



2023/2061(INI)

16.6.2023

OSNUTEK POROČILA

o preoblikovanju prihodnjega okvira strukturnih skladov EU za podporo regijam, ki so jih še posebej prizadeli izzivi, povezani z avtomobilskim, zelenim in digitalnim prehodom
(2023/2061(INI))

Odbor za regionalni razvoj

Poročevalka: Susana Solís Pérez

PR_INI

VSEBINA

	Stran
PREDLOG RESOLUCIJE EVROPSKEGA PARLAMENTA.....	3
OBRAZLOŽITEV	9

PREDLOG RESOLUCIJE EVROPSKEGA PARLAMENTA

o preoblikovanju prihodnjega okvira strukturnih skladov EU za podporo regijam, ki so jih še posebej prizadeli izzivi, povezani z avtomobilskim, zelenim in digitalnim prehodom (2023/2061(INI))

Evropski parlament,

- ob upoštevanju členov 2 in 3 Pogodbe o Evropski uniji,
- ob upoštevanju členov od 174 do 178 in 349 Pogodbe o delovanju Evropske unije,
- ob upoštevanju Uredbe (EU) 2021/1060 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. junija 2021 o določitvi skupnih določb o Evropskem skladu za regionalni razvoj, Evropskem socialnem skladu plus, Kohezijskem skladu, Skladu za pravični prehod in Evropskem skladu za pomorstvo, ribištvo in akvakulturo ter finančnih pravil zanje in za Sklad za azil, migracije in vključevanje, Sklad za notranjo varnost in Instrument za finančno podporo za upravljanje meja in vizumsko politiko¹,
- ob upoštevanju Uredbe (EU) 2021/1058 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. junija 2021 o Evropskem skladu za regionalni razvoj in Kohezijskem skladu²,
- ob upoštevanju Uredbe (EU) 2021/1056 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. junija 2021 o vzpostavitvi Sklada za pravični prehod³,
- ob upoštevanju Uredbe (EU) št. 2021/1057 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. junija 2021 o vzpostavitvi Evropskega socialnega sklada plus (ESS+) in razveljavitvi Uredbe (EU) št. 1296/2013⁴,
- ob upoštevanju Uredbe (EU) 2020/460 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. marca 2020 o spremembi Uredbe (EU) št. 1303/2013, Uredbe (EU) št. 1301/2013 in Uredbe (EU) št. 508/2014 glede posebnih ukrepov za mobilizacijo naložb v zdravstvenih sistemih držav članic in v drugih sektorjih njihovih gospodarstev v odziv na izbruh COVID-19 (Naložbena pobuda v odziv na koronavirus)⁵,
- ob upoštevanju svežnja „Pripravljeni na 55“, ki ga je Komisija sprejela 14. julija 2021,

¹ [UL L 231, 30.6.2021, str. 159.](#)

² [UL L 231, 30.6.2021, str. 60.](#)

³ [UL L 231, 30.6.2021, str. 1.](#)

⁴ [UL L 231, 30.6.2021, str. 21.](#)

⁵ [UL L 99, 31.3.2020, str. 5.](#)

- ob upoštevanju Uredbe (EU) 2021/1119 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. junija 2021 o vzpostavitvi okvira za doseganje podnebne nevtralnosti in spremembi uredb (ES) št. 401/2009 in (EU) 2018/1999 (evropska podnebna pravila)⁶,
- ob upoštevanju Uredbe (EU) 2023/851 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. aprila 2023 o spremembi Uredbe (EU) 2019/631 glede krepitev standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila v skladu s povečano podnebno ambicijo Unije⁷
- ob upoštevanju Uredbe (EU) 2023/435 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. februarja 2023 o spremembi Uredbe (EU) 2021/241 glede poglavij REPowerEU v načrtih za okrevanje in odpornost ter spremembi uredb (EU) št. 1303/2013, (EU) 2021/1060 in (EU) 2021/1755 ter Direktive 2003/87/ES⁸,
- ob upoštevanju predloga Komisije za uredbo Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Uredbe (EU) 2019/1242 glede krepitev standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nova težka vozila in vključitve obveznosti poročanja ter o razveljavitvi Uredbe (EU) 2018/956 (COM(2023)0088),
- ob upoštevanju predloga Komisije za uredbo o homologaciji motornih vozil in motorjev ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, glede na njihove emisije in trajnost baterije (Euro 7) (COM(2022)0586),
- ob upoštevanju predloga Komisije za uredbo o vzpostavitvi okvira za zagotavljanje zanesljive in trajnostne oskrbe s kritičnimi surovinami ter spremembi uredb (EU) št. 168/2013, (EU) 2018/858, 2018/1724 in (EU) 2019/1020 (COM(2023)0160),
- ob upoštevanju sporočila Komisije z dne 1. februarja 2023 z naslovom Industrijski načrt v okviru zelenega dogovora za neto ničelno dobo (COM(2023)0062),
- ob upoštevanju poročila Komisije z dne 30. januarja 2023 z naslovom Zbirno poročilo 2022 na podlagi letnih poročil o izvajanju programov v obdobju 2014–2020 (COM(2023)0039),
- ob upoštevanju sporočila Komisije z dne 4. februarja 2022 o osmem kohezijskem poročilu: Kohezija v Evropi do leta 2050 (COM(2022)0034),
- ob upoštevanju regionalnega letnega zbornika Eurostata za leto 2022,
- ob upoštevanju indeksa digitalnega gospodarstva in družbe (DESI) Evropske komisije iz leta 2022,
- ob upoštevanju delovnega dokumenta služb Komisije o območnih načrtih za pravični prehod (SWD(2021)0275),

⁶ [UL L 243, 29.7.2021, str. 1.](#)

⁷ [UL L 110, 25.4.2023, str. 5.](#)

⁸ [UL L 064, 28.2.2023, str. 1.](#)

- ob upoštevanju poročila OECD iz februarja 2023 z naslovom *Regional Industrial Transitions to Climate Neutrality* (Regionalni industrijski prehod na podnebno nevtralnost)⁹,
 - ob upoštevanju mnenja Evropskega odbora regij z dne 13. julija 2022 z naslovom V ničelno onesnaževanje usmerjen cestni promet: vzpostavitev infrastrukture za alternativna goriva in krepitev standardov emisijskih vrednosti CO₂¹⁰,
 - ob upoštevanju mnenja Evropskega odbora regij z dne 12. oktobra 2022 z naslovom Pravični in trajnostni prehod v premogovno in energetske intenzivnih regijah¹¹,
 - ob upoštevanju mnenja Evropskega odbora regij z dne 12. oktobra 2022 z naslovom Digitalna kohezija¹²,
 - ob upoštevanju mnenja Evropskega odbora regij z dne 10. oktobra 2023 z naslovom Pravičen in trajnostni prehod avtomobilskih regij¹³,
 - ob upoštevanju letnega poročila EU o stanju regij in občin, ki ga je 11. oktobra 2022 objavil Evropski odbor regij,
 - ob upoštevanju svoje resolucije z dne 15. septembra 2022 o ekonomski, socialni in teritorialni koheziji v EU: osmo poročilo o koheziji¹⁴,
 - ob upoštevanju študije z naslovom *Cohesion Policy in EU Coal Regions* (Kohezijska politika v premogovniških regijah EU), ki jo je 31. januarja 2023 objavil Generalni direktorat za notranjo politiko,
 - ob upoštevanju študije z naslovom *The Future of the EU Automotive Sector* (Prihodnost avtomobilskega sektorja EU), ki jo je 30. septembra 2021 objavil Generalni direktorat za notranjo politiko,
 - ob upoštevanju študije z naslovom *A Just Transition Fund – How the EU budget can best assist in the necessary transition from fossil fuels to sustainable energy* (Sklad za pravični prehod – Kako lahko proračun EU najbolje pomaga pri potrebnem prehodu s fosilnih goriv na trajnostno energijo), ki jo je 15. aprila 2020 objavil Generalni direktorat za notranjo politiko,
 - ob upoštevanju člena 54 Poslovnika,
 - ob upoštevanju poročila Odbora za regionalni razvoj (A9-0000/2023),
- A. ker bosta zeleni in digitalni prehod prinesla nove izzive in nove priložnosti za ekonomsko, socialno in teritorialno kohezijo Evropske unije;

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

¹⁰ UL C 270, 13.7.2022, str. 38.

¹¹ UL C 498, 30.12.2022, str. 36.

¹² UL C 498, 30.12.2022, str. 39.

¹³ CDR 1449/2023.

¹⁴ UL C 125, 5.4.2023, str. 100.

- B. ker je treba okoljske politike EU skrbno oblikovati, da bi upoštevali znaten gospodarski, socialni in politični vpliv, ki ga lahko imajo ti ukrepi na regije, da bi spodbudili odpornost in zmanjšali razlike s ciljno usmerjeno podporo in prilagojenimi strategijami;
- C. ker so razlike med socialno-ekonomskimi in demografskimi značilnostmi različnih regij velike, zato ni enotne rešitve za vse teritorialne in socialno-ekonomske potrebe; ker so evropski strukturni in investicijski skladi (v nadaljnjem besedilu: skladi ESI) najprimernejše naložbeno orodje EU za zmanjšanje bremena dvojnega zelenega in digitalnega prehoda ter avtomobilskega prehoda v najbolj prizadetih regijah;
- D. ker je kombinirana uporaba proračunskih sredstev EU iz večletnega finančnega okvira in mehanizma za okrevanje in odpornost povzročila regijam in lokalnim organom velike težave v smislu razdrobljenosti politik, upravne zmogljivosti ter zapletenosti načrtovanja in izvrševanja sredstev, načrtovanih za obdobje 2021–2027;
- E. ker avtomobilska industrija doživlja veliko preobrazbo zaradi sprejetja brezemisijjskih in nizkoemisijjskih tehnologij, ki bodo preoblikovale poslovne modele in vrednostne verige v sektorju ter povzročile znatne spremembe na področju zaposlovanja in socialne spremembe, pri čemer se vzorci po regijah razlikujejo;
- F. ker veljavni regulativni okvir ne zagotavlja posebnih podpornih ukrepov in financiranja za evropske regije, katerih BDP ustvarja predvsem avtomobilski sektor;
- G. ker bi morale izvajanje predlagane uredbe o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva¹⁵ zagotoviti vzdržnost prehoda na razogljičene prometne sisteme;

Preoblikovanje prihodnjega okvira strukturnih skladov EU

1. ponovno poudarja, da se kohezijska politika ne bi smela uporabljati kot nadomestilo za proračunsko neprožnost, niti se ne bi smelo zmanjšati njenega obsega zaradi kriz ter bi morala kot dolgoročna naložbena strategija regijam omogočiti, da začnejo z industrijskim, ekološkim, digitalnim in demografskim prehodom;
2. priznava, da zeleni in digitalni prehod predstavljata velik izziv za cilj ekonomske, socialne in teritorialne kohezije, ki je zapisan v Pogodbah; se zaveda tveganja, da bodo regionalne razlike postajale vse večje, prav tako pa bi se lahko povečala geografska razsežnost nezadovoljstva, saj se potrebne prilagoditve in morebitne koristi dvojnega prehoda med evropskimi regijami zelo razlikujejo;
3. močno priporoča, da se v kohezijsko politiko EU po letu 2027 vključi nov cilj politike o industrijskem prehodu; poudarja, da bi moral ta cilj spodbujati evropsko strateško avtonomijo in obravnavati negativne učinke zelenega in digitalnega prehoda, zlasti tako da bi se osredotočili na blaženje negativnih posledic za zaposlovanje s podporo in diverzifikacijo lokalnih in regionalnih gospodarstev;

¹⁵ [Predlog uredbe o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva ter razveljavitvi Direktive 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta \(COM\(2021\)559\)](#).

4. meni, da bi morala kohezijska politika EU po letu 2027 slediti bolj raznolikemu in ciljno usmerjenemu pristopu, pri čemer pri določanju ravni podpore ne bi več uporabljali meril, povezanih z dohodki, temveč druga merila, ki upoštevajo tudi značilnosti regij in potencial za prihodnjo rast, kot so stopnja brezposelnosti mladih, odvisnost od delovnih mest v sektorjih prehoda ter naložbe v raziskave in razvoj ali obstoječa vrzel na področju znanj in spretnosti;
5. priporoča, naj se v prihodnjem programskem obdobju po letu 2027 vzpostavi nov sklad za pravični prehod 2.0, ki bi moral imeti na voljo več finančnih sredstev in širše področje uporabe, biti usmerjen na ustrezno raven NUTS in v celoti vključen v uredbo o skupnih določbah¹⁶;
6. poziva Komisijo, naj razširi pristop „financiranje, ki ni povezano s stroški“, da bi omejili poročanje, preusmerili osredotočenost s porabe na rezultate in učinke ter dosegli učinkovitejšo izvajanje in učinkovitejšo uporabo sredstev;
7. poudarja, da je treba zagotoviti pravično obravnavo malih in srednjih podjetij pri razdeljevanju evropskih strukturnih in investicijskih skladov, in sicer z znatno poenostavitvijo upravnih korakov, ki so potrebni za dostop do teh sredstev, s prilagoditvijo zahtev velikosti podjetja in z vse boljšim polnim izvajanjem načela „samo enkrat“, kar pomeni, da morajo državljani in podjetja nekatere standardne informacije organom zagotoviti le enkrat;

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

8. priznava, da digitalizacija prinaša več gospodarskih koristi razvitim regijam, manj razvite regije pa imajo težave, ker morajo preiti z delovno intenzivnih tehnologij na kapitalsko intenzivne tehnologije; v zvezi s tem poudarja ključno vlogo, ki jo imajo lokalne izobraževalne in raziskovalne ustanove pri vodenju vozlišč za digitalne inovacije, pri tem pa ugotavlja, da se strokovno znanje zaradi neusklajenih regionalnih politik ne izkoristi;

Pravičen prehod za regije z avtomobilsko industrijo

9. meni, da mora razogljičenje cestnega prometa slediti dobro načrtovani strategiji, ki bo zagotavljala nemoten in družbeno sprejemljiv prehod za zadevne delavce in podjetja, zlasti v manj razvitih regijah in regijah, ki se soočajo z demografskimi ali teritorialnimi izzivi; meni, da mora ta strategija vključevati podroben načrt za preusposabljanje delavcev, ki bo trenutno zaposlenim v avtomobilskem sektorju zagotavljal možnosti druge zaposlitve ter bo zagotavljal spodbude in podporo, da bodo novi industrijski

¹⁶ [Uredba \(EU\) 2021/1060 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. junija 2021 o določitvi skupnih določb o Evropskem skladu za regionalni razvoj, Evropskem socialnem skladu plus, Kohezijskem skladu, Skladu za pravični prehod in Evropskem skladu za pomorstvo, ribištvo in akvakulturo ter finančnih pravil zanje in za Sklad za azil, migracije in vključevanje, Sklad za notranjo varnost in Instrument za finančno podporo za upravljanje meja in vizumsko politiko \(UL L 231, 30.6.2021, str. 159\).](#)

obrati, ki bodo nastali zaradi prehoda, ostali v regiji, s čimer se bodo ohranili učinki prelivanja na teh območjih;

10. poziva Komisijo, naj pripravi potreben predlog, da bo zagotovljena kontinuiteta mehanizma za pravični prehod in da mu bodo namenjena zadostna sredstva za vključitev podpore regijam, ki so odvisne od avtomobilske industrije in industrije dobave delov, zlasti za ustrezeni sklad za pravični prehod, ki je vključen v kohezijsko politiko, da bi lahko z različnimi evropskimi skladi in programi spodbujali sinergije in učinke prelivanja in tako obravnavali postopek regionalne preobrazbe;
 11. meni, da bi morali načrti za pravični prehod za regije, ki so odvisne od avtomobilske industrije, slediti lokalnemu pristopu, pristojni organi pa bi jih morali upravljati na podlagi načel partnerstva in upravljanja na več ravneh; poudarja tudi, da je treba dati prednost naložbam v programe za preusposabljanje in trajnostne strategije gospodarske diverzifikacije v celotni vrednostni verigi, da bi delavcem in lokalnim gospodarstvom zagotovili nemoten in vključujoč prehod;
 12. predlaga, da se preuči možnost izvajanja načrtov prehoda na podlagi pristopa, ki temelji na rezultatih in vključuje skupino projektov, ki jih mora izvesti upravičenec, da bi prispeval k ciljem načrtov;
 13. ugotavlja, kakšen pomen ima zagotavljanje podpore vsem podjetjem v sektorjih, ki so v prehodu, s posebnim poudarkom na malih in srednjih podjetjih, ki imajo morda omejena sredstva, da bi dosegla potrebno preoblikovanje; poudarja pomen ciljno usmerjene pomoči, da bi se malim in srednjim podjetjem pomagalo pri pridobivanju, nadgradnji in vzdrževanju fizičnih sredstev in infrastrukture ter pri naložbah v raziskave in razvoj; poudarja, da so potrebni namenski programi financiranja, pobude za krepitev zmogljivosti in tehnična pomoč, ki bo posebej prilagojena potrebam malih in srednjih podjetij, da bi se zagotovilo njihovo uspešno vključevanje v spreminjajoče se razmere v sektorju;
 14. poziva države članice, naj zagotovijo ustrezen in pravičen ekosistem za prodor električne mobilnosti in v zvezi s tem zagotovijo javno infrastrukturo za alternativna goriva v podeželskih regijah in regijah z nizko gostoto prebivalstva, ki jih zasebni ponudniki ne pokrivajo dovolj, da bi zadostili potrebam lokalnega prebivalstva; v zvezi s tem meni, da bi morala cena te javne storitve odražati povprečno ceno storitve, ki jo nudijo zasebni ponudniki v isti regiji ali državi članici;
- o
- o o
15. naroči svoji predsednici, naj to resolucijo posreduje Svetu in Komisiji.

OBRAZLOŽITEV

Evropska unija se mora trenutno spoprijeti s številnimi spremembami, ki izhajajo iz potrebe po obravnavanju podnebnih sprememb, povečanju digitalizacije in spodbujanju trajnostne gospodarske rasti. To samoiniciativno poročilo prispeva k prihodnosti kohezijske politike in poudarja njeno ključno vlogo pri zagotavljanju ekonomske, socialne in teritorialne kohezije v evropskih regijah, zlasti tistih, kjer je učinek zelenega, digitalnega in avtomobilskega prehoda večji. Poročilo obravnava izzive in priložnosti, ki jih predstavlja industrijski, avtomobilski, ekološki, digitalni in demografski prehod, njegov namen pa je zagotoviti priporočila politike, glede na katera se bo oblikoval prihodnji okvir strukturnih skladov EU.

V poročilu se zagovarja nadaljevanje mehanizma za pravični prehod, ki bi ga bilo treba prilagoditi tako, da bi se podprlo sektorje, ki so v postopku popolnega preoblikovanja zaradi političnih odločitev, kot je prehod na razogljičenje cestnega prometa do leta 2035, kot je določeno v uredbi o standardih emisijskih vrednosti CO₂ za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila. Poročevalka priznava, da zeleni in digitalni prehod močno vplivata na zaposlovanje, in poudarja, da je treba podpirati diverzifikacijo lokalnih in regionalnih gospodarstev ter spodbujati trajnostno rast.

Poročilo potrjuje, da avtomobilska industrija pomembno prispeva k zaposlovanju v industriji in trgovini, saj je v njej skupaj zaposleno 13,8 milijona Evropejcev in ima ključno vlogo v sektorju proizvodnje. V zvezi s tem meni, da je za uspešno uvedbo brezemisijских in nizkoemisijских tehnologij ključna finančna podpora, da bi se olajšale naložbe v raziskave, razvoj in inovacije, prav tako pa v potrebno nadgradnjo fizičnih sredstev in infrastrukture, zlasti za mala in srednja podjetja. Zlasti meni, da bi morala biti ta podpora usmerjena v celotno avtomobilsko vrednostno verigo, ki vključuje proizvodnjo, distribucijo in prodajo, pa tudi poprodajne storitve, kot so storitve vzdrževanja, ponudniki zavarovanj ali oskrbovalne postaje. V zvezi s tem poročilo poudarja, da se infrastruktura za alternativna goriva na različnih geografskih območjih zaenkrat uvaja neenakomerno, in poziva k rešitvi, ki bi jo vodila javnost, da bi poskrbeli za zagotavljanje teh storitev v podeželskih, oddaljenih in redko poseljenih regijah.

Ob upoštevanju navedenega poročevalka poudarja, da so potrebni posebni podporni ukrepi in financiranje, da bi se obravnavali izzivi, s katerimi se soočajo evropske regije, v katerih velik delež BDP prinese avtomobilska industrija. Evropska podpora lahko ima ključno vlogo pri zagotavljanju družbeno sprejemljivega in vključujočega prehoda za delavce in podjetja, ki so jih prizadele spremembe v avtomobilskem sektorju. Finančna podpora lahko pomaga ublažiti socialne učinke prehoda, če se z njo podpirajo programi za prekvalifikacijo delovne sile in zagotavljanje drugih zaposlitvenih možnosti. Na splošno je zagotavljanje finančne podpore avtomobilskemu sektorju bistveno za olajšanje uspešnega prehoda na razogljičeno mobilnost, spodbujanje trajnostne rasti ter hkratno obravnavanje podnebnih ciljev, konkurenčnosti industrije in socialne blaginje.

Končno poročevalka meni, da lahko prihodnji okvir strukturnih skladov EU z izvajanjem predlaganih priporočil učinkovito prispeva k temu, da bodo regije odporne, spodbujanju bolj zelene prihodnosti, ki bo pripravljena na digitalni prehod, ter spodbujanju pravičnega prehoda za regije, ki so odvisne od avtomobilske industrije.