LV 2023

15

Īpašais ziņojums

ES rūpniecības politika akumulatoru jomā:

nepieciešams jauns stratēģisks impulss

EIROPAS
REVĪZIJAS
PALĀTA

Saturs

	Punkts
Kopsavilkums	I–X
Ievads	01–12
Akumulatori kā galvenie elektromobilitātes un enerģētikas pārkārtošanas veicinātāji	01–04
ES akumulatoru nozare atpaliek globālajā konkurencē	05–07
ES ieinteresēto personu loma akumulatoru vērtības ķēdes atbalstīšanā	08
Uz dalībvalstu finansiālo atbalstu akumulatoru ražotājiem attiecas ES valsts atbalsta noteikumi	09–12
Revīzijas tvērums un pieeja	13–17
Apsvērumi	18–83
Komisijas stratēģija attiecībā uz akumulatoriem, neraugoties uz nepilnībām uzraudzībā, atbilst Eiropas ieinteresēto personu vajadzībām	18–38
2018. gada rīcības plāns ir rezultāts Komisijas centieniem kopš 2015. gada veicināt ES rūpniecības politiku akumulatoru jomā	19–22
Rīcības plānu atbalsta Eiropas autobūves un enerģētikas nozare, un tas kopumā atbilst līdzīgām stratēģijām dalībvalstīs	23–25
Rīcības plāna īstenošana nodrošināja galvenos instrumentus ES akumulatoru vērtības ķēdes atbalstam	26–29
Komisija uzrauga akumulatoru vērtības ķēdi Eiropas Savienībā, pamatojoties uz ierobežotiem un bieži vien novecojušiem datiem	30–34
Joprojām ir grūti novērtēt Eiropas akumulatoru ieguldījumu klimatneitralitātes mērķu sasniegšanā	35–38
Tiek prognozēts, ka akumulatoru ražošana Eiropas Savienībā līdz 2030. gadam strauji pieaugs, taču draud izejvielu trūkums	39–56
ES akumulatoru ražošanas jauda var palielināties no 44 GWh 2020. gadā līdz 1200 GWh 2030. gadā	40–46
Prognozētās akumulatoru ražošanas jaudas izvēršana joprojām ir pakļauta būtiskiem riskiem	47

Akumulatoru galveno izejvielu pietiekamība un rafinēšanas jauda ir ļoti zema 48–50

Akumulatoru ražošanai Eiropā draud galveno izejvielu trūkumu visā pasaulē 51–54

Komisija meklē jaunu pieeju, lai nodrošinātu akumulatoru materiālu piegādi 55–56

Publiskais finansējums ES rūpniecības politikai akumulatoru jomā nav pienācīgi koordinēts, ir atkarīgs no atrašanās vietas, un tā rezultāti nav pietiekami vērienīgi 57–83

Koordinēšanu kavē tas, ka Komisijai trūkst pārskata par ES un valstu finansējuma faktisko aizplūdi 58–64

IPCEI akumulatoru jomā ir visas Eiropas interesēs, bet piekļuve finansējumam dažādās dalībvalstīs ir atšķirīga 65–69

Komisija ir uzlabojusi tās finansējuma, ko akumulatoru pētniecībai piešķir no pamatprogrammām "Apvārsnis", pieskaņotību tehnoloģiskajam ceļvedim 70–75

ES finansētie pētniecības un inovācijas centieni nesasniedz mērķus 76–79

Komisija un valsts vadošās iestādes bieži nenovērtē vajadzību pēc ES finansējuma akumulatoru tehnoloģiju pētniecībai 80–83

Secinājumi un ieteikumi 84–90

Pielikumi

I pielikums. Akumulatoru vērtības ķēdē ES finansētie projekti – šajā revīzijā pārbaudītā izlase

II pielikums. ERP analīze par darbībām, kas atlasītas no 2018. gada stratēģiskā rīcības plāna akumulatoru jomā

III pielikums. Akumulatoru ražošanas jauda katrā dalībvalstī: pašreizējā (2022. gadā) un plānotā (2025. un 2030. gadā) jauda (GWh/gadā)

IV pielikums. ES un valstu finansējums akumulatoru vērtības ķēdei

Saīsinājumi

Glosārijs

Komisijas atbildes

Laika grafiks

Revīzijas darba grupa

Kopsavilkums

I Akumulatoru izstrāde un ražošana ir kļuvusi par stratēģisku prasību Eiropas Savienībai, tā ļauj pārkārtoties uz tīru enerģiju un ir autobūves nozares konkurētspējas galvenais elements. Lai palīdzētu ES kļūt par pasaules līderi ilgtspējīgā akumulatoru ražošanā un izmantošanā, Komisija 2018. gadā publicēja stratēģisku rīcības plānu akumulatoru jomā. Plāns aptver dažādus vērtības ķēdes posmus, nosaka vairākus stratēģiskus mērķus un piedāvā virkni instrumentu to sasniegšanai.

II Šajā revīzijā mēs vērtējām, vai Komisija ir efektīvi sekmējusi Eiropas rūpniecības politiku akumulatoru jomā. Konkrētāk, mēs pārbaudījām politikas mērķus un intervences instrumentus, kas izklāstīti Komisijas 2018. gada rīcības plānā, kā arī progresu tā īstenošanā. Turklāt mēs caurskatījām pašreizējo un prognozēto akumulatoru ražošanas jaudu Eiropas Savienībā, kā arī riskus, kas to var ietekmēt. Visbeidzot, mēs pārbaudījām piešķīrumu un rezultātus, kas sasniegti ar ES finansiālo atbalstu. Šis ziņojums ir sagatavots piecus gadus pēc rīcības plāna uzsākšanas, un tā mērķis ir palīdzēt uzlabot politikas satvaru un efektīvāk izmantot ES resursus šajā jomā.

III Kopumā mēs secinām, ka Komisijas veicinātā ES rūpniecības politika akumulatoru jomā ir bijusi efektīva, neraugoties uz nepilnībām uzraudzībā, koordinēšanā un mērķtiecībā, kā arī to, ka piekļuve izejvielām joprojām ir svarīgs stratēģisks izaicinājums ES akumulatoru vērtības ķēdei.

IV Mēs konstatējām, ka Komisija lielākoties ir īstenojusi sava rīcības plāna pašas nozīmīgākās darbības, ieviešot galvenos instrumentus akumulatoru nozares atbalstam. Svarīgi sasniegumi ir ieinteresēto personu platformu izveide, aptverot visu vērtības ķēdi, tiesību akta priekšlikums jaunai regulai par akumulatoriem un lielāks finansiālais atbalsts pētniecības, inovācijas un ražošanas projektiem.

V Komisija uzrauga akumulatoru vērtības ķēdi Eiropas Savienībā, pamatojoties uz ierobežotiem un bieži vien novecojušiem datiem. Turklāt 2018. gada rīcības plānā nebija noteikti kvantitatīvi un laikā ierobežoti mērķrādītāji, un Komisija neanalizēja ES akumulatoru ražošanu, kas ir vajadzīga, lai sasniegtu divējādo mērķi — klimatneitralitāti un konkurētspējīgas autobūves nozares saglabāšanu Eiropas Savienībā. Tas palielina risku, ka Komisijas 2035. gada bezemisiju mērķis netiks sasniegts nepietiekamas akumulatoru ražošanas dēļ vai ka tas tiks sasniegts, pamatojoties uz importētiem akumulatoriem vai elektrotransportlīdzekļiem, kas kaitēs ES akumulatoru vērtības ķēdei un ar to saistītajām darbvietām. Tas arī palielina nenoteiktību attiecībā uz to izejvielu piegādes drošību, kas vajadzīgas, lai uzturētu ražošanu Eiropas Savienībā.

VI Litija jonu akumulatoru elementu ražošanas jauda, ko palielinastiprina arvien stingrāki CO_2 emisiju standarti, ES-27 strauji attīstās un varētu pieaugt no 44 gigavatstundām 2020. gadā līdz aptuveni 1200 stundām 2030. gadā. Tomēr šādas jaudas faktiskā izvēršana nav nodrošināta, un to var apdraudēt ģeopolitiskie un ekonomiskie faktori.

VII Neraugoties uz politikas iniciatīvām, kas pieņemtas 2008. gadā, ES akumulatoru vērtības ķēde joprojām ir ļoti atkarīga no piegādēm no valstīm ārpus ES. Sākot no 2030. gada, ES ražotājiem draudēs akumulatoru izejvielu trūkums. Tas ir saistīts ar kopējo ietekmi, ko rada globālā pieprasījuma pieaugums, kuru galvenokārt izraisa autotransporta elektrifikācija un ierobežotā ES iekšzemes izejvielu piedāvājuma, kas ir gan nepietiekams, gan neelastīgs. 2023. gadā Komisija atjaunoja centienus risināt šo situāciju, nākot klajā ar priekšlikumu par Kritiski svarīgo izejvielu aktu.

VIII Vairākas finansējuma plūsmas atbalsta jaunus akumulatoru pētniecības un ražošanas projektus. Laikposmā no 2014. līdz 2020. gadam ES budžets nodrošināja dotācijas un aizdevumu garantijas vismaz 1,7 miljardu EUR apmērā, kas laikposmā no 2019. līdz 2021. gadam papildina valsts atbalstu līdz 6 miljardiem EUR. Tomēr Komisijai trūkst pārskata par kopējo valsts atbalstu, kas piešķirts nozarei, un tas kavē Komisijas spēju nodrošināt pienācīgu koordināciju un mērķtiecību. Mēs arī konstatējām, ka finansiālā atbalsta nosacījumi svarīgiem projektiem visas Eiropas interesēs ir atkarīgi no ieguldījumu atrašanās vietas.

IX Laika gaitā Komisija uzlaboja finansējuma saskaņošanu ar galvenajām ES pētniecības un inovācijas finansēšanas programmām “Apvārsnis”, izstrādājot kopīgu tehnoloģisko ceļvedi. Tomēr noteiktie tehniskie mērķrādītāji vēl nav sasniegti, un nepieciešamība pēc ES finansējuma projektu līmenī netiek sistemātiski novērtēta.

X Pamatojoties uz šiem secinājumiem, mēs iesakām Komisijai:

- atjaunināt stratēģisko rīcības plānu akumulatoru jomā, īpašu uzmanību pievēršot tam, lai nodrošinātu piekļuvi izejvielām;
- stiprināt uzraudzību ar regulāriem, atjauninātiem un visaptverošiem datiem;
- uzlabot pārskatu attiecībā uz ES finansējumu akumulatoru vērtības ķēdei;
- uzlabot koordināciju un mērķtiecību attiecībā uz ES finansējumu akumulatoru vērtības ķēdei;
- nodrošināt, ka visiem dalībniekiem svarīgos projektos visas Eiropas interesēs akumulatoru jomā ir vienlīdzīgi konkurences apstākļi attiecībā uz piekļuvi publiskajam finansiālajam atbalstam.

Ievads

Akumulatori kā galvenie elektromobilitātes un enerģētikas pārkārtošanas veicinātāji

01 Eiropas zaļā kursa mērķis ir pārveidot ES par resursu ziņā efektīvu un konkurētspējīgu ekonomiku, kurā 2050. gadā nav siltumnīcefekta gāzu neto emisiju[1]. Klimatneitralitātes mērķis ietver turpmāku energosistēmas dekarbonizāciju un ievērojamu transporta emisiju samazinājumu līdz 2050. gadam. Cita starpā tam ir nepieciešama bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu ieviešana visā Eiropas Savienībā: no 13 miljoniem automašīnu līdz 2025. gadam līdz 30 miljoniem 2030. gadā[2]. Turklāt, sākot no 2035. gada, visticamāk, būs aizliegts pārdot jaunus vieglos automobiļus un vieglos komerciālos transportlīdzekļus, kuros izmanto iekšdedzes dzinējus, kas rada CO_2 emisijas[3].

02 Akumulatori ir viena no vairākām enerģijas uzglabāšanas tehnoloģijām, taču tie ir visvieglāk pieejami elektriskajai mobilitātei tehnoloģiskā ziņā. Ņemot vērā šo kontekstu, Komisija norādīja, ka akumulatoru izstrāde un ražošana ir stratēģiska prasība Eiropai: tā nodrošina pāreju uz tīru enerģiju (tostarp variablās atjaunīgās enerģijas uzkrāšanu) un ir autobūves nozares konkurētspējas pamatelements[4] — pašlaik ražošanas darbībās tiek nodarbināti aptuveni 3,5 miljoni darbinieku[5]. Ieguldījumiem ES akumulatoru vērtības ķēdē būtu jānovērš arī pašreizējā stratēģiskā atkarība no akumulatoru ražotājiem ārpus ES[6].

---

1 Komisijas paziņojums par Eiropas zaļo kursu, COM(2019) 640.

2 Komisijas paziņojums par ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģiju, COM(2020) 789.

3 Komisijas priekšlikums par regulu, ar ko stiprināt CO_2 emisiju standartus jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, COM(2021) 556, 1. pants.

4 Stratēģiskais rīcības plāns akumulatoru jomā, COM(2018) 293, 2. pielikums.

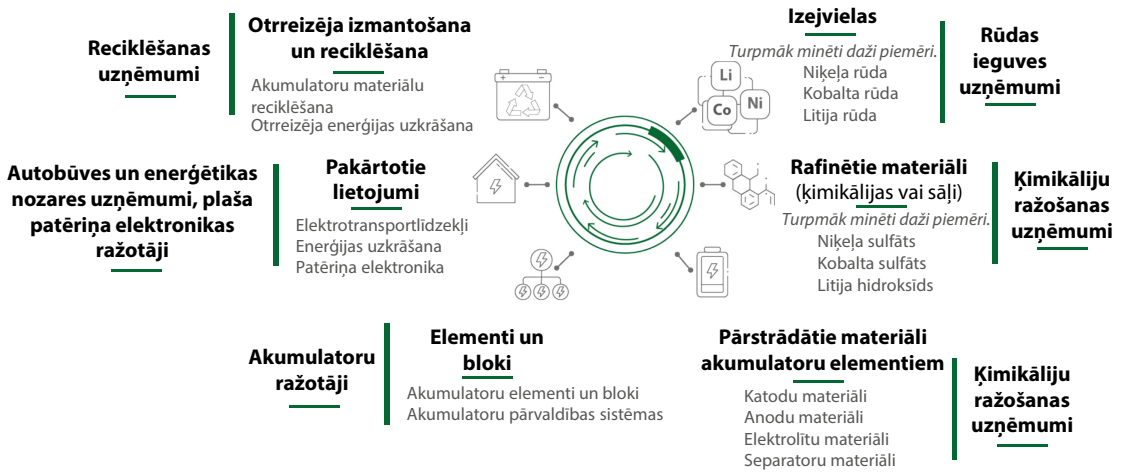
5 Eiropas Autoražotāju asociācija (*ACEA*), *The Automobile Industry – Pocket Guide 2022/2023*.

6 Komisijas dienestu darba dokuments par stratēģisko atkarību un spējām, SWD(2021) 352.

03 Akumulatori ir elektroķīmiski elementi, kas uzglabā enerģiju ķīmiskā formā un spēj to pārvērst elektroenerģijā. Akumulatora elements visbiežāk sastāv no anoda, katoda, elektrolīta un separatora, izmantojot dažādas ķīmijas, piemēram, svina-skābes un niķeļa-kadmija ķīmiju. Litija jonu akumulatoros, kas ir pašreizējais tehnoloģiju attīstības līmenis elektrisko transportlīdzekļu darbināšanā, parasti izmanto piecu galveno materiālu maisījumu. Tie ir: kobalts, litijs, mangāns, dabiskais grafīts un niķelis.

04 Akumulatoru vērtības ķēde sastāv no vairākiem posmiem, sākot no izejvielu ieguves un rafinēšanas, akumulatoru sastāvdaļu ražošanas, elementu izgatavošanas un montāžas un akumulatoru reciklēšanas vai pārprofilēšanas. Ķēde ir cirkulāra, un tajā iesaistītas dažādas ieinteresētās personas (sk. ***1. attēlu***).

1. attēls. Akumulatoru vērtības ķēdes posmi



Avots: ERP.

ES akumulatoru nozare atpaliek globālajā konkurencē

05 ES vieglo automobiļu un mikroautobusu parks pakāpeniski kļūst elektrificēts. 2021. gadā 18 % jaunreģistrēto automobiļu bija elektriski uzlādējami[7]. Tomēr litija jonu akumulatoru ražošana, ar ko parasti darbina šādus transportlīdzekļus, pašlaik ir koncentrēta Āzijā, pamatojoties uz tās kā elektronisko iekārtu un komponentu globālās piegādātājas desmitiem gadu ilgo vēsturi. Pētniecības un inovācijas investīcijas, kas saistītas ar liela mēroga ražošanu, arī ir ļāvušas Āzijai veidot un līdz šim saglabāt tehnoloģisko līderību gan mūsdienu litija jonu, gan citu akumulatoru tehnoloģiju jomā[8].

06 Jo īpaši Ķīna ir kļuvusi par neapšaubāmi pasaulē lielāko akumulatoru ražotāju. 2021. gadā Ķīnas ražošanas jauda bija 655 gigavatstundas (GWh) jeb 76 % no pasaules jaudas, krietni apsteidzot ES (7 %), Amerikas Savienotās Valstis (7 %) un Dienvidkoreju (5 %)[9]. Turklāt Ķīna ir arī dominējošais dalībnieks vērtības ķēdes sākumposmā, proti, vairāku akumulatoru izejvielu un/vai rafinētu materiālu, īpaši kobalta, litija, niķeļa un dabiskā grafīta, piegādē (sk. ***29***. un ***48***.–***56***. punktu).

07 Lai gan autoparku elektrifikācija Amerikas Savienotajās Valstīs atpaliek (630 000 elektrotransportlīdzekļu, kas 2021. gadā pārdoti ASV, 5 % no pārdošanas apjoma minētajā gadā salīdzinājumā ar 2,3 miljoniem Eiropā (18 %) un 3,3 miljoniem Ķīnā (16 %)[10], to valdība ieviesa nozīmīgu sabiedrisko politiku, piemēram, tiešās dotācijas un nodokļu kredītus, lai veicinātu gan elektrisko transportlīdzekļu tirgus, gan akumulatoru vērtības ķēdes izaugsmi. Jo īpaši ASV valdība nodrošina:

- tiešas dotācijas, ar ko atbalsta ieguldījumus akumulatoru, kā arī saistīto materiālu un komponentu iekšzemes ražošanā (2022.–2026. gadā no Divpartiju infrastruktūras likuma jāfinansē 6 miljardi ASV dolāru[11]);

---

7 *ACEA*, *The Automobile Industry – Pocket Guide 2022-2023*.

8 Kopīgais pētījumu centrs, *Batteries – Technology development report*, 2020.

9 *IEA*, *Global Supply Chains of EV Batteries*, 2022.

10 *IEA*, *Global EV Outlook 2022*,2022, un *IEA*, *Electric Vehicles*, 2022.

11 *Public Law 117–58 "Infrastructure Investment and Jobs Act", section 40207*.

- nodokļu atlaides par akumulatoru elementu vai moduļu ražošanu līdz 45 USD par kilovatstundu (kWh) un 10 % apmērā no kritiski svarīgo minerālu un akumulatoru materiālu ražošanas izmaksām (kas atļautas ar Inflācijas samazināšanas likumu)[12] ar aplēsto kopējo ietekmi uz budžetu, ietverot līdzīgus kredītus saules un vēja enerģijas komponentiem, aptuveni 15,9 miljardu USD apmērā[13] 2022.–2031. gada periodā;

- nodokļu kredītus līdz 7500 USD par katru ASV tirgū laisto elektrisko transportlīdzekli, kas atbilst iepriekš noteiktām robežvērtībām, pieprasot materiālus un sastāvdaļas iegādāties un galīgo montāžu veikt ASV vai valstī, ar kuru tai ir brīvās tirdzniecības nolīgums. Šie nodokļu kredīti ir jāfinansē saskaņā ar Inflācijas samazināšanas likumu[14], kura aplēstā kopējā ietekme uz budžetu 2022.–2031. gada periodā būs aptuveni 7,5 miljardi USD[15].

ES ieinteresēto personu loma akumulatoru vērtības ķēdes atbalstīšanā

08 ES intervence akumulatoru vērtības ķēdē notiek trīs galvenajās jomās.

- **Stratēģiskā vadība:** savā paziņojumā par rūpniecības politiku[16] Komisija sniedz redzējumu par to, kā ES rūpniecību var vadīt ar divējādo – zaļo un digitālo – pārkārtošanos, vienlaikus nodrošinot tās stratēģisko suverenitāti. Politika arī paredz jaunu uzsvaru uz rūpnieciskajām ekosistēmām, ņemot vērā visus vērtības ķēdes dalībniekus, un attiecībā uz akumulatoriem tas iestrādāts 2018. gada stratēģiskajā rīcības plānā akumulatoru jomā (turpmāk "rīcības plāns")[17]. Komisija īsteno stratēģisko vadību arī tad, kad tā izmanto savas sasaukšanas pilnvaras, lai

---

[12] *Public Law 117-169 amending the Internal Revenue Code, section 13502 – Advanced Manufacturing Production Credit*.

[13] Kongresa budžeta birojs, "*Estimated Budgetary Effects of Public Law 117-169*".

[14] *Public Law 117-169 amending the Internal Revenue Code*, *section 13401 – Clean Vehicle Credit*.

[15] Kongresa budžeta birojs, "*Estimated Budgetary Effects of Public Law 117-169*".

[16] Komisijas paziņojums "Zaļā kursa industriālais plāns neto nulles emisiju laikmetam", COM(2023) 62, kā arī iepriekšējie dokumenti: "Jauna Eiropas industriālā stratēģija", COM(2020) 102, un "Investīcijas gudrā, novatoriskā un ilgtspējīgā rūpniecībā. Atjaunināta ES rūpniecības politikas stratēģija", ,COM(2017) 479.

[17] 2. pielikums. Stratēģiskais rīcības plāns akumulatoru jomā, COM(2018) 293.

veicinātu ieinteresēto personu visā vērtības ķēdē sanākšanu īpašos forumos, piemēram, Eiropas Akumulatoru aliansē.

- **Tiesiskais regulējums** Direktīvas 2006/66/EK[18] par akumulatoriem un akumulatoru atkritumiem mērķis galvenokārt ir uzlabot akumulatoru ekoloģiskos raksturlielumus, paredzot noteikumus to laišanai tirgū (jo īpaši aizliedzot dažas bīstamas vielas) un noteikumus par to savākšanu, reciklēšanu un apglabāšanu. Dalībvalstīm ir jānosaka obligātie savākšanas un reciklēšanas mērķrādītāji un jāziņo Komisijai par to sasniegšanu. Direktīvu paredzēts aizstāt ar Eiropas Parlamenta un Padomes regulu[19], kuras darbības joma būs plašāka (sk. ***28***. punktu). Turklāt 2023. gada martā Komisija publicēja divus regulu priekšlikumus, kuru mērķis ir ieviest inovācijas un cita starpā palielināt Eiropas akumulatoru[20] ražošanas jaudu un nodrošināt drošu un ilgtspējīgu kritiski svarīgu izejvielu piegādi[21]. Turklāt Komisijas 2022. gada priekšlikumā pārskatīt Rūpniecisko emisiju direktīvu (Direktīva 2010/75/ES)[22] ir paredzēts paplašināt tās darbības jomu, attiecinot to arī uz akumulatoru rūpnīcām.

- **ES finansiālais atbalsts:** izmantojot vairākus instrumentus – pamatprogrammas "Apvārsnis", Eiropas Reģionālās attīstības fondu (ERAF), Eiropas Stratēģisko investīciju fondu (ESIF), ko pārvalda Eiropas Investīciju banka (EIB), un neseno Inovāciju fondu un Atveseļošanas un noturības mehānismu (ANM), ES sniedz dotācijas un aizdevumu garantijas pētniecības un investīciju projektiem akumulatoru jomā. 2014.–2020. gada periodā mēs apzinājām ES dotācijas 1,2 miljardu EUR apmērā un ES atbalstītus aizdevumus 495 miljonu EUR apmērā. ES dotācijas Komisija vai tās izpildaģentūras, proti, Eiropas Klimata, infrastruktūras un vides izpildaģentūra un Eiropas Veselības un digitālā izpildaģentūra var pārvaldīt tieši (pamatprogrammas "Apvārsnis") vai arī kopā ar dalībvalstīm (ERAF).

---

[18] Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2006/66/EK par baterijām un akumulatoriem, un bateriju un akumulatoru atkritumiem.

[19] Priekšlikums regulai par baterijām un bateriju atkritumiem, COM(2020) 798.

[20] Priekšlikums regulai par pasākumu satvara izveidi Eiropas neto nulles emisiju tehnoloģiju produktu izgatavošanas ekosistēmas stiprināšanai (Neto nulles emisiju industrijas akts), COM(2023) 161.

[21] Priekšlikums regulai, ar ko izveido satvaru, kā nodrošināt drošu un ilgtspējīgu apgādi ar kritiski svarīgām izejvielām, COM(2023) 160.

[22] *Priekšlikums direktīvai, ar ko groza Direktīvu 2010/75/ES par rūpnieciskajām emisijām un Direktīvu 1999/31/EK par atkritumu poligoniem*, COM(2022) 156.

Uz dalībvalstu finansiālo atbalstu akumulatoru ražotājiem attiecas ES valsts atbalsta noteikumi

09 Parasti dalībvalstīm ir aizliegts piešķirt atbalstu tādiem uzņēmumiem, piemēram, ražotājiem akumulatoru vērtības ķēdē, kas rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus iekšējā tirgū[23]. Neatkarīgi no šā principa dažus atbalsta veidus var uzskatīt par saderīgiem ar iekšējo tirgu, ja tie atbilst īpašiem valsts atbalsta noteikumiem, un dažos gadījumos tie saņem Komisijas apstiprinājumu.

10 Komisija sīkāk izklāsta šos izņēmumus regulās un paziņojumos, tostarp Vispārējā grupu atbrīvojuma regulā[24] un īpašajos regulējumos, ko piemēro konkrētām darbībām, reģioniem vai pagaidu apstākļiem. Šajos regulējumos īpaši nozīmīgi ir svarīgi projekti visas Eiropas interesēs (*IPCEI*)[25]: līdz šim Komisija ir apstiprinājusi divus šādus projektus akumulatoru jomā, ļaujot piešķirt valsts atbalstu 6 miljardu EUR apmērā (sk. ***65***.–***69***. punktu).

11 Komisija 2020. gada martā pieņēma valsts atbalsta pagaidu regulējumu[26], lai saistībā ar Covid-19 palielinātu publiskā atbalsta tvērumu nolūkā aizsargāt darbvietas un atbalstīt ekonomiku. Reaģējot uz Krievijas iebrukumu Ukrainā, Komisija 2022. gada martā atviegloja ES valsts atbalsta noteikumus, lai sniegtu īstermiņa atvieglojumus krīzes skartajiem uzņēmumiem vai ar sankcijām un pretsankcijām. Lai gan šie regulējumi nav specifiski šai nozarei, tos savas darbības atbalstam var izmantot arī akumulatoru ražotāji.

12 Turklāt, sākot no 2022. gada, lielākā daļa ES-27 dalībvalstu bija izveidojušas zināma veida stimulus elektrisko transportlīdzekļu iegādei, tostarp nodokļu atvieglojumus vai tiešas subsīdijas. Tomēr parasti tie nav atkarīgi no transportlīdzekļa izcelsmes, un tie nav obligāti jāklasificē kā valsts atbalsts.

---

[23] Līgums par Eiropas Savienības darbību, 107. pants.

[24] Regula (ES) Nr. 651/2014, ar ko noteiktas atbalsta kategorijas atzīst par saderīgām ar iekšējo tirgu, piemērojot Līguma 107. un 108. pantu.

[25] Komisijas paziņojums C(2021) 8481.

[26] Komisijas paziņojums "Pagaidu regulējums valsts atbalsta pasākumiem, ar ko atbalsta ekonomiku pašreizējā Covid-19 uzliesmojuma situācijā", C(2020) 1863.

Revīzijas tvērums un pieeja

13 Šajā ziņojumā ir vērtēts, vai Komisija ir efektīvi sekmējusi Eiropas rūpniecības politiku akumulatoru jomā. Šajā nolūkā mēs pārbaudījām:

- Komisijas rīcības plānā izklāstīto politikas mērķu un intervences instrumentu atbilstību, to saskanību ar valstu stratēģijām un galvenajām darbībām, ko līdz šim veikusi Komisija;
- to, kā Komisija uzrauga akumulatoru vērtības ķēdi un tās potenciālu veicināt plašāku ES klimata mērķu sasniegšanu;
- ES bāzētās akumulatoru nozares ražošanas jaudu, gan pašreizējo, gan līdz 2030. gadam prognozēto, kā arī riskus, kas var ietekmēt šo jaudu nākotnē;
- pamatojoties uz pieejamajiem datiem, galveno akumulatoru izejvielu un rafinēto materiālu piegādes drošību;
- dažādu ES un valstu finansējuma plūsmu, kas nodrošina finansiālu atbalstu akumulatoru vērtības ķēdei 2014.–2020. gada periodā, piešķiršanu un koordināciju; kā arī
- nepieciešamību pēc ES finansētas pētniecības šajā nozarē, tās tehnoloģisko prioritāšu noteikšanu un līdz šim sasniegtos rezultātus.

14 Mēs analizējām pierādījumus no dažādiem avotiem:

- pārskati par spēkā esošajiem tiesību aktiem, novērtējuma ziņojumiem un politikas dokumentiem;
- intervijas ar amatpersonām no Eiropas Komisijas, tās izpildaģentūrām, kas atbild par pamatprogrammas “Apvārsnis” programmu pārvaldību, un no valsts un reģionālajām iestādēm, kas ir saistītas ar akumulatoru vērtības ķēdi Vācijā, Spānijā, Francijā, Polijā, Portugālē un Zviedrijā – dalībvalstīs, kurās tiek īstenoti projekti ar būtisku finansiālu atbalstu no ES budžeta, vai kas ir saistītas ar konkrētiem vērtības ķēdes posmiem, proti, izejvielu ieguvi un akumulatoru ražošanu;

- intervijas ar pārstāvjiem no rūpniecības uzņēmumiem un pētniecības iestādēm, kas darbojas akumulatoru vērtības ķēdē, kā arī no zināšanu un inovāciju kopienām[27], kas veltītas ilgtspējīgai enerģijai (*EIT Innoenergy*);

- publiski pieejamu datu analīze par pašreizējo un plānoto akumulatoru ražošanas jaudu;

- budžeta informācijas analīze par ES un valsts finansējumu akumulatoru vērtības ķēdei;

- pārskats par ES finansēto pētniecības darbību rezultātiem akumulatoru jomā; kā arī

- apliecinošo dokumentu pārbaude par līdzfinansēto pētniecības un inovācijas vai ražošanas projektu izlases atlasi un īstenošanu akumulatoru vērtības ķēdē, tostarp apmeklējums uz vietas attiecībā uz dažiem no šiem projektiem (sk. ***I pielikumu***).

15 Mēs arī pārskatījām galvenos principus, kas izklāstīti Komisijas 2020. gada priekšlikumā regulai par baterijām un bateriju atkritumiem[28] (par kuru likumdevēji 2022. gada decembrī panāca provizorisku politisku vienošanos, bet kura šā ziņojuma publicēšanas brīdī vēl bija oficiāli jāpieņem un jāpublicē), jo tas var mainīt akumulatoru vidi Eiropā. Mēs detalizēti nepārskatījām jauno Kritiski svarīgo izejvielu aktu un Neto nulles emisiju rūpniecības aktu, ko Komisija ierosināja 2023. gada martā.

16 2019. gadā mēs publicējām apskatu[29], kurā aprakstījām ES atbalstu kopš 2014. gada dažādām enerģijas uzkrāšanas tehnoloģijām (tostarp akumulatoriem, kā arī hidroakumulācijai, ūdeņradim un termiskai uzglabāšanai) un konstatējām vairākas problēmas saistībā ar ES atbalstu enerģijas uzkrāšanas tehnoloģiju izstrādei un izvēršanai. Turklāt 2022. gadā mēs aplūkojām sinerģijas starp pamatprogrammu "Apvārsnis 2020" un ERAF[30]. Šis temats attiecas arī uz akumulatoru vērtības ķēdi, ņemot vērā, ka lielākā daļa ES finansiālā atbalsta līdz šim ir sniegta galvenokārt ar šiem diviem instrumentiem. Minētajā ziņojumā mēs konstatējām, ka Komisijai un valstu vai reģionālajām iestādēm ir grūti noteikt un izpētīt šāda veida iespējamās sinerģijas un ka sadarbība starp fondu ieinteresētajām personām joprojām ir ierobežota.

---

[27] *What is an Innovation Community?*

[28] Priekšlikums regulai par baterijām un bateriju atkritumiem, COM(2020) 798.

[29] Apskats 04/2019 "ES atbalsts enerģijas uzkrāšanai"

[30] Īpašais ziņojums 23/2022 "Sinerģijas starp pamatprogrammu "Apvārsnis 2020" un Eiropas strukturālajiem un investīciju fondiem".

17 Akumulatoru vērtības ķēde pēdējos gados ir strauji attīstījusies gan pasaules, gan Eiropas līmenī. Šis ziņojums ir sagatavots piecus gadus pēc 2018. gada rīcības plāna pieņemšanas, un tā mērķis ir palīdzēt uzlabot politikas satvaru un efektīvāk izmantot ES resursus šajā jomā.

Apsvērumi

Komisijas stratēģija attiecībā uz akumulatoriem, neraugoties uz nepilnībām uzraudzībā, atbilst Eiropas ieinteresēto personu vajadzībām

18 Mēs pārbaudījām Komisijas rīcības plāna izstrādi un politikas mērķu un ierosināto darbību atbilstību. Mēs salīdzinājām rīcības plānu ar valstu stratēģijām, ja tādas bija, lai novērtētu to saskanību. Mēs pārbaudījām galvenos Komisijas sasniegumus rīcības plāna īstenošanā pēc tā publicēšanas 2018. gadā. Visbeidzot, mēs pārbaudījām, kā Komisija uzrauga akumulatoru vērtības ķēdi un ES akumulatoru ražošanas potenciālu, kam būtu jāpalīdz sasniegt plašākus ES klimatneitralitātes un konkurētspējīgas autobūves nozares mērķus.

2018. gada rīcības plāns ir rezultāts Komisijas centieniem kopš 2015. gada veicināt ES rūpniecības politiku akumulatoru jomā

19 Kopš 2015. gada pēc energotehnoloģiju stratēģiskā (*SET*) plāna[31] pārskatīšanas akumulatoru ražošana ir kļuvusi par ES rūpniecības politikas stūrakmeni. Šajā plānā ir apzināta vajadzība "iegūt konkurētspēju globālajā akumulatoru nozarē", un tā 2017. gada īstenošanas plānā[32] ir izklāstītas konkrētas pētniecības un inovācijas darbības, kas jāveic šā mērķa sasniegšanai. Tajā pašā gadā Komisijas paziņojumā par atjaunināto ES rūpniecības politikas stratēģiju[33] ieguldījumi akumulatoros klasificēti kā stratēģiski svarīgi un paziņots par nodomu pulcēt ieinteresētās personas un "sākt nozares virzītas iniciatīvas visai akumulatoru vērtības ķēdei Eiropas Savienībā gan mobilam, gan stacionāram lietojumam".

---

[31] Komisijas paziņojums, *Towards an Integrated Strategic Energy Technology (SET) Plan: Accelerating the European Energy System Transformation*, C(2015) 6317.

[32] *SET* plāna informācijas sistēma, *Become competitive in the global battery sector to drive e-mobility and stationary storage forward*.

[33] Komisijas paziņojums, Atjaunināta ES rūpniecības politikas stratēģija, COM(2017) 479.

20 2017. gada oktobrī Komisija sarīkoja augsta līmeņa sanāksmi par akumulatoru izstrādi un ražošanu un paziņoja par tādas nozares vadītas platformas izveidi, kas pazīstama kā Eiropas Akumulatoru alianse. Izmantojot šo platformu, rūpniecības nozares ieinteresētās personas un pētniecības aprindas laikposmā no 2017. līdz 2018. gadam turpināja darbu pie saraksta ar darbībām, kas vajadzīgas, lai attīstītu akumulatoru vērtības ķēdi.

21 2018. gada aprīlī, pamatojoties uz atsauksmēm, kas saņemtas no Eiropas Akumulatoru alianses, Komisija publicēja savu rīcības plānu kā pielikumu Komisijas paziņojumam "Ilgtspējīga mobilitāte Eiropai"[34], kura vispārējais mērķis bija padarīt Eiropu par pasaules līderi ilgtspējīgas akumulatoru ražošanas un izmantošanas jomā. Tas aptver dažādus vērtības ķēdes posmus, sākot no izejvielu ieguves līdz to atgūšanai no nolietotiem akumulatoriem (sk. ***1. izcēlumu***). Tajā arī ierosināta virkne instrumentu, kas ietver partnerību veicināšanu starp ieinteresētajām personām, likumdošanas intervenci un finansējumu ar akumulatoriem saistītiem projektiem.

1. izcēlums.

Komisijas 2018. gada stratēģiskais rīcības plāns akumulatoru jomā

Rīcības plānā ir apzināti seši mērķi šādās jomās:

1) nodrošināt piekļuvi izejvielām,

2) atbalstīt Eiropas akumulatoru elementu plaša mēroga ražošanu,

3) pastiprināt ES pētniecības un inovācijas atbalstu progresīvām un revolucionārām tehnoloģijām,

4) stiprināt darbaspēku un uzlabot prasmes,

5) atbalstīt ES akumulatoru elementu ražošanas nozares ilgtspēju,

6) nodrošināt saskanību ar plašāku veicinošo satvaru un tiesisko regulējumu.

Katrā no šīm jomām dokumentā ir noteiktas darbības, kas jāveic Komisijai, dažos gadījumos kopā ar dalībvalstīm un nozares ieinteresētajām personām visā akumulatoru vērtības ķēdē. Lielākajai daļai darbību noteiktais īstenošanas termiņš ir no 2018. līdz 2020. gadam.

[34] COM(2018) 293, 2. pielikums.

22 Pamatojoties uz veikto analīzi, mēs konstatējām, ka 2018. gada rīcības plāns nodrošina atbilstošu satvaru Eiropas rūpniecības politikas izstrādei akumulatoru jomā. Jo īpaši tā dažādās darbības vienlaikus pievēršas virknei jautājumu (piemēram, globāla konkurence attiecībā uz ierobežotajiem resursiem, apjomradīti ietaupījumi un spēcīga savstarpējā atkarība visā akumulatoru vērtības ķēdē), kur dažādo ieinteresēto personu sadrumstalota pieeja nebūtu piemērota. Tomēr mēs atzīmējam, ka rīcības plānā, kas tika izstrādāts 2018. gadā, nav tieši risināts risks, ko rada turpmāks enerģijas cenu pieaugums, jo īpaši Ukrainas konflikta rezultātā. Energoietilpīgā akumulatoru ražošanas nozare parasti ir liels gāzes un elektroenerģijas patērētājs, kura cenas 2022. gada pirmajā pusē palielinājās par aptuveni 60 %[35].

Rīcības plānu atbalsta Eiropas autobūves un enerģētikas nozare, un tas kopumā atbilst līdzīgām stratēģijām dalībvalstīs

23 Mūsu veiktā analīze arī parādīja, ka Komisijas rīcības plāns būtībā atspoguļo priekšlikumus, ko sagatavojusi nozares vadītā Eiropas Akumulatoru alianse, kas ietver daudzus Eiropas automobiļu ražotājus un enerģētikas nozares ieinteresētās personas, piemēram, elektroenerģijas ražotājus un izplatītājus. Turklāt mūsu intervijas ar valstu un reģionālajām iestādēm, kā arī ar nozares un pētniecības iestāžu pārstāvjiem, ko apmeklējām revīzijas laikā, liecina par plašu atbalstu Komisijas iniciatīvai un pašam rīcības plānam.

24 No tām dalībvalstīm, kurās veicām revīziju, Vācija (2018. gadā[36]) un Zviedrija (2020. gadā[37]) izstrādāja pašas savas valsts stratēģijas. Mēs konstatējām, ka abas stratēģijas atbilda Komisijas nostājai, jo arī tās izriet no rūpniecības un pētniecības ieinteresēto personu ieguldījuma, un ka tām ir līdzīgi mērķi un līdzīgi instrumenti. Jo īpaši arī to mērķis bija palielināt ilgtspējīgu ražošanu, tostarp tās reciklēšanas dimensiju, un tās plānoja izmantot valsts līdzekļus pētniecības un inovācijas atbalstam un darbaspēka apmācībai.

---

[35] *Eurostat*, *Electricity and gas prices for non-household consumers – bi-annual data* (NRG_PC_205, NRG_PC_203).

[36] *Batterien "made in Germany" – ein Beitrag zu nachhaltigem Wachstum und klimafreundlicher Mobilität*.

[37] *Strategi för fossilfri konkurrenskraft en hållbar batteri värdekedja*.

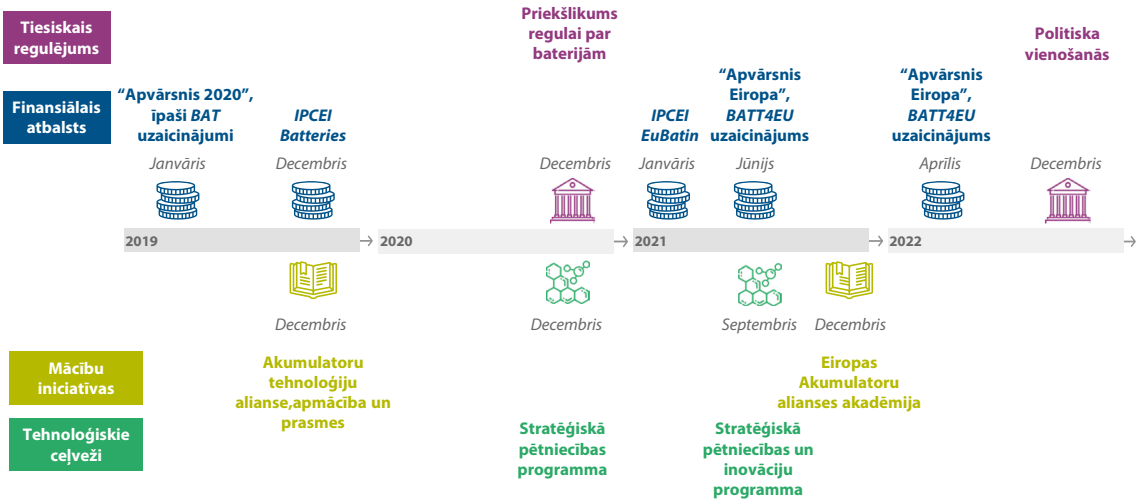
25 2018. gadā Portugāle pieņēma stratēģiju valsts litija resursu izmantošanai. Spānijā, Francijā un Polijā nav oficiālu valsts stratēģiju, kas īpaši veltītas akumulatoru vērtības ķēdei.

Rīcības plāna īstenošana nodrošināja galvenos instrumentus ES akumulatoru vērtības ķēdes atbalstam

26 Kopā ar rīcības plānā uzskaitītajām darbībām, kas attiecas uz dažādu Komisijas dienestu pastāvīgu darbu sadarbībā ar dalībvalstīm un privātām ieinteresētajām personām, mēs konstatējām, ka tad, ja rīcības plānā bija noteikti konkrēti tiešie rezultāti (15 no 37 darbībām), kopumā tas tika sasniegts. ***II pielikumā*** dots šo darbību saraksts, kā arī to galvenie sasniegumi un mūsu analīze.

27 ***2. attēlā*** ir parādītas nozīmīgākās Komisijas darbības 2018.–2022. gada periodā, kas izriet no rīcības plāna attiecībā uz regulatīvo intervenci, finansiālo atbalstu, tehnoloģiju un prasmju attīstību.

2. attēls. Galveno tiešo rezultātu sasniegšanas laika grafiks (no Komisijas darbībām ES akumulatoru vērtības ķēdes atbalstam)



Piezīme. BAT un *BATT4EU* uzaicinājumi attiecas uz akumulatoriem specifiskiem tematiem uzaicinājumos iesniegt priekšlikumus, kas izsludināti pamatprogrammā "Apvārsnis 2020" ("Veidojot zemu oglekļa dioksīda emisiju līmeni, klimatnoturīgu nākotni: nākamās paaudzes akumulatori") un pamatprogrammā "Apvārsnis Eiropa" ("Starpnozaru risinājumi klimatiskajai pārkārtošanai"), pēdējā gadījumā kopīgi plānotas Eiropas partnerības "*BATT4EU*" ietvaros.

Avots: ERP veiktā analīze.

28 Vairākos rīcības plānos sasniegtie rezultāti paplašināja Komisijas intervenci akumulatoru vērtības ķēdē, radot būtisku iespējamo ietekmi nākotnē:

- Priekšlikums jaunai regulai par baterijām (2020. g.)[38]: Direktīva 2006/66/EK joprojām ir vienīgais tiesību akts, kas īpaši paredzēts akumulatoriem. Tajā galvenā uzmanība pievērsta akumulatoru ekspluatācijas beigu posmam un to ietekmei uz vidi. Komisijas priekšlikumā izraudzīta tieši piemērojama ES regula, nevis direktīva, kas prasa transponēšanu dalībvalstīs, un tas paplašina normatīvās intervences darbības jomu, lai iekļautu visu akumulatora darbības ciklu. Priekšlikuma mērķis ir nodrošināt vienlīdzīgus konkurences apstākļus iekšējā tirgū, veicināt aprites ekonomiku un samazināt akumulatoru vērtības ķēdes ietekmi uz vidi un sociālo jomu. Galvenās jaunās funkcijas ietver piegādes ķēdes pienācīgas pārbaudes prasības, minimālo reciklēto saturu katrā jaunā akumulatorā, obligātu oglekļa pēdas deklarāciju un minimālās snieguma un ilgizturības prasības. 2022. gada decembrī likumdevēji panāca provizorisku politisku vienošanos, taču šā ziņojuma publicēšanas laikā regula vēl bija oficiāli jāpieņem un jāpublicē.

- Divu *IPCEI* apstiprināšana: ar 2019. gada decembrī un 2021. gada janvārī pieņemtajiem lēmumiem Komisija apstiprināja valsts atbalsta summu līdz 6 miljardiem EUR, kuru 12 dalībvalstis paziņoja 74 atsevišķu projektu atbalstam visā Eiropas akumulatoru vērtības ķēdē. Papildus sadarbībai ar citiem partneriem, proti, pētniecības organizācijām, šajos *IPCEI* ir tieši iesaistīti piecdesmit trīs uzņēmumi. Komisija sagaida, ka līdz 2031. gadam šie projekti radīs kopējos ieguldījumus 14 miljardu EUR apmērā.

- Atbalsts ieinteresēto personu platformu izveidei, piemēram, Eiropas Tehnoloģisko un inovāciju platformai akumulatoru jomā (2018. g.), kas cita starpā izstrādāja jaunu tehnoloģisko ceļvedi Eiropas pētniecības un inovācijas darbam akumulatoru jomā.

[38] Priekšlikums regulai par baterijām un bateriju atkritumiem, COM(2020) 798.

- Kā daļu no ES pētniecības un inovācijas pamatprogrammām "Apvārsnis" Komisija izsludināja uzaicinājumus iesniegt priekšlikumus, kas bija īpaši veltīti pētniecības un inovācijas projektiem akumulatoru vērtības ķēdē. Sākotnēji šiem uzaicinājumiem piešķirtais budžets bija 246 miljoni EUR (pamatprogrammas "Apvārsnis 2020" 2018.–2020. gada darba programmā) un 293 miljoni EUR (pamatprogrammas "Apvārsnis Eiropa" 2021.–2022. gada darba programmā saskaņā ar kopīgi plānotu partnerību[39] akumulatoru jomā). Tas ir uzlabojums salīdzinājumā ar akumulatoru projektu iepriekšēju finansēšanu, kas bija izkliedēta starp citiem uzaicinājumiem iesniegt priekšlikumus bez saistības ar akumulatoriem.

29 Mēs arī konstatējām, ka dažos gadījumos darbības vēl nav devušas gaidītos rezultātus.

- Attiecībā uz finansiālu atbalstu plaša mēroga Eiropas akumulatoru elementu ražošanai Komisija sadarbībā ar EIB bija paredzējusi izveidot īpašu akumulatoru finansēšanas portālu, lai atvieglotu ieinteresēto personu piekļuvi pienācīgam finansiālajam atbalstam un palīdzētu apvienot finanšu instrumentus. Lai gan 2021. gadā tika izveidots visaptverošāks *InvestEU* portāls[40], kura mērķis bija apvienot ieguldītājus un projektu izstrādātājus, tāds portāls, kas veltīts ES akumulatoru vērtības ķēdei, vēl nepastāv.

- Attiecībā uz izejvielu ilgtspējīgas piegādes nodrošināšanu Komisija bija paredzējusi izmantot visus atbilstīgos tirdzniecības politikas instrumentus (piemēram, brīvās tirdzniecības nolīgumus), lai nodrošinātu taisnīgu un ilgtspējīgu piekļuvi izejvielām trešās valstīs. Kaut arī notiek sarunas un ir parakstītas stratēģiskās partnerības ar vairākām valstīm, ES joprojām trūkst brīvās tirdzniecības nolīgumu ar lielākajiem akumulatoru izejvielu vai rafinēto materiālu ražotājiem pasaulē, jo īpaši ar Ķīnu (neapstrādāts dabiskais grafīts un rafinētais kobalts, litijs, niķelis un dabiskais grafīts), Kongo Demokrātisko Republiku (neapstrādāts kobalts) un Austrāliju (neapstrādāts litijs).

---

[39] Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2021/695, ar ko izveido pētniecības un inovācijas pamatprogrammu "Apvārsnis Eiropa", 10. pants.

[40] Komisijas Īstenošanas lēmums (ES) 2021/626 (2021. gada 14. aprīlis), ar ko izveido portālu *InvestEU* un nosaka tā tehniskās specifikācijas.

Komisija uzrauga akumulatoru vērtības ķēdi Eiropas Savienībā, pamatojoties uz ierobežotiem un bieži vien novecojušiem datiem

30 Komisijas veiktā ES akumulatoru vērtības ķēdes attīstības uzraudzība balstās uz vairākiem avotiem, no kuriem svarīgākie ir:

- *Eurostat*, kas vāc datus par nodarbinātību, uzņēmumu skaitu un apgrozījumu akumulatoru ražošanas nozarē, dažādu kategoriju akumulatoru ražošanu, pārnēsājamo akumulatoru savākšanas rādītājiem, akumulatoru reciklēšanu saskaņā ar 2006. gada Akumulatoru direktīvas klasifikāciju un izejvielu un akumulatoru importu un eksportu;

- Komisijas Kopīgais pētniecības centrs, kas pēc Komisijas dienestu pieprasījuma sagatavo ziņojumus un veic analīzi saistībā ar akumulatoru vērtības ķēdi, vada jaunizveidoto Tīras enerģijas tehnoloģiju novērošanas centru un Izejvielu informācijas sistēmu – visaptverošu datubāzi par dažādu neapstrādātu un apstrādātu materiālu, tostarp akumulatoru, tirdzniecību, ražošanu un patēriņu;

- *ad hoc* paziņojumi, analīze un ziņojumi, ko sagatavojuši pētniecības institūti, konsultanti, nozares ieinteresētās personas un dažādas nozares apvienības, tostarp *EIT InnoEnergy*;

- regulāras ieinteresēto personu platformu, piemēram, Eiropas Akumulatoru alianses un abu *IPCEI* uzraudzības padomju sanāksmes attiecībā uz akumulatoriem.

31 Komisijas apkopotā informācija palīdz tai veidot savu politiku. Komisija to izmanto, lai izstrādātu un uzraudzītu savu politiku un stratēģijas, izstrādātu uzaicinājumus iesniegt priekšlikumus akumulatoru projektiem un veiktu kritiskuma novērtēšanas procesu, kā rezultātā tiktu pieņemts ES kritiski svarīgo izejvielu saraksts[41]. Tas arī papildina ne tikai gada progresa ziņojumus par tīras enerģijas tehnoloģiju konkurētspēju[42], kuros iekļauta sadaļa, kas veltīta akumulatoriem, bet arī Komisijas prognozēšanas darbības.

---

[41] Komisijas paziņojums par noturību kritiski svarīgo izejvielu jomā,COM(2020) 474.

[42] Komisijas ziņojumi COM(2020) 953 un COM(2021) 952.

32 Tomēr Komisijas veiktajai uzraudzībai piemīt trūkumi, kas jo īpaši izriet no tā, ka nav sistēmas atjauninātu un visaptverošu datu vākšanai. Attiecībā uz neapstrādātiem, rafinētiem un pārstrādātiem akumulatoru materiāliem mēs atzīmējam, ka Komisijas novērtējums par kritiski svarīgām izejvielām[43] (lai gan atjaunināts 2023. gadā) balstās uz datiem par 2016.–2020. gada periodu; neapstrādātā kobalta, neapstrādāta litija un rafinēta dabiskā grafīta gadījumā tas ir nepilnīgs un neietver pārstrādātu materiālu (anodu un katodu) ražošanu. Turklāt Komisijas Izejvielu informācijas sistēma, kas reģistrē plašu datu klāstu un dara to publiski pieejamu strukturētā veidā, joprojām galvenokārt atspoguļo datus par materiāliem, kuri attiecas uz akumulatoru vērtības ķēdi, līdz 2016. gadam. Attiecībā uz citiem materiāliem ir pieejama jaunākā informācija.

33 Ļoti svarīgi ir minēt, ka Komisija nepietiekami uzrauga akumulatoru elementu ražošanu Eiropas Savienībā. *Eurostat* pašlaik ziņo par saražoto akumulatoru daudzumu (vienībām)[44] neatkarīgi no to enerģijas jaudas vatu stundās, kas ir būtisks tirgus rādītājs. Tā kā faktisko datu no ražotājiem nav, Kopīgais pētniecības centrs varēja aplēst litija jonu akumulatoru elementu (16 GWh) ražošanu 2021. gadā[45], pamatojoties tikai uz pieņēmumiem un korelētiem mainīgajiem lielumiem. ES ražošanas jauda, kas minēta visos Komisijas tīras enerģijas progresa ziņojumos[46] un parasti atspoguļota vairākās citās nozaru publikācijās, ir balstīta uz ražotāju paziņojumiem, kas bieži tiek atsaukti un netiek neatkarīgi pārbaudīti.

34 Atjauninātu un visaptverošu datu trūkums ierobežo Komisijas spēju uzraudzīt Eiropas vērtības ķēdes konkurētspēju un noteikt riskus izaugsmei un līdzsvaram starp piedāvājumu un pieprasījumu.

---

[43] Eiropas Komisija, *Study on the Critical Raw Materials for the EU 2023*.

[44] *Sold production, exports and imports* [DS-056120__custom_3519735] – *Eurostat*, dati izgūti 06.10.2022.

[45] Kopīgais pētniecības centrs, *Batteries for Energy Storage in the European Union – 2022 Status report on technology development, trends, value chains and markets*.

[46] Jaunākais: *Progress on competitiveness of clean energy technologies*, COM(2022) 643.

Joprojām ir grūti novērtēt Eiropas akumulatoru ieguldījumu klimatneitralitātes mērķu sasniegšanā

35 Komisijas rīcības plānā vispārējais mērķis padarīt Eiropu par "globālu līderi" ir sadalīts mērķos sešās jomās, kas visas attiecas uz akumulatoru vērtības ķēdi (sk. ***1. izcēlumu***). Tomēr, lai gan Komisijas darbības plānā dažos gadījumos ir kvantificētas un parasti tām ir noteikts termiņš, tas tā nav attiecībā uz sešiem mērķiem. Turklāt rīcības plānā nav iekļauta rādītāju un atskaites punktu definīcija, kas ļautu novērtēt progresu to sasniegšanā. Tas ir īpaši svarīgi attiecībā uz akumulatoru ražošanu.

36 Komisija neanalizēja ES akumulatoru vērtības ķēdes paredzamo ieguldījumu klimatneitralitātes mērķu sasniegšanā, jo īpaši attiecībā uz 2035. gada bezemisiju mērķrādītāju jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem. Lai gan Komisija paredz, ka 2030. gadā uz Eiropas ceļiem būs aptuveni 30 miljoni bezemisiju transportlīdzekļu[47] un 90 % no jaunajām reģistrācijām 2035. gadā būs ar akumulatoru darbināmi elektriskie transportlīdzekļi[48], tās pašreizējā stratēģijā akumulatoru jomā nav novērtēta Eiropas spēja apkalpot šādu tirgu.

37 Šīs nepilnības ierobežo Komisijas spēju uzraudzīt un mazināt vairākus galvenos riskus. Mēs jo īpaši atzīmējam risku, ka noteiktie bezemisiju mērķrādītāji netiks sasniegti nepietiekamas akumulatoru ražošanas dēļ vai ka tos lielā mērā var sasniegt, izmantojot importētus akumulatorus vai elektrotransportlīdzekļus, tādējādi kaitējot Eiropas akumulatoru vērtības ķēdei un ar to saistītajām darbvietām. Visbeidzot, gaidāmā ES akumulatoru ražošanas pieauguma kvantitatīvās noteikšanas trūkums arī palielina nenoteiktību par šīs ražošanas uzturēšanai nepieciešamo izejvielu piegādes drošību.

---

[47] Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģija – Eiropas transporta virzība uz nākotni, COM(2020) 789.

[48] *Impact assessment accompanying the proposal for a Regulation as regards strengthening the CO_2 emission performance standards for new passenger cars and new light commercial vehicles*, SWD(2021) 613.

38 Komisija 2023. gada martā publicēja priekšlikumu regulai, kas pazīstama kā Neto nulles emisiju rūpniecības akts, kura mērķis ir ieviest inovācijas un palielināt Eiropas ražošanas jaudu tehnoloģijām, kas ir svarīgas, lai sasniegtu ES klimata mērķrādītājus (sk. ***08***. punktu). Attiecībā uz šīm tehnoloģijām, kas ietver arī akumulatorus, priekšlikumā ir noteikts mērķis līdz 2030. gadam iekšzemē ražot 40 % no ikgadējām izvēršanas vajadzībām, kas atbilst minēto mērķrādītāju sasniegšanai. Priekšlikumā ir iekļauts arī indikatīvs ar akumulatoriem saistīts mērķis – 2030. gadā iekšzemē saražot 90 % no Savienības gada pieprasījuma, un tas nozīmē, ka ražošanas jaudai jābūt 550 GWh[49].

Tiek prognozēts, ka akumulatoru ražošana Eiropas Savienībā līdz 2030. gadam strauji pieaugs, taču draud izejvielu trūkums

39 Mēs analizējām ES akumulatoru ražošanas jaudu – gan pašreizējo, gan prognozēto – līdz 2030. gadam, šīs jaudas pietiekamību ES pieprasījuma apmierināšanai un riskus, kas var ietekmēt faktisko izvēršanu. Prognozētās 2030. gada ražošanas jaudas pamatā ir Eiropas uzņēmumu un citu valstu uzņēmumu paziņojumi par plānotajiem nākotnes ieguldījumiem Eiropas Savienībā. Šos paziņojumus Vācijas Federālā ekonomikas lietu un klimatrīcības ministrija sākotnēji apkopoja 2022. gada maijā, un savā darbā mēs tos revidējām. Atkarībā no katra akumulatoru ražotāja termiņiem un stratēģijām šie ieguldījumi ir dažādos gatavības posmos, un tos vēl var mainīt, piemēram, reaģējot uz stimuliem, ko piedāvā valdības citos pasaules reģionos, vai pieaugošām izejvielu un enerģijas izmaksām. Pamatojoties uz pieejamajiem datiem, mēs arī pārbaudījām, cik lielā mērā ES ir pašpietiekama, lai iegūtu akumulatoru svarīgākos materiālus, un vai vietējie ražotāji nākotnē var saglabāt pienācīgu piekļuvi šādiem materiāliem.

[49] Priekšlikums regulai par pasākumu satvara izveidi Eiropas neto nulles emisiju tehnoloģiju produktu izgatavošanas ekosistēmas stiprināšanai (Neto nulles emisiju industrijas akts), COM(2023) 161.

ES akumulatoru ražošanas jauda var palielināties no 44 GWh 2020. gadā līdz 1200 GWh 2030. gadā

40 Strauji attīstās akumulatoru ražošanas jauda ES-27 dalībvalstīs, un to virza arvien stingrāki CO_2 emisiju standarti[50]. Litija jonu akumulatoru elementi, kas pašlaik ir vismodernākie elektrotransportlīdzekļos, 2020. gadā sasniedza 44 GWh[51], 2022. gadā – aptuveni 70 GWh un līdz 2025. gadam varētu palielināties līdz 520 GWh[52]. Komisija lēš, ka šis ražošanas jaudas pieaugums radīs 800 000 jaunu darbvietu[53], un atsaucas uz potenciālo tirgus vērtību aptuveni 250 miljardu EUR apmērā gadā saimnieciskās darbības izteiksmē[54].

41 Trešo valstu uzņēmumu meitasuzņēmumiem pašlaik pieder lielākā daļa šo ražotņu, bet tiek prognozēts, ka ES reģistrētiem uzņēmumiem pakāpeniski piederēs lielāka šīs ražošanas jaudas daļa, kas 2025. gadā varētu veidot pat 56 % no kopējās ES ražošanas jaudas.

42 Ja uzņēmumi paziņotos projektus īstenos sekmīgi, līdz 2030. gadam ES varētu sasniegt akumulatoru ražošanas jaudu robežās no 714 GWh līdz 1200 GWh. ***III pielikumā*** ir sniegts pašreizējās ražošanas jaudas sadalījums pa dalībvalstīm un 2025. un 2030. gadam plānotās jaudas sadalījums.

---

[50] Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/631 par CO_2 emisiju standartu noteikšanu jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem.

[51] *Progress on competitiveness of clean energy technologies*, SWD(2021) 307.

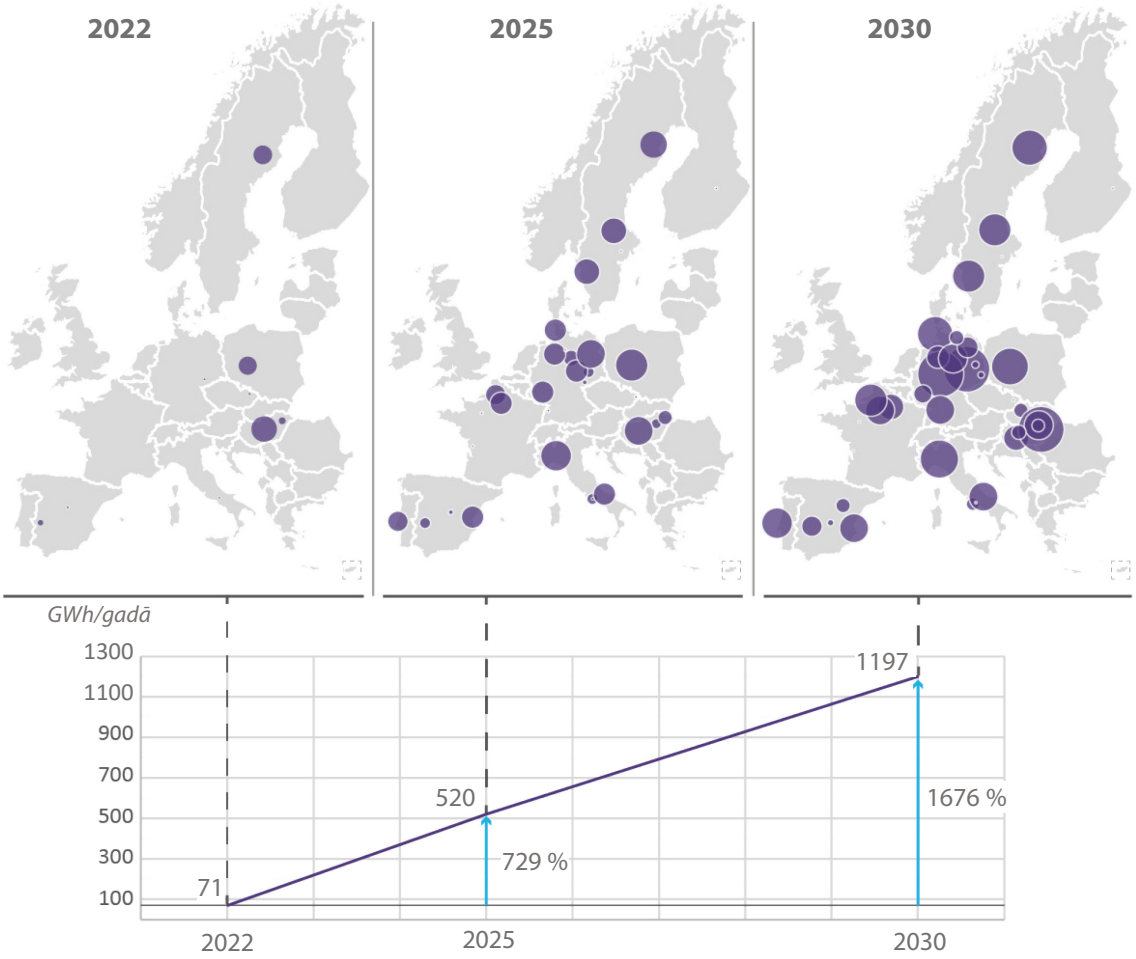
[52] ERP analīze, pamatojoties uz Vācijas Federālās ekonomikas lietu un klimatrīcības ministrijas datiem, 2022. gada maijs.

[53] *Progress on competitiveness of clean energy technologies 6 & 7 – Batteries and Hydrogen Electrolysers*, SWD(2021) 307.

[54] Stratēģiskais rīcības plāns akumulatoru jomā, COM(2018) 293, 2. pielikums.

43 Mūsu veiktā analīze arī parādīja, ka plānotā papildu ražošanas jauda var būt plašāk sadalīta starp ES dalībvalstīm, kā parādīts ***3. attēlā***.

3. attēls. ES akumulatoru ražošanas jauda – pašreizējā (2022. g.) un plānotā (2025. un 2030. g.) jauda



Avots: ERP, pamatojoties uz Vācijas Federālās ekonomikas lietu un klimatrīcības ministrijas apkopotajiem datiem un uzņēmumu paziņojumiem. Apļu izmērs ir proporcionāls ražošanas jaudai atsevišķās vietās. Karšu dizains: *Eurostat*.

44 Šāda iekšzemes ražošana lielā mērā varētu apmierināt gaidāmo ES pieprasījumu līdz 2025. gadam (400 GWh)[55]. Līdz 2030. gadam iekšzemes ražošanas jauda 1200 GWh apmērā nodrošinātu līdz 16 miljoniem elektrotransportlīdzekļu, ko darbina ar 75 kWh akumulatoru, un tas pārsniedz vieglo pasažieru automobiļu un furgonu jauno reģistrēto transportlīdzekļu maksimumu pirms Covid-19 (aptuveni 14,8 miljoni visu veidu dzinēju un motoru transportlīdzekļu[56]). Mēs arī atzīmējam, ka šīs nozares prognozes vairāk nekā divas reizes pārsniedz Komisijas ražošanas mērķrādītāju 2030. gadam – 550 GWh (sk. ***38***. punktu).

45 Jebkurā gadījumā paredzētās pārejas mērogs ir ievērojams. Saskaņā ar mūsu aplēsēm faktiskais ES ražošanas apjoms 2021. gadā veidoja tikai 27 % no ES akumulatoru pieprasījuma e-mobilitātes nozarē, pamatojoties uz akumulatoru elektrotransportlīdzekļu un no elektrotīkla uzlādējamu hibrīdelektrisko transportlīdzekļu reģistrāciju Eiropas Savienībā. 2022. gadā ES akumulatoru elektrotransportlīdzekļu parks (2,9 miljoni) joprojām bija tikai 1 % no tās kopējā vieglo pasažieru automobiļu un furgonu autoparka (280 miljoni)[57]. Pašlaik šā autoparka vidējais vecums ir 12 gadi[58], un tas turpina emitēt piesārņotājus un gāzes, kas atspoguļo mazāk stingras normas, kuras bija spēkā laikā, kad šos transportlīdzekļus laida apritē[59].

46 ES akumulatoru nozares nespēja palielināt prognozēto ražošanas jaudu un nodrošināt izmaksu ziņā konkurētspējīgu alternatīvu iekšdedzes dzinējiem varētu izraisīt:

- ilgākas emisijas no transportlīdzekļiem ar iekšdedzes motoru (kopā ar novecojušu šādu ES transportlīdzekļu autoparku), kā rezultātā netiek sasniegti zaļā kursa oglekļneitralitātes mērķi; kā arī

---

[55] *Progress on competitiveness of clean energy technologies*, SWD(2021) 307.

[56] *ACEA*, *New passenger car registrations in the EU*, un *New commercial vehicle registrations in the EU*.

[57] Eiropas Alternatīvo degvielu novērošanas centrs, 2022. gads.

[58] *ACEA*, *Vehicles in use Europe 2022*.

[59] Regula (ES) 2017/1151 par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem (“Euro 5” un “Euro 6”).

- pāreju uz bezemisiju autoparku, galvenokārt balstoties uz importētiem akumulatoriem un elektrotransportlīdzekļiem un kaitējot Eiropas autobūves nozarei.

Prognozētās akumulatoru ražošanas jaudas izvēršana joprojām ir pakļauta būtiskiem riskiem

47 Prognozētās ražošanas jaudas faktiskā izvēršana ir pakļauta vairākiem riskiem.

- Var būt ievērojama laika nobīde līdz prognozētās jaudas izvēršanai, jo no jauna atvērtas ražotnes būs jāpalielina, lai tās varētu darboties pilnā mērogā. Piemēram, 2021. gadā akumulatoru ražošana Eiropas Savienībā sasniedza tikai 16 GWh (26 %) no 62 GWh paziņotās jaudas[60].

- Akumulatoru ražotāji var mainīt savus plānus izvērst ražošanas jaudu Eiropas Savienībā, reaģējot uz pievilcīgākiem finanšu nosacījumiem, ko piedāvā citi pasaules reģioni, jo īpaši Infrastruktūras investīciju un darbvietu likums un Amerikas Savienoto Valstu Inflācijas samazināšanas likums, kas sniedz virkni stimulu uzņēmumiem, kuri izvēlas izvietot savas akumulatoru ražotnes ASV. Īpaši Inflācijas samazināšanas likums atšķiras no ES pašreizējā finansiālā atbalsta ar to, ka tas tieši subsidē minerālu un akumulatoru ražošanu, kā arī elektrotransportlīdzekļu iegādi, ja vien tie un to sastāvdaļas ir ražotas ASV (sk. ***07***. punktu).

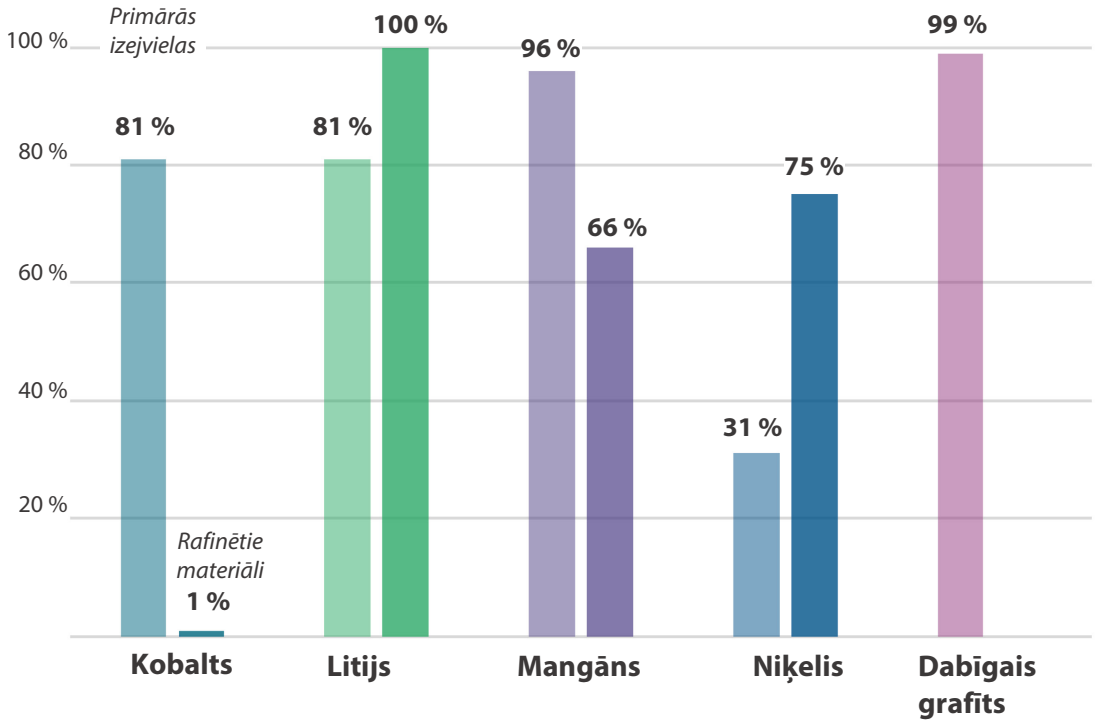
- Ražošanas faktoru, piemēram, enerģijas un izejvielu, izmaksu pieaugums var padarīt akumulatorus un līdz ar to elektrotransportlīdzekļus nepieejamus lielam autoparka īpašnieku un operatoru segmentam, tādējādi samazinot pieprasījumu pēc elektrotransportlīdzekļiem un ekonomisko pamatojumu ieguldījumiem ražošanas iekārtās (sk. arī ***48***.–***54***. punktu).

[60] Kopīgais pētniecības centrs, Tīras enerģijas tehnoloģiju novērošanas centrs, *Batteries for Energy Storage in the European Union*, 2022. gada novembris.

Akumulatoru galveno izejvielu pietiekamība un rafinēšanas jauda ir ļoti zema

48 Saskaņā ar datiem, kas sniegti Komisijas 2023. gada pētījumā par kritiski svarīgām izejvielām[61], ES lielā mērā paļaujas uz starptautiskajiem tirgiem, lai nodrošinātu akumulatoru ražošanā izmantotās primārās izejvielas: importa atkarība pieciem šādiem materiāliem (kobalts, niķelis, litijs, mangāns un dabiskais grafīts) vidēji bija 78 %. Rafinētu materiālu gadījumā atkarība parasti ir mazāka – 61 %[62], pat ja attiecībā uz rafinētu litiju ES patēriņš ir pilnībā atkarīgs no importa (sk. ***4. attēlu***).

4. attēls. ES importa atkarība atlasītiem akumulatoru materiāliem



Piezīme. Attēlā par katru materiālu norādīti dati par neapstrādātu (pirmā sleja) un rafinētu (otrā sleja) stāvokli. Dati par rafinētu dabisko grafītu pētījumā nav pieejami.

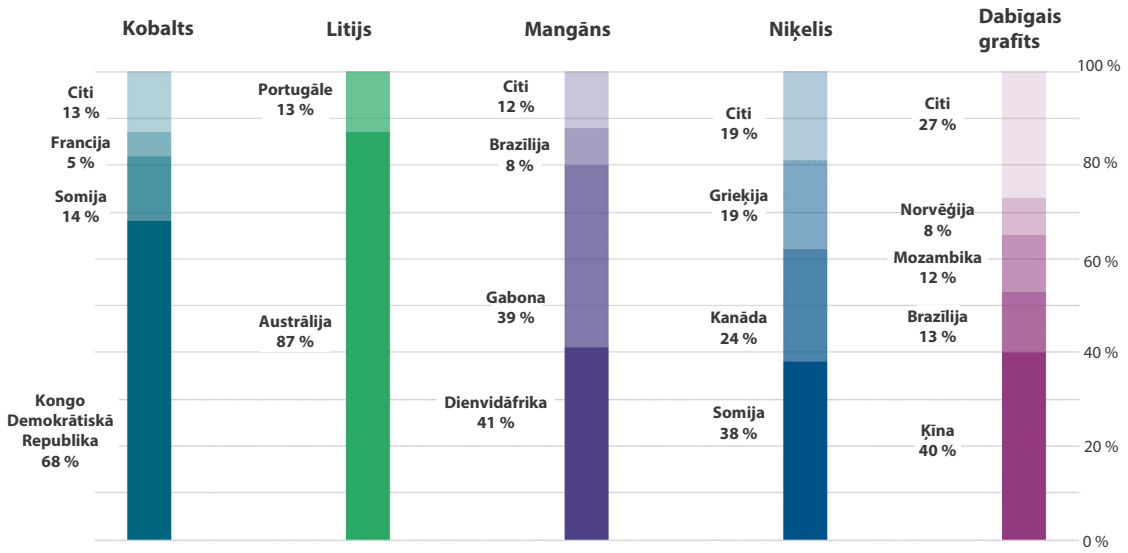
Avots: Study on the Critical Raw Materials for the EU 2023.

[61] Eiropas Komisija, *Study on the Critical Raw Materials for the EU 2023*.

[62] Izejvielu informācijas sistēma, dati par 2012.–2016. gadu.

49 Turklāt šo materiālu piedāvājums joprojām ir ļoti koncentrēts uz importu no dažām valstīm. Aptuveni 87 % importētā neapstrādātā litija, 68 % neapstrādāta kobalta, 41 % mangāna un 40 % neapstrādāta dabiskā grafīta tiek iegūti no atsevišķām valstīm (sk. ***5. attēlu***). Līdzīga koncentrācija attiecas uz apstrādātu materiālu piegādi. Proti, 79 % ES rafinētā litija piegādēm nāk no Čīles, savukārt 29 % importētā apstrādātā niķeļa nāk no Krievijas.

5. attēls. ES akumulatoru izejvielu piegādes avoti



Avots: Dati par neapstrādātu mangānu, niķeli un dabisko grafītu no 2023. gada pētījuma par kritiski svarīgām izejvielām ES (atsauce uz 2016.–2020. gada periodu). 2023. gada pētījumā nav pieejami dati par neapstrādātu kobaltu un litiju, bet tie tika iegūti no Izejvielu informācijas sistēmas (atsauce uz 2012.–2016. gada periodu, iegūti no 2020. gada kritiski svarīgo izejvielu novērtējuma).

50 Vairākas galvenās ES piegādātājvalstis ir jaunattīstības valstis, kas saistās ar zemiem pārvaldības rādītājiem[63], tādējādi radot bažas par sociālajiem un vides apstākļiem, kādos šīs izejvielas tiek iegūtas. Citos gadījumos pastāv ģeopolitiski riski, kas var novest pie tirdzniecības ierobežojumiem, kuri ietekmē piedāvājuma ilgtspēju un paredzamību. Šos ģeopolitiskos riskus Komisija norādīja arī savā 2020. gada paziņojumā par kritiski svarīgām izejvielām[64].

[63] Pasaules mēroga pārvaldības rādītāji.

[64] Noturība kritiski svarīgo izejvielu jomā: ceļā uz drošāku un ilgtspējīgāku apgādātību, COM(2020) 474.

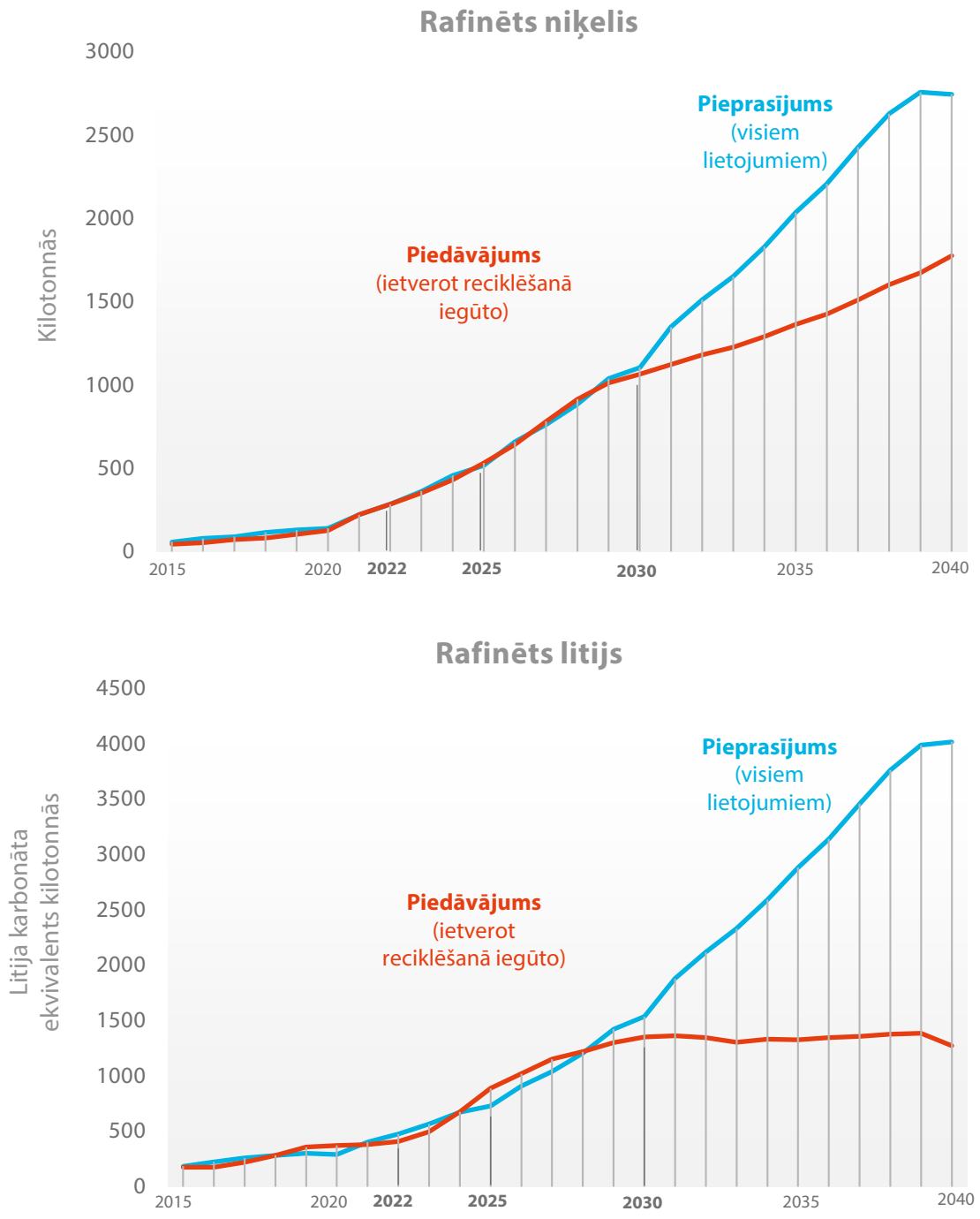
Akumulatoru ražošanai Eiropā draud galveno izejvielu trūkumu visā pasaulē

51 Prognozes paredz, ka pasaulē pieaugs atšķirība starp galveno akumulatoru materiālu, jo īpaši kobalta, litija un niķeļa, piedāvājumu un pieprasījumu. Saskaņā ar Kopīgā pētniecības centra prognozēm globālais deficīts kļūs ievērojams līdz 2030. gadam, kad sāks darboties lielākā daļa ES akumulatoru ražošanas jaudas[65]. Citas aplēses paredz, ka dažu materiālu sāks pietrūkt vēl agrāk[66]. Sagaidāmo globālo deficītu ilustrē litija un niķeļa piemērs ***6. attēlā***.

[65] ERP analīze, pamatojoties uz Vācijas Federālās ekonomikas lietu un klimatrīcības ministrijas apkopotajiem datiem un uzņēmumu paziņojumiem.

[66] *IEA*, *Committed mine production and primary demand for lithium, 2020-2030*.

6. attēls. Globālais litija un niķeļa pieprasījuma un piedāvājuma līdzsvars



Avots: Kopīgais pētniecības centrs, *Analysis of supply chain challenges for batteries*, vidēja pieprasījuma scenārijs attiecībā uz litija karbonātu un rafinētu niķeli. Lai ņemtu vērā ilgtermiņa prognozēm raksturīgo nenoteiktību, pilna analīze ietver arī augsta un zema pieprasījuma un piedāvājuma scenārijus.

52 Pastāv risks, ka globālā sacensība par šīm izejvielām izraisīs piedāvājuma trūkumu un cenu pieaugumu, kas var ietekmēt ES akumulatoru ražošanas konkurētspēju. Pēdējo divu gadu laikā niķeļa cena ir palielinājusies par vairāk nekā 70 %[67], bet litija cena – par 870 %[68]. Starptautiskā Enerģētikas aģentūra aplēsa, ka šāds pieaugums 2022. gadā būs izraisījis akumulatoru bloku cenas pieaugumu par 15 %[69].

53 Iepriekš minēto trūkumu pastiprina neelastīgs piedāvājums:

- lai gan ieguves rūpniecības projektu sagatavošanas laiks no atklāšanas līdz pirmajai ražošanai ievērojami atšķiras atkarībā no minerāla, atrašanās vietas un raktuvju veida, tas ir ilgs – vidēji no 12 līdz 16 gadiem[70]. To var paildzināt arī atšķirības atļauju piešķiršanas procedūrās, kas dažos gadījumos ir deleģētas reģionālajām vai pat vietējām iestādēm. Tādējādi piedāvājums no primārajiem avotiem ir neelastīgs un nespēj ātri reaģēt uz pieprasījuma pieaugumu. Mēs novērojām šādu situāciju Portugālē, kas ir dalībvalsts ar lielākajiem zināmajiem litija krājumiem Eiropas Savienībā. Lai gan šie krājumi tika kvantificēti jau 2017. gadā un izmantošanas pieprasījumi tika saņemti no operatoriem, kas jau darbojas attiecīgajās jomās, 2022. gada decembrī joprojām turpinājās vajadzīgās atļauju piešķiršanas procedūras. Pat ja šis process būs veiksmīgs, iestādes negaida, ka ekspluatācija sāksies pirms 2026. gada.

---

[67] Pasaules Bankas dati par preču cenām, mēneša cenas, dati iegūti par laikposmu no 2020. gada decembra līdz 2022. gada decembrim.

[68] *Benchmark Minerals*, Litija cenu novērtējums.

[69] *IEA*, *Global EV Outlook 2022*, 2022, 6. lpp.

[70] Eiropas Komisija, Eiropas inovācijas partnerības izejvielu jomā *Raw Materials Scoreboard*, 2021, un *IEA*, *The Role of Critical Minerals in Clean Energy Transitions*, 2021, pamatojoties uz *S&P Global* datiem.

- Otrreizēji izejvielu avoti, proti, nolietotu produktu reciklēšana, pašlaik tikai ierobežotā mērā mazina šo kritisko piedāvājuma situāciju, jo vidēji veido tikai 10 % no materiālu pieprasījuma[71]. Saskaņā ar Komisijas prognozēm ieguldījums no izejvielu sekundārajiem avotiem palielināsies tikai pakāpeniski un pieticīgi: līdz 2040. gadam reciklēšana un jaunie ražošanas pārpalikumi veidos vidēji 25 % no akumulatoru galveno izejvielu patēriņa, un lielākais īpatsvars būs kobaltam (51 %) un litijam (42 %)[72]. Komisijas priekšlikumā jaunai regulai par baterijām ir noteikti jauni reciklēšanas mērķrādītāji, un tas, visticamāk, sniegs pozitīvu ieguldījumu iekšzemes izejvielu nodrošinājumā, ko tomēr vēl nav iespējams izteikt skaitļos.

54 Ņemot vērā iepriekš minēto, mēs konstatējām, ka diviem Eiropas akumulatoru ražošanas projektiem, kas finansiāli atbalstīti no ES budžeta un pārbaudīti mūsu revīzijā, ir līgumiskas vienošanās, kuras nodrošina izejvielu piegādi tikai divus trīs gadus ilgai turpmākai ražošanai. Pēc minētā termiņa beigām piegādes nosacījumi būs atkarīgi no projektu izstrādātāju sarunām, bet tās notiks saistībā ar pieaugošo globālo nelīdzsvarotību, kas aprakstīta iepriekš.

Komisija meklē jaunu pieeju, lai nodrošinātu akumulatoru materiālu piegādi

55 Vairāk nekā desmit gadus Komisija ir centusies piekļūt izejvielām, izmantojot vairākus instrumentus: tā risināja sarunas par tirdzniecības politikas instrumentiem, lai nodrošinātu piegādes no resursiem bagātām trešām valstīm; tā veicināja vietējo ražošanu, apzinot ES bāzētas ieguves un rafinēšanas iespējas, un izstrādāja reciklēšanas un aizstāšanas tehnoloģijas, izmantojot ES finansētu pētniecību un inovāciju. Šie paši instrumenti ir atrodami 2008. gada Izejvielu iniciatīvā[73] un arī 2018. gada rīcības plānā un 2020. gada Kritiski svarīgo izejvielu rīcības plānā. Tomēr līdz šim Komisijas centieni nav ievērojami mazinājuši ES stratēģisko atkarību no izejvielām.

---

[71] *Study on the EU's list of critical raw materials*.

[72] Izejvielu informācijas sistēma, *Raw materials in batteries – Analysis of supply chain challenges*, 4. attēls.

[73] Komisijas paziņojums par noturību kritiski svarīgo izejvielu jomā, COM(2008) 699.

56 2023. gada 16. martā Komisija iepazīstināja ar jaunu iniciatīvu, kuras mērķis ir mazināt ES atkarību šajā jomā, proti, priekšlikumu regulai, kas pazīstama kā Kritiski svarīgo izejvielu akts[74]. Papildus kritiski svarīgo un stratēģisko izejvielu apzināšanai ierosinātajā regulā galvenā uzmanība pievērsta trim jaunām jomām:

- atbalstīt mērķtiecīgus stratēģiskos izejvielu projektus, izmantojot racionalizētas atļauju piešķiršanas procedūras un atvieglojot piekļuvi finansējumam;
- izveidot mehānismus kritiski svarīgo izejvielu piegādes ķēžu uzraudzībai un riska mazināšanai, pamatojoties uz Eiropas valstu izejvielu aģentūru tīklu, stratēģisko krājumu koordināciju, piegādes ķēžu revīziju un stratēģisko izejvielu kopīgu iepirkumu;
- kopīgu noteikumu izveide attiecībā uz kritiski svarīgu izejvielu tirgu apritīgumu un šo materiālu vidisko pēdu.

Publiskais finansējums ES rūpniecības politikai akumulatoru jomā nav pienācīgi koordinēts, ir atkarīgs no atrašanās vietas, un tā rezultāti nav pietiekami vērienīgi

57 Šajā sadaļā mēs iepazīstinām ar ES finansiālo atbalstu ES akumulatoru vērtības ķēdei. Mēs pārbaudījām, kā Komisija koordinē savu piešķīrumu starp dažādiem fondiem un ar valstu publisko finansējumu un vai šis atbalsts tika īstenots saskaņā ar kopīgi saskaņotu tehnoloģisko ceļvedi. Pamatojoties uz publiski pieejamiem datiem, mēs pārbaudījām rezultātus, kas sasniegti ar ES finansējumu šajā jomā, un, pamatojoties uz pētniecības un inovācijas projektu izlasi, vai to rezultātā tirgū tika iesniegti pieteikumi. Visbeidzot, mēs arī novērtējām, vai projekta atlasē tika pienācīgi pārbaudīta nepieciešamība pēc ES finansējuma. ***I pielikumā*** ir sniegta papildu informācija par to, kā mēs atlasījām projektus, kurus pārbaudījām savā revīzijā.

[74] Priekšlikums regulai, ar ko izveido satvaru, kā nodrošināt drošu un ilgtspējīgu apgādi ar kritiski svarīgām izejvielām, COM(2023) 160.

Koordinēšanu kavē tas, ka Komisijai trūkst pārskata par ES un valstu finansējuma faktisko aizplūdi

58 Vairākas finansējuma plūsmas no ES avotiem (piemēram, pamatprogrammas "Apvārsnis 2020", Inovāciju fonds, ERAF un EIB aizdevumi) un no valstu avotiem sniedz finansiālu atbalstu projektiem akumulatoru vērtības ķēdē. Turklāt no ANM var atbalstīt arī akumulatoru vērtības ķēdi tajās dalībvalstīs, kuru nacionālajos atveseļošanas un noturības plānos bija iekļauti atskaites punkti un mērķrādītāji, kas varētu būt saistīti ar akumulatoriem. Tomēr dalībvalstis šādus ar akumulatoriem saistītus projektus parasti integrē plašākās investīcijās elektromobilitātē, tīrā enerģijā un pētniecībā. Faktiskie ANM maksājumi būs atkarīgi no atsevišķu projektu atlases procesiem attiecīgajās dalībvalstīs un no to atskaites punktu izpildes, kas saistīti ar plašākām investīcijām.

59 Šis ES finansējums papildina valstu publisko finansējumu, kas var būt vai nu tiešs (piemēram, dotācijas, aizdevumi vai garantijas un nodokļu atvieglojumi), vai netiešs (piemēram, subsīdijas elektrisko transportlīdzekļu vai uzlādes ierīču iegādei).

60 Šīs revīzijas gaitā mēs apzinājām ES dotācijas un aizdevumus, kas 2014.–2020. gadā sniegti investīciju atbalstam akumulatoru vērtības ķēdē, aptuveni 1,7 miljardu EUR vērtībā. Šīs dažādās finansējuma plūsmas pārvalda vai pārrauga dažādi Komisijas dienesti, valstu vai reģionālās iestādes un EIB. Turklāt *IPCEI* akumulatoru jomā 2019.–2021. gadā Komisija apstiprināja tiešo valsts atbalstu līdz 6 miljardiem EUR. Papildu publisko atbalstu var sniegt arī valsts vai reģionālā līmenī, neprasot par to paziņot Komisijai vai nu tāpēc, ka uz to attiecas konkrēti atbrīvojumi, vai valsts atbalsta pagaidu regulējuma dēļ.

61 ***1. tabulā*** ir parādīta mūsu apzinātā atbalsta summa, bet ***IV pielikumā*** sniegts izsmeļošāks apraksts par to, kā šie avoti atbalsta dažādus pētniecības un ražošanas projektus akumulatoru vērtības ķēdē.

1. tabula. ES un valstu finansiālais atbalsts Eiropas akumulatoru vērtības ķēdei

Finansējuma avots	Atbalsta veids	Pārvalda	2014.–2020. gads (miljoni EUR)	2021.–2027. gads (miljoni EUR)
ES pētniecības un inovācijas pamatprogrammas (“Apvārsnis”)	Dotācijas	Pētniecības un inovācijas ģenerāldirektorāts	873	925 (iepriekš noteikts)
Eiropas Reģionālās attīstības fonds atlasītās dalībvalstīs	Dotācijas	Reģionālās politikas un pilsētpolitikas ģenerāldirektorāts un pārvaldības iestādes dalībvalstīs	319	Turpinās
Inovāciju fonds	Dotācijas	Klimata politikas ģenerāldirektorāts	-	161 (uzaicinājumi turpinās)
No ES budžeta finansēto dotāciju starpsumma			**1 192**	**1086 (turpinās)**
Eiropas Investīciju banka	Aizdevumi ar ES budžeta garantijām	EIB	495	Turpinās
Kopējais ES atbalsts (dotācijas un aizdevumi)			**1 687**	**Turpinās**
Svarīgi projekti visas Eiropas interesēs	Valsts atbalsta apstiprināšana (atšķirīgi atbalsta veidi)	Valsts finansējums (Konkurences ģenerāldirektorāta pārraudzība)	3 191	2 858

Avots: ERP veiktā analīze, skaitļi nav pilnīgi. Dotācijas no pamatprogrammām “Apvārsnis”, ERAF, Inovāciju fonda un EIB aizdevumi 2021.–2027. gada periodā ir atkarīgi no notiekošajiem plānošanas procesiem.

62 Tomēr mūsu veiktā analīze arī parādīja, ka Komisijai trūkst procesa, ar ko konsolidēt dažādās finansējuma plūsmas un gūt skaidru pārskatu par to apmēru. To pastiprina fakts, ka noteikumu darbības joma katrai finansējuma plūsmai ir pietiekami plaša, lai pieļautu to iespējamu pārklāšanos: ja vien vieniem un tiem pašiem izmaksu posteņiem nav dubulta finansējuma, viens projekts vai projekta kategorija (pētniecība, pirmā rūpnieciskā izmantošana, ražošana) var saņemt finansējumu no dažādiem finansējuma avotiem. Piemēram, mēs konstatējām, ka trīs izlasē iekļautās ieinteresētās personas, kuru pamatdarbība ir saistīta ar akumulatoru ražošanu, vienlaikus saņēma valsts atbalstu (izmantojot *IPCEI*) un vienu vai vairākus ES finansiālā atbalsta veidus. Mēs arī konstatējām, ka trīs izlasē iekļautie projekti, ko 2014.–2020. gada periodā finansēja no ERAF, izstrādā tehnoloģijas, kuras 2021.–2027. gadā saņem atbalstu arī no pamatprogrammas "Apvārsnis Eiropa".

63 Attiecībā uz ERAF nomenklatūrā, ko Komisija pieņēmusi[75] līdzfinansēto projektu klasificēšanai pēc intervences kategorijām, nav noteikta īpaša kategorija ar akumulatoriem saistītiem projektiem. Komisija nav ieviesusi procedūras, lai uzraudzītu ERAF izdevumu summu, kas piešķirta akumulatoru vērtības ķēdei, un tādu nav arī mūsu apmeklētajās valsts iestādēs. Tas neļauj ES mērogā uzraudzīt Eiropas akumulatoru nozarei piešķirto subsīdiju vispārējo līmeni.

64 Tas, ka trūkst pārskata par faktisko ES un valsts finansiālo atbalstu akumulatoru vērtības ķēdei apvienojumā ar dažādo finansējuma plūsmu plašo tvērumu, Komisijai traucē pienācīgi koordinēt un mērķtiecīgi novirzīt atbalsta pasākumus. Tas apstiprina mūsu iepriekšējā ziņojumā pausto apsvērumu[76], ka sadarbspējīgas datubāzes trūkums starp pamatprogrammām "Apvārsnis" un Eiropas strukturālajiem un investīciju fondiem kavē sinerģijas un papildināmības noteikšanu starp šiem fondiem.

---

[75] Regula (ES) 215/2014 attiecībā uz starpposma mērķu un galamērķu noteikšanu darbības rezultātu satvarā un intervences kategoriju nomenklatūru Eiropas Strukturālajiem un investīciju fondiem.

[76] Īpašais ziņojums 23/2022 "Sinerģijas starp pamatprogrammu "Apvārsnis 2020" un Eiropas strukturālajiem un investīciju fondiem: pilns potenciāls vēl nav izmantots".

IPCEI akumulatoru jomā ir visas Eiropas interesēs, bet piekļuve finansējumam dažādās dalībvalstīs ir atšķirīga

65 Komisija 2019. gada decembrī un vēlreiz 2021. gada janvārī apstiprināja divus *IPCEI* ar marķējumu "*IPCEI Batteries*" un "*EuBatIn*" (sk. ***1. tabulu***).

66 Lai gan *IPCEI* galvenokārt ir dalībvalstu iniciatīva, tie pēc būtības ietver Eiropas dimensiju, ņemot vērā iesaistīto dalībvalstu skaitu un paredzēto sadarbību starp atsevišķiem projektiem. To struktūra, tostarp pārvaldība, atspoguļo to kopējās Eiropas intereses.

67 Apstiprināšana notika pēc tam, kad Komisija izvērtēja dalībvalstu nosūtītos paziņojumus par nodomu sniegt valsts atbalstu konkrētiem projektiem un uzņēmumiem. Īpaši Komisija pārbaudīja šo projektu nepieciešamību, to papildināmību un, galvenais, atbalsta, ko valstis plāno piešķirt, nepieciešamību un samērīgumu. Visbeidzot, abos gadījumos Komisija secināja, ka publiskais atbalsts šiem *IPCEI* bija saderīgs ar ES valsts atbalsta noteikumiem[77].

68 Tomēr dalība *IPCEI* negarantē, ka ražotnēm, kas atrodas dažādās dalībvalstīs, ir vienlīdzīgi konkurences apstākļi attiecībā uz piekļuvi publiskajam finansējumam. Mēs atzīmējam, ka:

- trīs dalībvalstis (Vācija, Francija un Itālija) saņem attiecīgi 87 % un 83 % no *IPCEI Batteries* un *IPCEI EuBatIn* atļautā valsts atbalsta,
- Komisijas lēmumi, ar kuriem apstiprina *IPCEI*, atbilst atļaujai dalībvalstīm piešķirt valsts atbalstu līdz noteiktajām summām, bet tie nerada dalībniekiem uzņēmumiem nekādas tiesības uz šādu atbalstu vai pienākumu dalībvalstīm to faktiski sniegt,

[77] Līgums par Eiropas Savienības darbību, 107. pants.

- iesaistītajiem uzņēmumiem, kuri jau ir piedalījušies atlases procedūrā valsts līmenī par iekļaušanu *IPCEI*, ir jānodrošina faktiskais finansējums, izmantojot dažādas procedūras, kas var ietvert tikai valsts finansējumu, ES finansējumu vai abu apvienojumu. Trīs no mūsu izlasē iekļautajiem 16 projektiem, kurus dalībvalstis atlasīja dalībai 2019. gada *IPCEI* akumulatoru jomā, saņēma Komisijas apstiprinājumu piedalīties, un vēlāk tomēr bija jāpiesakās ERAF finansējumam. Viss process no valstu priekšatlases uzaicinājumu izsludināšanas līdz ES finansējuma piešķiršanai ilga no diviem gadiem (Francijā) līdz trīsarpus gadiem (Polijā, kur bija vajadzīgi gandrīz divi gadi, lai aizpildītu pieteikumu lielam projektam saskaņā ar piemērojamajiem ERAF noteikumiem)[78]. Atsevišķā lietā, kas attiecās uz 2019. gada *IPCEI* akumulatoriem, viens uzņēmums pat tika izslēgts no integrētā projekta, jo nebija nodrošinājis ERAF finansējumu.

69 Vienlīdzīgu konkurences apstākļu trūkums finanšu shēmā, kas atbalsta *IPCEI*, rada risku, ka konkrētu valstu uzņēmumiem var būt vieglāk piekļūt šiem projektiem. Uzņēmumi var saskarties arī ar kavēšanos, pirms tie faktiski var piedalīties *IPCEI* un sadarboties tajos, jo finansējuma nodrošināšanas process prasa papildu laiku.

Komisija ir uzlabojusi tās finansējuma, ko akumulatoru pētniecībai piešķir no pamatprogrammām “Apvārsnis”, pieskaņotību tehnoloģiskajam ceļvedim

70 Līdz 2017. gadam nebija ES mērogā kopīgi saskaņota tehnoloģiskā ceļveža, kas palīdzētu Komisijai (attiecībā uz pamatprogrammām “Apvārsnis”) vai valstu un reģionālajām iestādēm (ERAF) visaptverošā veidā noteikt prioritātes līdzfinansētai akumulatoru pētniecībai, t. i., aptverot visus vērtības ķēdes posmus un attiecīgo tehnoloģiju dažādos gatavības līmeņus[79]. Turklāt ES finansējums ar akumulatoriem saistītiem projektiem tika sadalīts dažādos uzaicinājumos, kas aptvēra plašu pētniecības jomu un tehnoloģiju spektru. Pamatprogrammas “Apvārsnis 2020” gadījumā (2014.–2018. gadā saistības aptuveni 500 miljonu EUR apmērā) tas nozīmēja, ka ar akumulatoriem saistīti projekti konkurēja ar citiem projektiem plašākos uzaicinājumos iesniegt priekšlikumus neatkarīgi no tā, vai tie attiecas uz zaļajiem transportlīdzekļiem, izejvielām un uzlabotiem materiāliem vai dažādiem enerģijas uzkrāšanas veidiem. Tas, ka nebija tehnoloģiskā ceļveža, iepriekš noteiktu finansējuma

[78] Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 1303/2013, ar ko paredz kopīgus noteikumus par Eiropas Reģionālās attīstības fondu, 100.–103. pants.

[79] Pamatprogrammas “Apvārsnis 2020” darba programma 2014.–2020. gadam, G pielikums.

un uzraudzības procesu, kas būtu specifiski akumulatoriem, samazināja Komisijas spēju virzīt saistīto finansējumu un maksimāli palielināt saskaņotību starp projektiem.

71 Sākot ar 2017. gadu, Komisija veicināja īpašu tehnoloģisko ceļvežu izstrādi akumulatoriem, pamatojoties uz nozares ieinteresēto personu, pētniecības iestāžu un dalībvalstu ieguldījumu. Tā rezultātā tika izstrādāts 2017. gada EST īstenošanas plāns akumulatoru jomā[80], saraksts ar desmit pētniecības un inovācijas darbībām, tostarp tehniskie mērķrādītāji un saistītie termiņi. Šis ceļvedis tika pakāpeniski iekļauts kā atsauces avots pieteikumu iesniedzējiem pamatprogrammas "Apvārsnis" uzaicinājumos iesniegt priekšlikumus, sākot no 2018. gada, ar konkrētiem tematiem, kas attiecas uz akumulatoru vērtības ķēdi.

72 Īstenojot rīcības plānu, Komisija 2019. gadā nolēma pamatprogrammas "Apvārsnis 2020" ietvaros izsludināt daudzgadu uzaicinājumus (2019.–2020. g.), kas īpaši veltīti akumulatoru vērtības ķēdei (saistības 272 miljonu EUR apmērā). Astoņi no 15 dažādajiem ar akumulatoriem saistītajiem tematiem minētajos uzaicinājumos atsaucās uz 2017. gada *SET* īstenošanas plānu akumulatoru jomā. Tomēr mēs atzīmējam, ka papildu summa 100 miljonu EUR apmērā tika piešķirta ar akumulatoriem saistītiem projektiem ārpus šiem uzaicinājumiem, tādējādi daļēji palielinot 2014.–2018. gadā novēroto izkliedi.

73 Īstenojot rīcības plānu, Komisija sagatavoja arī jaunus ceļveža izdevumus 2020. gada stratēģiskās pētniecības programmas[81] un 2021. gada stratēģiskās pētniecības un inovācijas programmas ietvaros[82]. Komisija to izmantoja kā tehnoloģisko pamatu pamatprogrammas "Apvārsnis Eiropa" ietvaros kopīgi plānotās Eiropas partnerības pirmajiem diviem gadiem 2021.–2027. gadā[83] (maksimālais ES ieguldījums tiek lēsts 925 miljonu EUR apmērā).

74 Turpretī mēs konstatējām, ka dalībvalstu vadošās iestādes piešķīra ERAF atbalstu mūsu izlasē iekļautajiem projektiem, neprasot pieskaņotību nevienam no tehnoloģiskajiem ceļvežiem, kas tiek veicināti Eiropas līmenī. Tas galvenokārt ir tāpēc,

---

[80] *SET* plāna informācijas sistēma, Akumulatori.

[81] Eiropas Tehnoloģiju un inovācijas platforma "*Batteries Europe*", *Strategic Research Agenda for batteries*, 2020. gada decembris.

[82] Eiropas partnerība akumulatoru jomā, *Strategic Research & Innovation Agenda*, 2021. gada septembris.

[83] Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2021/695, ar ko izveido pētniecības un inovācijas pamatprogrammu "Apvārsnis Eiropa", 10. pants.

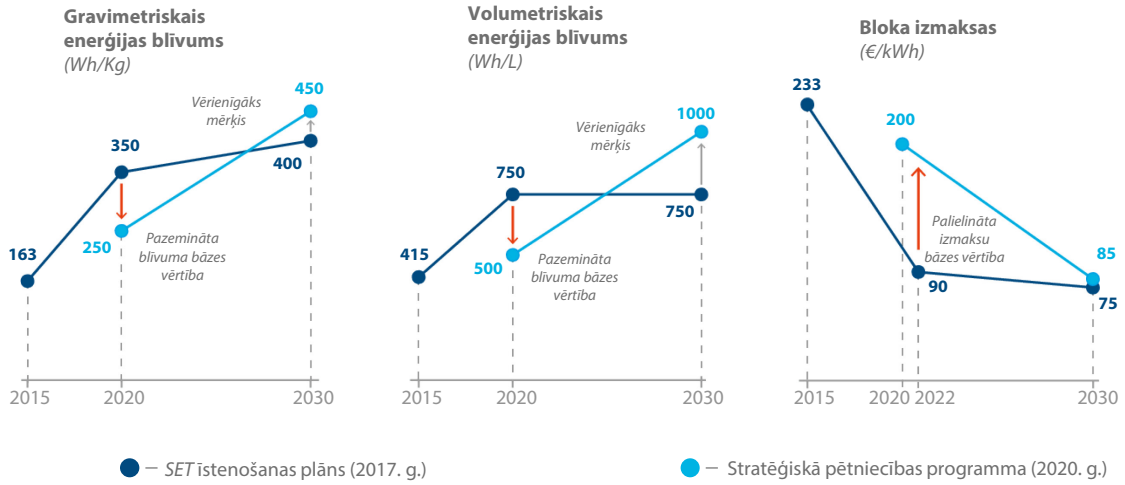
ka finansējums akumulatoriem parasti tika piešķirts saskaņā ar ERAF plašāko 1. tematisko mērķi (pētniecības, tehnoloģiju attīstības un inovācijas stiprināšana) un ka attiecīgās darbības programmas, pārdomātas specializācijas stratēģijas un uzaicinājumi iesniegt priekšlikumus nebija specifiski akumulatoru vērtības ķēdei.

75 Analizējot 15 dotācijas akumulatoru pētniecības un inovācijas projektiem, mēs atklājām, ka seši neizmantoja kopīgi saskaņoto tehnoloģisko ceļveži un nebija daļa no tā. Divos papildu gadījumos mēs konstatējām, ka tikai daļa no attiecīgo projektu darbības jomas risināja ceļveža prioritātes. Tas, ka tehnoloģiskais ceļvedis netiek sistemātiski izmantots kā viens no kritērijiem ES finansējuma piešķiršanai akumulatoru projektiem, kaitē ES pētniecības un inovācijas centieniem, jo palielina nepilnību un pārklāšanās risku pētniecības darbā, kuru veic dažādas ieinteresētās personas ES līmenī. Tas arī izkliedē ES atbalstu akumulatoriem visdažādākajos pētniecības un inovācijas projektos, kas ne vienmēr dod ieguldījumu ES kopējā tehnoloģiskajā stratēģijā.

ES finansētie pētniecības un inovācijas centieni nesasniedz mērķus

76 Gan 2017. gada *SET* īstenošanas plānā akumulatoru jomā, gan 2020. gada stratēģiskajā pētniecības programmā ir noteikti konkrēti snieguma mērķrādītāji, ko cerēts sasniegt ar ceļvežos ierosinātajiem pētniecības centieniem. ***7. attēlā*** ir parādītas atlasīto galveno snieguma rādītāju bāzes vērtības un mērķrādītāji un parādīts, ka rūpniecības un pētniecības nozares ieinteresētās personas, kas piedalās minētajā īstenošanas plānā, vēl nav sasniegušas 2017. gadā noteiktos 2020. gada mērķrādītājus.

7. attēls. Atlasītie galvenie snieguma rādītāji, kas izklāstīti 2017. un 2020. gada tehnoloģiskajos ceļvežos automobiļu akumulatoru jomā



Avots: ERP, pamatojoties uz 2017. gada *SET* īstenošanas plānu akumulatoru jomā un 2020. gada stratēģisko pētniecības programmu.

77 Enerģijas blīvums saskaņā ar 2020. gada pamatscenāriju nesasniedza *SET* plānā attiecīgajam gadam noteikto mērķrādītāju par aptuveni 30 %, savukārt akumulatoru bloka izmaksas joprojām vairāk nekā divreiz pārsniedza to mērķrādītāju (200 EUR/kWh 2020. gadā salīdzinājumā ar 2022. gadā gaidāmajiem 90 EUR/kWh). Neraugoties uz šiem trūkumiem, 2020. gada stratēģiskās pētniecības programma vēl vairāk palielina 2030. gada ieceru vērienu, cenšoties sasniegt augstākus enerģijas blīvuma mērķrādītājus, nekā paredzēts 2017. gada *SET* īstenošanas plānā.

78 Šo rezultātu trūkumu apstiprina mūsu analīze par astoņiem pabeigtajiem pētniecības un inovācijas projektiem, kas iekļauti mūsu izlasē. No tiem divi pilnībā izpildīja savus tehniskos solījumus, bet seši citi tikai daļēji sasniedza tos tehniskos mērķus, kurus sākotnēji bija paredzēts sasniegt. Lai gan lielākajā daļā revidēto projektu tika veikti turpmāki pētījumi un/vai veicināta ar akumulatoriem saistītu patentu iesniegšana, neviens no tiem nespēja pierādīt, ka izstrādātā tehnoloģija vai prototips ir veiksmīgi ienācis tirgū.

79 Tomēr, pat ja līdzfinansētie projekti deva ieguldījumu konkrētā tehnoloģiskā ceļveža īstenošanā, mēs konstatējām, ka attiecīgās piešķīrējiestādes (Komisija attiecībā uz pamatprogrammu "Apvārsnis 2020", valsts vai reģionālās vadošās iestādes attiecībā uz ERAF) neuzrauga, cik lielā mērā projektu pabeigšana ir panākusi progresu ceļvežos paredzēto tehnisko mērķrādītāju sasniegšanā. Tā vietā šīs iestādes koncentrējas uz tiešo rezultātu (parasti pētniecības ziņojumu vai prototipu) uzraudzību, kā noteikts dotāciju nolīgumos. Turklāt nav ne saskaņotas procedūras šādu ES finansēto projektu tehnisko rezultātu nosūtīšanai, ne arī īpašas struktūras, kas būtu atbildīga par to apkopošanu un analīzi. Līdz ar to nav konsolidētas informācijas par līdzfinansēto projektu rezultātiem vai sasniegto tehnoloģisko progresu. Tas neļauj novērtēt, cik efektīvi ir ES centieni izstrādāt ES akumulatorus ar labākiem darbības rādītājiem.

Komisija un valsts vadošās iestādes bieži nenovērtē vajadzību pēc ES finansējuma akumulatoru tehnoloģiju pētniecībai

80 Pētniecības un inovācijas darbībām ir raksturīga nenoteiktība attiecībā uz to rezultātiem. Finansiāls atbalsts no valsts vai ES avotiem palīdz sadalīt saistītos riskus un tādējādi ļauj privātām ieinteresētajām personām īstenot konkrētus projektus. Turklāt, jo īpaši attiecībā uz pamatprogrammām "Apvārsnis" ES līdzfinansējums arī ļauj pētniecību veikt sadarbībā ar starptautiskajiem partneriem, tādējādi palielinot rezultātu izplatīšanu un pieredzes apmaiņu. Tas ir vēl jo vairāk iespējams, ja pētniecības projekti ir daļa no kopīgi saskaņota tehnoloģiskā ceļveža, kā aprakstīts ***71***. punktā.

81 Tomēr mūsu veiktā ES finansēto pētniecības un inovācijas projektu izlases analīze parādīja, ka par pamatprogrammas "Apvārsnis 2020" vai ERAF pārvaldību atbildīgās iestādes projektu atlases procedūrās ne vienmēr iekļauj novērtējumu par publiskā finansējuma nepieciešamību. Pārbaudot 15 pamatprogrammas "Apvārsnis" un ERAF dotācijas, mēs konstatējām, ka šāda vajadzība netika pierādīta piecās pamatprogrammas "Apvārsnis" dotācijās tāpēc, ka projekts aptvēra tehnoloģijas, kurām jau bija augsts gatavības līmenis un kuras potenciāli varētu finansēt tikai tirgus dalībnieki, vai arī tāpēc, ka projektu izstrādātāji bija nozares ieinteresētās personas, kas jau iepriekš veica pētniecības un inovācijas darbību saistītajā tehnoloģijā un kam bija ar to saistītās komerciālās intereses.

82 Izmaksu un ieguvumu analīze, kas parāda finansējuma deficītu, palīdzētu novērtēt vajadzību pēc ES finansējuma pētniecības projektiem ar augstu tehnoloģiskās gatavības līmeni. Pieteikuma iesniedzējiem šāda analīze bija jāiesniedz tikai gadījumos, kad projekts bija daļa no *IPCEI* (trīs no mūsu izlasē iekļautajām 15 pētniecības un inovācijas dotācijām). Turklāt mēs atzīmējam, ka Komisijas lēmumi, ar kuriem apstiprināja abus *IPCEI* akumulatoru jomā, ietver atgūšanas mehānismu, kas uzliek saņēmējiem pienākumu atmaksāt publisko finansējumu, ja projekta faktiskā īstenošana pierāda, ka bijis aplēsts pārmērīgs finansējuma deficīts. Tomēr šāds mehānisms konkrēti nepilnvaro dalībvalstis atgriezt saistīto finansējumu ES budžetā.

83 Risks, ka varētu rasties liekās palīdzības efekts attiecībā uz ES atbalstu vēlākiem pētniecības un inovācijas posmiem un pirmreizējai rūpnieciskai izvēršanai, ir vēl būtiskāks, ņemot vērā to, kādā tempā akumulatoru ražošanas jauda Eiropas Savienībā pašlaik pieaug.

Secinājumi un ieteikumi

84 Kopumā mēs secinām, ka Komisijas veicinātā ES rūpniecības politika akumulatoru jomā ir bijusi efektīva, neraugoties uz nepilnībām uzraudzībā, koordinēšanā un mērķtiecībā, kā arī to, ka piekļuve izejvielām joprojām ir svarīgs stratēģisks izaicinājums ES akumulatoru vērtības ķēdei.

85 Komisija lielā mērā īstenoja savu 2018. gada stratēģisko rīcības plānu akumulatoru jomā. Nozīmīgi sasniegumi ir ieinteresēto personu platformu izveide, aptverot visu vērtības ķēdi, priekšlikums jaunai regulai par baterijām (akumulatoriem), kas ievērojami paplašina iepriekšējā tiesiskā regulējuma darbības jomu, un lielāks finansiālais atbalsts pētniecības, inovācijas un ražošanas projektiem, tostarp valsts atbalsts, izmantojot divus svarīgus projektus visas Eiropas interesēs (*IPCEI*) (***18***.–***29***. punkts).

86 Tajā pašā laikā mēs konstatējām, ka, lai gan stratēģiskajā rīcības plānā ir noteikti attiecīgie stratēģiskie mērķi, tajā nav noteikti atbilstīgi kvantitatīvi, noteiktā laikā sasniedzami mērķrādītāji, jo īpaši attiecībā uz plānoto ES akumulatoru ražošanu. Tāpēc Komisijai ir grūtāk uzraudzīt, vai ES akumulatoru ražošanas jaudas palielināšana ir pietiekama, lai sasniegtu vieglajiem pasažieru automobiļiem un furgoniem 2035. gadam noteiktos bezemisiju mērķrādītājus, vai arī tie tiks sasniegti, lielā mērā pamatojoties uz importētiem akumulatoriem vai elektrotransportlīdzekļiem, kaitējot Eiropas akumulatoru vērtības ķēdei un ar to saistītajām darbvietām. Tas arī palielina nenoteiktību attiecībā uz to izejvielu piegādes drošību, kas vajadzīgas, lai uzturētu Eiropas ražošanu (***30***.–***38***. punkts).

87 ES bāzētās akumulatoru nozares ražošanas jauda, lai gan tā joprojām ir ierobežota, strauji attīstās un līdz 2025. gadam varētu apmierināt plānoto ES pieprasījumu pēc elektrotransportlīdzekļu akumulatoriem. Tomēr šīs jaudas faktiskā izvēršana var tikt apdraudēta, ja akumulatoru ražotājus piesaista citu pasaules reģionu piedāvātie finansiālie stimuli, vai arī ja izejvielu vai enerģijas cenu paaugstināšanās negatīvi ietekmē to konkurētspēju, samazinot vispārējos ražošanas mērķrādītājus (***39***.–***47***. punkts).

88 Neraugoties uz Komisijas iniciatīvām, kas pieņemtas 2008. gadā, ES akumulatoru vērtības ķēde joprojām ir lielā mērā atkarīga no ārvalstu piegādēm un tai draud akumulatoru izejvielu trūkums, jo īpaši pēc 2030. gada. Tas ir saistīts ar kopējo ietekmi, ko rada globālā pieprasījuma pieaugums, kuru galvenokārt veicina autotransporta elektrifikācija, kā arī ierobežotais ES iekšzemes izejvielu nodrošinājums, kas ir gan nepietiekams, gan neelastīgs: ieguves rūpniecības projektiem ir vajadzīgs ilgs laiks starp izpēti un ražošanu, un nolietoto akumulatoru reciklēšana joprojām ir ierobežota. Komisija nesen ir nākusi klajā ar priekšlikumu Kritiski svarīgo izejvielu aktam, kura mērķis ir novērst šo situāciju (***48***.–***56***. punkts).

89 Vairākas ES un valstu finansējuma plūsmas atbalsta jaunus akumulatoru pētniecības un ražošanas projektus. Kopumā kopš 2014. gada ES budžets nodrošināja vismaz 1,7 miljardus EUR dotāciju un aizdevumu garantiju veidā, kas papildina valsts atbalstu līdz 6 miljardiem EUR Eiropas akumulatoru nozarei, par ko paziņojušas dalībvalstis un ko apstiprinājusi Komisija laikposmā no 2019. līdz 2021. gadam. Tomēr tas, ka Komisijai trūkst procesa, kas ļautu konsolidēt finansējuma plūsmas un gūt skaidru priekšstatu par to apmēru, traucē atbalsta pienācīgai koordinēšanai un mērķtiecībai. Tas arī neļauj ES mērogā uzraudzīt šai nozarei piešķirto subsīdiju kopējo līmeni. Turklāt abi ar akumulatoriem saistītie *IPCEI*, kurus Komisija līdz šim ir atļāvusi, nenodrošina vienlīdzīgus konkurences apstākļus attiecībā uz piekļuvi valsts atbalstam. Individuāliem dalībniekiem ir jāorientējas, izmantojot dažādus finansēšanas nosacījumus atkarībā no tā, kur atrodas viņu ieguldījumi, un šāda situācija negatīvi ietekmē visa projekta savlaicīgu īstenošanu (***57***.–***69***. punkts).

90 Laika gaitā Komisija ir uzlabojusi pamatprogrammu “Apvārsnis” finansējuma saskaņošanu ar kopīgu tehnoloģisko ceļvedi, ko izstrādājušas ieinteresētās personas visā vērtības ķēdē un pētniecības iestādēs. Tomēr dažādos ceļveža izdevumos noteiktie tehniskie mērķrādītāji ne vienmēr tiek sasniegti, un bieži vien netiek izvērtēta nepieciešamība pēc ES finansējuma projektu līmenī. Tas jo īpaši attiecas uz progresīvākiem pētniecības un inovācijas posmiem un pirmo rūpniecisko izmantošanu, ņemot vērā ieņēmumus, kas gūti strauji augošajā akumulatoru tirgū (***70***.–***83***. punkts).

1. ieteikums. Atjaunināt stratēģisko rīcības plānu akumulatoru jomā, īpašu uzmanību pievēršot tam, lai nodrošinātu piekļuvi izejvielām

Pēc tam, kad Eiropas Parlaments un Padome būs pieņēmuši Komisijas tiesību akta priekšlikumu par Neto nulles emisiju rūpniecības aktu, Komisijai jāatjaunina stratēģija ilgtspējīgai un konkurētspējīgai Eiropas akumulatoru vērtības ķēdei. Atjauninātai stratēģijai:

a) jāatspoguļo akumulatoru nozares globālā attīstība kopš 2018. gada, kā arī tās pašreizējās stratēģiskās problēmas, jo īpaši piekļuve izejvielām;

b) jāiekļauj kvantitatīvi un laikā ierobežoti mērķrādītāji abiem mērķiem – panākt klimatneitralitāti un konkurētspējīgu autobūves nozari Eiropas Savienībā. Jo īpaši mērķrādītājiem attiecībā uz akumulatoru iekšzemes ražošanu jāatbilst 2035. gada emisiju aizliegumam attiecībā uz vieglajiem automobiļiem un furgoniem, kā arī izejvielu un uzlaboto materiālu piegādei, kas vajadzīga, lai uzturētu šo ražošanu.

Ieviešanas mērķtermiņš: 2025. gada beigas.

2. ieteikums. Stiprināt uzraudzību ar regulāriem, atjauninātiem un visaptverošiem datiem

Pēc tam, kad Eiropas Parlaments un Padome būs pieņēmuši Komisijas tiesību akta priekšlikumu par Neto nulles emisiju rūpniecības aktu un Kritiski svarīgo izejvielu aktu, Komisijai:

a) jāstiprina akumulatoru vērtības ķēdes uzraudzība, pamatojoties uz savlaicīgiem un neatkarīgi pārbaudāmiem datiem, kas ļautu tai sekot līdzi faktiskajam progresam virzībā uz ES mērķiem un brīdinātu par iespējamiem riskiem to sasniegšanai;

b) jānodrošina, ka uzraudzība aptver ES akumulatoru vērtības ķēdes kritiskos posmus. Datos jo īpaši jāiekļauj faktiskā akumulatoru ražošana, ko mēra gigavatstundās, un galveno izejvielu un uzlaboto materiālu iekšzemes ražošana, kas vajadzīga, lai piegādātu pašreizējās un nākamās paaudzes akumulatorus. Ja iespējams, šādai uzraudzībai jābalstās uz pašreizējiem procesiem ES struktūrās, piemēram, *Eurostat* un Kopīgajā pētniecības centrā.

Ieviešanas mērķtermiņš: 2024. gada beigas.

3. ieteikums. Uzlabot pārskatu attiecībā uz ES finansējumu akumulatoru vērtības ķēdei

Komisijai būtu jāizstrādā un jāuztur konsolidēts pārskats par dažādiem ES finansējuma un, ja ir pieejama informācija, par valstu finansējuma avotiem, kas sniedz finansiālu atbalstu projektiem akumulatoru vērtības ķēdē.

Ieviešanas mērķtermiņš: 2024. gada beigas.

4. ieteikums. Uzlabot koordināciju un mērķtiecību attiecībā uz ES finansējumu akumulatoru vērtības ķēdei

Komisijai jāuzlabo koordinācija un mērķtiecība attiecībā uz ES finansiālo atbalstu akumulatoru vērtības ķēdei, ņemot vērā nozarei jau piešķirto valsts finansējumu. Lai sasniegtu šo mērķi, tai vajadzētu:

a) stiprināt koordināciju starp pamatprogrammu “Apvārsnis Eiropa”, ERAF un Inovāciju fondu akumulatoru vērtības ķēdes finansēšanai, tādējādi palielinot ES finansējuma ietekmi;

b) veikt pasākumus, lai palielinātu ERAF vadošo iestāžu un attiecīgo nozares dalībnieku informētību par kopīgi pieņemtu tehnoloģisko ceļvedi akumulatoru jomā;

c) nodrošināt, ka vajadzība pēc ES finansējuma tiek pienācīgi novērtēta projekta atlases posmā, jo īpaši pētniecības projektiem, kuru mērķis ir augstāks tehnoloģiskās gatavības līmenis, vai pirmreizējai izmantošanai rūpniecībā.

Ieviešanas mērķtermiņš: 2024. gada beigas.

5. ieteikums. Nodrošināt, ka visiem dalībniekiem svarīgos projektos visas Eiropas interesēs akumulatoru jomā ir vienlīdzīgi konkurences apstākļi attiecībā uz piekļuvi finansiālajam atbalstam

Komisijai jānodrošina, ka potenciālajiem dalībniekiem *IPCEI* akumulatoru jomā ir vienlīdzīgi konkurences apstākļi attiecībā uz piekļuvi publiskajam finansējumam un finansiālajam atbalstam, lai *IPCEI* paredzēto sadarbību varētu īstenot, kā plānots. Šajā nolūkā tai savos *IPCEI* analīzes kritērijos jāiekļauj prasība dalībvalstu paziņojumos norādīt konkrētus termiņus plānotajai valsts atbalsta sniegšanai pēc tam, kad Komisija to ir apstiprinājusi.

Ieviešanas mērķtermiņš: 2023. gada beigas.

Šo ziņojumu 2023. gada 26. aprīļa sēdē Luksemburgā pieņēma II apakšpalāta, kuru vada Revīzijas palātas locekle *Annemie Turtelboom*.

Revīzijas palātas vārdā —

Tony Murphy
priekšsēdētājs

Pielikumi

I pielikums. Akumulatoru vērtības ķēdē ES finansētie projekti – šajā revīzijā pārbaudītā izlase

- Pamatojoties uz informāciju, ko sniegusi Komisija (attiecībā uz pamatprogrammu "Apvārsnis 2020") un valsts vai reģionālās vadošās iestādes (ERAF), mēs apkopojām sarakstu, ko veido ar akumulatoriem saistīti projekti, kuriem 2014.–2020. gada periodā tika piešķirts ES finansējums. No Eiropas Investīciju bankas mēs arī ieguvām sarakstu ar attiecīgajiem aizdevumiem, kurus tā bija finansējusi ar ES budžeta atbalstu. Mēs neatlasījām projektus, kas finansēti no ANM, jo revīzijas laikā šie projekti bija tikai agrīnā īstenošanas posmā.

- No šīs kopas mēs izveidojām projektu izlasi, par atlases kritērijiem izmantojot projektu būtiskumu un nepieciešamību nodrošināt dažādu vērtības ķēdes posmu pārklājumu, dažādus tehnoloģiskās gatavības posmus un dažādus projektu īstenošanas posmus (turpinās vai pabeigti). Šajā procesā mēs atlasījām 16 projektus, kas daļēji vai pilnībā īstenoti piecās dalībvalstīs: Vācijā, Spānijā, Francijā, Polijā un Zviedrijā. Šo kopējo izlasi var iedalīt kategorijās, kā parādīts turpmāk.

Finansējuma avots	Atbalsta veids	Projekta raksturs	Izlases vienību skaits
"Apvārsnis 2020"	Dotācijas	Pētniecība un inovatīvas darbības	7
ERAF	Dotācijas	Pētniecība, tehnoloģiju attīstība un inovācija	8
Kopā – dotācijas pētniecības un attīstības projektu atbalstam			15
ESIF	Aizdevuma garantija	Ražošana	1
Atlasītie projekti kopā			16

Avots: ERP.

II pielikums. ERP analīze par darbībām, kas atlasītas no 2018. gada stratēģiskā rīcības plāna akumulatoru jomā

Rīcības plānā definētās stratēģiskās jomas un darbības	Sasniegtie tiešie rezultāti	Sasniegšanas datums
1. Ilgtspējīgs izejvielu nodrošinājums		
Pamatosies uz 2017. gadā izveidoto ES kritiski svarīgo izejvielu sarakstu, lai apzinātu pašreizējās un turpmākās akumulatoriem vajadzīgo primāro izejvielu pieejamības vietas; novērtēs, cik lielas iespējas ir Eiropas Savienībā iegūt akumulatoru izejvielas	Pētījums par ES kritiski svarīgo izejvielu sarakstu – faktu lapas Prognožu pētījums par kritiski svarīgām izejvielām ES stratēģiskajām tehnoloģijām un nozarēm COM(2020) 474 – 2020. gada ES kritiski svarīgo izejvielu saraksts	2020
Izmantos visus piemērotos tirdzniecības politikas instrumentus (piemēram, brīvās tirdzniecības nolīgumus), lai nodrošinātu taisnīgu un ilgtspējīgu piekļuvi izejvielām trešās valstīs	Stratēģiskas partnerības ar Kanādu un Ukrainu, nav brīvās tirdzniecības nolīguma ar lielākajiem galveno izejvielu piegādātājiem (Ķīnu, Kongo Demokrātisko Republiku un Austrāliju)	2021
2. Atbalsts tādiem Eiropas projektiem, kuri aptver dažādus akumulatoru vērtības ķēdes segmentus, to vidū elementu ražošanu		
Pēc ieinteresēto reģionu pieprasījuma un sadarbībā ar attiecīgajām dalībvalstīm Komisija gādās par to, lai tiktu izveidota reģionu partnerība akumulatoru jomā; tas tiks darīts, izmantojot pašreizējās pārdomātas specializācijas tematiskās platformas enerģijas vai rūpnieciskās modernizācijas jomā	Uzlabotie materiāli partnerībai akumulatoru jomā	2020
Lai atvieglotu ieinteresēto personu piekļuvi atbilstošam finansiālajam atbalstam un palīdzētu apvienot finanšu instrumentu līdzekļus, ciešā sadarbībā ar Eiropas Investīciju banku izveidos specializētu akumulatoru finansējuma un finansēšanas portālu (vienotu investīciju mezglu)	/	/
Tā iesaistīsies regulārā dialogā ar attiecīgajām dalībvalstīm, lai pētītu efektīvus veidus, kā kopīgi atbalstīt inovatīvus ražošanas projektus, kuri tiecas tālāk par pašlaik vismodernākajām tehnoloģijām, un kā šim nolūkam vislabāk apvienot ES un valstu resursus. Piemēram, tas varētu materializēties kā svarīgs projekts visas Eiropas interesēs	*IPCEI* akumulatoru jomā *IPCEI EuBatIn*	2019 2021

Rīcības plānā definētās stratēģiskās jomas un darbības	Sasniegtie tiešie rezultāti	Sasniegšanas datums
3. Nostiprināt vadošo lomu rūpniecībā, izmantojot pastiprinātu ES pētniecības un inovācijas atbalstu, kas aptver visu vērtības ķēdi		
2018. un 2019. gadā izsludinās uzaicinājumus iesniegt priekšlikumus par papildu kopsummu 110 miljoni EUR attiecībā uz pētniecības un inovācijas projektiem, kuri saistīti ar akumulatoriem (papildus 250 miljoniem EUR, kas pamatprogrammā "Apvārsnis 2020" jau ir piešķirti akumulatoriem; savukārt paketē "Tīru enerģiju ikvienam Eiropā" ir teikts, ka viedo energotīklu un enerģijas uzkrāšanas projektu atbalstam tiks piešķirti 270 miljoni EUR)	Pamatprogrammas "Apvārsnis 2020" darba programma 2018.–2020. gadam: LC-BAT-2019–2020 ar akumulatoriem saistīti uzaicinājumi iesniegt priekšlikumus	2019
Atbalstīs jaunas Eiropas tehnoloģiju un inovācijas platformas izveidi, lai panāktu progresu akumulatoru pētniecības prioritātēs, definētu ilgtermiņa redzējumu, izstrādātu stratēģisku pētniecības programmu un ceļvežus. Eiropas tehnoloģiju un inovācijas platformas vadību uzņemsies nozares ieinteresētās personas, pētniecības aprindu pārstāvji un dalībvalstis, savukārt Komisijas dienesti atbalstīs izveides procesu un dos ieguldījumu savās attiecīgajās atbildības jomās	Eiropas Tehnoloģiju un inovāciju platforma akumulatoru jomā "*Batteries Europe*"	2018
Ar eksperimentālā kārtā izveidoto Eiropas Inovācijas padomi atbalstīs revolucionāru tirgu radošu inovāciju akumulatoru jomā. Šī eksperimentālā shēma var būt noderīga revolucionārām akumulatoru tehnoloģijām (sagaidāms, ka šādas tehnoloģijas būs daļa no projektiem, kuri iecerēti transporta, energosistēmu, rūpniecības u. c. lietojumiem)	Pamatprogrammas "Apvārsnis 2020" darba programma 2018.–2020. gadam: uzaicinājumi EIC-SMEInst-2018–2020 un EIC-FETPROACT-2019–2020	2019

Rīcības plānā definētās stratēģiskās jomas un darbības	Sasniegtie tiešie rezultāti	Sasniegšanas datums
4. Attīstīt un nostiprināt darbaspēka prasmju līmeni visos akumulatoru vērtības ķēdes posmos		
Apzinās prasmes, kas ir vajadzīgas visā vērtības ķēdē, tas ietver prasmju plaisas novēršanu un attiecīgo īstenošanas laika grafiku	Akumulatoru tehnoloģiju kvalifikāciju un apmācības alianses (*ALBATTS*) izveide	2019
Prasmju un spēju pilnveidošanas nolūkā nodrošinās atvērtu piekļuvi ES akumulatoru testēšanas laboratorijām, kuras izvietotas Komisijas Kopīgajā pētniecības centrā	Akumulatoru enerģijas uzglabāšanas testēšana drošai elektrotransporta laboratorijai – uzaicinājumi 2018–1-RD-BESTEST un 2019–1-RD-BESTEST	2018
Ierosinās, ka akumulatori ir svarīga joma, kurai – lai apmierinātu īstermiņa un vidēja termiņa prasmju vajadzības visā akumulatoru vērtības ķēdē – nepieciešams finansējums saskaņā ar Plānu nozaru sadarbībai prasmju jomā	Akumulatoru tehnoloģiju kvalifikāciju un apmācības alianses (*ALBATTS*) izveide	2019
Palīdzēs augstskolām un citām izglītības / apmācības iestādēm sadarbībā ar nozares pārstāvjiem izstrādāt jaunus mācību kursus, kuru rezultātā tiktu piešķirta kvalifikācija	Eiropas Akumulatoru alianses akadēmijas izveide	2021
5. Atbalstīt ilgtspējīgu akumulatoru vērtības ķēdi – prasības drošai un ilgtspējīgai akumulatoru ražošanai kā svarīgs ES konkurētspējas dzinējspēks		
Saistībā ar ES Akumulatoru direktīvas pārskatīšanu novērtēs pašreizējos nolietotu akumulatoru savākšanas un reciklēšanas mērķrādītājus, kā arī materiālu reģenerāciju (sagaidāms, ka novērtējums tiks pabeigts 2018. gada septembrī)	SWD(2019) 1300 – Direktīvas 2006/66/EK par baterijām un akumulatoriem, un bateriju un akumulatoru atkritumiem novērtējums	2019
Uzsāks pētījumu par galvenajiem noteicošajiem drošu un ilgtspējīgu (“zaļu”) akumulatoru ražošanas faktoriem	SWD(2020) 335 – Ietekmes novērtējuma ziņojums, kas pievienots dokumentam “Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par baterijām un bateriju atkritumiem”	2020
Izvirzīs akumulatoru ilgtspējīgas konstruēšanas un izmantošanas prasības, kuras visiem akumulatoriem būs jāizpilda, pirms tie tiek laisti ES tirgū (tas ietver novērtējumu par dažādiem regulējuma instrumentiem, kā Ekodizaina direktīva, Energomarķējuma regula un ES Akumulatoru direktīva, un to piemērotību)	SWD(2020) 335 – Ietekmes novērtējuma ziņojums, kas pievienots dokumentam “Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par baterijām un bateriju atkritumiem”	2020
6. Nodrošināt saskanību ar plašāku veicinošo satvaru un regulējumu		
/	/	/

Avots: ERP analīze par stratēģisko rīcības plānu akumulatoru jomā.

III pielikums. Akumulatoru ražošanas jauda katrā dalībvalstī: pašreizējā (2022. gadā) un plānotā (2025. un 2030. gadā) jauda (GWh/gadā)

Dalībvalsts	Pašreizējā jauda	Jauda 2025. gadā	Jauda 2030. gadā (min.)	Jauda 2030. gadā (maks.)
Čehija	0	1	1	1
Somija	0	0	0	0
Francija	0	40	64	122
Vācija	0	155	151	416
Ungārija	38	58	178	188
Itālija	0	77	76	118
Polija	15	50	50	65
Portugāle	0	15	45	45
Slovākija	0	0	10	10
Spānija	2	28	42	72
Zviedrija	16	96	96	160
Kopā	**71**	**520**	**713**	**1 197**

Avots: ERP, pamatojoties uz Vācijas Federālās ekonomikas lietu un klimatrīcības ministrijas apkopotajiem datiem un uzņēmumu paziņojumu uzraudzību.

IV pielikums. ES un valstu finansējums akumulatoru vērtības ķēdei

- **Pamatprogramma "Apvārsnis"** ir Eiropas pētniecības un inovācijas pamatprogramma, kuras kopējais budžets 2014.–2020. gadam ir gandrīz 80 miljardi EUR un 2021.–2027. gadam – vairāk nekā 100 miljardi EUR. Tā sniedz finansiālu atbalstu visam pētniecības, tehnoloģiju attīstības, demonstrējumu un inovācijas pasākumu klāstam. Laikposmā no 2014. līdz 2020. gadam pamatprogramma "Apvārsnis 2020" finansēja 307 pētniecības projektus akumulatoru jomā, kuru kopējā vērtība bija aptuveni 873 miljoni EUR.

- Nesen izveidotais **Inovāciju fonds** koncentrējas uz nobriedušiem projektiem, kuru mērķis ir finansēt ļoti inovatīvas tehnoloģijas, procesus vai produktus un kuriem ir ievērojams potenciāls samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas. Laikposmā no 2021. līdz 2022. gadam fonds piešķīra aptuveni 161 miljonu EUR astoņiem šādiem projektiem akumulatoru jomā.

- **Eiropas Reģionālās attīstības fonds** ir svarīgs ES kohēzijas politikas instruments. Komisija un dalībvalstis to pārvalda dalīti, un tā darbības joma attiecībā uz akumulatoru vērtības ķēdi ietver ne tikai tehnoloģiskos un lietišķos pētījumus (tāpat kā "Apvārsnis"), bet arī pētniecības infrastruktūru, izmēģinājuma līnijas, agrīnas produktu validācijas darbības, progresīvas ražošanas spējas un pirmo ražošanu. Mēs varējām identificēt 459 attiecīgus projektus 14 dalībvalstīs, kuriem ERAF piešķīra aptuveni 319 miljonus EUR.

- **Eiropas Investīciju banka** nodrošina finansējumu atbilstīgiem pētniecības un inovācijas projektiem un inovatīviem ieguldījumiem, piemēram, metalurģijas procesu, izmēģinājuma līniju un akumulatoru ražošanas iekārtu izstrādē. Ar ES garantiju atbalstu banka 2014.–2020. gada periodā noslēdza līgumus par aizdevumiem 495 miljonu EUR apmērā, lai atbalstītu septiņus projektus vērtības ķēdē.

- Saskaņā ar Līgumu par Eiropas Savienības darbību ar iekšējo tirgu nav saderīgs atbalsts, ko piešķir dalībvalstis vai ko piešķir no valsts līdzekļiem un kas rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus, dodot priekšroku konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai, ciktāl tāds atbalsts iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm. Tomēr, ja privātās iniciatīvas inovācijas atbalstam neizdodas īstenot, jo šādi projekti ietver būtisku risku, **svarīgs projekts visas Eiropas interesēs** ļauj dalībvalstīm novērst plaisu, apvienojot spēkus, lai pārvarētu šīs tirgus nepilnības un veicinātu inovatīvu projektu īstenošanu. Dalībvalstīm jāpaziņo Komisijai par savu nodomu sniegt valsts atbalstu saskaņā ar *IPCEI*, un pēc

tam šis paziņojums tiek novērtēts saskaņā ar publicētiem kritērijiem[84]. Akumulatoru jomā Komisija 2019. gadā apstiprināja vienu *IPCEI* un 2021. gadā – vēl vienu, sniedzot kopējo atļauto valsts atbalstu aptuveni 6 miljardu EUR apmērā.

[84] C(2021) 8481.

Saīsinājumi

ANM: Atveseļošanas un noturības mehānisms

“Apvārsnis 2020”: pamatprogramma “Apvārsnis 2020”

EIB: Eiropas Investīciju banka

ERAF: Eiropas Reģionālās attīstības fonds

ESIF: Eiropas Stratēģisko investīciju fonds

GWh: gigavatstundas

***IPCEI*:** svarīgi projekti visas Eiropas interesēs

KWh: kilovatstunda

***SET* plāns:** Energotehnoloģiju stratēģiskais plāns

Glosārijs

Akumulatoru bloks: divi vai vairāk savstarpēji saistīti akumulatori.

Akumulatoru elements: akumulatora pamatvienība, kas sastāv no pozitīva elektroda (**katoda**), negatīva elektroda (**anoda**), vadītājvielas (**elektrolīta**) un separatora.

Akumulatoru vērtības ķēde: ekonomikas nozare, kas aptver vairākus posmus, sākot no izejvielu ieguves un pārstrādes, akumulatoru sastāvdaļām, elementu ražošanas un montāžas un akumulatoru reciklēšanas vai pārprofilēšanas. Tai ir apļveida dimensija, un tajā iesaistīti dažādi dalībnieki.

Atveseļošanas un noturības mehānisms: ES finansiālā atbalsta mehānisms, kura mērķis ir mazināt Covid-19 pandēmijas ekonomiskās un sociālās sekas un stimulēt atlabšanu, vienlaikus veicinot zaļo un digitālo pārveidi.

Brīvās tirdzniecības nolīgums: nolīgums starp valstīm vai valstu grupām (piemēram, ES), lai piešķirtu cita citai preferenciālu piekļuvi tirgum.

Digitālā pārkārtošanās: digitālo tehnoloģiju un digitalizētas informācijas ieviešana procesos un uzdevumos.

Eiropas Investīciju banka: ES banka, kas pieder dalībvalstīm un kas nodrošina finansējumu projektiem ES rīcībpolitikas atbalstam, galvenokārt Eiropas Savienībā, bet arī ārpus tās.

Eiropas Reģionālās attīstības fonds: ES fonds, kas stiprina ekonomisko un sociālo kohēziju Eiropas Savienībā, finansējot investīcijas, kas mazina reģionu atšķirības.

Eiropas Stratēģisko investīciju fonds: Komisijas izveidots atbalsta mehānisms, kurš ir daļa no Investīciju plāna Eiropai un kura mērķis ir mobilizēt privātās investīcijas Eiropas Savienībai stratēģiski svarīgiem projektiem.

Enerģijas blīvums: galvenais snieguma rādītājs akumulatoriem, kas parasti tiek attēlots kā gravimetriskais enerģijas blīvums (enerģijas daudzums akumulatorā uz svaru) un tilpuma enerģijas blīvums (enerģijas daudzums akumulatorā uz tilpumu).

Finansējuma apvienošana: ES dotāciju apvienošana ar publiska vai privāta finansētāja aizdevumiem vai kapitālu.

Inovāciju fonds: ES programma, kas izmanto ieņēmumus no ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas, lai atbalstītu inovatīvas mazoglekļa tehnoloģijas.

Klimatneitralitāte: situācija, kurā cilvēka darbības nerada neto ietekmi uz klimatu.

Kopīgi plānota Eiropas partnerība: partnerība, kas izveidota, pamatojoties uz saprašanās memorandu starp Komisiju un privātā sektora un/vai publiskā sektora partneriem, precizējot tās mērķus, saistības, rādītājus un rezultātus, kas jāsasniedz, atbalstot ES finansētus pētniecības un inovācijas pasākumus.

Liekā palīdzība: situācija, kad kāda ES finansēta darbība būtu notikusi arī bez publiskā atbalsta saņemšanas.

Pamatprogramma "Apvārsnis 2020" / "Apvārsnis Eiropa": ES pētniecības un inovācijas programmas attiecīgi 2014.–2020. un 2021.–2027. gadam.

Rūpniecības politika Tādu darbību kopums, kuru mērķis ir nodrošināt vajadzīgos apstākļus Savienības rūpniecības konkurētspējai. Rūpniecības politiku reizēm sauc arī par industriālo stratēģiju.

Sasaukšanas pilnvaras: spēja veicināt attiecīgo dalībnieku kolektīvo rīcību, lai risinātu globālas un reģionālas attīstības problēmas.

Svarīgi projekti visas Eiropas interesēs: dalībvalstu vadīti pārrobežu inovācijas un infrastruktūras projekti, kas var būtiski veicināt ES stratēģiju, tostarp Eiropas zaļā kursa un digitālās stratēģijas, sasniegšanu, vienlaikus radot pozitīvu papildu ietekmi, kas labvēlīgi ietekmē ES ekonomiku un tās iedzīvotājus kopumā ārpus iesaistītajām dalībvalstīm. Par dalībvalstu publisko atbalstu projektiem un uzņēmumiem, kas piedalās *IPCEI*, kas ir valsts atbalsts saskaņā ar ES noteikumiem, ir jāpaziņo Komisijai novērtēšanai un apstiprināšanai.

Variablā atjaunīgā enerģija: enerģija no avota, kas neražo nepārtraukti, piemēram, saules vai vēja enerģija.

Vērtības ķēde: darbību secība, ko veic, lai pievienotu ražojumam vērtību, aptverot dažādus tā ražošanas posmus, kā arī tirgvedību, pārdošanu, apkalpošanu un reciklēšanu.

Vienlīdzīgi konkurences apstākļi: kopīgu noteikumu un standartu kopums, kas neļauj uzņēmumiem vienā vietā gūt konkurences priekšrocības salīdzinājumā ar uzņēmumiem, kas darbojas citās vietās.

Zaļā pārkārtošanās: pāreja uz ekonomiku, kurā izaugsme nenotiek uz vides ilgtspējas un sociālās iekļaušanas rēķina.

Zināšanu un inovāciju kopiena: augstākās izglītības iestāžu, pētniecības organizāciju, uzņēmumu un citu ieinteresēto personu partnerība inovācijas procesā.

Komisijas atbildes

https://www.eca.europa.eu/lv/publications/sr-2023-15

Laika grafiks

https://www.eca.europa.eu/lv/publications/sr-2023-15

Revīzijas darba grupa

ERP īpašajos ziņojumos tiek atspoguļoti rezultāti, kas iegūti, revidējot ES politikas jomas un programmas vai ar pārvaldību saistītus jautājumus konkrētās budžeta jomās. ERP atlasa un izstrādā šos revīzijas uzdevumus tā, lai tiem būtu pēc iespējas lielāka ietekme, proti, tiek ņemts vērā risks, kādam pakļauta lietderība vai atbilstība, attiecīgo ienākumu vai izdevumu apjoms, paredzamie notikumi, kā arī politiskās un sabiedrības intereses.

Šo lietderības revīziju veica ERP locekles *Annemie Turtelboom* vadītā II apakšpalāta, kas revidē izdevumu jomas, kuras saistītas ar ieguldījumiem kohēzijā, izaugsmē un iekļautībā. Revīziju vadīja ERP locekle *Annemie Turtelboom*, un atbalstu sniedza locekles biroja vadītājs *Eric Braucourt*, biroja atašejs *Celil Ishik*, atbildīgie vadītāji *Valeria Rota* un *Niels-Erik Brokopp*, darbuzdevuma vadītājs *Afonso de Castro Malheiro* un revidenti *Katarzyna Solarek*, *Francisco Carretero Llorente*, *Marcel Bode*, *Sabine Maur-Helmes* un *Markku Pottonen*. *Mark Smith* un *Tomasz Surdykowski* sniedza lingvistisko atbalstu. Grafisko atbalstu sniedza Agnese Balode.

No kreisās: Agnese Balode, *Celil Ishik*, *Tomasz Surdykowski*, *Afonso de Castro Malheiro*, *Francisco Carretero Llorente*, *Annemie Turtelboom*, *Eric Braucourt*, *Katarzyna Solarek*, *Sabine Maur-Helmes*, *Marcel Bode*.

AUTORTIESĪBAS

© Eiropas Savienība, 2023

Eiropas Revīzijas palātas (ERP) atkalizmantošanas politiku nosaka ar ERP Lēmumu Nr. 6-2019 par atvērto datu politiku un dokumentu atkalizmantošanu.

Ja vien nav norādīts citādi (piemēram, individuālās autortiesību norādēs), ERP saturs, kurš pieder ES, ir licencēts saskaņā ar šādu starptautisku licenci: *Creative Commons Attribution 4.0 International (CC BY 4.0) licence*. Tādējādi atkalizmantošana parasti ir atļauta, ja tiek sniegtas pienācīgas atsauces un norādītas visas izmaiņas. ERP satura atkalizmantošana nedrīkst sagrozīt tā sākotnējo nozīmi vai jēgu. ERP nav atbildīga par atkalizmantošanas sekām.

Jāsaņem papildu atļauja, ja konkrētā saturā attēlotas identificējamas privātpersonas, piemēram, ERP darbinieku fotoattēlos, vai ja tas ietver trešās personas darbu.

Ja šāda atļauja ir saņemta, tā atceļ un aizstāj iepriekš minēto vispārējo atļauju un skaidri norāda uz visiem izmantošanas ierobežojumiem.

Lai izmantotu vai reproducētu saturu, kas nepieder ES, var būt nepieciešams prasīt atļauju tieši autortiesību īpašniekiem:

1. un 2. attēls – ikonas: Šie attēli ir izstrādāti, izmantojot *Flaticon.com* resursus.
© *Freepik Company S.L*. Visas tiesības aizsargātas.

Programmatūra vai dokumenti, uz kuriem attiecas rūpnieciskā īpašuma tiesības, proti, patenti, preču zīmes, reģistrēti dizainparaugi, logotipi un nosaukumi, nav iekļauti ERP atkalizmantošanas politikā.

Eiropas Savienības iestāžu un struktūru tīmekļa vietnēs, kas izvietotas domēnā europa.eu, ir atrodamas saites uz trešo personu tīmekļa vietnēm. Tā kā ERP šīs vietnes nekontrolē, iesakām rūpīgi iepazīties ar to privātuma un autortiesību politiku.

ERP logotipa izmantošana

ERP logotipu nedrīkst izmantot bez ERP iepriekšējas piekrišanas.

PDF	ISBN 978-92-849-0289-7	ISSN 1977-5717	doi: 10.2865/751253	QJ-AB-23-018-LV-N
HTML	ISBN 978-92-849-0308-5	ISSN 1977-5717	doi: 10.2865/248	QJ-AB-23-018-LV-Q

Akumulatori nodrošina pāreju uz tīru enerģiju un ir kļuvuši par autobūves nozares konkurētspējas galveno elementu. 2018. gadā ES rūpniecības politikas ietvaros Komisija izvirzīja akumulatorus kā stratēģisku prasību ES pārejai uz tīru enerģiju un sāka īstenot rīcības plānu, kura mērķis ir padarīt Eiropu par pasaules līderi ilgtspējīgas akumulatoru ražošanas un izmantošanas jomā.

Mēs vērtējām minētā plāna atbilstību, tā īstenošanu un līdz šim sasniegtos rezultātus. Mēs secinājām, ka Komisija ir efektīvi veicinājusi ES rūpniecības politiku akumulatoru jomā, neraugoties uz nepilnībām uzraudzībā, koordinēšanā un mērķtiecībā, kā arī to, ka piekļuve izejvielām joprojām ir svarīgs stratēģisks izaicinājums. Lai atbalstītu ES akumulatoru vērtības ķēdi, mēs sniedzam ieteikumus jaunam stratēģiskam impulsam.

Eiropas Revīzijas palātas (ERP) īpašais ziņojums saskaņā ar LESD 287. panta 4. punkta otro daļu.

EIROPAS REVĪZIJAS PALĀTA

Eiropas Savienības Publikāciju birojs

EIROPAS REVĪZIJAS PALĀTA
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
LUXEMBOURG

Tālrunis: +352 4398-1

Uzziņām: eca.europa.eu/lv/Pages/ContactForm.aspx
Tīmekļa vietne: eca.europa.eu
Twitter: @EUAuditors