

**Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Sprawozdanie Komisji dla Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego, Komitetu Regionów i Europejskiego Banku Inwestycyjnego w sprawie wdrażania Strategicznego planu działania na rzecz baterii: budowanie strategicznego łańcucha wartości baterii w Europie”**

(COM(2019) 176 final)

(2019/C 353/16)

Sprawozdawca: **Colin LUSTENHOUWER**

Wniosek o konsultację	Komisja Europejska, 3.6.2019
Podstawa prawna	Art. 304 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej
Sekcja odpowiedzialna	Sekcja Transportu Energii, Infrastruktury i Społeczności Informacyjnej
Data przyjęcia przez sekcję	3.7.2019
Data przyjęcia na sesji plenarnej	17.7.2019
Sesja plenarna nr	545
Wynik głosowania (za/przeciw/wstrzymało się)	189/1/5

## 1. Wnioski i zalecenia

1.1. W pierwszym sprawozdaniu Komisji Europejskiej z postępów we wdrażaniu strategicznego planu działania na rzecz baterii informuje się, że podjęto szereg działań mających na celu stworzenie znaczącego sektora produkcji baterii w UE.

1.2. Mimo że jest jeszcze zbyt wcześnie na wyciąganie ostatecznych wniosków, EKES popiera inicjatywy podjęte lub zapowiadane przez Komisję, aby wspólnie z państwami członkowskimi i przemysłem europejskim przełamać zależność od krajów trzecich, zwłaszcza azjatyckich.

1.3. W nadchodzących latach trzeba będzie wiele zrobić, aby osiągnąć niezbędny poziom wiedzy technologicznej w UE, zapewnić dopływ potrzebnych materiałów podstawowych z państw trzecich i ze źródeł UE oraz zagwarantować bezpieczny i czysty recykling baterii.

1.4. Inwestowanie w pracowników jest przy tym wspólnym zadaniem władz i przedsiębiorstw.

## 2. Wprowadzenie

A. W maju 2018 r. Komisja Europejska wydała komunikat „Europa w ruchu”<sup>(1)</sup>. W komunikacie tym przedstawiła swą strategię polityczną dotyczącą zrównoważonej mobilności dla Europy – mobilności bezpiecznej, połączonej i ekologicznej.

2.1. Strategia ta stanowi element wprowadzonej przez Komisję Junckera polityki zatytułowanej „Europejska unia energetyczna”, czyli kompleksowych zintegrowanych ram łączących politykę klimatyczną z polityką energetyczną i uzupełniających je odpowiednio ukierunkowaną polityką przemysłową, aby w ten sposób osiągnąć cele porozumienia paryskiego. Cele te dotyczą przede wszystkim zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> związanych z produkcją energii z paliw kopalnych<sup>(2)</sup> oraz transportem w Europie, w którym wykorzystuje się środki transportu (samochody ciężarowe, osobowe) wyposażone w silniki spalinowe napędzane również paliwami kopalnymi (benzyna, gaz).

<sup>(1)</sup> COM(2018) 293 final.

<sup>(2)</sup> Produkcja i zużycie energii odpowiadają za 79 % emisji gazów cieplarnianych w UE, dokument analityczny Europejskiego Trybunału Obrachunkowego z dnia 1 kwietnia 2019 r. w sprawie „Unijne wsparcie na rzecz magazynowania energii”.

2.2. W kontekście pakietu „Europa w ruchu” Komisja opracowała specjalny plan działania dotyczący rozwoju i produkcji baterii. Przedstawiła w związku z tym oddzielny załącznik do wspomnianego komunikatu zatytułowany „Strategiczny plan działania na rzecz baterii”.

B. Dlaczego specjalny plan działania na rzecz baterii?

2.3. W naszym codziennym życiu nie jesteśmy już w stanie obejść się bez baterii. Baterie są nieodzownym elementem naszych telefonów komórkowych, komputerów i tabletek, sprzętu AGD oraz oczywiście także samochodów elektrycznych, zapewniającym ich dobre, bezpieczne i najlepiej długie funkcjonowanie. Przy tym żywotność baterii nadal jest (zbyt) krótka. Strategia Komisji, jak to określono w planie działania, koncentruje się na jednej z tych grup produktów, a mianowicie na opracowywaniu baterii dla samochodów elektrycznych, ale zarazem dotyczy również innych aspektów takich jak wtórne zastosowanie baterii czy recykling<sup>(3)</sup>.

2.4. Systemy baterii są użyteczne w magazynowaniu energii na małą skalę. Wydaje się, że baterie nie są dobrze przystosowane do magazynowania na dużą skalę, na przykład energii wytwarzanej przez morskie farmy wiatrowe. Do magazynowania energii na dużą skalę będą musiały być wykorzystywane inne nośniki energii takie jak wodór i amoniak<sup>(4)</sup>. Także w tym kontekście Komisja wspiera, z budżetu programu „Horyzont 2020”, wiele inicjatyw takich jak technologia przetwarzania energii elektrycznej w gaz („power to gas”) <sup>(5)</sup>. W tym samym duchu zwraca się dużą uwagę na rozwój technologiczny wydajnych i bezpiecznych metod umożliwiających w oparciu o magazynowanie energii – połączenie z sieciami wysokiego napięcia („power to the grid”) w sposób pozwalający uniknąć bardzo wysokich kosztów tzw. gniazd przyłączeniowych na morzu. Pozwoliłoby to ponadto w dużym stopniu uniknąć strat sieciowych, które nadal pojawiają się przy wykorzystywaniu linii wysokiego napięcia biegnących po dnie morskim lub pod jego powierzchnią i łączących morskie farmy wiatrowe z lądem, i mogłoby przynieść wzrost wydajności zrównoważonej morskiej produkcji energii o jakieś 10–15 %.

2.5. Według przewidywań baterie będą stanowiły około 40–50 % kosztów pojazdu elektrycznego, ale już teraz widać, że koszty te będą mogły maleć. Przy bardzo szybkim rozwoju wykorzystywania pojazdów elektrycznych<sup>(6)</sup> coraz ważniejsza staje się dostępność dobrych, bezpiecznych i ekologicznych baterii. Zdaniem Komisji europejski przemysł mógłby mieć dostęp do gigantycznego rynku, którego potencjał może w 2025 r. wynosić 400 GWh i 250 mld EUR. Stwarza to szanse dla Europy nie tylko z punktu widzenia celów klimatycznych, ale także z perspektywy gospodarczej i pod względem tworzenia miejsc pracy. Komisarz Elżbieta Bieńkowska stwierdziła niedawno: „Przewidujemy znaczny rozwój branży produkcji baterii w UE, sprzyjający gospodarce o obiegu zamkniętym i czystej mobilności”.

2.6. Postawmy jednak sprawę jasno: Europa jest daleko w tyle za krajami i przedsiębiorstwami azjatyckimi, jeśli chodzi o rozwój (B+R) i produkcję baterii. Aż 85 % wszystkich baterii wykorzystywanych w Europie pochodzi z Chin, Japonii lub Korei. Europejska produkcja odpowiada zaledwie 3 % produkcji światowej; w przypadku USA jest to 15 %. Jesteśmy zatem całkowicie, ale naprawdę całkowicie uzależnieni od zdolności produkcyjnej Azji, jeśli chcemy przekształcić mobilność w Europie z napędzanej paliwami kopalnymi w elektryczną.

2.7. I jeśli samo to nie czyniłoby sytuacji dość poważną, surowce potrzebne do produkcji baterii, takie jak lit, nikiel, mangan i kobalt, są obecnie pozyskiwane w Europie w ograniczonych ilościach, choć istnieją potencjalne rezerwy. Wydobycie tych europejskich rezerw będzie konieczne, choć jak się obecnie wydaje, wystarczą one tylko do zaspokojenia 15–20 % całkowitego zapotrzebowania. Niezbędne surowce pochodzą z Ameryki Łacińskiej, Afryki i Azji, gdzie zresztą Chińczycy założyli podobno duże przedsiębiorstwa wydobywcze, aby zapewnić sobie nieograniczony dostęp do tych surowców<sup>(7)</sup>. Ponadto rafinacja i obróbka europejskich surowców mineralnych często także ma miejsce w Chinach.

2.8. Wydobycie i przetwarzanie surowców jest energochłonne i wiąże się z nim powstanie znacznej ilości odpadów wydobywczych, a w niektórych wypadkach także odpadów niebezpiecznych.

2.9. Europa zmagą się natomiast z problemem przetwarzania baterii. Ich duża ilość sprawia, że mamy do czynienia z nową, niepokojącą kwestią dotyczącą odpadów, między innymi dlatego że recykling materiałów pochodzących z baterii ciągle jeszcze jest w powojakach. Obecnie z baterii odzyskuje się jedynie około 10 % surowców. Istnieje tu zatem znaczny potencjał rozwoju przetwarzania i odzyskiwania.

<sup>(3)</sup> Choć główny nacisk kładzie się na samochody, nie należy zapominać o tym, że prowadzone są także prace mające na celu produkowanie statków o napędzie elektrycznym (np. małych promów).

<sup>(4)</sup> Zob. też opinia EKES-u „Magazynowanie energii – czynnik integracji i bezpieczeństwa energetycznego” Dz.U. C 383 z 17.11.2015, s. 19.

<sup>(5)</sup> We Flandrii powstał interesujący projekt pod nazwą „WaterstofNet” – jest to klastrowy producent (energii wiatrowej i fotowoltaicznej), technologii wodorowych (elektroliza i sprężanie) oraz użytkowników końcowych w sektorach chemicznym i transportowym.

<sup>(6)</sup> Oczekuje się na przykład, że w Norwegii w bieżącym roku 2019 po raz pierwszy sprzedanych zostanie więcej osobowych samochodów elektrycznych niż tradycyjnych aut z silnikiem spalinowym. W tej grupie pojazdów elektrycznych dostawcą większości samochodów jest znany producent z USA.

<sup>(7)</sup> Chińskie władze postawiły sobie za cel, by do 2025 r. 20 % wszystkich sprzedanych nowych aut osobowych stanowiły pojazdy elektryczne.

### 3. Sprawozdanie z postępu prac 2019

3.1. W opinii z 17 października 2018 r. <sup>(8)</sup> EKES poparł propozycje Komisji dotyczące bardziej zrównoważonego transportu i strategicznego planu działania na rzecz baterii. Komitet zwrócił przy okazji uwagę na szereg czynników, które mogą utrudniać realizację planu działania, takich jak uzależnienie od dostaw surowców z państw trzecich, brak paliw alternatywnych, problemy w zarządzaniu zużyтыми bateriami, ich przetwarzaniu i usuwaniu oraz brak wykwalifikowanej siły roboczej.

3.2. 9 kwietnia 2019 r. Komisja opublikowała pierwsze sprawozdanie z postępów we wdrażaniu przedstawionego w maju 2018 r. Strategicznego planu działania na rzecz baterii. W sprawozdaniu tym podano, że realizowanych jest szereg regionalnych i sektorowych inicjatyw. I tak na przykład europejski sojusz na rzecz baterii ma być stymulującą platformą skupiającą przedsiębiorców, polityków i naukowców, aby w skoordynowany sposób wcielić w życie niełatwy i ambitny cel odzyskania przez UE i jej przemysł wiodącej pozycji w odniesieniu do szybko rozwijającej się technologii dotyczącej baterii. Pierwsze zaproszenie do składania wniosków, o budżecie w wysokości 114 mln EUR, zostało ogłoszone w ramach programu „Horyzont 2020”, a kolejne zaproszenie, o budżecie w wysokości 132 mln EUR, zostanie ogłoszone na rok 2020. Ponadto realizuje się również na wielką skalę interwencje finansowe z zasobów przeznaczonych na wdrażanie polityki regionalnej UE. Wydaje się, że przedsiębiorcy i naukowcy podchodzą do tego entuzjastycznie, chcąc uzupełnić swe własne inwestycje środkami finansowymi UE i przyspieszyć postępy w badaniach i rozwoju.

3.3. Od czasu publikacji planu działania pojawiło się niemało inicjatyw, ale wiele z nich, w tym inicjatywy międzyregionalne, jest jeszcze na etapie przygotowań. Niecały rok od publikacji planu to raczej zdecydowanie za wcześnie na dokonywanie podsumowań. Widać natomiast, że wszyscy są zdania, że pilnie trzeba podjąć działania – decydenci, naukowcy i przedsiębiorcy zdają sobie sprawę, że jest to naglące, o ile wreszcie nie jest już za późno. Gra toczy się o bardzo, naprawdę bardzo dużą stawkę: ryzyko, że bardzo duża część europejskiego przemysłu motoryzacyjnego przeniesie produkcję do regionów, przede wszystkim azjatyckich, położonych w pobliżu zakładów produkujących baterie jest realne. Wiąże się z tym przyszłość miejsc pracy dla ok. 13 milionów europejskich pracowników tego sektora.

### 4. Dalsze działania

4.1. Od początku kadencji Komisji Junckera i przyjęcia programu europejskiej unii energetycznej podjęto wiele działań, które w kontekście polityki przeciwdziałania zmianie klimatu zapoczątkowały politykę przemysłową nadającą całkowicie nowy charakter przekształcaniu społeczeństwa w bardziej zgodne z ideą rozwoju zrównoważonego. Polityka przemysłowa Komisji, popierana przez państwa członkowskie, stała się w znacznie większym niż wcześniej stopniu ukierunkowująca i inicjująca. EKES wyraża uznanie dla Komisji za nowe podejście i wzywa ją, państwa członkowskie i europejskich przedsiębiorców do kontynuowania niedawno rozpoczętych działań.

4.2. Takie podejście jest mile widziane, a z uwagi na znaczne zapóźnienie europejskich przedsiębiorstw w dziedzinie rozwoju i produkcji baterii jest również niezbędne. Ukierunkowująca polityka przemysłowa wiąże się jednak z ryzykiem błędnego faworyzowania określonych rozwiązań („picking winners”). Komitet z zadowoleniem przyjmuje również nowe podejście oparte na całym przemysłowym łańcuchu wartości. Polityka przemysłowa, która opiera się na metodologii łańcucha wartości, o wiele lepiej łączy się też z podejściem opartym na obiegu zamkniętym niż dawne sektorowe podejście do przemysłu. Podejście oparte na łańcuchu wartości wymaga również innej, lepiej do niego dostosowanej polityki, która dobrze łączy się na przykład także z polityką dotyczącą pomocy państwa. Teraz gdy sektor produkcji baterii stał się kluczowym elementem unijnej polityki przemysłowej, Komisja będzie również musiała być elastyczna w odniesieniu do pomocy inwestycyjnej przyznawanej przez państwa członkowskie przedsiębiorstwom w tym łańcuchu. Dzięki elastycznemu stosowaniu kryteriów kwalifikowalności jako IPCEI (ważny projekt stanowiący przedmiot wspólnego europejskiego zainteresowania) można pomóc przemysłowi europejskiemu z wykorzystaniem znacznych publicznych środków finansowych, których wielkość może zbliżyć się do wielkości pomocy, jaką azjatyckie przedsiębiorstwa otrzymują od swoich państw. EKES przyjmuje to nowe zastosowanie instrumentu IPCEI z zadowoleniem.

4.3. Pojawia się jednak pytanie, czy wdrażana obecnie polityka w kształcie określonym w strategicznym planie działania nie jest wprowadzana zbyt późno, aby nadrobić ogromne zaległości względem państw azjatyckich i ich przedsiębiorstw. Pytanie także, czy przewidziane na ten cel środki finansowe są wystarczające. Mówiąc dosadniej – czy nie robimy zbyt mało zbyt późno? <sup>(9)</sup> W opublikowanym niedawno dokumencie analitycznym Europejski Trybunał Obrachunkowy zgłasza taką wątpliwość: „Istnieje jednak ryzyko, że dotychczasowe działania nie będą wystarczające do osiągnięcia strategicznych celów UE w zakresie czystej energii”. Należy jednak zauważyć, że rola Komisji i jej zasoby finansowe są ograniczone. Komisja, słusznie, zachowuje pewną powściągliwość. Jej rola polega na byciu pośrednikiem. To przede wszystkim państwa członkowskie i przedsiębiorstwa europejskie oraz ich ośrodki badań naukowych muszą podjąć rzuconą rękawicę. Z tego względu bardzo cieszy, że na początku maja 2019 r. rządy Francji i Niemiec podjęły decyzję o przeznaczeniu po 1 mld EUR na wsparcie inicjatyw realizowanych przez ich przedsiębiorstwa z myślą o rozwoju sektora produkcji baterii. Jest to jeden z pierwszych bardzo konkretnych rezultatów zainicjowanego przez Komisję europejskiego sojuszu na rzecz baterii, w ramach którego współpracują ze sobą państwa członkowskie, Komisja i przedsiębiorcy.

<sup>(8)</sup> Opinia EKES-u „Europa w ruchu – Zrównoważona mobilność dla Europy: bezpieczna, połączona i ekologiczna”, Dz.U. C 62 z 15.2.2019, s. 254.

<sup>(9)</sup> Zob. także dokument analityczny Europejskiego Trybunału Obrachunkowego z dnia 1 kwietnia 2019 r. „Unijne wsparcie na rzecz magazynowania energii”.

4.4. Zdaniem EKES-u po upływie tak krótkiego czasu od przyjęcia planu działania na rzecz baterii jest jeszcze zbyt wcześnie na formułowanie ostatecznych wniosków. EKES jest zadowolony z tego, jak wiele różnorodnych działań zostało podjętych lub opracowanych przez liczne zainteresowane strony. Rezultaty będą (powinny być) widoczne w nadchodzących latach. Rozwój technologiczny w UE i na świecie nie stoi w miejscu, a dynamika procesu sprawia, że strategia dotycząca baterii nie jest środkiem jednorazowym, lecz wymaga podejścia strukturalnego w polityce UE i polityce państw członkowskich, ponieważ konieczne inwestycje w środki produkcji mają długi okres zwrotu z inwestycji (20 czy 30 lat nie jest tu wyjątkiem).

4.5. Pytanie, czy UE jest w ogóle w stanie stworzyć konkurencyjny sektor rozwoju i produkcji baterii, skoro niezbędne surowce nie występują w UE w wystarczającej ilości. Chociaż opracowywane są inicjatywy dotyczące np. wydobywania litu w niektórych państwach członkowskich UE (m.in. ponowne otwarcie zamkniętych wcześniej kopalń), to iluzoryczne jest zakładanie, że UE stanie się całkowicie samowystarczalna. Ponadto w europejskim społeczeństwie istnieje spora niechęć wobec górnictwa i często prawdziwa okazuje się zasada „byłoby nie na moim podwórku”. Należy zwrócić większą uwagę obywateli na pozytywny wpływ społecznie i ekologicznie odpowiedzialnego wydobywania surowców na społeczności lokalne. Ponadto okazuje się, że włączenie społeczności lokalnej („local ownership”) także pod względem finansowym i w innych aspektach może zapobiec sytuacji, w której wobec takiej działalności zrodzi się opór uniemożliwiający jej rozpoczęcie.

4.6. EKES podkreśla, jak ważne jest – zważywszy na sytuację w zakresie surowców – by dzięki wzmocnionym wysiłkom wszystkich zainteresowanych stron w zakresie badań i rozwoju opracować nowe rodzaje baterii, takie jak baterie ze stałym elektrolitem, które znacznie zmniejszą zależność od tych surowców.

4.7. Na ile realistyczne jest oczekiwanie, że jak zakłada Komisja, w UE pojawi się od 10 do 20 wielkich producentów? Czy inwestorzy długoterminowi na rynkach kapitałowych są faktycznie gotowi, by wyłożyć na to potrzebne ok. 10 mld EUR? Choć przedstawione w planie działania priorytety są słuszne, rozczarowuje fakt, że nie wspomina się o dostępie do kapitału niezbędnego do dokonania tych wielkich inwestycji. Samo finansowanie bankowe nie jest tu wystarczające. Rynki kapitałowe, a w szczególności fundusze infrastrukturalne, będą musiały być gotowe do inwestowania w te projekty z wykorzystaniem kapitału wysokiego ryzyka<sup>(10)</sup>. W tym celu konieczna jest polityka długoterminowa, uzyskiwanie odpowiedniego zwrotu z inwestycji i wsparcie ze strony organów krajowych. Należy zapobiec sytuacji, w której każdy czeka, aż pierwszy zacznie działania ktoś inny; władze publiczne mogą wziąć na siebie rolę motoru napędzającego proces inwestycyjny. Francusko-niemieckie inicjatywy pokazują, że te państwa są tego świadome. Także utworzona niedawno platforma inwestycyjna z EIT InnoEnergy jako siłą napędową może zdaniem EKES-u bardzo znacząco przyczynić się do zaistnienia współpracy między inwestorami a promotorami projektów.

4.8. Jednocześnie poprzez specjalne kampanie informacyjne trzeba uświadomić europejskim konsumentom, że zakup baterii produkowanych w Europie, gdzie przestrzega się norm bezpieczeństwa ludzi i środowiska, przynosi wiele korzyści, które nie pojawiają się w przypadku zakupu baterii z państw trzecich, w których tych norm i wartości nie przestrzega się w równym stopniu. Kontynuowanie dotychczasowego postępowania oznacza dalsze eksportowanie naszych problemów związanych ze środowiskiem.

4.9. Zdaniem EKES-u potrzeba zatem więcej konkretnych inicjatyw na rzecz rozwoju recyklingu materiałów ze zużytych baterii. To tzw. górnictwo miejskie („urban mining”) może pokryć znaczną część zapotrzebowania na surowce. Istnieje znaczący potencjał na przyszłość w zakresie recyklingu materiałów pochodzących z górnictwa miejskiego, pod warunkiem że poprawi się zachęty gospodarcze, ilość zbieranych odpadów, technologie odzysku, a ostatecznie także wskaźniki recyklingu. Z niedawnego sprawozdania Komisji dotyczącego wykonania i oddziaływania dyrektywy w sprawie baterii wynika niestety, że zbieranie konwencjonalnych baterii nadal nie osiągnęło pożądanego poziomu. Ciągle jeszcze około 57 % baterii nie jest przekazywanych do recyklingu. Uzasadnione jest zatem, że Komisja, jak podaje w obecnym zwięzłym, lecz bardzo interesującym sprawozdaniu, zajmuje się kwestią stosowania dyrektywy z 2006 r. również w kontekście pojawienia się nowych baterii, takich jak te, których dotyczy plan działania. Komitet z ogromnym zainteresowaniem oczekuje jej propozycji. Ponadto Komitet zauważa, że obecne instalacje do przetwarzania baterii będą musiały zostać ponownie dostosowane z uwagi na pojawienie się w niedalekiej przyszłości dużych ilości baterii nowego typu. Konieczne będzie również opracowanie nowej technologii realizowania recyklingu czy przetwarzania; zdaniem Komitetu UE powinna w pełni wspierać badania i rozwój ukierunkowane właśnie na to zagadnienie, ponieważ przyczynia się ono do poprawy stanu środowiska i może w dużym stopniu zmniejszyć uzależnienie UE od przywozu surowców.

4.10. Komitet apeluje również o ukierunkowane badania nad odzyskiwaniem materiałów z hałd pokopalnianych powstałych w trakcie wydobywania węgla i żelaza lub innych surowców metalicznych. Nie można wykluczyć, że także te źródła mogą zaspokajać część zapotrzebowania na surowce. EKES z zadowoleniem przyjmuje sprawozdanie na temat odzysku surowców krytycznych z odpadów wydobywczych i ze składowisk<sup>(11)</sup> opublikowane niedawno przez Wspólne Centrum Badawcze Komisji Europejskiej i apeluje o wsparcie polityczne dla badania i analizy problemu surowców krytycznych, ponieważ ogólnoswiatowa walka o surowce staje się coraz bardziej zacięta.

<sup>(10)</sup> 2 maja 2019 r. Tesla podała, że choć w pierwszym kwartale 2019 r. poniosła straty na kwotę ok. 700 mln USD, to chciałyby uzyskać 2 mld USD na rynku kapitałowym na budowę nowej fabryki baterii i rozwój nowego typu samochodu elektrycznego. Amerykański rynek kapitałowy może bez problemu zapewnić takie inwestycje w formie akcji i/lub obligacji. Można się zastanawiać, czy rozdrobniony rynek kapitałowy UE jest w stanie temu dorównać.

<sup>(11)</sup> Recovery of critical and other raw materials from mining waste and landfills: State of play on existing practices, EUR 29744 EN, Urząd Publikacji Unii Europejskiej, Luksemburg, 2019, ISBN 978-92-76-03391-2, doi:10.2760/494020, JRC116131.

4.11. W jakim stopniu ramy regulacyjne przyczyniają się do rozwoju w UE niezbędnych badań i rozwoju oraz zastosowań tak wypracowanej technologii? Jest naturalne, że Komisja ma tendencję do zajmowania się prawodawstwem i regulacjami, bo takie instrumenty zarządzania ma do dyspozycji. Jednak lepiej byłoby najpierw wspólnie z przedsiębiorstwami i organizacjami partnerów społecznych monitorować i analizować rozwój sytuacji na rynku, a dopiero potem sięgać po instrumenty prawodawcze. Lepszym podejściem politycznym do tego nietatwego sektora byłoby, aby w pierwszym rządzie inicjować, stymulować i produkować, a regulować dopiero po dogłębnej analizie.

4.12. EKES wzywa Komisję do dalszego dbania o to, by zamówienia publiczne faktycznie były dostosowane do przeważnie małej skali działania unijnych przedsiębiorstw, tak by ci średniej wielkości producenci nie tracili możliwości wykorzystania tych środków finansowych ze względu na to, że ich badania i rozwój mają mały zakres i nie spełniają stawianych w przetargach wymogów odnośnie do wielkości projektów. EKES docenia jednak fakt, że Komisja nadała zaproszeniom do składania ofert nową, bardziej zgrupowaną formę, dzięki czemu staną się one bardziej dostępne dla przedsiębiorstw z UE.

4.13. Komitet uważa za ważne, by dostępne były środki finansowe UE także na projekty średnich europejskich przedsiębiorstw zajmujących się produkcją baterii, które przeszły już znaczny rozwój technologiczny (poziom gotowości technologicznej od 5 do 9). Ta grupa przedsiębiorstw, która jest nastawiona raczej na podbicie rynku niż na badania podstawowe, wydaje się nadal w zbyt dużym stopniu wykluczona z korzystania z funduszy UE. W przypadku tej grupy należy też w prosty sposób zapewnić dostęp do unijnych dotacji na szkolenia i przekwalifikowanie pracowników.

Bruksela, dnia 17 lipca 2019 r.

Luca JAHIER  
Przewodniczący  
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego

---