

Positionspapier

# Mehr Wettbewerbsfähigkeit durch IPCEI

Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen  
Automobilindustrie durch Optimierung des IPCEI-  
Instruments



August 2025

## Einleitung

Die deutsche Automobilindustrie bekennt sich klar zum europäischen Gedanken und zur Notwendigkeit einer starken und wettbewerbsfähigen Industrie in Europa. Wir begrüßen das Instrument der Important Projects of Common European Interest (IPCEI) ausdrücklich als wichtigen Baustein, um strategische Ziele der EU zu erreichen, Innovationen zu fördern und die technologische Souveränität Europas zu sichern.

Allerdings sehen wir großen Optimierungsbedarf, um das volle Potenzial von IPCEIs auszuschöpfen und die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie nachhaltig zu stärken. Dieses Positionspapier adressiert zentrale Herausforderungen und formuliert konkrete Vorschläge zur Verbesserung des IPCEI-Instruments.

## 1. Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie

### **Ressortübergreifende Abstimmung und Zuordnung der zukünftigen Förderthemen verstärken**

Die Automobilindustrie steht vor einem tiefgreifenden Wandel, der durch Dekarbonisierung, Digitalisierung und neue Mobilitätskonzepte geprägt ist. Um in diesem globalen Wettbewerb zu bestehen und ein globales Level-Playing-Field zu erreichen, sind in Europa massive Investitionen in Forschung, Entwicklung und Produktion erforderlich, die aufgrund der Parallelität der Anforderungen und der Intensivierung des globalen Wettbewerbs durch andere Weltregionen in Teilaspekten nicht alleine durch die Industrie getragen werden können. IPCEIs können hierbei eine entscheidende Rolle spielen, indem sie:

- Innovationen beschleunigen: IPCEIs ermöglichen es Unternehmen, risikoreiche und kapitalintensive Projekte umzusetzen, die den Stand der Technik übertreffen, neue Technologien hervorbringen und zukunftsrelevante Kompetenzen entwickeln.
- Wertschöpfungsketten sichern: IPCEIs fördern die Zusammenarbeit entlang der Wertschöpfungskette und tragen dazu bei, strategische und geopolitische Abhängigkeiten zu reduzieren.
- Arbeitsplätze schaffen: IPCEIs erhalten und schaffen hochqualifizierte Arbeitsplätze in Europa und stärken die regionale Entwicklung.

**Kernforderung:** Bei der Ausgestaltung von IPCEIs muss stets die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie im Vordergrund stehen. Dabei sollte berücksichtigt werden, dass die Fokussierung auf eine bestimmte Technologie nicht zielführend ist, vielmehr muss das Gesamtsystem in den Blick genommen werden. Pragmatische Lösungen und eine flexible Anpassung der IPCEI-Anforderungen an die sich ändernden Rahmenbedingungen sind unerlässlich.

## 2. Inhaltlicher Fokus, Beteiligung und Zusammenarbeitsmodell

- **Ausweitung auf Kooperationsvorhaben:** Die Kooperationsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie ist essenziell für deren Wettbewerbsfähigkeit. Deshalb bedarf es der Möglichkeit von IPCEIs auch für Kooperationsvorhaben.
- **EU-Kofinanzierung:** Eine Ko-Finanzierung wäre sinnvoll bei übergeordneten, für das europäische Ökosystem notwendigen Investitionen, die einzelne Unternehmen ohne staatliche Unterstützung nicht würden tätigen können.
- **Transparenz bei der Entstehung neuer IPCEIs:** Transparenz über die Entstehung neuer IPCEIs durch Beteiligung der Industrieverbände am Joint European Forum for IPCEI.

## 3. Vereinfachung, Agilität und Entbürokratisierung

Die Komplexität und Dauer der aktuellen IPCEI-Prozesse stellen eine erhebliche Belastung für die Unternehmen dar. Die bürokratischen Hürden schrecken insbesondere kleine und mittlere Unternehmen (KMU) ab und behindern die Innovationskraft der europäischen Industrie.

Wir fordern daher eine deutliche Vereinfachung und Entbürokratisierung des IPCEI-Instruments:

- **Standardisiertes Antragsverfahren:** Entwicklung und Implementierung eines einheitlichen Antragsverfahrens in allen teilnehmenden Mitgliedstaaten, um Konsistenz zu gewährleisten und bürokratische Hürden zu reduzieren.
- **Reduzierung der Detailtiefe:** Fokussierung des Antragsverfahrens auf die wesentlichen Projektaspekte, inklusive Begrenzung der Seitenzahl auf 100 Seiten, durch Reduzierung der Detailtiefe und Plausibilisierungsgenauigkeit. Die Berichtspflicht während der Projektphase sollte national und an die Europäische Kommission einheitlich und schlank erfolgen (Fokus auf KPIs und Zielerreichungen).
- **Agilität in der Umsetzung:** Flexiblere Gestaltung, um auf unvorhergesehene Ereignisse und technologische Entwicklungen reagieren zu können. Wesentliche Änderungen im Projektverlauf müssen mit Augenmaß und pragmatisch behandelt und schneller genehmigt werden.

**Klare und verlässliche Förderzusagen:** Schaffung von Rechtssicherheit und Vermeidung von Unsicherheiten durch klare und verlässliche Förderzusagen. Clawback-Klauseln müssen sorgfältig ausgestaltet werden, um Investitionen anzuregen, nicht zu behindern.

- **Pragmatismus bei Antrag und Funding-Gap-Berechnung:** Das Projektportfolio für die Europäische Kommission sollte auch für die nationale Entscheidung hinreichend sein und keiner zusätzlichen Prozess- und Beantragungsschritte bedürfen. Bei der Funding-Gap-Analyse bedarf es einer Übereinstimmung mit etablierten Geschäftsverfahren.

## 4. Prozess und Zeitablauf

Die Dauer der IPCEI-Verfahren ist derzeit zu lang, noch immer vergehen im Durchschnitt von Antragstellung bis Projektstart über ein Jahr. Die Diskrepanz zwischen den kurzen Reaktionszeiten, die von den Unternehmen erwartet werden, und den langen Bearbeitungszeiten der nationalen Ministerien und der Europäischen Kommission führt zu erheblichen Verzögerungen und gefährdet die Projekte.

**Wir fordern daher eine Beschleunigung und Straffung des Prozesses, insbesondere:**

- **Verbindliche Zeitpläne je IPCEI:** Festlegung verbindlicher Zeitpläne mit klaren Meilensteinen und Fristen für jeden Schritt des Genehmigungsprozesses. Aktuell führt notwendigerweise ein Zeitverzug bei Anforderungen zu entsprechender Verschiebung der Abgabetermine für die Projekte.
- **Verbesserte interinstitutionelle Koordination:** Optimierung der Zusammenarbeit zwischen den nationalen Ministerien und den Generaldirektionen der Europäischen Kommission, insbesondere der Generaldirektion Wettbewerb (DG COMP).
- **Aktive Beratung und Begleitung durch DG COMP:** Aktive Beratung der Projektpartner durch DG COMP während der Chapeau-Vorbereitung anstelle eines iterativen Vorgehens erst nach der Einreichung. Direkte Klärung von Fragen mit Projektpartnern.
- **Früher Start von Projektaktivitäten:** Ein sog. vorzeitiger Maßnahmenbeginn auf eigenes Risiko muss zur Regel werden, so dass ein Projektstart erfolgen kann, auch wenn noch Unterlagen fehlen oder überarbeitet werden müssen.
- **Gemeinsame Darstellung übergreifender Themen:** Die Erstellung der übergeordneten Themen, zum Beispiel zum Marktumfeld, sollte künftig gemeinschaftlich oder durch die Fachfunktionen der EU-Kommission erfolgen.

## 5. Verwertung und Nebenbestimmungen für IPCEI-Projekte

- **Globale Verwertung:** In weltweit agierenden Branchen wie der Automobilindustrie ist eine globale Verwertung von Projektergebnissen unerlässlich und lediglich in begründeten Einzelfällen auf den EWR zu beschränken.
- **Bereitstellung aller zusätzlichen Anforderungen:** Die Kenntnis aller einzuhaltenden Anforderungen (Nebenbestimmungen) ist für Antragsteller unerlässlich und daher vor Antragstellung zu kommunizieren.

## 6. Fazit

Eine Weiterentwicklung des IPCEI-Instruments ist erforderlich, um bessere Wettbewerbsbedingungen für die europäischen Industrien zu schaffen. Wir sind überzeugt, dass durch die Umsetzung unserer Vorschläge das IPCEI-Instrument deutlich effektiver und effizienter gestaltet werden kann. Dies wird dazu beitragen, die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie zu stärken, Innovationen zu fördern und die technologische Souveränität Europas zu sichern. Wir fordern die Europäische Kommission und die Mitgliedstaaten auf, gemeinsam mit uns an der Umsetzung zu arbeiten. Nur so können wir das volle Potenzial von IPCEIs ausschöpfen und die europäische Automobilindustrie erfolgreich in die Zukunft führen.

### Ansprechpartner

**Dr. Marcus Bollig**

Geschäftsführer VDA

[marcus.bollig@vda.de](mailto:marcus.bollig@vda.de)

**Prof. Dr.-Ing. Claudia Langowsky**

Abteilungsleiterin Forschung & Innovation VDA

[claudia.langowsky@vda.de](mailto:claudia.langowsky@vda.de)

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) vereint rund 620 Hersteller und Zulieferer unter einem Dach. Die Mitglieder entwickeln und produzieren Pkw und Lkw, Software, Anhänger, Aufbauten, Busse, Teile und Zubehör sowie immer neue Mobilitätsangebote.

Wir sind die Interessenvertretung der Automobilindustrie und stehen für eine moderne, zukunftsorientierte multimodale Mobilität auf dem Weg zur Klimaneutralität. Der VDA vertritt die Interessen seiner Mitglieder gegenüber Politik, Medien und gesellschaftlichen Gruppen.

Wir arbeiten für Elektromobilität, klimaneutrale Antriebe, die Umsetzung der Klimaziele, Rohstoffsicherung, Digitalisierung und Vernetzung sowie German Engineering. Wir setzen uns dabei für einen wettbewerbsfähigen Wirtschafts- und Innovationsstandort ein. Unsere Industrie sichert Wohlstand in Deutschland: Mehr als 770.000 Menschen sind direkt in der deutschen Automobilindustrie beschäftigt.

Der VDA ist Veranstalter der größten internationalen Mobilitätsplattform IAA MOBILITY und der IAA TRANSPORTATION, der weltweit wichtigsten Plattform für die Zukunft der Nutzfahrzeugindustrie.

---

Herausgeber      Verband der Automobilindustrie e. V.(VDA)  
Behrenstraße 35, 10117 Berlin  
[www.vda.de](http://www.vda.de)

Deutscher Bundestag Lobbyregister-Nr.: R001243  
EU-Transparenz-Register-Nr.: 9557 4664 768-90

Copyright        Verband der Automobilindustrie e. V.(VDA)

Nachdruck und jede sonstige Form der Vervielfältigung  
ist nur mit Angabe der Quelle gestattet

Version            August 2025