Europski parlament
2019-2024

USVOJENI TEKSTOVI

P9_TA(2023)0461

Preoblikovanje budućeg okvira strukturnih fondova EU-a kako bi se pružila potpora regijama koje su posebno pogođene izazovima povezanima s automobilskom, zelenom i digitalnom tranzicijom

Rezolucija Europskog parlamenta od 12. prosinca 2023. o preoblikovanju budućeg okvira strukturnih fondova EU-a kako bi se pružila potpora regijama koje su posebno pogođene izazovima povezanima s automobilskom, zelenom i digitalnom tranzicijom (2023/2061(INI))

Europski parlament,

– uzimajući u obzir članak 2. i članak 3. Ugovora o Europskoj uniji,

– uzimajući u obzir članke od 174. do 178. i članak 349. Ugovora o funkcioniranju Europske unije,

– uzimajući u obzir Uredbu (EU) 2021/1060 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. lipnja 2021. o utvrđivanju zajedničkih odredaba o Europskom fondu za regionalni razvoj, Europskom socijalnom fondu plus, Kohezijskom fondu, Fondu za pravednu tranziciju i Europskom fondu za pomorstvo, ribarstvo i akvakulturu i financijskih pravila za njih i za Fond za azil, migracije i integraciju, Fond za unutarnju sigurnost i Instrument za financijsku potporu u području upravljanja granicama i vizne politike[1] (Uredba o zajedničkim odredbama),

– uzimajući u obzir Uredbu (EU) 2021/1058 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. lipnja 2021. o Europskom fondu za regionalni razvoj i Kohezijskom fondu[2],

– uzimajući u obzir Uredbu (EU) 2021/1056 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. lipnja 2021. o uspostavi Fonda za pravednu tranziciju[3],

– uzimajući u obzir Uredbu (EU) 2021/1057 Europskog parlamenta i

---

1 SL L 231, 30.6.2021., str. 159.
2 SL L 231, 30.6.2021., str. 60.
3 SL L 231, 30.6.2021., str. 1.

Vijeća od 24. lipnja 2021. o uspostavi Europskog socijalnog fonda plus (ESF+) i stavljanju izvan snage Uredbe (EU) br. 1296/2013[1],

– uzimajući u obzir Uredbu (EU) 2020/460 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. ožujka 2020. o izmjeni Uredbe (EU) br. 1303/2013, Uredbe (EU) br. 1301/2013 i Uredbe (EU) br. 508/2014 s obzirom na posebne mjere za mobilizaciju ulaganja u zdravstvene sustave država članica i u druge sektore njihovih gospodarstava u odgovoru na izbijanje bolesti COVID-19 (Investicijska inicijativa kao odgovor na koronavirus)[2],

– uzimajući u obzir paket „Spremni za 55 %” koji je Komisija donijela 14. srpnja 2021.,

– uzimajući u obzir Uredbu (EU) 2021/1119 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. lipnja 2021. o uspostavi okvira za postizanje klimatske neutralnosti i o izmjeni uredaba (EZ) br. 401/2009 i (EU) 2018/1999 („Europski zakon o klimi”)[3],

– uzimajući u obzir Uredbu (EU) 2023/851 Europskog parlamenta i Vijeća od 19. travnja 2023. o izmjeni Uredbe (EU) 2019/631 u pogledu postrožavanja standardnih vrijednosti emisija CO2 za nova osobna vozila i nova laka gospodarska vozila u skladu s povećanjem klimatskih ambicija Unije[4],

– uzimajući u obzir Uredbu (EU) 2023/435 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. veljače 2023. o izmjeni Uredbe (EU) 2021/241 u pogledu poglavljâ o planu REPowerEU u planovima za oporavak i otpornost i o izmjeni uredaba (EU) br. 1303/2013, (EU) 2021/1060 i (EU) 2021/1755 te Direktive 2003/87/EZ[5],

– uzimajući u obzir Prijedlog Komisije za izmjenu Uredbe (EU) 2019/1242 u pogledu postroživanja emisijskih normi za CO_2 za nova teška vozila i uključivanja obveza izvješćivanja te o stavljanju izvan snage Uredbe (EU) 2018/956 (COM(2023)0088),

– uzimajući u obzir Komisijin Prijedlog uredbe o homologaciji motornih vozila i motora te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila s obzirom na njihove emisije i trajnost baterija (Euro 7) i o stavljanju izvan snage uredaba (EZ) br. 715/2007 i (EZ) br. 595/2009 (COM(2022)0586),

– uzimajući u obzir Prijedlog uredbe o uspostavi okvira za sigurnu i održivu opskrbu kritičnim sirovinama i o izmjeni uredbi (EU) br. 168/2013, (EU) 2018/858, (EU) 2018/1724 i (EU) 2019/1020

---

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

(COM(2023)0160),

– uzimajući u obzir komunikaciju Komisije od 1. veljače 2023. naslovljenu „Industrijski plan u okviru zelenog plana za doba nulte neto stope emisija” (COM(2023)0062),

– uzimajući u obzir izvješće Komisije od 30. siječnja 2023. naslovljeno „Europski strukturni i investicijski fondovi Sažeto izvješće o godišnjim izvješćima o provedbi programa za 2022. kojim je obuhvaćena provedba u razdoblju 2014. – 2020.” (COM(2023)0039),

– uzimajući u obzir komunikaciju Komisije od 4. veljače 2022. naslovljenu „o 8. izvješću o koheziji: kohezija u Europi do 2050.” (COM(2022)0034),

– uzimajući u obzir Regionalni godišnjak Eurostata za 2022.,

– uzimajući u obzir komunikaciju Komisije naslovljenu „Revizija u sredini programskog razdoblja višegodišnjeg financijskog okvira za 2021. – 2027.”, (COM(2023)0336),

– uzimajući u obzir Indeks gospodarske i društvene digitalizacije (DESI) Europske komisije za 2022.,

– uzimajući u obzir radni dokument službi Komisije o teritorijalnim planovima za pravednu tranziciju (SWD(2021)0275),

– uzimajući u obzir izvješće OECD-a iz veljače 2023. naslovljeno „Regionalna industrijska tranzicija prema klimatskoj neutralnosti”[1],

– uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija od 13. srpnja 2022. naslovljeno „Ususret cestovnom prijevozu s nultom stopom emisija: uvođenje infrastrukture za alternativna goriva i jačanje standarda učinkovitosti u pogledu emisija CO_2[2],

– uzimajući u obzir mišljenje Europskog odbora regija od 12. listopada 2022. naslovljeno „Pravedna i održiva tranzicija u kontekstu regija s velikom potrošnjom ugljena i energije”[3],

– uzimajući u obzir mišljenje Europskog odbora regija od 12. listopada 2022. „Digitalna kohezija”[4],

– uzimajući u obzir mišljenje Europskog odbora regija od 10. listopada 2023. naslovljeno „Pravedna i održiva tranzicija za regije s automobilskom industrijom”[5],

---

1 https://doi.org/10.1787/35247cc7-en.
2 SL C 270, 13.7.2022., str. 38.
3 SL C 498, 30.12.2022., str. 36.
4 SL C 498, 30.12.2022., str. 39.
5 CDR 1449/2023.

– uzimajući u obzir godišnje izvješće EU-a o stanju regija i općina koje je 11. listopada 2022. objavio Europski odbor regija,

– uzimajući u obzir svoju Rezoluciju od 15. rujna 2022. o gospodarskoj, socijalnoj i teritorijalnoj koheziji u EU-u: Osmo izvješće o koheziji”[1],

– uzimajući u obzir studiju naslovljenu „Cohesion Policy in EU Coal Regions” (Kohezijska politika u rudarskim regijama EU-a), koju je 31. siječnja 2023. objavila Glavna uprava EP-a za unutarnju politiku,

– uzimajući u obzir studiju naslovljenu „The Future of the EU Automotive Sector” (Budućnost automobilskog sektora u EU-u), koju je 30. rujna 2021. objavila Glavna uprava za unutarnju politiku,

– uzimajući u obzir studiju naslovljenu „A Just Transition Fund – How the EU budget can best assist in the necessary transition from fossil fuels to sustainable energy” (Fond za pravednu tranziciju – Kako proračun EU-a može najbolje pomoći u nužnom prijelazu s fosilnih goriva na održivu energiju), koju je 15. travnja 2020. objavila Glavna uprava za unutarnju politiku,

– uzimajući u obzir članak 54. Poslovnika,

– uzimajući u obzir izvješće Odbora za regionalni razvoj (A9-0326/2023),

A. budući da zelena i digitalna tranzicija kao i diversifikacija opskrbe energijom i sirovinama te razvoj tehnologije dovode do novih izazova, ali i pružaju nove prilike za gospodarsku, socijalnu i teritorijalnu koheziju Europske unije;

B. budući da politike EU-a povezane s klimom mogu doprinijeti gospodarskom i socijalnom razvoju Unije i da bi trebale biti popraćene sveobuhvatnim procjenama teritorijalnog učinka kako bi se utvrdile posljedice koje te mjere mogu imati na regije u tranziciji, u cilju promicanja otpornosti, uzlazne socijalne konvergencije, socijalne pravde, održivosti i kohezije, rješavanja negativnih distribucijskih učinaka i smanjenja razlika uz pomoć ciljane potpore ljudima i industrijama te prilagođenih strategija;

C. budući da je Fond za pravednu tranziciju posebno osmišljen kako bi se osiguralo da nitko ne bude zapostavljen dok EU napreduje prema klimatskoj neutralnosti; budući da to uključuje pružanje ciljane potpore regijama koje su najviše pogođene tom tranzicijom kako bi se izbjeglo povećanje regionalnih nejednakosti diljem Unije;

D. budući da je kohezijska politika u razdoblju 2014. – 2020. već utrla put tranziciji rudarskih regija uključivanjem mnoštva konkretnih ciljeva relevantnih za tranziciju u svoje programe te, naposljetku,

---

[1] SL C 125, 5.4.2023., str. 100.

ulaganjem znatnih sredstava u povezana područja; budući da je i drugim tranzicijskim regijama potrebna ista razina potpore kako bi se smanjili negativni gospodarski učinci toga što se nalaze u procesu temeljite tranzicije;

E. budući da postoje velike razlike između socioekonomskih i demografskih obilježja različitih regija u EU-u i da se te regije susreću s različitim izazovima, što stoga znači da ne postoji jedinstveno rješenje za sve teritorijalne i socioekonomske potrebe; budući da su europski strukturni i investicijski fondovi (ESIF) imaju potencijala da postanu bolje sredstvo EU-a za uklanjanje bilo kakvih negativnih učinaka koji proizlaze iz dvostruke zelene i digitalne tranzicije, uključujući u regijama koje se suočavaju s temeljnim tranzicijama u automobilskom sektoru ili povezanim industrijama i uslugama;

F. budući da, unatoč tome što kombinirana upotreba proračunskih sredstava EU-a iz višegodišnjeg financijskog okvira (VFO) i iz Mehanizma za oporavak i otpornost omogućuje provedbu ambicioznih reformi i znatnih ulaganja, ona je ujedno stvorila i velike poteškoće za regije i lokalne vlasti u pogledu fragmentacije politika, administrativnih kapaciteta i složenosti planiranja i izvršenja sredstava programiranih za razdoblje 2021. – 2027.; budući da je potrebno ubrzati stopu apsorpcije kohezijske politike i provedbu projekata na terenu;

G. budući da najveći udio ukupnih emisija iz prometa otpada na cestovni promet; budući da će zelena i digitalna tranzicija, kako budu napredovale, tom sektoru vjerojatno predstavljati izazove; budući da je za daljnju konkurentnost gospodarstva EU-a i očuvanje europske proizvodnje i radnih mjesta potrebno pratiti učinak politika EU-a na ključne sektore i raspolagati alatima za pravodobno reagiranje na nove izazove zelene i digitalne tranzicije;

H. budući da automobilska industrija trenutačno prolazi kroz veliku preobrazbu zbog promjena u prometnom sustavu uzrokovanih pojavom alternativnih i ekološki prihvatljivih načina prijevoza te uvođenjem tehnologija s nultom i niskom stopom emisija, digitalizacije i automatizacije;

I. budući da bi stoga automobilska industrija trebala postati dio sveobuhvatnije „preobrazbe u pogledu mobilnosti” koja će preoblikovati poslovne modele i lance vrijednosti u tom sektoru te dovesti do znatnih promjena u zapošljavanju i do socijalnih promjena s različitim obrascima među državama članicama i regijama; budući da su potrebna znatna ulaganja u sva područja u lancu vrijednosti, uključujući proizvodnju, kako bi se taj sektor prilagodio novim standardima u pogledu emisija CO_2 i kako bi se u EU-u postupno ukinula vozila s emisijama CO_2;

J. budući da je EU jedan od najvećih svjetskih proizvođača motornih vozila i da je automobilska industrija jedna od ključnih europskih industrija koja ostvaruje promet od više od 7 % bruto domaćeg proizvoda (BDP) EU-a, koji u određenim regijama predstavlja do 25 % regionalnog BDP-a, zbog čega je taj sektor najveći privatni ulagač u istraživanje i razvoj u EU-u;

K. budući da je europski automobilski sektor i dalje pokretač zapošljavanja u industriji jer je zaslužan za više od 6 % ukupnog broja radnih mjesta u Europi, osigurava izravna i neizravna radna mjesta za 13,8 milijuna Europljana i predstavlja 8,5 % radnih mjesta u proizvodnji u Europi;

L. budući da se procjenjuje da se automobilski sektor sastoji od 3000 poduzeća, od kojih je 2500 malih i srednjih poduzeća, koja djeluju kao neovisni dobavljači za proizvođače automobila i suočavaju se s dodatnim preprekama u zelenoj i digitalnoj transformaciji; budući da će za suočavanje s tim izazovima regije i automobilska industrija morati znatno ulagati u tehnologiju, istraživanje i razvoj, kao i u reorganizaciju lanaca opskrbe, osposobljavanje zaposlenika i prilagodbu novim poslovnim modelima;

M. međutim, budući da je potencijal dodane vrijednosti EU-a u automobilskom sektoru u budućnosti ograničen zbog velike ovisnosti EU-a o inozemnom uvozu ključnih pomoćnih industrija i sirovina za automobile budućnosti, kao i zbog nepostojanja snažnog sektora IKT-a i velikih europskih digitalnih aktera koji bi donosili vrijednost zahvaljujući pristupu podacima, digitalnim ekosustavima i tehnologijama povezivosti;

N. budući da financiranje kohezijske politike nudi mogućnosti za ulaganje u zeleniju Europu i za potporu regijama i sektorima u tranziciji; budući da se postojećim regulatornim okvirom ne predviđaju posebne mjere potpore ili financijska sredstva za europske regije čiji BDP u velikoj mjeri proizlazi iz automobilskog sektora, zbog čega države članice primjenjuju različite strategije državnih potpora za tu industriju, što utječe na teritorijalnu koheziju EU-a;

O. budući da su samo osobni automobili i kombiji odgovorni za 15 % ukupnih emisija stakleničkih plinova u Europi i da je promet jedini sektor u kojem se razina stakleničkih plinova nije smanjila u odnosu na razine iz 1990.;

P. budući da bi se brzom provedbom uredbe o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva trebala osigurati održivost prijelaza na dekarbonizirane prometne sustave; budući da postoje znatne nacionalne i regionalne razlike u pogledu pripravnosti za prijelaz na dekarbonizirani prijevoz; budući da se udio osobnih automobila starijih od 20 godina kreće od više od 40 % u Poljskoj do manje od

5 % u Luksemburgu i da se kvota za registraciju novih električnih vozila kreće od 46 % u Švedskoj do 1 % u Češkoj i Slovačkoj; budući da postoje slične razlike u pogledu broja postaja za punjenje električnih vozila, pri čemu Nizozemska ima gotovo 1600 puta više postaja za punjenje nego Cipar;

Q. budući da politike EU-a moraju uzeti u obzir teritorijalne aspekte kako bi se izbjeglo jačanje fenomena pod nazivom „geografska rasprostranjenost nezadovoljstva” i kako bi se među industrijom, lokalnim vlastima i ljudima koji su pogođeni tom tranzicijom omogućilo prihvaćanje glavnih zajedničkih ciljeva dekarbonizacije gospodarstva; budući da je ključno prilagoditi politike individualnim situacijama u postindustrijskim regijama kako bi one ponovno postale privlačne, posebno s obzirom na to da se teško pogođene regije često suočavaju s depopulacijom, odljevom mozgova i gospodarskom stagnacijom; budući da učinkovite strategije za povećanje privlačnosti postindustrijskih regija uključuju poboljšanje kvalitete života, ulaganje u obrazovanje, zdravstvenu skrb, infrastrukturu i lokalno poduzetništvo, olakšavanje pristupa cjenovno pristupačnom stanovanju te stvaranje poticaja za mlade stručnjake i obitelji da ostanu u tim područjima ili se u njih presele;

R. budući da je, unatoč trenutačnoj ovisnosti EU-a o stranom uvozu sirovina, automobilski sektor najbolje integrirani ekosustav u lancima vrijednosti unutar EU-a, pri čemu više od 45 % njegove proizvodnje ovisi o prekograničnim lancima vrijednosti. budući da ti lanci vrijednosti unutar EU-a okupljaju proizvođače vozila, dobavljače automobila, proizvođače automobilskih baterija, električne opreme i guma, dobavljače sirovina i usluge korištenja automobilima; budući da ti lanci vrijednosti prirodno predstavljaju osnovu za podršku i suradnju među regijama;

S. budući da cilj EU-a da se 3 % BDP-a EU-a ulaže u istraživanje i razvoj još nije ostvaren;

Preoblikovanje budućeg okvira strukturnih i investicijskih fondova EU-a

1. ponovno potvrđuje da kohezijska politika ne bi trebala služiti za kompenzaciju nefleksibilnosti proračuna ili rezova koji su uvedeni zbog krize te da bi kohezijska politika, kao dugoročna strategija ulaganja, trebala osposobiti regije za zajedničko pokretanje industrijske, tehnološke, ekološke, energetske, digitalne, socijalne i demografske tranzicije te suočavanje s njima; naglašava da kohezijska politika može ispuniti sve te zadaće samo ako je popraćena snažnim programom financiranja te stoga smatra da bi u VFO-u za razdoblje nakon 2027. trebalo osigurati snažnu kohezijsku politiku s povećanim financiranjem;

2. podsjeća da se najudaljenije regije suočavaju s posebnim izazovima u

tranziciji prema zelenijoj Uniji koja je digitaliziranija i manje ovisna o prijevozu vozilima s motorom s unutarnjim izgaranjem zbog njihove udaljenosti od kontinentalne mreže;

3. uviđa da zelena i digitalna tranzicija predstavljaju znatne izazove za cilj gospodarske, socijalne i teritorijalne kohezije, koji je utvrđen u Ugovorima; svjestan je rizika od povećanja regionalnih razlika, produbljivanja socijalnih nejednakosti i sve veće „geografske rasprostranjenosti nezadovoljstva” s obzirom na to da se potrebne prilagodbe i potencijalne koristi dvostruke tranzicije uvelike razlikuju među europskim regijama i da će istaknuti regionalne razlike u nadolazećim godinama; smatra da se kohezijskom politikom moraju prevladati gospodarske sile koje pogoduju rastućoj aglomeraciji gospodarskih aktivnosti velike vrijednosti u urbanim i industrijskim središtima ako Unija želi zadržati svoj cilj gospodarske, socijalne i teritorijalne kohezije kako je utvrđeno u Ugovorima;

4. naglašava da će planovi za smanjenje emisija stakleničkih plinova za najmanje 55 % do 2030. i postizanje potpune klimatske neutralnosti do 2050. znatno utjecati na gospodarsku, socijalnu i teritorijalnu koheziju EU-a;

5. naglašava da je važno posvetiti dodatnu pozornost područjima s geografskim posebnostima, kao što su ruralne regije, otoci, najudaljenije regije, planinske regije i slabije naseljene regije, a posebno onima koja su izolirana i u velikoj mjeri ovise o fosilnim gorivima ili određenim industrijama koje se postupno ukidaju;

6. snažno preporučuje uključivanje konkretnog cilja politike o industrijskoj tranziciji u kohezijsku politiku EU-a nakon 2027.; naglašava da bi se tim ciljem trebala promicati europska strateška autonomija i trebale riješiti izazovne nuspojave zelene i digitalne tranzicije te da bi se to trebalo postići još brže i u bliskoj suradnji s lokalnim i regionalnim vlastima u cilju poticanja zapošljavanja na kvalitetnim radnim mjestima, promicanja prekvalifikacije i usavršavanja radnika, posebno socijalno ugroženih i dugotrajno nezaposlenih radnika, te ublažavanja negativnih posljedica na zapošljavanje i socijalnu dobrobit podupiranjem i diversifikacijom lokalnih, regionalnih i nacionalnih gospodarstava;

7. smatra da bi kohezijska politika EU-a nakon 2027. trebala slijediti diferenciraniji i usmjereniji pristup kojim se primjena kriterija povezanih s dohotkom za određivanje razine potpore nadopunjuje dodatnim kriterijima kojima se uzimaju u obzir i karakteristike regija te posebni izazovi s kojima se suočavaju u pogledu budućeg potencijala rasta, kao što su stopa nezaposlenosti mladih, stopa dugotrajne nezaposlenosti, razina siromaštva, ovisnost o radnim mjestima o sektorima u tranziciji i ulaganja u istraživanje i razvoj te depopulacija, starenje stanovništva, odljev mozgova i postojeći jaz u vještinama;

8. poziva na produljenje Fonda za pravednu tranziciju (FPT) u programskom razdoblju nakon 2027., kojem bi trebalo dodijeliti dodatna financijska sredstva kako bi se pružila potpora regijama koje u velikoj mjeri ovise o sektorima koji prolaze kroz temeljitu tranziciju, kao što je automobilski sektor, uzimajući u obzir procijenjeni neto gubitak radnih mjesta koji se očekuje zbog tranzicije u automobilskom sektoru; smatra da bi to proširenje FPT-a trebalo biti usmjereno na odgovarajuću nomenklaturu prostornih jedinica za statistiku (NUTS), uzeti u obzir regionalne posebnosti, imati šire područje primjene od postojećeg FPT-a, biti osmišljeno tako da se omogući brz odgovor na novonastale izazove u različitim sektorima i industrijama te da bi trebalo biti u potpunosti uključeno u Uredbu o zajedničkim odredbama na temelju načela partnerstva, višerazinskog upravljanja i lokaliziranog pristupa; nadalje, poziva Eurostat da procijeni neto gubitak radnih mjesta u automobilskom sektoru koji će proizaći iz zelene i digitalne tranzicije;

9. shvaća da bi, kako bi se utvrdilo treba li se smatrati da regija u velikoj mjeri ovisi o automobilskoj industriji, trebalo uzeti u obzir sljedeće pokazatelje; doprinos automobilske industrije regionalnom BDP-u; udio automobilskih proizvoda u regionalnom izvozu; doprinos automobilske industrije regionalnom zapošljavanju; i doprinos automobilske industrije ukupnom regionalnom ulaganju u istraživanja i razvoj;

10. poziva Komisiju da pojednostavi postupke izvješćivanja, primjerice proširenjem pristupa „financiranja koje nije povezano s troškovima”, gdje je to primjereno, te pronalaženjem ravnoteže između naglaska na ishode i učinke i naglaska na rashode kako bi se postigla učinkovitija provedba, pri čemu mora nastaviti temeljito pratiti upotrebu sredstava; smatra da se „pojednostavnjena mogućnost financiranja” pokazala vrlo pozitivnom mjerom te poziva Komisiju i upravljačka tijela da prošire njezinu primjenu na industrijske, zelene i digitalne projekte;

11. naglašava da je u raspodjeli europskih strukturnih i investicijskih fondova potrebno zajamčiti pravedno postupanje prema mikropoduzećima te malim i srednjim poduzećima (MMSP-ovima) i malim poduzećima srednje tržišne kapitalizacije pojednostavljenjem administrativnih koraka potrebnih za pristup tim fondovima i napretkom prema potpunoj provedbi načela „samo jednom”, što znači da građani i poduzeća moraju određene standardne informacije dostaviti nadležnim tijelima samo jednom; nadalje, prepoznaje temeljnu ulogu mikropoduzeća te malih i srednjih poduzeća u industrijskoj tranziciji i naglašava važnost jamčenja njihova aktivnog sudjelovanja u projektima i jamčenja odgovarajućeg financiranja putem mehanizama kao što su konzorciji ili alternativni instrumenti;

Izgradnja otpornih regija: kohezijska politika za zeleniju i digitalno spremniju budućnost

12. uviđa da, unatoč činjenici da digitalizacija trenutačno i dalje donosi gospodarske koristi svim regijama, digitalna tranzicija stvara ozbiljne poteškoće slabije razvijenim regijama; naglašava važnost ulaganja u digitalnu infrastrukturu i izgradnju digitalnih vještina među općom populacijom i radnom snagom kako bi se prešlo s radno intenzivnih na kapitalno intenzivne tehnologije i izbjegao fenomen odljeva mozgova; u tom pogledu naglašava ključnu ulogu lokalnih, regionalnih i nacionalnih obrazovnih i istraživačkih institucija u vođenju centara za digitalne inovacije te primjećuje neiskorištenost stručnog znanja zbog nekoordiniranih regionalnih politika;

13. naglašava da je potrebna znatna potpora kako bi se regijama pomoglo na njihovu putu prema digitalizaciji i ostvarivanju digitalnih ciljeva utvrđenih u programu politike za 2030. pod nazivom „Put u digitalno desetljeće”; u tom kontekstu smatra da su javno-privatna partnerstva jedan od mogućih načina za podupiranje razvoja ključnih vještina i poboljšanja izgleda za zapošljavanje i prilagodljivosti tržišta rada, kao i njihove uspješnosti u pogledu produktivnosti i učinkovitosti, što ih čini ključnim čimbenicima za uspješnu digitalnu tranziciju; smatra da nitko, bez obzira na sektor u kojemu radi, vrstu ugovora, spol, dob ili geografsku lokaciju, ne smije biti zaboravljen na putu prema zelenoj i digitalnoj tranziciji EU-a;

14. napominje da se proizvodni sektori izloženi globalnoj konkurenciji i regije koje su specijalizirane za njih mogu suočiti s izazovima tijekom zelene tranzicije, posebno ako međunarodni konkurenti imaju niže cijene energije i manje se koriste energijom iz obnovljivih izvora; naglašava da će troškovi energije iz obnovljivih izvora također imati važnu ulogu u takvoj dinamici;

15. podsjeća da će zelena tranzicija vjerojatno imati nesrazmjeran učinak na manje razvijene regije, posebno kad je riječ o prelasku prometnog sektora na dekarbonizirana rješenja; smatra da je potrebno uspostaviti posebne instrumente za potporu lancu vrijednosti u kontekstu ekološke tranzicije za vozila i, konkretnije, sektora poluvodiča, baterija i dijelova potrebnih za elektromotore, autonomnu vožnju, digitalizaciju i povezivost;

Pravedna tranzicija za regije s automobilskom industrijom

16. smatra da dekarbonizacija cestovnog prometa, koja zahtijeva transformaciju cijelog vrijednosnog lanca automobilske industrije postupnim ukidanjem motora s unutarnjim izgaranjem do 2035., mora slijediti dobro planiranu strategiju „tranzicije u području mobilnosti” i da se tom strategijom moraju provesti potrebne promjene u cijelom vrijednosnom lancu, među ostalim u proizvodnim procesima, kako bi se izbjeglo premještanje proizvodnje izvan EU-a; nadalje ističe da bi se tom strategijom trebala osigurati neometana i društveno prihvatljiva tranzicija za pogođene radnike i poduzeća, posebno one u slabije razvijenim regijama i regijama suočenima s

demografskim ili teritorijalnim izazovima; smatra da će dekarbonizirani željeznički i autobusni prijevoz imati ulogu u prijevozu s nultom neto stopom emisija u budućnosti te da bi ga trebalo poduprijeti dugoročnim javnim planiranjem u pogledu širenja željezničke infrastrukture i infrastrukture javnog prijevoza;

17. smatra da ta strategija tranzicije u području mobilnosti mora uključivati detaljan plan za prekvalifikaciju i usavršavanje radnika i, po potrebi, pružati alternativne mogućnosti zapošljavanja za osobe koje su trenutačno zaposlene u automobilskom sektoru; smatra da bi taj plan također trebao sadržavati mjere za jačanje prisutnosti žena u tom sektoru u kojem prevladavaju muškarci i za promicanje integracije osoba s invaliditetom na radnom mjestu; nadalje, smatra da bi se tim planom trebali pružiti poticaji i potpora kako bi se osiguralo da nova industrijska postrojenja koja proizlaze iz tranzicije ostanu unutar predmetnih regija, pri čemu je potrebno zajamčiti njihove proizvodne koristi, čime će se učinci prelijevanja zadržati u tim područjima; preporučuje uspostavu održivih industrijskih projekata kojima bi se dovršio cijeli lanac opskrbe na tim područjima;

18. poziva Komisiju da iznese potreban prijedlog kako bi se osigurao kontinuitet mehanizma za pravednu tranziciju i zajamčila dodjela dostatnih i dodatnih sredstava koja uključuju potporu regijama koje izravno ili neizravno ovise o automobilskoj industriji i uslugama te industriji i uslugama opskrbe dijelovima, posebno u okviru relevantnog Fonda za pravednu tranziciju koji je uključen u kohezijsku politiku, kako bi se sinergije i učinci prelijevanja mogli promicati uz pomoć raznih europskih fondova i programa za rješavanje procesa regionalne transformacije;

19. podsjeća da su lokalne i regionalne vlasti često u velikoj mjeri odgovorne za provedbu politika koje se odnose na osposobljavanje te da je teritorijalna dimenzija tih politika stoga od ključne važnosti; u tu svrhu podsjeća na važnost jednakih administrativnih kapaciteta te pristupa financiranju i informacijama u svim regijama EU-a;

20. smatra da bi planovi za pravednu tranziciju za regije koje ovise o automobilskoj industriji trebali sustavno slijediti lokalizirani pristup i da bi njima trebala upravljati nadležna tijela na temelju načela partnerstva i višerazinskog upravljanja te da bi se tim planovima trebala poticati međuregionalna i prekogranična suradnja među regijama u tranziciji; nadalje naglašava da je potrebno dati prednost ulaganjima u potrebnu preobrazbu sektora kako bi se on mogao prilagoditi novim standardima učinkovitosti u pogledu emisija CO_2, programima osposobljavanja, prekvalifikacije i usavršavanja te održivim strategijama gospodarske diversifikacije u cijelom vrijednosnom lancu te kako bi se osigurala neometana i uključiva tranzicija za radnike i lokalna i regionalna gospodarstva;

21. podsjeća da će svaka strateška odluka proizvođača originalne

opreme o prelasku na električnu mobilnost ili druga tehnička dostignuća, kao što su autonomna vožnja, digitalizacija i dodatne sigurnosne funkcije u automobilima, neizbježno imati učinak „prelijevanja” i utjecati na niže razine u lokalnom i regionalnom lancu vrijednosti;

22. predlaže da se razmotri mogućnost provedbe tranzicijskih planova primjenom pristupa usmjerenog na rezultate koji se sastoji o skupine projekata koje korisnik treba provesti u svrhu doprinosa ciljevima planova; smatra da bi se, kako bi se pojednostavila i ojačala usmjerenost na rezultate, upravljanje moglo temeljiti isključivo na ključnim etapama, ostvarenjima i rezultatima koji su prethodno dogovoreni između Europske komisije i upravljačkih tijela; smatra da bi kontrola i revizija plana tranzicije također trebale biti ograničene na to ostvaruju li se njime ključne etape i ciljne vrijednosti;

23. prepoznaje važnost pružanja potpore svim poduzećima unutar sektora u tranziciji, s posebnim naglaskom na mikropoduzeća, MSP-ove i mala poduzeća srednje tržišne kapitalizacije, koji možda imaju ograničene resurse za postizanje potrebne preobrazbe; naglašava da je važno pružati ciljanu pomoć mikropoduzećima, MSP-ovima i malim poduzećima srednje tržišne kapitalizacije za stjecanje, nadogradnju i održavanje fizičke imovine i infrastrukture te za ulaganje u istraživanje i razvoj; naglašava potrebu za namjenskim programima financiranja, inicijativama za izgradnju kapaciteta, razmjenom znanja i najbolje prakse te tehničkom pomoći koja je posebno prilagođena potrebama mikropoduzeća, MSP-ova i malih poduzeća srednje tržišne kapitalizacije kako bi se osigurala njihova uspješna integracija i sudjelovanje u promjenjivom okruženju u tom sektoru;

24. naglašava da je potrebno premostiti investicijski jaz u području istraživanja i razvoja u EU-u i ostvariti cilj ulaganja 3 % BDP-a EU-a u istraživanje i razvoj;

25. poziva države članice da uspostave odgovarajući i pravedan ekosustav za uvođenje električne mobilnosti u skladu s Uredbom o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva; podsjeća da su određeni koncepti koji djeluju u urbanim područjima manje izvedivi ili nedostatni za ruralna područja te naglašava važnost pružanja javne infrastrukture za alternativna goriva u ruralnim, otočnim i udaljenim regijama te regijama s niskom gustoćom naseljenosti koje privatni pružatelji usluga ne pokrivaju na odgovarajući način, kako bi se zadovoljile potrebe lokalnog stanovništva i posjetitelja; u tom pogledu smatra da bi cijena te javne usluge trebala biti konkurentna prosječnoj cijeni usluge koju nude privatni pružatelji usluga; smatra da je u tu svrhu potrebno razviti politički i regulatorni okvir za električnu mobilnost koji se temelji na detaljnoj analizi stanja kako bi se utvrdili glavni izazovi te politike i mogućnosti za njezin uspjeh;

26. traži od Komisije da programe „exchangeEU” i „TARGET” (tehnička

pomoć za prelazak na zelenu energiju) proširi na regije u tranziciji s automobilskom industrijom kako bi se promicala razmjena iskustava i rezultata između regija čiji gospodarski sektori, kao što su ugljen ili treset, bilježe pad i regija sa sektorima u preobrazbi, kao što su proizvođači automobila i dobavljači; uvjeren je da bi ta razmjena iskustava, zajedno s provedbom tranzicijskih planova uz potporu sredstava iz europskih strukturnih i investicijskih fondova, mogla pomoći regijama s automobilskom industrijom i regijama dobavljačima da ostvare neometan prijelaz prema klimatski neutralnim aktivnostima;

°

° °

27. nalaže svojoj predsjednici da ovu Rezoluciju proslijedi Vijeću, Komisiji te nacionalnim i regionalnim parlamentima država članica.