



2023/2061(INI)

16.6.2023

NÁVRH SPRÁVY

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

Výbor pre regionálny rozvoj

Spravodajkyňa: Susana Solís Pérez

OBSAH

	Strana
NÁVRH UZNESENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU	3
DÔVODOVÁ SPRÁVA.....	9

NÁVRH UZNESENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU

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

Európsky parlament,

- so zreteľom na články 2 a 3 Zmluvy o Európskej únii,
- so zreteľom na články 174 až 178 a 349 Zmluvy o fungovaní Európskej únie,
- so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1060 z 24. júna 2021, ktorým sa stanovujú spoločné ustanovenia o Európskom fonde regionálneho rozvoja, Európskom sociálnom fonde plus, Kohéznom fonde, Fonde na spravodlivú transformáciu a Európskom námornom, rybolovnom a akvakultúrnom fonde a rozpočtové pravidlá pre uvedené fondy, ako aj pre Fond pre azyl, migráciu a integráciu, Fond pre vnútornú bezpečnosť a Nástroj finančnej podpory na riadenie hraníc a vízovú politiku¹,
- so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1058 z 24. júna 2021 o Európskom fonde regionálneho rozvoja a Kohéznom fonde²,
- so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1056 z 24. júna 2021, ktorým sa zriaďuje Fond na spravodlivú transformáciu³,
- so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1057 z 24. júna 2021, ktorým sa zriaďuje Európsky sociálny fond plus (ESF+) a zrušuje nariadenie (EÚ) č. 1296/2013⁴,
- so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/460 z 30. marca 2020, ktorým sa menia nariadenia (EÚ) č. 1303/2013, (EÚ) č. 1301/2013 a (EÚ) č. 508/2014, pokiaľ ide o osobitné opatrenia na mobilizáciu investícií v systémoch zdravotnej starostlivosti členských štátov a v iných odvetviach ich hospodárstiev v reakcii na šírenie ochorenia COVID-19 (Investičná iniciatíva v reakcii na koronavírus)⁵,
- so zreteľom na balík Fit for 55, ktorý prijala Komisia 14. júla 2021,
- so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1119 z 30. júna 2021, ktorým sa stanovuje rámec na dosiahnutie klimatickej neutrality a menia

¹ [Ú. v. EÚ L 231, 30.6.2021, s. 159.](#)

² [Ú. v. EÚ L 231, 30.6.2021, s. 60.](#)

³ [Ú. v. EÚ L 231, 30.6.2021, s. 1.](#)

⁴ [Ú. v. EÚ L 231, 30.6.2021, s. 21.](#)

⁵ [Ú. v. EÚ L 99, 31.3.2020, s. 5.](#)

nariadenia (ES) č. 401/2009 a (EÚ) 2018/1999 (európsky právny predpis v oblasti klímy)⁶,

- so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/851 z 19. apríla 2023, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2019/631, pokiaľ ide o sprísnenie emisných noriem CO₂ pre nové osobné vozidlá a nové ľahké úžitkové vozidlá v súlade s ambicióznymi klimatickými cieľmi Únie⁷,
- so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/435 z 27. februára 2023, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2021/241, pokiaľ ide o kapitolu REPowerEU v plánoch obnovy a odolnosti, a ktorým sa menia nariadenia (EÚ) č. 1303/2013, (EÚ) 2021/1060 a (EÚ) 2021/1755 a smernica 2003/87/ES⁸,
- so zreteľom na návrh Komisie na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2019/1242, pokiaľ ide o sprísnenie emisných noriem CO₂ pre nové ťažké úžitkové vozidlá a zavedenie povinností nahlasovania, a ktorým sa zrušuje nariadenie (EÚ) 2018/956 (COM(2023)0088),
- so zreteľom na návrh Komisie na nariadenie o typovom schvaľovaní motorových vozidiel a motorov, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá, pokiaľ ide o ich emisie a životnosť batérií (Euro 7) (COM(2022)0586),
- so zreteľom na návrh Komisie na nariadenie, ktorým sa stanovuje rámec na zabezpečenie bezpečných a udržateľných dodávok kritických surovín a ktorým sa menia nariadenia (EÚ) č. 168/2013, (EÚ) 2018/858, (EÚ) 2018/1724 a (EÚ) 2019/1020 (COM(2023)0160),
- so zreteľom na oznámenie Komisie z 1. februára 2023 s názvom Priemyselný plán v kontexte Zelenej dohody určený pre vek emisnej neutrálnosti (COM(2023)0062),
- so zreteľom na správu Komisie z 30. januára 2023 s názvom Európske štrukturálne a investičné fondy 2022: Súhrnná správa o výročných správach o implementácii programov z roku 2022 vzťahujúca sa na implementáciu v rokoch 2014 – 2020 (COM(2023)0039),
- so zreteľom na oznámenie Komisie zo 4. februára 2022 o ôsmej správe o súdržnosti: Súdržnosť v Európe do roku 2050 (COM(2022)0034),
- so zreteľom na regionálnu ročenku Eurostatu – vydanie 2022,
- so zreteľom na správy Komisie o indexe digitálnej ekonomiky a spoločnosti (DESI) z roku 2022,
- so zreteľom na pracovný dokument útvarov Komisie o územných plánoch transformácie (SWD(2021)0275),

⁶ Ú. v. EÚ L 243, 9.7.2021, s. 1.

⁷ Ú. v. EÚ L 110, 25.4.2023, s. 5.

⁸ Ú. v. EÚ L 63, 28.2.2023, s. 1.

- so zreteľom na správu OECD z februára 2023 s názvom *Regional Industrial Transitions to Climate Neutrality* (Regionálna priemyselná transformácia na klimatickú neutralitu)⁹,
 - so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov zo 13. júla 2022 s názvom Cestná doprava s nulovými emisiami: zavádzanie infraštruktúry pre alternatívne palivá a príslenie emisných noriem CO₂¹⁰,
 - so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov z 12. októbra 2022 s názvom Spravodlivá a udržateľná transformácia uhoľných regiónov a regiónov s energeticky náročnou výrobou¹¹,
 - so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov z 12. októbra 2022 s názvom Digitálna súdržnosť¹²,
 - so zreteľom na uznesenie Európskeho výboru regiónov z 10. októbra 2023 s názvom Spravodlivá transformácia pre automobilové regióny¹³ [neoficiálny preklad],
 - so zreteľom na výročnú správu EÚ o stave regiónov a obcí, ktorú 11. októbra 2022 uverejnil Výbor regiónov,
 - so zreteľom na svoje uznesenie zo 15. septembra 2022 o hospodárskej, sociálnej a územnej súdržnosti v EÚ: 8. správa o súdržnosti¹⁴,
 - so zreteľom na štúdiu *Cohesion Policy in EU Coal Regions* (Politika súdržnosti v uhoľných regiónoch EÚ), ktorú 31. januára 2023 zverejnilo Generálne riaditeľstvo pre vnútorné politiky,
 - so zreteľom na štúdiu s názvom *The Future of the EU Automotive Sector* (Budúcnosť automobilového priemyslu EÚ), ktorú 30. septembra 2021 uverejnilo generálne riaditeľstvo pre vnútorné politiky,
 - so zreteľom na štúdiu s názvom *A Just Transition Fund – How the EU budget can best assist in the necessary transition from fossil fuels to sustainable energy* (Fond na spravodlivú transformáciu – Ako môže rozpočet EÚ najlepšie pomôcť pri nevyhnutnom prechode od fosílnych palív k udržateľnej energii), ktorú 15. apríla 2020 uverejnilo Generálne riaditeľstvo pre vnútorné politiky,
 - zo zreteľom na článok 54 rokovacieho poriadku,
 - so zreteľom na správu Výboru pre regionálny rozvoj (A9-0000/2023),
- A. keďže zelená a digitálna transformácia prinesú nové výzvy, ako aj nové príležitosti pre hospodársku, sociálnu a územnú súdržnosť Európskej únie;

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

¹⁰ Ú. v. EÚ C 270, 13.7.2022, s. 38.

¹¹ Ú. v. EÚ C 498, 30.12.2022, s. 36.

¹² Ú. v. EÚ C 498, 30.12.2022, s. 39.

¹³ CDR 1449/2023.

¹⁴ Ú. v. EÚ C 125, 5.4.2023, s. 100.

- B. keďže politiky EÚ v oblasti klímy musia byť starostlivo vypracované tak, aby zohľadňovali významný hospodársky, sociálny a politický vplyv, ktorý môžu mať tieto opatrenia na regióny, aby sa prostredníctvom cielenej podpory a prispôbených stratégií podporila odolnosť a zmenšili sa rozdiely;
- C. keďže medzi sociálno-ekonomickými a demografickými charakteristikami rôznych regiónov existujú veľké rozdiely, a preto neexistuje univerzálne riešenie pre všetky územné a sociálno-ekonomické potreby; keďže európske štrukturálne a investičné fondy (EŠIF) sú najvhodnejším investičným nástrojom EÚ na zmiernenie zaťaženia regiónov najviac postihnutých dvojakou, zelenou a digitálnou transformáciou a transformáciou automobilového priemyslu;
- D. keďže kombinované využívanie rozpočtových zdrojov EÚ z viacročného finančného rámca a z Mechanizmu na podporu obnovy a odolnosti spôsobilo regiónom a miestnym orgánom veľké ťažkosti, pokiaľ ide o roztrieštenosť politik, administratívne kapacity a zložitosť plánovania a čerpania finančných prostriedkov naplánovaných na obdobie 2021 – 2027;
- E. keďže automobilový priemysel prechádza zásadnou transformáciou v dôsledku zavádzania technológií s nulovými a nízkymi emisiami, ktoré zmenia obchodné modely a hodnotové reťazce v tomto odvetví a povedú k významným zmenám v oblasti zamestnanosti a sociálnej oblasti, pričom modely sa budú v jednotlivých regiónoch líšiť;
- F. keďže súčasný regulačný rámec neposkytuje osobitné podporné opatrenia a financovanie pre európske regióny, ktorých HDP vytvára najmä automobilový priemysel;
- G. keďže vykonávaním navrhovaného nariadenia o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá¹⁵ by sa mala zabezpečiť životaschopnosť prechodu na dekarbonizované dopravné systémy;

Zmena budúceho rámca štrukturálnych fondov EÚ

1. opätovne potvrdzuje, že politika súdržnosti by nemala kompenzovať rozpočtovú nepružnosť ani trpieť škrtmi v dôsledku kríz a že ako dlhodobá investičná stratégia by mala regiónom umožniť riešiť priemyselnú, ekologickú, digitálnu a demografickú transformáciu;
2. uznáva, že zelená a digitálna transformácia predstavujú významné výzvy pre cieľ hospodárskej, sociálnej a územnej súdržnosti, ktorý je zakotvený v zmluvách; uvedomuje si riziko prehlbovania regionálnych rozdielov a rastúcej „geografie nespokojnosti“, keďže potrebné úpravy a možné prínosy dvojakej transformácie sa v jednotlivých európskych regiónoch značne líšia;
3. dôrazne odporúča, aby sa do politiky súdržnosti EÚ na obdobie po roku 2027 začlenil nový politický cieľ týkajúci sa priemyselnej transformácie; zdôrazňuje, že tento cieľ by mal podporovať európsku strategickú autonómiu a riešiť nepriaznivé účinky zelenej a

¹⁵ [Návrh nariadenia o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá a o zrušení smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ \(COM\(2021\)559\)](#).

digitálnej transformácie, najmä so zameraním na zmiernenie negatívnych vplyvov na zamestnanosť prostredníctvom podpory a diverzifikácie miestnych a regionálnych hospodárstiev;

4. domnieva sa, že v politike súdržnosti EÚ po roku 2027 by mal uplatňovať diferencovanejší a cielenejší prístup, pričom by sa pri určovaní úrovne podpory mali kritériá súvisiace s príjmom nahradiť inými kritériami, v ktorých by sa zohľadňovali aj charakteristiky regiónov a potenciál budúceho rastu, ako je miera nezamestnanosti mladých ľudí, závislosť pracovných miest od odvetví v procese transformácie a investície do výskumu a vývoja alebo existujúci nedostatok zručností;
5. odporúča v nadchádzajúcom programovom období po roku 2027 vytvoriť nový „Fond na spravodlivú transformáciu 2.0“, ktorý by mal mať viac finančných prostriedkov, širší rozsah pôsobnosti, mal by sa zameriavať na príslušnú úroveň NUTS a mal by byť plne začlenený do nariadenia o spoločných ustanoveniach¹⁶;
6. vyzýva Komisiu, aby rozšírila prístup založený na „financovaní, ktoré nie je spojené s nákladmi“, s cieľom obmedziť podávanie správ, posilniť zameranie na výsledky a vplyvy namiesto výdavkov a dosiahnuť efektívnejšie čerpanie a využívanie finančných prostriedkov;
7. zdôrazňuje, že je potrebné zabezpečiť spravodlivé zaobchádzanie s malými a strednými podnikmi (MSP) pri rozdeľovaní EŠIF výrazným zjednodušením administratívnych krokov potrebných na získanie prístupu k týmto prostriedkom, prispôbením požiadaviek veľkosti podniku a prijatím krokov smerujúcich k úplnému uplatňovaniu zásady „len raz“, čo znamená, že občania a podniky by boli povinní poskytnúť orgánom určité štandardné informácie len raz;

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

8. uznáva, že digitalizácia prináša viac hospodárskych výhod rozvinutým regiónom, zatiaľ čo menej rozvinuté regióny majú problémy z dôvodu prechodu z technológií náročných na pracovnú silu na kapitálovo náročné technológie; v tejto súvislosti zdôrazňuje kľúčovú úlohu, ktorú zohrávajú miestne vzdelávacie a výskumné inštitúcie vo vedúcich centrách digitálnych inovácií, a upozorňuje na plytvanie odbornými znalosťami v dôsledku nekoordinovaných regionálnych politík;

Spravodlivá transformácia pre automobilové regióny

9. domnieva sa, že dekarbonizácia cestnej dopravy musí prebiehať na základe dobre naplánovanej stratégie, ktorou sa zabezpečí bezproblémová a sociálne prijateľná transformácia pre pracovníkov a podniky, ktorých sa to týka, najmä v menej rozvinutých regiónoch a regiónoch, ktoré čelia demografickým alebo územným

¹⁶ [Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady \(EÚ\) 2021/1060 z 24. júna 2021, ktorým sa stanovujú spoločné ustanovenia o Európskom fonde regionálneho rozvoja, Európskom sociálnom fonde plus, Kohéznom fonde, Fonde na spravodlivú transformáciu a Európskom námornom, rybolovnom a akvakultúrnom fonde a rozpočtové pravidlá pre uvedené fondy, ako aj pre Fond pre azyl, migráciu a integráciu, Fond pre vnútornú bezpečnosť a Nástroj finančnej podpory na riadenie hraníc a vízovú politiku \(Ú. v. EÚ L 231, 30.6.2021, s. 159\).](#)

problémom; domnieva sa, že táto stratégia musí obsahovať podrobný plán rekvalifikácie pracovníkov, poskytnúť alternatívne možnosti zamestnania pre ľudí, ktorí sú v súčasnosti zamestnaní v automobilovom priemysle, a poskytnúť stimuly a podporu, aby nové priemyselné závody, ktoré vzniknú v dôsledku transformácie, zostali v regióne, čím sa účinky presahovania udržia v týchto oblastiach;

10. vyzýva Komisiu, aby predložila potrebný návrh na zabezpečenie kontinuity Mechanizmu spravodlivej transformácie a aby bol vybavený dostatočnými finančnými prostriedkami na zahrnutie podpory pre regióny, ktoré sú závislé od automobilového priemyslu a priemyslu dodávajúceho súčiastky, najmä do príslušného Fondu na spravodlivú transformáciu začleneného do politiky súdržnosti, aby sa mohli podporovať synergie a účinky presahovania s rôznymi európskymi fondmi a programami v záujme riešenia procesu regionálnej transformácie;
11. domnieva sa, že v plánoch spravodlivej transformácie pre regióny závislé od automobilového priemyslu by sa mal prijať miestny prístup a mali by ich riadiť príslušné orgány na základe zásad partnerstva a viacúrovňového riadenia; ďalej zdôrazňuje, že je potrebné uprednostniť investície do programov rekvalifikácie a stratégií udržateľnej diverzifikácie hospodárstva v celom hodnotovom reťazci s cieľom zabezpečiť bezproblémovú a inkluzívnu transformáciu pre pracovníkov a miestne hospodárstva;
12. navrhuje zvážiť možnosť realizácie plánov transformácie s využitím prístupu založeného na výsledkoch, ktorý by zahŕňal skupinu projektov, ktoré by realizoval príjemca s cieľom prispieť k cieľom plánov;
13. uznáva význam poskytovania podpory všetkým spoločnostiam v odvetviach, ktoré prechádzajú transformáciou, s osobitným dôrazom na MSP, ktoré môžu mať obmedzené zdroje na dosiahnutie potrebnej transformácie; zdôrazňuje dôležitosť cielenej pomoci na pomoc MSP pri získavaní, modernizácii a údržbe hmotného majetku a infraštruktúry a pri investovaní do výskumu a vývoja; zdôrazňuje potrebu špecializovaných programov financovania, iniciatív na budovanie kapacít a technickej pomoci osobitne prispôbených potrebám MSP, aby sa zabezpečilo ich úspešné začlenenie do vyvíjajúceho sa prostredia v odvetví;
14. vyzýva členské štáty, aby zabezpečili primeraný a spravodlivý ekosystém pre rozširovanie elektrickej mobility a v tejto súvislosti poskytlí verejnú infraštruktúru pre alternatívne palivá vo vidieckych regiónoch a v regiónoch s nízkou hustotou obyvateľstva, v ktorých nie sú súkromní poskytovatelia prítomní dostatočne na to, aby uspokojili potreby obyvateľov; v tejto súvislosti sa domnieva, že cena tejto verejne poskytovanej služby by mala zodpovedať priemernej cene služby, ktorú ponúkajú súkromní poskytovatelia v tom istom regióne alebo členskom štáte;

o

o o

15. poveruje svoju predsedníčku, aby postúpila toto uznesenie Rade a Komisii.

DÔVODOVÁ SPRÁVA

Európska únia musí v súčasnosti riešiť mnohé súbežné transformácie, ktoré sú spôsobené potrebou riešiť zmenu klímy, dosahovať pokrok v digitalizácii a podporovať udržateľný hospodársky rast. Táto správa z vlastnej iniciatívy slúži ako príspevok k budúcnosti politiky súdržnosti a zdôrazňuje jej kľúčovú úlohu pri zabezpečovaní hospodárskej, sociálnej a územnej súdržnosti v európskych regiónoch, najmä v tých, kde je intenzívnejší vplyv zelenej a digitálnej transformácie a transformácie automobilového priemyslu. Správa sa zaoberá výzvami a príležitosťami, ktoré predstavuje priemyselná transformácia, transformácia automobilového priemyslu, zelená, digitálna a demografická transformácia, a jej cieľom je poskytnúť politické odporúčania, ktoré budú formovať budúci rámec štrukturálnych fondov EÚ.

Správa sa zasadzuje za pokračovanie Mechanizmu spravodlivej transformácie, ktorý by sa mal prispôbiť na podporu odvetví, ktoré prechádzajú úplnou transformáciou v dôsledku politických rozhodnutí, ako je napríklad prechod na dekarbonizáciu cestnej dopravy do roku 2035, ako sa stanovuje v nariadení o emisných normách CO₂ pre nové osobné automobily a nové ľahké úžitkové vozidlá. Spravodajkyňa uznáva hlboký vplyv zelenej a digitálnej transformácie na zamestnanosť a zdôrazňuje dôležitosť podpory diverzifikácie miestnych a regionálnych hospodárstiev, ako aj potrebu podpory udržateľného rastu.

V správe sa uznáva, že automobilový priemysel významne prispieva k zamestnanosti a obchodu v priemysle, zamestnáva celkovo 13,8 milióna Európanov a zohráva dôležitú úlohu vo výrobnom sektore. V tejto súvislosti sa spravodajkyňa domnieva, že na úspešné zavedenie technológií s nulovými a nízkymi emisiami je nevyhnutná finančná podpora, ktorá uľahčí investície do výskumu, vývoja a inovácií, ako aj potrebnú modernizáciu hmotného majetku a infraštruktúry, najmä pre MSP. Konkrétne sa domnieva, že táto podpora by mala byť zameraná na celý hodnotový reťazec automobilového priemyslu, ktorý zahŕňa výrobu, distribúciu a predaj, ale aj popredajné služby, ako sú služby údržby, poskytovatelia poistenia alebo čerpace stanice. V tejto súvislosti sa v správe poukazuje na doterajšie nerovnomerné geografické rozmiestnenie infraštruktúry pre alternatívne palivá a vyzýva sa na riešenie pod vedením verejného sektora s cieľom zabezpečiť poskytovanie týchto služieb vo vidieckych, v odľahlých a vo vyludnených regiónoch.

Vzhľadom na uvedené skutočnosti spravodajkyňa zdôrazňuje potrebu osobitných podporných opatrení a financovania na riešenie výziev, ktorým čelia európske regióny s hodnotou HDP koncentrovanou v automobilovom priemysle. Európska podpora môže zohrávať kľúčovú úlohu pri zabezpečovaní sociálne prijateľnej a inkluzívnej transformácie pre pracovníkov a podniky, ktorých sa zmeny v automobilovom priemysle týkajú. Podporou programov rekvalifikácie pracovnej sily a poskytovaním alternatívnych pracovných príležitostí môže finančná podpora pomôcť zmierniť sociálne dôsledky transformácie. Celkovo je poskytovanie finančnej podpory automobilovému priemyslu nevyhnutné na uľahčenie úspešného prechodu na dekarbonizovanú mobilitu, podporu udržateľného rastu a súčasné riešenie cieľov v oblasti klímy, konkurencieschopnosti priemyslu a sociálneho blahobytu.

Spravodajkyňa sa na záver domnieva, že po zavedení navrhovaných odporúčaní môže budúci rámec štrukturálnych fondov EÚ účinne prispieť k budovaniu odolných regiónov, podpore

ekologickejšej budúcnosti pripravenej na digitálnej výzvy a spravodlivej transformácii regiónov závislých od automobilového priemyslu.