Das Potential für Deutschlands Batteriewertschöpfungskette im Kontext des IAA

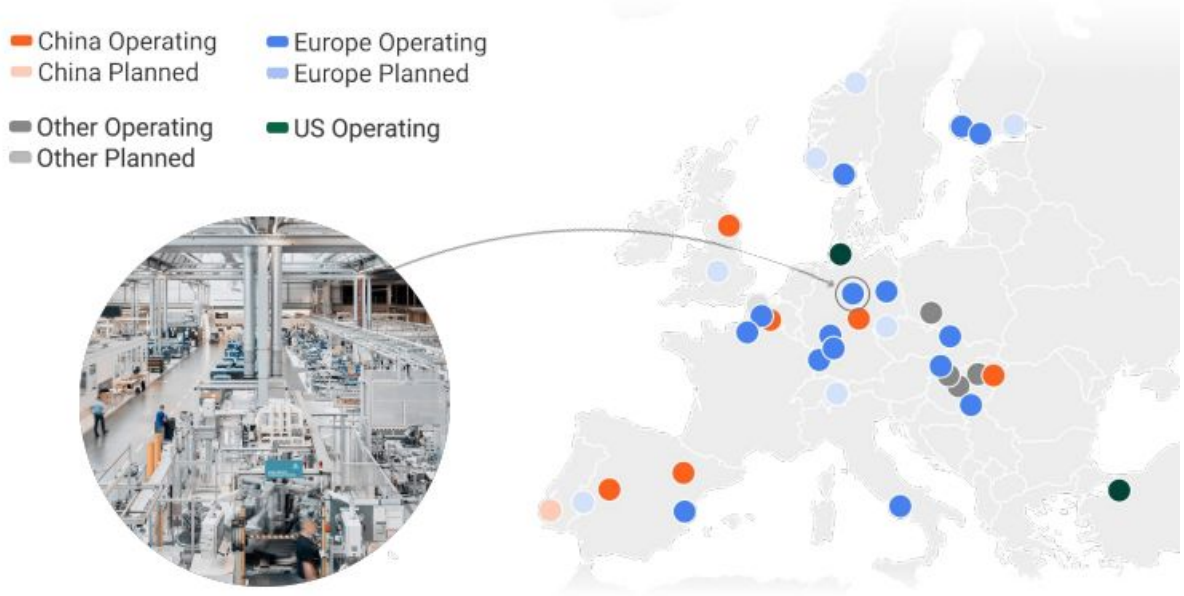
Franziska Grüning
Juli 2026

T&E DEUTSCHLAND

In der EU wächst eine diverse Batterieindustrie

IAA will make or break Europe's battery supply chain

Gigafactories plants operating and planned in Europe in 2026, by company HQ region



Source: T&E analysis

T&E DEUTSCHLAND

Der IAA hat enormes Potential

- **EU-Wertschöpfungskriterien für E-Fahrzeuge und Batterien sind entscheidend**
    - Batterien sind ein strategischer Sektor - *dual use*
- **Das ist nicht protektionistisch:** Große Volkswirtschaften wie die USA, Indien und andere setzen lokale Wertschöpfungskriterien bereits umfassend ein.
- **Es geht nicht um Marktzugang, sondern um strategischen Einsatz knapper öffentlicher Mittel.**
- Local Content Kriterien sind entscheidend, **um privates Kapital zu mobilisieren.**
- Der Kostenanstieg bleibt begrenzt: Er ist eine Resilienzprämie. **Die Kosten des Nichthandelns wären deutlich höher.**

Zentrale Punkte zur Erhaltung und Stärkung des IAAs

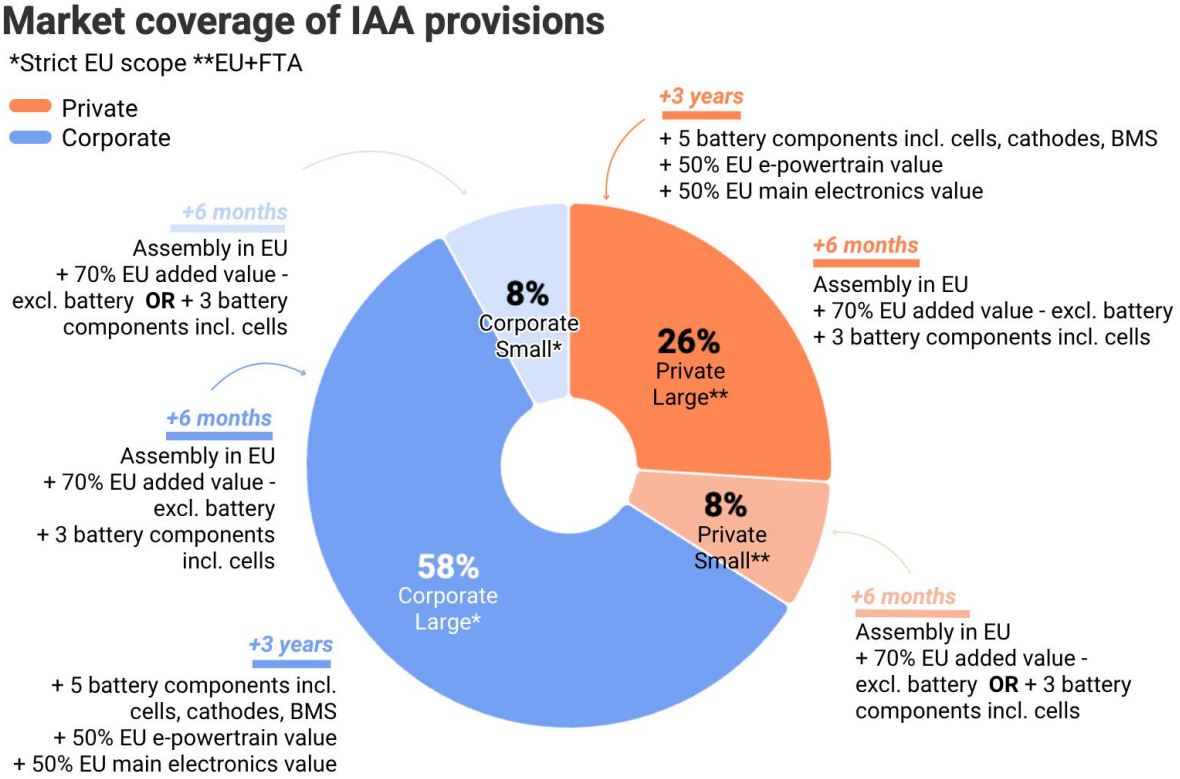
T&E DEUTSCHLAND

Union content Anreize für die Automobilindustrie

Unternehmensflotten als Schlüssel für Nachfrage nach Batterien aus Europa:

- > 60 Prozent der E-Auto-Verkäufe
- Ausreichend großer Absatz für Batterie- und Komponentenhersteller

Muss im finalen Gesetz beibehalten werden



Source: Dataforce • Scope: BEVs & PHEVs

T&E DEUTSCHLAND

T&E

Zukunftsfähige Kriterien für Made-in-EU Batteries - Was ist schon drin?

Der komponentenbasierte Ansatz als solider Ausgangspunkt

- **3 Komponenten ab 2027 (einschl. Zellen)**
- **5 Komponenten ab 2030 (einschl. Zellen, CAM und BMS)**

For the purpose of considering corporate cars and vans 'made in the European Union' in accordance with Article 4 of the [Proposal for a Regulation of 16 December 2025 on clean corporate vehicles], the below requirements apply.

(a) the vehicle is assembled within the Union;

(a) the ratio between the total ex-works price of vehicle components - excluding the vehicle battery - originating in the Union and the total ex-works price of all vehicle components – excluding the battery – is equal to or greater than 70%;

(b) the vehicle's traction battery contains at least three main specific components of batteries, among which the battery cells, originating in the Union;

(c) the vehicle's traction battery contains at least five main specific components of batteries, among which the battery cells, the cathode active material, and the battery management system, originating in the Union;

(d) the ratio between the total ex-works price of e-powertrain components originating in the Union and the total ex-works price of all e-powertrain components is equal to or greater than 50%;

(e) the ratio between the total ex-works price of main electronic systems originating in the Union and the total ex-works price of all main electronic systems is equal to or greater than 50%.

The requirements set out in points d), e) and f) apply from [OP: please insert date three years after the date of entry into force of this Regulation].

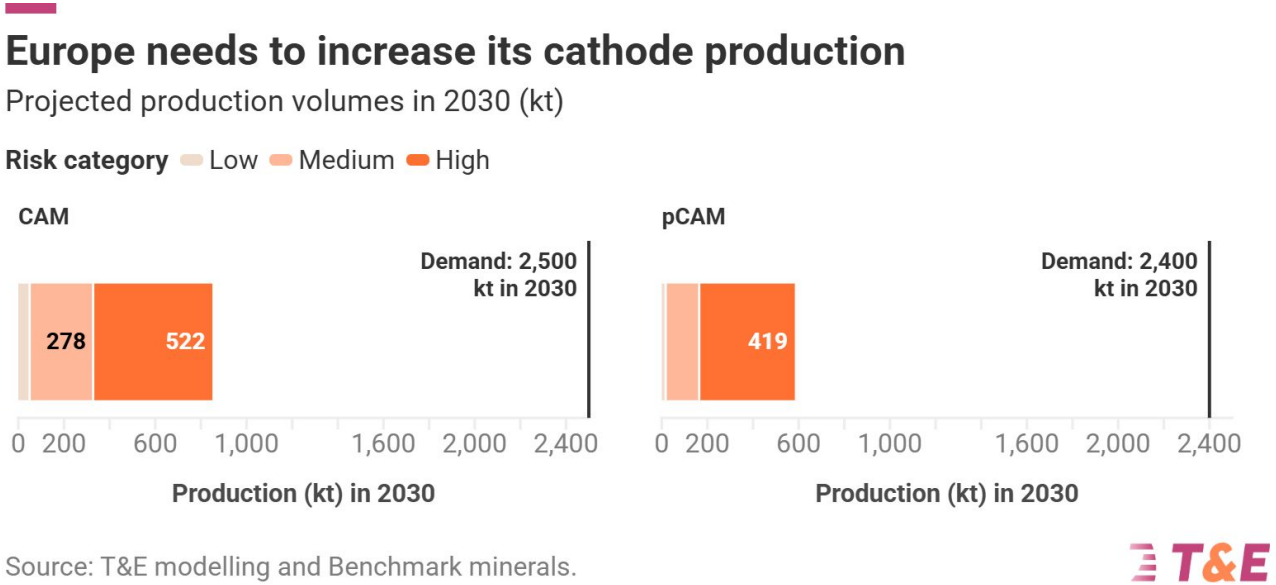
T&E DEUTSCHLAND

Zukunftsfähige Kriterien für Made-in-EU Batteries - Was brauchen wir noch?

Fokus auf ganze Wertschöpfungskette

Ohne Vorläufer-Aktivmaterial (**pCAM**) keine lokale Mineral-, Recycling- oder Kathodenindustrie

Auch wichtig: **recyceltes Material, kritische Rohstoffe, Anoden**



Source: T&E modelling and Benchmark minerals.

T&E

T&E DEUTSCHLAND

Schlupflöcher, die es zu schließen gilt

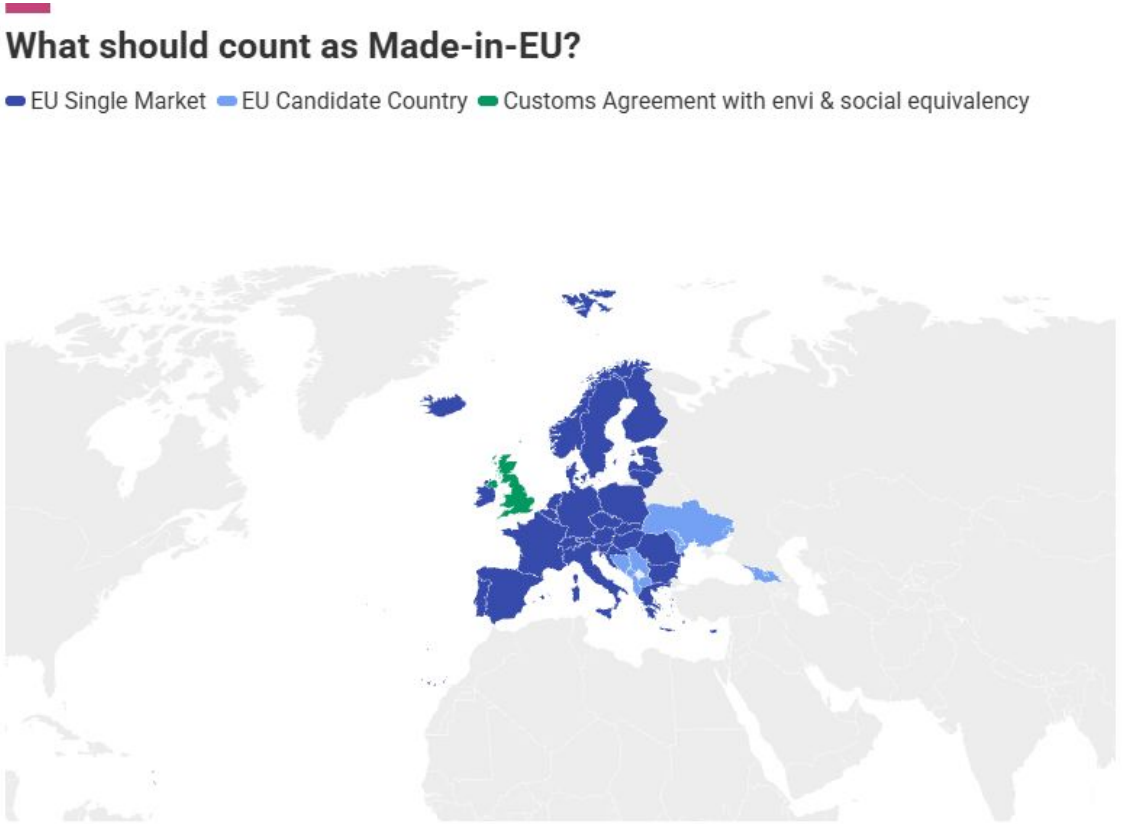
T&E DEUTSCHLAND

Made in oder with Europe?

Die Einbeziehung aller Freihandelsabkommen ist eine **vertane Chance für den Standort.**

Bessere Lösungen:

- EU Binnenmarkt + UK
- EU Binnenmarkt + UK + vertrauenswürdige Partner auf Einzelfallbasis („EU+“)



T&E DEUTSCHLAND

T&E

Subventionen für kleine E-Autos nur mit europäischer Batterie

- Entwurf fördert LFP-Batterien nicht genug: **Kleine Elektro-Pkws mit Batterien aus China kommen für Förderprogramme in Frage**
- LFP-Batterien vsl. bis 2030 Marktanteil von 54%
- Potenzial in Europa vorhanden: über 100 GWh an LFP-Batterien bis 2030, 150 GWh, wenn alle Projekte umgesetzt

T&E DEUTSCHLAND

Small EV bestsellers are not all Made-in-EU

European small EV bestsellers	Assembled in Europe	Battery made in Europe
Smart forfour	✓	✗
Renault Twingo	✓	✓
Seat Mii	✓	✓
Skoda Citigo	✓	✓
Volkswagen Up!	✓	✓
Smart fortwo	✓	✗
Alfa Romeo Junior	✓	✗
Fiat 600	✓	✗
Fiat Grande Panda	✓	✗
Alpine A290	✓	✓
Renault 4	✓	✓
Renault 5	✓	✓
Opel Mokka	✓	✓
Opel Corsa	✓	✓
MINI Aceman J05	✓	✗
Lancia Y/Ypsilon	✓	✗
Peugeot 206/207/208	✓	✓

Source: GlobalData

T&E

FDI Bestimmungen müssen alle wichtigen Investitionen abdecken

- Europäische Beihilfen in Höhe von **~2 Milliarden Euro für asiatische Batteriehersteller** seit 2021

- **FDI Kapitel guter Start, aber wir brauchen**
  - Beschaffung zu **50% lokal**
  - EU-Arbeitskraft insb. in wichtigen Produktionsschritten

Comparison of EU vs American joint ventures with Chinese companies

	VW + Gotion Partnership	Gotion + Inobat JV	Stellantis + CATL JV	Tesla + CATL (US)
Ownership structure	VW holds 26.47% in Gotion	Gotion: 80% | Inobat: 20%	Stellantis: 50% | CATL: 50%	100% owned by Tesla (incl. equipment)
IP or technology transfer provisions	"Limited"	Some	✗	✓
Local supply chain	✗	✗	✗	✗
Local workforce	Local R&D centre	Some, incl local schools	No known provisions	✓
Equal decision-making (e.g. voting rights) on battery side	✗	✗	✗	✓

Source: Carbonne4, expert interviews & T&E.

T&E DEUTSCHLAND

T&E

Danke für Ihre Aufmerksamkeit

Franziska Grüning,
[redacted]

T&E DEUTSCHLAND

Leitfragen

1. Was ist entscheidend, damit der IAA den Bedürfnissen der Unternehmen aus der Batteriewertschöpfungskette gerecht wird?
2. Wie sollte eine wirksame „Made in EU“-Definition ausgestaltet sein und wo bestehen mögliche Schlupflöcher?
3. Wie kann der IAA Investitionen in vorgelagerte Bereiche wie pCAM, CAM und kritische Rohstoffe absichern?
4. Wie können Deutschland und die EU sicherstellen, dass Direktinvestitionen aus China einen Technologie- und Kompetenztransfer ermöglichen, von dem das lokale Ökosystem profitiert?