



2023/2061(INI)

16.6.2023

PROJEKT SPRAWOZDANIA

w sprawie przekształcenia przyszłych ram funduszy strukturalnych UE w celu wsparcia regionów szczególnie dotkniętych problemami związanymi z transformacją motoryzacyjną, ekologiczną i cyfrową (2023/2061(INI))

Komisja Rozwoju Regionalnego

Sprawozdawczyni: Susana Solís Pérez

PR_INI

SPIS TREŚCI

| | Strona |
|--|---------------|
| PROJEKT REZOLUCJI PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO | 3 |
| UZASADNIENIE | 10 |

PROJEKT REZOLUCJI PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

w sprawie przekształcenia przyszłych ram funduszy strukturalnych UE w celu wsparcia regionów szczególnie dotkniętych problemami związanymi z transformacją motoryzacyjną, ekologiczną i cyfrową (2023/2061(INI))

Parlament Europejski,

- uwzględniając art. 2 i 3 Traktatu o Unii Europejskiej,
- uwzględniając art. 174–178 i 349 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
- uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego Plus, Funduszu Spójności, Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji i Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury, a także przepisy finansowe na potrzeby tych funduszy oraz na potrzeby Funduszu Azylu, Migracji i Integracji, Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Instrumentu Wsparcia Finansowego na rzecz Zarządzania Granicami i Polityki Wizowej¹,
- uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1058 z dnia 24 czerwca 2021 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności²,
- uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1056 z dnia 24 czerwca 2021 r. ustanawiające Fundusz na rzecz Sprawiedliwej Transformacji³,
- uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1057 z dnia 24 czerwca 2021 r. ustanawiające Europejski Fundusz Społeczny Plus (EFS+) oraz uchylające rozporządzenie (UE) nr 1296/2013⁴,
- uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/460 z dnia 30 marca 2020 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1303/2013, rozporządzenie (UE) nr 1301/2013 oraz rozporządzenie (UE) nr 508/2014 w odniesieniu do szczególnych środków w celu uruchomienia inwestycji w systemach ochrony zdrowia państw członkowskich oraz w innych sektorach ich gospodarek w odpowiedzi na epidemię COVID-19 [Inicjatywa inwestycyjna w odpowiedzi na koronawirusa]⁵,

¹ [Dz.U. L 231 30.6.2021, s. 159.](#)

² [Dz.U. L 231 30.6.2021, s. 60.](#)

³ [Dz.U. L 231 z 30.6.2021, s. 1.](#)

⁴ [Dz.U. L 231 z 30.6.2021, s. 21.](#)

⁵ [Dz.U. L 99 z 31.3.2020, s. 5.](#)

- uwzględniając pakiet „Gotowi na 55” przyjęty przez Komisję 14 lipca 2021 r.,
- uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119 z 30 czerwca 2021 r. w sprawie ustanowienia ram na potrzeby osiągnięcia neutralności klimatycznej i zmiany rozporządzeń (WE) nr 401/2009 i (UE) 2018/1999 (Europejskie prawo o klimacie)⁶,
- uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/851 z dnia 19 kwietnia 2023 r. zmieniające rozporządzenie (UE) 2019/631 w odniesieniu do wzmocnienia norm emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych zgodnie z ambitniejszymi celami klimatycznymi Unii⁷,
- uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/435 z dnia 27 lutego 2023 r. w sprawie zmiany rozporządzenia (UE) 2021/241 w odniesieniu do rozdziałów REPowerEU w planach odbudowy i zwiększania odporności oraz zmiany rozporządzeń (UE) nr 1303/2013, (UE) 2021/1060 i (UE) 2021/1755 oraz dyrektywy 2003/87/WE⁸,
- uwzględniając wniosek Komisji dotyczący rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie (UE) 2019/1242 w odniesieniu do wzmocnienia norm emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich oraz włączenia obowiązków sprawozdawczych, a także uchylającego rozporządzenie (UE) 2018/956 (COM(2023)0088),
- uwzględniając wniosek Komisji dotyczący rozporządzenia w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych i silników oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów w odniesieniu do emisji i trwałości akumulatorów (Euro 7) (COM(2022)0586),
- uwzględniając wniosek Komisji dotyczący rozporządzenia ustanawiającego ramy służące zapewnieniu bezpiecznych i zrównoważonych dostaw surowców krytycznych oraz zmieniającego rozporządzenia (UE) 168/2013, (UE) 2018/858, 2018/1724 i (UE) 2019/1020 (COM(2023)0160),
- uwzględniając komunikat Komisji z 1 lutego 2023 r. zatytułowany „Plan przemysłowy Zielonego Ładu na miarę epoki neutralności emisyjnej” (COM(2023)0062),
- uwzględniając sprawozdanie Komisji z dnia 30 stycznia 2023 r. pt. „Europejskie fundusze strukturalne i inwestycyjne Sprawozdanie za 2022 r. podsumowujące roczne sprawozdania z wdrażania programów, obejmujące ich realizację w latach 2014–2020” COM(2023)0039),
- uwzględniając komunikat Komisji Europejskiej z 4 lutego 2022 r. dotyczący 8. sprawozdania na temat spójności: Spójność w Europie do 2050 r. (COM(2022)0034),
- uwzględniając Rocznik regionalny Eurostatu – wydanie z 2022 r.,

⁶ [Dz.U. L 243 z 9.7.2021, s. 1.](#)

⁷ [Dz.U. L 110 z 25.4.2023, s. 5.](#)

⁸ [Dz.U. L 63 z 28.2.2023, s. 1.](#)

- uwzględniając opracowany przez Komisję indeks gospodarki cyfrowej i społeczeństwa cyfrowego (DESI) na 2022 r.,
- uwzględniając dokument roboczy służb Komisji w sprawie terytorialnych planów sprawiedliwej transformacji (SWD(2021)0275),
- uwzględniając sprawozdanie OECD z lutego 2023 r. zatytułowane „Regionalna transformacja przemysłowa w kierunku neutralności klimatycznej”⁹,
- uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Regionów z 13 lipca 2022 r. zatytułowaną „W kierunku bezemisyjnego transportu drogowego: rozwój infrastruktury paliw alternatywnych i wzmocnienie norm emisji CO₂”¹⁰,
- uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Regionów z dnia 12 października 2022 r. w sprawie sprawiedliwej i zrównoważonej transformacji w regionach górniczych i wysokoemisyjnych¹¹,
- uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Regionów z dnia 12 października 2022 r. w sprawie spójności cyfrowej¹²,
- uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Regionów z dnia 10 października 2023 r. zatytułowaną „Sprawiedliwa i zrównoważona transformacja w regionach związanych z przemysłem motoryzacyjnym”¹³,
- uwzględniając roczne sprawozdanie UE na temat stanu regionów i miast, opublikowane przez Europejski Komitet Regionów 11 października 2022 r.,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 15 września 2022 r. w sprawie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej w UE: ósme sprawozdanie w sprawie spójności¹⁴,
- uwzględniając badanie pt. „Cohesion Policy in EU Coal Regions” [Polityka spójności a zmiana klimatu], opublikowane przez Dyрекcję Generalną ds. Polityki Wewnętrznej 31 stycznia 2023 r.,
- uwzględniając badanie pt. „The Future of the EU Automotive Sector” [Przyszłość unijnego sektora motoryzacyjnego], opublikowane przez Dyрекcję Generalną ds. Polityki Wewnętrznej 30 września 2021 r.,
- uwzględniając badanie pt. „A Just Transition Fund – How the EU budget can best assessment in the necessary transition from fossil fuel to sustainable energy” [Fundusz na rzecz Sprawiedliwej Transformacji – jak budżet UE może najlepiej pomóc w niezbędnym przejściu od paliw kopalnych do zrównoważonej energii] opublikowane przez Dyрекcję Generalną ds. Polityki Wewnętrznej 15 kwietnia 2020 r.,

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

¹⁰ Dz.U. C 270 z 13.7.2022, s. 38.

¹¹ Dz.U. C 498 z 30.12.2022, s. 36.

¹² Dz.U. C 498 z 30.12.2022, s. 39.

¹³ CDR 1449/2023.

¹⁴ Dz.U. C 125 z 5.4.2023, s. 100.

- uwzględniając art. 54 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Rozwoju Regionalnego (A9-0000/2023),
- A. mając na uwadze, że transformacja ekologiczna i cyfrowa przyniesie nowe wyzwania, ale także nowe możliwości dla spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej Unii Europejskiej;
- B. mając na uwadze, że strategie polityczne UE związane z klimatem muszą być starannie opracowywane, aby uwzględnić znaczący wpływ gospodarczy, społeczny i polityczny, jaki środki te mogą mieć na regiony, tak aby promować odporność i zmniejszać nierówności dzięki ukierunkowanemu wsparciu i strategiom dostosowanym do potrzeb;
- C. mając na uwadze, że charakterystyka społeczno-gospodarcza i demograficzna poszczególnych regionów jest bardzo zróżnicowana, w związku z czym nie istnieje uniwersalne rozwiązanie dla wszystkich potrzeb terytorialnych i społeczno-gospodarczych; mając na uwadze, że europejskie fundusze strukturalne i inwestycyjne (EFSI) są najodpowiedniejszym narzędziem inwestycyjnym UE służącym zmniejszeniu obciążenia związanego z dwojaką transformacją – ekologiczną i cyfrową oraz transformacją motoryzacyjną w najbardziej dotkniętych regionach;
- D. mając na uwadze, że łączne wykorzystanie zasobów budżetowych UE z wieloletnich ram finansowych i z Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności spowodowało poważne trudności dla regionów i władz lokalnych pod względem fragmentacji polityki, zdolności administracyjnych i złożoności planowania i wdrażania funduszy zaprogramowanych na lata 2021–2027;
- E. mając na uwadze, że przemysł motoryzacyjny przechodzi głęboką transformację ze względu na wprowadzanie technologii bezemisyjnych i niskoemisyjnych, które przekształca modele biznesowe i łańcuchy wartości w tym sektorze i doprowadzą do istotnych zmian w zatrudnieniu i zmian społecznych, z różnymi wzorcami w poszczególnych regionach;
- F. mając na uwadze, że obecne ramy regulacyjne nie przewidują specjalnych środków wsparcia i finansowania dla europejskich regionów, których PKB generuje głównie sektor motoryzacyjny;
- G. mając na uwadze, że wdrożenie proponowanego rozporządzenia w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych¹⁵ powinno zapewnić wykonalność przejścia na niskoemisyjne systemy transportowe;

Przekształcenie przyszłych ram dla funduszy strukturalnych UE

1. przypomina, że polityka spójności nie powinna być wykorzystywana do zrekompensowania braku elastyczności budżetowej ani być przedmiotem cięć z powodu kryzysów oraz że w ramach długoterminowej strategii inwestycyjnej powinna ona

¹⁵ [Wniosek dotyczący rozporządzenia w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylającego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE \(COM\(2021\)559\).](#)

przygotować regiony do radzenia sobie z transformacją przemysłową, ekologiczną, cyfrową i demograficzną;

2. przyznaje, że transformacja ekologiczna i cyfrowa stanowi poważne wyzwanie dla celu spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej zapisanego w traktatach; jest świadomy ryzyka pogłębienia się dysproporcji regionalnych i wzrostu „geografii niezadowolenia”, ponieważ niezbędne dostosowania w kontekście dwojakiej transformacji i jej potencjalne korzyści różnią się znacznie w zależności od regionu Europy;
3. zdecydowanie zaleca włączenie nowego celu politycznego dotyczącego transformacji przemysłowej do polityki spójności UE po 2027 r.; podkreśla, że cel ten powinien promować europejską autonomię strategiczną i uwzględniać negatywne skutki transformacji ekologicznej i cyfrowej, ze szczególnym naciskiem na łagodzenie negatywnego wpływu na zatrudnienie poprzez wspieranie i dywersyfikację gospodarek lokalnych i regionalnych;
4. uważa, że przy określaniu polityki spójności UE na okres po 2027 r. należy przyjąć bardziej zróżnicowane i ukierunkowane podejście, odchodząc od stosowania związanych z dochodami kryteriów ustalania poziomów wsparcia na rzecz innych kryteriów, które uwzględniają również specyfikę regionalną i przyszły potencjał wzrostu, w tym bezrobocie młodzieży, zależność od miejsc pracy w sektorach w okresie przejściowym i inwestycje w badania i rozwój lub istniejące niedobory wykwalifikowanej siły roboczej;
5. zaleca utworzenie nowego „Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji 2.0” w następnym okresie programowania po 2027 r., który powinien dysponować większymi zasobami finansowymi, mieć szerszy zakres, koncentrować się na odpowiednim poziomie NUTS i zostać w pełni włączony do rozporządzenia w sprawie wspólnych przepisów¹⁶;
6. wzywa Komisję, aby rozszerzyła podejście polegające na „finansowaniu niepowiązanym z kosztami odnośnych operacji” w celu ograniczenia sprawozdawczości, przesunięcia punktu ciężkości z wydatków na wyniki i oddziaływanie oraz osiągnięcia skuteczniejszego wdrażania i wykorzystywania zasobów;
7. podkreśla potrzebę zapewnienia sprawiedliwego traktowania małych i średnich przedsiębiorstw (MŚP) przy rozdzielaniu europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych poprzez radykalne uproszczenie kroków administracyjnych niezbędnych do uzyskania dostępu do tych funduszy, dostosowanie wymogów do wielkości przedsiębiorstwa i poczynienie postępów w kierunku pełnego wdrożenia

¹⁶ [Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady \(UE\) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego Plus, Funduszu Spójności, Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji i Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury, a także przepisy finansowe na potrzeby tych funduszy oraz na potrzeby Funduszu Azylu, Migracji i Integracji, Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Instrumentu Wsparcia Finansowego na rzecz Zarządzania Granicami i Polityki Wizowej \(Dz.U. L 231 z 30.6.2021, s. 159\).](#)

zasady jednorazowości, co oznacza, że obywatele i przedsiębiorstwa są zobowiązani tylko raz do przekazania władzom pewnych standardowych informacji;

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

8. uznaje, że cyfryzacja przynosi większe korzyści gospodarcze regionom rozwiniętym, podczas gdy regiony słabiej rozwinięte często mają trudności z przejściem od technologii wymagających dużego nakładu siły roboczej do technologii wymagających dużych nakładów kapitałowych; podkreśla w związku z tym kluczową rolę lokalnych instytucji edukacyjnych i badawczych w wiodących ośrodkach innowacji cyfrowych i wskazuje na marnotrawstwo wiedzy specjalistycznej spowodowane nieskoordynowaną polityką regionalną;

Sprawiedliwa transformacja dla regionów motoryzacyjnych

9. uważa, że dekarbonizacja transportu drogowego musi opierać się na dobrze zaplanowanej strategii zapewniającej sprawne i społecznie akceptowalne przejście dla pracowników i przedsiębiorstw, których to dotyczy, zwłaszcza w regionach słabiej rozwiniętych i regionach zmagających się z wyzwaniami demograficznymi lub terytorialnymi; uważa, że strategia ta musi obejmować szczegółowy plan przekwalifikowania pracowników, oferujący alternatywne możliwości zatrudnienia osobom obecnie pracującym w sektorze motoryzacyjnym oraz oferujący zachęty i wsparcie w celu zapewnienia, aby nowe zakłady przemysłowe powstałe w związku z transformacją pozostały w regionie, co pozwoli utrzymać efekt mnożnikowy na tych obszarach;
10. wzywa Komisję do przedstawienia niezbędnego wniosku w celu zapewnienia ciągłości mechanizmu sprawiedliwej transformacji i przydziału na niego odpowiednich środków finansowych, aby można było udzielać wsparcia regionom zależnym od przemysłu motoryzacyjnego i przemysłu dostarczającego komponentów do produkcji, w szczególności z odpowiedniego Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji włączonego do głównego nurtu polityki spójności, tak aby różne fundusze i programy europejskie mogły wspierać synergii i efekty mnożnikowe w celu uwzględnienia procesu transformacji regionalnej;
11. uważa, że plany sprawiedliwej transformacji dla regionów zależnych od przemysłu motoryzacyjnego powinny opierać się na podejściu ukierunkowanym na konkretny obszar i powinny być zarządzane przez właściwe organy w oparciu o zasady partnerstwa i wielopoziomowego sprawowania rządów; podkreśla ponadto, że priorytetowo należy potraktować inwestycje w programy przekwalifikowania i zrównoważone strategie dywersyfikacji gospodarczej w całym łańcuchu wartości, co zapewni płynne i sprzyjające włączeniu społecznemu przejście dla pracowników i gospodarek lokalnych;

12. proponuje rozważenie możliwości wdrożenia planów transformacji z wykorzystaniem podejścia opartego na wynikach, obejmującego grupę projektów, które mają być realizowane przez beneficjenta, co przyczyni się do osiągnięcia celów planów;
13. uznaje znaczenie udzielania wsparcia wszystkim przedsiębiorstwom w sektorach przechodzących transformację, ze szczególnym uwzględnieniem MŚP, które mogą mieć ograniczone zasoby na przeprowadzenie niezbędnej transformacji; podkreśla znaczenie ukierunkowanej pomocy dla MŚP w nabywaniu, modernizowaniu i utrzymywaniu aktywów rzeczowych i infrastruktury oraz w inwestowaniu w badania i rozwój; podkreśla potrzebę specjalnych programów finansowania, inicjatyw na rzecz budowania zdolności i pomocy technicznej specjalnie dostosowanych do potrzeb MŚP, aby zapewnić ich udaną integrację w zmieniającym się otoczeniu sektora;
14. wzywa państwa członkowskie do zapewnienia odpowiedniego i sprawiedliwego ekosystemu w celu zwiększenia wykorzystania elektromobilności i w związku z tym do zapewnienia publicznej infrastruktury paliw alternatywnych na obszarach wiejskich i w regionach o niskiej gęstości zaludnienia, gdzie zasięg oferty prywatnych dostawców jest niewystarczający, aby zaspokoić potrzeby lokalnych mieszkańców; uważa w związku z tym, że cena tej usługi świadczonej publicznie powinna być równa średniej cenie usługi oferowanej przez prywatnych usługodawców w tym samym regionie lub państwie członkowskim;
 - o
 - o
 - o
15. zobowiązuje swoją przewodniczącą do przekazania niniejszej rezolucji Radzie oraz Komisji.

UZASADNIENIE

Unia Europejska musi stois obecnie stawiać czoła wielu równoległym transformacjom wynikającym z potrzeby przeciwdziałania zmianie klimatu, promowania cyfryzacji i wspierania zrównoważonego wzrostu gospodarczego. Niniejsze sprawozdanie z własnej inicjatywy stanowi wkład w kształtowanie przyszłości polityki spójności i podkreśla kluczową rolę tej polityki w zapewnianiu spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej we wszystkich regionach Europy, zwłaszcza w regionach, w których wpływ transformacji ekologicznej, cyfrowej i motoryzacyjnej jest zwiększony. W sprawozdaniu omówiono wyzwania i możliwości związane z transformacją przemysłową, motoryzacyjną, ekologiczną, cyfrową i demograficzną w celu przedstawienia zaleceń politycznych, które ukształtują przyszłe ramy funduszy strukturalnych UE.

W sprawozdaniu postuluje się kontynuację mechanizmu sprawiedliwej transformacji, który należy dostosować, aby wspierać sektory przechodzące pełną transformację w wyniku decyzji politycznych, na przykład dotyczących przejścia na dekarbonizację transportu drogowego do 2035 r., jak określono w rozporządzeniu w sprawie norm emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i nowych lekkich pojazdów użytkowych. Sprawozdawczynie zdaje sobie sprawę, że transformacja ekologiczna i cyfrowa ma wielki wpływ na zatrudnienie i w związku z tym podkreśla znaczenie wspierania dywersyfikacji gospodarek lokalnych i regionalnych oraz wspierania zrównoważonego wzrostu gospodarczego.

W sprawozdaniu uznano, że przemysł motoryzacyjny wnosi istotny wkład w zatrudnienie w przemyśle i handel, ponieważ pracuje w nim łącznie 13,8 mln osób w UE i odgrywa on ważną rolę w sektorze wytwórczym. W tym kontekście sprawozdawczynie uważa, że dla pomyślnego przyjęcia technologii bezemisyjnych i niskoemisyjnych kluczowe znaczenie ma wsparcie finansowe mające ułatwić inwestycje w badania, rozwój i innowacje, a także w niezbędną modernizację aktywów rzeczowych i infrastruktury, zwłaszcza w przypadku MŚP. W szczególności uważa, że wsparcie to powinno być ukierunkowane na cały łańcuch wartości sektora motoryzacyjnego, który obejmuje nie tylko produkcję, dystrybucję i sprzedaż, ale także usługi posprzedażne, takie jak usługi serwisowe, ubezpieczycieli lub stacje paliw. W tym kontekście w sprawozdaniu podkreślono dotychczasowe nierównomierne geograficznie rozmieszczenie infrastruktury paliw alternatywnych i wezwano do przyjęcia publicznego rozwiązania w celu zapewnienia, aby usługi te były również świadczone na obszarach wiejskich oraz w regionach oddalonych i wyludnionych.

W związku z powyższym sprawozdawczynie podkreśla, że potrzebne są specjalne środki wsparcia i finansowanie, aby sprostać wyzwaniom, przed którymi stoją europejskie regiony, których PKB pochodzi głównie z sektora motoryzacyjnego. Wsparcie UE może odegrać decydującą rolę w zapewnieniu społecznie akceptowalnej i sprzyjającej włączeniu społecznemu transformacji dla pracowników i przedsiębiorstw dotkniętych zmianami w sektorze motoryzacyjnym. Wsparcie finansowe może pomóc w łagodzeniu społecznych skutków transformacji poprzez wspieranie programów przekwalifikowania pracowników i zapewnianie alternatywnych możliwości zatrudnienia. Ogólnie rzecz biorąc, konieczne jest zapewnienie sektorowi motoryzycznemu wsparcia finansowego w celu ułatwienia pomyślnego przejścia na mobilność bezemisyjną, promowania zrównoważonego wzrostu

gospodarczego, a jednocześnie realizacji celów klimatycznych, konkurencyjności przemysłowej i dobrobytu społecznego.

Podsumowując, sprawozdawczynie uważa, że dzięki wdrożeniu proponowanych zaleceń przyszłe ramy funduszy strukturalnych UE mogą skutecznie przyczynić się do budowania odpornych regionów, promowania bardziej ekologicznej przyszłości dostosowanej do ery cyfrowej oraz wspierania sprawiedliwej transformacji w regionach zależnych od przemysłu motoryzacyjnego.