Európsky parlament
2019-2024

PRIJATÉ TEXTY

P9_TA(2023)0461

Prepracovanie budúceho rámca štrukturálnych fondov EÚ na podporu regiónov obzvlášť postihnutých výzvami súvisiacimi s transformáciou automobilového priemyslu, zelenou a digitálnou transformáciou

Uznesenie Európskeho parlamentu z 12. decembra 2023 o prepracovaní budúceho rámca štrukturálnych fondov EÚ na podporu regiónov obzvlášť postihnutých výzvami súvisiacimi s transformáciou automobilového priemyslu, zelenou a digitálnou transformáciou (2023/2061(INI))

Európsky parlament,

– so zreteľom na články 2 a 3 Zmluvy o Európskej únii,

– so zreteľom na články 174 až 178 a článok 349 Zmluvy o fungovaní Európskej únie,

– so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1060 z 24. júna 2021, ktorým sa stanovujú spoločné ustanovenia o Európskom fonde regionálneho rozvoja, Európskom sociálnom fonde plus, Kohéznom fonde, Fonde na spravodlivú transformáciu a Európskom námornom, rybolovnom a akvakultúrnom fonde a rozpočtové pravidlá pre uvedené fondy, ako aj pre Fond pre azyl, migráciu a integráciu, Fond pre vnútornú bezpečnosť a Nástroj finančnej podpory na riadenie hraníc a vízovú politiku[1] (nariadenie o spoločných ustanoveniach),

– so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1058 z 24. júna 2021 o Európskom fonde regionálneho rozvoja a Kohéznom fonde[2],

1 Ú. v. EÚ L 231, 30.6.2021, s. 159.
2 Ú. v. EÚ L 231, 30.6.2021, s. 60.

– so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1056 z 24. júna 2021, ktorým sa zriaďuje Fond na spravodlivú transformáciu[1],

– so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1057 z 24. júna 2021, ktorým sa zriaďuje Európsky sociálny fond plus (ESF+) a zrušuje nariadenie (EÚ) č. 1296/2013[2],

– so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/460 z 30. marca 2020, ktorým sa menia nariadenia (EÚ) č. 1303/2013, (EÚ) č. 1301/2013 a (EÚ) č. 508/2014, pokiaľ ide o osobitné opatrenia na mobilizáciu investícií v systémoch zdravotnej starostlivosti členských štátov a v iných odvetviach ich hospodárstiev v reakcii na šírenie ochorenia COVID-19 (Investičná iniciatíva v reakcii na koronavírus)[3],

– so zreteľom na balík Fit for 55, ktorý prijala Komisia 14. júla 2021,

– so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1119 z 30. júna 2021, ktorým sa stanovuje rámec na dosiahnutie klimatickej neutrality a menia nariadenia (ES) č. 401/2009 a (EÚ) 2018/1999 (európsky právny predpis v oblasti klímy)[4],

– so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/851 z 19. apríla 2023, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2019/631, pokiaľ ide o sprísnenie emisných noriem CO_2 pre nové osobné vozidlá a nové ľahké úžitkové vozidlá v súlade s ambicióznejšími klimatickými cieľmi Únie[5],

– so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/435 z 27. februára 2023, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2021/241, pokiaľ ide o kapitolu REPowerEU v plánoch obnovy a odolnosti, a ktorým sa menia nariadenia (EÚ) č. 1303/2013, (EÚ) 2021/1060 a (EÚ) 2021/1755 a smernica 2003/87/ES[6],

– so zreteľom na návrh Komisie na nariadenie, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2019/1242, pokiaľ ide o sprísnenie emisných noriem CO_2 pre nové ťažké úžitkové vozidlá a zavedenie povinností nahlasovania, a ktorým sa zrušuje nariadenie (EÚ) 2018/956 (COM(2023)0088),

– so zreteľom na návrh Komisie na nariadenie o typovom schvaľovaní motorových vozidiel a motorov, ako aj systémov, komponentov a

---

1 Ú. v. EÚ L 231, 30.6.2021, s. 1.
2 Ú. v. EÚ L 231, 30.6.2021, s. 21.
3 Ú. v. EÚ L 99, 31.3.2020, s. 5.
4 Ú. v. EÚ L 243, 9.7.2021, s. 1.
5 Ú. v. EÚ L 110, 25.4.2023, s. 5.
6 Ú. v. EÚ L 63, 28.2.2023, s. 1.

samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá, pokiaľ ide o ich emisie a životnosť batérií (Euro 7), ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 715/2007 a nariadenie (ES) č. 595/2009,

– so zreteľom na návrh Komisie na nariadenie, ktorým sa stanovuje rámec na zabezpečenie bezpečných a udržateľných dodávok kritických surovín a ktorým sa menia nariadenia (EÚ) č. 168/2013, (EÚ) 2018/858, 2018/1724 a (EÚ) 2019/1020,

– so zreteľom na oznámenie Komisie z 1. februára 2023 s názvom Priemyselný plán v kontexte Zelenej dohody určený pre vek emisnej neutrálnosti (COM(2023)0062),

– so zreteľom na správu Komisie z 30. januára 2023 s názvom Európske štrukturálne a investičné fondy 2022: Súhrnná správa o výročných správach o implementácii programov z roku 2022 vzťahujúca sa na implementáciu v rokoch 2014 – 2020 (COM(2023)0039),

– so zreteľom na oznámenie Komisie zo 4. februára 2022 o ôsmej správe o súdržnosti: Súdržnosť v Európe do roku 2050 (COM(2022)0034),

– so zreteľom na regionálnu ročenku Eurostatu – vydanie 2022,

– so zreteľom na oznámenie Komisie s názvom Strednodobá revízia viacročného finančného rámca na roky 2021 – 2027 (COM(2023)0336),

– so zreteľom na správy Komisie o indexe digitálnej ekonomiky a spoločnosti (DESI) z roku 2022,

– so zreteľom na pracovný dokument útvarov Komisie o územných plánoch transformácie (SWD(2021)0275),

– so zreteľom na správu OECD z februára 2023 s názvom Regional Industrial Transitions to Climate Neutrality (Regionálna priemyselná transformácia na klimatickú neutralitu)[1],

– so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov z 13. júla 2022 s názvom Cestná doprava s nulovými emisiami: zavádzanie infraštruktúry pre alternatívne palivá a sprísnenie emisných noriem CO_2[2],

– so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov z 12. októbra 2022 s názvom Spravodlivá a udržateľná transformácia uhoľných regiónov a regiónov s energeticky náročnou výrobou[3],

---

1 https://doi.org/10.1787/35247cc7-en.
2 Ú. v. EÚ C 270, 13.7.2022, s. 38.
3 Ú. v. EÚ C 498, 30.12.2022, s. 36.

– so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov z 12. októbra 2022 s názvom Digitálna súdržnosť[1],

– so zreteľom na uznesenie Európskeho výboru regiónov z 10. októbra 2023 s názvom Spravodlivá a udržateľná transformácia regiónov s automobilovým priemyslom[2],

– so zreteľom na výročnú správu EÚ o stave regiónov a obcí, ktorú 11. októbra 2022 uverejnil Výbor regiónov,

– so zreteľom na svoje uznesenie z 15. septembra 2022 o hospodárskej, sociálnej a územnej súdržnosti v EÚ: ôsma správa o súdržnosti[3],

– so zreteľom na štúdiu Cohesion Policy in EU Coal Regions (Politika súdržnosti v uhoľných regiónoch EÚ), ktorú 31. januára 2023 zverejnilo Generálne riaditeľstvo pre vnútorné politiky,

– so zreteľom na štúdiu s názvom The Future of the EU Automotive Sector (Budúcnosť automobilového priemyslu EÚ), ktorú 30. septembra 2021 uverejnilo generálne riaditeľstvo pre vnútorné politiky,

– so zreteľom na štúdiu s názvom A Just Transition Fund – How the EU budget can best assist in the necessary transition from fossil fuels to sustainable energy (Fond na spravodlivú transformáciu – Ako môže rozpočet EÚ najlepšie pomôcť pri nevyhnutnom prechode od fosílnych palív k udržateľnej energii), ktorú 15. apríla 2020 uverejnilo Generálne riaditeľstvo pre vnútorné politiky,

– zo zreteľom na článok 54 rokovacieho poriadku,

– so zreteľom na správu Výboru pre regionálny rozvoj (A9-0326/2023),

A. keďže zelená a digitálna transformácia vrátane diverzifikácie dodávok energie a surovín, ako aj rozvoj technológií prinesú nové výzvy a tiež nové príležitosti pre hospodársku, sociálnu a územnú súdržnosť Európskej únie;

B. keďže politika EÚ súvisiaca s klímou môže prispieť k hospodárskemu a sociálnemu rozvoju Únie a mali by ju sprevádzať komplexné posúdenia územného vplyvu s cieľom určiť dôsledky, ktoré môžu mať tieto opatrenia na regióny v procese transformácie, aby sa podporila odolnosť, vzostupná sociálna konvergencia, sociálna spravodlivosť, udržateľnosť a súdržnosť, riešili negatívne distribučné účinky a znížili rozdiely prostredníctvom cielenej podpory pre ľudí a priemysel a prispôsobených stratégií;

---

1 Ú. v. EÚ C 498, 30.12.2022, s. 39.
2 Výbor regiónov 1449/2023.
3 Ú. v. EÚ C 125, 5.4.2023, s. 100.

C. keďže Fond na spravodlivú transformáciu bol osobitne navrhnutý tak, aby sa zabezpečilo, že sa na nikoho nezabudne, ako EÚ napreduje smerom ku klimatickej neutralite; keďže to zahŕňa poskytovanie cielenej podpory regiónom najviac postihnutým touto transformáciou, aby sa zabránilo zvyšovaniu regionálnych nerovností v celej Únii;

D. keďže politika súdržnosti na obdobie 2014 – 2020 už pripravila pôdu na transformáciu uhoľných regiónov tým, že do svojich programov začlenila množstvo špecifických cieľov súvisiacich s transformáciou a napokon aj investovala značné finančné prostriedky do príslušných oblastí; keďže aj ďalšie prechodné regióny potrebujú rovnakú úroveň podpory, aby sa znížili negatívne hospodárske vplyvy procesu rozsiahlej transformácie, ktorým prechádzajú;

E. keďže medzi sociálno-ekonomickými a demografickými charakteristikami rôznych regiónov EÚ existujú značné rozdiely a tieto regióny čelia rôznym výzvam, čo následne znamená, že neexistuje univerzálne riešenie pre všetky územné a sociálno-ekonomické potreby; keďže európske štrukturálne a investičné fondy (EŠIF) majú potenciál stať sa lepším nástrojom EÚ na zmiernenie akýchkoľvek negatívnych vplyvov, ktoré vyplývajú zo súbežnej zelenej a digitálnej transformácie, a to aj v tých regiónoch, ktoré sú vystavené zásadnej transformácii v automobilovom priemysle alebo súvisiacich odvetviach a službách;

F. keďže napriek tomu, že kombinované využívanie rozpočtových zdrojov EÚ z viacročného finančného rámca (VFR) a Mechanizmu na podporu obnovy a odolnosti umožňuje vykonávanie ambicióznych reforiem a značných investícií, regiónom a miestnym orgánom zároveň spôsobilo veľké ťažkosti, pokiaľ ide o roztrieštenosť politík, administratívne kapacity a zložitosť plánovania a čerpania finančných prostriedkov naplánovaných na obdobie 2021 – 2027; keďže treba urýchliť mieru čerpania v rámci politiky súdržnosti a realizáciu projektov v praxi;

G. keďže na cestnú dopravu pripadá najvyšší podiel celkových emisií z dopravy; keďže vzhľadom na pokrok súbežnej zelenej a digitálnej transformácie je pravdepodobné, že budú pre toto odvetvie predstavovať výzvy; keďže v záujme podpory konkurencieschopnosti hospodárstva EÚ a zachovania európskej výroby a pracovných miest treba monitorovať vplyv politík EÚ na kľúčové odvetvia a mať k dispozícii nástroje na včasnú reakciu na nové výzvy, ktoré prináša zelená a digitálna transformácia;

H. keďže automobilový priemysel v súčasnosti prechádza významnou transformáciou kvôli zmenám v dopravnom systéme, ktoré priniesol rozvoj alternatívnych druhov dopravy šetrných k životnému prostrediu a zavádzanie technológií s nulovými a nízkymi emisiami, digitalizácia a automatizácia;

I. keďže v dôsledku toho by sa automobilový priemysel mal stať súčasťou rozsiahlejšej „transformácie mobility“, ktorá zmení obchodné modely a hodnotové reťazce v tomto odvetví a prinesie významné zmeny v oblasti zamestnanosti a v sociálnej oblasti, pričom modely sa v jednotlivých členských štátoch a regiónoch líšia; keďže vo všetkých oblastiach hodnotového reťazca vrátane výroby sú potrebné značné investície na prispôsobenie odvetvia novým emisným normám CO_2 a na postupné vyraďovanie vozidiel emitujúcich CO_2 v EÚ;

J. keďže EÚ patrí medzi najväčších svetových výrobcov motorových vozidiel a automobilový priemysel je jedno z kľúčových európskych priemyselných odvetví, pričom vytvára obrat presahujúci 7 % hrubého domáceho produktu EÚ (HDP) a v niektorých regiónoch predstavuje až 25 % regionálneho HDP, čo z tohto odvetvia robí najväčšieho súkromného investora v oblasti výskumu a vývoja v EÚ;

K. keďže európsky automobilový priemysel je naďalej hnacou silou zamestnanosti v priemysle, keďže naň pripadá viac ako 6 % celkovej európskej zamestnanosti, zabezpečuje priame a nepriame pracovné miesta pre 13,8 milióna Európanov a predstavuje 8,5 % európskych výrobných pracovných miest;

L. keďže automobilové odvetvie pozostáva z približne 3 000 spoločností, z ktorých 2 500 predstavujú malé a stredné podniky (MSP), ktoré sú nezávislými dodávateľmi pre výrobcov automobilov a čelia ďalším prekážkam v zelenej a digitálnej transformácii; keďže na zvládnutie týchto výziev budú musieť regióny a automobilový priemysel výrazne investovať do technológií, výskumu a vývoja, ako aj do reorganizácie dodávateľských reťazcov, odbornej prípravy zamestnancov a prispôsobenia sa novým obchodným modelom;

M. keďže budúci potenciál EÚ v oblasti pridanej hodnoty v automobilovom priemysle je však obmedzený vysokou závislosťou EÚ od zahraničného dovozu kľúčových podporných odvetví a surovín pre automobily budúcnosti, ako aj nedostatkom silných odvetví IKT a veľkých európskych digitálnych aktérov, ktorí vytvárajú hodnotu prostredníctvom prístupu k údajom, digitálnym ekosystémom a technológiám pripojiteľnosti;

N. keďže financovanie politiky súdržnosti ponúka príležitosti na investovanie do ekologickejšej Európy a na podporu regiónov a odvetví v procese transformácie; keďže súčasný regulačný rámec nestanovuje osobitné podporné opatrenia ani financovanie pre európske regióny, ktorých HDP vo veľkej miere vytvára automobilový priemysel, v dôsledku čoho členské štáty uplatňujú na tento priemysel rôzne stratégie štátnej pomoci, čo má vplyv na územnú súdržnosť EÚ;

O. keďže samotné osobné automobily a dodávky sú zodpovedné za 15 % celkových emisií skleníkových plynov v Európe a doprava je jediným odvetvím, v ktorom sa úroveň skleníkových plynov v porovnaní s úrovňami z roku 1990 neznížila;

P. keďže urýchleným vykonávaním nariadenia o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá by sa mala zabezpečiť životaschopnosť prechodu na dekarbonizované dopravné systémy; keďže existujú značné vnútroštátne a regionálne rozdiely, pokiaľ ide o pripravenosť na prechod na dekarbonizovanú dopravu; keďže podiel osobných automobilov starších ako 20 rokov sa pohybuje od viac ako 40 % v Poľsku po menej ako 5 % v Luxembursku a podiel novo evidovaných elektrických vozidiel sa pohybuje od 46 % vo Švédsku po 1 % v Českej republike a na Slovensku; keďže podobné rozdiely existujú pri počte nabíjacích staníc pre elektrické vozidlá, keď napríklad Holandsko má takmer 1 600-krát viac nabíjacích staníc ako Cyprus;

Q. keďže politika EÚ nesmie opomínať územný rozmer, aby sa nezhoršoval fenomén „geograficky podmienenej nespokojnosti“ a priemyselné odvetvia, miestne orgány a dotknuté osoby prijali hlavné spoločné ciele v oblasti dekarbonizácie hospodárstva; keďže je nevyhnutné prispôsobiť politiku individuálnej situácii postindustriálnych regiónov, aby sa opätovne stali príťažlivé, najmä vzhľadom na to, že výrazne postihnuté regióny často trpia vyľudňovaním, únikom mozgov a hospodárskou stagnáciou; keďže účinné stratégie na posilnenie príťažlivosti postindustriálnych regiónov zahŕňajú zlepšenie kvality života, investície do vzdelávania, zdravotnej starostlivosti, infraštruktúry a miestneho podnikania, uľahčenie prístupu k cenovo dostupnému bývaniu a vytváranie stimulov pre mladých odborníkov a rodiny, aby zostali v týchto oblastiach alebo sa do nich presťahovali;

R. keďže napriek súčasnej závislosti EÚ od zahraničného dovozu surovín je automobilový priemysel najintegrovanejším ekosystémom v hodnotových reťazcoch v rámci EÚ, pričom viac ako 45 % jeho výroby závisí od cezhraničných hodnotových reťazcov; keďže tieto hodnotové reťazce v rámci EÚ spájajú výrobcov vozidiel, dodávateľov automobilov, výrobcov motorových batérií, elektrických zariadení a pneumatík, dodávateľov surovín a poskytovateľov služieb súvisiacich s používaním automobilov; keďže tieto hodnotové reťazce prirodzene predstavujú základ pre dôveru a spoluprácu medzi regiónmi;

S. keďže cieľ EÚ investovať 3 % HDP EÚ do výskumu a vývoja sa zatiaľ nedosiahol;

Zmena budúceho rámca štrukturálnych a investičných fondov EÚ

1. opätovne potvrdzuje, že politika súdržnosti by nemala kompenzovať rozpočtovú nepružnosť ani trpieť škrtmi v dôsledku kríz a ako

dlhodobá investičná stratégia by mala regiónom umožniť riešiť a spoluvytvárať priemyselnú, technologickú, ekologickú, energetickú, digitálnu, sociálnu a demografickú transformáciu; zdôrazňuje, že politika súdržnosti môže plniť všetky tieto úlohy len vtedy, ak je zakotvená v rozsiahlom programe financovania, a preto trvá na tom, že vo VFR na obdobie po roku 2027 by sa mala zabezpečiť silná politika súdržnosti spolu so zvýšeným financovaním;

2. pripomína, že najvzdialenejšie regióny čelia osobitným výzvam pri prechode k Únii, ktorá je ekologickejšia, digitalizovanejšia a menej závislá od dopravy poháňanej spaľovacími motormi, a to pre ich odľahlosť od kontinentálnej siete;

3. uznáva, že zelená a digitálna transformácia predstavuje významnú výzvu pre cieľ hospodárskej, sociálnej a územnej súdržnosti, ktorý je zakotvený v zmluvách; uvedomuje si riziko zvyšovania regionálnych rozdielov, prehlbovania sociálnych nerovností a rastu „geograficky podmienenej nespokojnosti“, keďže potrebné úpravy a možné prínosy dvojakej transformácie sa v jednotlivých európskych regiónoch značne líšia a v nasledujúcich rokoch sa regionálne rozdiely zintenzívnia; domnieva sa, že politika súdržnosti musí prekonať hospodárske sily, ktoré podporujú rastúcu aglomeráciu vysokohodnotných hospodárskych činností v mestských a priemyselných centrách, ak chce Únia zachovať svoj cieľ hospodárskej, sociálnej a územnej súdržnosti zakotvený v zmluvách;

4. zdôrazňuje, že plány na zníženie emisií skleníkových plynov aspoň o 55 % do roku 2030 a na dosiahnutie úplnej klimatickej neutrality do roku 2050 budú mať značný vplyv na hospodársku, sociálnu a územnú súdržnosť EÚ;

5. zdôrazňuje, že je dôležité venovať dodatočnú pozornosť územiam s geografickými osobitosťami, ako sú vidiecke regióny, ostrovy, najvzdialenejšie regióny, horské regióny a menej husto osídlené regióny, najmä tie, ktoré sú izolované a vo veľkej miere závislé od fosílnych palív alebo konkrétnych priemyselných odvetví, ktorých používanie alebo činnosť sa postupne ukončuje;

6. dôrazne odporúča, aby sa do politiky súdržnosti EÚ na obdobie po roku 2027 začlenil osobitný politický cieľ týkajúci sa priemyselnej transformácie; zdôrazňuje, že tento cieľ by mal podporovať európsku strategickú autonómiu a riešiť náročné vedľajšie účinky zelenej a digitálnej transformácie a že by sa mal dosiahnuť ešte rýchlejšie v úzkej spolupráci s miestnymi a regionálnymi orgánmi s cieľom zvýšiť zamestnanosť prostredníctvom kvalitných pracovných miest, podporiť rekvalifikáciu a zvyšovanie úrovne zručností pracovníkov, najmä sociálne znevýhodnených a dlhodobo nezamestnaných pracovníkov, a zmierniť negatívne dôsledky na zamestnanosť a sociálny blahobyt, a to podporou a diverzifikáciou miestnych, regionálnych a národných hospodárstiev;

7. domnieva sa, že politika súdržnosti EÚ po roku 2027 by sa mala riadiť diferencovanejším a cielenejším prístupom, ktorý by doplnil používanie kritérií súvisiacich s príjmom na určenie úrovne podpory o ďalšie kritéria, ktoré by zohľadňovali aj charakteristiky regiónov, osobitné výzvy, ktorým čelia v súvislosti s budúcim rastovým potenciálom, ako je miera nezamestnanosti mladých ľudí, miera dlhodobej nezamestnanosti, miera chudoby, závislosť pracovných miest od odvetví v procese transformácie a investície do výskumu a vývoja a tiež vyľudňovanie, starnutie obyvateľstva, únik mozgov a existujúce rozdiely v zručnostiach;

8. vyzýva na rozšírenie Fondu na spravodlivú transformáciu (FST) v programovom období po roku 2027, ktorý by mal mať k dispozícii dodatočné finančné prostriedky na podporu regiónov, ktoré sú vo veľmi závislé od odvetví prechádzajúcich hlbokou transformáciou, ako je automobilový priemysel, a to vzhľadom na odhadovanú čistú stratu zamestnanosti, ktorá sa očakáva v spojitosti s transformáciou automobilového priemyslu; zastáva názor, že toto rozšírenie FST by sa malo zamerať na vhodnú nomenklatúru územných jednotiek pre štatistické účely (NUTS), zohľadňovať regionálne špecifiká, mať širší rozsah pôsobnosti ako súčasný FST, malo by byť navrhnuté tak, aby umožňovalo rýchle reakcie na novovznikajúce výzvy v rôznych odvetviach a odvetviach, a malo by byť plne začlenené do nariadenia o spoločných ustanoveniach na základe zásad partnerstva, viacúrovňového riadenia a miestne orientovaného prístupu; okrem toho vyzýva Eurostat, aby odhadol čistú stratu zamestnanosti v automobilovom priemysle v dôsledku zelenej a digitálnej transformácie;

9. chápe, že na určenie toho, či by sa región mal považovať za vysoko závislý od automobilového priemyslu, by sa mali zohľadniť tieto ukazovatele: príspevok automobilového priemyslu k regionálnemu HDP; podiel automobilových výrobkov na regionálnom vývoze; príspevok automobilového priemyslu k regionálnej zamestnanosti; a príspevok automobilového priemyslu k celkovým regionálnym investíciám do výskumu a vývoja;

10. vyzýva Komisiu, aby zjednodušila podávanie správ, napríklad rozšírením prístupu „financovania, ktoré nie je spojené s nákladmi“, ak je to vhodné, a nájdením rovnováhy medzi zameraním na výsledky a vplyvy a zameraním na výdavky, a to s cieľom dosiahnuť efektívnejšie vykonávanie a zároveň zachovať dôkladné monitorovanie využívania finančných prostriedkov; domnieva sa, že „zjednodušené vykazovanie výdavkov“ sa ukázalo ako veľmi pozitívne opatrenie, a vyzýva Komisiu a riadiace orgány, aby rozšírili jeho uplatňovanie na priemyselné, ekologické a digitálne projekty;

11. zdôrazňuje, že treba zabezpečiť spravodlivé zaobchádzanie s mikropodnikmi a malými a strednými podnikmi (MMSP) a malými spoločnosťami so strednou kapitalizáciou pri rozdeľovaní EŠIF tým,

že sa zjednodušia administratívne kroky potrebné na získanie prístupu k týmto prostriedkom a dosiahne sa pokrok pri úplnom uplatňovaní zásady „jedenkrát a dosť“, čo znamená, že občania a podniky majú povinnosť poskytnúť orgánom určité štandardné informácie len raz; okrem toho uznáva, že MMSP zohrávajú zásadnú úlohu pri priemyselnej transformácii, a zdôrazňuje, že je dôležité zabezpečiť ich aktívnu účasť na projektoch a zaručiť im primerané financovanie prostredníctvom mechanizmov, ako sú konzorciá alebo alternatívne nástroje;

Budovanie odolných regiónov: politika súdržnosti pre ekologickejšiu budúcnosť pripravenú na digitálne výzvy

12. uznáva, že napriek tomu, že digitalizácia v súčasnosti naďalej prináša hospodárske výhody všetkým regiónom, digitálna transformácia spôsobuje menej rozvinutým regiónom vážne ťažkosti; zdôrazňuje význam investícií do digitálnej infraštruktúry a budovania digitálnych zručností medzi širokou populáciou a pracovnou silou s cieľom prejsť od technológií náročných na pracovnú silu na kapitálovo náročné technológie a zabrániť fenoménu úniku mozgov; v tomto ohľade zdôrazňuje kľúčovú úlohu, ktorú zohrávajú miestne, regionálne a celoštátne vzdelávacie a výskumné inštitúcie vo vedúcich centrách digitálnych inovácií, a upozorňuje na plytvanie odbornými znalosťami zapríčinené nekoordinovanou regionálnou politikou;

13. zdôrazňuje, že je potrebná značná podpora s cieľom pomôcť regiónom na ich ceste k digitalizácii a plneniu digitálnych cieľov stanovených v politickom programe s názvom Cesta k digitálnemu desaťročiu; v tejto súvislosti sa domnieva, že verejno-súkromné partnerstvá sú jedným z možných spôsobov, ako podporiť rozvoj kľúčových zručností a zlepšiť pracovné vyhliadky a prispôsobivosť trhov práce, ako aj zvýšiť ich výkonnosť z hľadiska produktivity a efektívnosti, čo z nich robí kľúčové faktory úspešnej digitálnej transformácie; domnieva sa, že na ceste k zelenej a digitálnej transformácii v EÚ by sa nemalo zabudnúť na nikoho, bez ohľadu na jeho pracovný sektor, typ zmluvy, pohlavie, vek alebo geografickú polohu;

14. konštatuje, že výrobné odvetvia vystavené celosvetovej hospodárskej súťaži a regióny, ktoré sa na ne špecializujú, môžu počas zelenej transformácie čeliť výzvam, najmä ak medzinárodní konkurenti profitujú z nižších cien energie a v menšej miere využívajú energiu z obnoviteľných zdrojov; zdôrazňuje, že náklady na energiu z obnoviteľných zdrojov budú v tejto dynamike takisto zohrávať významnú úlohu;

15. pripomína, že menej rozvinuté regióny budú počas zelenej transformácie pravdepodobne čeliť neúmernému vplyvu, najmä pokiaľ ide o prechod odvetvia dopravy na dekarbonizované riešenia; domnieva sa, že treba vytvoriť osobitné nástroje na podporu

hodnotového reťazca v kontexte ekologickej transformácie vozidiel a konkrétnejšie v odvetviach polovodičov, batérií a komponentov, ktoré sú potrebné pre elektrické motory, autonómnu jazdu, digitalizáciu a pripojiteľnosť;

Spravodlivá transformácia pre automobilové regióny

16. domnieva sa, že dekarbonizácia cestnej dopravy, ktorá si vyžaduje transformáciu celého hodnotového reťazca automobilového priemyslu s postupným ukončením spaľovacieho motora do roku 2035, musí prebiehať na základe dobre naplánovanej stratégie transformácie mobility a táto stratégia musí zavádzať potrebné zmeny v celom hodnotovom reťazci, a to aj vo výrobných procesoch, aby sa zabránilo premiestneniu výroby mimo EÚ; okrem toho zdôrazňuje, že táto stratégia by mala zabezpečiť hladký a sociálne prijateľný prechod pre dotknutých pracovníkov a podniky, najmä tie v menej rozvinutých regiónoch a regiónoch, ktoré čelia demografickým alebo územným výzvam; zastáva názor, že dekarbonizovaná železničná a autobusová doprava bude v budúcnosti zohrávať úlohu v doprave s nulovou bilanciou emisií a mala by sa podporovať dlhodobým verejným plánovaním, a to rozšírením železničnej a verejnej dopravnej infraštruktúry;

17. domnieva sa, že táto stratégia transformácie mobility by mala zahŕňať aj podrobný plán rekvalifikácie a zvyšovania úrovne zručností pracovníkov alebo podľa potreby poskytnúť alternatívne možnosti zamestnania pre ľudí, ktorí sú v súčasnosti zamestnaní v automobilovom priemysle; domnieva sa, že tento plán by mal obsahovať aj opatrenia na posilnenie prítomnosti žien v tomto odvetví, kde dominujú muži, a na podporu integrácie osôb so zdravotným postihnutím na pracovisku; okrem toho zastáva názor, že tento plán by mal poskytnúť stimuly a podporu s cieľom zabezpečiť, aby nové priemyselné zariadenia, ktoré sú výsledkom transformácie, zostali v príslušných regiónoch, aby sa zaručil ich produktívny prínos, a tým sa zachovali účinky presahovania v týchto oblastiach; odporúča vytvorenie udržateľných priemyselných projektov, ktoré by doplnili dodávateľské reťazce na týchto územiach;

18. vyzýva Komisiu, aby predložila potrebný návrh, ktorým sa zabezpečí kontinuita Mechanizmu spravodlivej transformácie a jeho vybavenie postačujúcimi a dodatočnými finančnými prostriedkami s cieľom zahrnúť podporu pre regióny, ktoré sú priamo alebo nepriamo závislé od automobilového priemyslu a priemyselných odvetví dodávajúcich súčiastky a poskytujúcich služby, najmä v príslušnom Fonde na spravodlivú transformáciu začlenenom do politiky súdržnosti, aby rôzne európske fondy a programy mohli podporovať synergie a účinky presahovania v záujme riešenia procesu regionálnej transformácie;

19. pripomína, že miestne a regionálne orgány sú často vo veľkej miere zodpovedné za vykonávanie politiky týkajúcej sa odbornej prípravy, a preto má územný rozmer tejto politiky zásadný význam; v tejto súvislosti pripomína význam rovnakej administratívnej kapacity a prístupu k financovaniu a informáciám vo všetkých regiónoch EÚ;

20. domnieva sa, že v plánoch spravodlivej transformácie regiónov závislých od automobilového priemyslu by sa mal dôsledne uplatňovať miestne orientovaný prístup a mali by ich riadiť príslušné orgány vychádzajúc zo zásad partnerstva a viacúrovňového riadenia a mala by sa v nich stimulovať medziregionálna a cezhraničná spolupráca medzi regiónmi v procese transformácie; ďalej zdôrazňuje, že treba uprednostniť investície do potrebnej transformácie odvetvia, ktorá mu umožní prispôsobiť sa novým emisným normám CO_2, a do programov odbornej prípravy, rekvalifikácie a zvyšovania kvalifikácie a stratégií udržateľnej hospodárskej diverzifikácie v celom hodnotovom reťazci, aby sa zabezpečil hladký a inkluzívny prechod pre pracovníkov a miestne a regionálne hospodárstva;

21. pripomína, že akékoľvek strategické rozhodnutia výrobcov pôvodného zariadenia prejsť na elektrickú mobilitu alebo ďalší technický vývoj, ako sú autonómne riadenie, digitalizácia a dodatočné bezpečnostné funkcie v automobiloch, budú mať nevyhnutne reťazový účinok a vplyv na nižšie články miestneho a regionálneho hodnotového reťazca;

22. navrhuje zvážiť možnosť realizácie plánov transformácie s využitím prístupu založeného na výsledkoch, ktorý by zahŕňal skupinu projektov, ktoré by realizoval príjemca a ktoré prispejú k cieľom plánov; domnieva sa, že s cieľom zjednodušiť a posilniť orientáciu na výsledky by riadenie mohlo byť založené výlučne na spoločne dohodnutých míľnikoch, výstupoch a výsledkoch, na ktorých sa Komisia a riadiace orgány vopred dohodli; zastáva názor, že kontrola a audit plánu transformácie by sa mali taktiež obmedziť na to, či sa ním dosahujú jeho míľniky a ciele;

23. uznáva význam poskytovania podpory všetkým spoločnostiam v odvetviach, ktoré prechádzajú transformáciou, s osobitným dôrazom na MMSP a malé spoločnosti so strednou kapitalizáciou, ktoré môžu mať obmedzené zdroje na dosiahnutie potrebnej transformácie; zdôrazňuje dôležitosť cielenej pomoci, ktorá MMSP a malým spoločnostiam so strednou kapitalizáciou pomôže získať, modernizovať a udržiavať hmotný majetok a infraštruktúru a investovať do výskumu a vývoja; zdôrazňuje potrebu špecializovaných programov financovania, iniciatív na budovanie kapacít, výmeny poznatkov a najlepších postupov a technickej pomoci osobitne prispôsobených potrebám MMSP a malých spoločností so strednou kapitalizáciou, aby sa zabezpečilo ich úspešné začlenenie do vyvíjajúceho sa prostredia odvetvia a ich účasť na ňom;

24. zdôrazňuje, že treba odstrániť nedostatok investícií do výskumu a vývoja v EÚ a dosiahnuť cieľ investovať 3 % HDP EÚ do výskumu a vývoja;

25. vyzýva členské štáty, aby vytvorili primeraný a spravodlivý ekosystém pre rozširovanie elektrickej mobility v súlade s nariadením o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá; pripomína, že určité koncepcie, ktoré fungujú v mestských oblastiach, sú vo vidieckych oblastiach menej realizovateľné alebo nepostačujúce, a zdôrazňuje, že je dôležité zabezpečiť verejnú infraštruktúru pre alternatívne palivá vo vidieckych, ostrovných a odľahlých regiónoch a regiónoch s nízkou hustotou obyvateľstva, ktoré nie sú primerane pokryté súkromnými poskytovateľmi, aby sa uspokojili potreby obyvateľov a návštevníkov s trvalým pobytom; v tomto ohľade sa domnieva, že cena tejto verejne poskytovanej služby by mala byť konkurencieschopná voči priemernej cene služby, ktorú ponúkajú súkromní poskytovatelia; domnieva sa, že na tento účel treba vytvoriť politický a regulačný rámec pre elektrickú mobilitu na základe dôkladnej analýzy danej situácie s cieľom určiť hlavné výzvy z hľadiska tejto politiky a naznačiť možnosti zaručujúce jej úspešnosť;

26. žiada Komisiu, aby rozšírila programy exchangeEU a TARGET (technická pomoc pri prechode na ekologickú energiu) na regióny s automobilovým priemyslom prechádzajúce transformáciou s cieľom podporiť výmenu skúseností a výsledkov medzi regiónmi s upadajúcimi hospodárskymi odvetviami, ako je uhlie alebo rašelina, a regiónmi s odvetviami prechádzajúcimi transformáciou, ako je automobilový priemysel a jeho dodávatelia; je presvedčený, že táto výmena skúseností spolu s vykonávaním plánov transformácie podporovaných z EŠIF by mohla pomôcť regiónom s automobilovým priemyslom a dodávateľským regiónom dosiahnuť hladký prechod na klimaticky neutrálne činnosti.

°

° °

27. poveruje svoju predsedníčku, aby postúpila toto uznesenie Rade, Komisii a národným a regionálnym parlamentom členských štátov.