Európai Parlament
2019-2024

ELFOGADOTT SZÖVEGEK

P9_TA(2023)0461

Az uniós strukturális alapok jövőbeli keretének átalakítása az autóiparral, a környezetvédelemmel és a digitális átállással kapcsolatos kihívások által különösen érintett régiók támogatása érdekében

Az Európai Parlament 2023. december 12-i állásfoglalása az uniós strukturális alapok jövőbeli keretének átalakításáról az autóiparral, a környezetvédelemmel és a digitális átállással kapcsolatos kihívások által különösen érintett régiók támogatása érdekében (2023/2061(INI))

Az Európai Parlament,

– tekintettel az Európai Unióról szóló szerződés 2. és 3. cikkére,

– tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződés 174–178. és 349. cikkére,

– tekintettel az Európai Regionális Fejlesztési Alapra, az Európai Szociális Alap Pluszra, a Kohéziós Alapra, az Igazságos Átmenet Alapra és az Európai Tengerügyi, Halászati és Akvakultúra-alapra vonatkozó közös rendelkezések, valamint az előbbiekre és a Menekültügyi, Migrációs és Integrációs Alapra, a Belső Biztonsági Alapra és a határigazgatás és a vízumpolitika pénzügyi támogatására szolgáló eszközre vonatkozó pénzügyi szabályok megállapításáról szóló, 2021. június 24-i (EU) 2021/1060 európai parlamenti és tanácsi rendeletre[1] (közös rendelkezésekről szóló rendelet),

– tekintettel az Európai Regionális Fejlesztési Alapról és a Kohéziós Alapról szóló, 2021. június 24-i (EU) 2021/1058 európai parlamenti és tanácsi rendeletre[2],

---

1 HL L 231., 2021.6.30., 159. o.
2 HL L 231., 2021.6.30., 60. o.

– tekintettel az Igazságos Átmenet Alap létrehozásáról szóló, 2021. június 24-i (EU) 2021/1056 európai parlamenti és tanácsi rendeletre[1],

– tekintettel az Európai Szociális Alap Plusz (ESZA+) létrehozásáról és az 1296/2013/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2021. június 24-i (EU) 2021/1057 európai parlamenti és tanácsi rendeletre[2],

– tekintettel az 1303/2013/EU, az 1301/2013/EU és az 508/2014/EU rendeletnek a COVID-19 járvány kapcsán a tagállamok egészségügyi rendszereibe és más gazdasági ágazataiba történő beruházások mozgósítását célzó különös intézkedések tekintetében történő módosításáról [Koronavírus-reagálási beruházási kezdeményezés] szóló, 2020. március 30-i (EU) 2020/460 európai parlamenti és tanácsi rendeletre[3],

– tekintettel a Bizottság által 2021. július 14-én elfogadott „Irány az 55%!” intézkedéscsomagra,

– tekintettel a klímasemlegesség elérését célzó keret létrehozásáról és a 401/2009/EK rendelet, valamint az (EU) 2018/1999 rendelet módosításáról szóló, 2021. június 30-i (EU) 2021/1119 európai parlamenti és tanácsi rendeletre (európai klímarendelet)[4],

– tekintettel az (EU) 2019/631 rendeletnek az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírásoknak az Unió fokozott éghajlatvédelmi törekvéseivel összhangban való megerősítése tekintetében történő módosításáról szóló, 2023. április 19-i (EU) 2023/851 európai parlamenti és tanácsi rendeletre[5],

– tekintettel az (EU) 2021/241 rendeletnek a helyreállítási és rezilienciaépítési tervekbe beillesztendő REPowerEU-fejezet tekintetében történő módosításáról, valamint az 1303/2013/EU rendelet, az (EU) 2021/1060 rendelet és az (EU) 2021/1755 rendelet, valamint a 2003/87/EK irányelv módosításáról szóló, 2023. február 27-i (EU) 2023/435 európai parlamenti és tanácsi rendeletre[6],

– tekintettel az (EU) 2019/1242 rendeletnek az új nehézgépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírások megerősítése és a jelentéstételi kötelezettségek beillesztése tekintetében történő módosításáról, valamint az (EU) 2018/956 rendelet hatályon kívül

---

1 HL L 231., 2021.6.30., 1. o.
2 HL L 231., 2021.6.30., 21. o.
3 HL L 99., 2020.3.31., 5. o.
4 HL L 243., 2021.7.9., 1. o.
5 HL L 110., 2023.4.25., 5. o.
6 HL L 63., 2023.2.28., 1. o.

helyezéséről szóló rendeletre irányuló bizottsági javaslatra (COM(2023)0088),

– tekintettel a gépjárművek és motorok, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek a kibocsátásuk és az akkumulátor tartóssága tekintetében történő típusjóváhagyásáról (Euro 7), továbbá a 715/2007/EK rendelet és az 595/2009/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló rendeletre irányuló bizottsági javaslatra (COM(2022)0586),

– tekintettel a kritikus fontosságú nyersanyagok biztonságos és fenntartható ellátását biztosító keret létrehozásáról, valamint a 168/2013/EU, az (EU) 2018/858, az (EU) 2018/1724 és az (EU) 2019/1020 rendelet módosításáról szóló rendeletre irányuló bizottsági javaslatra (COM(2023)0160),

– tekintettel „A zöld megállapodáshoz kapcsolódó ipari terv: a nettó zéró kibocsátás kora” című, 2023. február 1-jei bizottsági közleményre (COM(2023)0062),

– tekintettel az „Európai strukturális és beruházási alapok – A program 2014 és 2020 közötti végrehajtására vonatkozó éves végrehajtási jelentések 2022. évi összefoglaló jelentése” című, 2023. január 30-i bizottsági jelentésre (COM(2023)0039),

– tekintettel „A 8. kohéziós jelentés: Kohézió Európában 2050-ig” című, 2022. február 4-i bizottsági közleményre (COM(2022)0034),

– tekintettel az Eurostat regionális évkönyvének 2022. évi kiadására,

– tekintettel „A 2021–2027-es időszakra vonatkozó többéves pénzügyi keret félidős felülvizsgálata” című bizottsági közleményre (COM(2023)0336),

– tekintettel a digitális gazdaság és társadalom fejlettségét mérő 2022. évi bizottsági mutatóra,

– tekintettel a területi igazságos átmenet tervről szóló bizottsági szolgálati munkadokumentumra (SWD(2021)0275),

– tekintettel az OECD „Regional Industrial Transitions to Climate Neutrality” [A klímasemlegességre való regionális ipari átállás] című, 2023. februári jelentésére[1],

– tekintettel a Régiók Európai Bizottságának „A kibocsátásmentes közúti közlekedés felé: Az alternatív üzemanyagok

[1] https://doi.org/10.1787/35247cc7-en.

infrastruktúrájának kiépítése és a szén-dioxid-kibocsátási előírások megerősítése” című, 2022. július 13-i véleményére[1],

– tekintettel a Régiók Európai Bizottságának az „Igazságos és fenntartható átállás a szénbányászati és energiaintenzív régiók összefüggésében” című, 2022. október 12-i véleményére[2],

– tekintettel a Régiók Európai Bizottságának digitális kohézióról szóló, 2022. október 12-i véleményére[3],

– tekintettel a Régiók Európai Bizottságának az „Igazságos és fenntartható átmenet a gépjárműipari régiók számára” című, 2023. október 10-i véleményére[4],

– tekintettel a Régiók Bizottsága által 2022. október 11-én közzétett, a régiók és települések helyzetéről szóló éves uniós jelentésre,

– tekintettel a „Gazdasági, társadalmi és területi kohézió az Unióban: 8. kohéziós jelentés” című, 2022. szeptember 15-i állásfoglalására[5],

– tekintettel az Uniós Belső Politikák Főigazgatósága által 2023. január 31-én közzétett, „Cohesion Policy in EU Coal Regions” [Kohéziós politika az EU szénorientált régióiban] című tanulmányra,

– tekintettel az Uniós Belső Politikák Főigazgatósága által 2021. szeptember 30-án közzétett, „The Future of the EU Automotive Sector” [Az uniós gépjárműipar jövője] című tanulmányra,

– tekintettel az Uniós Belső Politikák Főigazgatósága által 2020. április 15-én közzétett, „A Just Transition Fund – How the EU budget can best assist in the necessary transition from fossil fuels to sustainable energy” [Igazságos Átmenet Alap – Hogyan segítheti az uniós költségvetés a legjobban a fosszilis tüzelőanyagokról a fenntartható energiára való szükségszerű átállást?] című tanulmányra,

– tekintettel eljárási szabályzata 54. cikkére,

– tekintettel a Regionális Fejlesztési Bizottság jelentésére (A9-0326/2023),

A. mivel a zöld és digitális kettős átállás, köztük az energia- és nyersanyagellátás diverzifikálása, valamint a technológiai fejlődés az Európai Unió gazdasági, társadalmi és területi kohézióját illetően új kihívásokat, valamint új lehetőségeket is teremt;

---

1 HL C 270., 2022.7.13., 38. o.
2 HL C 498., 2022.12.30., 36. o.
3 HL C 498., 2022.12.30., 39. o.
4 CDR 1449/2023.
5 HL C 125., 2023.4.5., 100. o.

B. mivel az éghajlatváltozással kapcsolatos uniós politikák hozzájárulhatnak az Unió gazdasági és társadalmi fejlődéséhez, és azokat átfogó területi hatásvizsgálatoknak kell kísérniük annak meghatározása érdekében, hogy ezek az intézkedések milyen hatással vannak az átalakulóban lévő régiókra, a reziliencia, a felfelé irányuló társadalmi konvergencia, a társadalmi igazságosság, a fenntarthatóság és a kohézió előmozdítása, a negatív elosztási hatások kezelése és az egyenlőtlenségek csökkentése érdekében, az embereknek és az iparágaknak nyújtott célzott támogatás és testre szabott stratégiák révén;

C. mivel az Igazságos Átmeneti Alapot kifejezetten azért hozták létre, hogy senki ne maradjon le az EU klímasemlegessége felé vezető úton; mivel ez magában foglalja az átállás által leginkább érintett régiók célzott támogatását annak érdekében, hogy elkerülhető legyen a regionális egyenlőtlenségek fokozódása az Unióban;

D. mivel a kohéziós politika a 2014–2020-as időszakban már előkészítette a szénorientált régiók átállását azáltal, hogy programjaikba számos konkrét és az átállás szempontjából releváns célkitűzést épített be, és jelentős forrásokat fektetett be a kapcsolódó területekbe; mivel más átmeneti régióknak is ugyanolyan szintű támogatásra van szükségük ahhoz, hogy mérsékeljék a folyamatban lévő mélyreható átállási folyamat negatív gazdasági hatásait;

E. mivel jelentős különbségek vannak a különböző uniós régiók társadalmi-gazdasági és demográfiai jellemzői között, és a régiók más-más kihívásokkal küzdenek, ami következésképpen azt jelenti, hogy nincs olyan egyenmegoldás, amely minden területi és társadalmi-gazdasági igényt illetően egyformán alkalmazható; mivel az európai strukturális és beruházási alapok (esb-alapok) magukban rejtik annak a lehetőségét, hogy jobban szolgálják a zöld és digitális kettős átállásból eredő negatív hatások enyhítésének célját, többek között azokban a régiókban, amelyek a gépjárműipar vagy a kapcsolódó iparágak és szolgáltatások területén alapvető átállással szembesülnek;

F. mivel annak ellenére, hogy a többéves pénzügyi keretből (MFF) és a Helyreállítási és Rezilienciaépítési Eszközből származó uniós költségvetési források együttes felhasználása nagyratörő reformok és jelentős beruházások végrehajtását teszi lehetővé, egyszersmind jelentős nehézségeket okozott a régiók és a helyi önkormányzatok számára a szakpolitikai széttagoltság, az adminisztratív kapacitás és a 2021–2027-es időszakra programozott alapok tervezésének és végrehajtásának összetettsége tekintetében; mivel fel kell gyorsítani a kohéziós politika felhasználási arányát és a projektek helyszíni megvalósítását;

G. mivel a közúti közlekedés teszi ki a közlekedésből származó teljes kibocsátás legnagyobb részét; mivel a zöld és a digitális kettős

átállás előrehaladása valószínűleg kihívások elé állítja majd ezt az ágazatot; mivel az uniós gazdaság versenyképességének fenntartása, valamint az európai termelés és munkahelyek megőrzése érdekében nyomon kell követnünk az uniós szakpolitikák kulcsfontosságú ágazatokra gyakorolt hatását, és rendelkeznünk kell olyan eszközökkel, amelyekkel időben reagálhatunk a zöld és digitális átállásból eredő új kihívásokra;

H. mivel a gépjárműipar jelenleg jelentős átalakuláson megy keresztül a közlekedési rendszerben az alternatív és környezetbarát közlekedési módok megjelenéséből, valamint a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású technológiák bevezetéséből, a digitalizációból és az automatizálásból eredő változások miatt;

I. mivel következésképpen a gépjárműiparnak egy nagyobb léptékű „mobilitási átalakulás” részévé kell válnia, amely átalakítja az ágazaton belüli üzleti modelleket és értékláncokat, és jelentős foglalkoztatási és társadalmi változásokat von maga után, tagállamonként és régiónként változó módon; mivel az értéklánc minden területén, így a gyártásban is jelentős beruházásokra van szükség ahhoz, hogy az ágazat alkalmazkodjon az új CO_2-kibocsátási előírásokhoz és a CO_2-kibocsátó járművek EU-ban történő fokozatos kivezetéséhez;

J. mivel az EU a világ legnagyobb gépjárműgyártói közé tartozik, és a gépjárműipar az egyik legfontosabb európai iparág, amely az EU bruttó hazai termékének (GDP) több mint 7%-át adja, amely bizonyos régiókban a regionális GDP 25%-át teszi ki, és így az ágazat a kutatás és fejlesztés (K+F) terén a legnagyobb magánbefektető az EU-ban;

K. mivel az európai gépjárműipar továbbra is az ipari foglalkoztatás motorja, mivel a teljes európai foglalkoztatás több mint 6%-át teszi ki, közvetlen és közvetett munkahelyeket teremt 13,8 millió európai számára, és az európai feldolgozóipari munkahelyek 8,5%-át biztosítja;

L. mivel a gépjárműipar a becslések szerint 3 000 vállalatból áll, amelyek közül 2 500 kkv, amelyeknek a gépjárműgyártók független beszállítóiként további akadályokat kell leküzdeniük a zöld és digitális átállás során; mivel ezek a kihívások szükségessé teszik, hogy a régiók és a gépjárműipar jelentős beruházásokat eszközöljenek a technológiába, a kutatásba és fejlesztésbe, valamint az ellátási láncok átszervezésébe, a munkavállalók képzésébe és az új üzleti modellekhez való alkalmazkodásba;

M. mivel ugyanis az EU jövőbeli hozzáadottérték-potenciálját a gépjárműipari ágazatokban korlátozza, hogy az EU nagymértékben függ a kulcsfontosságú támogató iparágaktól származó külföldi behozataltól és a jövő autóihoz szükséges nyersanyagok külföldi

behozatalától, valamint nem rendelkezik erős IKT-ágazattal és olyan nagy európai digitális szereplőkkel, amelyek az adatokhoz való hozzáférés, a digitális ökoszisztémák és a konnektivitási technológiák révén teremtenek értéket;

N. mivel a kohéziós politika forrásai lehetőségeket kínálnak a zöldebb Európába való beruházásra, valamint az átalakulóban lévő régiók és ágazatok támogatására; mivel a jelenlegi szabályozási keret nem ír elő egyedi támogatási intézkedéseket vagy finanszírozást azon európai régiók számára, amelyek GDP-jét nagyrészt a gépjárműipar termeli, aminek következtében a tagállamok különböző állami támogatási stratégiákat alkalmaznak erre az ágazatra, és ez hatással van az EU területi kohéziójára;

O. mivel a személygépkocsik és a kisteherautók önmagukban a teljes európai üvegházhatásúgáz-kibocsátás 15%-át adják, és a közlekedés az egyetlen olyan ágazat, ahol az üvegházhatásúgáz-kibocsátás szintje nem csökkent az 1990-es szinthez képest;

P. mivel az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló rendelet gyors végrehajtásának biztosítania kell a dekarbonizált közlekedési rendszerekre való átállás életképességét; mivel jelentős nemzeti és regionális különbségek állnak fenn a dekarbonizált közlekedésre való átállásra való felkészültség tekintetében; mivel a 20 évnél idősebb személygépkocsik száma a lengyelországi több mint 40%-tól a luxemburgi kevesebb mint 5%-ig terjed, és az új elektromos járművek nyilvántartásba vételének aránya a svédországi 46%-tól a csehországi és szlovákiai 1%-ig terjed, mivel hasonló különbség mutatkozik meg az elektromos járművek töltőállomásainak számában is, mert Hollandiában majdnem 1600-szor több töltőpont van, mint Cipruson;

Q. az uniós politikáknak nem szabad szemet hunyniuk a területi szempontok felett az „elégedetlenség földrajza” jelenség súlyosbodásának elkerülése, valamint az ipar, a helyi hatóságok és az érintett emberek arra való ösztönzése érdekében, hogy elfogadják a gazdaság dekarbonizációjára vonatkozó fő közös célkitűzéseket; mivel alapvető fontosságú, hogy a szakpolitikák a posztindusztriális régiók egyedi helyzetéhez igazodjanak, hogy azok ismét vonzóvá váljanak, különös tekintettel arra a tendenciára, hogy a súlyosan érintett régiók elnéptelenednek, azokból a képzett munkaerő elvándorol, és gazdasági stagnálás következik be; mivel a posztindusztriális régiók vonzerejének növelésére irányuló hatékony stratégiák közé tartozik az életminőség javítása, az oktatásba, az egészségügybe, az infrastruktúrába és a helyi vállalkozásba történő beruházás, valamint a megfizethető lakhatáshoz való hozzáférés megkönnyítése és a fiatal szakemberek és családok ösztönzése arra, hogy ezeken a területeken maradjanak vagy e területekre költözzenek;

R. mivel annak ellenére, hogy az EU jelenleg függ a külföldi nyersanyagbehozataltól, a gépjárműipar az EU-n belüli értékláncok legintegráltabb ökoszisztémája, mivel termelésének több mint 45%-a határokon átnyúló értékláncoktól függ; mivel ezek az EU-n belüli értékláncok gyűjtik egybe a gépjárműgyártókat, a gépjárműipari beszállítókat, az akkumulátorok, az elektromos berendezések és a gumiabroncsok gyártóit, a nyersanyag-beszállítókat és az autóhasználati szolgáltatásokat; mivel ezek az értékláncok természetükből adódóan a régiók közötti bizalom és együttműködés alapját képezik;

S. mivel az EU még nem érte el azt a célt, hogy az uniós GDP-é 3%-át K+F-be fektesse;

Az uniós strukturális és beruházási alapok jövőbeli keretének átalakítása

1. megerősíti, hogy a kohéziós politika nem ellensúlyozhatja a költségvetési rugalmatlanságot, de nem szenvedhet válságok miatti megszorításoktól sem, ugyanakkor hosszú távú beruházási stratégiaként eszközöket kell biztosítania a régiók számára az ipari és technológiai átalakulás, az ökológiai, energetikai, digitális és társadalmi átállás, valamint a demográfiai átmenet kezeléséhez és alakításához; hangsúlyozza, hogy a kohéziós politika csak akkor tudja mindezeket a feladatokat ellátni, ha szilárd finanszírozási programba ágyazódik, és ezért fenntartja, hogy a 2027 utáni többéves pénzügyi keretben erős kohéziós politikát kell biztosítani, megnövelt finanszírozással;

2. emlékeztet arra, hogy a legkülső régiók a kontinentális hálózattól való távolságuk miatt sajátos kihívásokkal szembesülnek a zöldebb, digitalizáltabb és a belső égésű motorokon alapuló közlekedéstől kevésbé függő Unió felé való átmenet során;

3. elismeri, hogy a zöld és digitális kettős átállás jelentős kihívásokat jelent a gazdasági, társadalmi és területi kohézió Szerződésekben rögzített célkitűzéseit illetően; tisztában van a regionális egyenlőtlenségek növekedésének, a társadalmi egyenlőtlenségek elmélyülésének és az „elégedetlenség földrajza” jelenség fokozódásának kockázatával, mivel a kettős átállás miatt szükséges kiigazítások és a kettős átállással járó esetleges előnyök terén jelentős eltérések tapasztalhatók az egyes európai régiók között, és a kettős átállás az elkövetkező években növelni fogja a regionális egyenlőtlenségeket; úgy véli, hogy amennyiben az Unió fenn akarja tartani a gazdasági, társadalmi és területi kohézióra vonatkozó, a Szerződésben rögzített célját, a kohéziós politikának le kell győznie azokat a gazdasági erőket, amelyek abba az irányba hatnak, hogy a nagy értékű gazdasági tevékenységek városi és ipari központokban koncentrálódjanak;

4. hangsúlyozza, hogy az üvegházhatású gázok kibocsátásának 2030-ig történő, legalább 55%-os csökkentésére és a teljes klímasemlegesség 2050-ig történő elérésére irányuló tervek jelentős hatással lesznek az EU gazdasági, társadalmi és területi kohéziójára;

5. hangsúlyozza annak fontosságát, hogy további figyelmet fordítsanak a földrajzi sajátosságokkal rendelkező területekre, így például a vidéki régiókra, a szigetekre, a legkülső régiókra, a hegyvidéki régiókra és a kevésbé sűrűn lakott régiókra, különösen azokra, amelyek elszigeteltek és erősen függnek a fosszilis tüzelőanyagoktól vagy bizonyos, fokozatosan megszűnő iparágaktól;

6. határozottan azt javasolja, hogy 2027 után építsenek be egy ipari átalakulásra vonatkozó egyedi szakpolitikai célkitűzést az uniós kohéziós politikába; hangsúlyozza, hogy ennek a célkitűzésnek elő kell mozdítania az európai stratégiai autonómiát, és foglalkoznia kell a zöld és digitális átállás kihívást jelentő mellékhatásaival, és hogy ezt a helyi és regionális önkormányzatokkal szoros együttműködésben még gyorsabb ütemben kell elérni a minőségi munkahelyekkel rendelkező foglalkoztatás fellendítése, a munkavállalók – különösen a szociálisan hátrányos helyzetű és tartósan munkanélküli munkavállalók – átképzésének és továbbképzésének előmozdítása, valamint a foglalkoztatásra és a társadalmi jólétre gyakorolt negatív hatások enyhítése érdekében, a helyi, regionális és nemzeti gazdaságok támogatása és diverzifikálása révén;

7. úgy véli, hogy a 2027 utáni uniós kohéziós politikának differenciáltabb és célzottabb megközelítést kell követnie, a támogatás mértékének meghatározásához használt jövedelemmel kapcsolatos kritériumokat kiegészítve olyan további kritériumokkal, amelyek figyelembe veszik a régiók jellemzőit, a jövőbeli növekedési potenciállal kapcsolatos sajátos kihívásokat, mint az ifjúsági munkanélküliségi ráta, a szegénység szintje, az átalakuló ágazatoktól való függés és a kutatás-fejlesztési beruházások, valamint az elnéptelenedés, a népesség elöregedése, az agyelszívás és a meglévő készséghiány;

8. felszólít az Igazságos Átmenet Alap (IÁA) 2027 utáni programozási időszakra történő meghosszabbítására, amelyet további pénzügyi eszközökkel kell ellátni azon régiók támogatása érdekében, amelyek nagymértékben függenek a mélyreható átalakuláson áteső ágazatoktól, például a gépjárműipartól, figyelembe véve a gépjárműipari átállásból eredő becsült nettó foglalkoztatási veszteséget; úgy véli, hogy az IÁA e kiterjesztésének a statisztikai célú területi egységek nómenklatúrája (NUTS) megfelelő szintjére kell összpontosítania, figyelembe kell vennie a regionális sajátosságokat, a jelenlegi IÁA-nál szélesebb körűnek kell lennie, úgy kell kialakítani, hogy lehetővé tegye a különböző ágazatokban és iparágakban újonnan felmerülő kihívásokra való gyors reagálást, és

azt teljes mértékben integrálni kell a közös rendelkezésekről szóló rendeletbe a partnerség, a többszintű kormányzás és a helyi alapú megközelítés elve alapján; felkéri továbbá az Eurostatot, hogy becsülje meg a zöld és a digitális átállásból eredően a gépjárműiparban keletkező nettó foglalkoztatáskiesést;

9. értelmezése szerint annak meghatározásához, hogy egy régiót a gépjárműipartól nagymértékben függő régiónak kell-e tekinteni, a következő mutatókat kell figyelembe venni: a gépjárműipar hozzájárulása a regionális GDP-hez; a gépjárműipari termékek regionális exportban betöltött aránya; a gépjárműipar hozzájárulása a regionális foglalkoztatottsághoz; valamint a gépjárműipar hozzájárulása a teljes regionális kutatási-fejlesztési befektetésekhez;

10. felhívja a Bizottságot, hogy egyszerűsítse a jelentéstételt, például azáltal, hogy adott esetben kiterjeszti a „költségfüggetlen finanszírozás” megközelítést, és egyensúlyt teremt az eredményekre és hatásokra, valamint a kiadásokra való összpontosítás között a hatékonyabb végrehajtás elérése érdekében, fenntartva ugyanakkor az alapok felhasználásának szigorú nyomon követését; úgy véli, hogy az „egyszerűsített költségelszámolási opció” nagyon pozitív intézkedésnek bizonyult, és felhívja a Bizottságot és az irányító hatóságokat, hogy terjesszék ki alkalmazását az ipari, zöld és digitális projektekre;

11. hangsúlyozza, hogy az esb-alapok elosztása során biztosítani kell mikro-, kis- és középvállalkozásokkal (mkkv-k) és a kis méretű, közepes piaci tőkeértékű vállalatokkal szembeni méltányos bánásmódot azáltal, hogy leegyszerűsítik az ezen alapokhoz való hozzáféréshez szükséges adminisztratív lépéseket, valamint előrelépést tesznek az egyszeri adatszolgáltatás elvének teljes körű megvalósítása irányába, ami azt jelenti, hogy a polgároknak és a vállalkozásoknak csak egyszer kell bizonyos általános információkat megadniuk a hatóságoknak; elismeri továbbá az mkkv-k alapvető szerepét az ipari átalakulásban, és hangsúlyozza, hogy biztosítani kell a projektekben való aktív részvételüket, és garantálni kell, hogy megfelelő finanszírozást biztosítsanak olyan mechanizmusokon keresztül, mint például konzorciumok vagy alternatív eszközök;

Reziliens régiók építése: kohéziós politika a zöldebb és a digitális korra felkészült jövőért

12. elismeri, hogy annak ellenére, hogy a digitalizáció jelenleg is gazdasági előnyökkel jár valamennyi régió számára, a digitális átállás komoly nehézségeket okoz a kevésbé fejlett régiók számára; hangsúlyozza a digitális infrastruktúrába való beruházás és a digitális készségek fejlesztésének fontosságát a normál népesség és a munkaerő körében a munkaerő-igényes technológiákról a tőkeigényes technológiákra való áttérés, valamint az agyelszívás jelenségének elkerülése érdekében; e tekintetben hangsúlyozza,

hogy a helyi, regionális és nemzeti oktatási és kutatási intézmények kulcsszerepet töltenek be a digitális innovációs központok irányításában, megjegyezve, hogy az összehangolatlan regionális politikák miatt szakértelem megy veszendőbe;

13. hangsúlyozza, hogy jelentős támogatásra van szükség ahhoz, hogy a régióknak segítséget nyújtsanak a digitalizációhoz vezető úton és a Digitális évtized 2030 szakpolitikai programban meghatározott digitális célok megvalósítása során; ebben az összefüggésben úgy véli, hogy a köz- és magánszféra közötti partnerségek az egyik lehetséges módja annak, hogy támogassák a kritikus készségek fejlesztését, a foglalkoztatási kilátások javítását és a munkaerőpiacok alkalmazkodóképességét, valamint teljesítményüket a termelékenység és a hatékonyság tekintetében, ami kulcsfontosságú tényezőkké teszik őket a sikeres digitális átállás szempontjából; úgy véli, hogy az ágazattól, a szerződés típusától, a nemtől vagy a földrajzi elhelyezkedéstől függetlenül senkiről nem szabad megfeledkezni az uniós zöld és digitális átállás felé vezető úton;

14. megjegyzi, hogy a globális versenynek kitett feldolgozóipari ágazatok és az ezekre szakosodott régiók kihívásokkal szembesülhetnek a zöld átállás során, különösen akkor, ha a nemzetközi versenytársak alacsonyabb energiaárakból profitálnak, és kevesebb megújuló energiát használnak; hangsúlyozza, hogy a megújuló energia költségei is jelentős szerepet játszanak majd ebben a dinamikában;

15. emlékeztet arra, hogy a zöld átállás valószínűleg aránytalanul nagy hatást fog kifejteni a kevésbé fejlett régiókra, különösen a közlekedési ágazat karbonmentes megoldásokra való átállása terén; úgy véli, hogy egyedi eszközöket kell létrehozni az értéklánc támogatására a járművek zöld átállásával összefüggésben, konkrétabban pedig az elektromos motorokhoz, az önvezető járművekhez, a digitalizációhoz és a konnektivitáshoz szükséges félvezetők, akkumulátorok és alkatrészek szektora tekintetében;

Igazságos átmenet a gépjárműipari régiók számára

16. úgy véli, hogy a közúti közlekedés dekarbonizációjának – amely szükségessé teszi a gépjárműipar teljes értékláncának átalakítását a belső égésű motor 2035-ig történő fokozatos kivezetésével – jól megtervezett „mobilitási átállási” stratégiát kell követnie, és ennek a stratégiának végre kell hajtania a szükséges változtatásokat a teljes értékláncban, beleértve a termelési folyamatokat is, a termelés EU-n kívüli áthelyezésének elkerülése érdekében; hangsúlyozza továbbá, hogy ennek a stratégiának zökkenőmentes és társadalmilag elfogadható átmenetet kell biztosítania az érintett munkavállalók és vállalkozások számára, különösen a kevésbé fejlett régiókban és a demográfiai vagy területi kihívásokkal küzdő régiókban; úgy véli, hogy a dekarbonizált vasúti és autóbuszos közlekedés a jövőben szerepet fog játszani a nettó zéró kibocsátású közlekedésben, és azt

hosszú távú hatósági tervezéssel kell támogatni a vasúti és tömegközlekedési infrastruktúra bővítése révén;

17. úgy véli, hogy ennek a mobilitási átállási stratégiának részletes tervet is tartalmaznia kell a munkavállalók átképzésére és továbbképzésére vonatkozóan, vagy szükség esetén alternatív foglalkoztatási lehetőségeket kell biztosítania a gépjárműiparban jelenleg foglalkoztatott személyek számára úgy véli, hogy ennek a tervnek olyan intézkedéseket is tartalmaznia kell, amelyek megerősítik a nők jelenlétét ebben a férfiak által dominált ágazatban, és előmozdítják a fogyatékossággal élő személyek munkahelyi integrációját; úgy véli továbbá, hogy ennek a tervnek ösztönzőket és támogatást kell nyújtania annak biztosítása érdekében, hogy az átállás eredményeként létrejövő új ipari létesítmények az érintett régiókban maradjanak, garantálva azok produktív előnyeit, és ezáltal fenntartva a továbbgyűrűző hatásokat ezeken a területeken; javasolja olyan fenntartható ipari projektek létrehozását, amelyek kiegészítik a teljes ellátási láncot ezeken a területeken;

18. kéri a Bizottságot, hogy terjessze elő a szükséges javaslatot az igazságos átmenet mechanizmus folytonosságának biztosítása érdekében, és azt lássa el elegendő – a gépjármű- és alkatrész-beszállító ipartól és szolgáltatásoktól közvetve vagy közvetlenül függő régióknak nyújtott támogatást is fedező – pótlólagos pénzeszközzel, különösen a kohéziós politikába beépített megfelelő Igazságos Átmenet Alapon belül, hogy elő lehessen mozdítani a regionális átalakulási folyamat kezelésére szolgáló különböző európai alapokkal és programokkal fennálló szinergiákat és tovagyűrűző hatásokat;

19. emlékeztet arra, hogy gyakran jórészt a helyi és regionális önkormányzatok felelnek a képzéssel kapcsolatos szakpolitikák végrehajtásáért, ennélfogva létfontosságú e szakpolitikák területi dimenziója; ezért emlékeztet annak fontosságára, hogy az összes uniós régióban biztosított legyen az egyenlő közigazgatási kapacitás, valamint a finanszírozáshoz és az információhoz való egyenlő hozzáférés;

20. úgy véli, hogy a gépjárműipartól függő régiókra vonatkozó igazságos átmenet terveknek következetesen helyi alapú megközelítést kell követniük, és azokat az illetékes hatóságoknak a partnerség és a többszintű kormányzás elvei alapján kell kezelniük, és ösztönözniük kell az átalakulóban lévő régiók közötti és határokon átnyúló együttműködést; hangsúlyozza továbbá, hogy a teljes értékláncban prioritásként kell kezelni az ágazat szükséges átalakításába eszközölt beruházásokat, amelyek lehetővé teszik az ágazat számára, hogy alkalmazkodjon az új CO_2-kibocsátási előírásokhoz, valamint a képzési, átképzési és továbbképzési programokba és a fenntartható gazdasági diverzifikációs stratégiákba irányuló beruházásokat annak

érdekében, hogy a munkavállalók és a helyi és regionális gazdaságok számára zökkenőmentes és inkluzív átmenetet biztosítsanak;

21. emlékeztet arra, hogy az eredetiberendezés-gyártók (OEM-ek) által az elektromos mobilitás irányába történő elmozdulásra vonatkozóan hozott stratégiai döntések és más technikai fejlesztések, mint például az önvezető járművek, a digitalizáció és a gépkocsik további biztonsági funkciói, elkerülhetetlenül vissza fognak hatni, és hatással lesznek a helyi és regionális értéklánc alacsonyabb szintjeire;

22. javasolja, hogy mérlegeljék annak lehetőségét, hogy az átmenetre vonatkozó terveket eredményalapú megközelítés alkalmazásával hajtsák végre, amely magában foglalja a kedvezményezett által végrehajtandó – a tervek célkitűzéseinek eléréséhez szükséges – projektcsoportot; úgy véli, hogy az eredményalapú orientáció egyszerűsítése és megerősítése érdekében az irányítás kizárólag a Bizottság és az irányító hatóságok által korábban elfogadott mérföldköveken, outputokon és eredményeken alapulhat; úgy véli, hogy az átállási terv ellenőrzésének és auditálásának is arra kellene korlátozódnia, hogy teljesülnek-e a terv mérföldkövei és céljai;

23. elismeri annak jelentőségét, hogy az átalakulóban lévő ágazatokban minden vállalatnak támogatást nyújtsanak, különös hangsúlyt helyezve az mkkv-kra és a kis méretű, közepes piaci tőkeértékű vállalatokra, amelyek korlátozott erőforrásokkal rendelkezhetnek a szükséges átalakulás megvalósításához; hangsúlyozza annak fontosságát, hogy célzott támogatást nyújtsanak az mkkv-k és a kis méretű, közepes piaci tőkeértékű vállalatok számára, így segítve őket a fizikai eszközök és infrastruktúra beszerzésében, korszerűsítésében és fenntartásában, valamint a kutatási és fejlesztési beruházásokban; hangsúlyozza, hogy célzott finanszírozási programokra, kapacitásépítési kezdeményezésekre, a tudás és a bevált gyakorlatok cseréjére és kifejezetten a mkkv-k és a kis méretű, közepes piaci tőkeértékű vállalatok szükségleteihez igazodó technikai segítségnyújtásra van szükség annak érdekében, hogy garantálni lehessen az ágazat átalakuló környezetébe való sikeres integrációjukat és az abban való részvételüket;

24. hangsúlyozza, hogy az EU-ban meg kell szüntetni a K+F területén fennálló beruházási szakadékot, és el kell érni azt a célt, hogy az EU GDP-jének 3%-át K+F-be fektessék;

25. kéri a tagállamokat, hogy az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájáról szóló rendelettel összhangban hozzanak létre megfelelő és méltányos ökoszisztémát az elektromobilitás bevezetéséhez; emlékeztet arra, hogy a városi területeken működő bizonyos koncepciók kevésbé megvalósíthatók vagy nem elégségesek a vidéki térségek számára, és hangsúlyozza annak fontosságát, hogy biztosítsák az alternatív üzemanyagok állami infrastruktúráját a vidéki, szigeti és távoli régiókban, valamint az alacsony népsűrűségű

régiókban, amelyeket a magánszolgáltatók nem fednek le megfelelően, a helyi lakosság és a látogatók igényeinek kielégítése érdekében; e tekintetben úgy véli, hogy e közszolgáltatás árának versenyképesnek kell lennie a magánszolgáltatók által nyújtott szolgáltatás átlagárával; úgy véli, hogy e célból ki kell dolgozni az elektromos mobilitásra vonatkozó szakpolitikai és szabályozási keretet, amely a helyzet mélyreható elemzésén alapul, amelynek célja e politika fő kihívásainak és a siker lehetőségeinek meghatározása;

26. kéri a Bizottságot, hogy terjessze ki az „exchangeEU” és a „TARGET” programot az átalakulóban lévő gépjárműipari régiókra, hogy elősegítse a tapasztalatok és eredmények cseréjét a hanyatló ágazatokkal, mint például a szén- vagy a tőzegiparral rendelkező régiók, illetve az átalakulóban lévő ágazatokkal, mint például a gépjárműgyártással és gépjárműipari beszállítói tevékenységgel foglalkozó régiók között; meg van győződve arról, hogy a tapasztalatok megosztása, valamint az esb-alapokból finanszírozott átállási tervek végrehajtása segítheti az autóipari és beszállítói régiókat a klímasemleges tevékenységre való zökkenőmentes átállás elérésében;

°

° °

27. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalást a Tanácsnak, a Bizottságnak, valamint a tagállamok nemzeti és regionális parlamentjeinek.