

## BLOGI

# Saksan autoteollisuuden vaikeudet haastavat Euroopan talouskehitystä

Kansainvälinen talous | 27.06.2019 | Seija Parviainen

KIRJOITTAJA



Seija Parviainen  
Vanhempi ekonomisti

Saksa on autotuotannon arvolla mitattuna maailman suurin autonvalmistaja ja autojen lukumäärällä mitattuna kolmanneksi suurin. Euroopan komission mukaan autoteollisuuden osuus Saksan bruttoarvonlisästä on noin 4,7 %<sup>1</sup> sekä osuus tehdasteollisuudesta<sup>2</sup> ja viennistä noin viidennes. Koska autot ovat keskeinen osa Saksan teollisuutta ja Saksan talous näyttää usein suuntaa koko Euroopan talouskehitykselle, Saksan autoteollisuuden menestys tai ongelmat heijastuvat koko maanosan talouskehitykseen. Tämä ei johdu vain autotuotannon laajuudesta Saksassa, vaan myös siitä, että ala on kansainvälisesti hyvin integroitunut ja siten herkkä globaalissa taloudessa tapahtuville muutoksille. Tämän seurauksena myös sen omat muutokset heijastuvat useisiin muihin maihin. Etenkin Keski- ja Itä-Euroopassa Saksan autoteollisuuden kehitys näkyy nopeasti alihankkijoiden tilauksissa ja saksalaisomisteisten tuotantoyksiköiden tuotannossa.

Saksan autoteollisuudella on ollut viime vuosina runsaasti sisäisiä – etenkin tarjontaan vaikuttavia – ongelmia. Vuonna 2014 USA:ssa havaittiin, että eräiden saksalaisvalmisteisten autojen päästöt olivat aidoissa ajotilanteissa kymmeniä kertoja suuremmat kuin testiolosuhteissa. Seuraavana vuonna Volkswagen tunnusti, että sen dieselautoihin oli asennettu ohjelmisto, joka tunnisti laboratorio-olosuhteet ja sopeutti päästöt tavallista pienemmiksi. Vuonna 2017 saksalaisia autonvalmistajia alettiin epäillä yhteisestä sopimuksesta, jonka mukaan autojen päästöjärjestelmiä ei kehitetä tekniikan sallimassa määrin.

Nämä tekijät yhdessä vaikuttivat osaltaan siihen, että Saksan autoteollisuudella oli suuria vaikeuksia uusien maailmanlaajuisten WLTP-päästömittausten käyttöönotossa<sup>3</sup>. Kaikkien uusien autojen kulutuksen ja päästöjen mittaaminen ja ilmoittaminen näiden

menettelytapojenmukaisesti tuli pakolliseksi syyskuussa 2018, mikä ruuhkautti pahoin Saksan testilaboratoriot. Suurin notkahdus Saksan autoteollisuuden tuotannossa tapahtui vasta tuolloin vuoden 2018 kolmannella neljänneksellä. Pudotus edellisestä neljänneksestä oli koko autoteollisuudessa 9 % ja henkilöautojen tuotannossa 17 %. Autoteollisuus ei vielä alkuvuoden aikana alkanut elpyä viime syksyn pudotuksesta (Kuvio).

USA:n ja Kiinan välinen kauppasodankäynti vaikuttaa jo kansainvälisten linkkien kautta myös saksalaisiin autonvalmistajiin, joilla on tuotantoyksiköitä USA:ssa ja jotka vievät autoja sieltä Kiinaan. Tämän lisäksi USA on ilmoittanut aikovansa asettaa tullit autojen tuonnille. Myös Euroopassa valmistetuille autoille on esitetty jopa 25 prosentin lisätulleja entisten 2,5 prosentin tullien päälle. Toukokuun puolivälissä niiden voimaantuloa kuitenkin siirrettiin puolella vuodella. USA on eurooppalaisten ja etenkin saksalaisten autojen tärkein vientimaa. Saksalaisen IFO-instituutin laskelmissa<sup>4</sup> reilusti yli puolet EU:lle autotulleista aiheutuvista vaikutuksista kohdistuisi juuri Saksaan. Pysyvien lisätullien seurauksena saksalaisten autojen vienti USA:han voisi supistua pitkällä aikavälillä jopa 50 %. Se merkitsisi 7,7 % supistumista Saksan koko autoviennissä ja noin 0,15 prosentin (5 mrd euron) menetystä Saksan bkt:ssa. Laskelmissa on otettu huomioon se, että lisätullit pakottavat saksalaiset autonvalmistajat laskemaan hintojaan. Jos EU asettaisi vastatulleja, negatiiviset vaikutukset vähenisivät merkittävästi ja Saksan kohdalla vaikutukset bkt:hen saattaisivat jopa poistua. Näin kävisi, jos EU kohdistaisi vastatullit tuotteisiin, joissa tullien vaikutus on suurin eli niiden amerikkalaiset tuottajat todennäköisimmin laskisivat näiden tuotteiden vientihintoja. Laskelmissa on otettu huomioon sekä tullitulot että epäsuorat vaikutukset.

USA:n ohella autoteollisuutta uhkaa tullien nousu myös Ison-Britannian kanssa käytävässä kaupassa Brexitin seurauksena riippuen siitä, tuleeko sopimus – ja jos, niin minkälainen se olisi. Saksalainen IWH-instituutti on arvioinut<sup>5</sup>, että kovan Brexitin seuraukset olisivat suuria Saksassa ja siellä erityisesti autoteollisuudessa. Iso-Britannia on yksi saksalaisen autoteollisuuden tärkeimpiä vientimaita ja Saksan autoteollisuudella on siellä myös tuotantoyksiköitä, joiden toimintaa Brexit voisi vaikeuttaa. Lisäksi Ison-Britanniasta tuodaan Saksaan runsaasti autosuosia, joiden kuljetusta rajamuodollisuudet vaikeuttaisivat.

EU:n komission toukokuussa 2019 julkistetun [ennusteen](#) yhteydessä esitettiin laskelmia siitä, miten Saksan autoteollisuuden 8 prosentin pudotus edellisestä vuosineljänneksestä vaikuttaa Saksan ja eräiden muiden maiden autotuotantoon, muihin toimialoihin ja bkt:hen.<sup>6</sup> Saksan omassa taloudessa se hidastaa bkt:n kasvua kyseisenä vuonna suoraan lähes 0,5 prosenttiyksikköä. Kun mukaan lasketaan myös kaikki epäsuorat vaikutukset, kasvu hidastuu 0,6 prosenttiyksikköä. Saksan ulkopuolella bkt olisi ollut 0,2 % suurempi Tšekissä, Unkarissa ja Slovakiassa ilman Saksan autoteollisuuden 8 prosentin pudotusta. Näissä maissa on runsaasti eri tavoin Saksan

autoteollisuuteen kytköksissä olevaa tuotantoa.

Osa Saksan autoteollisuuden kokemista ongelmista on ollut tilapäisiä, mutta uhkana on myös monien pitkäkestoisten riskien kasaantuminen. Yksi niistä liittyy ilmastonmuutoksen myötä tiukentuneisiin päästörajoituksiin ja sen kiihdyttämään kilpailuun sähköautojen kehittämisessä. Tällä hetkellä kilpaa johtaa Kiina, ei Saksa. Onnistuminen ympäristöystävällisten autojen kehittämisessä on keskeinen tekijä Saksan autoteollisuuden kannalta. Toisaalta alan ongelmat nostavat esiin myös kysymyksen, onko autojen tuotannolla liiankin keskeinen merkitys Saksan taloudessa ja olisiko kasvumallia syytä muuttaa.

## Asiasanat

autoteollisuus, Eurooppa, talouskehitys