



Umicore Stellungnahme **Deutsch-Französischer Auto-Deal – Konsequenzen**

DE-FR Auto-Deal schwächt Batterie-Segment

France and Germany strike car-industry deal linking 2035 engine rules to 'Made in Europe' push



Trotz Darstellung als „Made in Europe“-Initiative fördert der Vorschlag vor allem die Fahrzeugmontage in Europa, während er zugleich **den verstärkten Einsatz importierter Batterien und Rohstoffe ermöglicht**. Dadurch werden strategische Abhängigkeiten eher vergrößert als verringert.

	Commission IAA Proposal (March 2026)	Leaked Franco-German Proposal (October 2026)
assembly	Vehicle must be assembled in the EU (or equivalent to EU) with min. 85% of OEM fleet registrations compliant	Vehicle must be assembled in Europe (EU-27 + UK) with min. 80% of OEM fleet registrations compliant
Non-battery content	≥70% of ex-works value of non-battery components	≥70% of total value creation in non-battery components + OEM costs may count for up to 5 percentage points (2028-29)
Battery	From 6m after entry into force: battery must contain >3 battery components, including battery cells.	2028-29: >10% of batteries must contain >3 battery components, including battery cells. 2030-31: >20% of batteries must contain >3 battery components, including cells.
	From 3y after entry into force: battery must contain > 5 battery components among which the battery cells, the CAM, and BMS	2032-34: >70% of batteries must contain >5 components including cells, at least 70% of CAM and BMS
Cathode active material	Explicitly required after 3y for eligible vehicles (public procurement, corporate fleets)	Only required from 2032 onwards, and only within the limited battery share subject to localisation requirements.

1 Ablehnung der Streichung von Anhang III aus dem Industrial Accelerator Act (IAA)

Der IAA wurde bewusst so konzipiert, dass er über die Interessen eines einzelnen Sektors hinausgeht und die industrielle Resilienz Europas insgesamt stärkt.

Der IAA-Vorschlag basiert auf einem Wertschöpfungsketten- und Resilienzansatz

- Ziel ist es, strategische Abhängigkeiten zu verringern und die europäische industrielle Resilienz entlang kritischer Cleantech-Wertschöpfungsketten zu stärken.
- Der Vorschlag wurde auf Grundlage umfassender Folgenabschätzungen und Konsultationen mit Interessenträgern entwickelt; das Europäische Parlament hat bereits mit der Arbeit an Änderungsanträgen begonnen.

Risiken einer Ausgliederung der Automobilbestimmungen aus dem IAA

- Eine solche Ausgliederung würde den Anspruch des IAA auf eine ganzheitliche Wertschöpfungskette untergraben, indem die Fahrzeugmontage gegenüber widerstandsfähigen europäischen Lieferketten, wirtschaftlicher Sicherheit und strategischer Autonomie priorisiert wird.
- Die erneute Öffnung eines Kernelements des Vorschlags während des laufenden Gesetzgebungsverfahrens sendet ein negatives Signal an Investoren und Projekte, die bereits auf diesem Rahmenwerk aufbauen.

CAM ist nicht nur ein Input für die Automobilindustrie.

- Kathodenaktivmaterial ist ein strategisches Industrieprodukt und von zentraler Bedeutung für europäische Produktionskapazitäten, die Resilienz bei kritischen Rohstoffen, Innovation, Recycling sowie die Energiesicherheit. Seine Bedeutung ist essentiell auch für andere strategische Industriezeige, z.B. Verteidigung.

2 Das Ambitionsniveau des vergleichsweisen einfachen Kommissionsvorschlags beibehalten

Dies gilt für Batteriezellen (ab etwa 2027) und Kathodenaktivmaterialien (CAM, ab etwa 2030, vorzugsweise jedoch früher). Diese Zeitpläne stellen bereits einen ausgewogenen Kompromiss dar und sind deutlich weniger komplex als der deutsch-französische Vorschlag.

Eine europäische Zellproduktion allein gewährleistet keine Beschaffung von in Europa produziertem CAM.

- Ohne spezifische Anreize oder Anforderungen besteht keine automatische Verbindung zwischen dem Aufbau europäischer Zellkapazitäten und dem Einsatz europäischer Kathodenaktivmaterialien. Die Zellkapazitäten in der EU befinden sich derzeit in einer Skalierungsphase und werden weiterwachsen. Zusätzlich zu den bereits bestehenden CAM-Kapazitäten in der EU befinden sich mehrere Projekte im Aufbau, die voraussichtlich im Laufe des Jahres 2027 in Betrieb gehen werden. Die verbindlichen Ursprungsanforderungen im EU-UK-Handels- und Kooperationsabkommen (TCA) haben diese Entwicklung unterstützt (Beleg für die Zugkraft solcher Festlegungen).

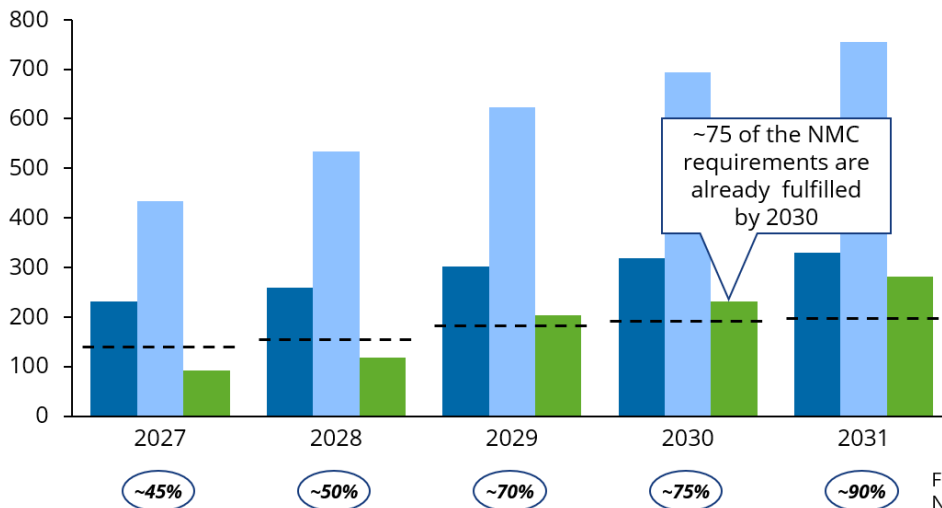
Ein Aufschub wirksamer CAM-Kriterien bis 2032 würde das notwendige Nachfragesignal während der entscheidenden Hochlaufphase bis 2031 ausbleiben lassen.

- Dies würde europäische CAM-Projekte bei Investitionsentscheidungen, Finanzierungen, Kundenqualifizierung und langfristigen Lieferverträgen erheblich benachteiligen. Gleichzeitig bauen mehrere asiatische Unternehmen bereits erhebliche CAM-Kapazitäten in Europa auf und profitieren von Skalenvorteilen, finanzieller Stärke, etablierten Technologien und bestehenden Kundenbeziehungen. Eine frühere Anwendung der CAM-Anforderungen ist daher notwendig, damit europäische Hersteller rechtzeitig langfristige Lieferverpflichtungen eingehen und wettbewerbsfähige Skaleneffekte erreichen können.

Anliegen 2 - Marktsicht

NMC production requirements vs. announced Cell & CAM capacity⁽¹⁾ (GWh, EU27+UK)

- EU NMC requirements (car production)
- EU Cell capacity (Operational + planned)
- EU CAM Capacity (Operational + planned)
- Public/Corporate local content requirements (60%)



Fulfillment rate (CAM vs. NMC requirements)

Key takeaways

- **Europe has a credible CAM capacity base**, to support a 60% local-content threshold, with announced capacity exceeding the requirement from 2029 onwards
- As **CAM capacity expansions typically require 2-3 years**, a timely policy decision is essential to unlock the next investment cycle and ensure capacity keeps pace with future demand

No postponement required: timely implementation enables further capacity expansion and long-term self-sufficiency



3 Local Content Anforderungen müssen jetzt erfolgen

Das aktuelle Zeitfenster öffentlicher Unterstützung für Elektrofahrzeuge sollte genutzt werden, um eine europäische Industriebasis aufzubauen. Öffentliche Förderinstrumente stehen heute noch zur Verfügung und sollten dazu beitragen, nachhaltige Kapazitäten bei Batterien, kritischen Rohstoffen und dem Recycling aufzubauen. Wird dieses Zeitfenster verpasst, macht dies zu einem späteren Zeitpunkt keinen Unterschied mehr.

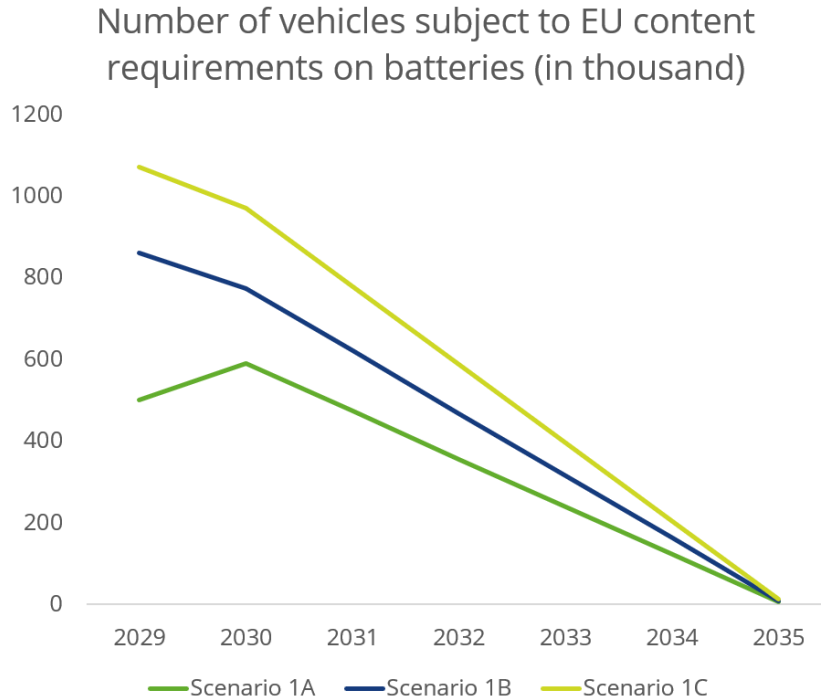
Die Ambitionen hochhalten

- Die Nachfragewirkung hängt entscheidend davon ab, für welche Maßnahmen Anforderungen an EU-Ursprung beziehungsweise EU-Wertschöpfung gelten
- Die Ambitionen der EU bei sauberen Unternehmensflotten sowie nationale Fördermaßnahmen für Elektrofahrzeuge werden bestimmen, wie viel Fahrzeug-, Batterie-, Komponenten- und Recyclingaktivität in Europa verbleibt

Keine Übergangsfrist – Handeln ist jetzt erforderlich!

- Je stärker sich Elektrofahrzeuge im Massenmarkt etablieren, desto geringer wird der politische Gestaltungsspielraum. Ohne sofortige Maßnahmen läuft Europa Gefahr, die gesamte Wertschöpfungskette der Elektromobilität auszulagern – von den Komponenten bis hin zum Recycling.
- Deutschland hat durch Förderinstrumente erheblich zum Aufbau einer europäischen Batteriewertschöpfungskette beigetragen. Öffentliche Fördermittel können Investitionen, Innovation und den industriellen Hochlauf unterstützen, ersetzen jedoch keine verlässliche Marktnachfrage. Eine Verschiebung der CAM-Anforderungen könnte daher die Geschäftsmodelle bereits geförderter Projekte gefährden.
- Frühzeitig wirksame und verbindliche Nachfragesignale sind essentiell, um öffentliche Investitionen in wirtschaftlich tragfähige CAM-Produktion, robuste europäische Lieferketten und nachhaltige industrielle Wertschöpfung zu überführen.

Anliegen 3 – Einfluss über Corporate Fleets



Source: European Commission, [Impact assessment report accompanying the document proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council on clean corporate vehicles](#), SWD(2025)1060, 16 December 2025

Lokale Wertschöpfungsanforderungen müssen eingeführt werden, solange noch politischer Einfluss besteht.

Das CO₂-Ziel für 2035 wird die Elektromobilität zum Standard machen und den Bedarf an Fördermaßnahmen schrittweise verringern. Die heutigen Anreize sollten daher genutzt werden, um eine europäische Batteriewertschöpfungskette aufzubauen.

Sobald die Förderungen wegfallen, wird Europa deutlich weniger Einfluss darauf haben, wo investiert und produziert wird.

Ohne entschlossenes Handeln droht Europa die gesamte E-Mobilitäts-Wertschöpfungskette auszulagern – von den Komponenten bis zum Recycling.

materials for a better life



Zusammenfassung:

Die Batterie ist eine strategische Kern-Technologie für die EU. Die erfolgreiche Etablierung eines EU-Batterie-Ökosystems erfordert eine ganzheitliche, konsequente und zeitnahe Vorgehensweise. Der Aufbau europäischer Zellkapazitäten allein reicht nicht aus. Ohne frühzeitig wirksame CAM-Anforderungen fehlen die notwendigen Marktsignale, um europäische Materialproduktion, Recyclingkapazitäten und damit erhöhte Rohstoffresilienz aufzubauen. Wird dieses Zeitfenster verpasst, droht Europa trotz erheblicher öffentlicher Investitionen wesentliche Teile der Batteriewertschöpfungskette zu verlieren. Eine funktionierende Kreislaufwirtschaft kann nur gelingen, wenn die Wertschöpfung innerhalb der EU gestärkt wird, anstatt die EU zum Absatzmarkt für Nicht-EU-Produkte abzuwerten.

Dr. Sven Jantzen
Director Government Affairs

Umicore AG & Co. KG, Hanau
sven.jantzen@eu.umicore.com