Europos Parlamentas
2019-2024

PRIIMTI TEKSTAI

P9_TA(2023)0461

Būsimos ES struktūrinių fondų sistemos pertvarkymas, siekiant remti regionus, kuriuos ypač paveikė su automobilių pramonės, žaliąja ir skaitmenine pertvarka susiję iššūkiai

2023 m. gruodžio 12 d. Europos Parlamento rezoliucija dėl būsimos ES struktūrinių fondų sistemos pertvarkymo, siekiant remti regionus, kuriuos ypač paveikė su automobilių pramonės, žaliąja ir skaitmenine pertvarka susiję iššūkiai (2023/2061(INI))

Europos Parlamentas,

– atsižvelgdamas į Europos Sąjungos sutarties 2 ir 3 straipsnius,

– atsižvelgdamas į Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 174–178 ir 349 straipsnius,

– atsižvelgdamas į 2021 m. birželio 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2021/1060, kuriuo nustatomos bendros Europos regioninės plėtros fondo, „Europos socialinio fondo +“, Sanglaudos fondo, Teisingos pertvarkos fondo ir Europos jūrų reikalų, žvejybos ir akvakultūros fondo nuostatos ir šių fondų bei Prieglobsčio, migracijos ir integracijos fondo, Vidaus saugumo fondo ir Sienų valdymo ir vizų politikos finansinės paramos priemonės taisyklės[1] (Bendrųjų nuostatų reglamentas),

– atsižvelgdamas į 2021 m. birželio 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2021/1058 dėl Europos regioninės plėtros fondo ir Sanglaudos fondo[2],

– atsižvelgdamas į 2021 m. birželio 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2021/1056, kuriuo įsteigiamas Teisingos pertvarkos fondas[3],

---

1 OL L 231, 2021 6 30, p. 159.
2 OL L 231, 2021 6 30, p. 60.
3 OL L 231, 2021 6 30, p. 1.

– atsižvelgdamas į 2021 m. birželio 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2021/1057, kuriuo nustatomas „Europos socialinis fondas +“ (ESF+) ir panaikinamas Reglamentas (ES) Nr. 1296/2013[1],

– atsižvelgdamas į 2020 m. kovo 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2020/460, kuriuo dėl konkrečių priemonių investicijoms į valstybių narių sveikatos priežiūros sistemas ir kitus jų ekonomikos sektorius sutelkti reaguojant į COVID-19 protrūkį iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 1303/2013, Reglamentas (ES) Nr. 1301/2013 ir Reglamentas (ES) Nr. 508/2014 (Atsako į koronaviruso grėsmę investicijų iniciatyva)[2],

– atsižvelgdamas į 2021 m. liepos 14 d. Komisijos priimtą Pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą priemonių rinkinį,

– atsižvelgdamas į 2021 m. birželio 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2021/1119, kuriuo nustatoma poveikio klimatui neutralumo pasiekimo sistema ir iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 401/2009 ir (ES) 2018/1999 (Europos klimato teisės aktas)[3],

– atsižvelgdamas į 2023 m. balandžio 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2023/851, kuriuo dėl naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO_2 normų sugriežtinimo atsižvelgiant į platesnius Sąjungos klimato srities užmojus iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2019/631[4],

– atsižvelgdamas į 2023 m. vasario 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2023/435, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2021/241, kiek tai susiję su skyriais „REPowerEU“ ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo planuose, ir iš dalies keičiami reglamentai (ES) Nr. 1303/2013, (ES) 2021/1060 bei (ES) 2021/1755 ir Direktyva 2003/87/EB[5],

– atsižvelgdamas į Komisijos pasiūlymą dėl Reglamento, kuriuo dėl naujų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO_2 normų sugriežtinimo ir pareigos teikti informaciją įtraukimo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2019/1242 ir panaikinamas Reglamentas (ES) 2018/956 (COM(2023)0088),

– atsižvelgdamas į Komisijos pasiūlymą dėl reglamento dėl motorinių transporto priemonių ir variklių bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamuosius teršalus ir baterijos

---

1 OL L 231, 2021 6 30, p. 21.
2 OL L 99, 2020 3 31, p. 5.
3 OL L 243, 2021 7 9, p. 1.
4 OL L 110, 2023 4 25, p. 5.
5 OL L 63, 2023 2 28, p. 1.

patvarumą (EURO 7) ir panaikinami reglamentai (EB) 715/2007, (EB) 595/2009 (COM(2022)0586),

– atsižvelgdamas į Komisijos pasiūlymą dėl reglamento, kuriuo nustatoma sistema saugiam ir tvariam svarbiausiųjų žaliavų tiekimui užtikrinti, ir iš dalies keičiami reglamentai (ES) 168/2013, (ES) 2018/858, 2018/1724 ir (ES) 2019/1020 (COM(2023)0160),

– atsižvelgdamas į 2023 m. vasario 1 d. Komisijos komunikatą „Žaliojo kurso pramonės planas poveikio klimatui neutralizavimo amžiui“ (COM(2023)0062),

– atsižvelgdamas į 2023 m. sausio 30 d. Komisijos ataskaitą „Europos struktūriniai ir investicijų fondai. 2014–2020 m. laikotarpio metinių programos įgyvendinimo ataskaitų suvestinė ataskaita (2022 m.)“ (COM(2023)0039),

– atsižvelgdamas į 2022 m. vasario 4 d. Komisijos komunikatą dėl 8-osios Sanglaudos ataskaitos „Sanglauda Europoje iki 2050 m.“ (COM(2022)0034),

– atsižvelgdamas į Eurostato 2022 m. regioninį metraštį,

– atsižvelgdamas į Komisijos komunikatą „2021–2027 m. daugiametės finansinės programos laikotarpio vidurio tikslinimas“ (COM(2023)0336),

– atsižvelgdamas į Komisijos 2022 m. skaitmeninės ekonomikos ir visuomenės indeksą (DESI),

– atsižvelgdamas į Komisijos tarnybų darbinį dokumentą dėl teritorinių teisingos pertvarkos planų (SWD(2021)0275),

– atsižvelgdamas į 2023 m. vasario mėn. EBPO ataskaitą „Regioninė pramonės pertvarka siekiant neutralaus poveikio klimatui“[1],

– atsižvelgdamas į 2022 m. liepos 13 d. Europos regionų komiteto nuomonę „Siekiant netaršaus kelių transporto: alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimas ir išmetamo CO_2 normų sugriežtinimas“[2],

– atsižvelgdamas į 2022 m. spalio 12 d. Europos regionų komiteto nuomonę „Teisinga ir tvari pertvarka daug anglies ir energijos suvartojančiuose regionuose“[3],

– atsižvelgdamas į 2022 m. spalio 12 d. Europos regionų komiteto nuomonę „Skaitmeninė sanglauda“[4],

---

1 https://doi.org/10.1787/35247cc7-en.
2 OL C 270, 2022 7 13, p. 38.
3 OL C 498, 2022 12 30, p. 36.
4 OL C 498, 2022 12 30, p. 39.

– atsižvelgdamas į 2023 m. spalio 10 d. Regionų komiteto nuomonę „Teisinga ir tvari automobilių pramonės regionų pertvarka“[1],

– atsižvelgdamas į 2022 m. spalio 11 d. Regionų komiteto paskelbtą ES metinę regionų ir savivaldybių padėties ataskaitą,

– atsižvelgdamas į savo 2022 m. rugsėjo 15 d. rezoliuciją „Ekonominė, socialinė ir teritorinė sanglauda ES: 8-oji sanglaudos ataskaita“[2],

– atsižvelgdamas į 2023 m. sausio 31 d. Parlamento Vidaus politikos generalinio direktorato paskelbtą tyrimą „Sanglaudos politika ES anglių pramonės regionuose“,

– atsižvelgdamas į 2021 m. rugsėjo 30 d. Parlamento Vidaus politikos generalinio direktorato paskelbtą tyrimą „ES automobilių pramonės sektoriaus ateitis“,

– atsižvelgdamas į 2020 m. balandžio 15 d. Parlamento Vidaus politikos generalinio direktorato paskelbtą tyrimą „Teisingos pertvarkos fondas. Kaip ES biudžetas gali geriausiai padėti būtinam perėjimui nuo iškastinio kuro prie tvarios energijos“,

– atsižvelgdamas į Darbo tvarkos taisyklių 54 straipsnį,

– atsižvelgdamas į Regioninės plėtros komiteto pranešimą (A9–0326/2023),

A. kadangi žalioji ir skaitmeninė pertvarka, įskaitant energijos ir žaliavų tiekimo įvairinimą bei technologijų plėtrą, kelia naujų iššūkių ir suteikia naujų galimybių Europos Sąjungos ekonominei, socialinei ir teritorinei sanglaudai;

B. kadangi su klimatu susijusi ES politika gali prisidėti prie Sąjungos ekonominio ir socialinio vystymosi ir ją įgyvendinant turėtų būti atliekami išsamūs teritorinio poveikio vertinimai, siekiant nustatyti galimą šių priemonių poveikį pertvarkos regionams, kad būtų skatinamas atsparumas, aukštynkryptė socialinė konvergencija, socialinis teisingumas, tvarumas ir sanglauda, sprendžiama neigiamo paskirstymo poveikio problema ir mažinama nelygybė teikiant tikslinę paramą žmonėms ir pramonės šakoms bei specialiai pritaikytoms strategijoms;

C. kadangi Teisingos pertvarkos fondas buvo specialiai sukurtas siekiant užtikrinti, kad niekas nebūtų paliktas nuošalyje ES siekiant poveikio klimatui neutralumo; kadangi tai apima tikslinės paramos teikimą regionams, kuriuos ši pertvarka paveiks labiausiai, kad būtų išvengta nelygybės didėjimo tarp regionų visoje Sąjungoje;

---

1 CDR 1449/2023.
2 OL C 125, 2023 4 5, p. 100.

D. kadangi 2014–2020 m. laikotarpio sanglaudos politika jau nutiestas kelias anglių pramonės regionų pertvarkai, į jų programas įtraukiant daugybę su pertvarka susijusių konkrečių tikslų ir ilgainiui taip pat investuojant daug lėšų į atitinkamas sritis; kadangi kitiems regionams, kuriuose vykdoma pertvarka, taip pat reikia tokio paties lygio paramos, kad būtų sumažintas neigiamas ekonominis giluminio pertvarkos proceso poveikis;

E. kadangi įvairių ES regionų socialiniai, ekonominiai ir demografiniai ypatumai labai skiriasi ir kadangi šie regionai susiduria su skirtingais sunkumais, o tai reiškia, kad nėra vieno visiems tinkamo sprendimo, atitinkančio visus teritorinius ir socialinius bei ekonominius poreikius; kadangi Europos struktūriniai ir investicijų fondai (ESI fondai) gali tapti geresne ES priemone siekiant sumažinti bet kokį neigiamą dvejopos žaliosios ir skaitmeninės pertvarkos poveikį, be kita ko, tuose regionuose, kuriuose vyksta esminė automobilių sektoriaus arba susijusių pramonės šakų ir paslaugų pertvarka;

F. kadangi nepaisant to, kad bendras ES biudžeto išteklių iš daugiametės finansinės programos (DFP) ir Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo priemonės naudojimas sudaro sąlygas įgyvendinti plataus užmojo reformas ir dideles investicijas, regionams ir vietos valdžios institucijoms dėl to taip pat kilo didelių sunkumų dėl, susijusių su politikos susiskaidymu, administraciniais gebėjimais ir sudėtingu 2021–2027 m. laikotarpiui numatytų lėšų planavimu ir įgyvendinimu; kadangi būtina paspartinti sanglaudos politikos lėšų įsisavinimą ir projektų įgyvendinimą vietoje;

G. kadangi kelių transporto priemonės išmeta daugiausia teršalų, palyginti su visu transporto priemonių išmetamų teršalų kiekiu; kadangi vykstant dvejopai žaliajai ir skaitmeninei pertvarkai šiame sektoriuje gali kilti sunkumų; kadangi siekdami išlaikyti ES ekonomikos konkurencingumą ir išsaugoti gamybą bei darbo vietas Europoje, turime stebėti ES politikos poveikį pagrindiniams sektoriams ir turėti priemonių, kad galėtume laiku reaguoti į naujus iššūkius, kylančius dėl žaliosios ir skaitmeninės pertvarkos;

H. kadangi automobilių pramonė šiuo metu iš esmės pertvarkoma dėl transporto sistemos pokyčių, kuriuos lemia alternatyvių ir aplinką tausojančių transporto rūšių atsiradimas ir netaršių bei mažataršių technologijų įgyvendinimas, skaitmeninimas ir automatizavimas;

I. kadangi dėl to automobilių pramonė turėtų tapti dalimi platesnio masto „judumo pertvarkos“, kuri pakeis verslo modelius ir vertės grandines šiame sektoriuje ir paskatins reikšmingus užimtumo ir socialinius pokyčius, kurių pobūdis įvairiose valstybėse narėse ir regionuose bus skirtingas; kadangi reikia didelių investicijų į visas vertės grandinės sritis, įskaitant gamybą, kad sektorius būtų pritaikytas prie naujų išmetamo CO_2 kiekio standartų ir ES palaipsniui būtų atsisakoma CO_2 išmetančių transporto priemonių;

J. kadangi ES yra viena didžiausių pasaulyje variklinių transporto priemonių gamintojų, o automobilių pramonė yra viena iš svarbiausių Europos pramonės šakų, kurios apyvarta sudaro daugiau kaip 7 proc. ES bendrojo vidaus produkto (BVP), kuris tam tikruose regionuose sudaro iki 25 proc. regioninio BVP, todėl šis sektorius yra didžiausias privatus investuotojas į mokslinius tyrimus ir plėtrą (MTP) ES;

K. kadangi Europos automobilių pramonės sektorius tebėra užimtumo šioje pramonėje variklis, nes jame sukuriama daugiau kaip 6 proc. visų darbo vietų Europoje, tiesiogiai ir netiesiogiai dirba 13,8 mln. europiečių ir tai sudaro 8,5 proc. darbo vietų Europos gamybos pramonėje;

L. kadangi apskaičiuota, kad automobilių pramonės sektorių sudaro 3 000 įmonių, iš kurių 2 500 yra mažosios ir vidutinės įmonės (MVĮ), kurios yra nepriklausomos automobilių gamintojų tiekėjos ir susiduria su papildomomis kliūtimis vykdant žaliąją ir skaitmeninę pertvarką; kadangi, siekdami įveikti šiuos iššūkius, regionai ir automobilių pramonė turės daug investuoti į technologijas, mokslinius tyrimus ir plėtrą, taip pat į tiekimo grandinių reorganizavimą, darbuotojų mokymą ir prisitaikymą prie naujų verslo modelių;

M. kadangi ES ateities pridėtinės vertės potencialą automobilių pramonės sektoriuose vis dėlto riboja didelė ES priklausomybė nuo svarbiausių pagalbinių pramonės šakų ir žaliavų ateities automobiliams importo iš užsienio, taip pat stipraus IRT sektoriaus ir stambių Europos skaitmeninės rinkos dalyvių, kurie kurtų vertę turėdami prieigą prie duomenų, skaitmeninių ekosistemų ir junglumo technologijų, trūkumas;

N. kadangi sanglaudos politikos finansavimas suteikia galimybių investuoti į žalesnę Europą ir remti pertvarką vykdančius regionus ir sektorius; kadangi dabartinėje reguliavimo sistemoje nenumatytos konkrečios paramos priemonės ar finansavimas Europos regionams, kurių BVP daugiausia sukuriamas automobilių sektoriuje, todėl valstybės narės šiam sektoriui taiko skirtingas valstybės pagalbos strategijas, o tai daro poveikį ES teritorinei sanglaudai;

O. kadangi vien tik lengvieji automobiliai ir furgonai išmeta 15 proc. viso Europoje išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų (ŠESD) kiekio, o transporto sektorius yra vienintelis, kuriame išmetamas ŠESD kiekis, palyginti su 1990 m., nesumažėjo;

P. kadangi spartus reglamento dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo įgyvendinimas turėtų užtikrinti perėjimo prie nuo iškastinio kuro nepriklausomų transporto sistemų gyvybingumą; kadangi yra didelių nacionalinių ir regioninių skirtumų, susijusių su pasirengimu pereiti prie nuo iškastinio kuro nepriklausomo transporto; kadangi senesnių nei 20 metų lengvųjų automobilių dalis svyruoja nuo daugiau nei 40 proc. Lenkijoje iki mažiau nei 5 proc. Liuksemburge,

o naujų elektromobilių registracijos dalis svyruoja nuo 46 proc. Švedijoje iki 1 proc. Čekijoje ir Slovakijoje; kadangi panašiai skiriasi elektromobilių įkrovimo stotelių skaičius: Nyderlanduose yra beveik 1 600 kartų daugiau įkrovimo stotelių nei Kipre;

Q. kadangi ES politika neturi būti teritoriniu požiūriu akla, kad nepaaštrėtų nepasitenkinimo geografijos reiškinys ir būtų užtikrintas pramonės atstovų, vietos valdžios institucijų ir poveikį patiriančių žmonių pritarimas pagrindiniams bendriems ekonomikos priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo tikslams; kadangi labai svarbu pritaikyti politiką prie atskirų poindustrinių regionų padėties, kad jie vėl taptų patrauklūs, ypač atsižvelgiant į tai, kad didelį poveikį patiriantiems regionams būdinga gyventojų skaičiaus mažėjimo, protų nutekėjimo ir ekonominio sąstingio tendencija; kadangi veiksmingos strategijos, kuriomis siekiama didinti poindustrinių regionų patrauklumą, apima gyvenimo kokybės gerinimą, investicijas į švietimą, sveikatos priežiūrą, infrastruktūrą ir vietos verslumą, lengvesnę prieigą prie būsto už prieinamą kainą ir paskatų jauniems specialistams bei šeimoms likti šiuose regionuose arba persikelti į juos kūrimą;

R. kadangi, nepaisant dabartinės ES priklausomybės nuo žaliavų importo iš užsienio, automobilių pramonės sektorius yra labiausiai į ES vidaus vertės grandines integruota ekosistema ir daugiau kaip 45 proc. jame vykdomos gamybos priklauso nuo tarpvalstybinių vertės grandinių; kadangi šios ES vidaus vertės grandinės apjungia transporto priemonių gamintojus, automobilių dalių tiekėjus, variklių akumuliatorių, elektros įrangos ir padangų gamintojus, žaliavų tiekėjus ir automobilių naudojimo paslaugų teikėjus; kadangi šios vertės grandinės natūraliai yra regionų tarpusavio priklausomybės ir bendradarbiavimo pagrindas;

S. kadangi ES tikslas investuoti 3 proc. ES BVP į mokslinius tyrimus ir plėtrą dar nepasiektas;

Būsimos ES struktūrinių ir investicijų fondų sistemos pertvarkymas

1. dar kartą patvirtina, kad sanglaudos politika neturėtų kompensuoti nei biudžeto nelankstumo, nei lėšų mažinimo dėl krizių, ir kad ji, kaip ilgalaikė investicijų strategija, turėtų padėti regionams spręsti pramonės, technologijų, ekologinės, energetikos, skaitmeninės ir demografinės pertvarkos klausimus ir tokią pertvarką kurti; pabrėžia, kad vykdant sanglaudos politiką visus šiuos uždavinius galima įgyvendinti tik tuo atveju, jei ji bus grindžiama patikima finansavimo programa, todėl laikosi nuomonės, kad DFP po 2027 m. turėtų būti užtikrinta tvirta sanglaudos politika ir didesnis finansavimas;

2. primena, kad atokiausi regionai susiduria su specifiniais iššūkiais pereinant prie žalesnės, labiau skaitmenizuotos ir mažiau nuo vidaus

degimo varikliais varomo transporto priklausomos Sąjungos, nes jie yra nutolę nuo žemyninio tinklo;

3. pripažįsta, kad žalioji ir skaitmeninė pertvarka kelia didelių iššūkių siekiant Sutartyse įtvirtinto ekonominės, socialinės ir teritorinės sanglaudos tikslo; supranta, kad kyla pavojus, jog didės regioniniai skirtumai, gilės socialinė nelygybė ir didės nepasitenkinimo geografija, nes dvejopai pertvarkai būtini pakeitimai ir jos teikiama nauda įvairiuose Europos regionuose labai skiriasi ir ateinančiais metais regioniniai skirtumai dėl to dar padidės; mano, kad sanglaudos politika turi įveikti ekonomines jėgas, kurios skatina vis didesnę didelės vertės ekonominės veiklos aglomeraciją miestuose ir pramonės centruose, jei Sąjunga nori išlaikyti Sutartyse įtvirtintą ekonominės, socialinės ir teritorinės sanglaudos tikslą;

4. pabrėžia, kad planai iki 2030 m. bent 55 proc. sumažinti išmetamą ŠESD kiekį ir iki 2050 m. pasiekti visišką poveikio klimatui neutralumą turės didelį poveikį ES ekonominei, socialinei ir teritorinei sanglaudai;

5. pabrėžia, kad svarbu skirti papildomą dėmesį geografinių ypatumų turinčioms teritorijoms, pavyzdžiui, kaimo regionams, saloms, atokiausiems regionams, kalnuotiems regionams ir rečiau apgyvendintiems regionams, ypač tiems, kurie yra izoliuoti ir labai priklausomi nuo iškastinio kuro ar konkrečių pramonės šakų, kurių veikla palaipsniui nutraukiama;

6. primygtinai rekomenduoja į ES sanglaudos politiką po 2027 m. įtraukti konkretų pramonės pertvarkos politikos tikslą; pabrėžia, kad šiuo tikslu turėtų būti skatinamas Europos strateginis savarankiškumas ir šalinamas sudėtingas žaliosios ir skaitmeninės pertvarkos šalutinis poveikis ir kad to turėtų būti siekiama dar sparčiau, glaudžiai bendradarbiaujant su vietos ir regionų valdžios institucijomis, siekiant skatinti užimtumą ir kokybiškų darbo vietų kūrimą, skatinti darbuotojų, ypač palankių socialinių sąlygų neturinčių darbuotojų ir ilgalaikių bedarbių, perkvalifikavimą ir kvalifikacijos kėlimą, taip pat sušvelninti neigiamą poveikį užimtumui ir socialinei gerovei, remiant ir įvairinant vietos, regionų ir nacionalinę ekonomiką;

7. mano, kad ES sanglaudos politika po 2027 m. turėtų būti vykdoma laikantis labiau diferencijuoto ir tikslingesnio požiūrio, papildant su pajamomis susijusius paramos lygio nustatymo kriterijus papildomais kriterijais, kuriais taip pat atsižvelgiama į regionų ypatumus, konkrečius iššūkius, su kuriais jie susiduria būsimo augimo potencialo požiūriu, pvz., jaunimo nedarbo lygį, ilgalaikio nedarbo lygį, skurdo lygį, priklausomybę nuo darbo sektoriuose, kuriuos paveikė pertvarka, ir investicijas į mokslinius tyrimus ir plėtrą, taip pat gyventojų skaičiaus mažėjimą, senėjančią visuomenę, protų nutekėjimą ir esamą įgūdžių trūkumą;

8. ragina pratęsti Teisingos pertvarkos fondo (TPF) veiklą programavimo laikotarpiu po 2027 m. ir jam skirti papildomų finansinių išteklių, siekiant remti regionus, labai priklausomus nuo sektorių, kuriuose vykdoma didelė pertvarka, pvz., automobilių pramonės sektoriaus, atsižvelgiant į numatomus grynuosius užimtumo nuostolius, kurių tikimasi dėl automobilių pramonės pertvarkos; mano, kad toks TPF veiklos pratęsimas turėtų būti orientuotas į atitinkamą teritorinių statistinių vienetų nomenklatūros (NUTS) lygmenį, atsižvelgiant į regioninius ypatumus, jo taikymo sritis turėtų būti platesnė nei dabartinio TPF, jis turėtų būti parengtas taip, kad būtų galima greitai reaguoti į naujai kylančius iššūkius įvairiuose sektoriuose ir pramonės šakose, ir turėtų būti visapusiškai integruotas į Bendrųjų nuostatų reglamentą, grindžiamą partnerystės, daugiapakopio valdymo ir teritorinio požiūrio principais; taip pat ragina Eurostatą įvertinti grynuosius užimtumo nuostolius automobilių pramonės sektoriuje, kuriuos paskatins žalioji ir skaitmeninė pertvarka;

9. mano, kad siekiant nustatyti, ar regionas turėtų būti laikomas labai priklausomu nuo automobilių pramonės, reikėtų atsižvelgti į šiuos rodiklius: automobilių pramonės indėlį į regiono BVP, automobilių pramonės gaminių eksporto dalį regione, automobilių pramonės indėlį į užimtumą regione ir automobilių pramonės indėlį į visas regione vykdomas investicijas į mokslinius tyrimus ir plėtrą;

10. ragina Komisiją supaprastinti ataskaitų teikimą, pvz., kai tinkama, išplečiant su išlaidomis nesusijusio finansavimo metodą ir užtikrinant pusiausvyrą tarp skiriamo dėmesio rezultatams ir poveikiui ir dėmesio išlaidoms, kad būtų užtikrintas veiksmingesnis įgyvendinimas, kartu išlaikant patikimą lėšų naudojimo stebėseną; mano, kad „supaprastintas išlaidų apmokėjimas“ pasitvirtino kaip labai teigiama priemonė, ir ragina Komisiją bei valdymo institucijas išplėsti jos taikymą pramonės, žaliesiems ir skaitmeniniams projektams;

11. pabrėžia, kad labai mažoms, mažosioms ir vidutinėms įmonėms (MVĮ) ir mažoms vidutinės kapitalizacijos įmonėms reikia užtikrinti vienodas sąlygas skirstant ESI fondų lėšas, supaprastinant administracinius veiksmus, kurių reikia norint pasinaudoti šiomis lėšomis, ir darant pažangą siekiant visapusiškai įgyvendinti principą „tik vieną kartą“, kuris reiškia, kad piliečiai ir įmonės tam tikrą standartinę informaciją valdžios institucijoms turi pateikti tik vieną kartą; be to, pripažįsta esminį labai mažų, mažųjų ir vidutinių įmonių vaidmenį pramonės pertvarkoje ir pabrėžia, kad svarbu užtikrinti aktyvų jų dalyvavimą projektuose ir garantuoti, kad jos gaus tinkamą finansavimą per tokius mechanizmus, kaip, pvz., konsorciumai ar alternatyvios priemonės;

Atsparių regionų kūrimas: sanglaudos politika siekiant žalesnės ir prie skaitmeninio amžiaus prisitaikiusios ateities

12. pripažįsta, kad, nors skaitmeninimas ir toliau teikia ekonominę naudą visiems regionams, skaitmeninė pertvarka taip pat kelia rimtų sunkumų mažiau išsivysčiusiems regionams; pabrėžia, kad svarbu investuoti į skaitmeninę infrastruktūrą ir ugdyti gyventojų ir darbuotojų skaitmeninius įgūdžius, kad būtų galima pereiti nuo darbui imlių technologijų prie kapitalui imlių technologijų ir išvengti protų nutekėjimo reiškinio; atsižvelgdamas į tai pabrėžia, kad vietos, regioninės ir nacionalinės švietimo ir mokslinių tyrimų institucijos atlieka svarbų vaidmenį kuriant pirmaujančius skaitmeninių inovacijų centrus, ir atkreipia dėmesį į tai, kad dėl nesuderintos regioninės politikos prarandama kompetencija;

13. pabrėžia, kad reikia didelės paramos siekiant padėti regionams žengiant skaitmenizacijos keliu ir siekiant skaitmeninių tikslų, nustatytų 2030 m. skaitmeninio dešimtmečio politikos programoje; atsižvelgdamas į tai, mano, kad viešojo ir privačiojo sektorių partnerystė yra vienas iš galimų būdų remti svarbiausių įgūdžių ugdymą ir gerinti darbo perspektyvas, taip pat gerinti darbo rinkų gebėjimą prisitaikyti ir jų našumo bei efektyvumo rodiklius, nes tai yra pagrindiniai sėkmingos skaitmeninės pertvarkos veiksniai; mano, kad vykdant ES žaliąją ir skaitmeninę pertvarką niekas neturėtų būti paliktas nuošalyje, nepriklausomai nuo jo darbo sektoriaus, sutarties rūšies, lyties, amžiaus ar geografinės padėties;

14. pažymi, kad pasaulinės konkurencijos veikiami gamybos sektoriai ir juose besispecializuojantys regionai gali susidurti su sunkumais vykdant žaliąją pertvarką, ypač jei tarptautiniai konkurentai naudosis mažesnėmis energijos kainomis ir naudos mažiau atsinaujinančiųjų išteklių energijos; pabrėžia, kad atsinaujinančiųjų išteklių energijos sąnaudos taip pat turės didelę įtaką šiai dinamikai;

15. primena, kad mažiau išsivystę regionai, tikėtina, patirs neproporcingai didelį poveikį vykstant žaliajai pertvarkai, ypač transporto sektoriuje pereinant prie priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo sprendimų; mano, kad vykdant ekologinę pertvarką reikia parengti konkrečias priemones, kuriomis būtų remiama transporto priemonių ir, konkrečiau, puslaidininkių, baterijų ir komponentų, kurie būtini elektros varikliams, autonominiam vairavimui, skaitmeninimui ir junglumui, sektorių vertės grandinė;

Teisinga automobilių pramonės regionų pertvarka

16. mano, kad kelių transporto, kuriam reikia pertvarkyti visą automobilių pramonės vertės grandinę ir iki 2035 m. palaipsniui atsisakyti vidaus degimo variklių, priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimas turi būti vykdomas laikantis gerai suplanuotos judumo pertvarkos strategijos ir šia strategija turi būti įgyvendinami būtini pokyčiai visoje vertės grandinėje, įskaitant gamybos procesus, siekiant išvengti gamybos perkėlimo už ES ribų; be to, pabrėžia, kad šia strategija turėtų būti užtikrinta sklandi ir socialiai priimtina pertvarka nukentėjusiems darbuotojams ir įmonėms, ypač mažiau

išsivysčiusiuose regionuose ir regionuose, susiduriančiuose su demografiniais ar teritoriniais iššūkiais; mano, kad nuo iškastinio kuro nepriklausomas geležinkelių ir autobusų transportas ateityje atliks svarbų vaidmenį nulinio poveikio klimatui transporto srityje ir turėtų būti remiamas ilgalaikiu viešuoju planavimu plečiant geležinkelių ir viešojo transporto infrastruktūrą;

17. mano, kad į šią judumo pertvarkos strategiją taip pat turėtų būti įtrauktas išsamus darbuotojų perkvalifikavimo ir kvalifikacijos kėlimo planas, arba, kai reikia, numatytos alternatyvios užimtumo galimybės šiuo metu automobilių sektoriuje dirbantiems asmenims; mano, kad į šį planą taip pat turėtų būti įtrauktos priemonės, kuriomis siekiama stiprinti moterų dalyvavimą šiame vyrų dominuojamame sektoriuje ir skatinti neįgaliųjų integraciją darbo vietoje; be to, mano, kad šiame plane turėtų būti numatytos paskatos ir parama siekiant užtikrinti, kad dėl pertvarkos atsiradusios naujos pramonės įmonės liktų atitinkamuose regionuose, užtikrinant jų gamybos pranašumus ir taip išlaikant papildomą poveikį šiuose regionuose; rekomenduoja kurti tvarius pramonės projektus, kurie apjungtų visą tiekimo grandinę tose teritorijose;

18. ragina Komisiją pateikti reikiamą pasiūlymą siekiant užtikrinti Teisingos pertvarkos mechanizmo tęstinumą ir suteikti jam pakankamą ir papildomą finansavimą, kad būtų galima įtraukti paramą regionams, kurie yra tiesiogiai ar netiesiogiai priklausomi nuo automobilių ir atsarginių dalių tiekimo pramonės ir paslaugų, visų pirma į atitinkamą Teisingos pertvarkos fondą, kuris būtų integruotas į sanglaudos politiką, kad būtų galima skatinti sinergiją ir šalutinį poveikį kartu su įvairiais Europos fondais ir programomis, siekiant spręsti regionų pertvarkos proceso klausimus;

19. primena, kad vietos ir regionų valdžios institucijos dažnai yra iš esmės atsakingos už su mokymu susijusios politikos įgyvendinimą, todėl šios politikos teritorinis aspektas yra labai svarbus; šiuo tikslu primena, kad svarbu užtikrinti vienodus administracinius pajėgumus bei galimybes gauti finansavimą ir informaciją visuose ES regionuose;

20. mano, kad nuo automobilių pramonės priklausomiems regionams skirti teisingos pertvarkos planai turėtų būti nuosekliai grindžiami teritoriniu požiūriu ir juos turėtų valdyti kompetentingos valdžios institucijos, remdamosi partnerystės ir daugiapakopio valdymo principais, ir jais turėtų būti skatinamas tarpregioninis ir tarpvalstybinis pertvarką vykdančių regionų bendradarbiavimas; be to, pabrėžia, kad reikia teikti pirmenybę investicijoms į būtiną sektoriaus pertvarką, kad jis galėtų prisitaikyti prie naujų išmetamo CO_2 kiekio standartų, taip pat į mokymo, perkvalifikavimo ir kvalifikacijos kėlimo programas ir tvarias ekonomikos įvairinimo strategijas visoje vertės grandinėje, kad darbuotojams ir vietos bei regionų ekonomikai būtų užtikrintas sklandus ir įtraukus perėjimas;

21. primena, kad bet kokie pirminės įrangos gamintojų strateginiai sprendimai pereiti prie elektromobilumo ar kiti techniniai pokyčiai, pavyzdžiui, autonominis vairavimas, skaitmenizacija ir papildomos saugos funkcijos automobiliuose, neišvengiamai turės grandininį poveikį ir poveikį žemesnėms vietos ir regionų vertės grandinės grandims;

22. siūlo apsvarstyti galimybę įgyvendinti pertvarkos planus taikant rezultatais grindžiamą požiūrį, apimantį rinkinį projektų, kuriuos turi įgyvendinti paramos gavėjas, kad būtų pasiekti tų planų tikslai; mano, kad siekiant supaprastinti ir sustiprinti orientavimąsi į rezultatus, valdymas galėtų būti grindžiamas tik tarpiniais tikslais, našumu ir rezultatais, dėl kurių iš anksto susitarė Komisija ir vadovaujančiosios institucijos; mano, kad vykdant pertvarkos plano kontrolę ir auditą taip pat turėtų būti atsižvelgiama tik į tai, ar pagal jį įgyvendinami tarpiniai tikslai ir uždaviniai;

23. pripažįsta, kad svarbu teikti paramą visoms pertvarką vykdančioms sektorių įmonėms, ypatingą dėmesį skiriant labai mažoms, mažosioms ir vidutinėms įmonėms ir mažoms vidutinės kapitalizacijos įmonėms, kurios gali turėti ribotus išteklius būtinai pertvarkai įgyvendinti; pabrėžia tikslinės pagalbos svarbą siekiant padėti labai mažoms, mažosioms ir vidutinėms įmonėms ir mažoms vidutinės kapitalizacijos įmonėms įsigyti, atnaujinti ir prižiūrėti materialųjį turtą ir infrastruktūrą, taip pat investuoti į mokslinius tyrimus ir plėtrą; pabrėžia, kad reikia specialių finansavimo programų, gebėjimų stiprinimo iniciatyvų, keitimosi žiniomis ir geriausia praktika bei techninės pagalbos, specialiai pritaikytų labai mažų, mažųjų ir vidutinių įmonių ir mažų vidutinės kapitalizacijos įmonių poreikiams, siekiant užtikrinti jų sėkmingą integraciją į kintančią sektoriaus aplinką ir dalyvavimą joje;

24. pabrėžia, kad reikia mažinti investicijų į mokslinius tyrimus ir plėtrą atotrūkį ES ir pasiekti tikslą į mokslinius tyrimus ir plėtrą investuoti 3 proc. ES BVP;

25. ragina valstybes nares sukurti tinkamą ir teisingą elektromobilumo diegimo ekosistemą pagal reglamentą dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo; primena, kad tam tikros koncepcijos, kurios yra tinkamos miesto vietovėse, yra mažiau tinkamos arba nepakankamos kaimo vietovėse, ir pabrėžia, kad svarbu sukurti viešąją alternatyviųjų degalų infrastruktūrą kaimo, salų ir atokiausiuose regionuose bei retai apgyvendintuose regionuose, kurių privatūs paslaugų teikėjai tinkamai neaprėpia, kad būtų patenkinti nuolatinių gyventojų ir lankytojų poreikiai; atsižvelgdamas į tai, mano, kad šios viešai teikiamos paslaugos kaina turėtų būti konkurencinga, palyginti su vidutine privačių paslaugų teikėjų siūlomos paslaugos kaina; mano, kad šiuo tikslu reikia sukurti elektromobilumo politikos ir reguliavimo sistemą, pagrįstą išsamia padėties analize, siekiant nustatyti pagrindinius šios politikos uždavinius ir galimybes ją sėkmingai įgyvendinti;

26. prašo Komisijos išplėsti programas „exchangeEU“ ir TARGET (techninė pagalba žaliajai energetikos pertvarkai), įtraukiant į jas pertvarką vykdančius automobilių pramonės regionus, kad regionai, kurių pramonės sektoriai, pvz., anglies ar naftos produktų, patiria nuosmukį ir regionai, kuriuose vykdoma sektorių, pvz., automobilių gamintojų ir tiekėjų, pertvarka, būtų skatinami dalytis patirtimi ir rezultatais; yra įsitikinęs, kad šis dalijimasis patirtimi ir ESI fondų lėšomis remiamų pertvarkos planų įgyvendinimas galėtų padėti automobilių pramonės ir tiekėjų regionams sklandžiai pereiti prie neutralaus poveikio klimatui veiklos;

°

° °

27. paveda Pirmininkei perduoti šią rezoliuciją Tarybai, Komisijai ir valstybių narių nacionaliniams bei regioniniams parlamentams.