

“Καμπανάκι” από ΕΕΣ: Πιθανό η ΕΕ να στραφεί σε μπαταρίες και ηλεκτρικά οχήματα εκτός Ευρώπης

2023/06/22 08:00 στην κατηγορία ΑΥΤΟ/ΔΡΟΜΟΙ

Ως το 2030, αναμένεται να κυκλοφορούν στους δρόμους της Ευρώπης περί τα 30 εκατ. οχήματα μηδενικών εκπομπών, ενώ είναι πιθανό σχεδόν όλα τα νέα οχήματα που θα ταξινομηθούν από το 2035 και μετά να λειτουργούν με μπαταρία.

Επιμέλεια: Β. Βεγιάζη

Ωστόσο, σύμφωνα με το Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο, η τρέχουσα στρατηγική της ΕΕ δεν αξιολογεί την ικανότητα της βιομηχανίας μπαταριών να ανταποκριθεί σε αυτή τη ζήτηση.

Για το λόγο αυτό, το Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο προειδοποιεί ότι υπάρχουν δύο πιθανά χειρότερα σενάρια σε περίπτωση που η ικανότητα παραγωγής μπαταριών της ΕΕ δεν αυξηθεί σύμφωνα με τις προβλέψεις.

Το περιεχόμενο της «ειδικής έκθεσης»

Αναλυτικότερα, σύμφωνα με «ειδική έκθεση» που έδωσε το Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο στη δημοσιότητα, επισημαίνονται τα εξής:

Η ΕΕ κινδυνεύει να μείνει πίσω στην προσπάθειά της να καταστεί ισχυρή δύναμη στις μπαταρίες παγκοσμίως, σύμφωνα με έκθεση που δημοσίευσε το Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο (ΕΕΣ). Είναι αλήθεια ότι η βιομηχανική πολιτική της ΕΕ για τις μπαταρίες έχει προωθηθεί αποτελεσματικά τα τελευταία χρόνια. Ωστόσο, η πρόσβαση στις πρώτες ύλες εξακολουθεί να αποτελεί σημαντική τροχοπέδη, μαζί με την αύξηση του κόστους και τον έντονο παγκόσμιο ανταγωνισμό.

Ως εκ τούτου, οι προσπάθειες της ΕΕ να αυξήσει την ικανότητα παραγωγής μπαταριών ενδέχεται να μην επαρκούν για την κάλυψη της αυξανόμενης ζήτησης, γεγονός που σημαίνει ότι **ενδέχεται να μην καταφέρει να επιτύχει τον στόχο για μηδενικές εκπομπές έως το 2035**, όπως προειδοποιεί το Συνέδριο.

Σχεδόν 1 στα 5 νέα αυτοκίνητα που ταξινομήθηκαν στην ΕΕ το 2021 διέθεταν ηλεκτρικό ρευματολήπτη και η πώληση νέων βενζινοκίνητων και πετρελαιοκίνητων

αυτοκινήτων θα απαγορεύεται από το 2035 και εξής.

Επομένως, οι μπαταρίες έχουν αναδειχθεί σε στρατηγική επιταγή για την ΕΕ. Ωστόσο, **η ευρωπαϊκή βιομηχανία μπαταριών υστερεί σε σχέση με τους παγκόσμιους ανταγωνιστές της**, ιδίως την Κίνα, η οποία αντιπροσωπεύει το 76% της παγκόσμιας παραγωγικής ικανότητας.

Ωθηση στην προσπάθεια της ΕΕ να καταστεί υπερδύναμη στις μπαταρίες παγκοσμίως έδωσε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δημοσιεύοντας το 2018 στρατηγικό σχέδιο δράσης για τις μπαταρίες.

Σε μεγάλο βαθμό, η Επιτροπή έχει υλοποιήσει τα μέσα του σχεδίου με καίρια σημασία για τη στήριξη του κλάδου, συμπεριλαμβανομένων της στρατηγικής ηγεσίας, της νομοθεσίας και της χρηματοδότησης.

«Η ΕΕ **δεν πρέπει να περιέλθει στην ίδια θέση εξάρτησης με τις μπαταρίες όπως με το φυσικό αέριο**· διακυβεύεται η οικονομική κυριαρχία της», δήλωσε η Annemie Turtelboom, μέλος του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου και αρμόδια για τον έλεγχο.

«Με τα σχέδια της ΕΕ που βάζουν τέλος στις πωλήσεις νέων βενζινοκίνητων και πετρελαιοκίνητων αυτοκινήτων από το 2035, η ΕΕ ποντάρει σε μεγάλο βαθμό στις μπαταρίες. Ενδεχομένως βέβαια να **υστερεί σημαντικά όσον αφορά την πρόσβαση στις πρώτες ύλες, την ελκυστικότητα για τους επενδυτές και το κόστος**».

Μεταξύ του 2014 και του 2020, η βιομηχανία των μπαταριών έλαβε τουλάχιστον 1,7 δισ. ευρώ σε επιχορηγήσεις και εγγυήσεις δανείων από την ΕΕ, στις οποίες ήρθαν να προστεθούν κρατικές ενισχύσεις ύψους έως και 6 δισ. ευρώ που εγκρίθηκαν μεταξύ 2019 και 2021, κυρίως στη Γερμανία, τη Γαλλία και την Ιταλία. Ωστόσο, το ΕΕΣ διαπίστωσε ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεν διαθέτει συνολική εικόνα της δημόσιας στήριξης που παρέχεται στη βιομηχανία, γεγονός που εμποδίζει τον κατάλληλο συντονισμό και τη στόχευση.

Η ικανότητα παραγωγής μπαταριών στην ΕΕ αναπτύσσεται με ταχείς ρυθμούς, με δυνατότητα αύξησης από 44 GWh το 2020 σε 1 200 GWh έως το 2030. Ωστόσο, τίποτα δεν εγγυάται ότι η προβολή αυτή θα γίνει πραγματικότητα μιας και θα μπορούσε να τεθεί σε κίνδυνο από γεωπολιτικούς και οικονομικούς παράγοντες.

Πρώτον, οι κατασκευαστές μπαταριών ενδέχεται να εγκαταλείψουν την ΕΕ στρεφόμενοι προς άλλες περιοχές, ιδίως τις ΗΠΑ, μια χώρα που τους προσφέρει σημαντικά κίνητρα. Σε αντίθεση με την ΕΕ, οι ΗΠΑ προσφέρουν άμεσες επιδοτήσεις στην παραγωγή ορυκτών και μπαταριών, καθώς και την αγορά ηλεκτρικών οχημάτων που κατασκευάζονται στις ΗΠΑ με τη χρήση αμερικανικών εξαρτημάτων.

Δεύτερον, η ΕΕ εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τις εισαγωγές πρώτων υλών, ως επί το πλείστον από λίγες χώρες με τις οποίες δεν έχει συνάψει εμπορικές συμφωνίες: το 87% των εισαγωγών ακατέργαστου λιθίου προέρχεται από την Αυστραλία, το 80% των εισαγωγών μαγγανίου από τη Νότια Αφρική και τη Γκαμπόν, το 68% των εισαγωγών ακατέργαστου κοβαλτίου από τη Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό και το 40% των εισαγωγών ακατέργαστου φυσικού γραφίτη από την Κίνα.

Αν και η Ευρώπη διαθέτει πολλά αποθέματα ορυκτών, ο χρόνος που μεσολαβεί από την ανακάλυψή τους έως την παραγωγή τους είναι τουλάχιστον 12-16 χρόνια, γεγονός που καθιστά αδύνατη την ταχεία ανταπόκριση στην αύξηση της ζήτησης.

Ωστόσο, οι ισχύουσες συμβατικές ρυθμίσεις εξασφαλίζουν συνήθως τον εφοδιασμό με πρώτες ύλες μόνο για 2 ή 3 έτη μελλοντικής παραγωγής. Εφέτος τον Μάρτιο, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρότεινε πράξη για τις κρίσιμες πρώτες ύλες για την αντιμετώπιση αυτής της κατάστασης, όπως επισημαίνει το ΕΕΣ.

Τρίτον, η ανταγωνιστικότητα της παραγωγής μπαταριών στην ΕΕ μπορεί να τεθεί σε κίνδυνο από την αύξηση των τιμών των πρώτων υλών και της ενέργειας. Στα τέλη του 2020, το κόστος μιας συστοιχίας μπαταριών (200 ευρώ ανά kWh) ήταν υπερδιπλάσιο από το προβλεπόμενο ποσό. Μόνο τα τελευταία δύο χρόνια, η τιμή του νικελίου αυξήθηκε κατά περισσότερο από 70% και του λιθίου κατά 870%.

Το ΕΕΣ επικρίνει επίσης την έλλειψη ποσοτικοποιημένων, χρονικά προσδιορισμένων στόχων. Μέχρι το 2030, αναμένεται να κυκλοφορούν στους ευρωπαϊκούς δρόμους περί τα 30 εκατομμύρια οχήματα μηδενικών εκπομπών, ενώ είναι πιθανό σχεδόν όλα τα νέα οχήματα που θα ταξινομηθούν από το 2035 και μετά να λειτουργούν με μπαταρία.

Ωστόσο, η τρέχουσα στρατηγική της ΕΕ δεν αξιολογεί την ικανότητα της βιομηχανίας μπαταριών να ανταποκριθεί σε αυτή τη ζήτηση.

Συνολικά, το ΕΕΣ προειδοποιεί ότι υπάρχουν δύο πιθανά χειρότερα σενάρια σε περίπτωση που η ικανότητα παραγωγής μπαταριών της ΕΕ δεν αυξηθεί σύμφωνα με τις προβλέψεις.

- Το πρώτο είναι ότι η ΕΕ θα μπορούσε **να υποχρεωθεί να μεταθέσει την απαγόρευση της αναφορικά με τα οχήματα με κινητήρες καύσης πέραν του 2035**

, με αποτέλεσμα να μην επιτύχει τους στόχους της για ουδέτερο ισοζύγιο άνθρακα.

- Το δεύτερο είναι ότι, προκειμένου να καταφέρει να έχει έναν στόλο μηδενικών εκπομπών μέχρι το 2035, η ΕΕ είναι **πιθανό να αναγκαστεί να καταφύγει σε μεγάλο βαθμό σε μπαταρίες και ηλεκτρικά οχήματα που παράγονται εκτός της επικράτειάς της**, εις βάρος της ευρωπαϊκής αυτοκινητοβιομηχανίας και του εργατικού δυναμικού της.