Evropski parlament
2019-2024

SPREJETA BESEDILA

P9_TA(2023)0461

Preoblikovanje prihodnjega okvira strukturnih skladov EU za podporo regijam, ki so jih še posebej prizadeli izzivi, povezani s prehodom v avtomobilski panogi ter zelenim in digitalnim prehodom

Resolucija Evropskega parlamenta z dne 12. decembra 2023 o preoblikovanju prihodnjega okvira strukturnih skladov EU za podporo regijam, ki so jih še posebej prizadeli izzivi, povezani s prehodom v avtomobilski panogi ter zelenim in digitalnim prehodom (2023/2061(INI))

Evropski parlament,

– ob upoštevanju členov 2 in 3 Pogodbe o Evropski uniji,

– ob upoštevanju členov od 174 do 178 in 349 Pogodbe o delovanju Evropske unije,

– ob upoštevanju Uredbe (EU) 2021/1060 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. junija 2021 o določitvi skupnih določb o Evropskem skladu za regionalni razvoj, Evropskem socialnem skladu plus, Kohezijskem skladu, Skladu za pravični prehod in Evropskem skladu za pomorstvo, ribištvo in akvakulturo ter finančnih pravil zanje in za Sklad za azil, migracije in vključevanje, Sklad za notranjo varnost in Instrument za finančno podporo za upravljanje meja in vizumsko politiko[1] (uredba o skupnih določbah),

– ob upoštevanju Uredbe (EU) 2021/1058 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. junija 2021 o Evropskem skladu za regionalni razvoj in Kohezijskem skladu[2],

– ob upoštevanju Uredbe (EU) 2021/1056 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. junija 2021 o vzpostavitvi Sklada za pravični prehod[3],

1 UL L 231, 30.6.2021, str. 159.
2 UL L 231, 30.6.2021, str. 60.
3 UL L 231, 30.6.2021, str. 1.

– ob upoštevanju Uredbe (EU) 2021/1057 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. junija 2021 o vzpostavitvi Evropskega socialnega sklada plus (ESS+) in razveljavitvi Uredbe (EU) št. 1296/2013[1],

– ob upoštevanju Uredbe (EU) 2020/460 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. marca 2020 o spremembi Uredbe (EU) št. 1303/2013, Uredbe (EU) št. 1301/2013 in Uredbe (EU) št. 508/2014 glede posebnih ukrepov za mobilizacijo naložb v zdravstvenih sistemih držav članic in v drugih sektorjih njihovih gospodarstev v odziv na izbruh COVID-19 (Naložbena pobuda v odziv na koronavirus)[2],

– ob upoštevanju svežnja „Pripravljeni na 55“, ki ga je Komisija sprejela 14. julija 2021,

– ob upoštevanju Uredbe (EU) 2021/1119 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. junija 2021 o vzpostavitvi okvira za doseganje podnebne nevtralnosti in spremembi uredb (ES) št. 401/2009 in (EU) 2018/1999 (evropska podnebna pravila)[3],

– ob upoštevanju Uredbe (EU) 2023/851 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. aprila 2023 o spremembi Uredbe (EU) 2019/631 glede krepitve standardov emisijskih vrednosti CO_2 za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila v skladu s povečano podnebno ambicijo Unije[4],

– ob upoštevanju Uredbe (EU) 2023/435 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. februarja 2023 o spremembi Uredbe (EU) 2021/241 glede poglavij REPowerEU v načrtih za okrevanje in odpornost ter spremembi uredb (EU) št. 1303/2013, (EU) 2021/1060 in (EU) 2021/1755 ter Direktive 2003/87/ES[5],

– ob upoštevanju predloga Komisije za uredbo Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Uredbe (EU) 2019/1242 glede krepitve standardov emisijskih vrednosti CO_2 za nova težka vozila in vključitve obveznosti poročanja ter o razveljavitvi Uredbe (EU) 2018/956 (COM(2023)0088),

– ob upoštevanju predloga Komisije za uredbo o homologaciji motornih vozil in motorjev ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, glede na njihove emisije in trajnost baterije (Euro 7) ter razveljavitvi uredb (ES) št. 715/2007 in (ES) št. 595/2009 (COM(2022)0586),

– ob upoštevanju predloga Komisije za uredbo o vzpostavitvi okvira za zagotavljanje zanesljive in trajnostne oskrbe s kritičnimi surovinami

---

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

ter spremembi uredb (EU) št. 168/2013, (EU) 2018/858, 2018/1724 in (EU) 2019/1020 (COM(2023)0160),

– ob upoštevanju sporočila Komisije z dne 1. februarja 2023 z naslovom Industrijski načrt v okviru zelenega dogovora za neto ničelno dobo (COM(2023)0062),

– ob upoštevanju poročila Komisije z dne 30. januarja 2023 z naslovom Evropski strukturni in investicijski skladi Zbirno poročilo 2022 na podlagi letnih poročil o izvajanju programov v obdobju 2014–2020 (COM(2023)0039),

– ob upoštevanju sporočila Komisije z dne 4. februarja 2022 o osmem kohezijskem poročilu: Kohezija v Evropi do leta 2050 (COM(2022)0034),

– ob upoštevanju regionalnega letnega zbornika Eurostata za leto 2022,

– ob upoštevanju sporočila Komisije z naslovom Vmesna revizija večletnega finančnega okvira za obdobje 2021–2027 (COM(2023)0336),

– ob upoštevanju indeksa digitalnega gospodarstva in družbe (DESI) Evropske komisije iz leta 2022,

– ob upoštevanju delovnega dokumenta služb Komisije o območnih načrtih za pravični prehod (SWD(2021)0275),

– ob upoštevanju poročila OECD iz februarja 2023 z naslovom *Regional Industrial Transitions to Climate Neutrality* (Regionalni industrijski prehod na podnebno nevtralnost)[1],

– ob upoštevanju mnenja Evropskega odbora regij z dne 13. julija 2022 z naslovom V ničelno onesnaževanje usmerjen cestni promet: vzpostavitev infrastrukture za alternativna goriva in krepitev standardov emisijskih vrednosti CO_2[2],

– ob upoštevanju mnenja Evropskega odbora regij z dne 12. oktobra 2022 z naslovom Pravični in trajnostni prehod v premogovno in energetsko intenzivnih regijah[3],

– ob upoštevanju mnenja Evropskega odbora regij z dne 12. oktobra 2022 z naslovom Digitalna kohezija[4],

---

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

– ob upoštevanju mnenja Evropskega odbora regij z dne 10. oktobra 2023 z naslovom Pravičen in trajnostni prehod avtomobilskih regij[1],

– ob upoštevanju letnega poročila EU o stanju regij in občin, ki ga je 11. oktobra 2022 objavil Evropski odbor regij,

– ob upoštevanju svoje resolucije z dne 15. septembra 2022 o ekonomski, socialni in teritorialni koheziji v EU: osmo poročilo o koheziji[2],

– ob upoštevanju študije z naslovom *Cohesion Policy in EU Coal Regions* (Kohezijska politika v premogovniških regijah EU), ki jo je 31. januarja 2023 objavil Generalni direktorat za notranjo politiko,

– ob upoštevanju študije z naslovom *The Future of the EU Automotive Sector* (Prihodnost avtomobilskega sektorja EU), ki jo je 30. septembra 2021 objavil Generalni direktorat za notranjo politiko,

– ob upoštevanju študije z naslovom *A Just Transition Fund – How the EU budget can best assist in the necessary transition from fossil fuels to sustainable energy* (Sklad za pravični prehod – Kako lahko proračun EU najbolje pomaga pri potrebnem prehodu s fosilnih goriv na trajnostno energijo), ki jo je 15. aprila 2020 objavil Generalni direktorat za notranjo politiko,

– ob upoštevanju člena 54 Poslovnika,

– ob upoštevanju poročila Odbora za regionalni razvoj (A9-0326/2023),

A. ker bosta zeleni in digitalni prehod, vključno z diverzifikacijo oskrbe z energijo in surovinami ter tehnološkim razvojem, prinesla nove izzive in nove priložnosti za ekonomsko, socialno in teritorialno kohezijo Evropske unije;

B. ker lahko politike EU, povezane s podnebjem, prispevajo h gospodarskemu in socialnemu razvoju Unije in bi jih bilo treba dopolniti s celovitimi ocenami teritorialnega učinka, da bi opredelili posledice, ki bi jih lahko ti ukrepi imeli za regije v prehodu, da bi spodbudili odpornost, navzgor usmerjeno socialno konvergenco, socialno pravičnost, trajnostnost in kohezijo, obravnavali negativne distribucijske učinke in zmanjšali razlike s ciljno usmerjeno podporo ljudem in panogam ter prilagojenimi strategijami;

C. ker je Sklad za pravični prehod posebej zasnovan za zagotavljanje, da nihče ne bo prezrt, ko bo EU napredovala v smeri podnebne nevtralnosti; ker to vključuje ciljno usmerjeno podpiranje regij, ki jih je ta prehod najbolj prizadel, da bi se izognili povečanju regionalnih neenakosti po vsej Uniji;

---

1 CDR 1449/2023.
2 UL C 125, 5.4.2023, str. 100.

D. ker je kohezijska politika v obdobju 2014–2020 že utrla pot prehodu premogovniških regij, saj je v svoje programe vključila številne specifične in pomembne cilje, povezane s prehodom, ter je navsezadnje vložila tudi znatna sredstva v z njim povezana področja; ker tudi druge regije v prehodu potrebujejo enako raven podpore za zmanjšanje negativnih gospodarskih učinkov globokega prehoda, ki ga izvajajo;

E. ker obstajajo znatne razlike med socialno-ekonomskimi in demografskimi značilnostmi različnih regij in ker so regije izpostavljene različnim izzivom, kar pomeni, da ni enotne rešitve za vse teritorialne in socialno-ekonomske potrebe; ker lahko evropski strukturni in investicijski skladi postanejo boljše orodje EU za ublažitev negativnih učinkov dvojnega zelenega in digitalnega prehoda, tudi v regijah, ki se soočajo s temeljnimi prehodi v avtomobilskem sektorju ali sorodnih industrijah in storitvah;

F. ker je kljub temu, da kombinirana uporaba proračunskih sredstev EU iz večletnega finančnega okvira in mehanizma za okrevanje in odpornost omogoča izvajanje ambicioznih reform in znatnih naložb, tudi povzročila regijam in lokalnim organom velike težave v smislu razdrobljenosti politik, upravne zmogljivosti ter zapletenosti načrtovanja in izvrševanja sredstev, načrtovanih za obdobje 2021–2027; ker je treba pospešiti stopnjo črpanja v kohezijski politiki in izvajanje projektov na terenu;

G. ker se v cestnem prometu povzroči največji delež skupnih emisij iz prometa; ker bosta dvojni zeleni in digitalni prehod z napredkom verjetno predstavljala izziv za ta sektor; ker moramo za ohranitev konkurenčnosti gospodarstva EU ter evropske proizvodnje in delovnih mest spremljati vpliv politike EU na ključne sektorje in imeti na voljo orodja za pravočasen odziv na nove izzive, ki jih prinašata zeleni in digitalni prehod;

H. ker avtomobilska industrija zdaj doživlja veliko preobrazbo zaradi sprememb v prometnem sistemu, ki so posledica pojava alternativnih in okolju prijaznih načinov prevoza ter izvajanja brezemisijskih in nizkoemisijskih tehnologij, digitalizacije in avtomatizacije;

I. ker bi zato morala avtomobilska industrija postati del obsežnejše „preobrazbe mobilnosti“, ki bo preoblikovala poslovne modele in vrednostne verige v sektorju ter prinesla znatne spremembe na področju zaposlovanja in socialnih zadev, pri čemer se vzorci med državami članicami in regijami razlikujejo; ker so na vseh področjih vrednostne verige, vključno s proizvodnjo, potrebne znatne naložbe, da se sektor prilagodi novim standardom emisijske vrednosti CO_2 in postopnemu opuščanju vozil z emisijami CO_2 v EU;

J. ker je EU med največjimi svetovnimi proizvajalci motornih vozil, avtomobilska industrija pa ena ključnih evropskih industrij, saj ustvari več kot 7 % prometa v bruto domačem proizvodu (BDP) EU,

ki v nekaterih regijah predstavlja do 25 % regionalnega BDP, zaradi česar je sektor največji zasebni vlagatelj v raziskave in razvoj v EU;

K. ker je evropski avtomobilski sektor še vedno gonilna sila zaposlovanja v industriji, saj predstavlja več kot 6 % vseh delovnih mest v Evropi ter neposredno in posredno zagotavlja 13,8 milijona Evropejcev in 8,5 % evropskih proizvodnih delovnih mest;

L. ker avtomobilski sektor sestavlja približno 3000 podjetij, od katerih je 2500 malih in srednjih, ki so neodvisni dobavitelji proizvajalcev avtomobilov in se pri zeleni in digitalni preobrazbi spoprijemajo z dodatnimi ovirami; ker morajo regije in avtomobilska industrija zaradi teh izzivov veliko vlagati v tehnologijo, raziskave in razvoj ter reorganizacijo dobavnih verig, usposabljanje zaposlenih in prilagajanje novim poslovnim modelom;

M. ker pa je prihodnji potencial EU za dodano vrednost v avtomobilskem sektorju omejen zaradi velike odvisnosti EU od tujega uvoza ključnih podpornih industrij in surovin za avtomobile prihodnosti ter zato, ker ni močnega sektorja IKT in velikih evropskih digitalnih akterjev, ki bi ustvarjali vrednost z dostopom do podatkov, digitalnih ekosistemov in tehnologij povezljivosti;

N. ker financiranje kohezijske politike ponuja priložnosti za naložbe v bolj zeleno Evropo ter podporo regijam in sektorjem v prehodu; ker veljavni regulativni okvir ne predvideva posebnih podpornih ukrepov ali financiranja za evropske regije, katerih BDP v veliki meri ustvarja avtomobilski sektor, zato države članice za to industrijo uporabljajo različne strategije državne pomoči, kar vpliva na teritorialno kohezijo EU;

O. ker samo osebni avtomobili in kombiji predstavljajo 15 % vseh emisij toplogrednih plinov v Evropi in ker je promet edini sektor, v katerem se raven toplogrednih plinov v primerjavi z letom 1990 ni zmanjšala;

P. ker bi moralo hitro izvajanje predlagane uredbe o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva zagotoviti vzdržnost prehoda na razogljičene prometne sisteme; ker obstajajo velike nacionalne in regionalne razlike glede pripravljenosti na prehod na brezogljični promet; ker delež osebnih avtomobilov, starejših od 20 let, znaša od več kot 40 % na Poljskem do manj kot 5 % v Luksemburgu, delež registracij novih električnih vozil pa od 46 % na Švedskem do 1 % na Češkem in Slovaškem; ker podobne razlike obstajajo tudi glede števila polnilnih postaj za električna vozila, saj ima Nizozemska skoraj 1.600-krat več polnilnih postaj kot Ciper;

Q. ker politike EU ne smejo biti teritorialno slepe, da bi se izognili poslabšanju pojava geografije nezadovoljstva in da bi industrija, lokalne oblasti in zadevni ljudje sprejeli glavne skupne cilje glede razogljičenja gospodarstva; ker je treba politike prilagoditi posameznim razmeram v postindustrijskih regijah, da bodo postale ponovno teritorialno privlačne, zlasti glede na nagnjenost močno

prizadetih regij k depopulaciji, begu možganov in gospodarski stagnaciji; ker učinkovite strategije za povečanje privlačnosti postindustrijskih regij vključujejo izboljšanje kakovosti življenja, naložbe v izobraževanje, zdravstveno varstvo, infrastrukturo in lokalno podjetništvo ter lažji dostop do cenovno dostopnih stanovanj in ustvarjanje spodbud za mlade strokovnjake in družine, da ostanejo na teh območjih ali se tja preselijo;

R. ker je avtomobilski sektor kljub sedanji odvisnosti EU od uvoza surovin iz tujine ekosistem, ki je najbolj vključen v vrednostne verige znotraj EU, saj je več kot 45 % njegove proizvodnje odvisne od čezmejnih vrednostnih verig; ker te vrednostne verige znotraj EU združujejo proizvodnjo vozil, avtomobilske dobavitelje, proizvajalce motornih akumulatorjev, električne opreme, pnevmatik, dobavitelje surovin in storitev uporabe avtomobilov; ker so te vrednostne verige seveda podlaga za zanašanje in sodelovanje med regijami;

S. ker cilj EU o vlaganju 3 % BDP EU v raziskave in razvoj še ni bil dosežen;

Preoblikovanje prihodnjega okvira strukturnih in investicijskih skladov EU

1. ponovno poudarja, da se kohezijska politika ne bi smela uporabljati kot nadomestilo za proračunsko neprožnost, niti se ne bi smelo zmanjšati njenega obsega zaradi kriz ter bi morala kot dolgoročna naložbena strategija regijam omogočiti, da začnejo in soustvarjajo industrijski, tehnološki, ekološki, energijski, digitalni, socialni in demografski prehod; poudarja, da lahko kohezijska politika izpolni vse te naloge le, če je podprta z zanesljivim programom financiranja in zato trdi, da je treba v večletnem finančnem okviru za obdobje po letu 2027 zagotoviti močno kohezijsko politiko s povečanim financiranjem;

2. opozarja, da se najbolj oddaljene regije pri prehodu na bolj zeleno in digitalizirano Unijo, ki bo manj odvisna od prometa na motorje z notranjim zgorevanjem, srečujejo s posebnimi izzivi zaradi oddaljenosti od celinskega omrežja;

3. potrjuje, da zeleni in digitalni prehod predstavljata velik izziv za cilj ekonomske, socialne in teritorialne kohezije, ki je zapisan v Pogodbah; se zaveda tveganja povečevanja regionalnih razlik, poglabljanja družbenih neenakosti in naraščanja „geografije nezadovoljstva“, saj se potrebne prilagoditve in morebitne koristi dvojnega prehoda med evropskimi regijami zelo razlikujejo in bodo v prihodnjih letih dodatno poglobile regionalne razlike; meni, da mora kohezijska politika premagati gospodarske sile, ki spodbujajo vse večjo aglomeracijo gospodarskih dejavnosti z visoko dodano vrednostjo v mestnih in industrijskih središčih, če želi Unija ohraniti svoj cilj gospodarske, socialne in teritorialne kohezije, kot je zapisan v Pogodbah;

4. poudarja, da bodo načrti za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov za vsaj 55 % do leta 2030 in doseganje popolne podnebne nevtralnosti do leta 2050 znatno vplivali na gospodarsko, socialno in teritorialno kohezijo EU;

5. poudarja, da je treba dodatno pozornost nameniti ozemljem z geografskimi posebnostmi, kot so podeželske regije, otoki, najbolj oddaljene regije, gorske regije in manj gosto poseljene regije, zlasti tiste, ki so izolirane in zelo odvisne od fosilnih goriv ali posebnih industrij, ki se postopoma opuščajo;

6. močno priporoča, da se v kohezijsko politiko EU po letu 2027 vključi specifičen cilj politike o industrijskem prehodu; poudarja, da bi moral ta cilj spodbujati evropsko strateško avtonomijo in obravnavati težavne stranske učinke zelenega in digitalnega prehoda ter da bi bilo treba to doseči še hitreje v tesnem sodelovanju z lokalnimi in regionalnimi oblastmi, da bi s podporo in diverzifikacijo lokalnih, regionalnih in nacionalnih gospodarstev okrepili zaposlovanje s kakovostnimi delovnimi mesti, spodbujali preusposabljanje in izpopolnjevanje delavcev, zlasti socialno prikrajšanih in dolgotrajno brezposelnih, ter ublažili negativne posledice za zaposlovanje in socialno blaginjo;

7. meni, da bi morala kohezijska politika EU po letu 2027 slediti bolj raznolikemu in ciljno usmerjenemu pristopu, pri čemer bi pri določanju ravni podpore poleg meril, povezanih z dohodki, uporabljala še dodatna merila, ki upoštevajo tudi značilnosti regij, posebne izzive, s katerimi se srečujejo v zvezi s potencialom za prihodnjo rast, kot so stopnja brezposelnosti mladih, stopnja dolgotrajne brezposelnosti, ravni revščine, odvisnost od delovnih mest v sektorjih v prehodu ter naložbe v raziskave in razvoj, pa tudi depopulacija, staranje prebivalstva, beg možganov in obstoječa vrzel na področju znanj in spretnosti;

8. poziva k podaljšanju Sklada za pravični prehod (v nadaljnjem besedilu: SPP) v programsko obdobje po letu 2027, ki bi mu bilo treba zagotoviti dodatna finančna sredstva, da bi podprli regije, ki so zelo odvisne od sektorjev, podvrženih koreniti preobrazbi, kot je avtomobilski sektor, ob upoštevanju ocenjene neto izgube delovnih mest, ki naj bi nastala zaradi prehoda v avtomobilski panogi; meni, da bi morala biti ta razširitev Sklada za pravični prehod osredotočena na ustrezno skupno klasifikacijo statističnih teritorialnih enot (NUTS), upoštevati regionalne posebnosti, imeti širše področje uporabe kot sedanji SPP ter biti zasnovana tako, da bo omogočala hiter odziv na nove izzive v različnih sektorjih in panogah, ter biti v celoti vključena v uredbo o skupnih določbah na podlagi načel partnerstva, upravljanja na več ravneh in krajevnega pristopa; poleg tega poziva Eurostat, naj oceni neto izgubo delovnih mest v avtomobilskem sektorju, ki bo nastala zaradi zelenega in digitalnega prehoda;

9. se zaveda, da bi bilo treba pri ugotavljanju, ali je regija zelo odvisna od avtomobilske industrije, upoštevati naslednje kazalnike: prispevek avtomobilske industrije k regionalnemu BDP; delež avtomobilskih proizvodov v regionalnemu izvozu; prispevek avtomobilske industrije k regionalnemu zaposlovanju, in prispevek avtomobilske industrije k skupnim regionalnim naložbam v raziskave in razvoj;

10. poziva Komisijo, naj poenostavi poročanje, na primer z razširitvijo pristopa „financiranja, ki ni povezano s stroški“, kadar je to potrebno, in z iskanjem ravnovesja med osredotočenostjo na rezultate in učinke ter osredotočenostjo na odhodke, da bi dosegli učinkovitejše izvajanje, hkrati pa ohranili zanesljivo spremljanje porabe sredstev; meni, da se je „možnost poenostavljenega obračunavanja stroškov“ izkazala za zelo pozitiven ukrep, ter poziva Komisijo in organe upravljanja, naj razširijo njeno uporabo na industrijske, zelene in digitalne projekte;

11. poudarja, da je treba zagotoviti pravično obravnavo mikro-, malih in srednjih podjetij (v nadaljnjem besedilu: MMSP) in malih podjetij s srednjo tržno kapitalizacijo pri razdeljevanju evropskih strukturnih in investicijskih skladov, in sicer s poenostavitvijo upravnih korakov, ki so potrebni za dostop do teh sredstev, in z vse boljšim polnim izvajanjem načela „samo enkrat“, kar pomeni, da morajo državljani in podjetja nekatere standardne informacije organom zagotoviti le enkrat; poleg tega priznava temeljno vlogo MMSP pri industrijskem prehodu in poudarja, kako pomembno je zagotoviti njihovo aktivno udeležbo v projektih in jim zajamčiti ustrezno financiranje prek mehanizmov, kot so konzorciji ali alternativni instrumenti;

Ustvarjanje odpornih regij: kohezijska politika za bolj zeleno prihodnost, ki bo pripravljena na digitalni prehod

12. priznava, da kljub dejstvu, da digitalizacija še vedno prinaša gospodarske koristi vsem regijam, digitalni prehod povzroča resne težave v manj razvitih regijah; poudarja, kako pomembno je vlagati v digitalno infrastrukturo ter razvijati digitalna znanja in spretnosti med splošno populacijo in delovno silo, da bi delovno intenzivne tehnologije nadomestili s kapitalsko intenzivnimi ter preprečili beg možganov; v zvezi s tem poudarja ključno vlogo, ki jo imajo lokalne, regionalne in nacionalne izobraževalne in raziskovalne ustanove pri vodenju vozlišč za digitalne inovacije, pri tem pa ugotavlja, da se zaradi neusklajenih regionalnih politik strokovno znanje ne izkoristi;

13. poudarja, da je za pomoč regijam na poti k digitalizaciji in doseganju digitalnih ciljev, določenih v programu politike Digitalno desetletje do leta 2030, potrebna znatna podpora; v zvezi s tem meni, da so javno-zasebna partnerstva eden od načinov za podporo razvoju ključnih znanj in spretnosti ter izboljšanju zaposlitvenih možnosti in prilagodljivosti trgov dela ter njihove uspešnosti v smislu produktivnosti in učinkovitosti, zato so ključni dejavniki za uspešen digitalni prehod; meni, da na poti do zelenega in digitalnega prehoda

EU ne bi smel biti pozabljen nihče, ne glede na njegov delovni sektor, vrsto pogodbe, spol, starost ali geografsko lokacijo;

14. ugotavlja, da bodo lahko proizvodni sektorji, ki so izpostavljeni svetovni konkurenci, in zanje specializirane regije v času zelenega prehoda imeli težave, zlasti če imajo mednarodni konkurenti koristi od nižjih cen energije in uporabljajo manj energije iz obnovljivih virov; poudarja, da bodo imeli pri tej dinamiki pomembno vlogo tudi stroški obnovljivih virov energije;

15. opozarja, da bodo manj razvite regije med zelenim prehodom verjetno podvržene nesorazmernim vplivom, zlasti v zvezi s prehodom prometnega sektorja na brezogljične rešitve; meni, da je treba vzpostaviti posebne instrumente za podporo vrednostni verigi v okviru ekološkega prehoda za vozila in, natančneje, sektorjev polprevodnikov, baterij in sestavnih delov, ki so potrebni za elektromotorje, avtonomno vožnjo, digitalizacijo in povezljivost;

Pravičen prehod za regije z avtomobilsko industrijo

16. meni, da mora razogljičenje cestnega prometa, ki zahteva preoblikovanje celotne vrednostne verige avtomobilske industrije s postopnim opuščanjem motorjev z notranjim zgorevanjem do leta 2035, slediti dobro načrtovani strategiji „mobilnostnega prehoda“ in da mora ta strategija uvesti potrebne spremembe v celotni vrednostni verigi, tudi v proizvodnih procesih, da bi preprečili selitev proizvodnje iz EU; poleg tega poudarja, da bi morala ta strategija zagotavljati nemoten in družbeno sprejemljiv prehod za zadevne delavce in podjetja, zlasti v manj razvitih regijah in regijah, ki se srečujejo z demografskimi ali teritorialnimi izzivi; meni, da bo imel razogljičen železniški in avtobusni promet v prihodnosti pomembno vlogo pri prometu z neto ničelnimi emisijami in da bi ga bilo treba podpreti z dolgoročnim javnim načrtovanjem s širitvijo železniške infrastrukture in infrastrukture javnega prevoza;

17. meni, da bi morala ta strategija za prehod na področju mobilnosti zajemati tudi podroben načrt za preusposabljanje in izpopolnjevanje delavcev ali trenutno zaposlenim v avtomobilskem sektorju po potrebi zagotoviti alternativne možnosti druge zaposlitve; meni, da bi moral ta načrt vsebovati tudi ukrepe za krepitev prisotnosti žensk v tem sektorju, v katerem prevladujejo moški, in spodbujanje vključevanja invalidov na delovnem mestu; poleg tega je mnenja, da bi moral ta načrt nuditi spodbude in podporo za zagotavljanje, da bodo novi industrijski obrati, ki bodo nastali zaradi prehoda, ostali v zadevnih regijah, s čimer bi zajamčili njihove proizvodne koristi in tako ohranili učinke prelivanja na teh območjih; priporoča vzpostavitev trajnostnih industrijskih projektov, s katerimi bi se dovršile celotne dobavne verige na teh ozemljih;

18. poziva Komisijo, naj pripravi potreben predlog, da bo zagotovljena kontinuiteta mehanizma za pravični prehod in da mu bodo

namenjena zadostna in dodatna sredstva za vključitev podpore regijam, ki so odvisne od avtomobilske industrije in industrije dobave delov ter storitev, zlasti za ustrezni sklad za pravični prehod, ki je vključen v kohezijsko politiko, da bi lahko z različnimi evropskimi skladi in programi spodbujali sinergije in učinke prelivanja in tako obravnavali postopek regionalne preobrazbe;

19. želi opomniti, da so lokalne in regionalne oblasti pogosto v veliki meri odgovorne za izvajanje politik v zvezi z usposabljanjem, zato je teritorialna razsežnost teh politik bistvenega pomena; v ta namen opozarja, da je pomembno v vseh regijah EU zagotoviti enake upravne zmogljivosti in dostop do financiranja;

20. meni, da bi morali načrti za pravični prehod za regije, ki so odvisne od avtomobilske industrije, dosledno slediti lokalnemu pristopu, pristojni organi pa bi jih morali upravljati na podlagi načel partnerstva in upravljanja na več ravneh ter spodbujati medregionalno in čezmejno sodelovanje med regijami v prehodu; poudarja tudi, da je treba dati prednost naložbam v potrebno preoblikovanje sektorja, da se bo lahko prilagodil novim emisijskim standardom CO_2, in v programe usposabljanja, preusposabljanja in izpopolnjevanja ter trajnostne strategije gospodarske diverzifikacije v celotni vrednostni verigi, da bi delavcem ter lokalnim in regionalnim gospodarstvom zagotovili nemoten in vključujoč prehod;

21. opozarja, da bo vsaka strateška odločitev proizvajalcev originalne opreme za prehod na električno mobilnost ali tehnični razvoj na drugih področjih, kot so avtonomna vožnja, digitalizacija in dodatne varnostne funkcije v avtomobilih, neizogibno vplivala na nižje ravni v lokalni in regionalni vrednostni verigi;

22. predlaga, da se preuči možnost izvajanja načrtov prehoda na podlagi pristopa, ki temelji na rezultatih in zajema skupino projektov, ki jih mora izvesti upravičenec, da bi prispeval k ciljem načrtov; meni, da bi lahko za poenostavitev in okrepitev usmeritve na podlagi rezultatov, upravljanje temeljilo izključno na mejnikih, izložkih in rezultatih, o katerih so se predhodno dogovorili Komisija in organi upravljanja; meni, da je treba nadzor in revizijo načrta prehoda tudi omejiti na to, ali so doseženi njegovi mejniki in cilji;

23. ugotavlja, kakšen pomen ima zagotavljanje podpore vsem podjetjem v sektorjih, ki so v prehodu, s posebnim poudarkom na MMSP in malih podjetij s srednjo tržno kapitalizacijo, ki imajo morda omejena sredstva, da bi dosegla potrebno preoblikovanje; poudarja pomen ciljno usmerjene pomoči, da bi se MMSP in malim podjetjem s srednjo tržno kapitalizacijo pomagalo pri pridobivanju, nadgradnji in vzdrževanju fizičnih sredstev in infrastrukture ter pri naložbah v raziskave in razvoj; želi poudariti, da so potrebni namenski programi financiranja, pobude za krepitev zmogljivosti, izmenjava znanja in dobre prakse in tehnična pomoč, ki bo posebej prilagojena potrebam MMSP in malih podjetij s srednjo tržno kapitalizacijo, da bi se

uspešno vključila v spreminjajoče se okolje v sektorju in v njem sodelovala;

24. poudarja, da je treba odpraviti vrzel v naložbah v raziskave in razvoj v EU in doseči cilj, da bi se 3 % BDP EU vložilo v raziskave in razvoj;

25. poziva države članice, naj zagotovijo ustrezen in pravičen ekosistem za uvajanje električne mobilnosti v skladu z uredbo o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva; želi opomniti, da so nekateri koncepti, ki so uspešni na mestnih območjih, na podeželskih manj izvedljivi ali nezadostni, ter poudarja, kako pomembno je zagotoviti javno infrastrukturo za alternativna goriva v podeželskih, otoških in oddaljenih regijah ter regijah z nizko gostoto prebivalstva, ki jih zasebni ponudniki ne pokrivajo zadosti, da bi zadostili potrebam lokalnega prebivalstva in obiskovalcev; v zvezi s tem meni, da bi morala cena te javne storitve biti konkurenčna povprečni ceni storitve, ki jo nudijo zasebni ponudniki; meni, da je zato treba razviti politični in regulativni okvir za električno mobilnost, ki bo temeljil na poglobljeni analizi stanja, namenjeni opredelitvi glavnih izzivov za to politiko in priložnosti za njen uspeh;

26. poziva Komisijo, naj programa „exchangeEU“ in „TARGET“ (tehnična podpora za prehod na zeleno energijo) razširi na avtomobilske regije v prehodu, da se spodbudila izmenjava izkušenj in rezultatov med regijami z gospodarskimi sektorji v upadu, kot sta premogovništvo in sektor šote, ter regijami s spreminjajočimi se sektorji, kot so proizvajalci avtomobilov in dobavitelji; je prepričan, da bi lahko ta izmenjava izkušenj skupaj z izvajanjem načrtov za prehode, podprtih s strukturnimi skladi, pripomogla regijam z avtomobilsko in dobaviteljsko industrijo k nemotenem prehodu na podnebno nevtralno dejavnost;

°

° °

27. naroči svoji predsednici, naj to resolucijo posreduje Svetu, Komisiji ter nacionalnim in regionalnim parlamentom držav članic.