

Autotuoajat- teollisuus ry

Tässä täydentävä lausuntomme.

EU:n Automotive Packageissa esitetään uutta, pienten ja edullisten sähköautojen luokkaa. Samalla kuitenkin, ainakin tähän asti sähköautojen kuluttajakysyntä on kohdistunut suurempiin (suuriakkuisempiin) sähköautoihin ja mallitarjontakin keskittynyt sähköistymisen alkutaipaleella niihin. Toisaalta on pelätty, että Kiinasta tuotaisiin Eurooppaan paljon edullisia ja pieniä sähköautoja ja tämä voisi olla uhka eurooppalaiselle autoteollisuudelle.

Uusi M1E-ajoneuvoluokka, jonka yksityiskohtaisemmat rajaukset ja tyyppihyväksyntävaatimukset eivät ole vielä tiedossa, on sinällään hyvin kannatettava esitys. Se toki palvelee eurooppalaisvalmistajista ehkä enemmän ranskalaisvalmistajia (ja italialaista, joka kuuluu nykyisin ranskalaiskonserniin), jotka perinteisesti valmistavat pieniä autoja, ja joiden markkinaosuus on suuri Etelä- ja Itä-Euroopan markkinoilla (joissa suositaan hieman Länsi-Eurooppaa pienempiä autoja). Toisaalta, myös osalla saksalaisvalmistajista (ja heidän omistuksessaan olevista muista kuin saksalaisten merkeistä) on mallistossaan pienempiä autoja. Haluan kiinnittää tässä yhteydessä huomioita myös siihen, että vaikka alustavasti EU-komissio on suunnitellut uuden M1E-luokan autoille kevennettyjä kolariturvallisuusvaatimuksia (jotta tavoite alle 20 000 euron kuluttajahinnasta olisi edes teoriassa mahdollinen), ei tämä tarkoita, että näiden autojen turvallisuus olisi heikko. Kyse on siitä, että nyt kun EU:sta tulee ns. turvallisuusasetuksen kautta valtava määrä uusia turvateknologiaan liittyviä vaatimuksia M1-luokan "normaaleille" henkilöautoille, voisivat uudet M1E-luokan autot saada näistä uusista ja tulevista turvallisuusvaatimuksista helpotuksia. M1E-luokan auto olisi kevennetyinkin turvallisuusvaatimuksin turvallisempi, kuin autokannassamme oleva auto nyt keskimäärin on (ka. n. 13 vuotta vanha). Jopa turvallisempi, kuin uusi auto oli ennen vuotta 2020 (jonka jälkeen Turvallisuusasetuksesta alkoi vyörymään uusia vaatimuksia ennen näkemättömällä tahdilla).

Kun puhutaan siitä, että sähköautojen kysyntä ja tarjonta ovat viime vuoteen asti kohdistunut pääosin suurempiin (ja siten kalliimpiin) sähköautoihin, tulee kysymyksen asettelussa huomioda se, että lainsäädännön ja mm. päästösääntelyn sallimissa puitteissa autonvalmistajat pyrkivät luonnollisesti valmistamaan sellaisia autoja, joille on markkinoilla kysyntää. Ne eivät siis an sich halua valmistaa suuria ja kalliita autoja. Totta toki on, että kalliimmissa autoissa on keskimäärin suurempi kate. Samalla on syytä muistaa, että juuri sähköistymisen (joka on seurausta

komission autonvalmistajille asettamista päästavoitteista ja niihin liittyvistä sakoista) myötä eurooppalaisten autonvalmistajien TKI-panostukset ovat nousseet reilun 10 vuoden takaisesta 40 mrd €/vuosi nykyiseen noin 80 mrd. €/vuosi. Sähköistyminen vaatii myös sitä, että valmistajilla on taloudelliset resurssit rahoittaa mainittu TKI-kustannusten nousu. Autonvalmistuksen tulee siis olla kannattavaa. Viime vuoden aikana erityisesti ranskalaiskonsernit toivat markkinoille runsaasti pieniä ja edullisia sähköautoja. Tänä vuonna myös suuret saksalaiskonsernit marssivat markkinoille noin 25 000-30 000 euroa maksavia pieniä sähköautoja. Kuluttaja vaatii kuitenkin myös näiltä tiettyjä ominaisuuksia, kuten riittävää käyttöäädettä (akun koko), mieluummin nopeaa kuin hidasta lataustehoa, tilaa, turvallisuutta ja ajomukavuutta. Yhtälön tulisi olla samalla autonvalmistajallekin taloudellisesti kannattava, jotta suuren TKI-kustannukset ja kalliin akun hinta saadaan katettua.

M1E-luokan autojen valmistukseen liittyvät ns. super creditit ovat siis erittäin tärkeä yksityiskohta, jotta valmistajilla on mahdollista saavuttaa päästötavoitteensa. On syytä muistaa, että sähköistyminen on erityisesti Itä-Euroopassa vielä hyvin vaatimatonta ja niille markkinoille on vielä pitkään pystyttävä tarjoamaan muutakin kuin sähköä. Toisaalta, pienet M1E-sähköautot voivat olla juuri sellaisia, joilla Itä-Euroopan sähköistyminen saadaan käyntiin.

Kiinan uhasta: Yhtäältä komissio on pyrkinyt juuri kiinalaisvalmistajille (tai eurooppalaisille, jotka tuovat Eurooppaan Kiinassa valmistamiaan autoja) asettamallaan tasoitustulleilla siihen, että he siirtäisivät tuotantoaan Eurooppaan (ml. alihankintaketjua). Näin EU-alueelle syntyisi työpaikkoja ja kiinalaisautojen eurooppalaisuusaste nousisi. Toisaalta, kiinalaisvalmistajilla on pitkäjänteiset suunnitelmat "ottaa" Euroopan automarkkinoista merkittävä siivu. Tämä on epäilemättä uhka eurooppalaiselle autoteollisuudelle. Toistaiseksi kiinalaisten markkinaosuus ei ole kuitenkaan lähtenyt Euroopassa kasvamaan siten, kuin Euroopassa on pelätty, tai Kiinassa toivottu. Sähköautojen ohella he ovat alkaneet myymään erityisesti Itä-Euroopan markkinoille edullisia polttomoottoriautoja (jossa kasvu oli viime vuonna ripeää) ja toisaalta he ovat tuoneet Länsi-Eurooppaan sähköautojen ohelle ladattavia hybridejä. Näistä tasoitustullia ei kanneta.

Kiina hallitsee reilusti yli puolta globaalista kaivostoiminnasta ja jatkojalostuksen osalta huomattavasti suurempaa osaa arvoketjuista. EU:n takamatka tässä suhteessa on venähtänyt kestävämmän pitkäksi. Nykyinen, ja sitä edeltävät EU-komissiot ovat laiminlyöneet lähes täydellisesti eurooppalaiseen akkutuotantoon (maametallit, akkujen teknologiaosaaminen ja valmistus/kokoonpano) panostamisen. Kuvaavaa on, että ns. Automotive Packagessa (johon siis tämä CO2-raja-arvosääntely ja omnibuskin sisältyvät) akkuteollisuuteen komissio kertoo

varaavansa alle 2 mrd euroa. Ymmärtääkseni jo pelkästään kaatuneeseen ruotsalaiseen Northvoltiin investoitiin n. 12 mrd. euroa. Komissiolla tulisi olla pitkän aikavälin suunnitelma, jossa olisi merkittävät panostukset pitkälle ajalle akkuteollisuuden kehittämiselle ja synnyttämiselle. Se voisi olla ns. porkkanarahaa, jotta eurooppalaista yksityistä rahaa/investoijia saataisiin houkuteltua mukaan hankkeisiin. Puolijohdeteollisuuden synnyttäminen on, jos mahdollista, vielä kalliimpaa kuin akkuteollisuuden. Siinä on myös suuri riski, että miljardien investointi valuu hiekkaan, koska puolijohteiden tuotekehitys etenee Aasiassa ja Yhdysvalloissa jättiharppauksin ja jos valmistettu puolijohde ei vastaakaan markkinakysyntää (eli ei ole ominaisuuksiltaan aivan "viimeistä huutoa"), ei sitä saada myytyä. Toisaalta, tämä riski on otettava, jos eurooppalaista puolijohdetuotantoa halutaan nostaa.

Kunnioittavasti, Tero Kallio, Autotuoajat ja -teollisuus ry