Eiropas Parlaments
2019-2024

PIEŅEMTIE TEKSTI

P9_TA(2023)0461

ES struktūrfondu turpmākā satvara pārveidošana atbalstam reģionos, ko īpaši skāruši ar autobūvi, zaļo un digitālo pārkārtošanos saistīti izaicinājumi

Eiropas Parlamenta 2023. gada 12. decembra rezolūcija par ES struktūrfondu turpmākā satvara pārveidošanu atbalstam reģionos, ko īpaši skāruši ar autobūvi, zaļo un digitālo pārkārtošanos saistīti izaicinājumi (2023/2061(INI))

Eiropas Parlaments,

– ņemot vērā Līguma par Eiropas Savienību 2. un 3. pantu,

– ņemot vērā Līguma par Eiropas Savienības darbību 174.–178. pantu un 349. pantu,

– ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2021. gada 24. jūnija Regulu (ES) 2021/1060, ar ko paredz kopīgus noteikumus par Eiropas Reģionālās attīstības fondu, Eiropas Sociālo fondu Plus, Kohēzijas fondu, Taisnīgas pārkārtošanās fondu un Eiropas Jūrlietu, zvejniecības un akvakultūras fondu un finanšu noteikumus attiecībā uz tiem un uz Patvēruma, migrācijas un integrācijas fondu, Iekšējās drošības fondu un Finansiāla atbalsta instrumentu robežu pārvaldībai un vīzu politikai[1] (Kopīgo noteikumu regula),

– ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2021/1058 (2021. gada 24. jūnijs) par Eiropas Reģionālās attīstības fondu un Kohēzijas fondu[2],

– ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2021/1056 (2021. gada 24. jūnijs), ar ko izveido Taisnīgas pārkārtošanās fondu[3],

---

1 OV L 231, 30.6.2021., 159. lpp.
2 OV L 231, 30.6.2021., 60. lpp.
3 OV L 231, 30.6.2021., 1. lpp.

– ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2021/1057 (2021. gada 24. jūnijs), ar ko izveido Eiropas Sociālo fondu Plus (ESF+) un atceļ Regulu (ES) Nr. 1296/2013[1],

– ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2020/460 (2020. gada 30. marts), ar kuru groza Regulas (ES) Nr. 1303/2013, (ES) Nr. 1301/2013 un (ES) Nr. 508/2014 attiecībā uz īpašiem pasākumiem, kas nepieciešami, lai piesaistītu investīcijas dalībvalstu veselības aprūpes sistēmās un citos to ekonomikas sektoros, reaģējot uz Covid-19 uzliesmojumu (Investīciju iniciatīva reaģēšanai uz koronavīrusu)[2],

– ņemot vērā paketi "Gatavi mērķrādītājam 55 %", ko Komisija pieņēma 2021. gada 14. jūlijā,

– ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2021/1119 (2021. gada 30. jūnijs), ar ko izveido klimatneitralitātes panākšanas satvaru un groza Regulas (EK) Nr. 401/2009 un (ES) 2018/1999 (Eiropas Klimata akts)[3],

– ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2023/851 (2023. gada 19. aprīlis), ar ko groza Regulu (ES) 2019/631, lai stiprinātu CO_2 emisiju standartus jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem atbilstoši Savienības vērienīgākajiem mērķiem klimata jomā[4],

– ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2023/435 (2023. gada 27. februāris), ar ko groza Regulu (ES) 2021/241 attiecībā uz *REPowerEU* nodaļām atveseļošanas un noturības plānos un groza Regulas (ES) Nr. 1303/2013, (ES) 2021/1060 un (ES) 2021/1755 un Direktīvu 2003/87/EK[5],

– ņemot vērā Komisijas priekšlikumu regulai, ar ko Regulu (ES) 2019/1242 groza attiecībā uz CO_2 emisiju standartu pastiprināšanu jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem un ziņošanas pienākumu integrēšanu un ar ko atceļ Regulu (ES) 2018/956, (COM(2023)0088),

– ņemot vērā Komisijas priekšlikumu regulai par mehānisko transportlīdzekļu un motoru, kā arī šādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību tipa apstiprināšanu attiecībā uz to emisijām un akumulatoru baterijas ilgizturību ("Euro 7") un par Regulas (EK) Nr. 715/2007 un (EK) Nr. 595/2009 atcelšanu, (COM(2022)0586),

---

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

– ņemot vērā Komisijas priekšlikumu regulai, ar ko izveido satvaru, kā nodrošināt drošu un ilgtspējīgu apgādi ar kritiski svarīgām izejvielām, un groza Regulu (ES) 168/2013, (ES) 2018/858, 2018/1724 un (ES) 2019/1020, (COM(2023)0160),

– ņemot vērā Komisijas 2023. gada 1. februāra paziņojumu "Zaļā kursa industriālais plāns neto nulles emisiju laikmetam", (COM(2023)0062),

– ņemot vērā Komisijas 2023. gada 30. janvāra ziņojumu "Eiropas strukturālie un investīciju fondi 2022. gada kopsavilkuma ziņojums par programmu gada īstenošanas ziņojumiem 2014.–2020. gada īstenošanas periodā", (COM(2023)0039),

– ņemot vērā Komisijas 2022. gada 4. februāra paziņojumu par 8. kohēzijas ziņojumu — Kohēzija Eiropā 2050. gada perspektīvā, (COM(2022)0034),

– ņemot vērā *Eurostat* reģionālo gadagrāmatu — 2022. gada izdevums,

– ņemot vērā Komisijas paziņojumu "Daudzgadu finanšu shēmas 2021.–2027. gadam vidusposma pārskatīšana" (COM(2023)0336),

– ņemot vērā Komisijas 2022. gada Digitālās ekonomikas un sabiedrības indeksu *(DESI)*,

– ņemot vērā Komisijas dienestu darba dokumentu par taisnīgas pārkārtošanās teritoriālajiem plāniem (SWD(2021)0275),

– ņemot vērā ESAO 2023. gada februāra ziņojumu "Reģionālā rūpniecības pārkārtošanās uz klimatneitralitāti"[1],

– ņemot vērā Eiropas Reģionu komitejas 2022. gada 13. jūlija atzinumu "Ceļā uz bezemisiju autotransportu: alternatīvo degvielu infrastruktūras izvēršana un CO_2 emisiju standartu stiprināšana"[2],

– ņemot vērā Eiropas Reģionu komitejas 2022. gada 12. oktobra atzinumu "Taisnīga un ilgtspējīga pārkārtošanās ogļu ieguves un energoietilpīgo reģionu kontekstā"[3],

– ņemot vērā Eiropas Reģionu komitejas 2022. gada 12. oktobra atzinumu "Digitālā kohēzija"[4],

---

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

– ņemot vērā Eiropas Reģionu komitejas 2023. gada 10. oktobra atzinumu “Taisnīga un ilgtspējīga autobūves reģionu pārkārtošanās”[1],

– ņemot vērā Eiropas Reģionu komitejas 2022. gada 11. oktobrī publicēto ES gadskārtējo ziņojumu par stāvokli reģionos un pilsētās,

– ņemot vērā 2022. gada 15. septembra rezolūciju par ekonomisko, sociālo un teritoriālo kohēziju ES: 8. kohēzijas ziņojums”[2],

– ņemot vērā Iekšpolitikas ģenerāldirektorāta 2023. gada 31. janvārī publicēto pētījumu “*Cohesion Policy in EU Coal Regions*” (“Kohēzijas politika ES ogļu ieguves reģionos”),

– ņemot vērā pētījumu *“The Future of the EU Automotive Sector”* (“ES autobūves nozares nākotne”), ko 2021. gada 30. septembrī publicēja Iekšpolitikas ģenerāldirektorāts,

– ņemot vērā pētījumu *“A Just Transition Fund – How the EU budget can best assist in the necessary transition from fossil fuels to sustainable energy”* (“Taisnīgas pārkārtošanās fonds — kā ES budžets var vislabāk palīdzēt nepieciešamajā pārejā no fosilā kurināmā uz ilgtspējīgu enerģiju”), ko 2020. gada 15. aprīlī publicēja Iekšpolitikas ģenerāldirektorāts,

– ņemot vērā Reglamenta 54. pantu,

– ņemot vērā Reģionālās attīstības komitejas ziņojumu (A9-0326/2023),

A. tā kā zaļā un digitālā pārkārtošanās, tostarp enerģijas un izejvielu piegādes dažādošana, kā arī tehnoloģiju attīstība rada gan jaunus uzdevumus, gan arī jaunas iespējas Eiropas Savienības ekonomiskajai, sociālajai un teritoriālajai kohēzijai;

B. tā kā ar klimatu saistītie ES politikas virzieni var veicināt Savienības ekonomisko un sociālo attīstību un tie būtu jāpapildina ar visaptverošiem teritoriālās ietekmes novērtējumiem, lai noteiktu šo pasākumu iespējamo ietekmi uz pārejas reģioniem nolūkā veicināt noturību, augšupēju sociālo konverģenci, sociālo taisnīgumu, ilgtspēju un kohēziju, novērst negatīvo distributīvo ietekmi un samazināt nevienlīdzību, sniedzot mērķtiecīgu atbalstu cilvēkiem un nozarēm un īstenojot īpaši pielāgotas stratēģijas;

C. tā kā Taisnīgas pārkārtošanās fonds ir īpaši izstrādāts tā, lai nodrošinātu, ka ES virzībā uz klimatneitralitāti neviens netiek atstāts novārtā; tā kā tas paredz mērķtiecīga atbalsta sniegšanu reģioniem,

---

1 CDR 1449/2023.
2 OV C 125, 5.4.2023., 100. lpp.

kurus šī pārkārtošanās skar visvairāk, lai izvairītos no reģionālās nevienlīdzības palielināšanās visā Savienībā;

D. tā kā kohēzijas politika 2014.–2020. gada periodā jau pavēra ceļu ogļu ieguves reģionu pārkārtošanai, iekļaujot to programmās daudzus konkrētus un ar pārkārtošanos saistītus mērķus un galu galā arī investējot ievērojamus līdzekļus saistītās jomās; tā kā arī citiem pārkārtošanās skartiem reģioniem ir vajadzīgs tāda paša līmeņa atbalsts, lai samazinātu tajos notiekošā dziļā pārkārtošanās procesa negatīvo ekonomisko ietekmi;

E. tā kā dažādu ES reģionu sociālekonomiskās un demogrāfiskās īpatnības ievērojami atšķiras un tā kā tie saskaras ar dažādām problēmām, kas nozīmē, ka nav viena universāla risinājuma visām teritoriālajām un sociālekonomiskajām vajadzībām; tā kā Eiropas strukturālajiem un investīciju fondiem (ESI fondiem) ir potenciāls kļūt par labāku ES instrumentu nolūkā mazināt negatīvo ietekmi, ko rada divejādā, proti, zaļā un digitālā pārkārtošanās, tostarp tajos reģionos, kuri saskaras ar fundamentālām pārmaiņām autobūves nozarē vai saistītajās nozarēs un pakalpojumos;

F. tā kā, neraugoties uz to, ka ES daudzgadu finanšu shēmas (DFS) un Atveseļošanas un noturības mehānisma ES budžeta līdzekļu kombinēta izmantošana ļauj īstenot vērienīgas reformas un veikt būtiskas investīcijas, tā radījusi arī lielas grūtības reģioniem un vietējām iestādēm politikas sadrumstalotības, administratīvās kapacitātes un 2021.-2027. gadam paredzēto līdzekļu plānošanas un izlietošanas sarežģītības ziņā; tā kā ir jāpaātrina kohēzijas politikas līdzekļu apguve un vietējo projektu īstenošana;

G. tā kā autotransports rada lielāko daļu no kopējām transporta emisijām; tā kā divējādā zaļā un digitālā pārkārtošanās tupinās, un tas, visticamāk, radīs grūtības šai nozarei; tā kā ES ekonomikas konkurētspējas uzturēšanai un Eiropas ražošanas un darbavietu saglabāšanai mums ir jāuzrauga ES politikas ietekme uz galvenajām nozarēm un mūsu rīcībā jābūt instrumentiem, lai savlaicīgi reaģētu uz jauniem izaicinājumiem, ko rada zaļā un digitālā pārkārtošanās;

H. tā kā autobūves nozarē pašlaik notiek būtiskas pārmaiņas saistībā ar transporta sistēmas transformāciju, ko izraisa alternatīvu un videi nekaitīgu transporta veidu rašanās, kā arī bezizmešu un zemu emisiju tehnoloģiju, digitalizācijas un automatizācijas ieviešana;

I. tā kā līdz ar to autobūves nozarei būtu jākļūst par daļu no plašāka mēroga mobilitātes transformācijas, kas mainīs uzņēmējdarbības modeļus un vērtību ķēdes šajā nozarē un radīs būtiskas pārmaiņas nodarbinātības un sociālajā jomās, kuru modeļi dažādās dalībvalstīs un reģionos būs atšķirīgi; tā kā ir vajadzīgas ievērojamas investīcijas visos vērtības ķēdes posmos, tostarp ražošanā, lai pielāgotu nozari

jaunajiem CO_2 emisiju standartiem un pakāpeniski izbeigtu CO_2 emisijas radošu transportlīdzekļu izmantošanu ES;

J. tā kā ES ir viena no lielākajām mehānisko transportlīdzekļu ražotājām pasaulē un autobūves nozare ir viena no pašām svarīgākajām nozarēm Eiropā, kuras apgrozījums pārsniedz 7 % no ES iekšzemes kopprodukta (IKP), turklāt dažos reģionos tā veido līdz 25 % no reģionālā IKP, padarot šo nozari par lielāko privāto investoru pētniecībā un izstrādē ES;

K. tā kā Eiropas autobūves nozare joprojām ir nodarbinātības dzinējspēks rūpniecībā, jo tā aptver vairāk nekā 6 % no kopējā nodarbinātības apjoma Eiropā, nodrošinot tiešas un netiešas darbvietas 13,8 miljoniem eiropiešu un 8,5 % no darbvietām Eiropas ražošanas nozarē;

L. tā kā autobūves nozarē darbojas aptuveni 3000 uzņēmumu, no kuriem 2500 ir mazie un vidējie uzņēmumi (MVU), kas ir neatkarīgi piegādātāji automobiļu ražotājiem un saskaras ar papildu grūtībām saistībā ar zaļo un digitālo pārkārtošanos; tā kā šo problēmu risināšanai reģioniem un autobūves nozarei būs jāveic lielas investīcijas tehnoloģijās, pētniecībā un izstrādē, kā arī piegādes ķēžu reorganizācijā, darbinieku apmācībā un pielāgošanā jauniem uzņēmējdarbības modeļiem;

M. tā kā ES nākotnes pievienotās vērtības potenciālu autobūves nozarēs tomēr ierobežo ES lielā atkarība no ārzemju importa attiecībā uz svarīgākajām palīgnozarēm un izejvielām nākotnes automobiļiem, kā arī spēcīgas IKT nozares un tādu lielu Eiropas digitālo tirgus dalībnieku trūkums, kuri rada vērtību, izmantojot piekļuvi datiem, digitālajām ekosistēmām un savienojamības tehnoloģijām;

N. tā kā kohēzijas politikas finansējums paver iespējas investēt zaļākā Eiropā un atbalstīt reģionus un nozares pārkārtošanās procesā; tā kā pašreizējais tiesiskais regulējums neparedz īpašus atbalsta pasākumus vai finansējumu Eiropas reģioniem, kuru IKP lielā mērā rada autobūves nozare, kā rezultātā dalībvalstis šai nozarei piemēro dažādas valsts atbalsta stratēģijas, kas ietekmē ES teritoriālo kohēziju;

O. tā kā vieglie automobiļi un furgoni vien rada 15 % no kopējām siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisijām Eiropā un transports ir vienīgā nozare, kurā SEG līmenis nav samazinājies salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni;

P. tā kā, ātri īstenojot regulu par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu, būtu jānodrošina dzīvotspējīga pārkārtošanās uz dekarbonizētām transporta sistēmām; tā kā starp valstīm un reģioniem pastāv ievērojamas atšķirības attiecībā uz gatavību pārejai uz dekarbonizētu transportu; tā kā par 20 gadiem vecāku vieglo automobiļu īpatsvars svārstās no vairāk nekā 40 % Polijā līdz mazāk

nekā 5 % Luksemburgā un jaunu elektrotransportlīdzekļu reģistrācijas īpatsvars svārstās no 46 % Zviedrijā līdz 1 % Čehijā un Slovākijā; tā kā līdzīgas atšķirības pastāv attiecībā uz elektrotransportlīdzekļu uzlādes staciju skaitu, piemēram, Nīderlandē uzlādes punktu skaits ir gandrīz 1600 reižu lielāks nekā Kiprā;

Q. tā kā ES politiku nedrīkst īstenot teritoriāli akli, lai izvairītos no tā, ka saasinās t. s. neapmierinātības ģeogrāfija, un lai panāktu, ka nozare, vietējās pašvaldības un skartie cilvēki piekrīt galvenajiem kopīgajiem mērķiem ekonomikas dekarbonizācijas jomā; tā kā ir būtiski pielāgot politiku pēcindustriālo reģionu individuālajai situācijai, lai tie atkal kļūtu pievilcīgi, jo īpaši ņemot vērā to, ka smagi skartajos reģionos vērojama depopulācija, intelektuālā darbaspēka aizplūšana un ekonomikas stagnācija; tā kā efektīvas stratēģijas pēcindustriālo reģionu pievilcības palielināšanai ietver dzīves kvalitātes uzlabošanu, ieguldījumus izglītībā, veselības aprūpē, infrastruktūrā un vietējā uzņēmējdarbībā, atvieglojot piekļuvi cenas ziņā pieejamiem mājokļiem un radot stimulus jauniem profesionāļiem un ģimenēm palikt šajās teritorijās vai pārcelties uz tām;

R. tā kā, neraugoties uz pašreizējo ES atkarību no izejvielu importa no ārvalstīm, autobūves nozare ir visintegrētākā ekosistēma ES iekšējās vērtību ķēdēs, jo vairāk nekā 45 % tās produkcijas ir atkarīga no pārrobežu vērtību ķēdēm; tā kā šīs ES iekšējās vērtību ķēdes apvieno transportlīdzekļu ražotājus, automobiļu piegādātājus, motoru akumulatoru, elektroiekārtu un riepu ražotājus, izejvielu piegādātājus un automobiļu izmantošanas pakalpojumu sniedzējus; tā kā šīs vērtību ķēdes, protams, ir pamats tam, ka reģioni cits uz citu paļaujas un sadarbojas;

S. tā kā ES mērķis investēt 3 % no ES IKP pētniecībā un izstrādē vēl nav sasniegts,

ES struktūrfondu un investīciju fondu sistēmas turpmāka pārveidošana

1. atkārtoti apstiprina, ka no kohēzijas politikas nevajadzētu ne kompensēt budžeta neelastību, ne arī tā drīkstētu ciest no samazinājumiem krīžu dēļ, turklāt tai kā ilgtermiņa investīciju stratēģijai būtu jāsniedz reģioniem iespējas risināt un līdzveidot pārkārtošanos rūpniecības, tehnoloģiju, ekoloģijas, enerģētikas, digitalizācijas un sociālo un demogrāfisko pārmaiņu jomā; uzsver, ka kohēzijas politika var izpildīt visus šos uzdevumus tikai tad, ja tā ir iekļauta stabilā finansēšanas programmā, un tādēļ uzskata, ka DFS laikposmam pēc 2027. gada būtu jānodrošina spēcīga kohēzijas politika ar lielāku finansējumu;

2. atgādina, ka attālākie reģioni saskaras ar īpašām problēmām, pārkārtojoties uz Savienību, kas ir videi nekaitīgāka, digitalizētāka un mazāk atkarīga no transporta, ko darbina iekšdedzes dzinēji, jo šie reģioni ir attālināti no kontinentālā tīkla;

3. atzīst, ka zaļā un digitālā pārkārtošanās rada būtiskas grūtības saistībā ar Līgumos nostiprināto ekonomiskās, sociālās un teritoriālās kohēzijas mērķi; apzinās reģionālo atšķirību palielināšanās, sociālās nevienlīdzības padziļināšanās un t. s. neapmierinātības ģeogrāfijas pieauguma risku, jo nepieciešamās korekcijas un iespējamie ieguvumi no divejādās pārkārtošanās ir ļoti atšķirīgi dažādos Eiropas reģionos un turpmākajos gados palielinās reģionālās atšķirības; uzskata, ka gadījumā, ja Savienība vēlas saglabāt Līgumos noteikto ekonomiskās, sociālās un teritoriālās kohēzijas mērķi, tad ar kohēzijas politiku ir jāpārvar ekonomiskie spēki, kas sekmē arvien pieaugošu augstas vērtības saimniecisko darbību aglomerāciju pilsētu un rūpniecības centros;

4. uzsver, ka plāni līdz 2030. gadam samazināt SEG emisijas vismaz par 55 % un līdz 2050. gadam panākt pilnīgu klimatneitralitāti būtiski ietekmēs ES ekonomisko, sociālo un teritoriālo kohēziju;

5. uzsver, ka ir svarīgi pievērst papildu uzmanību teritorijām ar ģeogrāfiskām īpatnībām, piemēram, lauku reģioniem, salām, attālākajiem reģioniem, kalnu reģioniem un mazāk apdzīvotiem reģioniem, jo īpaši tiem, kas ir izolēti un lielā mērā atkarīgi no fosilā kurināmā vai konkrētām rūpniecības nozarēm, kuru darbība tiek pakāpeniski izbeigta;

6. stingri iesaka ES kohēzijas politikā pēc 2027. gada iekļaut konkrētu politikas mērķi attiecībā uz rūpniecības pārkārtošanu; uzsver, ka šim mērķim būtu jāveicina Eiropas stratēģiskā autonomija un jārisina zaļās un digitālās pārkārtošanās problemātiskā blakusietekme, un tas būtu jāīsteno vēl straujāk, cieši sadarbojoties ar vietējām un reģionālajām pašvaldībām, lai ar kvalitatīvām darbvietām palielinātu nodarbinātību, veicinātu darba ņēmēju, jo īpaši sociāli nelabvēlīgā situācijā esošu un ilgstošu bezdarbnieku, pārkvalificēšanos un kvalifikācijas paaugstināšanu, kā arī ar atbalstu vietējai, reģionālai un valsts ekonomikai un tās dažādošanu mazinātu negatīvās sekas, kas ietekmē nodarbinātību un sociālo labklājību;

7. uzskata, ka ES kohēzijas politikā pēc 2027. gada būtu jāizmanto diferencētāka un mērķtiecīgāka pieeja, papildinot ar ienākumiem saistītus kritērijus atbalsta līmeņa noteikšanai ar vēl citiem kritērijiem, kuros ņemtas vērā arī reģionu īpatnības, īpašās problēmas, ar kurām tie saskaras saistībā ar nākotnes izaugsmes potenciālu, piemēram, jauniešu bezdarba līmenis, ilgtermiņa bezdarba līmenis, nabadzības līmenis, atkarība no darba vietām pārkārtošanās skartajās nozarēs un investīcijas pētniecībā un attīstībā, kā arī iedzīvotāju skaita samazināšanās, iedzīvotāju

novecošanās, intelektuālā darbaspēka emigrācija un pastāvošās prasmju trūkums;

8. aicina pagarināt Taisnīgas pārkārtošanās fonda (TPF) darbības termiņu plānošanas periodā pēc 2027. gada, turklāt tam būtu jāpiešķir arī papildu finanšu līdzekļi, lai atbalstītu reģionus, kuri ir ļoti atkarīgi no nozarēm, kurās notiek dziļas pārmaiņas, piemēram, autobūves nozare, šajā procesā ņemot vērā aplēstos neto nodarbinātības zaudējumus, kas varētu rasties saistībā ar pārkārtošanos; uzskata, ka šī TPF darbības pagarināšana būtu jākoncentrē uz atbilstošu statistiski teritoriālo vienību nomenklatūru *(NUTS)* līmenī, jāņem vērā reģionālās īpatnības, tam būtu jānosaka plašāks tvērums nekā pašreizējam TPF, turklāt tas būtu jāizstrādā tā, lai varētu ātri reaģēt uz jaunām problēmām dažādās nozarēs un jomās, un tas būtu pilnībā jāintegrē Kopīgo noteikumu regulā, pamatojoties uz partnerības, daudzlīmeņu pārvaldības un teritoriālās pieejas principiem; turklāt aicina *Eurostat* aplēst, cik liels būs tīrais nodarbinātības zaudējums autobūves nozarē, ko radīs zaļā un digitālā pārkārtošanās;

9. saprot, ka, lai noteiktu, vai reģions būtu jāuzskata par ļoti atkarīgu no autobūves nozares, būtu jāņem vērā šādi rādītāji: autobūves nozares ieguldījums reģiona IKP; autobūves ražojumu īpatsvars reģiona eksportā; autobūves nozares ieguldījums reģionālajā nodarbinātībā; autobūves nozares ieguldījums kopējās reģionā veiktās investīcijās pētniecībā un attīstībā;

10. aicina Komisiju vienkāršot ziņošanu, piemēram, attiecīgā gadījumā paplašinot pieeju „ar izmaksām nesaistīts finansējums” un panākot līdzsvaru starp koncentrēšanos uz rezultātiem un ietekmi un koncentrēšanos uz izdevumiem, lai tādējādi panāktu efektīvāku īstenošanu, vienlaikus saglabājot stingru uzraudzību pār līdzekļu izlietojumu; uzskata, ka vienkāršoto izmaksu iespēja ir izrādījusies ļoti pozitīvs pasākums, un aicina Komisiju un vadošās iestādes paplašināt tā piemērošanu, attiecinot to arī uz rūpnieciskiem, zaļiem un digitāliem projektiem;

11. uzsver, ka ESI fondu sadalē ir jānodrošina taisnīga attieksme pret mikrouzņēmumiem, mazajiem un vidējiem uzņēmumiem (MMVU) un maziem vidējas kapitalizācijas uzņēmumiem, vienkāršojot administratīvos pasākumus, kas vajadzīgi, lai piekļūtu šiem fondiem, pielāgojot prasības uzņēmuma lielumam un virzoties uz principa “tikai vienreiz” pilnīgu īstenošanu, kas nozīmē, ka iedzīvotājiem un uzņēmumiem ir tikai vienu reizi jāsniedz iestādēm noteikta standarta informācija; turklāt atzīst MMVU būtisko lomu rūpniecības pārkārtošanās procesā un uzsver, ka ir svarīgi nodrošināt to aktīvu līdzdalību projektos un garantēt, ka tie saņem pienācīgu finansējumu, izmantojot tādus mehānismus kā konsorciji vai alternatīvi instrumenti;

Veidojot noturīgus reģionus: kohēzijas politika zaļākai un digitālajam laikmetam sagatavotai nākotnei

12. atzīst, ka, neraugoties uz to, ka digitalizācija joprojām sniedz ekonomiskus ieguvumus visiem reģioniem, digitālā pārkārtošanās rada arī nopietnas grūtības mazāk attīstītajiem no tiem; uzsver, cik svarīgi ir investēt līdzekļus digitālajā infrastruktūrā un attīstīt iedzīvotāju un darbaspēka digitālās prasmes, lai pārietu no darbietilpīgām tehnoloģijām uz kapitālietilpīgām tehnoloģijām un izvairītos no intelektuālā darbaspēka emigrācijas; šajā sakarībā uzsver, ka vietējām, reģionālām un valsts līmeņa izglītības un pētniecības iestādēm ir būtiska nozīme vadošo digitālo inovāciju centru izveidē, un norāda uz specializēto zināšanu zaudēšanu nekoordinētas reģionālās politikas dēļ;

13. uzsver, ka ir nepieciešams ievērojams atbalsts, lai palīdzētu reģioniem ceļā uz digitalizāciju un Digitālās desmitgades politikas programmā 2030. gadam noteikto digitālo mērķu sasniegšanu; šajā sakarībā uzskata, ka publiskā un privātā sektora partnerības ir viens no iespējamiem veidiem, kā atbalstīt kritiski svarīgu prasmju attīstīšanu un darba iespēju uzlabošanu, kā arī darba tirgu pielāgošanās spēju un to produktivitātes un efektivitātes rādītāju uzlabošanu, padarot tos par galvenajiem faktoriem veiksmīgai digitalizācijai; uzskata, ka ES zaļās un digitālās pārkārtošanās procesā nevienu nedrīkst atstāt novārtā neatkarīgi no viņa darba nozares, līguma veida, dzimuma, vecuma vai ģeogrāfiskās atrašanās vietas;

14. norāda, ka ražošanas nozares, kas pakļautas globālai konkurencei, un reģioni, kas tajās specializējas, zaļās pārkārtošanās laikā var saskarties ar grūtībām, jo īpaši tad, ja starptautiskie konkurenti gūst labumu no zemākām enerģijas cenām un izmanto mazāk atjaunīgo energoresursu; uzsver, ka šajā dinamikā liela nozīme būs arī atjaunīgās enerģijas izmaksām;

15. atgādina, ka mazāk attīstītos reģionus zaļās pārkārtošanās laikā, visticamāk, skars nesamērīga ietekme, jo īpaši saistībā ar transporta nozares pāreju uz dekarbonizētiem risinājumiem; uzskata, ka ir jāizstrādā īpaši instrumenti ar mērķi atbalstīt vērtību ķēdi transportlīdzekļu ekoloģiskās pārkārtošanās kontekstā, jo īpaši attiecībā uz pusvadītāju, akumulatoru un komponentu nozarēm, kas ir nepieciešamas elektromotoriem, autonomai braukšanai, digitalizācijai un savienojamībai;

Taisnīga pārkārtošanās autobūves reģionos

16. uzskata, ka autotransporta dekarbonizācijai, kas prasa pārveidot visu autobūves nozares vērtību ķēdi, pakāpeniski pārtraucot iekšdedzes dzinēju izmantošanu līdz 2035. gadam, jānotiek saskaņā ar labi plānotu mobilitātes pārejas stratēģiju, un šajā stratēģijā jāīsteno

nepieciešamās izmaiņas visā vērtību ķēdē, tostarp ražošanas procesos, lai izvairītos no ražošanas pārvietošanas ārpus ES; turklāt uzsver, ka minētajai stratēģijai jānodrošina vienmērīga un sociāli pieņemama pāreja darba ņēmējiem un uzņēmumiem, jo īpaši mazāk attīstītos reģionos un reģionos, kas saskaras ar demogrāfiskām vai teritoriālām problēmām; uzskata, ka dekarbonizētam dzelzceļa un autobusu transportam nākotnē būs liela nozīme neto nulles emisiju transportā un ka tas būtu jāatbalsta ar ilgtermiņa publisko plānošanu, paplašinot dzelzceļa un sabiedriskā transporta infrastruktūru;

17. uzskata, ka šajā mobilitātes pārejas stratēģijā būtu jāiekļauj arī sīki izstrādāts plāns darbinieku pārkvalificēšanai un kvalifikācijas paaugstināšanai vai, ja nepieciešams, jānodrošina alternatīvas nodarbinātības iespējas cilvēkiem, kas pašlaik nodarbināti autobūves nozarē; uzskata, ka minētajā plānā jāiekļauj arī pasākumi, lai šajā nozarē, kurā dominē vīrieši, nostiprinātu sieviešu līdzdalību un veicinātu cilvēku ar invaliditāti integrāciju darba vietā; turklāt uzskata, ka minētajā plānā būtu jāparedz stimuli un atbalsts, lai nodrošinātu, ka pārkārtošanās rezultātā izveidotās jaunās rūpniecības ražotnes paliek attiecīgajos reģionos, garantējot to ražošanas priekšrocības un tādējādi saglabājot papildu ietekmi šajos reģionos; iesaka veidot ilgtspējīgus rūpnieciskos projektus, kas pabeigtu visas piegādes ķēdes izveidi šajās teritorijās;

18. aicina Komisiju iesniegt vajadzīgo priekšlikumu, lai garantētu Taisnīgas pārkārtošanās mehānisma nepārtrauktību un tā nodrošināšanu ar pietiekamiem un papildu līdzekļiem ar mērķi iekļaut atbalstu reģioniem, kas ir tieši vai netieši atkarīgi no autobūves un rezerves daļu piegādes rūpniecības un pakalpojumiem, jo īpaši attiecīgajā Taisnīgas pārkārtošanās fondā, kas integrēts kohēzijas politikā, un tādējādi veicinātu sinerģiju un plašāku ietekmi ar dažādiem Eiropas fondiem un programmām reģionālās pārveides procesa īstenošanai;

19. atgādina, ka vietējās un reģionālās pašvaldības bieži vien ir lielā mērā atbildīgas par politikas virzienu īstenošanu jomās, kas saistītas ar apmācību, un ka tādēļ ir ļoti svarīgi ņemt vērā šo politikas virzienu teritoriālo dimensiju; šajā sakarā atgādina, cik svarīgi ir nodrošināt vienlīdzīgu administratīvo spēju un piekļuvi finansējumam un informācijai visos ES reģionos;

20. uzskata, ka taisnīgas pārkārtošanās plānos no autobūves atkarīgajiem reģioniem būtu konsekventi jāievēro teritoriāla pieeja, un kompetentajām iestādēm tie būtu jāpārvalda, pamatojoties uz partnerības un daudzlīmeņu pārvaldības principiem, kā arī jāveicina starpreģionu un pārrobežu sadarbība starp pārejas reģioniem; turklāt uzsver, ka prioritāte jāpiešķir ieguldījumiem nepieciešamajā nozares pārveidē, kas ļautu tai pielāgoties jaunajiem CO_2 emisiju standartiem, kā arī apmācības, pārkvalifikācijas un kvalifikācijas

paaugstināšanas programmās un ilgtspējīgās ekonomikas dažādošanas stratēģijās visā vērtību ķēdē, tā nodrošinot vienmērīgu un iekļaujošu pāreju darba ņēmējiem un vietējai un reģionālajai ekonomikai;

21. atgādina, ka jebkādi oriģināliekārtu ražotāju stratēģiskie lēmumi par pāreju uz elektromobilitāti vai citiem tehniskiem jauninājumiem, piemēram, autonomo braukšanu, digitalizāciju un papildu drošības funkcijām automašīnās, neizbēgami radīs lejupvērstu ietekmi un ietekmēs vietējās un reģionālās vērtību ķēdes tālāko attīstību;

22. ierosina apsvērt iespēju pārkārtošanās plānus īstenot, izmantojot uz rezultātiem balstītu pieeju, kas aptvertu saņēmējam īstenojamu projektu grupu, tā veicinot plānu mērķu sasniegšanu; uzskata, ka nolūkā vienkāršot un pastiprināt orientēšanos uz rezultātiem, pārvaldību varētu balstīt tikai uz starpposma mērķiem, tiešajiem rezultātiem un sniegumu, par kuriem iepriekš vienojusies Komisija un vadošās iestādes; uzskata, ka pārkārtošanās plāna kontrolei un revīzijai būtu jāaprobežojas vienīgi ar to, vai ir sasniegti tā starpposma mērķi un uzdevumi;

23. atzīst, ka ir svarīgi sniegt atbalstu visiem uzņēmumiem nozarēs, kurās notiek pārkārtošanās, īpašu uzmanību pievēršot MMVU un maziem vidējas kapitalizācijas uzņēmumiem, kuriem var būt ierobežoti resursi vajadzīgās pārveides īstenošanai; uzsver, cik svarīgs ir mērķtiecīgs atbalsts, palīdzot MMVU un maziem vidējas kapitalizācijas uzņēmumiem iegādāties, modernizēt un uzturēt fiziskos aktīvus un infrastruktūru, kā arī investēt pētniecībā un izstrādē; uzsver, ka ir vajadzīgas īpašas finansēšanas programmas, spēju veidošanas iniciatīvas, zināšanu un paraugprakses apmaiņa un tehniskā palīdzība, kas īpaši pielāgota MMVU un mazo vidējas kapitalizācijas uzņēmumu vajadzībām, lai nodrošinātu to sekmīgu integrāciju un līdzdalību nozares mainīgajā vidē;

24. uzsver, ka ir jānovērš pētniecības un izstrādes investīciju nepietiekamība ES un jāsasniedz mērķis investēt pētniecībā un izstrādē 3 % no ES IKP;

25. aicina dalībvalstis izveidot piemērotu un taisnīgu ekosistēmu elektromobilitātes izvēršanai saskaņā ar regulu par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu; atgādina, ka dažas koncepcijas, kas darbojas pilsētu teritorijās, ir mazāk īstenojamas vai nepietiekamas lauku teritorijās, un uzsver, ka ir svarīgi nodrošināt publisko alternatīvo degvielu infrastruktūru lauku, salu un attālajos reģionos un reģionos ar zemu iedzīvotāju blīvumu, kuros nav pietiekama privāto pakalpojumu sniedzēju pārklājuma, lai apmierinātu iedzīvotāju un apmeklētāju vajadzības; šajā sakarā uzskata, ka publisko pakalpojumu cenai jābūt konkurētspējīgai ar privāto pakalpojumu sniedzēju piedāvāto pakalpojumu vidējo cenu; uzskata, ka šajā nolūkā jāizstrādā elektromobilitātes politika un

tiesiskais regulējums, pamatojoties uz padziļinātu situācijas analīzi, kuras mērķis ir noteikt galvenos šīs politikas uzdevumus un iespējas nolūkā to sekmīgi īstenot;

26. aicina Komisiju paplašināt programmas *ExchangeEU* un *TARGET* (tehniskā palīdzība pārejai uz zaļo enerģiju), iekļaujot tajās arī autobūves reģionus pārkārtošanās posmā, lai veicinātu pieredzes un rezultātu apmaiņu starp reģioniem, kuros vērojama lejupslīde, piemēram, ogļu vai kūdras nozarēs, un reģioniem, kuros notiek pārmaiņas, piemēram, autobūves un tās piegādātāju nozarēs; pauž pārliecību, ka šāda pieredzes apmaiņa, kā arī ESI fondu atbalstīto pārejas plānu īstenošana varētu palīdzēt autobūves un piegādātāju nozaru reģioniem nodrošināt vienmērīgu pārkārtošanos uz klimatneitrālu darbību;

°

° °

27. uzdod priekšsēdētājai nosūtīt šo rezolūciju Padomei, Komisijai, kā arī dalībvalstu nacionālajiem un reģionālajiem parlamentiem.