

Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses zu dem „Bericht der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss, den Ausschuss der Regionen und die Europäische Investitionsbank zur Umsetzung des strategischen Aktionsplans für Batterien: Aufbau einer strategischen Wertschöpfungskette für Batterien“

(COM(2019) 176 final)

(2019/C 353/16)

Berichtersteller: **Colin LUSTENHOWER**

Befassung	Europäische Kommission, 3.6.2019
Rechtsgrundlage	Artikel 304 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union
Zuständige Fachgruppe	Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft
Annahme in der Fachgruppe	3.7.2019
Verabschiedung im Plenum	17.7.2019
Plenartagung Nr.	545
Ergebnis der Abstimmung (Ja-Stimmen/Nein-Stimmen/Enthaltungen)	189/1/5

1. Schlussfolgerungen und Empfehlungen

1.1. In ihrem ersten Fortschrittsbericht über die Umsetzung des strategischen Aktionsplans für Batterien weist die Europäische Kommission darauf hin, dass bereits zahlreiche Maßnahmen eingeleitet wurden, um eine leistungsfähige Batterieindustrie in der EU aufzubauen.

1.2. Auch wenn es für endgültige Schlussfolgerungen noch zu früh ist, unterstützt der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss (EWSA) die Initiativen, die die Kommission bereits eingeleitet hat bzw. noch einzuleiten gedenkt, um gemeinsam mit den Mitgliedstaaten und der europäischen Industrie die Abhängigkeit von außereuropäischen (insbesondere asiatischen) Ländern zu verringern.

1.3. Auf absehbare Zeit bleibt noch viel zu tun, um in der EU das technologische Wissen auf den notwendigen Stand zu bringen, die Versorgung mit wichtigen Rohstoffen aus Drittländern und der EU zu sichern und eine sichere und umweltfreundliche Wiederverwertung von Batterien zu gewährleisten.

1.4. Dabei sind Staat und Wirtschaft gemeinsam dafür verantwortlich, dass die benötigten Investitionen in die Aus- und Weiterbildung der Arbeitskräfte vorgenommen werden.

2. Einleitung

A. Im Mai 2018 legte die Europäische Kommission ihre Mitteilung „Europa in Bewegung“⁽¹⁾ vor, in der sie ihre Politik im Hinblick auf eine nachhaltige Mobilität für Europa erläutert, die sicher, vernetzt und umweltfreundlich sein sollte.

2.1. Diese Politik ist Teil der von der Juncker-Kommission lancierten „Europäischen Energieunion“, eines umfassenden integrierten Rahmens, in dem die Klimapolitik in die Energiepolitik einbezogen und durch eine gezielte Industriepolitik ergänzt wird, um auf diese Weise die Ziele des Übereinkommens von Paris zu erreichen. Bei diesen Zielen geht es vor allem darum, die CO₂-Emissionen zu verringern, die in Europa durch die Energieerzeugung auf Grundlage fossiler Brennstoffe⁽²⁾ sowie durch Verkehrsmittel wie zum Beispiel Lkw und Pkw verursacht werden, die für ihre Verbrennungsmotoren ebenfalls fossile Brennstoffe (Benzin, Gas) benötigen.

⁽¹⁾ COM(2018) 293 final.

⁽²⁾ Durch Energieerzeugung und -nutzung werden 79 s% der Treibhausgasemissionen in der EU verursacht, Themenpapier des Europäischen Rechnungshofs vom 1. April 2019 zum Thema EU-Unterstützung für die Energiespeicherung.

2.2. Im Rahmen des Pakets „Europa in Bewegung“ stellte die Kommission einen spezifischen Aktionsplan zur Entwicklung und Herstellung von Batterien auf. Zu diesem Zweck fügte sie der oben genannten Mitteilung als gesonderten Anhang einen „Strategischen Aktionsplan für Batterien“ bei.

B. Wozu dieser spezifische Aktionsplan für Batterien?

2.3. Batterien sind aus unserem Alltag nicht mehr wegzudenken. In unseren Handys, unserem PC oder Tablet, in Haushaltsgeräten und nicht zuletzt auch in Elektrofahrzeugen sind Batterien unverzichtbare Bestandteile für eine gute, sichere und möglichst lange Lebensdauer dieser Geräte. Gleichzeitig ist die Lebensdauer der Batterie immer noch (zu) begrenzt. Innerhalb dieser Produktgruppen konzentriert sich die Politik der Kommission, wie im Aktionsplan dargelegt, hauptsächlich auf die Entwicklung von Batterien für Elektrofahrzeuge, aber auch auf andere Aspekte wie die Zweitnutzung und das Recycling von Batterien⁽³⁾.

2.4. Batteriesysteme eignen sich gut für die Energiespeicherung in kleinem Maßstab. In großem Maßstab jedoch — z. B. mit Blick auf die in Offshore-Windparks erzeugte Energie — scheint die Energiespeicherung mit Batterien kaum möglich zu sein. Um Energie in großen Mengen speichern zu können, werden andere Energieträger wie Wasserstoff und Ammoniak herangezogen werden müssen⁽⁴⁾. Auch auf diesem Gebiet unterstützt die Kommission durch Mittel aus dem Programm Horizont 2020 zahlreiche Initiativen wie zum Beispiel die „Strom zu Gas“-Technologie⁽⁵⁾. In diesem Sinne wird auch der technologischen Entwicklung effizienter und sicherer Methoden zur Einspeisung der gespeicherten Energie in die Hochspannungsnetze große Aufmerksamkeit gewidmet, um so die enormen Kosten der „Steckdosen im Meer“ zu vermeiden. Auch der hohe Netzverlust, der bislang beim Einsatz von Hochspannungskabeln im oder auf dem Meeresboden zwischen den Offshore-Windparks und dem Festland auftritt, könnte damit vermieden werden, was bei einer nachhaltigen Offshore-Energieerzeugung zu Effizienzgewinnen von 10-15 % führen könnte.

2.5. Man geht davon aus, dass Batterien etwa 40-50 % der Kosten eines Elektrofahrzeugs ausmachen werden, doch bereits jetzt ist absehbar, dass diese Kosten sinken könnten. Im Zuge der rasanten Entwicklung der Elektromobilität⁽⁶⁾ kommt der Verfügbarkeit guter, sicherer und umweltfreundlicher Batterien eine besondere Bedeutung zu. Für die europäische Industrie könnte hier ein gigantischer Markt entstehen, der nach Angaben der Kommission bis 2025 ein Volumen von 400 GWh bzw. 250 Mrd. EUR erreichen könnte. Nicht nur mit Blick auf die Klimaschutzziele, sondern auch unter wirtschaftlichen und beschäftigungspolitischen Gesichtspunkten zeichnen sich hier Chancen für Europa ab. Kommissionsmitglied Bieńkowska meinte dazu unlängst: „Wir gehen von einer starken Batterieindustrie in der EU aus, die einen Beitrag zur Kreislaufwirtschaft und zur sauberen Mobilität leistet.“

2.6. Aber machen wir uns nichts vor: Bei der Entwicklung (FuE) und Produktion von Batterien hinkt Europa erschreckend weit hinter den asiatischen Ländern und Unternehmen her. Etwa 85 % aller Batterien, die wir in Europa verwenden, stammen aus China, Japan oder Korea. Kümmerliche 3 % der Weltproduktion entfallen auf Europa, während die USA mit etwa 15 % zu Buche schlägt. Wir sind also vollständig von den asiatischen Produktionskapazitäten abhängig, wenn wir die Mobilitätswende in Europa vollziehen und den Verkehr von fossilen Brennstoffen auf Elektroantrieb umstellen wollen.

2.7. Erschwerend kommt hinzu, dass die für die Herstellung von Batterien benötigten Rohstoffe wie Lithium, Nickel, Mangan und Kobalt in Europa bislang trotz durchaus vorhandener Vorkommen nur in begrenztem Umfang abgebaut werden. Die Erschließung dieser Vorkommen in Europa wird notwendig sein, auch wenn dadurch nach heutigem Kenntnisstand wahrscheinlich nur etwa 15-20 % des Gesamtbedarfs gedeckt werden können. Die benötigten Rohstoffe werden auch in Lateinamerika, Afrika und Asien gewonnen, wo die Chinesen im Übrigen große Bergbauunternehmen gegründet haben sollen, um sich auf diese Weise einen ungehinderten Zugang zu diesen Rohstoffen zu sichern⁽⁷⁾. Darüber hinaus werden auch die aus Europa stammenden Mineralien meist in China be- und verarbeitet.

2.8. Die Gewinnung und Verarbeitung von Rohstoffen ist energieintensiv und verursacht große Mengen an Bergbauabfällen, darunter mitunter auch gefährliche Abfälle.

2.9. Europa dagegen steht vor dem Problem des Umgangs mit Altbatterien. Angesichts der großen Menge, um die es hier geht, haben wir es mit einem neuen, besorgniserregenden Abfallproblem zu tun, zumal auch die Wiederverwertung von Materialien aus Batterien noch in den Kinderschuhen steckt. Derzeit werden lediglich 10 % der Materialien aus Batterien zurückgewonnen. Im Hinblick auf die Bearbeitung/Rückgewinnung muss daher noch ein erhebliches Potenzial erschlossen werden.

⁽³⁾ Obgleich hier der Schwerpunkt in erster Linie auf Pkw liegt, sollte nicht vergessen werden, dass auch daran gearbeitet wird, Schiffe mit Elektroantrieb (z. B. kleine Fähren) zu bauen.

⁽⁴⁾ Vgl. hierzu auch die Stellungnahme des EWSA „Energiespeicherung: ein Faktor der Integration und der Energieversorgungssicherheit“ (Abl. C 383 vom 17.11.2015, S. 19).

⁽⁵⁾ In Flandern wurde ein interessantes Projekt namens „WaterstofNet“ entwickelt, das Erzeuger (Wind und Fotovoltaik), Wasserstofftechnologie (Elektrolyse und Kompression) und Endnutzer in der chemischen Industrie sowie im Verkehrssektor miteinander verknüpft.

⁽⁶⁾ Es wird beispielsweise erwartet, dass 2019 in Norwegen zum ersten Mal mehr elektrische Personenkraftwagen verkauft werden als herkömmliche Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor. Die meisten Elektrofahrzeuge dieser Art werden von einem bekannten US-amerikanischen Unternehmen geliefert.

⁽⁷⁾ Die chinesische Regierung hat sich zum Ziel erklärt, dass ab 2025 20 % aller verkauften neuen Pkw Elektrofahrzeuge sein müssen.

3. Der Fortschrittsbericht 2019

3.1. In seiner Stellungnahme vom 17. Oktober 2018 ⁽⁸⁾ unterstützte der EWSA die Vorschläge der Kommission für einen nachhaltigeren Verkehr und den strategischen Aktionsplan für Batterien. Gleichzeitig wies der Ausschuss darauf hin, dass zahlreiche Faktoren die Umsetzung des Plans behindern könnten, so z. B die Abhängigkeit von Rohstoffen aus Drittländern, der Mangel an alternativen Kraftstoffen, Probleme bei der Steuerung der Weiterverwertung, Verarbeitung und Entsorgung von Altbatterien und der Mangel an qualifizierten Fachkräften.

3.2. Am 9. April 2019 legte die Kommission den ersten Fortschrittsbericht zum „Strategischen Aktionsplan für Batterien“ vom Mai 2018 vor. Aus diesem Fortschrittsbericht geht hervor, dass zahlreiche sektorspezifische und regionale Initiativen entwickelt werden. So hat sich die Europäische Batterie-Allianz als impulsgebende Plattform erwiesen, auf der Unternehmen, politische Entscheidungsträger und Wissenschaftler gemeinsam und in koordinierter Weise an der Verwirklichung des herausfordernden und ehrgeizigen Ziels arbeiten, die EU und ihre Wirtschaft wieder an die Spitze der sich rasch entwickelnden Batterietechnologie zu bringen. Im Rahmen des Programms Horizont 2020 wurden bereits eine erste Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen veröffentlicht und 114 Mio. EUR zur Verfügung gestellt, und für 2020 wird eine weitere Aufforderung mit Mitteln in Höhe von 132 Mio. EUR folgen. Darüber hinaus sollen auch in großem Maßstab Mittel der EU-Regionalpolitik für die Finanzierung verwendet werden. Wirtschaft und Wissenschaft scheinen sehr an einer Teilnahme interessiert zu sein, um ihre eigenen Investitionen durch EU-Mittel zu ergänzen und so FuE auf diesem Gebiet zu beschleunigen.

3.3. Seit der Veröffentlichung des Aktionsplans wurden zahlreiche Initiativen auf den Weg gebracht, von denen sich allerdings viele, auch interregionale Initiativen, noch immer in der Vorbereitungsphase befinden. Knapp ein Jahr nach der Veröffentlichung des Aktionsplans scheint es noch viel zu früh zu sein, um Bilanz zu ziehen. Ein gewisses Dringlichkeitsbewusstsein ist allerdings allenthalben zu spüren: in der Politik, in der Wissenschaft und in der Wirtschaft begreift man, dass es spät, wenn nicht gar zu spät ist. Es steht viel, sehr viel auf dem Spiel: Es besteht die Gefahr, dass sehr große Teile der europäischen Automobilindustrie in die — meist asiatischen — Regionen und damit in die Nähe der Produktionsstandorte für Batteriezellen verlagert werden. Damit rücken die Arbeitsplätze von rund 13 Mio. Arbeitnehmern ins Blickfeld, die in Europa in diesem Sektor beschäftigt sind.

4. Ausblick

4.1. Seit dem Amtsantritt der Juncker-Kommission und der Annahme des Programms der europäischen Energieunion wurden zahlreiche Maßnahmen auf den Weg gebracht, die vor dem Hintergrund der Klimaschutzpolitik eine Industriepolitik eingeleitet haben, die dem Übergang zu einer nachhaltigeren Gesellschaft eine völlig neue Prägung gegeben hat. Die Industriepolitik der Kommission wird von den Mitgliedstaaten unterstützt und ist mittlerweile viel stärker steuernd und initiativ als früher. Der EWSA beglückwünscht die Kommission zu dem neuen Ansatz und ruft sie, die Mitgliedstaaten und die europäische Wirtschaft dazu auf, den eingeschlagenen Weg weiter zu verfolgen.

4.2. Ein solcher Ansatz ist zu begrüßen und angesichts des Rückstands der europäischen Industrie auf dem Gebiet der Entwicklung und Herstellung von Batterien auch notwendig. Eine steuernde Industriepolitik birgt auch das Risiko, dass bestimmte Wirtschaftsteilnehmer oder Technologien fälschlich vorab vom Staat ausgewählt und begünstigt werden („picking winners“). Zu begrüßen ist jedoch das neue Konzept, das die gesamte industrielle Wertschöpfungskette abdeckt. Eine auf der Methodik der Wertschöpfungskette basierende Industriepolitik passt zudem viel besser zur Kreislaufwirtschaft als der frühere sektorspezifische Ansatz. Dieser Ansatz der Wertschöpfungskette erfordert allerdings auch eine andere Politik, die diesem besser entspricht und beispielsweise auf die Politik in Bezug auf staatliche Beihilfen abgestimmt ist. Da die Batterieindustrie nun zu einer Priorität der EU-Industriepolitik gemacht worden ist, muss auch die Kommission zu einem sehr flexiblen Umgang mit den seitens der Mitgliedstaaten gewährten Investitionsbeihilfen für Unternehmen in dieser Kette finden. Durch eine flexible Anwendung der Förderkriterien im Hinblick auf die Einstufung als wichtiges Vorhaben von gemeinsamem europäischem Interesse (IPCEI) wäre es möglich, die europäische Industrie mit öffentlichen Finanzmitteln in zumindest annähernd der Größenordnung zu unterstützen, in der asiatische Unternehmen staatlich unterstützt werden. Der EWSA begrüßt diese neue Einsatzmöglichkeit des IPCEI-Instruments.

4.3. Es stellt sich allerdings die Frage, ob die im strategischen Aktionsplan enthaltenen Maßnahmen nicht eventuell zu spät festgelegt wurden, als dass der enorme Rückstand auf die asiatischen Länder und ihre Unternehmen noch aufgeholt werden könnte. Fraglich ist auch, ob die zur Verfügung gestellten Finanzmittel ausreichen werden. In krassen Worten ausgedrückt: Tun wir zu wenig, und handeln wir zu spät? ⁽⁹⁾ Der Europäische Rechnungshof stellt in einem unlängst vorgelegten Themenpapier fest: „Es besteht jedoch die Gefahr, dass die bisher ergriffenen Maßnahmen nicht ausreichen, um die strategischen Ziele der EU im Bereich der sauberen Energie zu erreichen.“ Diesbezüglich ist allerdings anzumerken, dass die Rolle der Kommission und die ihr zur Verfügung stehenden Finanzmittel begrenzt sind. Die Kommission verhält sich zu Recht eher zurückhaltend und sieht ihre Aufgabe in einer Vermittlerfunktion. In erster Linie sind die Mitgliedstaaten sowie die Industrie in Europa und ihre Forschungseinrichtungen gefragt, hier Initiative zu zeigen. Daher ist es sehr erfreulich, dass die Regierungen Frankreichs und Deutschlands Anfang Mai 2019 beschlossen haben, jeweils etwa 1 Mrd. EUR für die Unterstützung von Initiativen ihrer Wirtschaft zum Aufbau der Batterieproduktion bereitzustellen. Dies ist eine der ersten sehr konkreten Folgen der von der Kommission initiierten „Europäischen Batterie-Allianz“, in der die Mitgliedstaaten, die Kommission und die Wirtschaft zusammenarbeiten.

⁽⁸⁾ Stellungnahme des EWSA zum Thema „Europa in Bewegung“ (Abl. C 62 vom 15.2.2019, S. 254).

⁽⁹⁾ Vgl. das Themenpapier des Europäischen Rechnungshofs vom 1. April 2019 EU-Unterstützung für die Energiespeicherung.

4.4. So kurz nach der Aufstellung des Aktionsplans für Batterien ist es nach Auffassung des EWSA noch zu früh, um endgültige Schlüsse ziehen zu können. Der Ausschuss begrüßt die Vielzahl von Maßnahmen, die durch zahlreiche Interessenträger bereits auf den Weg gebracht wurden oder noch entwickelt werden. Die Ergebnisse werden sich in den kommenden Jahren zeigen (müssen). Die technologische Entwicklung innerhalb und außerhalb der EU steht nicht still. Und weil dieser Prozess dynamisch ist, ist auch die Strategie für Batterien keine einmalige Maßnahme, sondern erfordert einen strukturellen Ansatz in der Politik der EU und der Mitgliedstaaten, zumal sich die erforderlichen Investitionen in die Produktionsmittel nur sehr langsam amortisieren werden (20 bis 30 Jahre dürften hier keine Ausnahme sein).

4.5. Es stellt sich auch die Frage, ob die EU überhaupt dazu in der Lage ist, eine wettbewerbsfähige Industrie zur Entwicklung und Produktion von Batterien aufzubauen, zumal in der EU Vorkommen der hierfür benötigten Rohstoffe nur in unzureichendem Maße vorhanden sind. Es werden zwar Initiativen entwickelt, um z. B. in einigen EU-Mitgliedstaaten Lithium zu fördern (darunter auch die Neuerschließung zuvor stillgelegter Minen), doch wäre es illusorisch zu glauben, dass die EU diesbezüglich völlig autark werden könnte. Darüber hinaus steht auch ein Großteil der Bevölkerung in Europa dem Bergbau skeptisch gegenüber, und vielfach gilt auch hier das Floriansprinzip nach dem Motto: Aber nicht vor meiner Haustür! Es wäre die Mühe wert, die Bevölkerung stärker für die positiven Auswirkungen eines sozial- und umweltverträglichen Rohstoffabbaus für die Anwohner zu sensibilisieren. Darüber hinaus kann durch eine lokale Trägerschaft, d. h. durch die Einbeziehung der Anwohner auch in finanzieller und anderer Weise, verhindert werden, dass Widerstand gegen solche Aktivitäten entsteht und Fortschritte ausbleiben.

4.6. Der EWSA betont, wie wichtig es angesichts der Rohstofflage ist, dass alle Interessenträger verstärkte FuE-Anstrengungen zur Entwicklung neuer Batteriearten, z. B. Feststoffbatterien, unternehmen, durch die die Abhängigkeit von diesen Rohstoffen erheblich verringert wird.

4.7. Wie realistisch ist die Vorstellung der Kommission, dass in der EU zehn bis zwanzig führende Hersteller von Batterien (Megaproduzenten) entstehen werden? Ist auf den Kapitalmärkten die Investitionsbereitschaft der langfristig orientierten Investoren groß genug, um die hierfür erforderlichen Mittel in Höhe von ca. 10 Mrd. EUR aufzubringen? Zwar werden die Prioritäten des Aktionsplans gebührend begrüßt, doch ist es enttäuschend, dass die Frage des Zugangs zu den für diese Rieseninvestitionen erforderlichen Finanzmitteln nicht zur Sprache kommt. Eine Finanzierung durch Banken allein reicht hier nicht aus. Die Kapitalmärkte, darunter insbesondere die Infrastrukturfonds, müssen bereit sein, in Form von Risikokapital in diese Vorhaben zu investieren⁽¹⁰⁾. Das erfordert eine langfristige Politik, eine angemessene Rendite und eine entsprechende Unterstützung seitens der nationalen Behörden. Es muss verhindert werden, dass die beteiligten Akteure einfach nur abwarten; der Staat kann hier den Investitionsprozess anstoßen. Die deutsch-französischen Initiativen zeigen, dass diese Länder zeigen, dass diese Länder sich dessen bewusst sind. Auch die vor kurzem ins Leben gerufene Investitionsplattform mit EIT InnoEnergy als „Beschleuniger“ kann nach Ansicht des EWSA sehr hilfreich dabei sein, Investoren und Initiatoren zusammenzubringen.

4.8. Gleichzeitig muss den Verbrauchern in Europa durch gezielte Informationskampagnen zu Bewusstsein gebracht werden, dass es auch für sie mit zahlreichen Vorteilen verbunden ist, in Europa hergestellte Batterien zu kaufen, wo die Sicherheitsstandards für Mensch und Umwelt eingehalten werden, anders als bei Batterien aus Drittländern, wo diese Standards und Werte nicht in gleichem Maße beachtet werden. So weitermachen wie bisher bedeutet, unsere Umweltprobleme weiterhin zu exportieren.

4.9. Nach Ansicht des EWSA sind konkretere Maßnahmen erforderlich, um die stoffliche Verwertung von Altbatterien weiterzuentwickeln. Diese so genannte „Stadtschürfung“ („Urban Mining“) kann wesentlich zur Versorgung mit Rohstoffen beitragen. Sie birgt ein erhebliches Potenzial für das Recycling der Zukunft, sofern wirtschaftliche Anreize, Rücknahmemengen, Verwertungstechnologien und letztlich auch die Recyclingraten verbessert werden. Aus einem unlängst veröffentlichten Bericht der Kommission über die Umsetzung und die Auswirkungen der Batterien-Richtlinie geht allerdings hervor, dass bei der Sammlung von herkömmlichen Batterien die angestrebte Sammelquote leider noch nicht erreicht wurde. Immer noch gehen rund 57 % der Batterien nicht zurück in den Recyclingkreislauf. Daher prüft die Kommission — wie in ihrem kurzen, aber sehr ansprechenden Bericht dargelegt — nun zu Recht eine Überarbeitung der Richtlinie aus dem Jahr 2006, auch im Hinblick darauf, dass neue Arten von Batterien auf den Markt kommen werden, beispielsweise solche, auf die der Aktionsplan ausgerichtet ist. Der Ausschuss sieht diesen Vorschlägen erwartungsvoll entgegen. Er weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass auch die heutigen Verarbeitungsanlagen für Batterien entsprechend modernisiert werden müssen, um in naher Zukunft die große Menge neuer Batteriearten bewältigen zu können. Auch muss eine neue Technik für das Recycling bzw. die Verarbeitung von Batterien entwickelt werden. Nach Ansicht des Ausschusses muss gerade auf diesem Gebiet eine gezielte FuE umfänglich von der EU gefördert werden, um auf diese Weise einen Beitrag zum Umweltschutz zu leisten und die Abhängigkeit von Rohstoffen aus Drittländern zu verringern.

4.10. Der EWSA fordert darüber hinaus gezielte Forschungsanstrengungen, um aus den Halden, die bei der Kohleförderung und der Stahlerzeugung bzw. der Metallurgie anfallen, Rohstoffe zurückzugewinnen. Es ist nicht auszuschließen, dass auch diese Quellen zur Deckung des Rohstoffbedarfs beitragen können. Der EWSA begrüßt den kürzlich veröffentlichten Bericht der Gemeinsamen Forschungsstelle der Europäischen Kommission über die Rückgewinnung kritischer Rohstoffe aus Bergbauabfällen und Deponien⁽¹¹⁾ und fordert, Studien und Untersuchungen zu kritischen Rohstoffen politisch zu unterstützen, da der weltweite Kampf um Rohstoffe immer härter wird.

⁽¹⁰⁾ Am 2. Mai 2019 gab Tesla bekannt, dass das Unternehmen im ersten Quartal 2019 zwar rund 700 Mio. Dollar Verlust gemacht habe, aber doch 2 Mrd. Dollar auf dem Kapitalmarkt mobilisieren wolle, um eine neue Batterieproduktion aufzubauen und einen neuen Typ von Elektroauto zu entwickeln. Der amerikanische Kapitalmarkt ist ohne Weiteres in der Lage, derartige Investitionen in Form von Aktien und/oder Anleihen zu tätigen. Es stellt sich die Frage, ob der fragmentierte EU-Kapitalmarkt es ihm gleichtun kann.

⁽¹¹⁾ Recovery of critical and other raw materials from mining waste and landfills: State of play on existing practices, EUR 29744 EN, Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union, Luxemburg, 2019, ISBN 978-92-76-03391-2, doi:10.2760/494020, JRC116131.

4.11. Inwiefern trägt der Rechtsrahmen dazu bei, FuE in der EU im erforderlichen Maße voranzubringen und die so entwickelte Technologie einzusetzen? Die Kommission neigt dazu, sich auf Gesetze und Vorschriften zu konzentrieren. Schließlich sind dies die Steuerungsinstrumente, die ihr zur Verfügung stehen. Allerdings wäre es vielleicht besser, zunächst gemeinsam mit der Industrie und den Organisationen der Sozialpartner die Entwicklungen auf dem Markt zu beobachten und zu analysieren, anstatt sofort die Regulierungskeule einzusetzen. Der politische Ansatz für diesen prekären Sektor sollte so aussehen, dass es zunächst darum geht, zu initiieren, zu stimulieren und zu produzieren, bevor dann nach eingehender Analyse regulierend eingegriffen wird.

4.12. Der EWSA fordert die Kommission auf, weiterhin dafür zu sorgen, dass die Ausschreibungen wirklich auf die oft kleineren Unternehmen in der EU zugeschnitten werden, damit diese mittelständischen Hersteller nicht Fördermittel einbüßen, weil ihre FuE nicht umfangreich genug ist und sie die Ausschreibungsanforderungen bezüglich der Projektgröße daher nicht erfüllen können. Der EWSA begrüßt jedoch, dass die Kommission die Ausschreibungen nun in einer neuen, gebündelten Form vorlegt, wodurch deren Zugänglichkeit für Unternehmen in der EU verbessert wurde.

4.13. Der EWSA hält es für wichtig, dass die EU-Fördermittel auch für Projekte mittelständischer Batteriehersteller in Europa zur Verfügung stehen, deren technologische Entwicklung bereits weiter fortgeschritten ist (Technologie-Reifegrad 5 bis 9). Dieser Gruppe von Unternehmen, für die der Marktzugang wichtiger ist als Grundlagenforschung, scheint der Zugang zu EU-Fördermitteln immer noch zu stark verwehrt zu sein. Genau dieser Gruppe muss auch ein erleichterter Zugang zu den EU-Zuschüssen für Fortbildung und Umschulung von Arbeitnehmern gewährt werden.

Brüssel, den 17. Juli 2019

Der Präsident
des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses
Luca JAHIER
