalmistajille tuotteitaan ja palvelujaan tarjoavia riippumattomia toimittajia, jotka kohtaavat lisäesteitä vihreässä ja digitaalisessa siirtymässä; toteaa, että nämä haasteet edellyttävät, että alueet ja autoteollisuus investoivat voimakkaasti teknologiaan, tutkimukseen ja kehittämiseen sekä toimitusketjujen uudelleenorganisointiin, työntekijöiden koulutukseen ja uusiin liiketoimintamalleihin sopeutumiseen;

M. ottaa huomioon, että EU:n mahdollista tulevaa lisäarvoa autoteollisuudessa rajoittaa kuitenkin EU:n suuri riippuvuus tulevaisuuden autoja varten tarvittaviin keskeisiin tukeviin teollisuudenaloihin ja raaka-aineisiin liittyvästä ulkomaisesta tuonnista ja se, ettei EU:ssa ole vahvaa tieto- ja viestintätekniikka-alaa ja suuria eurooppalaisia digitaalialan toimijoita, jotka luovat lisäarvoa datan, digitaalisten ekosysteemien ja yhteysteknologioiden saatavuuden avulla;

N. ottaa huomioon, että koheesiopolitiikan rahoitus tarjoaa mahdollisuuksia investoida vihreämpään Eurooppaan ja tukea siirtymävaiheessa olevia alueita ja aloja; ottaa huomioon, että

nykyinen sääntelykehys ei tarjoa erityisiä tukitoimia tai rahoitusta sellaisille unionin alueille, joiden BKT:n tuottaa pitkälti autoteollisuus, minkä vuoksi jäsenvaltiot soveltavat erilaisia valtiontukistrategioita tällä alalla, mikä taas vaikuttaa EU:n alueelliseen yhteenkuuluvuuteen;

O. ottaa huomioon, että pelkästään henkilöautojen ja pakettiautojen osuus kasvihuonekaasujen kokonaispäästöistä Euroopassa on 15 prosenttia ja liikenne on ainoa ala, jolla kasvihuonekaasupäästöjen määrä ei ole laskenut vuoden 1990 tasoon verrattuna;

P. katsoo, että vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoa koskevan asetuksen ripeällä täytäntöönpanolla olisi varmistettava hiilettömiin liikennejärjestelmiin siirtymisen toteuttamiskelpoisuus; toteaa, että hiilettömään liikenteeseen siirtymiseen varautumisessa on huomattavia kansallisia ja alueellisia eroja; ottaa huomioon, että yli 20 vuotta vanhojen henkilöautojen osuus vaihtelee Puolan yli 40 prosentista Luxemburgin alle viiteen prosenttiin ja rekisteröityjen uusien sähköajoneuvojen osuus Ruotsin 46 prosentista Tšekin tasavallan ja Slovakian yhteen prosenttiin; ottaa huomioon, että sama pätee sähköajoneuvojen latausasemien määrään, sillä niitä on Alankomaissa on lähes 1 600 kertaa enemmän kuin Kyproksella;

Q. katsoo, että EU:n politiikkatoimet eivät saa olla alueellisesti sokeita, jotta voidaan välttää ”tyytymättömyyden maantieteen” ilmiön paheneminen ja saada teollisuus, paikallisviranomaiset ja asianomaiset ihmiset hyväksymään talouden hiilestä irtautumista koskevat tärkeimmät yhteiset tavoitteet; katsoo, että on olennaisen tärkeää mukauttaa politiikkatoimet jälkiteollisten alueiden tilanteeseen, jotta niistä voidaan tehdä jälleen houkuttelevia, kun otetaan erityisesti huomioon, että vakavien vaikutusten kohteena olevat alueet kärsivät usein väestökadosta, aivovuodosta ja talouden pysähtymisestä; ottaa huomioon, että tehokkaita strategioita jälkiteollisten alueiden houkuttelevuuden lisäämiseksi ovat muun muassa elämänlaadun parantaminen, koulutukseen, terveydenhuoltoon, infrastruktuuriin ja paikalliseen yrittäjyyteen investoiminen sekä kohtuuhintaisten asuntojen saatavuuden helpottaminen ja kannustimien luominen nuorille ammattilaisille ja perheille jäädä tai muuttaa näille alueille;

R. ottaa huomioon, että vaikka EU on nykyään riippuvainen raaka-aineiden ulkomaantuonnista, autoala on kaikista integroitunein ekosysteemi EU:n sisäisissä arvoketjuissa, sillä yli 45 prosenttia sen tuotannosta on riippuvaista rajat ylittävistä arvoketjuista; ottaa huomioon, että tämä EU:n sisäinen arvoketju yhdistää ajoneuvojen valmistajat, varaosavalmistajat, akkujen, sähkölaitteiden ja renkaiden valmistajat, raaka-aineiden toimittajat ja autonkäyttöpalvelut; ottaa huomioon, että nämä arvoketjut muodostavat luonnollisesti perustan riippuvuuksille ja yhteistyölle alueiden välillä;

S. ottaa huomioon, että EU:n tavoitetta investoida kolme prosenttia EU:n BKT:stä tutkimukseen ja kehittämiseen ei ole vielä saavutettu;

EU:n rakenne- ja investointirahastojen tulevan kehyksen uudistaminen

1. vahvistaa uudelleen, että koheesiopolitiikan ei pitäisi kompensoida talousarvion joustamattomuutta eikä kärsiä kriiseistä johtuvista leikkauksista ja että sen pitäisi pitkän aikavälin investointistrategiana antaa alueille valmiudet vastata teollisiin, teknologisiin, ekologisiin, digitaalisiin, sosiaalisiin ja väestörakenteeseen liittyviin siirtymiin ja luoda yhdessä niitä; korostaa, että koheesiopolitiikka voi täyttää kaikki nämä tehtävät vain, jos se sisällytetään osaksi vankkaa rahoitusohjelmaa, ja katsoo siksi, että vuoden 2027 jälkeisessä monivuotisessa rahoituskehyksessä olisi varmistettava vahva koheesiopolitiikka ja rahoituksen lisääminen;

2. palauttaa mieliin syrjäisimpien alueiden erityiset haasteet siirtymässä kohti vihreämpää, digitalisoituneempaa ja vähemmän polttomoottoriliikenteestä riippuvaista unionia, koska ne sijaitsevat syrjässä mantereen verkostosta;

3. panee merkille, että vihreä ja digitaalinen siirtymä asettavat merkittäviä haasteita perussopimuksissa vaalitulle taloudellisen, sosiaalisen ja alueellisen yhteenkuuluvuuden tavoitteelle; on tietoinen alueellisten erojen, lisääntyvän sosiaalisen eriarvoisuuden ja kasvavan ”tyytymättömyyden maantieteen” riskistä, koska vihreän ja digitaalisen siirtymän edellyttämät mukautukset ja mahdolliset hyödyt vaihtelevat Euroopassa suuresti alueittain ja korostavat alueellisia eroja tulevina vuosina; katsoo, että koheesiopolitiikan avulla on selätettävä taloudelliset voimat, jotka suosivat arvokkaan taloudellisen toiminnan keskittymistä yhä enemmän kaupunki- ja teollisuuskeskuksiin, jos unioni haluaa säilyttää tavoitteensa taloudellisesta, sosiaalisesta ja alueellisesta yhteenkuuluvuudesta perussopimusten mukaisesti;

4. korostaa, että suunnitelmilla vähentää kasvihuonekaasupäästöjä vähintään 55 prosenttia vuoteen 2030 mennessä ja saavuttaa täysi ilmastoneutraalius vuoteen 2050 mennessä on huomattavia vaikutuksia EU:n taloudelliseen, sosiaaliseen ja alueelliseen yhteenkuuluvuuteen;

5. korostaa, että on tärkeää kiinnittää enemmän huomiota alueisiin, joilla on maantieteellisiä erityispiirteitä, kuten maaseutualueisiin, saariin, syrjäisimpiin alueisiin, vuoristoalueisiin ja harvemmin asuttuihin alueisiin, erityisesti niihin, jotka sijaitsevat eristyksissä ja ovat erittäin riippuvaisia fossiilisista polttoaineista tai tietyistä teollisuudenaloista, joista ollaan vähitellen luopumassa;

6. suosittelee vahvasti erityisen teollisuussiirtymää koskevan poliittisen tavoitteen sisällyttämistä EU:n koheesiopolitiikkaan vuoden 2027

jälkeen; korostaa, että tavoitteella olisi edistettävä Euroopan strategista riippumattomuutta ja puututtava vihreän ja digitaalisen siirtymän haastaviin sivuvaikutuksiin ja että tämä olisi toteutettava entistä nopeammin tiiviissä yhteistyössä paikallis- ja alueviranomaisten kanssa, jotta voidaan tehostaa laadukkaiden työpaikkojen luomista, edistää työntekijöiden, erityisesti sosiaalisesti heikommassa asemassa olevien ja pitkäaikaistyöttömien, uudelleen- ja täydennyskoulutusta sekä lieventää työllisyyteen ja sosiaaliseen hyvinvointiin kohdistuvia kielteisiä vaikutuksia tukemalla ja monipuolistamalla paikallisia, alueellisia ja kansallisia talouksia;

7. katsoo, että vuoden 2027 jälkeisessä EU:n koheesiopolitiikassa olisi noudatettava eriytetympää ja kohdennetumpaa lähestymistapaa ja tuen määrän määrittämiseksi käytettävien tuloihin liittyvien kriteerien käyttöä olisi täydennettävä muilla kriteereillä, jotka ottavat huomioon myös alueiden ominaispiirteet ja tulevia kasvumahdollisuuksia koskevat erityiset haasteet, joita ovat esimerkiksi nuorten työttömyysaste, pitkäaikaistyöttömyysaste, köyhyysaste, siirtymäaloista riippuvaiset työpaikat ja tutkimukseen ja kehittämiseen tehtävät investoinnit sekä väestökato, väestön ikääntyminen, aivovuoto ja nykyinen osaamisvaje;

8. kehottaa jatkamaan oikeudenmukaisen siirtymän rahastoa vuoden 2027 jälkeisellä ohjelmakaudella ja katsoo, että rahastolle olisi myönnettävä lisävaroja, jotta voidaan tukea alueita, jotka ovat erittäin riippuvaisia aloista, joilla on meneillään perusteellinen muutos, kuten autoteollisuudesta, kun otetaan huomioon arvioidut nettomääräiset työpaikkojen menetykset, joita autoteollisuuden siirtymän odotetaan aiheuttavan; katsoo, että oikeudenmukaisen siirtymän rahaston jatkamisessa olisi keskityttävä asianmukaiseen tilastollisten alueyksiköiden nimikkeistön (NUTS) tasoon, siinä olisi otettava huomioon alueelliset erityispiirteet, sen soveltamisalan olisi oltava laajempi kuin nykyisen rahaston, se olisi suunniteltava siten, että se mahdollistaa nopean reagoinnin uusiin haasteisiin eri aloilla ja toimialoilla ja se olisi sisällytettävä täysimääräisesti yhteisiä säännöksiä koskevaan asetukseen ja sen olisi perustuttava kumppanuuden, monitasoisen hallinnon ja paikkalähtöisen lähestymistavan periaatteisiin; kehottaa lisäksi Eurostatia arvioimaan vihreästä ja digitaalisesta siirtymästä johtuvan työpaikkojen nettomääräisen vähenemisen autoalalla;

9. katsoo, että seuraavat indikaattorit olisi otettava huomioon määritettäessä, olisiko alueen katsottava olevan erittäin riippuvainen autoteollisuudesta: autoteollisuuden osuus alueellisesta BKT:stä, autoteollisuuden tuotteiden osuus alueellisesta viennistä, autoteollisuuden osuus alueellisesta työllisyydestä ja autoteollisuuden osuus alueellisista T&K-investoinneista yhteensä;

10. kehottaa komissiota yksinkertaistamaan raportointia esimerkiksi laajentamalla tarvittaessa ”kustannuksiin liittymätöntä rahoitusta” koskevaa lähestymistapaa ja löytämään tasapainon toisaalta tuloksiin

ja vaikutuksiin ja toisaalta menoihin keskittymisen välillä, jotta voidaan tehostaa täytäntöönpanoa ja samalla valvoa varojen käyttöä tarkasti; katsoo, että ”yksinkertaistettu kustannusvaihtoehto” on osoittautunut erittäin myönteiseksi toimenpiteeksi, ja kehottaa komissiota ja hallintoviranomaisia laajentamaan sen soveltamista teollisiin, vihreisiin ja digitaalisiin hankkeisiin;

11. korostaa tarvetta varmistaa, että mikro- ja pk-yrityksiä sekä pieniä midcap-yrityksiä kohdellaan ERI-rahastojen varoja jaettaessa oikeudenmukaisesti, yksinkertaistamalla näiden varojen saamisen edellyttämiä hallinnollisia vaiheita ja edistämällä yhden kerran periaatteen täysimääräisessä toteuttamisessa, millä tarkoitetaan, että kansalaisten ja yritysten tarvitsee toimittaa tietyt vakiotiedot viranomaisille vain kerran; toteaa lisäksi, että mikro- ja pk-yrityksillä sekä pienillä midcap-yrityksillä on keskeinen rooli teollisuussiirtymässä, ja korostaa, että on tärkeää varmistaa niiden aktiivinen osallistuminen hankkeisiin ja taata niiden riittävä rahoitus konsortioiden tai vaihtoehtoisten välineiden kaltaisten mekanismien avulla;

Elinvoimaisten alueiden rakentaminen: vihreämpään ja digitaaliseen tulevaisuuteen tähtäävä koheesiopolitiikka

12. toteaa, että vaikka digitalisaatio tuo edelleen taloudellista hyötyä kaikille alueille digitaalinen siirtymä aiheuttaa vakavia vaikeuksia vähemmän kehittyneille alueille; korostaa, että on tärkeää investoida digitaaliseen infrastruktuuriin ja kehittää koko väestön ja työvoiman digitaalisia taitoja, jotta voidaan siirtyä työvoimavaltaisista teknologioista pääomavaltaisiin teknologioihin ja välttää aivovuoto; korostaa tässä yhteydessä paikallisten, alueellisten ja kansallisten koulutus- ja tutkimuslaitosten keskeistä roolia johtavissa digitaalisen innovoinnin keskuksissa ja panee merkille osaamisen menetyksen, joka johtuu alueellisten politiikkatoimien koordinoinnin puutteesta;

13. korostaa, että tarvitaan merkittävää tukea, jotta alueita voidaan tukea niiden tiellä kohti digitalisaatiota ja toimintapoliittisessa digitaalinen vuosikymmen 2030 -ohjelmassa asetettujen digitalisaatiotavoitteiden saavuttamista; katsoo tässä yhteydessä, että julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuudet ovat yksi mahdollinen tapa tukea kriittisten taitojen kehittämistä ja parantaa työllistymisnäkymiä, työmarkkinoiden mukautuvuutta sekä niiden tuloksellisuutta tuottavuuden ja tehokkuuden osalta, mikä on avaintekijä onnistuneen digitalisaation kannalta; katsoo, että ketään ei saisi unohtaa ammattialastaan, sopimustyypistään, sukupuolestaan, iästään tai maantieteellisestä sijainnistaan riippumatta EU:n vihreän ja digitaalisen siirtymän tiellä;

14. toteaa, että maailmanlaajuiselle kilpailulle alttiilla teollisuudenaloilla ja niihin erikoistuneilla alueilla voi olla haasteita vihreän siirtymän aikana, erityisesti jos kansainväliset kilpailijat hyötyvät alhaisemmista energian hinnoista ja käyttävät vähemmän uusiutuvaa

energiaa; korostaa, että myös uusiutuvan energian kustannuksilla on merkittävä rooli tässä dynamiikassa;

15. muistuttaa, että vähemmän kehittyneet alueet kärsivät todennäköisesti kohtuuttomista vaikutuksista vihreän siirtymän aikana erityisesti liikennealan hiilettömiin ratkaisuihin siirtymisen seurauksena; katsoo, että on tarpeen ottaa käyttöön erityisiä välineitä, joilla tuetaan arvoketjua ajoneuvojen ekologisen siirtymän yhteydessä ja erityisesti sellaisten puolijohteiden, akkujen ja komponenttien aloilla, joita tarvitaan sähkömoottoreihin, itseohjautuviin ajoneuvoihin, digitalisaatioon ja yhteenliitettävyyteen;

Oikeudenmukainen siirtymä autoteollisuusalueille

16. katsoo, että tieliikenteen hiilestä irtautumisessa, joka edellyttää autoteollisuuden koko arvoketjun muuttamista, jossa polttomoottorit poistetaan asteittain käytöstä vuoteen 2035 mennessä, on noudatettava hyvin suunniteltua liikkuvuutta koskevan siirtymän strategiaa, ja että tällä strategialla on pantava täytäntöön tarvittavat muutokset koko arvoketjussa, myös tuotantoprosesseissa, jotta voidaan välttää tuotannon siirtäminen EU:n ulkopuolelle; korostaa lisäksi, että tällä strategialla olisi varmistettava, että siirtymä on asianomaisten työntekijöiden ja yritysten osalta sujuva ja sosiaalisesti hyväksyttävä erityisesti vähemmän kehittyneillä alueilla ja alueilla, joilla on väestörakenteesta johtuvia tai alueellisia haasteita; katsoo, että hiilettömällä rautatie- ja linja-autoliikenteellä on rooli tulevaisuuden nettonollaliikenteessä ja että sitä olisi tuettava pitkän aikavälin julkisella suunnittelulla laajentamalla rautatieliikenteen ja julkisen liikenteen infrastruktuuria;

17. katsoo, että tähän liikkuvuutta koskevan siirtymän strategiaan olisi myös sisällytettävä yksityiskohtainen suunnitelma työntekijöiden uudelleen- ja täydennyskoulutuksesta tai tarvittaessa vaihtoehtoisten työllistymismahdollisuuksien tarjoamisesta autoteollisuudessa tällä hetkellä työskenteleville henkilöille; katsoo, että tähän suunnitelmaan olisi myös sisällytettävä toimenpiteitä, joilla vahvistetaan naisten läsnäoloa tällä erittäin miesvaltaisella alalla ja edistetään vammaisten henkilöiden integroimista työpaikoilla; katsoo lisäksi, että tässä suunnitelmassa olisi tarjottava kannustimia ja tukea sen varmistamiseksi, että siirtymän tuloksena syntyvät uudet teollisuuslaitokset pysyvät asianomaisilla alueilla, jotta taataan niiden tuotannolliset hyödyt ja siten säilytetään heijastusvaikutukset kyseisillä alueilla; suosittelee perustamaan kestäviä teollisuushankkeita, jotka täydentävät kyseisten alueiden koko toimitusketjuja;

18. kehottaa komissiota esittämään tarvittavan ehdotuksen oikeudenmukaisen siirtymän mekanismin jatkuvuuden sekä mekanismin varojen riittävyyden ja lisäämisen varmistamiseksi, jotta autoteollisuudesta ja varaosavalmistuksesta ja -palveluista suoraan tai välillisesti riippuvaisia aloja voidaan tukea erityisesti

asiaankuuluvan ja koheesiopolitiikan kanssa virtaviivaistetun oikeudenmukaisen siirtymän rahaston avulla ja jotta synergioita ja heijastusvaikutuksia voidaan edistää erilaisten alueellista muutosprosessia käsittelevien EU:n rahastojen ja ohjelmien avulla;

19. muistuttaa, että paikallis- ja alueviranomaiset ovat usein suurelta osin vastuussa koulutusta koskevien politiikkojen täytäntöönpanosta ja että näiden politiikkojen alueellinen ulottuvuus on näin ollen ratkaisevan tärkeää; muistuttaa tässä yhteydessä yhtäläisten hallinnollisten valmiuksien sekä rahoituksen ja tiedonsaannin tärkeydestä kaikilla EU:n alueilla;

20. katsoo, että autoteollisuudesta riippuvaisten alueiden siirtymäsuunnitelmien olisi noudatettava johdonmukaisesti paikkalähtöistä lähestymistapaa ja että toimivaltaisten viranomaisten olisi hallinnoitava suunnitelmia kumppanuuden ja monitasoisen hallinnon periaatteiden mukaisesti ja suunnitelmilla olisi kannustettava alueiden välistä ja rajatylittävää yhteistyötä siirtymäalueiden välillä; korostaa lisäksi tarvetta asettaa etusijalle investoinnit alalla tarvittaviin muutoksiin, jotta se voi mukautua uusiin hiilidioksidipäästönormeihin, koulutus-, uudelleenkoulutus- ja täydennyskoulutusohjelmiin ja kestäviin talouden monipuolistamisstrategioihin koko arvoketjussa sen varmistamiseksi, että siirtymä on työntekijöiden sekä paikallisten ja alueellisten talouksien osalta sujuva ja osallistava;

21. muistuttaa, että kaikilla alkuperäisten laitevalmistajien tekemillä strategisilla päätöksillä siirtyä kohti sähköistä liikkuvuutta tai muulla teknisellä kehityksellä, kuten autonomisella ajamisella, digitalisaatiolla ja autojen lisäturvallisuustoiminnoilla, on väistämättä valumaefekti ja vaikutuksia paikallisen ja alueellisen arvoketjun alemmilla tasoilla;

22. kehottaa harkitsemaan mahdollisuutta toteuttaa siirtymäsuunnitelmat tulosperusteisen lähestymistavan avulla, millä tarkoitetaan joukkoa hankkeita, jotka tuensaaja toteuttaa suunnitelmien tavoitteiden saavuttamiseksi; katsoo, että tuloslähtöisyyden yksinkertaistamiseksi ja vahvistamiseksi hallinnointi voisi perustua yksinomaan komission ja hallintoviranomaisten välillä sovittuihin välitavoitteisiin, tuotoksiin ja tuloksiin; katsoo, että siirtymäsuunnitelman valvonta ja tarkastus olisi myös rajoitettava siihen, saavuttaako se välitavoitteensa ja tavoitteensa;

23. tunnustaa, että on tärkeää tarjota tukea kaikille siirtymän kohteena olevien alojen yrityksille ja erityisesti mikro- ja pk-yrityksille sekä pienille midcap-yrityksille, joilla on ehkä käytössään rajallisesti resursseja tarvittavien muutosten aikaansaamiseksi; korostaa kohdennetun avun merkitystä mikro- ja pk-yritysten sekä pienten midcap-yritysten auttamiseksi fyysisen omaisuuden ja infrastruktuurin hankinnassa, parantamisessa ja ylläpidossa sekä

tutkimukseen ja kehitykseen investoimisessa; korostaa erityisten mikro- ja pk-yritysten sekä pienten midcap-yritysten tarpeisiin räätälöityjen rahoitusohjelmien, valmiuksien kehittämistä koskevien aloitteiden, tietämyksen ja parhaiden käytäntöjen vaihdon ja teknisen tuen tarvetta, jotta voidaan varmistaa yritysten onnistunut integroituminen ja osallistuminen alan kehittyvään toimintaympäristöön;

24. korostaa tarvetta kuroa umpeen T&K-investointivaje EU:ssa ja saavuttaa tavoite investoida kolme prosenttia EU:n BKT:stä tutkimukseen ja kehittämiseen;

25. kehottaa jäsenvaltioita luomaan riittävän ja tasapuolisen ekosysteemin sähköisen liikkuvuuden käyttöönottoa varten vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoa koskevan asetuksen mukaisesti; muistuttaa, että tietyt kaupunkialueilla toimivat mallit eivät ole yhtä toteuttamiskelpoisia tai riittäviä maaseutualueilla, ja korostaa, että on tärkeää tarjota tältä osin julkinen vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuri maaseutualueilla, saarialueilla, syrjäisillä alueilla ja harvaan asutuilla alueilla, joita yksityiset palveluntarjoajat eivät kata riittävästi, jotta voidaan vastata asukkaiden ja vierailijoiden tarpeisiin; katsoo tältä osin, että tämän julkisesti tarjottavan palvelun hinnan olisi oltava kilpailukykyinen yksityisten palveluntarjoajien tarjoaman palvelun keskihintaan nähden; katsoo, että tätä varten on kehitettävä tilanteen perusteellisen analysoinnin pohjalta sähköistä liikkuvuutta koskeva politiikka ja sääntelykehys, jotta voidaan tunnistaa politiikan tärkeimmät haasteet ja mahdollisuudet;

26. pyytää komissiota laajentamaan ”exchangeEU”-ohjelmaa ja ”TARGET”-ohjelmaa (josta annetaan teknistä apua vihreään energiaan siirtymiseen) siirtymävaiheessa oleville autoteollisuusalueille, jotta voidaan edistää kokemusten ja tulosten vaihtoa niiden alueiden, joilla on toimintaa hiili- tai turvealojen kaltaisilla taantuvilla talouden aloilla, sekä niiden alueiden välillä, joilla on toimintaa muutosvaiheessa olevilla aloilla, kuten autonvalmistuksessa ja varaosavalmistuksessa; on vakuuttunut siitä, että tämä kokemusten jakaminen yhdessä rakennerahastojen tuella toteutettavien siirtymäsuunnitelmien täytäntöönpanon kanssa voisi auttaa alueita, joilla on autoteollisuutta ja varaosavalmistusta, siirtymään sujuvasti kohti ilmastoneutraalia toimintaa;

°

° °

27. kehottaa puhemiestä välittämään tämän päätöksen tiedoksi neuvostolle, komissiolle ja jäsenvaltioiden kansallisille ja alueellisille parlamenteille.