



2023/2061(INI)

16.6.2023

JELENTÉSTERVEZET

az uniós strukturális alapok jövőbeli keretének átalakításáról az autóparral, a környezetvédelemmel és a digitális átállással kapcsolatos kihívások által különösen érintett régiók támogatása érdekében
(2023/2061(INI))

Regionális Fejlesztési Bizottság

Előadó: Susana Solís Pérez

TARTALOM

	Oldal
AZ EURÓPAI PARLAMENT ÁLLÁSFOGLALÁSÁRA IRÁNYULÓ INDÍTVÁNY	3
INDOKOLÁS	10

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÁLLÁSFOGLALÁSÁRA IRÁNYULÓ INDÍTVÁNY

**az uniós strukturális alapok jövőbeli keretének átalakításáról az autóiparral, a környezetvédelemmel és a digitális átállással kapcsolatos kihívások által különösen érintett régiók támogatása érdekében
(2023/2061(INI))**

Az Európai Parlament,

- tekintettel az Európai Unióról szóló szerződés 2. és 3. cikkére,
- tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződés 174–178. és 349. cikkére,
- tekintettel az Európai Regionális Fejlesztési Alapra, az Európai Szociális Alap Pluszra, a Kohéziós Alapra, az Igazságos Átmenet Alapra és az Európai Tengerügyi, Halászati és Akvakultúra-alapra vonatkozó közös rendelkezések, valamint az előbbiekre és a Menekültügyi, Migrációs és Integrációs Alapra, a Belső Biztonsági Alapra és a határigazgatás és a vízümpolitika pénzügyi támogatására szolgáló eszközre vonatkozó pénzügyi szabályok megállapításáról szóló, 2021. június 24-i (EU) 2021/1060 európai parlamenti és tanácsi rendeletre¹,
- tekintettel az Európai Regionális Fejlesztési Alapról és a Kohéziós Alapról szóló, 2021. június 24-i (EU) 2021/1058 európai parlamenti és tanácsi rendeletre²,
- tekintettel az Igazságos Átmenet Alap létrehozásáról szóló, 2021. június 24-i (EU) 2021/1056 európai parlamenti és tanácsi rendeletre³,
- tekintettel az Európai Szociális Alap Plusz (ESZA+) létrehozásáról és az 1296/2013/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2021. június 24-i (EU) 2021/1057 európai parlamenti és tanácsi rendeletre⁴,
- tekintettel az 1303/2013/EU, az 1301/2013/EU és az 508/2014/EU rendeletnek a COVID-19 járvány kapcsán a tagállamok egészségügyi rendszereibe és más gazdasági ágazataiba történő beruházások mozgósítását célzó különös intézkedések tekintetében történő módosításáról [Koronavírus-reagálási beruházási kezdeményezés] szóló, 2020. március 30-i európai parlamenti és tanácsi rendeletre⁵,
- tekintettel a Bizottság által 2021. július 14-én elfogadott „Irány az 55%!” intézkedéscsomagra,

¹ [HL L 231., 2021.6.30., 159. o.](#)

² [HL L 231., 2021.6.30., 60. o.](#)

³ [HL L 231., 2021.6.30., 1. o.](#)

⁴ [HL L 231., 2021.6.30., 21. o.](#)

⁵ [HL L 99., 2020.3.31., 5. o.](#)

- tekintettel a klímasemlegesség elérését célzó keret létrehozásáról és a 401/2009/EK rendelet, valamint az (EU) 2018/1999 rendelet módosításáról szóló, 2021. június 30-i (EU) 2021/1119 európai parlamenti és tanácsi rendeletre (európai klímarendelet)⁶,
- tekintettel az (EU) 2019/631 rendeletnek az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírásoknak az Unió fokozott éghajlatvédelmi törekvéseivel összhangban való megerősítése tekintetében történő módosításáról szóló, 2023. április 19-i (EU) 2023/851 európai parlamenti és tanácsi rendeletre⁷,
- tekintettel az (EU) 2021/241 rendeletnek a helyreállítási és rezilienciaépítési tervekbe beillesztendő REPowerEU-fejezet tekintetében történő módosításáról, valamint az 1303/2013/EU rendelet, az (EU) 2021/1060 rendelet és az (EU) 2021/1755 rendelet, valamint a 2003/87/EK irányelv módosításáról szóló, 2023. február 27-i (EU) 2023/435 európai parlamenti és tanácsi rendeletre⁸,
- tekintettel az (EU) 2019/1242 rendeletnek az új nehézgépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírások megerősítése és a jelentéstételi kötelezettségek beillesztése tekintetében történő módosításáról, valamint az (EU) 2018/956 rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló rendeletre irányuló bizottsági javaslatra (COM(2023)0088),
- tekintettel a gépjárművek és motorok, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek a kibocsátásuk és az akkumulátor tartóssága tekintetében történő típusjóváhagyásáról (Euro 7), továbbá a 715/2007/EK rendelet és az 595/2009/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló rendeletre irányuló bizottsági javaslatra (COM(2022)0586),
- tekintettel a kritikus fontosságú nyersanyagok biztonságos és fenntartható ellátását biztosító keret létrehozásáról, valamint a 168/2013/EU, az (EU) 2018/858, az (EU) 2018/1724 és az (EU) 2019/1020 rendelet módosításáról szóló rendeletre irányuló bizottsági javaslatra (COM(2023)0160).
- tekintettel „A zöld megállapodáshoz kapcsolódó ipari terv: a nulla nettó kibocsátás kora” című, 2023. február 1-jei bizottsági közleményre (COM(2023)0062),
- tekintettel az „Európai strukturális és beruházási alapok – A program 2014 és 2020 közötti végrehajtására vonatkozó éves végrehajtási jelentések 2022. évi összefoglaló jelentése” című, 2023. január 30-i bizottsági jelentésre (COM(2022)0039),
- tekintettel „A 8. kohéziós jelentés: Kohézió Európában 2050-ig” című, 2022. február 4-i bizottsági közleményre (COM(2022)0034),
- tekintettel az Eurostat regionális évkönyvének 2016. évi kiadására,
- tekintettel a digitális gazdaság és társadalom fejlettségét mérő 2022. évi bizottsági mutatóra,

⁶ [HL L 243., 2021.7.9., 1. o.](#)

⁷ [HL L 110., 2023.4.25., 5. o.](#)

⁸ [HL L 63., 2023.2.28., 1. o.](#)

- tekintettel a területi igazságos átmenet tervéről szóló bizottsági szolgálati munkadokumentumra (SWD(2021)0275),
- tekintettel az OECD „Regional Industrial Transitions to Climate Neutrality” [A klímasemlegességre való regionális ipari átállás] című, 2023. februári jelentésére⁹,
- tekintettel a Régiók Európai Bizottságának „A kibocsátásmentes közúti közlekedés felé: Az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítése és a szén-dioxid-kibocsátási előírások megerősítése” című, 2022. július 13-i véleményére¹⁰,
- tekintettel a Régiók Európai Bizottságának „Igazságos és fenntartható átállás a szénbányászati és energiaintenzív régiók összefüggésében” című, 2022. október 12-i véleményére¹¹,
- tekintettel a Régiók Európai Bizottságának digitális kohézióról szóló, 2022. október 12-i véleményére¹²,
- tekintettel a Régiók Európai Bizottságának „Igazságos és fenntartható átmenet a gépjárműipari régiók számára” című, 2023. október 10-i véleményére¹³,
- tekintettel a Régiók Bizottsága által 2022. október 11-én közzétett, a régiók és települések helyzetéről szóló éves uniós jelentésre,
- tekintettel a „Gazdasági, társadalmi és területi kohézió az Unióban: 8. kohéziós jelentés” című, 2022. szeptember 15-i állásfoglalására¹⁴,
- tekintettel az Uniós Belső Politikák Főigazgatósága által 2023. január 31-én közzétett, „Cohesion Policy in EU Coal Regions” [Kohéziós politika az EU szénorientált régiókban] című tanulmányra,
- tekintettel az Uniós Belső Politikák Főigazgatósága által 2021. április 30-án közzétett, „The Future of the EU Automotive Sector” [Az uniós gépjárműipar jövője] című tanulmányra,
- tekintettel az Uniós Belső Politikák Főigazgatósága által 2020. április 15-én közzétett, „A Just Transition Fund – How the EU budget can best assist in the necessary transition from fossil fuels to sustainable energy” [Igazságos Átmenet Alap – Hogyan segítheti az uniós költségvetés a legjobban a fosszilis tüzelőanyagokról a fenntartható energiára való átállást?] című tanulmányra,
- tekintettel eljárási szabályzata 54. cikkére,
- tekintettel a Regionális Fejlesztési Bizottság jelentésére (A9-0000/2023),

⁹ <https://doi.org/10.1787/35247cc7-en>.

¹⁰ HL C 270., 2022.7.13., 38. o.

¹¹ HL C 498., 2022.12.30., 36. o.

¹² HL C 498., 2022.12.30., 39. o.

¹³ CDR 1449/2023.

¹⁴ HL C 125., 2023.4.5., 100. o.

- A. mivel a zöld és digitális kettős átállás az Európai Unió gazdasági, társadalmi és területi kohézióját illetően új kihívásokat, valamint új lehetőségeket is teremt;
- B. mivel az éghajlatváltozással kapcsolatos uniós szakpolitikákat gondosan kell kidolgozni, hogy figyelembe vegyék ezen intézkedések régiókra gyakorolt esetleges jelentős gazdasági, társadalmi és politikai hatását, hogy célzott támogatással és testre szabott stratégiákkal előmozdítsák a rezilienciát és csökkentsék az egyenlőtlenségeket;
- C. mivel jelentős különbségek vannak a különböző régiók társadalmi-gazdasági és demográfiai jellemzői között, következésképpen nincs olyan egyenmegoldás, amely minden területi és társadalmi-gazdasági igényt illetően egyformán alkalmazható; mivel az európai strukturális és beruházási alapok (esb-alapok) a legalkalmasabb uniós beruházási eszközök arra, hogy enyhítsék a zöld és digitális kettős átállás és a gépjárműipar átállás miatt a legsúlyosabban érintett régiókra nehezedő terheket;
- D. mivel a többéves pénzügyi keretből és a Helyreállítási és Rezilienciaépítési Eszközből származó uniós költségvetési források együttes felhasználása jelentős nehézségeket okozott a régiók és a helyi önkormányzatok számára a szakpolitikai széttagoltság, az adminisztratív kapacitás és a 2021–2027-es időszakra programozott alapok tervezésének és végrehajtásának összetettsége tekintetében;
- E. mivel a gépjárműipar jelentős átalakuláson megy keresztül a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású technológiák bevezetése miatt, ami az ágazaton belül át fogja alakítani az üzleti modelleket és az értékláncokat, és jelentős – régióként eltérő mintázatú – foglalkoztatási és társadalmi változásokat fog hozni magával;
- F. mivel a jelenlegi szabályozási keret nem rendelkezik konkrét támogatási intézkedésekről és finanszírozásról azon európai régiók számára, amelyek GDP-je főként a gépjárműiparból származik;
- G. mivel az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló rendeletre irányuló javaslat¹⁵ végrehajtásának biztosítania kell a dekarbonizált közlekedési rendszerekre való átállás életképességét;

Az uniós strukturális alapok jövőbeli keretének átalakítása

1. megerősíti, hogy a kohéziós politika nem ellensúlyozhatja a költségvetési rugalmatlanságot, de nem szenvedhet válságok miatti megszorításoktól sem, ugyanakkor hosszú távú beruházási stratégiaként eszközöket kell biztosítani a régiók számára az ipari átalakulás, az ökológiai és digitális átállás, valamint a demográfiai átmenet kezeléséhez;
2. elismeri, hogy a zöld és digitális kettős átállás jelentős kihívásokat jelent a gazdasági, társadalmi és területi kohézió Szerződésekben rögzített célkitűzéseit illetően; tisztában van a regionális egyenlőtlenségek elmélyülésének és az „elégedetlenség földrajza” jelenség fokozódásának kockázatával, mivel a kettős átállás miatt szükséges

¹⁵ [Rendeletre irányuló javaslat az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről, valamint a 2014/94/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről \(COM\(2021\)559\).](#)

kiigazítások és a kettős átállással járó esetleges előnyök terén jelentős eltérések tapasztalhatók az egyes európai régiók között;

3. határozottan azt javasolja, hogy 2027 után építsenek be egy új, ipari átalakulásra vonatkozó szakpolitikai célkitűzést az uniós kohéziós politikába; hangsúlyozza, hogy e célkitűzésnek elő kell mozdítania az európai stratégiai autonómiát, és foglalkoznia kell a zöld és digitális kettős átállás kedvezőtlen hatásaival, különös hangsúlyt helyezve a foglalkoztatást érintő negatív következmények helyi és regionális gazdaságok támogatása és diverzifikációja révén történő enyhítésére;
4. úgy véli, hogy a 2027 utáni uniós kohéziós politikának differenciáltabb és célzottabb megközelítést kell követnie, a támogatás mértékének meghatározásához használt jövedelemmel kapcsolatos kritériumokról áttérve más, a régiók jellemzőit és jövőbeli növekedési potenciálját is figyelembe vevő olyan kritériumokra, mint az ifjúsági munkanélküliségi ráta, a munkahelyek átállás által érintett ágazatoktól való függése, a kutatás-fejlesztési beruházások, illetve a meglévő szakemberhiány;
5. javasolja, hogy a következő, 2027 utáni programozási időszakban hozzanak létre egy új „Igazságos Átmenet Alap 2.0” alapot, amelynek több pénzügyi eszközzel és szélesebb hatókörrel kell rendelkeznie, a megfelelő NUTS-szintre kell összpontosítania, és azt teljes mértékben integrálni kell a közös rendelkezésekről szóló rendeletbe¹⁶;
6. kéri a Bizottságot, hogy terjessze ki a költségfüggetlen finanszírozással kapcsolatos megközelítést annak érdekében, hogy csökkenjenek a jelentéstételi feladatok, a kiadások helyett mindinkább az eredményekre és a hatásokra összpontosítsanak, az alapokat pedig hatékonyabban hajtsák végre és használják fel;
7. hangsúlyozza, hogy az esb-alapok elosztása során biztosítani kell a kis- és középvállalkozásokkal (kkv-k) szembeni méltányos bánásmódot azáltal, hogy jelentősen leegyszerűsítik az ezen alapokhoz való hozzáféréshez szükséges adminisztratív lépéseket, a követelményeket a vállalat méretéhez igazítják, valamint előrelépést tesznek az egyszeri adatszolgáltatás elvének teljes körű megvalósítása irányába, ami azt jelenti, hogy a polgároknak és a vállalkozásoknak csak egyszer kell bizonyos általános információkat megadniuk a hatóságoknak;

Reziliens régiók építése: kohéziós politika a zöldebb és a digitális korra felkészült jövőért

8. elismeri, hogy a digitalizáció a fejlett régiók számára több gazdasági előnnyel jár, ugyanakkor a kevésbé fejlett régiók nehézségekkel küzdenek, mivel a munkaigényes technológiákról tőkeigényes technológiákra kell áttérniük; e tekintetben hangsúlyozza, hogy a helyi oktatási és kutatási intézmények kulcsszerepet töltenek be a digitális

¹⁶ [Az Európai Parlament és a Tanács \(EU\) 2021/1060 rendelete \(2021. június 24.\) az Európai Regionális Fejlesztési Alapra, az Európai Szociális Alap Pluszra, a Kohéziós Alapra, az Igazságos Átmenet Alapra és az Európai Tengerügyi, Halászati és Akvakultúra-alapra vonatkozó közös rendelkezések, valamint az előbbiekre és a Menekültügyi, Migrációs és Integrációs Alapra, a Belső Biztonsági Alapra és a határigazgatás és a vízügyi politika pénzügyi támogatására szolgáló eszközre vonatkozó pénzügyi szabályok megállapításáról \(HL L 231., 2021.6.30., 159. o.\).](#)

innovációs központok irányításában, megjegyezve, hogy az összehangolatlan regionális politikák miatt szakértelem megy veszendőbe;

A gépjárműipari régiókat érintő igazságos átmenet

9. úgy véli, hogy a közúti közlekedés dekarbonizációjának jól megtervezett stratégiát kell követnie, amely zökkenőmentes és társadalmilag elfogadható átmenetet biztosít az érintett munkavállalók és vállalatok számára, különösen a kevésbé fejlett régiókban és a demográfiai vagy területi kihívásokkal küzdő régiókban; úgy véli, hogy e stratégiának a munkavállalók átképzésére, a jelenleg a gépjárműiparban foglalkoztatottak számára biztosítandó alternatív foglalkoztatási lehetőségekre, valamint az annak garantálása érdekében biztosítandó ösztönzőkre és támogatásra vonatkozó részletes tervet kell tartalmaznia, hogy az átállásból eredő új ipari üzemek a régióban maradjanak, ily módon fenntartva az említett területeken a tovagyűrűző hatásokat;
10. kéri a Bizottságot, hogy terjessze elő a szükséges javaslatot az igazságos átmenet mechanizmus folytonosságának biztosítása érdekében, és azt lássa el elegendő – a gépjármű- és alkatrész-beszállító ipartól függő régióknak nyújtott támogatást is fedező – pénzeszközzel, különösen a kohéziós politikába beépített megfelelő Igazságos Átmenet Alapon belül, hogy elő lehessen mozdítani a regionális átalakulási folyamat kezelésére szolgáló különböző európai alapokkal és programokkal fennálló szinergiákat és tovagyűrűző hatásokat;
11. úgy véli, hogy a gépjárműipartól függő régiókra vonatkozó igazságos átmenet terveknek helyalapú megközelítést kell követniük, és az illetékes hatóságoknak a partnerség és a többszintű kormányzás elve alapján kell irányítaniuk azokat; hangsúlyozza továbbá, hogy a teljes értékláncban prioritásként kell kezelni az átképzési programokba és a fenntartható gazdasági diverzifikációs stratégiákba irányuló beruházásokat annak érdekében, hogy a munkavállalók és a helyi gazdaságok számára zökkenőmentes és inkluzív átmenetet biztosítsanak;
12. javasolja, hogy mérlegeljék annak lehetőségét, hogy az átmenetre vonatkozó terveket eredményalapú megközelítés alkalmazásával hajtsák végre, amely magában foglalja a kedvezményezett által végrehajtandó – a tervek célkitűzéseinek eléréséhez szükséges – projektsoportot;
13. elismeri annak jelentőségét, hogy az átalakulóban lévő ágazatokban minden vállalatnak támogatást nyújtsanak, különös hangsúlyt helyezve a kkv-kra, amelyek korlátozott erőforrásokkal rendelkezhetnek a szükséges átalakulás megvalósításához; hangsúlyozza annak fontosságát, hogy célzott támogatást nyújtsanak a kkv-k számára, így segítve őket a fizikai eszközök és infrastruktúra beszerzésében, korszerűsítésében és fenntartásában, valamint a kutatási és fejlesztési beruházásokban; hangsúlyozza, hogy célzott finanszírozási programokra, kapacitásépítési kezdeményezésekre és kifejezetten a kkv-k szükségleteihez igazodó technikai segítségnyújtásra van szükség annak érdekében, hogy garantálni lehessen az ágazat átalakuló környezetébe való sikeres integrációjukat;
14. kéri a tagállamokat, hogy biztosítsanak megfelelő és méltányos ökoszisztémát az elektromobilitás elterjedéséhez, és e tekintetben gondoskodjanak az alternatív

üzemanyagok állami infrastruktúrájáról az olyan vidéki és alacsony népsűrűségű régiókban, amelyeket a magánszolgáltatók nem fednek le kellőképpen ahhoz, hogy kielégítsék a helyi lakosság igényeit; e tekintetben úgy véli, hogy e közszolgáltatás árának tükröznie kell a magánszolgáltatók által az ugyanazon régióban vagy tagállamban nyújtott szolgáltatás átlagárát;

o

o o

15. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalást a Tanácsnak és a Bizottságnak.

INDOKOLÁS

Az Európai Uniónak jelenleg számos, egyidejűleg végbemenő – az éghajlatváltozás kezelésének, a digitalizáció előmozdításának és a fenntartható gazdasági növekedés előmozdításának szükségessége által vezérelt – átalakulással kell megbirkóznia. Ez a saját kezdeményezésű jelentés a kohéziós politika jövőjéhez hivatott hozzájárulni, kiemelve annak gazdasági, társadalmi és területi kohézió biztosításában játszott kulcsfontosságú szerepét az európai régiókban, különösen azokban, ahol a zöld és digitális kettős átállás és a gépjárműipari átalakulás hatása fokozottan érvényesül. A jelentés az ipari és a gépjárműipari átalakulás, az ökológiai és a digitális átállás, valamint a demográfiai átmenet által jelentett kihívások és lehetőségek feltárásával foglalkozik azzal a céllal, hogy az uniós strukturális alapok jövőbeli keretét formáló szakpolitikai ajánlásokat fogalmazzon meg.

A jelentés támogatja az igazságos átmenet mechanizmus folytatását, amelyet az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírásokról szóló rendeletben megállapítottak szerint ki kell igazítani a szakpolitikai döntések eredményeként teljes átalakuláson áteső ágazatok támogatása céljából, ideértve például a közúti közlekedés 2035-ig történő dekarbonizációjára való átállást is. Elismerve a zöld és digitális kettős átállás foglalkoztatásra gyakorolt jelentős hatását, az előadó hangsúlyozza a helyi és regionális gazdaságok diverzifikációja támogatásának fontosságát, valamint a fenntartható növekedés előmozdításának szükségességét.

A jelentés elismeri, hogy a gépjárműipar – összesen 13,8 millió európaít foglalkoztatva – jelentősen hozzájárul az ipari foglalkoztatáshoz és a kereskedelemhez, valamint létfontosságú szerepet játszik a feldolgozóiparban. E tekintetben az előadó úgy véli, hogy a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású technológiák sikeres bevezetése szempontjából döntő jelentőséggel bír a kutatásba, fejlesztésbe és innovációba irányuló beruházások elősegítését, valamint a fizikai eszközök és az infrastruktúra szükséges korszerűsítését célzó – különösen a kkv-k számára nyújtott – pénzügyi támogatás. Konkrétan úgy véli, hogy e támogatásnak a teljes gépjárműipari értékláncot célba kell vennie, amely magában foglalja a gyártást, a forgalmazást és az értékesítést, de az értékesítés utáni szolgáltatásokat, többek között a karbantartási szolgáltatásokat, a biztosítókat vagy a töltőállomásokat is. E tekintetben a jelentés kiemeli az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának eddigi, földrajzi szempontból egyenlőtlen kiépítését, és közvezérelt megoldást sürget, hogy a vidéki, távoli és elnéptelenedett régiókban biztosítani lehessen e szolgáltatások nyújtását.

A fentieket figyelembe véve az előadó hangsúlyozza, hogy a gépjárműiparban koncentrálódó GDP-értékkel rendelkező európai régiók előtt álló kihívások kezelése érdekében egyedi támogatási intézkedésekre és finanszírozásra van szükség. Az európai támogatás kulcsszerepet játszhat abban, hogy a gépjárműiparban bekövetkező változások által érintett munkavállalók és vállalatok számára társadalmilag elfogadható és inkluzív átmenetet biztosítsanak. A finanszírozási támogatás a munkaerő-átképzési programok támogatásával és az alternatív foglalkoztatási lehetőségek biztosításával segíthet enyhíteni az átmenet társadalmi hatásait. Összességében a dekarbonizált mobilitásra való sikeres átállás elősegítéséhez, a fenntartható növekedés előmozdításához, valamint ezzel egyidejűleg az éghajlati célok, az ipari versenyképesség és a társadalmi jóllét kezeléséhez elengedhetetlen

finanszírozási támogatást nyújtani a gépjárműipar számára.

Összefoglalva, az előadó úgy véli, hogy a javasolt ajánlások végrehajtásával az uniós strukturális alapok jövőbeli kerete hatékonyan hozzájárulhat a reziliens régiók építéséhez, a zöldebb és a digitális korra felkészült jövő előmozdításához, valamint a gépjárműipartól függő régiókat érintő igazságos átmenet elősegítéséhez.