

**Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru – Správa Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru, Výboru regiónov a Európskej investičnej banke o implementácii strategického akčného plánu pre batérie: budovanie strategického hodnotového reťazca batérií v Európe**

[COM(2019) 176 final]

(2019/C 353/16)

Spravodajca: **Colin LUSTENHOUWER**

Konzultácia	Európska komisia, 3.6.2019
Právny základ	článok 304 Zmluvy o fungovaní Európskej únie
Príslušná sekcia	sekcia pre dopravu, energetiku, infraštruktúru a informačnú spoločnosť
Prijaté v sekcii	3.7.2019
Prijaté v pléne	17.7.2019
Plenárne zasadnutie č.	545
Výsledok hlasovania (za/proti/zdržalo sa)	189/1/5

## 1. Závbery a odporúčania

1.1. Európska komisia vo svojej prvej správe o pokroku vo vykonávaní strategického akčného plánu pre batérie uvádza, že už boli iniciované rôzne opatrenia na vybudovanie kľúčového odvetvia výroby batérií v EÚ.

1.2. Hoci je ešte príliš skoro na vyvodenie konečných záverov, EHSV podporuje iniciatívy Komisie a má v úmysle spolupracovať s členskými štátmi a európskym priemyslom v snahe znížiť jeho závislosť od tretích krajín, najmä v Ázii.

1.3. V nadchádzajúcich rokoch je ešte potrebné veľa urobiť, aby sa technologické poznatky v EÚ dostali na potrebnú úroveň, zabezpečil sa dovoz potrebných surovín z tretích krajín a zo zdrojov EÚ a zaistila sa bezpečná a ekologická recyklácia použitých batérií.

1.4. Vláda a podnikateľská sféra sú zároveň spoločne zodpovedné za zabezpečenie dostatočných investícií do odbornej prípravy a ďalšieho vzdelávania pracovníkov.

## 2. Úvod

A. V máji 2018 Európska komisia zverejnila oznámenie s názvom „Európa v pohybe“<sup>(1)</sup>. V tomto oznámení Komisia približuje svoju predstavu politiky v oblasti udržateľnej mobility pre Európu: bezpečná, prepojená a čistá.

2.1. Táto politika je súčasťou politiky, ktorú vypracovala Junckerova Komisia pod názvom „Európska energetická únia“. Ide o komplexný integrovaný rámec, ktorým sa politika v oblasti klímy začleňuje do energetickej politiky a ktorý je doplnený o ciele priemyselnú politiku v záujme splnenia cieľov Parížskej dohody. Tieto ciele sa v prvom rade zameriavajú na snahu znížiť emisie CO<sub>2</sub> spôsobené výrobou energie z fosílnych palív<sup>(2)</sup> a dopravou v Európe, v ktorej sa používajú dopravné prostriedky (kamióny a automobily) so spaľovacími motormi na fosílnu palivá (ropa, plyn).

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

<sup>(2)</sup> Výroba a využívanie energie predstavujú 79 % emisií skleníkových plynov v EÚ, informačná správa Európskeho dvora audítorov z 1. apríla 2019 Podpora EÚ na uskladňovanie energie.

2.2. Ako súčasť balíka „Európa v pohybe“ vypracovala Komisia osobitný akčný plán zameraný na vývoj a výrobu batérií. Na tento účel Komisia k uvedenému oznámeniu predložila samostatnú prílohu s názvom Strategický akčný plán pre batérie.

B. Prečo je potrebný osobitný akčný plán pre batérie?

2.3. Batérie sa stali nenahraditeľnými v našom každodennom živote. Batérie sú všadeprítomným komponentom v našom mobilnom telefóne, osobných počítačoch alebo tabletoch, našich domácich spotrebičoch, a najmä v našich elektrických vozidlách (EV), ktorý zabezpečuje dobré, bezpečné a pokiaľ možno dlhodobé fungovanie týchto zariadení. Súčasne je životnosť batérie ešte stále (príliš) obmedzená. V rámci týchto skupín výrobkov sa politika Komisie, ako sa uvádza v akčnom pláne, zameriava najmä na vývoj batérií pre elektrické vozidlá, ale aj na ďalšie aspekty, ako je opätovné používanie a recyklácia batérií<sup>(3)</sup>.

2.4. Akumulátorové systémy sú vhodné na skladovanie energie v malom meradle. Veľkokapacitné uskladňovanie energie v batériách, napríklad energie, ktorú produkujú veterné elektrárne na mori, je takmer nemožné. Pre veľkokapacitné uskladňovanie energie sa budú musieť použiť iné energetické nosiče, ako je vodík či čpavok<sup>(4)</sup>. Aj v tejto oblasti podporuje Komisia z rozpočtu programu Horizont 2020 širokú škálu iniciatív, ako je napríklad technológia premeny energie na plyn (*power to gas*)<sup>(5)</sup>. V rovnakom duchu sa venuje veľká pozornosť aj technologickému vývoju účinných a bezpečných metód prenosu uskladnenej energie do vysokonapätových sietí (*power to the grid*), aby sa predišlo veľmi vysokým nákladom na „zástrčky v mori“. Podobne by sa dalo predísť vysokým stratám v sieti, ktoré sa doteraz vyskytujú pri používaní vysokonapätových káblov v morskom dne alebo na morskom dne medzi pobrežnými veternými farmami a pevninou, čo by mohlo viesť k zvýšeniu efektívnosti o 10 až 15 %, pokiaľ ide o udržateľnú výrobu energie na mori.

2.5. Odhaduje sa, že batérie budú predstavovať približne 40 až 50 % nákladov elektrických vozidiel, ale už teraz je jasné, že tieto náklady by sa mohli znížiť. Vzhľadom na rýchlosť, ako sa tieto elektrické vozidlá<sup>(6)</sup> vyvíjajú, je mimoriadne dôležitá dostupnosť dobrých, bezpečných a ekologických batérií. To by pre európsky priemysel mohlo vytvoriť obrovský trh, ktorý by podľa odhadov Komisie mohol v roku 2025 dosiahnuť objem 400 GWh a hodnotu 250 miliárd EUR. Nielen z hľadiska klimatických cieľov, ale aj z hľadiska hospodárskej politiky a politiky zamestnanosti sa v tejto oblasti otvárajú pre Európu nové príležitosti. Ako nedávno uviedla komisárka Bieńkowska, „očakávame, že silný energetický priemysel v EÚ prispeje k obehovému hospodárstvu a k čistej mobilite“.

2.6. Avšak buďme úprimní: pokiaľ ide o vývoj (VaV) a výrobu batérií, Európa výrazne zaostáva za ázijskými krajinami a podnikmi. Až 85 % všetkých batérií, ktoré používame v Európe, pochádza z Číny, Japonska alebo Kórey. Európska výroba predstavuje 3 % svetovej produkcie, pričom USA pokrývajú približne 15 %. Sme preto naozaj úplne závislí od ázijských výrobných kapacít, ak chceme mobilitu v Európe transformovať z fosílnych palív na elektrický pohon.

2.7. Navyše suroviny potrebné na výrobu batérií, ako sú lítium, nikel, mangán a kobalt, sa v súčasnosti v Európe ťažia len v obmedzených množstvách, aj keď existujú potenciálne rezervy. Čerpanie z týchto európskych rezerv bude potrebné, aj keď podľa súčasného stavu poznania možno pokryť len asi 15 až 20 % celkového dopytu. Potrebné suroviny pochádzajú aj z Latinskej Ameriky, Afriky a Ázie, kde čínske spoločnosti údajne založili veľké ťažobné spoločnosti, aby získali neobmedzený prístup k týmto surovinám<sup>(7)</sup>. Okrem toho sa v Číne spravidla rafinujú a spracovávajú aj nerastné suroviny z Európy.

2.8. Ťažba a spracovanie surovín sú energeticky náročné a produkujú veľké objemy banského odpadu, ktorý je v niektorých prípadoch nebezpečný.

2.9. Na druhej strane čelí Európa problému so spracovaním batérií. To znamená, že čelíme novej, znepokojujúcej otázke odpadu, čiastočne preto, že recyklácia materiálov z týchto batérií je ešte len v začiatkoch. V súčasnosti sa zhodnocuje iba približne 10 % batérií. Existuje teda značný potenciál na spracovávanie/zhodnocovanie.

<sup>(3)</sup> Hoci sa pozornosť sústreďuje predovšetkým na autá, nemalo by sa zabúdať na to, že sa pracuje aj na vývoji lodí s elektrickým pohonom (napr. malé trajekty).

<sup>(4)</sup> Pozri tiež stanovisko EHSV na tému *Uskladňovanie energie: faktor integrácie a energetickej bezpečnosti*, Ú. v. EÚ C 383, 17.11.2015, s. 19.

<sup>(5)</sup> Vo Flámsku bol vyvinutý zaujímavý projekt s názvom WaterstofNet: ide o skupinu spájajúcu výrobcov (veterná a fotovoltaická energia), vodíkové technológie (elektrolýza a kompresia) a konečných užívateľov v chemickom a dopravnom sektore.

<sup>(6)</sup> Očakáva sa napríklad, že v roku 2019 Nórsko prvýkrát predá viac elektrických osobných automobilov ako konvenčných vozidiel s vnútorným spaľovaním. V rámci tejto skupiny elektrických vozidiel je väčšinovým dodávateľom týchto elektrických vozidiel známa americká automobilka.

<sup>(7)</sup> Čínska vláda si stanovila cieľ, že do roku 2025 by mal podiel elektrických vozidiel predstavovať 20 % všetkých nových predaných osobných automobilov.

### 3. Správa o pokroku 2019

3.1. EHSV vo svojom stanovisku zo 17. októbra 2018 <sup>(8)</sup> podporil návrhy Komisie na udržateľnejšiu dopravu a strategický akčný plán pre batérie. Výbor zároveň poukázal na to, že realizácií plánu by mohli brániť mnohé faktory, napríklad závislosť od surovín z tretích krajín, nedostatok alternatívnych palív, ťažkosti v oblasti riadenia, spracovania a likvidácie použitých batérií a nedostatok kvalifikovaných pracovníkov.

3.2. Komisia uverejnila 9. apríla 2019 prvú správu o pokroku týkajúcu sa „Strategického akčného plánu pre batérie“ z mája 2018. V správe o pokroku sa uvádza, že sa vyvíjajú mnohé odvetvové a regionálne iniciatívy. Európska aliancia pre batérie sa napríklad zdá byť platformou, ktorá umožňuje podnikom, politikom a vedcom koordinovať svoju prácu pri riešení náročného a ambiciózneho cieľa, ktorým je návrat EÚ a jej odvetví do čela rýchlo sa vyvíjajúcej technológie v oblasti batérií. V rámci programu Horizont 2020 už bola uverejnená prvá výzva na predkladanie návrhov s rozpočtom v objeme 114 miliónov EUR a na rok 2020 bude nasledovať ďalšia výzva s rozpočtom v objeme 132 miliónov EUR. Okrem toho sa rozsiahle financovanie môže poskytovať aj z prostriedkov vyčlenených na regionálnu politiku EÚ. Zdá sa, že podniky a veda majú záujem zapojiť sa, aby doplnili svoje vlastné investície finančnými prostriedkami EÚ a urýchlili rozvoj výskumu a vývoja.

3.3. Od uverejnenia akčného plánu sa začali mnohé iniciatívy, ale mnohé z nich, vrátane medziregionálnych iniciatív, sú ešte stále len v prípravnej fáze. Viac ako rok po uverejnení akčného plánu sa zdá byť príliš skoro na to, aby sme mohli bilancovať. Naliehavosť tejto témy však pociťujeme všade: v politike, vo vede a v ekonomike si uvedomujeme, že je neskoro, ak nie príliš neskoro. Ide o veľa: existuje reálne riziko, že veľmi veľké časti európskeho automobilového priemyslu budú relokované prevažne do ázijských regiónov, teda blízko k miestam výroby batériových článkov. Vystáva preto otázka, čo sa stane s pracovnými miestami približne 13 miliónov európskych pracovníkov v tomto odvetví.

### 4. Ďalší postup

4.1. Od vytvorenia Junckerovej Komisie a prijatia programu európskej energetickej únie bol vypracovaný celý rad opatrení, ktoré v kontexte politiky v oblasti klímy umožnili začať realizovať priemyselnú politiku, ktorá priniesla prechod na udržateľnejšiu spoločnosť s celkom novým zameraním. Priemyselná politika Komisie, podporovaná členskými štátmi, nadobudla väčší riadiaci a proaktívnejší charakter než tomu bolo predtým. EHSV blahoželá Komisii k novému prístupu a vyzýva ju, členské štáty a európske podniky, aby pokračovali na ceste, ktorú si nedávno stanovili.

4.2. Takýto prístup treba privítať a vzhľadom na výrazné zaostávanie európskych podnikov v oblasti vývoja a výroby batérií je tiež takýto prístup potrebný. V rámci riadenia priemyselnej politiky však existuje aj riziko, že „sa stavia na nesprávneho koňa“ (t. j. predčasne sa budú podporovať technológie alebo podniky, ktoré štát vyberie). Nový prístup k celému priemyselnému hodnotovému reťazcu („prístup hodnotového reťazca“) je však chvályhodný. Priemyselná politika založená na metodike hodnotového reťazca je oveľa vhodnejšia ako bývalý sektorovo špecifický prístup aj pre obehové hospodárstvo. Tento prístup hodnotového reťazca si však tiež vyžaduje inú, zodpovedajúcejšiu politiku, ktorá je zosúladená napríklad aj s politikou v oblasti štátnej pomoci. Keďže odvetvie výroby batérií je odteraz prioritou priemyselnej politiky EÚ, aj Komisia bude musieť nájsť flexibilný a ústretový spôsob riešenia investičnej pomoci, ktorú členské štáty poskytnú podnikom v tomto reťazci. Vďaka pružnému uplatňovaniu kritérií oprávnenosti na získanie kvalifikácie „dôležitý projekt spoločného európskeho záujmu“ (IPCEI – *Important Project of Common European Interest*) by sa mohlo európskemu priemyslu pomôcť výraznými verejnými finančnými prostriedkami. Takéto financovanie by do určitej miery umožnilo priblížiť sa úrovni podpory, ktorú ázijským podnikom poskytujú ich vlády. EHSV víta toto nové využitie nástroja IPCEI.

4.3. Vynára sa však otázka, či politické opatrenia obsiahnuté v strategickom akčnom pláne neboli stanovené príliš neskoro na to, aby sa dalo dobehnúť obrovské zaostávanie v porovnaní s ázijskými krajinami a ich podnikmi. Je tiež otázne, či budú poskytnuté prostriedky dostatočné. Aby sme to povedali priamo: Nerobíme príliš málo a príliš neskoro? <sup>(9)</sup> Európsky dvor audítorov v nedávnom tematickom dokumente poznamenáva: „Existuje však riziko, že doteraz prijaté opatrenia nebudú postačovať na splnenie strategických cieľov EÚ týkajúcich sa čistej energie.“ Treba však poznamenať, že úloha Komisie a finančné zdroje, ktoré má k dispozícii, sú obmedzené. Komisia má pravdu, keď koná zdržanlivo. Jej úloha je byť sprostredkovateľom. V prvom rade je na členských štátoch a európskom priemysle a jeho výskumných inštitúciách, aby sa chopili iniciatív. Je preto veľmi potešujúce, že vlády Francúzska a Nemecka sa na začiatku mája 2019 rozhodli poskytnúť približne 1 miliardu EUR na podporu iniciatív svojich podnikov zameraných na vybudovanie výroby batérií. Ide o jeden z prvých konkrétnych výsledkov Európskej aliancie pre batérie, ktorú iniciovala Komisia, a v rámci ktorej členské štáty, Komisia a podniky spolupracujú.

<sup>(8)</sup> Stanovisko EHSV na tému *Európa v pohybe*, Ú. v. EÚ C 62, 15.2.2019, s. 254.

<sup>(9)</sup> Pozri tiež informačný dokument Európskeho dvora audítorov z 1. apríla 2019 Podpora EÚ na uskladňovanie energie.

4.4. Keďže akčný plán pre batérie bol prijatý len nedávno, EHSV sa domnieva, že je ešte príliš skoro na vyvodenie konečných záverov. EHSV víta množstvo opatrení, ktoré sa už začali alebo ktoré mnohé zainteresované strany momentálne vypracúvajú. Výsledky sa prejaví (by sa mali prejavíť) v nasledujúcich rokoch. Technologický vývoj v EÚ i mimo nej sa nikdy nezastaví. Tento dynamický proces znamená, že stratégia pre batérie nie je jednorazovou iniciatívou, ale vyžaduje si štrukturálny prístup v politikách EÚ. Znamená to tiež, že investície do výrobných prostriedkov, ktoré teraz členské štáty potrebujú, majú dlhú dobu návratnosti (20 až 30 rokov nie je výnimkou).

4.5. Je tiež otázkou, či je EÚ schopná vybudovať konkurencieschopný priemysel na vývoj a výrobu batérií, a to najmä preto, že v EÚ sú k dispozícii len nedostatočné zdroje surovín. Hoci sa v niektorých členských štátoch EÚ vyvíjajú iniciatívy napr. v oblasti ťažby lítia (vrátane znovuvytvorenia predtým uzavretých baní), bolo by iluzórne domnievať sa, že EÚ bude môcť byť v tomto ohľade úplne sebestačná. Okrem toho je veľká časť obyvateľstva v Európe skeptická voči baníctvu a v mnohých prípadoch tu platí zásada „Not in my backyard“, teda len nie v mojom okolí. Pozitívne účinky sociálnej a environmentálne uvedomelej ťažby surovín pre miestne komunity si zasluhujú viac pozornosti zo strany obyvateľstva. Okrem toho sa zdá, že „miestnym vlastníctvom“, t. j. zapojením miestneho obyvateľstva aj z finančného a iného hľadiska, sa môže predísť odporu voči týmto činnostiam, a teda zabrániť tomu, aby sa tieto činnosti nerealizovali.

4.6. EHSV zdôrazňuje, že je dôležité zintenzívniť úsilie všetkých zainteresovaných strán v oblasti výskumu a vývoja nových typov batérií, ako sú napríklad pevné batérie (solid state batteries), ktoré výrazne znižujú závislosť od týchto surovín.

4.7. Do akej miery je realistické očakávať, že v EÚ sa objavia 10 až 20 veľkých výrobcov, tak ako sa podľa všetkého domnieva Komisia? Sú dlhodobí investori prítomní na kapitálových trhoch ochotní investovať poskytnúť potrebných približne 10 miliárd EUR v plnom rozsahu? Napriek tomu, že výbor oceňuje priority stanovené v akčnom programe, je poľutovaniahodné, že sa v ňom nerieši otázka prístupu ku kapitálu potrebnému na tieto veľké investície. V tejto súvislosti nestačí len financovanie bankami. Kapitálové trhy, a najmä fondy pre infraštruktúru, budú musieť byť pripravené investovať do týchto projektov prostredníctvom znášania rizika<sup>(10)</sup>. To si vyžaduje dlhodobú politiku, primerané výnosy a základnú podporu zo strany vnútroštátnych orgánov. Musí sa predísť tomu, aby zainteresované strany jednoducho čakali. Štát môže v tomto ohľade vystupovať ako faktor investičného procesu. Z francúzsko-nemeckých iniciatív vyplýva, že tieto krajiny o tejto skutočnosti vedia. Podľa názoru EHSV môže byť nedávno spustená investičná platforma s EIT InnoEnergy „ako urýchľovač“ veľmi nápomocná pri spájaní investorov a iniciátorov.

4.8. Európski spotrebiteľia budú musieť byť zároveň prostredníctvom cieľných informačných kampaní informovaní o tom, že nákup batérií vyrobených v Európe, ktoré rešpektujú bezpečnosť ľudí a životného prostredia, má mnoho výhod oproti nákupu batérií z tretích krajín, kde sa tieto normy a hodnoty nedodržiavajú v rovnakom rozsahu. Pokračovať súčasným spôsobom znamená naďalej vyvíjať naše environmentálne problémy.

4.9. EHSV preto požaduje konkrétnejšie iniciatívy na rozvoj recyklácie materiálov z použitých batérií. Táto tzv. „mestská ťažba“ (urban mining) môže významne prispieť k uspokojeniu dopytu po surovinách. V budúcnosti má mestská ťažba značný potenciál za predpokladu, že sa zlepšia hospodárske stimuly, objem zberu, technológie zhodnocovania a v konečnom dôsledku aj miera recyklácie. Z nedávnej správy Komisie o vykonávaní a vplyve smernice o batériách však, žiaľ, vyplýva, že pri zbere použitých bežných batérií sa ešte nedosiahla požadovaná úroveň. Približne 57 % týchto batérií ešte stále nekončí na recyklácii. Je preto správne, že Komisia, ako sa uvádza v tejto stručnej, ale veľmi zaujímavej správe, pracuje na prispôbení smernice z roku 2006, a to aj v súvislosti s príchodom nových batérií, ako napríklad batérií, na ktoré sa akčný plán zameriava. Výbor očakáva tieto návrhy s veľkým záujmom. Okrem toho výbor konštatuje, že je potrebné zmodernizovať aj dnešné zariadenia na spracovanie batérií vzhľadom na veľké množstvo nových typov batérií v blízkej budúcnosti. Bude tiež potrebné vyvinúť novú technológiu recyklácie alebo spracovania. Výbor sa domnieva, že práve v tejto oblasti musí EÚ v plnej miere podporovať cieľný výskum a vývoj s cieľom prispieť k ochrane životného prostredia a znížiť závislosť od surovín mimo EÚ.

4.10. Výbor by bol tiež rád, aby sa uskutočnil cieľný výskum v oblasti zhodnocovania materiálov zo zvyškových odpadových hald uhlia a ocele alebo iných vytážených kovov. Nedá sa vylúčiť, že tieto zdroje môžu tiež pomôcť uspokojiť dopyt po surovinách. EHSV víta nedávno zverejnenú správu Spoločného výskumného centra Európskej komisie o opätovnom získavaní kritických surovín z ťažobného odpadu a skládok<sup>(11)</sup> a vyzýva na zabezpečenie politickej podpory pre štúdiu a analýzu problematiky kritických surovín vzhľadom na to, že „celosvetový boj o suroviny“ sa vyostreje.

<sup>(10)</sup> Spoločnosť Tesla 2. mája 2019 oznámila, že hoci za prvý štvrtrok vykázala stratu vo výške viac ako 700 miliónov USD, na kapitálovom trhu by chcela získať 2 miliardy USD na novú továreň na výrobu batérií a vývoj nového typu elektrického automobilu. Kapitálový trh v USA dokáže ľahko investovať do takýchto podielov alebo dlhopisov. Otázne je, či sa tomu fragmentovému kapitálovému trhu EÚ môže priblížiť.

<sup>(11)</sup> Recovery of critical and other raw materials from mining waste and landfills: State of play on existing practices, EUR 29744 EN, Úrad pre vydávanie publikácií Európskej únie, Luxemburg, 2019, ISBN 978-92-76-03391-2, doi:10.2760/494020, JRC116131.

4.11. Do akej miery prispieva regulačný rámec k rozvoju potrebného výskumu a vývoja v EÚ a využívaniu takto vyvinutých technológií? Komisia sa zvyčajne zameriava na zákony a nariadenia. Koniec koncov toto sú nástroje kontroly, ktoré má k dispozícii. Možno by však bolo lepšie najprv sledovať a analyzovať vývoj trhu spolu s priemyselnými organizáciami a organizáciami sociálnych partnerov predtým, než pristúpime k regulačnému nástroju. Vzhľadom na neistotu v tomto odvetví sa ako vhodnejší politický prístup javí prístup, ktorý predpokladá najskôr iniciovanie, propagovanie a výrobu a až potom po primeranej analýze uplatnenie regulácie.

4.12. EHSV vyzýva Komisiu, aby aj naďalej dbala na to, aby verejné súťaže boli skutočne prispôbené často menším podnikom v EÚ, aby títo stredne veľkí výrobcovia neprišli o finančné zdroje, pretože ich výskum a vývoj nie je dostatočne veľký a nespĺňa požiadavky stanovené vo verejných súťažiach. EHSV však víta skutočnosť, že Komisia navrhla verejné súťaže novým, komplexnejším spôsobom, aby sa stali dostupnejšími pre podniky v EÚ.

4.13. Výbor považuje za dôležité, aby boli finančné prostriedky EÚ k dispozícii aj pre projekty stredne veľkých európskych výrobcov batérií, ktoré už prešli pokročilejším technologickým vývojom (úroveň technologickej pripravenosti 5 až 9). Zdá sa, že táto skupina podnikov, ktoré sa viac zameriavajú na uvedenie na trh ako na základný výskum, je z fondov EÚ príliš vylúčená. Práve táto skupina musí mať jednoduchý prístup k dotáciám EÚ na odbornú prípravu a rekvalifikáciu pracovníkov.

V Bruseli 17. júla 2019

*Predseda*  
*Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru*  
Luca JAHIER

---