Europees Parlement
2019-2024

AANGENOMEN TEKSTEN

P9_TA(2023)0461

Een nieuwe opzet van het toekomstige kader voor de structuurfondsen van de EU ter ondersteuning van regio's die bijzonder zwaar getroffen worden door de groene en de digitale transitie en de transitie van de automobielsector

Resolutie van het Europees Parlement van 12 december 2023 over een nieuwe opzet van het toekomstige kader voor de structuurfondsen van de EU ter ondersteuning van regio's die bijzonder zwaar getroffen worden door de groene en de digitale transitie en de transitie van de automobielsector (2023/2061(INI))

Het Europees Parlement,

– gezien de artikelen 2 en 3 van het Verdrag betreffende de Europese Unie,

– gezien de artikelen 174 tot en met 178 en artikel 349 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

– gezien Verordening (EU) 2021/1060 van het Europees Parlement en de Raad van 24 juni 2021 houdende gemeenschappelijke bepalingen inzake het Europees Fonds voor regionale ontwikkeling, het Europees Sociaal Fonds Plus, het Cohesiefonds, het Fonds voor een rechtvaardige transitie en het Europees Fonds voor maritieme zaken, visserij en aquacultuur en de financiële regels voor die fondsen en voor het Fonds voor asiel, migratie en integratie, het Fonds voor interne veiligheid en het Instrument voor financiële steun voor grensbeheer en visumbeleid[1] (verordening gemeenschappelijke bepalingen),

– gezien Verordening (EU) 2021/1058 van het Europees Parlement en de Raad van 24 juni 2021 inzake het Europees Fonds voor regionale ontwikkeling en het Cohesiefonds[2],

---

1 PB L 231 van 30.6.2021, blz. 159.
2 PB L 231 van 30.6.2021, blz. 60.

– gezien Verordening (EU) 2021/1056 van het Europees Parlement en de Raad van 24 juni 2021 tot oprichting van het Fonds voor een rechtvaardige transitie[1],

– gezien Verordening (EU) 2021/1057 van het Europees Parlement en de Raad van 24 juni 2021 tot oprichting van het Europees Sociaal Fonds Plus (ESF+) en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 1296/2013[2],

– gezien Verordening (EU) 2020/460 van het Europees Parlement en de Raad van 30 maart 2020 tot wijziging van Verordeningen (EU) nr. 1301/2013, (EU) nr. 1303/2013 en (EU) nr. 508/2014 wat betreft specifieke maatregelen om investeringen in de gezondheidszorgstelsels van de lidstaten en in andere sectoren van hun economieën vrij te maken als antwoord op de COVID-19-uitbraak (Investeringsinitiatief Coronavirusrespons)[3],

– gezien het “Fit for 55”-pakket, dat op 14 juli 2021 door de Commissie werd goedgekeurd,

– gezien Verordening (EU) 2021/1119 van het Europees Parlement en de Raad van 30 juni 2021 tot vaststelling van een kader voor de verwezenlijking van klimaatneutraliteit, en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 401/2009 en Verordening (EU) 2018/1999 (“Europese klimaatwet”)[4],

– gezien Verordening (EU) 2023/851 van het Europees Parlement en de Raad van 19 april 2023 tot wijziging van Verordening (EU) 2019/631 wat betreft de aanscherping van de CO_2-emissienormen voor nieuwe personenauto’s en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in overeenstemming met de verhoogde klimaatambitie van de Unie[5],

– gezien Verordening (EU) 2023/435 van het Europees Parlement en de Raad van 27 februari 2023 tot wijziging van Verordening (EU) 2021/241 wat betreft REPowerEU-hoofdstukken in herstel- en veerkrachtplannen en tot wijziging van Verordeningen (EU) nr. 1303/2013, (EU) 2021/1060 en (EU) 2021/1755 en Richtlijn 2003/87/EG[6],

– gezien het voorstel van de Commissie voor een verordening tot wijziging van Verordening (EU) 2019/1242 wat betreft de aanscherping van de CO_2-emissienormen voor nieuwe zware

---

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

bedrijfsvoertuigen en de integratie van rapporteringsverplichtingen, en tot intrekking van Verordening (EU) 2018/956 (COM(2023)0088),

– gezien het voorstel van de Commissie voor een verordening betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen en motoren en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, met betrekking tot hun emissies en de duurzaamheid van batterijen (Euro 7) en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009 (COM(2022)0586),

– gezien het voorstel van de Commissie voor een verordening tot vaststelling van een kader om een veilige en duurzame voorziening van kritieke grondstoffen te waarborgen, en tot wijziging van de Verordeningen (EU) nr. 168/2013, (EU) 2018/858, (EU) 2018/1724 en (EU) 2019/1020 (COM(2023)0160),

– gezien de mededeling van de Commissie van 1 februari 2023 getiteld “Een industrieel plan voor de Green Deal voor het nettonultijdperk” (COM(2023)0062),

– gezien het verslag van de Commissie van 30 januari 2023 getiteld “Europese structuur- en investeringsfondsen – Samenvattend verslag van 2022 over de jaarlijkse uitvoeringsverslagen van de programma’s voor de periode 2014-2020” (COM(2023)0039),

– gezien de mededeling van de Commissie van 4 februari 2022 over het 8e cohesieverslag: Naar cohesie in Europa in 2050 (COM(2022)0034),

– gezien het regionaal jaarboek 2022 van Eurostat,

– gezien de mededeling van de Commissie getiteld “Tussentijdse herziening van het meerjarig financieel kader 2021-2027” (COM(2023)0336),

– gezien de index van de digitale economie en samenleving (DESI) van de Commissie van 2022,

– gezien het werkdocument van de diensten van de Commissie over de territoriale plannen voor een rechtvaardige transitie (SWD(2021)0275),

– gezien het verslag van de OESO van februari 2023 getiteld “Regional Industrial Transitions to Climate Neutrality”[1],

– gezien het advies van het Europees Comité van de Regio’s van 13 juli 2022 getiteld “Naar emissievrij wegvervoer: de uitrol van

---

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

infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en de aanscherping van de CO_2-emissienormen”[1],

– gezien het advies van het Europees Comité van de Regio’s van 12 oktober 2022 over een rechtvaardige en duurzame transitie in de steenkool- en energie-intensieve regio’s[2],

– gezien het advies van het Europees Comité van de Regio’s van 12 oktober 2022 over digitale cohesie[3],

– gezien het advies van het Europees Comité van de Regio’s van 10 oktober 2023 getiteld “Een rechtvaardige en duurzame transitie in automobielregio’s”[4],

– gezien het jaarlijks verslag over de staat van de regio’s en steden in de EU, dat op 11 oktober 2022 door het Europees Comité van de Regio’s werd gepubliceerd,

– gezien zijn resolutie van 15 september 2022 over economische, sociale en territoriale cohesie in de EU: het achtste cohesieverslag[5],

– gezien de studie getiteld “Cohesion Policy and Climate Change”, die op 31 januari 2023 werd gepubliceerd door zijn directoraat-generaal Intern Beleid,

– gezien de studie getiteld “The Future of the EU Automotive Sector”, die op 30 september 2021 werd gepubliceerd door zijn directoraat-generaal Intern Beleid,

– gezien de studie getiteld “A Just Transition Fund – How the EU budget can best assist in the necessary transition from fossil fuels to sustainable energy”, die op 15 april 2020 werd gepubliceerd door zijn directoraat-generaal Intern Beleid,

– gezien artikel 54 van zijn Reglement,

– gezien het verslag van de Commissie regionale ontwikkeling (A9-0326/2023),

A. overwegende dat de groene en de digitale transitie, met inbegrip van de diversificatie van de energie- en grondstoffenvoorziening en technologische ontwikkelingen, nieuwe uitdagingen maar ook kansen met zich meebrengen voor de economische, sociale en territoriale cohesie in de Europese Unie;

---

1 PB C 270 van 13.7.2022, blz. 38.
2 PB C 498 van 30.12.2022, blz. 36.
3 PB C 498 van 30.12.2022, blz. 39.
4 CDR 1449/2023.
5 PB C 125 van 5.4.2023, blz. 100.

B. overwegende dat beleidsmaatregelen van de EU op het gebied van klimaat kunnen bijdragen tot de economische en sociale ontwikkeling van de Unie en vergezeld moeten gaan van alomvattende effectbeoordelingen, opdat in kaart kan worden gebracht welke gevolgen deze maatregelen kunnen hebben voor regio's die de transitie ondergaan, teneinde de veerkracht, opwaartse sociale convergentie, sociale rechtvaardigheid, duurzaamheid en cohesie te bevorderen, negatieve verdelingseffecten aan de orde te stellen en ongelijkheden terug te dringen door middel van gerichte steun aan mensen en sectoren en op maat gesneden strategieën;

C. overwegende dat het Fonds voor een rechtvaardige transitie speciaal is opgezet om ervoor te zorgen dat niemand aan zijn lot wordt overgelaten in het traject van de EU naar klimaatneutraliteit; overwegende dat dit onder meer inhoudt dat gerichte steun wordt verleend aan de regio's die het zwaarst door deze transitie worden getroffen, om te voorkomen dat de regionale ongelijkheid in de Unie toeneemt;

D. overwegende dat het cohesiebeleid voor de periode 2014-2020 reeds de weg heeft vrijgemaakt voor de transitie van steenkoolregio's door een groot aantal specifieke doelstellingen in hun programma's op te nemen die van belang zijn voor de transitie, en door uiteindelijk ook aanzienlijke middelen in desbetreffende gebieden te investeren; overwegende dat ook andere transitieregio's dezelfde mate van steun nodig hebben om de negatieve economische gevolgen van het vergaande transitieproces dat zij ondergaan, in te perken;

E. overwegende dat de sociaal-economische en bevolkingskenmerken van de verschillende regio's in de EU aanzienlijk uiteenlopen en dat deze regio's met verschillende uitdagingen te maken hebben, wat bijgevolg betekent dat er geen pasklare oplossing bestaat voor alle territoriale en sociaal-economische behoeften; overwegende dat de Europese structuur- en investeringsfondsen (ESIF) het potentieel hebben om een beter EU-instrument te worden en eventuele negatieve gevolgen van de groene en de digitale transitie te verlichten, onder meer in regio's die voor een fundamentele transitie staan in de automobielsector of aanverwante sectoren en diensten;

F. overwegende dat het gecombineerde gebruik van begrotingsmiddelen van de EU uit het meerjarig financieel kader (MFK) en uit de herstel- en veerkrachtfaciliteit grote problemen heeft veroorzaakt voor regio's en lokale overheden in termen van beleidsfragmentatie, administratieve capaciteit en de complexiteit van het plannen en uitvoeren van de voor de periode 2021-2027 geprogrammeerde middelen, maar evenwel de uitvoering van ambitieuze hervormingen en wezenlijke investeringen mogelijk maakt; overwegende dat het absorptiepercentage van het

cohesiebeleid en de uitvoering van de projecten in het veld moeten worden bespoedigd;

G. overwegende dat het grootste aandeel van de totale uitstoot van vervoer wordt uitgestoten door wegvervoer; overwegende dat deze sector waarschijnlijk voor uitdagingen zal komen te staan naarmate de groene en de digitale transitie vorderen; overwegende dat, met het oog op de instandhouding van het concurrentievermogen van de economie van de EU en de Europese productie en werkgelegenheid, het effect van EU-beleid op belangrijke sectoren moet worden gemonitord en instrumenten beschikbaar moeten worden gesteld waarmee tijdig kan worden ingespeeld op nieuwe uitdagingen die voortvloeien uit de groene en de digitale transitie;

H. overwegende dat de automobielsector momenteel een ingrijpende transformatie ondergaat als gevolg van veranderingen in het vervoerssysteem die worden teweeggebracht door de opkomst van alternatieve, milieuvriendelijke vervoerswijzen en de invoering van emissievrije en emissiearme technologieën, digitalisering en automatisering;

I. overwegende dat de automobielsector bijgevolg deel moet gaan uitmaken van een grootschalige “mobiliteitstransformatie”, die de bedrijfsmodellen en waardeketens in de sector opnieuw zal vormgeven en aanzienlijke veranderingen met zich mee zal brengen op sociaal en werkgelegenheidsgebied, waarbij de patronen per lidstaat en regio zullen verschillen; overwegende dat er aanzienlijk moet worden geïnvesteerd in alle schakels van de waardeketen, waaronder in de productie, om de sector aan te passen aan de nieuwe prestatienormen voor de CO_2-uitstoot en de geleidelijke afschaffing van voertuigen met een CO_2-uitstoot in de EU;

J. overwegende dat de EU een van ’s werelds grootste producenten van motorvoertuigen is en dat de automobielsector een van de belangrijkste Europese industrieën is, aangezien deze een omzet van meer dan 7 % van het bruto binnenlands product (bbp) van de EU genereert, wat in bepaalde regio’s neerkomt op 25 % van het regionale bbp, waarmee de sector de grootste particuliere investeerder is in onderzoek en ontwikkeling in de EU;

K. overwegende dat de Europese automobielsector nog altijd zeer veel industriële werkgelegenheid biedt, aangezien de sector goed is voor ruim 6 % van de totale werkgelegenheid in Europa, 13,8 miljoen Europeanen direct of indirect voorziet van een baan en 8,5 % van de banen in de Europese maakindustrie biedt;

L. overwegende dat de automobielsector naar schatting bestaat uit 3 000 bedrijven, waarvan 2 500 kleine en middelgrote ondernemingen (kmo’s) zijn die onafhankelijke leveranciers van autofabrikanten zijn en aanvullende belemmeringen ondervinden bij

de groene en de digitale transitie; overwegende dat de regio's en de automobielsector, om deze uitdagingen het hoofd te bieden, flink zullen moeten investeren in technologie, onderzoek en ontwikkeling, alsook in de reorganisatie van toeleveringsketens, de opleiding van werknemers en de aanpassing aan nieuwe bedrijfsmodellen;

M. overwegende dat het toekomstige potentieel van de EU om waarde toe te voegen in de automobielsector echter wordt beperkt door haar grote afhankelijkheid van buitenlandse invoer van belangrijke ondersteunende industrieën en grondstoffen voor de auto's van de toekomst, alsmede door het ontbreken van een sterke ICT-sector en grote Europese digitale spelers die waarde creëren door middel van toegang tot gegevens, digitale ecosystemen en connectiviteitstechnologieën;

N. overwegende dat financiering in het kader van het cohesiebeleid mogelijkheden biedt om te investeren in een groener Europa en regio's en sectoren te steunen die de transitie ondergaan; overwegende dat het huidige regelgevingskader niet voorziet in specifieke steunmaatregelen of financiering voor Europese regio's waarvan het bbp grotendeels door de automobielsector wordt gegenereerd, als gevolg waarvan de lidstaten verschillende staatssteunstrategieën op deze sector toepassen, wat gevolgen heeft voor de territoriale cohesie in de EU;

O. overwegende dat personenauto's en bestelwagens alleen al 15 % van de totale uitstoot van broeikasgassen in Europa veroorzaken en dat de vervoerssector de enige sector is waar het niveau van broeikasgassen niet is gedaald ten opzichte van 1990;

P. overwegende dat de snelle tenuitvoerlegging van de verordening betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen de levensvatbaarheid van de transitie naar koolstofvrije vervoerssystemen moet waarborgen; overwegende dat de mate waarin men klaar is om de transitie naar koolstofvrij vervoer te maken aanzienlijk uiteenloopt tussen lidstaten en regio's; overwegende dat het percentage personenauto's dat ouder is dan twintig jaar varieert van meer dan 40 % in Polen tot minder dan 5 % in Luxemburg en dat het aantal registraties van nieuwe elektrische voertuigen varieert van 46 % in Zweden tot 1 % in Tsjechië en Slowakije; overwegende dat er vergelijkbare verschillen bestaan met betrekking tot het aantal oplaadpunten voor elektrische voertuigen, waarbij Nederland bijna 1 600 maal zoveel oplaadpunten heeft als Cyprus;

Q. overwegende dat het EU-beleid niet voor alle gebieden uniform mag zijn, teneinde een verergering van het verschijnsel "geografie van de ontevredenheid" te vermijden en aanvaarding van de belangrijkste gemeenschappelijke doelstellingen op het gebied van het koolstofvrij maken van de economie te bevorderen in de sector en onder lokale

overheden en de getroffen bevolking; overwegende dat het van fundamenteel belang is om het beleid af te stemmen op de individuele situatie van postindustriële regio's om deze in territoriaal opzicht weer aantrekkelijk te maken, met name omdat zwaar getroffen regio's vaak te kampen hebben met ontvolking, braindrain en economische stagnatie; overwegende dat doeltreffende strategieën om postindustriële regio's aantrekkelijker te maken onder meer bestaan uit het verbeteren van de levenskwaliteit, het investeren in onderwijs, gezondheidszorg, infrastructuur en lokaal ondernemerschap, het vergemakkelijken van de toegang tot betaalbare huisvesting en het creëren van stimulansen voor jonge professionals en gezinnen om in deze gebieden te blijven of ernaartoe te verhuizen;

R. overwegende dat de automobielsector ondanks de huidige afhankelijkheid van de EU van uit het buitenland ingevoerde grondstoffen het meest geïntegreerde ecosysteem in de waardeketens binnen de EU is; overwegende dat meer dan 45 % van de productie afhankelijk is van grensoverschrijdende waardeketens; overwegende dat deze waardeketens binnen de EU voertuigfabrikanten, leveranciers van de automobielsector, fabrikanten van motoraccu's, elektrische apparatuur en banden, grondstoffenleveranciers en diensten voor autogebruik samenbrengen; overwegende dat deze waardeketens uiteraard een basis vormen voor afhankelijkheid en samenwerking onder regio's;

S. overwegende dat de EU-doelstelling om 3 % van het bbp van de EU te investeren in onderzoek en ontwikkeling nog niet is gehaald;

Een nieuwe opzet van het toekomstige kader voor de structuur- en investeringsfondsen van de EU

1. herhaalt dat cohesiebeleid niet mag worden ingezet ter compensatie van inflexibiliteit met betrekking tot de begroting en evenmin mag worden gesnoeid als gevolg van crises, en dat het, als investeringsstrategie, regio's voor de lange termijn moet toerusten voor het aanpakken en mede tot stand brengen van industriële, technologische, milieu-, energie-, digitale, sociale en bevolkingstransities; onderstreept dat al deze taken alleen met het cohesiebeleid kunnen worden vervuld als het beleid deel uitmaakt van een robuust financieringsprogramma, en blijft er daarom bij dat in het MFK voor de periode na 2027 moet worden gezorgd voor een sterk cohesiebeleid met meer financiering;

2. herinnert eraan dat de ultraperifere regio's bij de transitie naar een groenere, meer gedigitaliseerde Unie die minder afhankelijk is van vervoer met een verbrandingsmotor voor specifieke uitdagingen staan vanwege hun afgelegen ligging ten opzichte van het continentale netwerk;

3. ziet in dat de groene en de digitale transitie aanzienlijke uitdagingen met zich meebrengen voor de in de Verdragen verankerde doelstelling van economische, sociale en territoriale cohesie; is zich bewust van het risico van toenemende regionale verschillen, verergering van sociale ongelijkheden en een opkomende “geografie van ontevredenheid”, aangezien de vereiste aanpassingen in het kader van de groene en de digitale transitie en de potentiële voordelen ervan sterk uiteenlopen tussen Europese regio’s en de regionale verschillen in de komende jaren zullen vergroten; meent dat het cohesiebeleid de economische krachten moet overwinnen die een toenemende agglomeratie van hoogwaardige economische activiteiten in stedelijke en industriële centra in de hand werken als de Unie haar in het Verdrag verankerde doelstelling van economische, sociale en territoriale cohesie wil handhaven;

4. onderstreept dat de plannen om de uitstoot van broeikasgassen tegen 2030 met ten minste 55 % te verlagen en in 2050 volledige klimaatneutraliteit te bereiken, aanzienlijke gevolgen zullen hebben voor de economische, sociale en territoriale cohesie in de EU;

5. beklemtoont dat bijzondere aandacht moet worden geschonken aan gebieden met specifieke geografische kenmerken, zoals plattelandsgebieden, eilanden, ultraperifere regio’s, berggebieden en minder dichtbevolkte regio’s, en met name aan geïsoleerde gebieden die sterk afhankelijk zijn van fossiele brandstoffen of specifieke industrieën die geleidelijk worden afgeschaft;

6. beveelt sterk aan specifiek beleid inzake industriële transitie op te nemen in het cohesiebeleid van de EU voor de periode na 2027; benadrukt dat deze doelstelling de Europese strategische autonomie moet bevorderen en de uitdagingen die de groene en de digitale transitie met zich meebrengen, moet aanpakken, en dat dit, in nauwe samenwerking met de lokale en regionale overheden, nog sneller moet worden verwezenlijkt om de werkgelegenheid te bevorderen met hoogwaardige banen, bij- en omscholing van werknemers, met name van sociaal achtergestelde werknemers en langdurig werklozen, te stimuleren en de negatieve gevolgen voor de werkgelegenheid en het sociale welzijn te verzachten door lokale, regionale en nationale economieën te ondersteunen en te diversifiëren;

7. is van oordeel dat bij de vaststelling van het cohesiebeleid van de EU voor de periode na 2027 een gedifferentieerdere en gerichtere aanpak moet worden gehanteerd ter aanvulling van het gebruik van criteria in verband met het inkomen ter bepaling van de mate van steun met andere criteria waarbij tevens rekening wordt gehouden met de kenmerken, de specifieke uitdagingen met betrekking tot het toekomstige groeipotentieel waarmee regio’s te maken hebben, waaronder het werkloosheidspercentage onder jongeren, het percentage langdurige werkloosheid, de armoedegraad, de

afhankelijkheid van banen in sectoren die de transitie ondergaan en investeringen in onderzoek en ontwikkeling, alsook ontvolking, vergrijzing, braindrain en de bestaande kloof op het gebied van vaardigheden;

8. pleit voor de verlenging van het Fonds voor een rechtvaardige transitie in de programmeringsperiode na 2027 en meent dat het fonds meer financiële middelen moet krijgen opdat daarmee regio's kunnen worden ondersteund die sterk afhankelijk zijn van sectoren die een ingrijpende transformatie ondergaan, zoals de automobielsector, met het oog op het geraamde nettoverlies aan werkgelegenheid dat naar verwachting uit de transitie in de automobielsector zal voortvloeien; is van oordeel dat de verlengde versie van het fonds gericht moet zijn op het passende NUTS-niveau (nomenclatuur van territoriale eenheden voor de statistiek), rekening moet houden met regionale kenmerken, een breder toepassingsgebied moet hebben dan het huidige Fonds voor een rechtvaardige transitie, zodanig moet worden vormgegeven dat hiermee snel kan worden ingespeeld op nieuwe uitdagingen in verschillende sectoren en industrieën, en volledig moet worden opgenomen in de verordening gemeenschappelijke bepalingen op basis van de beginselen van partnerschap, bestuur op verschillende niveaus en een plaatsgebonden aanpak; vraagt Eurostat voorts een raming te maken van het nettoverlies aan werkgelegenheid in de automobielsector dat uit de groene en de digitale transitie zal voortvloeien;

9. begrijpt dat de volgende indicatoren in aanmerking moeten worden genomen wanneer bepaald wordt of een regio als sterk afhankelijk van de automobielsector moet worden beschouwd: de bijdrage van de automobielsector aan het regionale bbp; de bijdrage van automobielproducten aan de regionale uitvoer; de bijdrage van de automobielsector aan de werkgelegenheid in de regio; de bijdrage van de automobielsector aan de totale investeringen in onderzoek en ontwikkeling in de regio;

10. verzoekt de Commissie de verslaglegging te vereenvoudigen, bijvoorbeeld door, waar passend, de aanpak van "financiering die niet gekoppeld is aan kosten" te verruimen, en door een evenwicht te vinden tussen de nadruk op resultaten en gevolgen en de nadruk op uitgaven, om een efficiëntere uitvoering en een efficiënter gebruik van de middelen te bewerkstelligen en daarbij de robuuste monitoring van het gebruik van de middelen te handhaven; is van oordeel dat de "vereenvoudigde kostenoptie" een zeer positieve maatregel is gebleken en verzoekt de Commissie en de beheersautoriteiten de toepassing ervan te verruimen tot industriële, groene en digitale projecten;

11. beklemtoont dat de eerlijke behandeling van micro-, kleine en middelgrote ondernemingen en kleine midcap-ondernemingen bij de

verdeling van de middelen uit de ESIF moet worden gewaarborgd door de administratieve stappen die nodig zijn om toegang te krijgen tot deze middelen te vereenvoudigen en vooruitgang te boeken met betrekking tot de volledige tenuitvoerlegging van het eenmaligheidsbeginsel, hetgeen inhoudt dat burgers en ondernemingen bepaalde standaardinformatie slechts eenmaal aan de autoriteiten hoeven te verstrekken; erkent bovendien de fundamentele rol die micro-, kleine en middelgrote ondernemingen spelen in de industriële transitie en beklemtoont dat ervoor moet worden gezorgd dat deze ondernemingen actief bij projecten worden betrokken en voldoende financiering krijgen via mechanismen als consortia of alternatieve instrumenten;

Veerkrachtige regio's tot stand brengen: cohesiebeleid voor een groenere toekomst die klaar is voor het digitale tijdperk

12. ziet in dat digitalisering momenteel nog altijd economische voordelen tot stand brengt voor alle regio's, maar dat de digitale transitie niettemin moeilijkheden met zich meebrengt voor minder ontwikkelde regio's; beklemtoont dat het belangrijk is om te investeren in digitale infrastructuur en om de digitale vaardigheden van de algemene bevolking en de beroepsbevolking te ontwikkelen, teneinde de overstap te maken van arbeidsintensieve naar kapitaalintensieve technologieën en het verschijnsel "braindrain" te voorkomen; stelt in dit verband vast dat veel expertise verloren gaat als gevolg van ongecoördineerd regionaal beleid en dat voor lokale, regionale en nationale onderwijs- en onderzoeksinstellingen een cruciale rol is weggelegd in het voorgaan van digitale-innovatiehubs;

13. benadrukt dat er aanzienlijke steun nodig is om regio's te helpen op hun pad naar digitalisering en bij de verwezenlijking van de digitale doelstellingen van het beleidsprogramma voor het digitale decennium tot 2030; is in dit verband van oordeel dat publiek-private partnerschappen een manier zijn om de ontwikkeling van kritieke vaardigheden te ondersteunen en de vooruitzichten op werk en het aanpassingsvermogen van arbeidsmarkten te verbeteren, alsook de prestaties daarvan in termen van productiviteit en efficiëntie, wat inhoudt dat zij sleutelfactoren zijn voor het welslagen van de digitale transitie; is van mening dat niemand, ongeacht de sector waarin hij of zij werkzaam is, het soort contract dat hij of zij heeft, of zijn of haar geslacht, leeftijd of geografische locatie, op het pad naar de groene en de digitale transitie van de EU aan zijn lot mag worden overgelaten;

14. merkt op dat productiesectoren die te maken hebben met mondiale concurrentie en de regio's die daarin gespecialiseerd zijn tijdens de groene transitie voor uitdagingen kunnen komen te staan, met name als internationale concurrenten profiteren van lagere energieprijzen en minder hernieuwbare energie gebruiken; benadrukt dat de kosten

van hernieuwbare energie ook een belangrijke rol zullen spelen in deze dynamiek;

15. wijst erop dat minder ontwikkelde regio's naar verhouding waarschijnlijk zwaarder zullen worden getroffen tijdens de groene transitie, met name wat betreft de overstap van de vervoerssector naar koolstofvrije oplossingen; is van mening dat er specifieke instrumenten in het leven moeten worden geroepen om de waardeketen te ondersteunen in het kader van de milieutransitie voor voertuigen en, meer in het bijzonder, de sectoren voor halfgeleiders, accu's en onderdelen die nodig zijn voor elektrische motoren, zelfrijdende voertuigen, digitalisering en connectiviteit;

Een rechtvaardige transitie voor automobielregio's

16. is van mening dat voor het koolstofvrij maken van het wegvervoer, waarvoor de hele waardeketen van de automobielsector een transformatie moet ondergaan, in het kader waarvan de verbrandingsmotor tot 2035 geleidelijk zal worden afgeschaft, een goed geplande "mobiliteitstransitiestrategie" moet worden gevolgd, waarbij de nodige veranderingen in de gehele waardeketen, waaronder in de productieprocessen, moeten worden doorgevoerd om te voorkomen dat de productie naar landen buiten de EU wordt verplaatst; onderstreept voorts dat deze strategie moet zorgen voor een soepele en sociaal aanvaardbare transitie voor de getroffen werknemers en ondernemingen, en met name voor werknemers en ondernemingen in minder ontwikkelde regio's en regio's die met territoriale of bevolkingsuitdagingen kampen; is van mening dat koolstofvrij spoor- en busvervoer in de toekomst een rol zal spelen op het gebied van nettonulvervoer en moet worden ondersteund door openbare langetermijnplanning door middel van de uitbreiding van de spoorweginfrastructuur en de infrastructuur voor openbaar vervoer;

17. meent dat deze strategie een gedetailleerd plan voor de bij- en omscholing van werknemers moet omvatten of, waar nodig, moet voorzien in alternatieve arbeidskansen voor mensen die momenteel in de automobielsector werken; is van mening dat dit plan ook maatregelen moet omvatten voor het vergroten van het aantal vrouwen in deze sector, die door mannen wordt gedomineerd, en voor het bevorderen van de integratie van personen met een handicap op de werkplek; is voorts van mening dat in het kader van dit plan stimulansen en steun moeten worden geboden om ervoor te zorgen dat nieuwe industriële installaties die als gevolg van de transitie tot stand komen, in de betrokken regio's blijven, zodat hun productieve voordelen worden gegarandeerd en de overloopeffecten in die gebieden behouden blijven; beveelt aan duurzame industriële projecten op te zetten die de hele toeleveringsketen in die gebieden bestrijken;

18. verzoekt de Commissie met het nodige voorstel te komen om de continuïteit van het mechanisme voor een rechtvaardige transitie te waarborgen en ervoor te zorgen dat hiervoor voldoende en aanvullende middelen worden uitgetrokken, opdat steun kan worden verleend aan regio's die direct of indirect afhankelijk zijn van de automobielsector en de levering van onderdelen en diensten, met name uit het desbetreffende Fonds voor een rechtvaardige transitie, dat in het cohesiebeleid is opgenomen, zodat synergieën en overloopeffecten met behulp van verschillende Europese fondsen en programma's kunnen worden bevorderd en het regionale transformatieproces kan worden aangepakt;

19. wijst erop dat lokale en regionale overheden vaak grotendeels verantwoordelijk zijn voor de uitvoering van beleid inzake opleiding, en dat de territoriale dimensie van dit beleid dus van cruciaal belang is; herinnert in dit verband aan het belang van gelijke bestuurlijke capaciteit en toegang tot financiering en informatie in alle EU-regio's;

20. is van oordeel dat de plannen voor een rechtvaardige transitie van regio's die afhankelijk zijn van de automobielsector consequent een plaatsgebonden aanpak moeten volgen en door de bevoegde autoriteiten moeten worden beheerd op basis van het beginsel van partnerschap en het beginsel van bestuur op verschillende niveaus, en stimulansen moeten bieden voor interregionale en grensoverschrijdende samenwerking tussen regio's die de transitie ondergaan; beklemtoont voorts dat prioriteit moet worden gegeven aan investeringen in de nodige transformatie van de sector, om deze in staat te stellen aan de nieuwe prestatienormen voor CO_2-emissies te voldoen, en in opleiding, bij- en omscholingsprogramma's en strategieën voor duurzame economische diversificatie in de hele waardeketen, om een soepele en inclusieve transitie voor werknemers en lokale en regionale economieën te waarborgen;

21. wijst erop dat strategische besluiten van fabrikanten van originele onderdelen om over te stappen op elektrische mobiliteit, en andere technische ontwikkelingen, zoals zelfrijdende voertuigen, digitalisering en aanvullende veiligheidsfuncties in auto's, onvermijdelijk een doorsijpelingseffect en een impact zal hebben op de lagere niveaus van de lokale en de regionale waardeketen;

22. stelt voor te overwegen bij de uitvoering van de transitieplannen een resultaatgerichte aanpak te hanteren, die bestaat uit een reeks projecten die door een begunstigde moeten worden uitgevoerd om bij te dragen aan de doelstellingen van de plannen; is van oordeel dat het beheer uitsluitend gebaseerd zou kunnen worden op mijlpalen, outputs en resultaten waarover de Commissie en de beheersautoriteiten vooraf overeenstemming hebben bereikt, om de resultaatgerichte aanpak te vereenvoudigen en te versterken; is van mening dat ook de controle en audit van transitieplannen beperkt

moeten blijven tot de vraag of de mijlpalen en streefdoelen ervan worden gehaald;

23. beaamt dat het belangrijk is steun te verlenen aan alle ondernemingen in de sectoren die de transitie ondergaan, en met name aan micro-, kleine en middelgrote ondernemingen en kleine midcap-ondernemingen, die wellicht over beperkte middelen beschikken om de noodzakelijke transformatie te bewerkstelligen; benadrukt dat gerichte bijstand moet worden verleend om micro-, kleine en middelgrote ondernemingen en kleine midcap-ondernemingen te helpen materiële activa en infrastructuur te verwerven, te moderniseren en in stand te houden, en om te investeren in onderzoek en ontwikkeling; beklemtoont dat speciale financieringsprogramma's, initiatieven voor capaciteitsopbouw, uitwisseling van kennis en beste praktijken, en technische bijstand nodig zijn die specifiek zijn afgestemd op de behoeften van micro-, kleine en middelgrote ondernemingen en kleine midcap-ondernemingen, om het welslagen van de integratie van deze ondernemingen in het veranderende landschap van de sector en hun deelname daaraan te garanderen;

24. beklemtoont dat de investeringskloof in de EU op het gebied van onderzoek en ontwikkeling moet worden gedicht en dat de doelstelling om 3 % van het bbp van de EU in onderzoek en ontwikkeling te investeren, moet worden verwezenlijkt;

25. verzoekt de lidstaten een adequaat en billijk ecosysteem tot stand te brengen voor de uitrol van elektrische mobiliteit overeenkomstig de verordening betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen; wijst erop dat bepaalde concepten die werken voor stedelijke gebieden minder haalbaar of ontoereikend zijn voor plattelandsgebieden, en benadrukt dat het belangrijk is te voorzien in openbare infrastructuur voor alternatieve brandstoffen in plattelandsgebieden, eilanden, afgelegen gebieden en regio's met een lage bevolkingsdichtheid waar de door particuliere aanbieders aangeboden dekking ontoereikend is, om tegemoet te komen aan de behoeften van inwoners en bezoekers; is in dit verband van mening dat de prijs van deze openbare dienst concurrerend moet zijn ten opzichte van de gemiddelde prijs van de dienst die door particuliere aanbieders wordt aangeboden; is van oordeel dat daartoe een beleids- en regelgevingskader voor elektrische mobiliteit moet worden ontwikkeld op basis van een grondige analyse van de situatie die bedoeld is om de voornaamste uitdagingen voor dit beleid in kaart te brengen, evenals de kansen om het tot een succes te maken;

26. verzoekt de Commissie de programma's exchangeEU en TARGET (technische bijstand voor een groene energietransitie) uit te breiden tot automobielregio's die de transitie ondergaan, om de uitwisseling van ervaringen en resultaten tussen regio's met krimpende economische sectoren, zoals steenkool of turf, en regio's met

transformerende sectoren, zoals de automobielproductie en leveranciers van de automobielsector, te bevorderen; is ervan overtuigd dat de uitwisseling van ervaringen en de uitvoering van de transitieplannen, ondersteund door financiering uit de ESIF, automobielregio's en regio's met leveranciers kan helpen een soepele transitie naar klimaatneutrale activiteiten te bewerkstelligen;

°

° °

27. verzoekt zijn Voorzitter deze resolutie te doen toekomen aan de Raad en de Commissie, alsmede aan de nationale en regionale parlementen van de lidstaten.