Europaparlamentet
2019-2024

ANTAGNA TEXTER

P9_TA(2023)0461

Omformning av den framtida ramen för EU:s strukturfonder för att stödja regioner som särskilt påverkas av utmaningarna i samband med omställningen av fordonsindustrin samt den gröna och den digitala omställningen

Europaparlamentets resolution av den 12 december 2023 om omformningen av den framtida ramen för EU:s strukturfonder för att stödja regioner som särskilt påverkas av utmaningarna i samband med omställningen av fordonsindustrin samt den gröna och den digitala omställningen (2023/2061(INI))

Europaparlamentet utfärdar denna resolution,

– med beaktande av artiklarna 2 och 3 i fördraget om Europeiska unionen,

– med beaktande av artiklarna 174–178 och 349 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

– med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1060 av den 24 juni 2021 om fastställande av gemensamma bestämmelser för Europeiska regionala utvecklingsfonden, Europeiska socialfonden+, Sammanhållningsfonden, Fonden för en rättvis omställning och Europeiska havs-, fiskeri- och vattenbruksfonden samt finansiella regler för dessa fonder och för Asyl- migrations- och integrationsfonden, Fonden för inre säkerhet samt instrumentet för ekonomiskt stöd för gränsförvaltning och viseringspolitik[1] (*förordningen om gemensamma bestämmelser*),

– med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1058 av den 24 juni 2021 om Europeiska regionala utvecklingsfonden och Sammanhållningsfonden[2],

1 EUT L 231, 30.6.2021, s. 159.
2 EUT L 231, 30.6.2021, s. 60.

– med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1056 av den 24 juni 2021 om inrättande av Fonden för en rättvis omställning[1],

– med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1057 av den 24 juni 2021 om inrättande av Europeiska socialfonden+ (ESF+) och om upphävande av förordning (EU) nr 1296/2013[2],

– med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/460 av den 30 mars 2020 om ändring av förordning (EU) nr 1303/2013, förordning (EU) nr 1301/2013 och förordning (EU) nr 508/2014 vad gäller särskilda åtgärder för att mobilisera investeringar i medlemsstaternas hälso- och sjukvårdssystem samt i andra sektorer av deras ekonomier som reaktion på covid-19-utbrottet (*Investeringsinitiativ mot effekter av coronavirus*)[3],

– med beaktande av 55 %-paketet som kommissionen antog den 14 juli 2021,

– med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 av den 30 juni 2021 om inrättande av en ram för att uppnå klimatneutralitet och om ändring av förordningarna (EG) nr 401/2009 och (EU) 2018/1999 (*europeisk klimatlag*)[4],

– med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/851 av den 19 april 2023 om ändring av förordning (EU) 2019/631 vad gäller skärpning av utsläppsnormerna för koldioxid från nya personbilar och nya lätta nyttofordon i linje med unionens höjda klimatambitioner[5],

– med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/435 av den 27 februari 2023 om ändring av förordning (EU) 2021/241 vad gäller REPowerEU-kapitel i planer för återhämtning och resiliens och om ändring av förordningarna (EU) nr 1303/2013, (EU) 2021/1060 och (EU) 2021/1755 samt direktiv 2003/87/EG[6],

– med beaktande av kommissionens förslag till förordning om ändring av förordning (EU) 2019/1242 vad gäller skärpning av normerna för koldioxidutsläpp från nya tunga fordon och införande av rapporteringsskyldigheter samt om upphävande av förordning (EU) 2018/956 (COM(2023)0088),

---

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

– med beaktande av kommissionens förslag till förordning om typgodkännande av motorfordon och motorer samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon med avseende på utsläpp och batteriers hållbarhet (Euro 7) och om upphävande av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009,

– med beaktande av kommissionens förslag till förordning om inrättande av en ram för säkerställande av trygg och hållbar försörjning av kritiska råvaror och om ändring av förordningarna (EU) nr 168/2013, (EU) 2018/858, 2018/1724 och (EU) 2019/1020 (COM(2023)0160),

– med beaktande av kommissionens meddelande av den 1 februari 2023 *En industriplan i den gröna given för nettonollåldern* (COM(2023)0062),

– med beaktande av kommissionens rapport av den 30 januari 2023 *Europeiska struktur- och investeringsfonderna Sammanfattande rapport 2022 om programmen på grundval av de årliga genomföranderapporterna för 2014–2020* (COM(2023)0039),

– med beaktande av kommissionens meddelande av den 4 februari 2022 om den åttonde sammanhållningsrapporten: Sammanhållning i Europa på väg mot 2050 (COM(2022)0034),

– med beaktande av Eurostats regionala årsbok – 2022 års upplaga,

– med beaktande av kommissionens meddelande *Halvtidsöversyn av den fleråriga budgetramen 2021–2027* (COM(2023)0336),

– med beaktande av kommissionens index för digital ekonomi och digitalt samhälle (Desi) från 2022,

– med beaktande av arbetsdokumentet från kommissionens avdelningar om de territoriella planerna för en rättvis omställning (SWD(2021)0275),

– med beaktande av OECD:s rapport från februari 2023 ”Regional Industrial Transitions to Climate Neutrality”[1],

– med beaktande av Regionkommitténs yttrande av den 13 juli 2022 *Mot utsläppsfria vägtransporter: utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen och skärpning av normerna för koldioxidutsläpp*[2],

---

1 https://doi.org/10.1787/35247cc7-en.
2 EUT C 270, 13.7.2022, s. 38.

– med beaktande av Regionkommitténs yttrande av den 12 oktober 2022 *En rättvis och hållbar omställning i de kol- och energiintensiva regionerna*[1],

– med beaktande av Regionkommitténs yttrande av den 12 oktober 2022 *Digital sammanhållning*[2],

– med beaktande av Regionkommitténs yttrande av den 10 oktober 2023 *En rättvis och hållbar omställning i regioner med fordonsindustri*[3],

– med beaktande av EU:s årsrapport om regionernas och kommunernas tillstånd, som Regionkommittén offentliggjorde den 11 oktober 2022,

– med beaktande av sin resolution av den 15 september 2022 om den ekonomiska, sociala och territoriella sammanhållningen i unionen: Åttonde sammanhållningsrapporten[4],

– med beaktande av studien om sammanhållningspolitiken i EU:s kolregioner ”Cohesion Policy in EU Coal Regions”, som parlamentets generaldirektorat för unionens interna politik offentliggjorde den 31 januari 2023,

– med beaktande av studien om framtiden för EU:s fordonsindustri ”The Future of the EU Automotive Sector”, som parlamentets generaldirektorat för unionens interna politik offentliggjorde den 30 september 2021,

– med beaktande av studien om hur EU:s budget på bästa sätt kan bistå vid den nödvändiga omställningen från fossila bränslen till hållbar energi ”A Just Transition Fund – How the EU budget can best assist in the necessary transition from fossil fuels to sustainable energy”, som parlamentets generaldirektorat för unionens interna politik offentliggjorde den 15 april 2020,

– med beaktande av artikel 54 i arbetsordningen,

– med beaktande av betänkandet från utskottet för regional utveckling (A9-0326/2023), och av följande skäl:

A. Den gröna och den digitala omställningen, däribland diversifieringen av energi- och råvaruförsörjningen samt teknikutvecklingen, medför nya utmaningar liksom nya möjligheter för EU:s ekonomiska, sociala och territoriella sammanhållning.

---

1 EUT C 498, 30.12.2022, s. 36.
2 EUT C 498, 30.12.2022, s. 39.
3 CDR 1449/2023.
4 EUT C 125, 5.4.2023, s. 100.

B. EU:s klimatrelaterade politik kan bidra till ekonomisk och social utveckling i EU och bör åtföljas av omfattande territoriella konsekvensbedömningar för att identifiera de konsekvenser dessa åtgärder kan få för regioner i omställning, i syfte att främja motståndskraft, uppåtgående social konvergens, social rättvisa, hållbarhet och sammanhållning, ta itu med negativa fördelningseffekter och minska skillnader genom riktat stöd till människor och företag och skräddarsydda strategier.

C. Fonden för en rättvis omställning har utformats särskilt för att säkerställa att ingen hamnar på efterkälken på EU:s väg mot klimatneutralitet. Detta inbegriper riktat stöd till de regioner som påverkas mest av denna omställning för att undvika en ökning av de regionala ojämlikheterna i hela unionen.

D. Sammanhållningspolitiken för perioden 2014–2020 har redan banat väg för omställningen i kolregioner genom att införliva ett stort antal specifika och omställningsrelevanta mål i deras program och även investera betydande medel inom relevanta områden. Andra omställningsregioner kräver också samma stödnivå om de negativa ekonomiska konsekvenserna för dem av den djupgående omställningsprocessen ska kunna minskas.

E. EU:s regioner skiljer sig mycket åt vad gäller socioekonomiska och demografiska aspekter, och de har olika utmaningar, vilket innebär att det inte finns någon universallösning för alla territoriella och socioekonomiska behov. De europeiska struktur- och investeringsfonderna (ESI-fonder) har potential att bli ett bättre EU-verktyg för att mildra eventuella negativa konsekvenser av den gröna och den digitala omställningen, bl.a. i de regioner där det pågår stora omställningar av fordonsindustrin eller av därtill knutna industrier eller tjänster.

F. Den kombinerade användningen av EU-budgetresurser från den fleråriga budgetramen och från faciliteten för återhämtning och resiliens gör det visserligen möjligt att genomföra ambitiösa reformer och betydande investeringar, men den har också skapat stora svårigheter för regionerna och de lokala myndigheterna vad gäller politisk fragmentering, administrativ kapacitet och komplexiteten i planeringen och genomförandet av de planerade medlen för perioden 2021–2027. Det är nödvändigt att stärka sammanhållningspolitikens utnyttjandegrad och genomförandet av lokala projekt.

G. Vägtransporter står för den största andelen av de totala utsläppen från transporter. I takt med att den gröna och den digitala omställningen går framåt kommer de sannolikt att medföra utmaningar för denna sektor. För att upprätthålla EU-ekonomins konkurrenskraft och bevara den europeiska produktionen och sysselsättningen måste vi hålla ögonen på hur EU-politiken påverkar

viktiga sektorer och ha verktyg till vårt förfogande för att i god tid reagera på de nya utmaningar som den gröna och digitala omställningen medför.

H. Det pågår för närvarande en omfattande omvandling av fordonsindustrin till följd av ändringar i transportsystemet som orsakats av uppkomsten av alternativa och miljövänliga transportsätt och genomförandet av utsläppsfri och utsläppssnål teknik, digitalisering och automatisering.

I. Fordonsindustrin bör således bli en del av en mer storskalig ”mobilitetsomvandling”, som kommer att ge upphov till nya affärsmodeller och värdekedjor i sektorn och medföra avsevärda sysselsättnings- och samhällsförändringar, som kommer att se olika ut beroende på medlemsstat och region. Det behövs betydande investeringar på alla områden i värdekedjan, inbegripet i produktionen, för att anpassa sektorn till de nya utsläppsnormerna för koldioxid och den gradvisa utfasningen av fordon som släpper ut koldioxid i EU.

J. EU är en av världens största motorfordonstillverkare och fordonsindustrin är en av de viktigaste europeiska industrierna, med en omsättning på över 7 procent av EU:s bruttonationalprodukt (BNP), som i vissa regioner utgör så mycket som 25 procent av den regionala bruttonationalprodukten. Fordonsindustrin är den största privata investeraren i forskning och utveckling (FoU) i EU.

K. Europas fordonssektor är av central betydelse för industrijobben då den står för mer än 6 procent av den totala europeiska sysselsättningen, tillhandahåller 13,8 miljoner européer direkta och indirekta arbetstillfällen och utgör 8,5 procent av arbetstillfällena inom den europeiska tillverkningsindustrin.

L. Fordonssektorn består av uppskattningsvis 3 000 företag, varav 2 500 är små och medelstora företag, som är oberoende leverantörer till biltillverkare och har ytterligare svårigheter i samband med den gröna och den digitala omställningen. För att komma tillrätta med dessa utmaningar måste regionerna och fordonsindustrin göra stora investeringar i teknik, forskning och utveckling samt i omorganisering av leveranskedjor, utbildning av anställda och anpassning till nya affärsmodeller.

M. EU:s framtida mervärdespotential inom fordonssektorn begränsas dock av EU:s stora beroende av utländsk import av viktiga stödverksamheter och råvaror för framtidens bilar samt avsaknaden av en stark IKT-sektor och stora europeiska digitala aktörer som skapar värde genom tillgång till data, digitala ekosystem och konnektivitetsteknik.

N. Sammanhållningspolitisk finansiering erbjuder möjligheter att investera i ett grönare Europa och stödja regioner och sektorer i

omställning. Dagens regelverk förutser inga specifika stödåtgärder eller specifik finansiering för de europeiska regioner vars BNP huvudsakligen genereras av fordonsindustrin, vilket leder till att medlemsstaterna tillämpar olika strategier för statligt stöd till denna industri, något som påverkar EU:s territoriella sammanhållning.

O. Personbilar och lätta lastbilar står för 15 procent av de totala växthusgasutsläppen i Europa, och transportsektorn är den enda sektor där växthusgasutsläppen inte har minskat jämfört med 1990 års nivåer.

P. Det snabba genomförandet av förordningen om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen bör säkerställa att övergången till koldioxidsnåla transportsystem är bärkraftig. Det finns betydande nationella och regionala skillnader när det gäller beredskapen för övergången till koldioxidfria transporter. Andelen personbilar äldre än 20 år varierar från över 40 procent i Polen till mindre än 5 procent i Luxemburg, och andelen nyregistrerade elfordon varierar från 46 procent i Sverige till 1 procent i Tjeckien och Slovakien. Liknande skillnader förekommer vad gäller antalet laddningsstationer för elfordon, där Nederländerna har nästan 1 600 gånger fler laddningsstationer än Cypern.

Q. EU:s politik får inte blunda för de territoriella aspekterna om man vill undvika att det geografiskt betingade missnöjet förvärras och om man vill att industrin, de lokala myndigheterna och de berörda personerna ska acceptera de huvudsakliga gemensamma målen för utfasningen av fossila bränslen i ekonomin. Det är mycket viktigt att anpassa politiken till de enskilda situationerna i de postindustriella regionerna för att göra dem attraktiva igen, särskilt med tanke på att starkt påverkade regioner tenderar att drabbas av avfolkning, kompetensflykt och ekonomisk stagnation. Verksamma strategier för att göra postindustriella regioner mer attraktiva inbegriper att förbättra livskvaliteten, investera i utbildning, hälso- och sjukvård, infrastruktur och lokalt företagande, underlätta tillgången till överkomliga bostäder och skapa incitament för unga yrkesverksamma och familjer att stanna kvar i eller flytta till dessa områden.

R. Trots att EU för närvarande är beroende av import av råvaror är fordonsindustrin det mest integrerade ekosystemet bland de EU-interna värdekedjorna. Över 45 procent av dess produktion är beroende av gränsöverskridande värdekedjor. Dessa EU-interna värdekedjor består av fordonstillverkare, leverantörer, tillverkare av motorbatterier, elutrustning och däck samt råvaruleverantörer och bilanvändningstjänster. Dessa värdekedjor utgör en naturlig grund för förtroende och samarbete mellan regionerna.

S. EU har ännu inte uppnått sitt mål att investera tre procent av EU:s BNP i FoU.

Omformning av den framtida ramen för EU:s struktur- och investeringsfonder

1. Europaparlamentet upprepar att sammanhållningspolitiken varken bör kompensera för bristande budgetflexibilitet eller utsättas för nedskärningar till följd av kriser, och att den som en långsiktig investeringsstrategi bör hjälpa regionerna att hantera och gemensamt forma industriella, tekniska, ekologiska, energirelaterade, digitala, sociala och demografiska omställningar. Parlamentet understryker att sammanhållningspolitiken endast kan fullgöra alla dessa uppgifter om den omfattas av ett solitt finansieringsprogram och vidhåller därför att en stark sammanhållningspolitik med ökad finansiering bör säkerställas i den fleråriga budgetramen efter 2027.

2. Europaparlamentet påminner om att de yttersta randområdena, på grund av att de ligger så långt bort från det kontinentala nätet, har särskilda utmaningar i omställningen till ett grönare och mer digitaliserat EU som är mindre beroende av förbränningsmotorbaserade transporter.

3. Europaparlamentet konstaterar att den gröna och den digitala omställningen innebär stora utmaningar för målet om ekonomisk, social och territoriell sammanhållning, som är inskrivet i fördragen. Parlamentet är medvetet om risken för att de regionala skillnaderna vidgas, att de sociala ojämlikheterna förvärras och att det uppstår ett ”geografiskt betingat missnöje”, eftersom det är mycket stor skillnad mellan EU:s regioner vad gäller vilka anpassningar som måste göras till följd av de två omställningarna och vilka potentiella fördelar de har, och dessa skillnader kommer att växa de kommande åren. Parlamentet anser att sammanhållningspolitiken måste övervinna de ekonomiska krafter som gynnar en allt större koncentration av ekonomisk verksamhet med högt värde i stads- och industricentrum om unionen vill upprätthålla sitt fördragsenliga mål om ekonomisk, social och territoriell sammanhållning.

4. Europaparlamentet understryker att planerna på att minska växthusgasutsläppen med minst 55 procent fram till 2030 och uppnåendet av fullständig klimatneutralitet senast 2050 kommer att få betydande konsekvenser för den ekonomiska, sociala och territoriella sammanhållningen i EU.

5. Europaparlamentet understryker vikten av att ytterligare uppmärksamma territorier med geografiska särdrag, såsom landsbygdsområden, öar, de yttersta randområdena, bergsregioner och mindre tätbefolkade regioner, särskilt de som är isolerade och starkt beroende av fossila bränslen eller särskilda industrier som håller på att fasas ut.

6. Europaparlamentet rekommenderar med kraft att ett specifikt politiskt mål för industriell omställning införs i EU:s sammanhållningspolitik efter 2027. Parlamentet betonar att detta mål bör främja EU:s strategiska oberoende och motverka den gröna och den digitala omställningens besvärliga sidoeffekter och att detta bör uppnås i än snabbare takt i nära samarbete med de lokala och regionala myndigheterna, i syfte att främja sysselsättning med kvalitetsanställningar, främja omskolning och fortbildning för arbetstagare, särskilt socialt missgynnade och långtidsarbetslösa arbetstagare, och begränsa de negativa följderna för sysselsättningen och det sociala välbefinnandet genom stöd till och en diversifiering av de lokala, regionala och nationella ekonomierna.

7. Europaparlamentet anser att EU:s sammanhållningspolitik efter 2027 bör utgå från ett mer differentierat och riktat tillvägagångssätt som kompletterar användningen av inkomstrelaterade kriterier för att fastställa stödnivån med ytterligare kriterier som också beaktar regionernas egenskaper och deras särskilda utmaningar med avseende på framtida tillväxtpotential, såsom ungdomsarbetslöshet, långtidsarbetslöshet, fattigdomsnivåer, beroende av sektorer i omvandling för arbetstillfällen och investeringar i forskning och utveckling samt avfolkning, åldrande befolkning, kompetensflykt och den befintliga kompetensklyftan.

8. Europaparlamentet förespråkar att Fonden för en rättvis omställning (FRO) ska utvidgas under programperioden efter 2027 och att den ska få ytterligare finansiering för att stödja regioner som är starkt beroende av sektorer som genomgår en djupgående omställning, såsom fordonsindustrin, med tanke på den beräknade nettoförlusten av arbetstillfällen som förväntas ske till följd av omställningen av fordonsindustrin. Parlamentet anser att denna utvidgning av FRO bör vara inriktad på rätt nivå i nomenklaturen för statistiska territoriella enheter (Nuts), beakta regionala särdrag, ha ett bredare tillämpningsområde än den nuvarande FRO, vara utformad på ett sätt som gör det möjligt att snabbt reagera på nya utmaningar i olika sektorer och industrier och vara helt integrerad i förordningen om gemensamma bestämmelser på grundval av principerna om partnerskap, flernivåstyre och ett lokalt förankrat tillvägagångssätt. Parlamentet uppmanar vidare Eurostat att beräkna den nettoförlust av arbetstillfällen i fordonsindustrin som kommer att ske till följd av den gröna och den digitala omställningen.

9. Europaparlamentet anser att följande indikatorer bör beaktas för att avgöra om en region bör anses vara starkt beroende av fordonsindustrin: fordonsindustrins bidrag till regionens BNP, fordonsprodukternas andel av regionens export, fordonsindustrins bidrag till regionens sysselsättning och fordonsindustrins bidrag till regionens totala investeringar i FoU.

10. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att förenkla rapporteringen, t.ex. genom att där så är lämpligt utvidga det tillvägagångssätt som bygger på ”finansiering som inte är kopplad till kostnaderna” och genom att hitta en balans mellan inriktningen på resultat och påverkan och inriktningen på utgifter, i syfte att uppnå ett effektivare genomförande, med fortsatt robust tillsyn av utnyttjandet av medel. Parlamentet anser att det ”förenklade kostnadsalternativet” har visat sig vara en mycket positiv åtgärd och uppmanar kommissionen och de förvaltande myndigheterna att även tillämpa den på industriprojekt och gröna och digitala projekt.

11. Europaparlamentet betonar behovet av att behandla mikroföretag och små och medelstora företag samt små midcap-bolag rättvist vid fördelningen av ESI-fonderna genom att förenkla de administrativa stegen för att få tillgång till dessa fonder och arbeta för att få till stånd ett fullständigt genomförande av principen ”endast en gång”, som innebär att medborgare och företag bara behöver ge myndigheterna viss standardinformation en enda gång. Parlamentet lyfter dessutom fram mikroföretagens och de små och medelstora företagens viktiga roll i den industriella omställningen, och betonar vikten av att säkerställa deras aktiva deltagande i projekt och garantera att de säkrar tillräcklig finansiering genom mekanismer såsom konsortier eller alternativa instrument.

Skapa motståndskraftiga regioner: sammanhållningspolitiken för en grönare och digitalt rustad framtid

12. Europaparlamentet pekar på att digitaliseringen för närvarande visserligen medför ekonomiska fördelar för alla regioner, men att den digitala omställningen skapar allvarliga problem för mindre utvecklade regioner. Parlamentet betonar vikten av att investera i digital infrastruktur och bygga upp digital kompetens bland befolkningen och arbetskraften för att gå över från arbetskraftsintensiv till kapitalintensiv teknik och undvika kompetensflykt. Parlamentet betonar i detta avseende den viktiga roll som lokala, regionala och nationella utbildnings- och forskningsinstitut spelar för att leda digitala innovationsknutpunkter, och noterar hur expertkunskap går förlorad till följd av dåligt samordnade regionala strategier.

13. Europaparlamentet betonar att det behövs betydande stöd för att hjälpa regionerna i deras arbete för digitalisering och uppnåendet av de digitala mål som fastställs i 2030-policyprogrammet ”En färdväg för det digitala decenniet”. Parlamentet anser i detta sammanhang att offentlig-privata partnerskap är en möjlighet att stödja utvecklingen av kritisk kompetens och förbättra sysselsättningsutsikterna och arbetsmarknadernas anpassningsförmåga samt resultaten i fråga om produktivitet och effektivitet, vilket gör dem till nyckelfaktorer för en framgångsrik digital omställning. Parlamentet anser att ingen, oavsett i vilken

sektor de arbetar, deras typ av anställningsavtal, kön, ålder eller bostadsort, får glömmas bort på vägen mot EU:s gröna och digitala omställning.

14. Europaparlamentet konstaterar att tillverkningssektorer som är utsatta för global konkurrens, och de regioner som är specialiserade på dessa sektorer, kan ställas inför utmaningar under den gröna omställningen, särskilt om internationella konkurrenter gynnas av lägre energipriser och använder mindre förnybar energi. Parlamentet betonar att kostnaderna för förnybar energi också kommer att spela en viktig roll i denna dynamik.

15. Europaparlamentet påminner om att mindre utvecklade regioner sannolikt kommer att påverkas i oproportionerligt stor utsträckning under den gröna omställningen, särskilt när det gäller transportsektorns övergång till koldioxidfria lösningar. Parlamentet anser att det finns ett behov av särskilda instrument för att stödja värdekedjan i samband med den gröna fordonsomställningen och, mer specifikt, sektorerna för halvledare, batterier och komponenter som behövs för elmotorer, självkörande bilar, digitalisering och konnektivitet.

En rättvis omställning för regioner med fordonsindustri

16. Europaparlamentet anser att utfasningen av fossila bränslen inom vägtransporterna, vilket kräver en omställning av fordonsindustrins hela värdekedja genom utfasning av förbränningsmotorn senast 2035, måste följa en välplanerad mobilitetsomställningsstrategi som genomför nödvändiga ändringar i hela värdekedjan, inbegripet i tillverkningsprocessen, i syfte att undvika att tillverkningen flyttas utanför EU. Parlamentet understryker även att denna strategi bör säkerställa en smidig och socialt accepterad omställning för berörda arbetstagare och företag, särskilt i mindre utvecklade regioner och regioner med demografiska eller territoriella utmaningar. Parlamentet anser att koldioxidfria järnvägs- och busstransporter kommer att spela en roll inom nettonolltransporterna i framtiden och att de bör stödjas i den långsiktiga offentliga planeringen genom en utbyggnad av järnvägs- och kollektivtrafikinfrastrukturen.

17. Europaparlamentet anser att denna mobilitetsomställningsstrategi även bör innehålla en detaljerad plan för omskolning och fortbildning av arbetstagare eller att den, vid behov, bör erbjuda alternativa sysselsättningsmöjligheter för människor som för närvarande arbetar inom fordonsindustrin. Parlamentet anser att denna plan också bör innehålla åtgärder för att stärka kvinnors närvaro i denna mansdominerade sektor och främja integreringen av personer med funktionsnedsättning på arbetsplatsen. Parlamentet anser vidare att denna plan bör ge incitament och stöd för att se till att nya industrianläggningar som växer fram till följd av omställningen stannar kvar i de berörda regionerna och att produktionens fördelar

garanteras så att spridningseffekterna stannar kvar i dessa områden. Parlamentet rekommenderar att hållbara industriprojekt inrättas som kompletterar hela leveranskedjan i dessa territorier.

18. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att lägga fram det nödvändiga förslaget för att säkerställa kontinuiteten i mekanismen för en rättvis omställning och se till att den förfogar över tillräckliga och ytterligare medel för att inkludera stöd för regioner som är direkt eller indirekt beroende av fordons- och reservdelsindustrierna och tjänster på detta område, i synnerhet i den relevanta Fonden för en rättvis omställning som integrerats i sammanhållningspolitiken, så att det blir möjligt att främja synergier och spridningseffekter med olika EU-fonder och EU-program för att hantera den regionala omställningsprocessen.

19. Europaparlamentet påminner om att de lokala och regionala myndigheterna ofta bär en stor del av ansvaret för att i praktiken genomföra politik avseende utbildning och påpekar att denna politiks territoriella dimension således är mycket viktig. Parlamentet påminner i detta avseende om att det är viktigt att alla EU-regioner har en jämlik administrativ kapacitet och lika tillgång till finansiering och information.

20. Europaparlamentet anser att planerna för en rättvis omställning för regioner som är beroende av fordonsindustrin bör konsekvent genomsyras av ett lokalt förankrat tillvägagångssätt och bör förvaltas av de berörda myndigheterna på grundval av principerna om partnerskap och flernivåstyre och bör uppmuntra interregionalt och gränsöverskridande samarbete mellan omställningsregioner. Parlamentet betonar vidare att det är nödvändigt att prioritera investeringar i den nödvändiga omvandlingen i sektorn, så att den kan anpassa sig till de nya normerna för koldioxidutsläpp, och i utbildnings-, omskolnings- och fortbildningsprogram och strategier för hållbar ekonomisk diversifiering i hela värdekedjan för att säkerställa en smidig och inkluderande omställning för arbetstagare och lokala och regionala ekonomier.

21. Europaparlamentet påminner om att alla strategiska beslut som tillverkare av originalutrustning fattar om att övergå till elektromobilitet, eller annan teknisk utveckling såsom självkörande bilar, digitalisering och ytterligare säkerhetsfunktioner i bilar, oundvikligen får en spridningseffekt och påverkar de lägre nivåerna i den lokala och regionala värdekedjan.

22. Europaparlamentet föreslår att man ska överväga möjligheten att genomföra omställningsplanerna utifrån ett resultatbaserat tillvägagångssätt, som omfattar en rad projekt som ska genomföras av en stödmottagare för att bidra till planernas mål. Parlamentet anser att förvaltningen, för att förenkla och stärka den resultatbaserade inriktningen, uteslutande skulle kunna baseras på

delmål, utfall och resultat som kommissionen och de förvaltande myndigheterna tidigare kommit överens om. Parlamentet anser att kontroll och revision av övergångsplaner också bör begränsas till huruvida de uppnår sina delmål och mål.

23. Europaparlamentet konstaterar betydelsen av att alla företag i de sektorer som är under omställning får stöd, med särskild betoning på mikroföretag och små och medelstora företag samt små midcap-bolag som kanske inte har de resurser som krävs för att uppnå den nödvändiga omställningen. Parlamentet betonar vikten av riktat stöd för att hjälpa mikroföretag och små och medelstora företag samt små midcap-bolag att köpa in, uppgradera och underhålla materiella anläggningstillgångar och infrastruktur och för att investera i forskning och utveckling. Parlamentet betonar behovet av specifika finansieringsprogram, kapacitetsuppbyggnadsinitiativ, utbyte av kunskap och bästa praxis och tekniskt stöd som är särskilt utformat utifrån mikroföretags och små och medelstora företags samt små midcap-bolags behov, i syfte att säkerställa att de framgångsrikt integreras och deltar i sektorns föränderliga landskap.

24. Europaparlamentet betonar behovet av att överbrygga investeringsgapet i FoU i EU och nå målet att investera 3 procent av EU:s BNP i FoU.

25. Europaparlamentet uppmanar medlemsstaterna att inrätta ett ekosystem som möjliggör en rättvis utbyggnad av elektromobilitet i enlighet med förordningen om infrastruktur för alternativa bränslen. Parlamentet påminner om att vissa koncept som fungerar för stadsområden är mindre genomförbara eller otillräckliga för landsbygdsområden och betonar vikten av att tillhandahålla offentlig infrastruktur för alternativa bränslen i landsbygdsområden, på öar och i avlägset belägna områden och glesbefolkade områden, där privata leverantörer inte erbjuder tillräcklig täckning, i syfte att tillmötesgå lokalbefolkningens och besökares behov. Parlamentet anser i detta avseende att priset på denna offentligt tillhandahållna tjänst bör kunna konkurrera med genomsnittspriset på de tjänster som erbjuds av privata leverantörer. Parlamentet anser att en politisk och rättslig ram för elektromobilitet i detta syfte måste utvecklas på grundval av en ingående analys av situationen för att identifiera de huvudsakliga utmaningarna för denna politik och möjligheterna att göra den till en framgång.

26. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att utvidga programmen ”ExchangeEU” och ”Target” (tekniskt stöd för en grön energiomställning) till fordonsindustrin i övergångsregioner, i syfte att främja utbyte av erfarenheter och resultat mellan regioner med ekonomiska sektorer på tillbakagång, såsom kol eller torv, och regioner med sektorer i omställning, såsom fordonstillverkare och underleverantörer. Parlamentet är övertygat om att ett sådant erfarenhetsutbyte, tillsammans med genomförandet av

omställningsplanerna med hjälp av finansiering från ESI-fonderna, skulle kunna hjälpa regioner med fordons- och underleverantörsindustri att få till stånd en smidig omställning till klimatneutral verksamhet.

°

° °

27. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att översända denna resolution till rådet och kommissionen samt till medlemsstaternas nationella och regionala parlament.