Parlament Europejski
2019-2024

TEKSTY PRZYJĘTE

P9_TA(2023)0461

Przekształcenie przyszłych ram funduszy strukturalnych UE w celu wsparcia regionów szczególnie dotkniętych problemami związanymi z transformacją motoryzacyjną, ekologiczną i cyfrową

Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 12 grudnia 2023 r. w sprawie przekształcenia przyszłych ram funduszy strukturalnych UE w celu wsparcia regionów szczególnie dotkniętych problemami związanymi z transformacją motoryzacyjną, ekologiczną i cyfrową (2023/2061(INI))

Parlament Europejski,

– uwzględniając art. 2 i 3 Traktatu o Unii Europejskiej,

– uwzględniając art. 174–178 i 349 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

– uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego Plus, Funduszu Spójności, Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji i Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury, a także przepisy finansowe na potrzeby tych funduszy oraz na potrzeby Funduszu Azylu, Migracji i Integracji, Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Instrumentu Wsparcia Finansowego na rzecz Zarządzania Granicami i Polityki Wizowej[1] (rozporządzenie w sprawie wspólnych przepisów),

– uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1058 z dnia 24 czerwca 2021 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności[2],

---

1 Dz.U. L 231 z 30.6.2021, s. 159.
2 Dz.U. L 231 z 30.6.2021, s. 60.

– uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1056 z dnia 24 czerwca 2021 r. ustanawiające Fundusz na rzecz Sprawiedliwej Transformacji[1],

– uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1057 z dnia 24 czerwca 2021 r. ustanawiające Europejski Fundusz Społeczny Plus (EFS+) oraz uchylające rozporządzenie (UE) nr 1296/2013[2],

– uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/460 z dnia 30 marca 2020 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1303/2013, rozporządzenie (UE) nr 1301/2013 oraz rozporządzenie (UE) nr 508/2014 w odniesieniu do szczególnych środków w celu uruchomienia inwestycji w systemach ochrony zdrowia państw członkowskich oraz w innych sektorach ich gospodarek w odpowiedzi na epidemię COVID-19 (Inicjatywa inwestycyjna w odpowiedzi na koronawirusa)[3],

– uwzględniając pakiet „Gotowi na 55” przyjęty przez Komisję 14 lipca 2021 r.,

– uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119 z 30 czerwca 2021 r. w sprawie ustanowienia ram na potrzeby osiągnięcia neutralności klimatycznej i zmiany rozporządzeń (WE) nr 401/2009 i (UE) 2018/1999 (Europejskie prawo o klimacie)[4],

– uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/851 z dnia 19 kwietnia 2023 r. zmieniające rozporządzenie (UE) 2019/631 w odniesieniu do wzmocnienia norm emisji CO_2 dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych zgodnie z ambitniejszymi celami klimatycznymi Unii[5],

– uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/435 z dnia 27 lutego 2023 r. w sprawie zmiany rozporządzenia (UE) 2021/241 w odniesieniu do rozdziałów REPowerEU w planach odbudowy i zwiększania odporności oraz zmiany rozporządzeń (UE) nr 1303/2013, (UE) 2021/1060 i (UE) 2021/1755 oraz dyrektywy 2003/87/WE[6],

– uwzględniając wniosek Komisji dotyczący rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie (UE) 2019/1242 w odniesieniu do wzmocnienia norm emisji CO_2 dla nowych pojazdów ciężkich oraz

---

1 Dz.U. L 231 z 30.6.2021, s. 1.
2 Dz.U. L 231 z 30.6.2021, s. 21.
3 Dz.U. L 99 z 31.3.2020, s. 5.
4 Dz.U. L 243 z 9.7.2021, s. 1.
5 Dz.U. L 110 z 25.4.2023, s. 5.
6 Dz.U. L 63 z 28.2.2023, s. 1.

włączenia obowiązków sprawozdawczych, a także uchylającego rozporządzenie (UE) 2018/956 (COM(2023)0088),

– uwzględniając wniosek Komisji dotyczący rozporządzenia w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych i silników oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów w odniesieniu do emisji i trwałości akumulatorów (Euro 7) oraz uchylenia rozporządzeń (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 (COM(2022)0586),

– uwzględniając wniosek Komisji dotyczący rozporządzenia ustanawiającego ramy służące zapewnieniu bezpiecznych i zrównoważonych dostaw surowców krytycznych oraz zmieniającego rozporządzenia (UE) nr 168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2018/1724 i (UE) 2019/1020 (COM(2023)0160),

– uwzględniając komunikat Komisji z 1 lutego 2023 r. zatytułowany „Plan przemysłowy Zielonego Ładu na miarę epoki neutralności emisyjnej” (COM(2023)0062),

– uwzględniając sprawozdanie Komisji z dnia 30 stycznia 2023 r. pt. „Europejskie fundusze strukturalne i inwestycyjne Sprawozdanie za 2022 r. podsumowujące roczne sprawozdania z wdrażania programów, obejmujące ich realizację w latach 2014–2020” (COM(2023)0039),

– uwzględniając komunikat Komisji Europejskiej z 4 lutego 2022 r. dotyczący 8. sprawozdania na temat spójności: Spójność w Europie do 2050 r. (COM(2022)0034),

– uwzględniając Rocznik regionalny Eurostatu – wydanie z 2022 r.,

– uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „Śródokresowa rewizja wieloletnich ram finansowych 2021 – 2027”, (COM(2023)0336),

– uwzględniając opracowany przez Komisję indeks gospodarki cyfrowej i społeczeństwa cyfrowego (DESI) na 2022 r.,

– uwzględniając dokument roboczy służb Komisji w sprawie terytorialnych planów sprawiedliwej transformacji (SWD(2021)0275),

– uwzględniając sprawozdanie OECD z lutego 2023 r. zatytułowane „Regionalna transformacja przemysłowa w kierunku neutralności klimatycznej”[1],

– uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Regionów z 13 lipca 2022 r. zatytułowaną „W kierunku bezemisyjnego transportu

---

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

drogowego: rozwój infrastruktury paliw alternatywnych i wzmocnienie norm emisji CO_2”[1],

– uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Regionów z dnia 12 października 2022 r. w sprawie sprawiedliwej i zrównoważonej transformacji w regionach górniczych i wysokoemisyjnych[2],

– uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Regionów z dnia 12 października 2022 r. w sprawie spójności cyfrowej[3],

– uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Regionów z dnia 10 października 2023 r. zatytułowaną „Sprawiedliwa i zrównoważona transformacja w regionach związanych z przemysłem motoryzacyjnym”[4],

– uwzględniając roczne sprawozdanie UE na temat stanu regionów i miast, opublikowane przez Europejski Komitet Regionów 11 października 2022 r.,

– uwzględniając swoją rezolucję z dnia 15 września 2022 r. w sprawie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej w UE: ósme sprawozdanie w sprawie spójności[5],

– uwzględniając badanie pt. „Cohesion Policy in EU Coal Regions” [Polityka spójności a zmiana klimatu], opublikowane przez Dyrekcję Generalną ds. Polityki Wewnętrznej 31 stycznia 2023 r.,

– uwzględniając badanie pt. „The Future of the EU Automotive Sector” [Przyszłość unijnego sektora motoryzacyjnego], opublikowane przez Dyrekcję Generalną ds. Polityki Wewnętrznej 30 września 2021 r.,

– uwzględniając badanie pt. „A Just Transition Fund – How the EU budget can best assessment in the necessary transition from fossil fuel to sustainable energy” [Fundusz na rzecz Sprawiedliwej Transformacji – jak budżet UE może najlepiej pomóc w niezbędnym przejściu od paliw kopalnych do zrównoważonej energii” opublikowane przez Dyrekcję Generalną ds. Polityki Wewnętrznej 15 kwietnia 2020 r.,

– uwzględniając art. 54 Regulaminu,

– uwzględniając sprawozdanie Komisji Rozwoju Regionalnego (A9-0326/2023),

A. mając na uwadze, że transformacja ekologiczna i cyfrowa, w tym dywersyfikacja dostaw energii i surowców, a także rozwój technologii

---

1 Dz.U. C 270 z 13.7.2022, s. 38.
2 Dz.U. C 498 z 30.12.2022, s. 36.
3 Dz.U. C 498 z 30.12.2022, s. 39.
4 CDR 1449/2023.
5 Dz.U. C 125 z 5.4.2023, s. 100.

stwarzają nowe wyzwania, ale także nowe możliwości dla spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej Unii Europejskiej;

B. mając na uwadze, że strategie polityczne UE związane z klimatem mogą przyczynić się do rozwoju gospodarczego i społecznego Unii i że powinny im towarzyszyć kompleksowe oceny oddziaływania terytorialnego pozwalające określić ich potencjalny wpływ na regiony w okresie transformacji, tak aby promować odporność, pozytywną konwergencję społeczną, sprawiedliwość społeczną, zrównoważony rozwój i spójność, przeciwdziałać negatywnym skutkom dystrybucyjnym i zmniejszać nierówności poprzez udzielanie ukierunkowanego wsparcia ludziom i sektorom oraz wdrażanie dostosowanych strategii;

C. mając na uwadze, że Fundusz na rzecz Sprawiedliwej Transformacji opracowano specjalnie w celu zapewnienia, aby nikt nie został pominięty w miarę postępów UE na drodze do neutralności klimatycznej; mając na uwadze, że obejmuje to udzielanie ukierunkowanego wsparcia regionom najbardziej dotkniętym transformacją, aby uniknąć wzrostu nierówności regionalnych w Unii;

D. mając na uwadze, że polityka spójności w latach 2014–2020 utorowała już drogę do transformacji regionów górniczych przez włączenie do swoich programów wielu celów szczegółowych i istotnych z punktu widzenia transformacji, a w końcu również przez inwestowanie znacznych środków w powiązane dziedziny; mając na uwadze, że inne regiony dotknięte transformacją również potrzebują takiego samego poziomu wsparcia, aby ograniczyć negatywne skutki gospodarcze procesu głębokiej transformacji, któremu podlegają;

E. mając na uwadze, że istnieją znaczne różnice między cechami społeczno-ekonomicznymi i demograficznymi poszczególnych regionów UE oraz mając na uwadze, że stoją one przed różnymi wyzwaniami, co oznacza, że nie istnieje uniwersalne rozwiązanie dla wszystkich potrzeb terytorialnych i społeczno-gospodarczych; mając na uwadze, że europejskie fundusze strukturalne i inwestycyjne (EFSI) mogą stać się lepszym instrumentem UE służącym łagodzeniu wszelkich negatywnych skutków dwojakiej transformacji – ekologicznej i cyfrowej, w tym w regionach borykających się z fundamentalnymi przemianami w sektorze motoryzacyjnym lub powiązanych branżach i usługach;

F. mając na uwadze, że choć łączne wykorzystanie zasobów budżetowych UE z wieloletnich ram finansowych (WRF) i z Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności umożliwia wdrażanie ambitnych reform i duże inwestycje, stworzyło to również poważne trudności dla regionów i władz lokalnych pod względem fragmentacji polityki, zdolności administracyjnych i złożoności planowania i wdrażania funduszy zaprogramowanych na lata 2021–

2027; mając na uwadze, że należy przyspieszyć absorpcję funduszy z polityki spójności i realizację projektów lokalnych;

G. mając na uwadze, że transport drogowy ma największy udział w całkowitych emisjach z transportu; mając na uwadze, że w miarę postępu dwojakiej transformacji – ekologicznej i cyfrowej – mogą one stanowić wyzwanie dla tego sektora; mając na uwadze, że aby podtrzymać konkurencyjność gospodarki UE oraz chronić produkcję i miejsca pracy w Europie, trzeba monitorować wpływ polityki UE na kluczowe sektory oraz dysponować narzędziami umożliwiającymi reagowanie na czas na nowe wyzwania związane z transformacją ekologiczną i cyfrową;

H. mając na uwadze, że przemysł motoryzacyjny przechodzi obecnie poważną transformację ze względu na zmiany w systemie transportowym spowodowane pojawieniem się alternatywnych i przyjaznych dla środowiska rodzajów transportu oraz wdrażaniem technologii bezemisyjnych i niskoemisyjnych, cyfryzacji i automatyzacji;

I. mając na uwadze, że w związku z tym przemysł motoryzacyjny powinien stać się częścią szerszej „transformacji w zakresie mobilności”, która zmieni modele biznesowe i łańcuchy wartości w tym sektorze oraz pociągnie za sobą istotne zmiany w zatrudnieniu i zmiany społeczne o różnych wzorcach w poszczególnych państwach członkowskich i regionach; mając na uwadze, że potrzebne są znaczne inwestycje we wszystkich obszarach łańcucha wartości, w tym w przemyśle wytwórczym, w celu dostosowania sektora do nowych norm emisji CO_2 oraz stopniowego wycofywania pojazdów emitujących CO_2 z UE;

J. mając na uwadze, że UE jest jednym z największych na świecie producentów pojazdów silnikowych, a przemysł motoryzacyjny jest jednym z głównych europejskich gałęzi przemysłu o obrotach przekraczających 7 % produktu krajowego brutto (PKB) UE, który w niektórych regionach stanowi do 25 % regionalnego PKB, a tym samym sektor ten stał się największym inwestorem prywatnym w dziedzinie badań i rozwoju w UE;

K. mając na uwadze, że europejski sektor motoryzacyjny pozostaje siłą napędową zatrudnienia w przemyśle, ponieważ odpowiada za ponad 6 % całkowitego zatrudnienia w Europie, zapewniając bezpośrednie i pośrednie miejsca pracy 13,8 mln Europejczyków i 8,5 % miejsc pracy w europejskim przemyśle wytwórczym;

L. mając na uwadze, że sektor motoryzacyjny obejmuje około 3000 przedsiębiorstw, z czego 2500 to małe i średnie przedsiębiorstwa (MŚP), które są niezależnymi dostawcami dla producentów samochodów i napotykają dodatkowe przeszkody w transformacji ekologicznej i cyfrowej; mając na uwadze, że aby sprostać tym

wyzwaniom, regiony i przemysł motoryzacyjny muszą znacznie inwestować w technologie, badania i rozwój, a także w restrukturyzację łańcuchów dostaw, szkolenie pracowników i dostosowanie do nowych modeli biznesowych;

M. mając jednak na uwadze, że przyszły potencjał UE w zakresie wartości dodanej w sektorze motoryzacyjnym jest ograniczony z powodu dużej zależności UE od importu z zagranicy w kluczowych sektorach pomocniczych i surowców potrzebnych do produkcji samochodów przyszłości, a także z powodu braku silnego sektora ICT i dużych europejskich firm cyfrowych, które tworzyłyby wartość dzięki dostępowi do danych, ekosystemom cyfrowym i technologiom łączności;

N. mając na uwadze, że finansowanie w ramach polityki spójności oferuje możliwości inwestowania w bardziej ekologiczną Europę oraz wspierania regionów i sektorów w okresie transformacji; mając na uwadze, że obecne ramy regulacyjne nie przewidują specjalnych środków wsparcia ani finansowania dla regionów europejskich, których PKB jest w dużej mierze generowany przez sektor motoryzacyjny, co skłania państwa członkowskie do stosowania w tym sektorze różnych strategii pomocy państwa, które mają wpływ na spójność terytorialną UE;

O. mając na uwadze, że same tylko samochody osobowe i dostawcze odpowiadają za 15 % całkowitych emisji gazów cieplarnianych w Europie, a transport jest jedynym sektorem, w którym poziomy emisji gazów cieplarnianych nie zmniejszyły się w porównaniu z poziomami z 1990 r.;

P. mając na uwadze, że szybkie wdrożenie rozporządzenia w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych powinno zapewnić wykonalność przejścia na niskoemisyjne systemy transportowe; mając na uwadze, że istnieją znaczne różnice między krajami i regionami pod względem gotowości do przejścia na transport zdekarbonizowany; mając na uwadze, że udział samochodów osobowych starszych niż 20 lat waha się od ponad 40 % w Polsce do mniej niż 5 % w Luksemburgu, a udział nowo zarejestrowanych pojazdów elektrycznych wynosi od 46 % w Szwecji do 1 % w Republice Czeskiej i na Słowacji; mając na uwadze, że podobne różnice występują pod względem liczby stacji ładowania pojazdów elektrycznych, na przykład liczba punktów ładowania w Niderlandach jest prawie 1600 razy wyższa niż na Cyprze;

Q. mając na uwadze, że polityka UE nie może być ślepa na różnice terytorialne, ponieważ musi unikać pogłębiania się determinowanego geograficznie niezadowolenia oraz uzyskać akceptację przemysłu, samorządów lokalnych i ludności dla głównych wspólnych celów w zakresie dekarbonizacji gospodarki; mając na uwadze, że zasadnicze znaczenie ma dostosowanie polityki do indywidualnej sytuacji

regionów poprzemysłowych, tak aby stały się one znowu atrakcyjne, zwłaszcza biorąc pod uwagę, że w regionach tych silnie odczuwalna jest tendencja do wyludniania się, drenażu mózgów i stagnacji gospodarczej; mając na uwadze, że skuteczne strategie mające na celu zwiększenie atrakcyjności regionów poprzemysłowych obejmują poprawę jakości życia, inwestowanie w edukację, zdrowie, infrastrukturę i lokalne przedsiębiorstwa, ułatwianie dostępu do przystępnych cenowo mieszkań oraz zachęcanie młodych specjalistów i rodzin do pozostania na tych obszarach lub do przeprowadzenia się na nie;

R. mając na uwadze, że pomimo obecnej zależności UE od importu surowców z zagranicy sektor motoryzacyjny jest najbardziej zintegrowanym ekosystemem w wewnątrzunijnych łańcuchach wartości, ponieważ ponad 45 % jego produkcji zależy od transgranicznych łańcuchów wartości; mając na uwadze, że te wewnątrzunijne łańcuchy wartości skupiają producentów pojazdów, dostawców samochodów, producentów akumulatorów silnikowych, sprzętu elektrycznego i opon, dostawców surowców i dostawców usług obsługi pojazdów; mając na uwadze, że te łańcuchy wartości stanowią w sposób naturalny podstawę wzajemnej zależności i współpracy między regionami;

S. mając na uwadze, że cel UE polegający na inwestowaniu 3 % unijnego PKB w badania i rozwój nie został jeszcze osiągnięty;

Przekształcenie przyszłych ram dla funduszy strukturalnych i inwestycyjnych UE

1. potwierdza, że polityka spójności nie powinna rekompensować ograniczeń budżetowych ani podlegać cięciom spowodowanym kryzysami oraz że jako długoterminowa strategia inwestycyjna powinna przygotować regiony do radzenia sobie z transformacją przemysłową, technologiczną, ekologiczną, energetyczną, cyfrową oraz przemianami społecznymi i demograficznymi oraz do współtworzenia tej transformacji; podkreśla, że polityka spójności może wypełniać wszystkie te zadania tylko wtedy, gdy będzie osadzona w solidnym programie finansowania, i w związku z tym uważa, że w WRF na okres po 2027 r. należy zapewnić silną politykę spójności z większym finansowaniem;

2. przypomina, że regiony najbardziej oddalone stoją przed szczególnymi wyzwaniami w procesie transformacji w kierunku bardziej ekologicznej, cyfrowej i mniej zależnej od transportu napędzanego silnikami spalinowymi Unii ze względu na ich oddalenie od sieci kontynentalnej;

3. przyznaje, że transformacja ekologiczna i cyfrowa stanowi poważne wyzwanie w odniesieniu do celu spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej zapisanego w traktatach; jest świadomy ryzyka

zwiększenia dysproporcji regionalnych, pogłębienia nierówności społecznych i wzrostu determinowanego geograficznie niezadowolenia, ponieważ niezbędne dostosowania i potencjalne korzyści wynikające z dwojakiej transformacji różnią się znacznie w zależności od regionu Europy, a dysproporcje regionalne będą się pogłębiać w nadchodzących latach; uważa, że polityka spójności musi stawić czoła czynnikom ekonomicznym, które sprzyjają rosnącej koncentracji dochodowej działalności gospodarczej w ośrodkach miejskich i przemysłowych, jeżeli Unia ma utrzymać cel spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej zapisany w traktatach;

4. podkreśla, że plany ograniczenia emisji gazów cieplarnianych o co najmniej 55 % do 2030 r. oraz osiągnięcia pełnej neutralności klimatycznej do 2050 r. będą miały znaczący wpływ na spójność gospodarczą, społeczną i terytorialną UE;

5. podkreśla znaczenie zwrócenia dodatkowej uwagi na terytoria o szczególnych uwarunkowaniach geograficznych, takie jak regiony wiejskie, wyspy, regiony najbardziej oddalone, regiony górskie i regiony słabiej zaludnione, zwłaszcza te, które są odizolowane i w dużym stopniu uzależnione od paliw kopalnych lub konkretnych gałęzi przemysłu podlegających stopniowemu wygaszaniu produkcji;

6. zdecydowanie zaleca, aby polityka spójności UE po 2027 r. obejmowała między innymi konkretny cel polityczny dotyczący transformacji przemysłowej; podkreśla, że cel ten powinien przyczynić się do strategicznej autonomii Europy i zaradzić trudnym skutkom ubocznym transformacji ekologicznej i cyfrowej oraz że należy go realizować w jeszcze szybszym tempie w ścisłej współpracy z władzami lokalnymi i regionalnymi, aby zwiększyć zatrudnienie dzięki wysokiej jakości miejscom pracy, promować przekwalifikowanie i podnoszenie kwalifikacji pracowników, w szczególności osób znajdujących się w niekorzystnej sytuacji społecznej i długotrwale bezrobotnych, oraz złagodzić negatywne skutki dla zatrudnienia i dobrobytu społecznego poprzez wspieranie i dywersyfikację gospodarek lokalnych, regionalnych i krajowych;

7. uważa, że przy określaniu polityki spójności UE na okres po 2027 r. należy przyjąć bardziej zróżnicowane i ukierunkowane podejście, uzupełniając kryteria związane z dochodami stosowane do ustalania poziomów wsparcia o dodatkowe kryteria uwzględniające również specyfikę regionów i specyficzne wyzwania, przed którymi stoją one pod względem przyszłego potencjału wzrostu, takie jak bezrobocie młodzieży, stopa bezrobocia długotrwałego, wskaźniki ubóstwa, zależność od miejsc pracy w sektorach dotkniętych transformacją oraz inwestycje w badania i rozwój, spadek liczby ludności, starzenie się społeczeństwa, drenaż mózgów i istniejące niedobory wykwalifikowanej siły roboczej;

8. wzywa do kontynuowania Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji (FST) w okresie programowania po 2027 r., a sam fundusz powinien zostać wyposażony w dodatkowe środki finansowe, aby wspierać regiony silnie uzależnione od sektorów przechodzących głęboką transformację, takich jak sektor motoryzacyjny, biorąc pod uwagę szacowaną utratę zatrudnienia netto, której oczekuje się w związku z transformacją w przemyśle motoryzacyjnym; uważa, że ta kontynuacja FST powinna koncentrować się na odpowiedniej nomenklaturze jednostek terytorialnych do celów statystycznych (NUTS), uwzględniać specyfikę regionalną, mieć szerszy zakres niż obecny FST i być zaprojektowana w taki sposób, aby umożliwić szybkie reagowanie na nowo pojawiające się wyzwania w różnych sektorach i branżach, oraz że powinna ona stanowić integralną część rozporządzenia w sprawie wspólnych przepisów, opierając się na zasadach partnerstwa i wielopoziomowego sprawowania rządów i podejściu terytorialnym; wzywa ponadto Eurostat do oszacowania utraty zatrudnienia netto w sektorze motoryzacyjnym, która wyniknie z transformacji ekologicznej i cyfrowej;

9. rozumie, że w celu ustalenia, czy dany region należy uznać za wysoce zależny od przemysłu motoryzacyjnego, należy wziąć pod uwagę następujące wskaźniki: wkład przemysłu motoryzacyjnego w regionalny PKB, udział produktów motoryzacyjnych w eksporcie regionalnym, wkład przemysłu motoryzacyjnego w regionalne zatrudnienie oraz wkład przemysłu motoryzacyjnego w całkowite inwestycje w badania i rozwój w regionie;

10. wzywa Komisję do uproszczenia sprawozdawczości, na przykład poprzez rozszerzenie, w stosownych przypadkach, podejścia opartego na finansowaniu pozakosztowym i znalezienie równowagi między koncentracją na wynikach i skutkach a koncentracją na wydatkach, aby osiągnąć skuteczniejsze wdrażanie, przy jednoczesnym utrzymaniu ścisłego monitorowania wykorzystania funduszy; uważa, że uproszczona metoda rozliczania kosztów miała dobre rezultaty i wzywa Komisję i instytucje zarządzające do rozszerzenia jej stosowania na projekty przemysłowe, ekologiczne i cyfrowe;

11. podkreśla potrzebę zapewnienia sprawiedliwego traktowania mikroprzedsiębiorstw oraz małych i średnich przedsiębiorstw (MMŚP) oraz małych spółek o średniej kapitalizacji przy przydzielaniu środków z europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych poprzez uproszczenie kroków administracyjnych niezbędnych do uzyskania dostępu do tych funduszy oraz poczynienie postępów na drodze do pełnego wdrożenia zasady jednorazowości, co oznacza, że obywatele i przedsiębiorstwa muszą przekazywać organom publicznym pewne standardowe informacje tylko raz; uznaje, że MMŚP odgrywają zasadniczą rolę w transformacji przemysłowej i podkreśla znaczenie zapewnienia ich aktywnego udziału w projektach oraz zagwarantowania im odpowiedniego

finansowania za pośrednictwem takich mechanizmów jak konsorcja lub instrumenty alternatywne;

Budowanie odpornych regionów: polityka spójności na rzecz bardziej ekologicznej przyszłości dostosowanej do ery cyfrowej

12. uznaje, że niezależnie od faktu, że cyfryzacja nadal przynosi korzyści gospodarcze wszystkim regionom, transformacja cyfrowa stwarza poważne trudności w przypadku regionów słabiej rozwiniętych; podkreśla znaczenie inwestowania w infrastrukturę cyfrową i budowania umiejętności cyfrowych wśród ogółu społeczeństwa i siły roboczej w celu przejścia od technologii pracochłonnych do kapitałochłonnych i uniknięcia zjawiska drenażu mózgów; podkreśla w związku z tym kluczową rolę lokalnych, regionalnych i centralnych instytucji edukacyjnych i badawczych w wiodących ośrodkach innowacji cyfrowych i wskazuje na marnotrawstwo wiedzy specjalistycznej spowodowane nieskoordynowaną polityką regionalną;

13. podkreśla, że potrzebne jest znaczne wsparcie, aby pomóc regionom w ich wysiłkach na rzecz cyfryzacji i realizacji celów cyfrowych określonych w programie polityki „Droga ku cyfrowej dekadzie” do 2030 r.; uważa w związku z tym, że partnerstwa publiczno-prywatne są jednym z możliwych sposobów wsparcia rozwoju kluczowych umiejętności i poprawy możliwości zatrudnienia, a także poprawy zdolności dostosowawczych rynków pracy oraz ich wskaźników wydajności i efektywności, co sprawia, że są one kluczowymi czynnikami udanej cyfryzacji; uważa, że nikt nie powinien pozostać pominięty w transformacji ekologicznej i cyfrowej UE, niezależnie od sektora pracy, rodzaju umowy, płci, wieku czy lokalizacji geograficznej;

14. zwraca uwagę, że sektory wytwórcze funkcjonujące w warunkach globalnej konkurencji oraz zależne od nich regiony mogą stanąć w obliczu wyzwań podczas transformacji ekologicznej, zwłaszcza jeżeli międzynarodowi konkurenci czerpią korzyści z niższych cen energii i będą w mniejszym stopniu stosować energię odnawialną; podkreśla, że koszty energii ze źródeł odnawialnych również odegrają istotną rolę w tej dynamice;

15. przypomina, że regiony słabiej rozwinięte prawdopodobnie zostaną dotknięte nieproporcjonalnymi skutkami transformacji ekologicznej, w szczególności w kontekście transformacji sektora transportu w kierunku rozwiązań o obniżonej emisyjności; uważa, że należy opracować konkretne instrumenty wspierające łańcuch wartości w kontekście transformacji ekologicznej pojazdów, w szczególności w sektorach półprzewodników, baterii i komponentów niezbędnych do produkcji silników elektrycznych, jazdy autonomicznej, cyfryzacji i łączności;

Sprawiedliwa transformacja dla regionów związanych z przemysłem motoryzacyjnym

16. uważa, że dekarbonizacja transportu drogowego, która wymaga przekształcenia całego łańcucha wartości przemysłu motoryzacyjnego wraz ze stopniowym wycofywaniem silników spalinowych do 2035 r., musi opierać się na dobrze zaplanowanej strategii „transformacji w zakresie mobilności”, a strategia ta musi wprowadzić niezbędne zmiany w całym łańcuchu wartości, w tym w procesach produkcyjnych, aby uniknąć przenoszenia produkcji poza UE; podkreśla ponadto, że strategia ta musi zapewnić pracownikom i przedsiębiorstwom sprawną i akceptowaną społecznie transformację, zwłaszcza w słabiej rozwiniętych regionach i regionach borykających się z wyzwaniami demograficznymi lub terytorialnymi; jest zdania, że zdekarbonizowany transport kolejowy i autobusowy odegra w przyszłości ważną rolę w transporcie neutralnym emisyjnie i powinien być wspierany długoterminowym planowaniem publicznym poprzez rozbudowę infrastruktury kolejowej i transportu publicznego;

17. uważa, że strategia transformacji w zakresie mobilności powinna również obejmować szczegółowy plan przekwalifikowania i podnoszenia kwalifikacji pracowników lub, w razie potrzeby, zapewniać alternatywne możliwości zatrudnienia osobom obecnie pracującym w sektorze motoryzacyjnym; podkreśla, że plan ten powinien również obejmować środki mające na celu zwiększenie udziału kobiet w tym sektorze zdominowanym przez mężczyzn oraz promowanie integracji osób z niepełnosprawnościami w miejscu pracy; uważa ponadto, że plan powinien przewidywać zachęty i wsparcie w celu zagwarantowania, że nowe zakłady przemysłowe powstałe w wyniku transformacji pozostaną w danych regionach, dzięki gwarantowaniu im korzyści płynących z ich produkcji, co pozwoli utrzymać efekt mnożnikowy na tych obszarach; zaleca opracowanie zrównoważonych projektów przemysłowych kończących cały łańcuch dostaw na tych terytoriach;

18. wzywa Komisję do przedstawienia niezbędnego wniosku w celu zagwarantowania ciągłości mechanizmu sprawiedliwej transformacji i zapewnienia mu wystarczających i dodatkowych środków finansowych, aby można było udzielać wsparcia regionom bezpośrednio lub pośrednio zależnym od dostaw części samochodowych i zamiennych dla przemysłu i usług, w szczególności z odpowiedniego Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji włączonego do głównego nurtu polityki spójności, tak aby różne fundusze i programy europejskie mogły wspierać synergię i efekty mnożnikowe w celu uwzględnienia procesu transformacji regionalnej;

19. przypomina, że władze lokalne i regionalne są często w dużej mierze odpowiedzialne za wdrażanie strategii politycznych w dziedzinie

szkoleń i że w związku z tym konieczne jest uwzględnienie wymiaru terytorialnego tych strategii politycznych; przypomina w związku z tym o znaczeniu równych zdolności administracyjnych oraz dostępu do finansowania i informacji we wszystkich regionach UE;

20. uważa, że plany sprawiedliwej transformacji dla regionów zależnych od przemysłu motoryzacyjnego powinny konsekwentnie opierać się na podejściu ukierunkowanym na konkretny obszar i być zarządzane przez właściwe organy w oparciu o zasady partnerstwa i wielopoziomowego sprawowania rządów, a także promować międzyregionalną i transgraniczną współpracę między regionami znajdującymi się w okresie transformacji; podkreśla ponadto, że priorytetowo należy potraktować inwestycje w niezbędną transformację sektora, aby umożliwić mu dostosowanie się do nowych norm emisji CO_2, a także w programy szkoleń, przekwalifikowania i podnoszenia kwalifikacji oraz zrównoważone strategie dywersyfikacji gospodarczej w całym łańcuchu wartości, co zapewni pracownikom oraz gospodarce lokalnej i regionalnej sprawną i sprzyjającą włączeniu społecznemu transformację;

21. przypomina, że wszelkie strategiczne decyzje podejmowane przez producentów oryginalnego sprzętu o przejściu na mobilność elektryczną oraz inne rozwiązania techniczne, takie jak jazda autonomiczna, cyfryzacja i dodatkowe funkcje bezpieczeństwa w samochodach, będą nieuchronnie miały efekt domina i będą oddziaływać na kolejne ogniwa lokalnego i regionalnego łańcucha wartości;

22. proponuje, aby rozważona została możliwość wdrożenia planów transformacji z wykorzystaniem podejścia zorientowanego na rezultaty, obejmująca grupy projektów, które beneficjent musi przeprowadzić, aby przyczynić się do osiągnięcia celów tych planów; uważa, że aby uprościć i wzmocnić zorientowanie na rezultaty, zarządzanie mogłoby opierać się wyłącznie na celach pośrednich, produktach i rezultatach uzgodnionych wcześniej między Komisją a instytucjami zarządzającymi; jest zdania, że kontrola i audyt planu transformacji powinny również ograniczać się do sprawdzenia, czy osiąga on swoje cele pośrednie i końcowe;

23. uznaje znaczenie zapewnienia wsparcia wszystkim przedsiębiorstwom w sektorach przechodzących transformację, ze szczególnym uwzględnieniem MMŚP i małych spółek o średniej kapitalizacji, które mogą mieć ograniczone zasoby na przeprowadzenie niezbędnej transformacji; podkreśla znaczenie ukierunkowanego wsparcia dla MMŚP i małych spółek o średniej kapitalizacji w nabywaniu, modernizowaniu i utrzymywaniu aktywów rzeczowych i infrastruktury, a także w inwestowaniu w badania i rozwój; podkreśla potrzebę specjalnych programów finansowania, inicjatyw na rzecz budowania zdolności, wymiany wiedzy i najlepszych praktyk oraz pomocy technicznej specjalnie

dostosowanej do potrzeb MMŚP i małych spółek o średniej kapitalizacji, aby zapewnić ich skuteczną integrację i udział w zmieniającym się otoczeniu sektora;

24. podkreśla potrzebę zlikwidowania luki inwestycyjnej w dziedzinie badań i rozwój w UE oraz osiągnięcia celu, jakim jest inwestowanie 3 % unijnego PKB UE w badania i rozwój;

25. wzywa państwa członkowskie do ustanowienia odpowiedniego i sprawiedliwego ekosystemu wdrażania elektromobilności zgodnie z rozporządzeniem w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych; przypomina, że niektóre koncepcje, które służą obszarom miejskim, są mniej wykonalne lub niewystarczające dla obszarów wiejskich, i podkreśla znaczenie zapewnienia publicznej infrastruktury paliw alternatywnych w regionach wiejskich, wyspiarskich i oddalonych oraz w regionach o niskiej gęstości zaludnienia, gdzie oferta prywatnych usługodawców jest niewystarczająca, aby zaspokoić potrzeby lokalnych mieszkańców i odwiedzających; uważa w związku z tym, że cena tej usługi publicznej musi być konkurencyjna w stosunku do średniej ceny usługi oferowanej przez prywatnych usługodawców; uważa, że w tym celu ramy polityki i ramy regulacyjne dotyczące elektromobilności muszą zostać opracowane na podstawie dogłębnej analizy sytuacji w celu określenia głównych wyzwań dla tej polityki i wskazania możliwości zapewniających jej powodzenie;

26. zwraca się do Komisji o rozszerzenie unijnego programu exchangeEU i programu „TARGET” (pomoc techniczna na rzecz zielonej transformacji energetycznej) na regiony związane z przemysłem motoryzacyjnym przechodzące transformację, aby promować wymianę doświadczeń i wyników między regionami doświadczającymi zaniku jakiegoś sektora, jak na przykład wydobycie węgla czy torfu, a regionami, w których zachodzą przemiany w sektorach takich jak sektor motoryzacyjny i jego dostawcy; jest przekonany, że ta wymiana doświadczeń, wraz z wdrażaniem planów transformacji wspieranych ze środków europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych, mogłaby pomóc regionom o rozwiniętym sektorze motoryzacyjnym i będącym dostawcami w płynnym przejściu na działalność neutralną dla klimatu;

°

° °

27. zobowiązuje swoją przewodniczącą do przekazania niniejszej rezolucji Radzie, Komisji, a także parlamentom narodowym i regionalnym państw członkowskich.