

Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over het verslag van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité, het Comité van de Regio's en de Europese Investeringsbank over de tenuitvoerlegging van het strategisch actieplan voor batterijen: de ontwikkeling van een strategische waardeketen voor batterijen in Europa

(COM(2019) 176 final)

(2019/C 353/16)

Rapporteur: **Colin LUSTENHOUWER**

Raadpleging	Europese Commissie, 3.6.2019
Rechtsgrondslag	Artikel 304 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie
Bevoegde afdeling	Vervoer, Energie, Infrastructuur en Informatiemaatschappij
Goedkeuring door de afdeling	3.7.2019
Goedkeuring door de voltallige vergadering	17.7.2019
Zitting nr.	545
Stemuitslag (voor/tegen/onthoudingen)	189/1/5

1. Conclusies en aanbevelingen

1.1. Het eerste voortgangsverslag van de Europese Commissie over de uitvoering van het strategisch actieplan voor batterijen geeft aan dat een veelheid van acties in gang is gezet om te komen tot een belangrijke batterijenindustrie in de EU.

1.2. Hoewel het nog veel te vroeg is om afrondende conclusies te trekken, steunt het EESC de initiatieven die de Commissie heeft genomen en aangekondigd om samen met de lidstaten en het Europees bedrijfsleven de afhankelijkheid van derde landen, m.n. gelegen in Azië, te doorbreken.

1.3. Veel zal moeten gebeuren in de komende jaren om het technologisch kennisniveau in de EU op het noodzakelijke niveau te brengen, de toestroom van de benodigde basismaterialen vanuit derde landen en uit de EU te verzekeren en ervoor te zorgen dat de recycling van gebruikte batterijen op een veilig en schone manier plaatsvindt.

1.4. Investeren in medewerkers is hierbij een opgave van de overheid en het bedrijfsleven samen.

2. Inleiding

A. In mei 2018 bracht de Europese Commissie een mededeling uit, getiteld "Europa in beweging" ⁽¹⁾. In deze mededeling werd het beleid uiteengezet dat de Commissie voor ogen had met betrekking tot duurzame mobiliteit voor Europa: veilig, geconnecteerd en schoon.

2.1. Dit beleid vormt weer een onderdeel van het door de Commissie-Juncker ingezette beleid onder de titel "De Europese energie—unie", een allesomvattend geïntegreerd kader waarbij het klimaatbeleid werd geïntegreerd in het energiebeleid en aangevuld met een gericht industriebeleid om aldus aan de doelstellingen van het Akkoord van Parijs te voldoen. Doelstellingen die primair voor ogen hadden de CO₂-emissie terug te dringen die veroorzaakt wordt door de energieproductie ⁽²⁾ op basis van fossiele brandstoffen en het transport in Europa dat gebruikmaakt van vervoermiddelen (trucks, personenauto's) met verbrandingsmotoren op basis van — eveneens — fossiele brandstoffen (benzine, gas).

⁽¹⁾ COM(2018) 293 final.

⁽²⁾ De productie en het gebruik van energie zijn goed voor 79 % van de uitstoot van broeikasgassen in de EU, briefingnota van de Europese Rekenkamer over "EU-steun voor energieopslag", 1 april 2019.

2.2. Binnen de context van “Europa in beweging” werd een specifiek actieplan door de Commissie opgesteld met het oog op de ontwikkeling en productie van batterijen. Hiertoe presenteerde de Commissie een aparte bijlage bij de eerder genoemde mededeling met als titel: “Strategisch actieplan voor batterijen”.

B. Waarom een specifiek actieplan voor batterijen?

2.3. Batterijen zijn niet meer weg te denken uit ons dagelijks leven. In onze mobiele telefoon, onze PC of tablet, onze huishoudelijke apparatuur, maar zeker ook in onze elektrische voertuigen (EV) vormen batterijen een onmisbare component voor het goed, veilig en bij voorkeur langdurig functioneren van deze apparaten. Daarbij is de levensduur van de batterij nog altijd (te) beperkt. Binnen deze productgroepen richt het beleid van de Commissie, zoals het in het actieplan is neergelegd, zich voornamelijk op de batterij-ontwikkeling voor EV's, maar ook op andere aspecten zoals tweede gebruik van batterijen en recycling ⁽³⁾.

2.4. Batterijsystemen zijn goed voor kleinschalige energieopslag. Grootschalige energieopslag, bijvoorbeeld van de door offshore-windparken opgewekte energie, lijkt niet goed mogelijk in batterijen. Deze grootschalige energieopslag zal plaats moeten vinden met andere energiedragers, zoals waterstof en ammoniak ⁽⁴⁾. Ook op dit terrein ondersteunt de Commissie, vanuit het Horizon 2020-budget, tal van initiatieven, zoals de “power to gas”-technologie ⁽⁵⁾. In het verlengde hiervan wordt veel aandacht besteed aan de technologische ontwikkeling van efficiënte en veilige methoden om vanuit de energieopslag de verbinding naar de elektriciteitshoogspanningsnetten (“power to the grid”) te maken om op die manier de zeer hoge kosten van de zgn. “stopcontacten op zee” teniet te doen. Ook een hoge mate van netverlies die nu nog plaatsvindt bij het gebruik van hoogspanningskabels in of op de zeebodem tussen de offshore-windparken en het vasteland zou daarmee voorkomen kunnen worden, hetgeen wellicht zo'n 10 tot 15 % efficiëncywinst bij de duurzame offshore-energieproductie zou kunnen opleveren.

2.5. Er wordt voorzien dat batterijen zo'n 40 tot 50 % van de kosten zullen uitmaken van een EV, maar reeds nu blijkt dat de kosten zullen kunnen afnemen. Bij de zeer snelle ontwikkeling van het elektrisch rijden ⁽⁶⁾ komt de beschikbaarheid van goede, veilige en milieuvriendelijke batterijen eens te meer pregnant in beeld. Voor de Europese industrie lijkt er een gigantische markt te liggen, aldus de Commissie, die wel eens een omvang zou kunnen hebben van 400 GWh en 250 miljard euro in het jaar 2025. Niet alleen vanuit het oogpunt van klimaatdoelstellingen, maar ook vanuit economische en werkgelegenheidsoptiek liggen hier kansen voor Europa. Zoals commissaris Bienkowska het recent uitdrukte: “Wij voorzien een sterke batterij-industrie in de EU die bijdraagt aan de circulaire economie en aan schone mobiliteit”.

2.6. Maar laten we de situatie duidelijk neerzetten: Europa loopt schrikbarend veel achter ten opzichte van Aziatische landen en bedrijven waar het gaat om de ontwikkeling (R&D) en productie van batterijen. Maar liefst 85 % van alle batterijen die wij met zijn allen in Europa gebruiken komt uit China, Japan of Korea. De Europese productie is goed voor een schamele 3 % van de wereldproductie, de VS telt mee voor zo'n 15 %. We zijn dus volstrekt, maar dan ook volstrekt afhankelijk van de Aziatische productiecapaciteit indien we in Europa de mobiliteit willen transformeren van fossiele aandrijving naar elektrische aandrijving.

2.7. Alsof dat op zich al niet ernstig genoeg is, komt daar nog bij dat de voor de productie van batterijen benodigde ruwe grondstoffen, zoals lithium, nikkel, mangaan en kobalt, in Europa op dit moment nog slechts in beperkte mate gewonnen worden, hoewel potentiële reserves aanwezig zijn. Ontginning van deze Europese reserves zal noodzakelijk zijn hoewel daarmee slechts naar het nu lijkt, voorzien kan worden in zo'n 15 tot 20 % van de totale vraag. De benodigde grondstoffen komen ook uit Latijns-Amerika, Afrika en Azië, waar overigens naar verluidt door de Chinezen grote mijnbouwbedrijven zijn opgericht om zich ook aldus te voorzien van de onbelemmerde toegang tot die grondstoffen ⁽⁷⁾. Bovendien vindt de raffinage en verwerking van Europese delfstoffen veelal ook in China plaats.

2.8. De winning en verwerking van grondstoffen is energie-intensief en hierbij worden belangrijke hoeveelheden mijnbouwafval geproduceerd, waaronder in sommige gevallen ook gevaarlijk afval.

2.9. Europa zit daarentegen met het probleem van de verwerking van batterijen. De grote hoeveelheid hiervan maakt dat we tegen een nieuw, verontrustend afvalvraagstuk aankijken, mede doordat de recycling van materialen uit die batterijen nog maar in de kinderschoenen staat. Nog slechts zo'n 10 % van de materialen uit batterijen wordt nu teruggewonnen. Er ligt dus een aanzienlijk potentieel te wachten op verwerking/teruggewinning.

⁽³⁾ Hoewel de aandacht primair uitgaat naar auto's mag niet vergeten worden dat ook ontwikkelingen gaande zijn om elektrisch voortgedreven schepen (bijv. kleine veerboten) te produceren.

⁽⁴⁾ Zie hiervoor ook het advies van het EESC “Energieopslag als bijdrage aan integratie en energiezekerheid”, PB C 383 van 17.11.2015, blz. 19.

⁽⁵⁾ In Vlaanderen is een interessant project opgezet, genaamd “WaterstofNet”: een cluster van producenten (wind en PV), waterstoftechnologie (elektrolyse en compressie) en eindgebruikers in de chemie- en transportsector.

⁽⁶⁾ Verwacht wordt bijvoorbeeld dat in Noorwegen dit jaar, 2019, voor het eerst meer elektrische personenauto's zullen worden verkocht dan traditionele auto's met verbrandingsmotoren. Binnen deze groep EV's is een bekend Amerikaans automerk de leverancier van de meerderheid van die EV's.

⁽⁷⁾ De Chinese overheid heeft zich ten doel gesteld dat per 2025 van alle verkochte nieuwe personenauto's 20 % een EV moet zijn.

3. Het voortgangsverslag 2019

3.1. In zijn advies van 17 oktober 2018 ⁽⁸⁾ sprak het EESC zijn steun uit voor de voorstellen van de Commissie voor duurzamer vervoer en voor het strategisch actieplan voor batterijen. Het Comité wees er bij die gelegenheid evenwel al op dat tal van factoren de verwezenlijking van het plan in de weg kunnen staan, zoals de afhankelijkheid van grondstoffen van derde landen, gebrek aan alternatieve brandstoffen, problemen bij het beheer, de verwerking en verwijdering van gebruikte batterijen en een gebrek aan geschoolde arbeidskrachten.

3.2. Op 9 april 2019 publiceerde de Commissie het eerste voortgangsverslag over het in mei 2018 vastgestelde "Strategisch actieplan voor batterijen". Het voortgangsverslag geeft aan dat tal van sectoriële en regionale initiatieven in ontwikkeling zijn. Zo blijkt de Europese Alliantie voor batterijen een stimulerend platform te zijn waar bedrijfsleven, beleidsmakers en wetenschappers elkaar vinden om op gecoördineerde wijze invulling te geven aan de uitdagende en ambitieuze doelstelling om de EU en haar bedrijfsleven terug te brengen in de voorste gelederen van de zich snel ontwikkelende batterijtechnologie. Een eerste oproep tot het indienen van voorstellen met een budget van 114 miljoen euro is vanuit het Horizon-2020-programma uitgeschreven en een volgende oproep met een budget van 132 miljoen euro zal voor 2020 uitgeschreven worden. Daarnaast vindt ook op grote schaal financiering plaats vanuit de mid-delen die ten dienste staan van het regionale beleid van de EU. Bedrijfsleven en wetenschap lijken enthousiast te willen deelnemen om aldus met financiële middelen van de EU hun eigen investeringen aan te vullen en de ontwikkeling van O & O in een hogere versnelling te brengen.

3.3. Tal van initiatieven zijn sinds de publicatie van het actieplan tot ontwikkeling gekomen, maar vele daarvan, ook interregionale initiatieven, zijn nog slechts in de voorbereidende fase. Krap één jaar na publicatie van het actieplan lijkt het nog veel te vroeg om een balans op te maken. Wel is te zien dat het gevoel van urgentie overal aanwezig is: bij beleidsmakers, in de wetenschap en in het bedrijfsleven realiseert men zich dat het laat, zo niet té laat is. Er staat veel, heel veel op het spel: het risico dat zeer grote delen van de Europese automobielenindustrie hun productie zullen verplaatsen naar de, veelal Aziatische, regio's dichtbij de productie-eenheden van batterijcellen is reëel. Daarmee komt de werkgelegenheid van zo'n 13 miljoen Europese werknemers in die sector in beeld.

4. Hoe nu verder?

4.1. Sinds het aantreden van de Commissie-Juncker en de vaststelling van het programma van de Europese energie-unie, is een veelheid van acties tot stand gekomen die tegen de achtergrond van het klimaatbeleid een industriepolitiek op gang hebben gebracht die de transitie naar een meer duurzame samenleving een geheel nieuw karakter heeft gegeven. Het industriebeleid van de Commissie, gesteund door de lidstaten, heeft een veel meer sturend en initiërend karakter gekregen dan voorheen het geval was. Het EESC feliciteert de Commissie met de nieuwe aanpak en roept haar, de lidstaten en het Europees bedrijfsleven op verder te gaan op de nu recent ingezette weg.

4.2. Een dergelijke aanpak is toe te juichen en, gelet op de ernstige achterstand van het Europees bedrijfsleven op het terrein van de ontwikkeling en productie van batterijen, ook noodzakelijk. Een sturend industriebeleid draagt echter ook het risico in zich van een foutief "picking winners" (vooraf de winnaar bepalen). Lovenswaardig is evenwel de nieuwe insteek van de benadering van de gehele industriële waardeketen ("value chain approach"). Industrie politiek die van de waardeketenmethodologie uitgaat, past ook veel beter bij het circulaire denken dan de oude sectoriële benadering van de industrie. Deze waardeketenbenadering vraagt evenwel ook een ander, meer hierbij passend beleid dat is afgestemd op bijvoorbeeld het beleid ten aanzien van staatssteun. Nu de batterijproductiesector tot speerpunt van EU-industriebeleid is gemaakt, zal ook door de Commissie flexibel en soepel moeten worden omgegaan met door lidstaten verleende investeringssteun aan bedrijven in deze keten. Door flexibele toepassing van de criteria om in aanmerking te komen voor kwalificatie als een IPCEI ("Important Project of Common European Interest") kan de Europese industrie geholpen worden met publieke financiële middelen van een aanzienlijke omvang, die de steun die Aziatische bedrijven van hun overheden krijgen, enigszins kan benaderen. Het EESC verwelkomt deze nieuwe toepassing van het IPCEI-instrument.

4.3. Maar toch rijst de vraag of het nu ingezette beleid zoals neergelegd in het strategisch actieplan wellicht niet te laat is opgezet om de enorme achterstand ten opzichte van de Aziatische landen en hun bedrijfsleven in te halen. De vraag is ook of de ingezette financiële middelen voldoende zijn. In doemtermen: "Is it too little, too late?" ⁽⁹⁾ De Europese Rekenkamer vraagt zich in een recent gepubliceerde briefingnota af: "Er bestaat echter een risico dat de tot nu toe genomen maatregelen onvoldoende zullen zijn om de strategische doelstellingen van de EU voor schone energie te verwezenlijken". Daarbij past echter de kanttekening dat de rol van de Commissie en de haar ter beschikking staande financiële middelen beperkt is. De Commissie stelt zich, terecht, enigszins terughoudend op. Haar rol is die van match-maker. Primair ligt het op de weg van de lidstaten en het Europees bedrijfsleven en zijn onderzoekinstellingen om de handschoen op te pakken. Het is dan ook zeer verheugend dat de regeringen van Frankrijk en Duitsland begin mei 2019 besloten om elk zo'n 1 miljard euro vrij te maken voor de ondersteuning van initiatieven van hun bedrijfsleven om een batterijproductiesector te ontwikkelen. Dit is een van de eerste zeer concrete uitvloeisels van de door de Commissie geïnitieerde "Europese Alliantie voor batterijen", waarin lidstaten, Commissie en het bedrijfsleven met elkaar samenwerken.

⁽⁸⁾ EESC-advies over "Europa in beweging", PB C 62, 15.2.2019, blz. 254.

⁽⁹⁾ Zie hiervoor ook de briefingnota van de Europese Rekenkamer van 1 april 2019: "EU-steun voor energieopslag".

4.4. Zo kort na het vaststellen van het actieprogramma voor batterijen, is het volgens het EESC nog veel te vroeg om tot afrondende conclusies te komen. Het Comité is ingenomen met de veelheid van acties die door tal van betrokken partijen zijn opgezet of worden ontwikkeld. De resultaten daarvan zullen de komende jaren zichtbaar (moeten) worden. De technologische ontwikkelingen binnen en buiten de EU staan niet stil, het dynamisch proces maakt dat de strategie voor batterijen geen eenmalige actie is, maar een structurele benadering vergt in het EU-beleid en dat van de lidstaten nu de benodigde investeringen in productiemiddelen een lange terugverdientijd hebben (20 tot 30 jaar is hierbij geen uitzondering).

4.5. De vraag is ook of de EU überhaupt een concurrerende sector voor de ontwikkeling en productie van batterijen kan opbouwen nu de hiertoe benodigde grondstoffen in onvoldoende mate binnen de EU voorhanden zijn. Hoewel initiatieven worden ontwikkeld om bijvoorbeeld lithium te delven in enkele EU-lidstaten (waaronder heropening van reeds eerder gesloten mijnen), lijkt het een illusie om te veronderstellen dat de EU volledig zelfvoorzienend zal kunnen worden. Daarnaast bestaat ook bij de Europese bevolking een grote terughoudendheid ten opzichte van mijnbouw en geldt ook hier veelal het NIMBY-principe (*Not In My Back Yard*, niet in mijn achtertuin). De positieve effecten voor lokale gemeenschappen van de sociale en milieubewuste delving van grondstoffen verdienen het om meer onder de aandacht van de bevolking gebracht te worden. Voorts blijkt dat “*local ownership*” d.w.z. betrokkenheid van de lokale bevolking ook in financieel en andersoortig opzicht, kan voorkomen dat weerstand ontstaat tegen deze activiteiten zodanig dat deze niet van de grond komen.

4.6. Het EESC benadrukt het belang, gelet op de grondstoffensituatie, van een versterkte O & O-inspanning van alle betrokken partijen om te komen tot de ontwikkeling van nieuwe types batterijen, zoals de “Solid State Batteries” (vastestofbatterijen) die deze afhankelijkheid van grondstoffen aanmerkelijk verminderen.

4.7. Hoe reëel is het te verwachten dat zich in de EU, zoals de Commissie zich voorstelt, 10 tot 20 megaproductanten zullen ontwikkelen? Is er bij langetermijninvesteersders op de kapitaalmarkten voldoende investeringsbereidheid om de benodigde ca. 10 miljard euro hiervoor te verschaffen? Ondanks alle waardering voor de in het actieprogramma opgenomen speerpunten, is het toch teleurstellend dat nergens wordt gesproken over het vraagstuk van de toegang tot het kapitaal dat nodig is voor deze mega-investeringen. Louer bancaire financiering is hierbij volstrekt niet toereikend. De kapitaalmarkten, en daarbinnen met name de infrastructuurfondsen, zullen bereid moeten zijn in deze projecten te investeren met risicodragend vermogen⁽¹⁰⁾. Daarvoor is het noodzakelijk dat er een langetermijnbeleid wordt gevoerd, een adequaat rendement wordt behaald en onderliggende steun aanwezig is van de nationale overheden. Voorkomen moet worden dat partijen naar elkaar blijven kijken; de overheid kan hier een rol als aanjager van een investeringsproces op zich nemen. De Frans-Duitse initiatieven tonen aan dat deze landen zich hiervan bewust zijn. Ook het recent gelanceerde Investment Platform met EIT InnoEnergy als “aanjager/accelerator” kan volgens het EESC zeer grote diensten bewijzen om investeerders en initiatiefnemers bijeen te brengen.

4.8. Tegelijkertijd zal de Europese consument via gerichte voorlichtingscampagnes ervan bewust gemaakt moeten worden dat de aankoop van in Europa geproduceerde batterijen, waar normen van veiligheid voor mens en milieu in acht genomen worden, tal van voordelen heeft boven de aankoop van batterijen uit derde landen, waar deze normen en waarden niet in die mate worden nageleefd. Verdergaan op de huidige manier is een blijvende vorm van het exporteren van onze milieuproblemen.

4.9. Er zijn, aldus het EESC, meer concrete initiatieven nodig voor de ontwikkeling van recycling van materialen uit oude batterijen. Dit zgn. “*urban mining*” kan substantieel bijdragen aan het voorzien in de behoefte aan grondstoffen. Er is aanzienlijk potentieel voor toekomstige recycling van de “*urban mine*”, mits economische stimulansen, ingezamelde hoeveelheden, terugwinningstechnologieën en, ten slotte, recyclingpercentages verbeteren. Uit het recente rapport van de Commissie over de implementatie en de impact van de batterijenrichtlijn blijkt helaas dat de inzameling van conventionele batterijen nog niet op het gewenste niveau is. Nog steeds wordt ongeveer 57 % van die batterijen niet ter recycling aangeboden. Het is dan ook terecht dat de Commissie, zoals zij in dit beknopte maar zeer aansprekende rapport aangeeft, zich bezint op aanpassing van de richtlijn uit 2006, mede tegen de achtergrond van de komst van nieuwe batterijen, zoals die waarop het actieplan is gericht. Het Comité ziet deze voorstellen met grote belangstelling tegemoet. Overigens merkt het Comité daarbij op dat de huidige verwerkingsinstallaties voor batterijen ook weer aangepast zullen moeten worden met het oog op de grote stromen nieuwe batterijtypes in de nabije toekomst. Ook zal een nieuwe technologie moeten worden ontwikkeld om de recycling of verwerking uit te voeren; gerichte R&D op juist dit terrein verdient volgens het Comité de volle steun van de EU, omdat dit bijdraagt aan een betere leefomgeving en de afhankelijkheid van grondstoffen afkomstig van buiten de EU in hoge mate kan verminderen.

4.10. Het Comité zou ook graag zien dat gericht onderzoek wordt gedaan naar de herwinning van materialen uit de restafvalhopen van steenkool en staal of andere gedolven metaalsoorten. Het is niet uit te sluiten dat ook deze bronnen kunnen bijdragen aan de behoefte aan grondstoffen. Het EESC is ingenomen met het onlangs gepubliceerde rapport van het Gemeenschappelijk Centrum voor onderzoek van de Europese Commissie over de terugwinning van kritieke grondstoffen uit mijnbouwafval en stortplaatsen⁽¹¹⁾ en dringt aan op het scheppen van een politiek draagvlak voor de studie en analyse van het vraagstuk van kritieke grondstoffen, aangezien de “wereldwijde strijd om grondstoffen” in hevigheid toeneemt.

⁽¹⁰⁾ Op 2 mei 2019 gaf Tesla aan dat haar resultaat voor Q1-2019 weliswaar ruim 700 miljoen dollar verlieslatend was, maar dat het bedrijf toch 2 miljard dollar wil aantrekken op de kapitaalmarkt voor een nieuwe batterijenfabriek en de ontwikkeling van een nieuw type elektrisch aangedreven auto. De Amerikaanse kapitaalmarkt is tot dergelijke investeringen in de vorm van aandelen en/of obligaties makkelijk in staat. De vraag rijst of de verbrokkelde EU-kapitaalmarkt dit kan evenaren.

⁽¹¹⁾ Recovery of critical and other raw materials from mining waste and landfills: State of play on existing practices, EUR 29744 EN, Publicatiebureau van de Europese Unie, Luxemburg, 2019, ISBN 978-92-76-03391-2, doi:10.2760/494020, JRC116131.

4.11. In hoeverre draagt het regelgevingskader bij aan de ontwikkeling in de EU van de benodigde R&D en de toepassing van de aldus ontwikkelde technologie? Het is de natuurlijke tendens van de Commissie om zich te beraden over wet- en regelgeving. Dit zijn immers de haar ten dienste staande sturende instrumenten. Maar het zou wellicht beter zijn om samen met het bedrijfsleven en de organisaties van de sociale partners de ontwikkelingen in de markt te monitoren en te analyseren alvorens naar het instrument van regelgeving te grijpen. Eerst initiëren, stimuleren en produceren en pas na gedegen analyse reguleren lijkt een meer wenselijke beleidsmatige aanpak te zijn voor deze preciaire sector.

4.12. Het EESC roept de Commissie op ervoor te blijven zorgen dat de aanbestedingen werkelijk toegesneden zijn op het veelal kleinschalige EU-bedrijfsleven, zodat deze middelgrote producenten niet de financiële middelen mislopen doordat hun kleinschalige R&D niet voldoet aan de eisen die in de aanbestedingen worden gesteld aan de omvang van de projecten. Het EESC waardeert het evenwel dat de Commissie de tenders op een nieuwe, meer gebundelde wijze heeft vormgegeven, waardoor deze toegankelijker zijn geworden voor het EU-bedrijfsleven.

4.13. Het Comité acht het van belang dat de financiële middelen van de EU ook beschikbaar zijn voor projecten van Europese middelgrote batterijproductiebedrijven die reeds een verregaande technologische ontwikkeling doorgemaakt hebben (Technology Readiness Level 5 tot 9). Deze groep bedrijven, die zich dus meer toeleggen op de route naar de markt dan op basisonderzoek, lijkt nog te veel uitgesloten te zijn van de EU-fondsen. Ook zal voor juist deze groep de toegang tot EU-subsidies voor scholing en omscholing van werknemers op eenvoudige wijze vorm gegeven moeten worden.

Brussel, 17 juli 2019.

De voorzitter
van het Europees Economisch en Sociaal Comité
Luca JAHIER
