



Opinia Europejskiego Komitetu Regionów – Sprawiedliwa i zrównoważona transformacja regionów o rozwiniętym przemyśle motoryzacyjnym

(C/2023/1328)

Sprawozdawca: Sven SCHULZE (DE/EPL), minister gospodarki, turystyki, rolnictwa i leśnictwa kraju związkowego Saksonia-Anhalt

ZALECENIA POLITYCZNE

EUROPEJSKI KOMITET REGIONÓW (KR),

1. Zwraca uwagę na konieczność radykalnego ograniczenia emisji gazów cieplarnianych. Zdecydowane działania potrzebne są zwłaszcza w transporcie drogowym, którego wysoki udział w emisjach nie został do tej pory ograniczony w sposób zrównoważony. W związku z tym KR z zadowoleniem przyjmuje decyzję o zakazie rejestracji konwencjonalnych pojazdów napędzanych benzyną i olejem napędowym w całej UE począwszy od 2035 r., gdyż umożliwi to transformację w zakresie mobilności. Jeżeli chodzi o otwartość technologiczną, ważne jest, aby silniki zasilane różnymi neutralnymi dla klimatu paliwami mogły być nadal zatwierdzane po tej dacie.
2. Uznaje znaczenie regionów słabiej rozwiniętych dla osiągnięcia celów zrównoważonego rozwoju i podkreśla potrzebę ukierunkowanego wsparcia i inwestycji w tych regionach, aby zapewnić inkluzywną i sprawiedliwą transformację w kierunku gospodarki niskoemisyjnej.
3. Wzywa Komisję Europejską do wzmocnienia pozycji miast i regionów oraz wsparcia ich w osiągnięciu tych ambitnych celów klimatycznych.
4. Przypomina, że do ograniczania emisji spalin z nowych samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych można wykorzystywać głównie nowe akumulatorowo-elektryczne technologie napędu oraz w dalszej kolejności te już istniejące i stale rozwijane, a także paliwa niskoemisyjne lub neutralne dla klimatu⁽¹⁾. Jeśli chodzi o flotę (w skali globalnej), neutralne dla klimatu paliwa syntetyczne i różne biopaliwa jeszcze przed 2035 r. mogą znacząco przyczynić się do łagodzenia zmiany klimatu i zmniejszyć zależność od paliw kopalnych oraz zwiększyć otwartą strategiczną autonomię Europy. Wraz z akumulatorowo-elektryczną technologią napędu głównym wyzwaniem dla sektora motoryzacyjnego będzie łączność cyfrowa pojazdów.
5. Podkreśla, że aby można było osiągnąć cele klimatyczne, cały system mobilności musi stać się bardziej zrównoważony. Należy rozważyć skuteczne alternatywy dla transportu indywidualnego, a także bardziej efektywne wykorzystanie surowców i gruntów, w tym ograniczenie do minimum uszczelniania gleby, zwłaszcza w miastach.
6. Podkreśla, że ta dwójaka transformacja będzie miała głęboki wpływ na regionalne ekosystemy motoryzacyjne. Całościowa europejska strategia transformacji ma zatem kluczowe znaczenie dla UE, ponieważ europejski przemysł motoryzacyjny jest w dużym stopniu zintegrowany ponad granicami krajowymi, a mobilność osób i towarów jest istotnym czynnikiem nowoczesnego systemu gospodarczego. Aby utrzymać konkurencyjność na światową skalę, Europa musi przyjąć nowe technologie i być liderem technologicznym. Strategia ta powinna koncentrować się na tym, jak pobudzać badania i rozwój nowych technologii, a jednocześnie wspierać najbardziej dotknięte i zagrożone regiony motoryzacyjne w procesie transformacji poprzez przekwalifikowanie i rozwój umiejętności.

⁽¹⁾ Za paliwo neutralne dla klimatu lub neutralne pod względem emisji dwutlenku węgla uważa się paliwo, które jest w stanie wykazać redukcję o 100 % swoich emisji od momentu jego produkcji do wykorzystania.

7. Podkreśla, że transformacja przemysłu motoryzacyjnego idzie w parze ze zmianami strukturalnymi w regionach. Dlatego regiony muszą mieć możliwość współkształtowania zmian strukturalnych oraz zbadania odpowiednich możliwości wsparcia, takich jak mechanizm sprawiedliwej transformacji lub komponent sprawiedliwej transformacji w ramach następnej polityki spójności po 2027 r. Działania te muszą odbywać się przy zaangażowaniu władz lokalnych i regionalnych.
8. Podkreśla w związku z tym potrzebę skrupulatnego rozważenia stanu regionów o rozwiniętym przemyśle motoryzacyjnym i ich zdolności w okresie transformacji, tak aby nie ograniczać inwestycji ani nie zagrażać konkurencyjności przemysłu.
9. Uważa, że trzeba starać się zapewnić w UE wystarczającą pulę specjalistów poprzez nowe i rozszerzone formy ustawicznej edukacji zawodowej (kształcenie zawodowe, szkolenia i kursy doskonalące).
10. Wzywa do przeprowadzenia kompleksowej oceny wpływu terytorialnego odnośnie do skutków przejścia na bezemisyjny przemysł motoryzacyjny dla zatrudnienia. Skutki transformacji różnią się w zależności od regionu, od struktury regionalnego przemysłu motoryzacyjnego (producenci pojazdów czy głównie dostawcy), technologicznej specjalizacji w sektorze dostawców (np. głównie układ napędowy) oraz od kondycji całego regionu. Szczególnie MŚP z sektora dostawców motoryzacyjnych muszą dostosować się w największym stopniu, a ich pole manewru jest ograniczone ze względu na brak środków finansowych lub ograniczony dostęp do finansowania.
11. Z zadowoleniem przyjmuje to, że w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/851 ⁽²⁾ w sprawie wzmocnienia norm emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dostawczych uwzględniono propozycję z opinii KR-u ⁽³⁾, aby określić wpływ transformacji na zmiany strukturalne w regionach, w których istnieje przemysł motoryzacyjny, oraz szybko przedstawić wnioski mające na celu wsparcie dotkniętych regionów i pracowników tego sektora.
12. Podkreśla potrzebę zaangażowania obywateli w ten proces transformacji w celu uzyskania akceptacji społecznej. W regionach przemysłowych i w regionach słabiej rozwiniętych zmiany strukturalne muszą być nie tylko zrównoważone pod względem środowiskowym, ale i społecznym, tak aby nie wywołać negatywnego nastawienia do transformacji ani nie stworzyć nowej formy wykluczenia transportowego, zwłaszcza wśród obywateli w najtrudniejszej sytuacji.
13. Zwraca uwagę, że KR, w ramach Sojuszu Regionów o Rozwiniętym Przemysle Motoryzacyjnym (ARA) i Grupy Międzyregionalnej „Przyszłość sektora motoryzacyjnego” (CoRAI), intensywnie zajmował się tą kwestią, ponieważ wszelkie zmiany strukturalne są również kwestią spójności terytorialnej w rozumieniu art. 175 TFUE.
14. Podkreśla znaczenie społecznego wymiaru zmian. Zaleca strategiczne planowanie transformacji z dobrze przygotowaną komunikacją, zorganizowanym dialogiem społecznym, w tym, w stosownych przypadkach, wynegocjowanymi planami transformacji na szczeblu przedsiębiorstw, regionalnym i sektorowym, oraz z wiążącymi warunkami społecznymi, mapowaniem wpływu na zatrudnienie na szczeblu przedsiębiorstw, regionalnym i krajowym w celu zapewnienia skutecznej identyfikacji i grupowania umiejętności, przewidywania zmian oraz odpowiednich środków w zakresie szkoleń i przekwalifikowania.
15. Dostrzega znaczenie, jakie dla zapewnienia sprawiedliwej i sprzyjającej włączeniu społecznemu transformacji mają programy rozwoju umiejętności w zakresie ekologii i zrównoważonego rozwoju w regionach słabiej rozwiniętych. Wzywa do utworzenia regionalnych ośrodków innowacji w celu wspierania umiejętności ekologicznych i pobudzania lokalnych innowacji.
16. Podkreśla, że silne i doskonale regionalne systemy innowacji przyczyniają się do zrównoważenia społecznego i środowiskowego, zaś regiony europejskie są światowymi liderami innowacji i konkurencyjności.
17. Stwierdza, że warunki ramowe stworzone przez nowe normy emisji pozwalają przedsiębiorstwom, a także władzom lokalnym i regionalnym nastawić się na przygotowanie, w miarę możliwości na miejscu, kształcenia, szkoleń i kursów doskonalących.

⁽²⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/851 z dnia 19 kwietnia 2023 r. w sprawie zmiany rozporządzenia (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 Unii (Dz.U. L 110 z 25.4.2023, s. 5).

⁽³⁾ CDR 4913/2021.

18. Uważa, że wymienione aspekty regionalnej polityki przemysłowej i strukturalnej, regionalnych planów zarządzania transformacją i europejskiego mechanizmu sprawiedliwej transformacji muszą zostać opracowane w wielopoziomowym systemie politycznym i w ramach interakcji wszystkich kluczowych podmiotów (przedstawiciele pracodawców i pracowników, władz europejskich, krajowych i regionalnych, przedsiębiorstw, edukacji i nauki oraz badań naukowych, a także organizacji pozarządowych). Podkreśla zasadniczą rolę i odpowiedzialność producentów (OEM) wobec całego łańcucha wartości w sektorze dostaw oraz odnośnie do przekwalifikowania i podnoszenia kwalifikacji ich pracowników.

Polityczne warunki ramowe

19. Podkreśla, że UE musi uwzględnić różnorakie rozwiązania techniczne istniejące w sektorze motoryzacyjnym. Dopóki nowe rozwiązania technologiczne są neutralne pod względem emisji dwutlenku węgla od momentu produkcji do chwili wykorzystania, o ich przyszłości powinna rozstrzygać konkurencja w zakresie innowacji ze strony przemysłu i badań naukowych, szczególnie w sektorze o tak silnych wzajemnych połączeniach globalnych, jakim jest przemysł motoryzacyjny.

20. Podkreśla, że udana transformacja wymaga zaangażowania wszystkich zainteresowanych stron, m.in. poprzez partnerstwa publiczno-prywatne. Dlatego konieczne jest zwiększenie zasobów europejskich, aby krzewić współpracę między przemysłem, MSP, uniwersytetami i ośrodkami badawczymi, instytucjami edukacyjnymi i szkoleniowymi, władzami lokalnymi i regionalnymi oraz wszystkimi zainteresowanymi stronami tego sektora i w ten sposób umożliwić regionom dostosowanie się do nowych osiągnięć technologicznych w dziedzinie mobilności.

21. Popiera legislacyjną systematykę i prawne mechanizmy zachęt, np. w dyrektywie w sprawie odnawialnych źródeł energii, aby rozwijać technologie neutralne dla klimatu.

22. Zauważa, że transformacja transportu samochodowego będzie miała również wpływ na sektor usług (warsztaty, stacje benzynowe, handel częściami zamiennymi itp.) i należy łagodzić skutki społeczne tego procesu. Transformacja regionów o rozwiniętym sektorze motoryzacyjnym wymaga transformacji całego systemu usług związanych z samochodem i jego utrzymaniem, koncentrującej się na przekwalifikowaniu i podnoszeniu kwalifikacji (regionalnej) siły roboczej oraz przebiegającej w ramach ogólnounijnych ram na rzecz umiejętności i miejsc pracy.

23. Z zadowoleniem przyjmuje niedawny rozwój prawodawstwa UE w zakresie danych, który umożliwi tworzenie nowych modeli biznesowych.

24. Zwraca uwagę na znaczenie europejskich zasad pomocy państwa i ich rolę w czasie kryzysów. Jest przekonany, że należy tak dostosować zasady pomocy państwa, aby regiony o wysoko rozwiniętej gospodarce motoryzacyjnej także mogły jeszcze bardziej wzmocnić swoje klastry innowacyjne. Takie klastry przyczyniają się do dobrobytu innych regionów, tworząc międzyregionalne i ogólnoeuropejskie łańcuchy wartości.

25. Apeluje, by w ogólnym rozporządzeniu w sprawie wyłączeń grupowych podnieść zarówno próg powodujący obowiązek zgłoszenia, jak i maksymalną stawkę pomocy w przypadku pomocy regionalnej. Poziom 50 % jest zdecydowanie za niski w przypadku dużych przedsiębiorstw na obszarach „a”. To jedyny sposób na rozwój i wprowadzanie na rynek, również w Europie, przyszłościowych technologii, które będą potrzebne w ramach Europejskiego Zielonego Ładu.

26. Podkreśla, że trzeba nie tylko przeprowadzić reformę w kierunku większej intensywności pomocy państwa, ale również dostosować rozporządzenie w sprawie pomocy *de minimis* i podnieść obecny pułap 200 tys. EUR do co najmniej 500 tys. EUR.

27. Z zadowoleniem przyjmuje reformy ważnych projektów stanowiących przedmiot wspólnego europejskiego zainteresowania (IPCEI), zapowiedziane w planie przemysłowym Zielonego Ładu. Należy jednak rozważyć nie tylko przyspieszenie procedur wydawania zezwoleń, ale również rozszerzenie obszarów tematycznych o technologie przyszłości (np. jazda autonomiczna). Warto też pomyśleć o możliwości dostosowania projektów IPCEI pod kątem udziału w nich MSP.

28. Stwierdza, że należy unikać nadmiernej regulacji. Poprawy wymagają ponadto: powolne wdrażanie prawodawstwa UE przez państwa członkowskie oraz procedury szybszego zatwierdzania i podejmowania decyzji przez organy publiczne. Zarazem władze muszą zobowiązać się do ograniczenia biurokracji.

29. Proponuje, aby przejściowe i wyraźnie ograniczone czasowo uregulowanie wysokich sezonowych szczytów cen energii mogło być nadal możliwe. Taka zmienność cen stanowi główny niekorzystny czynnik względem światowej konkurencji, zwłaszcza w odniesieniu do produkcji energochłonnej. Innymi takimi czynnikami są zagrożenia pod względem dostaw i niezawodności sieci energetycznej. Aby uzasadnić taką interwencję w kontekście przemian regionalnych, należy zwrócić szczególną uwagę na MŚP w sektorze dostawców motoryzacyjnych.

Umiejętności, infrastruktura i surowce

30. Ostrzega, że brak specjalistów w dziedzinie inżynierii i oprogramowania może narazić na szwank obecną – korzystną jeszcze – pozycję europejskiego przemysłu motoryzacyjnego, wynikającą z intensywnej działalności badawczo-rozwojowej. Sugeruje zatem, aby w Europejskim Roku Umiejętności 2023 oraz później zajęto się zmianami strukturalnymi w sektorze motoryzacyjnym. W tym kontekście zwraca uwagę na doskonałą pracę sojuszu na rzecz umiejętności w sektorze motoryzacyjnym.

31. Podkreśla, że szkolenia w zakresie umiejętności niezbędnych do transformacji sektora motoryzacyjnego są fundamentem dla wszelkich koniecznych działań, także po to by ograniczyć negatywny wpływ na zatrudnienie. Dlatego uważa, że trzeba będzie jak najlepiej wykorzystać wszystkie zasoby i opcje, także na szczeblu europejskim, na rzecz aktywnej polityki zatrudnienia.

32. Zdecydowanie popiera promowanie i szkolenie kobiet pracujących w zawodach związanych z naukami ścisłymi, technologią, inżynierią i matematyką oraz w sektorze motoryzacyjnym w celu zapewnienia, by transformacja odzwierciedlała równouprawnienie płci. W okresie transformacji równouprawnienie płci powinno być aktywnie włączane do wszystkich sfer życia i przez to gwarantowane. Należy zatroszczyć się o równe uczestnictwo poprzez rynki pracy sprzyjające włączeniu społecznemu.

33. Wobec zmieniających się wymogów dotyczących modeli biznesowych i produktów dostawców i producentów oryginalnego sprzętu (OEM) zwraca uwagę na znaczenie kształcenia zawodowego, podnoszenia kwalifikacji i szkoleń. Dostawcy muszą mieć możliwość opracowywania nowych produktów i usług oraz modeli biznesowych. Jest to możliwe dzięki środowiskom testowym i demo. Dlatego należy ułatwić MŚP dostęp do tych środowisk, zarówno na szczeblu krajowym, jak i unijnym. MŚP potrzebują środowisk testowych i demo, które umożliwiają produkcję sprzętu w małych seriach. Należy lepiej odpowiedzieć na te potrzeby, aby wspierać przejście na zrównoważoną produkcję i opracować nowe modele biznesowe dla MŚP.

34. Podkreśla, że dla przemysłu motoryzacyjnego elektryfikacja jest ważna i dlatego należy skupić się na łańcuchach wartości związanych z elektryfikacją, na wydajnych bateriach oraz na produkcji urządzeń wykorzystywanych właśnie w tej branży. Produkcja staje się bardziej zorientowana na proces, a producenci samochodów wytwarzają więcej sami. Należy więc przekształcić tradycyjne gałęzie przemysłu, aby mogły stać się dostawcami dla nowych technologii i sektorów. Przeorientowanie umiejętności jest ważnym czynnikiem w stawianiu czoła przyszłym wyzwaniom.

35. Zaleca, aby Komisja Europejska wydała jasne wytyczne dotyczące sposobów poprawy i wzmocnienia zdolności państw członkowskich i regionów do zapewnienia niezbędnych zabezpieczeń wszystkim pracownikom i obywatelom, na których przyszłe zmiany mogą mieć negatywny wpływ. Powinno to również dotyczyć w szczególności pracowników, którzy mogą nie korzystać z przekwalifikowania i podnoszenia kwalifikacji ze względu na swoje profile wiekowe. Należy znaleźć mechanizmy zachęcające do zachowania ich umiejętności i kwalifikacji w procesie transformacji.

36. Jest zaniepokojony obecnością niekorzystną sytuacją konkurencyjną europejskiego przemysłu pojazdów elektrycznych w stosunku do krajów takich jak Chiny, gdzie poprzez wysokie dotacje państwowe zakłóca się rynek pojazdów elektrycznych. Ważnym krokiem jest ogłoszenie przez przewodniczącą Komisji Europejskiej dochodzenia antysubsydyjnego w sprawie tych praktyk. Należy zdecydowanie zwalczać nieuczciwe praktyki handlowe, aby zagwarantować uczciwą konkurencję.

37. Podkreśla, że należy przeprowadzić kompleksową ocenę oddziaływania terytorialnego pod kątem tego, jak przejście na neutralny dla klimatu przemysł motoryzacyjny wpłynie na zatrudnienie. Analiza ta powinna określać poszczególne wyzwania i zagrożenia dla każdego regionu oraz wskazywać możliwości działania.

38. Mając na uwadze art. 145 i 147 TFUE, podkreśla społeczny aspekt tej transformacji oraz to, że dostępność odpowiednich umiejętności jest ważna nie tylko dla przemysłu motoryzacyjnego, ale również dla innych sektorów gospodarki, i tym samym przyczynia się do ochrony miejsc pracy. Wzywa do zajęcia się potencjalnym efektem domina wśród sektorów powiązanych z przemysłem motoryzacyjnym oraz zwraca uwagę na zapobieganie nowym dysproporcjom między regionami, które to dysproporcje mogą wynikać z asymetrycznych skutków społecznych i gospodarczych transformacji.

39. Wzywa Komisję Europejską, by z myślą o zapewnieniu konkurencyjnych lokalizacji powiązała inicjatywy w zakresie odporności łańcucha dostaw, zabezpieczenia dostępu do surowców krytycznych i sektora półprzewodników. Komitet zdecydowanie wzywa Komisję Europejską do wzmożenia wysiłków na rzecz wzmocnienia strategicznej autonomii i bezpieczeństwa Europy w łańcuchu dostaw surowców. Celem jest dywersyfikacja przywozu (w szczególności litu i kobaltu w przypadku baterii, a także metali ziem rzadkich), przy jednoczesnym zapewnieniu starannego zarządzania emisjami i zanieczyszczeniem oraz ich kontroli na każdym etapie łańcucha wartości. Do 2030 r. należy podwoić udział europejskiej produkcji półprzewodników w światowej produkcji.

40. Podkreśla, że UE musi zabezpieczyć swoją suwerenność cyfrową. Konieczne jest stworzenie na szczeblu europejskim ram optymalnego wykorzystania i wymiany danych dotyczących mobilności, zwłaszcza w odniesieniu do współpracy między publicznymi i prywatnymi dostawcami danych. Ogólnoeuropejskie powszechne usługi w zakresie mobilności są równie ważne jak bezpieczeństwo danych i pełne wykorzystanie potencjału sztucznej inteligencji przy zminimalizowaniu związanego z nią ryzyka. Istotne jest, aby przepisy dotyczące sztucznej inteligencji odpowiadały potrzebom europejskiego przemysłu motoryzacyjnego i jego transformacji. Kwestie związane z AI mają zasadnicze znaczenie w wielu obszarach rozwoju następującego w sektorze mobilności. Podmioty krajowe powinny przyczyniać się do wypracowania całościowego podejścia do kwestii AI związanych z rozwojem innowacji w zakresie mobilności.

41. Apeluje do Komisji o jak najszybsze przedstawienie wniosku sektorowego w sprawie dostępu do danych nieosobowych – również dla sektora motoryzacyjnego – tak jak to miało miejsce w przypadku aktu w sprawie danych, aby promować gospodarkę opartą na danych oraz nowe modele biznesowe.

42. Przypomina o potrzebie obowiązkowej i powszechnej ogólnounijnej dostępności infrastruktury ładowania i tankowania dla pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym i pojazdów na alternatywne paliwa neutralne pod względem emisji dwutlenku węgla, takie jak biopaliwa. Uzgodnione cele rozporządzenia w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych mogą być jedynie minimalne. Infrastrukturę tę powinni zapewniać przede wszystkim operatorzy prywatni. Jeżeli na niektórych obszarach ten rozwój okazałby się zbyt powolny, działalność prywatną należy uzupełnić rozbudową publiczną, bez ograniczania przepisami o pomocy państwa. Rozwój elektromobilności musi iść w parze z rozwojem sieci elektroenergetycznych i wytwarzaniem energii elektrycznej z odnawialnych źródeł energii.

43. Podkreśla konieczność zaangażowania władz lokalnych i regionalnych w planowanie i wdrażanie infrastruktury ładowania i tankowania paliw alternatywnych. Zachęca, aby tworzyć partnerstwa między sektorem publicznym i prywatnym w regionach słabiej rozwiniętych w celu przyspieszenia rozwoju takiej infrastruktury, zapewniając równy dostęp i przystępność cenową.

Ramy budżetowe

44. Przypomina, że mechanizm sprawiedliwej transformacji ma zasadnicze znaczenie jako kluczowy element neutralnej dla klimatu transformacji przemysłowej, a także społecznie akceptowalnych zmian strukturalnych w regionach. Przy tym chodzi tu nie tylko o Fundusz na rzecz Sprawiedliwej Transformacji (FST), ale także program InvestEU i nowy instrument pożyczkowy na rzecz sektora publicznego, które przyczyniają się do skutecznego sprostania wyzwaniom związanym ze zmianami strukturalnymi w regionach.

45. Wzywa Komisję Europejską, aby w kontekście śródkresowego przeglądu obecnych wieloletnich ram finansowych (WRF) udostępniła fundusze na sprawiedliwą transformację regionów o rozwiniętym przemyśle motoryzacyjnym oraz dostawców tego przemysłu, niezależnie od ich regionu, i już teraz uwzględniła ten cel przy planowaniu kolejnych WRF. W tym kontekście należy zapewnić regionom elastyczność w korzystaniu z finansowania, ponieważ wyzwania są bardzo zróżnicowane.

46. Podkreśla potrzebę komplementarności tych środków w stosunku do funduszy strukturalnych, aby móc uzyskać synergie i efekty mnożnikowe. Należy wykorzystać wszystkie możliwości przyspieszenia procedur. Z myślą o łatwiejszym udzielaniu wsparcia ewentualny następca funduszu FST powinien zostać włączony do komponentu transformacji w obrębie EFRR i EFS, przy poszanowaniu zasady partnerstwa i zarządzania dzielonego. Zapobiegłoby to dalszemu rozdrobnieniu instrumentów wsparcia. Przy tej okazji KR odsyła do swojej opinii w sprawie przyszłości polityki spójności, która zostanie przyjęta pod koniec 2023 r.

47. Podkreśla, że rozmaite przemiany przemysłowe dokonują się jednocześnie, co oznacza, że kolejna edycja FST powinna objąć także inne sektory. Należy też odpowiednio uwzględnić wciąż aktualne potrzeby finansowe dotychczasowych regionów beneficjentów FST, a w szczególności regionów górniczych. Należy zadbać o to, by regiony te nie znalazły się w niekorzystnej sytuacji w wyniku dalszego rozwoju FST. Tu można by na przykład rozważyć wskaźnik łączący emisje CO₂ z tworzeniem wartości.

48. Zwraca uwagę, że kolejna edycja FST powinna koncentrować się na wspieraniu najbardziej dotkniętych regionów, a szczególnie MŚP z sektora dostawców, oraz promować szukanie i wdrażanie nowych modeli biznesowych, a także szkolenie i podnoszenie kwalifikacji pracowników. Należy przy tym zawsze uwzględniać sytuację i możliwości każdego regionu zgodnie z oceną oddziaływania terytorialnego.

Europejskie strategie transformacji

49. Z zadowoleniem przyjmuje zainicjowany przez komisarza Thierry'ego Bretona proces „Droga 35”. Zwraca uwagę, że powstały z inicjatywy KR-u Sojusz Regionów o Rozwiniętym Sektorze Motoryzacyjnym (ARA) zaproponował dodatkowy wskaźnik (key performance indicator, KPI) dotyczący oddziaływania regionalnego, jako miernik powodzenia sprawiedliwej transformacji, i wzywa Komisję Europejską do ujęcia go w tym procesie.

50. Zwraca się do Komisji Europejskiej o zlecenie niezbędnych analiz i oceny oddziaływania terytorialnego na wczesnym etapie, jak miało to miejsce w przypadku koncepcji wsparcia dla regionów górniczych, aby śledzić proces transformacji w regionach o rozwiniętym przemyśle motoryzacyjnym i jego skutki i móc dostrzec ewentualną potrzebę wsparcia, a tym samym stworzyć podstawy dla działań następczych.

51. Liczy na to, że KR, ARA i CoRAI będą aktywnie zaangażowane w dalsze prace Komisji Europejskiej mające na celu określenie luk w finansowaniu i strategii sprawiedliwej transformacji, jak to przewidziano w rozporządzeniu (UE) 2023/851.

52. Wzywa Komisję Europejską i regiony motoryzacyjne, aby sprawdziły, w jaki sposób inne regiony, takie jak regiony górnicze i przemysłowe, radziły sobie w przeszłości z poważnymi przemianami gospodarczymi. Analiza doświadczeń tych regionów może dostarczyć istotnych spostrzeżeń i zasugerować sposoby wykorzystania transformacji jako szansy dla regionów o rozwiniętym sektorze motoryzacyjnym na pozytywną transformację społeczną i gospodarczą.

53. Z zadowoleniem przyjmuje trwający proces tzw. ścieżki transformacji dla sektora mobilności, bezpośrednio zaangażowanie regionów o silnym przemyśle motoryzacyjnym i silnej branży dostawców motoryzacyjnych.

54. Podkreśla, że procesy transformacji są zawsze procesami reform, zaś Instrument Wsparcia Technicznego może zapewnić władzom lokalnym i regionalnym oraz MŚP długofalową pomoc.

55. Zwraca uwagę na pozytywne doświadczenia związane ze strategiami inteligentnej specjalizacji (S3) wypracowanymi w ramach polityki spójności UE. Sprzyjają one zmianom strukturalnym, gdyż opierają się na podejściu nastawionym na konkretny obszar i odgrywają kluczową rolę w przewyżczeniu przepaści innowacyjnej w UE.

56. Stwierdza, że również inne strategie polityczne UE muszą wносить wkład w te zmiany strukturalne. Apeluje zatem do Komisji Europejskiej o zapewnienie większego wsparcia dla partnerstw na rzecz innowacji regionalnych⁽⁴⁾ jako pomostu między inteligentną specjalizacją a innymi strategiami politycznymi UE, aby za pomocą rozwiązań lokalnych móc osiągnąć nadrzędne cele Europejskiego Zielonego Ładu.

57. Stwierdza, że trzeba promować współpracę publiczno-prywatną m.in. w celu tworzenia ośrodków badawczo-rozwojowych szczególnie nastawionych na innowacje, a jednocześnie bardziej wykorzystywać synergie między polityką krajową i regionalną a programowaniem europejskim.

58. Zwraca uwagę na szczególną rolę unijnych programów współpracy międzyregionalnej (Interreg Europe, I3, regionalne doliny innowacji) w promowaniu wspólnych prac regionów o rozwiniętym sektorze motoryzacyjnym nad nowymi technologiami lub strategiami transformacji.

⁽⁴⁾ Partnerstwa na rzecz innowacji regionalnych zostały opracowane w ramach projektu pilotażowego KR-u ze Wspólnym Centrum Badawczym i stanowią część Nowego europejskiego planu na rzecz innowacji.

59. Odsyła do swojej opinii w sprawie strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności, gdzie wskazuje na potrzebę zasadniczej zmiany w mobilności. Ta zmiana w zakresie mobilności opiera się na zasadzie, że mobilność powinna być zrównoważona i dostępna dla wszystkich obywateli. Transport publiczny i aktywna mobilność to zrównoważone i opłacalne środki transportu. Ta transformacja w zakresie mobilności wymaga zmiany zachowań, w której kluczowe znaczenie mają użytkownicy i innowacje społeczne. Tu najważniejszymi kryteriami są: dostępność, brak barier, przystępność cenowa, zdrowie, planowanie przestrzenne, zmiany demograficzne oraz alternatywy dla transportu indywidualnego.

60. Zwraca się do Komisji Europejskiej, aby po pięciu latach Europejskiego Zielonego Ładu za cel swej kolejnej pięcioletniej kadencji przyjęła pomyślną transformację, i wzywa wszystkie służby Komisji do skoordynowanych wysiłków, aby proces ten zakończył się sukcesem.

Bruksela, dnia 11 października 2023 r.

Vasco ALVES CORDEIRO

*Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Regionów*