

Asiantuntijalausunto, E 58/2023 vp Valtioneuvoston selvitys: Suomen avaintavoitteet EU-vaalikaudelle 2024-2029

Vuonna 2021 laaditun kansallisen akkustrategian mukaan Suomen akkuklusteri on vuonna 2025 edelläkävijä, joka tuottaa osaamista, innovaatioita, kestävää taloudellista kasvua, hyvinvointia ja työpaikkoja Suomeen. Suomi ja Suomessa toimivat alan yritykset tarjoavat osaltaan ratkaisuja, jotka mahdollistavat muun muassa liikenteen päästöjen merkittävät vähennykset EU:ssa.

Liikenteen sähköistyminen ja sitä tukevan eurooppalaisen akkuarvoketjun synty ei kaikilta osin ole edennyt yhtä ripeästi kuin akkustrategiaa laadittaessa ennakoitiin. Valtiontukikilpailu (etenkin Yhdysvaltojen Inflation Reduction Act) ja kiinalaisten autonvalmistajien määrätietoinen tulo Euroopan markkinoille ovat osaltaan lykanneet EU-maihin suunniteltuja investointeja. Myös Suomeen kaavaillut investoinnit ovat edenneet odotettua hitaammin.

Akkuinvestoinnit EU:ssa ovat painottuneet ennen kaikkia akkukennotehtaisiin (ns. gigafactory). Investoinnit akkumateriaaleja tuottaviin laitoksiin ovat jääneet selvästi vähäisemmiksi. Jo akkustrategian laatimisen aikana Suomen vahvuudeksi nähtiin se, että Suomi on käytännössä ainut EU-maa, jonka maaperästä löytyy kaikkia keskeisiä akuissa tarvittavia mineraaleja. Tämän erityisaseman pohjalta Suomen on mahdollisuus kehittyä merkittäväksi akkumateriaalien toimittajaksi. Monet Suomessa vireillä olevat akkuhankkeet liittyvätkin juuri akkumateriaaleihin tai niiden kierrätykseen.

Akkuteollisuuden määrätietoinen rakentaminen EU:ssa käynnistyi vuonna 2017, jolloin komissio julkisti Euroopan akkuallianssin (European Battery Alliance), jonka tehtävänä oli vauhdittaa liikenteen ja energiasysteemin vähähiilistämiseksi tarvittavien akkujen tuotantoa Euroopassa. Suomi ja suomalaiset yritykset ovat olleet mukana allianssin toiminnassa alusta lähtien.

Komissio käynnisti vuonna 2019 kaksi akkuihin liittyvää niin sanottua IPCEI-prosessia (Important Project of Common European Interest), joiden tarkoituksena oli entisestään vauhdittaa eurooppalaisen akkuteollisuuden syntyä. Suomi on ollut mukana molemmissa IPCEI:ssä, joissa EU-jäsenmaat ovat ohjanneet julkista tukea omissa maissaan toteutettaville akkuhankkeille.

Akkuteollisuuden rakentaminen tukee EU:n ilmastotavoitteita, vähentää fossiilisten polttoaineiden käyttöä ja rajaa EU:n riippuvuutta kolmansista maista. Samalla akkuihin liittyvät toimet turvaavat eurooppalaisen autoteollisuuden kilpailukykyä ja tulevaisuutta. Akkuosaaminen on autoteollisuuden tulevaisuuden kannalta ensiarvoisen tärkeää, sillä akut muodostavat merkittävän osan sekä auton arvosta että teknologiasta. Pahimpien uhkakuvien mukaan merkittävä osa autonvalmistuksesta siirtyy Euroopasta Aasiaan. Eurooppa on siksi pyrkinyt akkuteknologian kehityksessä kiristämään kiinni aasialaisten, ennen kaikkea kiinalaisten yritysten etumatkaa. Suomessa autoteollisuuden merkitys työllistäjänä ei ole yhtä merkittävä kuin esimerkiksi Saksassa tai Ranskassa, mutta akkuteollisuuden kasvu voi tarjota Suomelle ja Suomeen sijoituville yrityksille merkittäviä kasvomahdollisuuksia, minkä seurauksena ala voi tarjota tuhansia uusia työpaikkoja. Vuonna 2023 perustetun

Akkuteollisuus ry:n mukaan alan yritykset suunnittelevat Suomeen yli kuuden miljardin euron investointeja.

Sähköautojen akut eivät enää edusta varsinaisesti uusia energiateknologioita, sillä nykyisin laajasti käytössä olevat akkuteknologiat perustuvat jo 40 vuotta sitten kehitettyyn litium-ioni-akkuratkaisuun. Eri puolilla maailmaa, myös EU:ssa, kehitetään useita erilaisia uusia akkukemioita ja -teknologioita, mutta alaa mullistavien ratkaisujen kaupallista läpimurtoa ei näillä näkymin tulla näkemään lähivuosina.

Yksi viime vuosien merkittävistä muutoksista on ollut se, että akun katodeissa on aiempaa enemmän ruvettu käyttämään materiaalina nikkelin ja koboltin rinnalla rautafosfaattia. Ratkaisulla voi olla vaikutusta akkujen kierrätykseen, sillä koboltti ja nikkeli ovat arvometalleja, jotka on kannattanut ottaa käytöstä poistetusta akusta talteen ja saattaa uuden akun raaka-aineeksi. Rautafosfaattiakun kierrätys ei tämänhetkisen käsityksen mukaan ole yhtä houkutteleva vaihtoehto.

Kunnioittaen,

Jyrki Alkio

Johtava asiantuntija