

## Position

### zu den geplanten Änderungen der regulatorischen Rahmenbedingungen für Kreditverbriefungen –

#### Revision des Baseler Rahmenwerkes für Verbriefungen, Mindestliquiditätsquote gemäß der Capital Requirements Regulation und Eigenkapitalanforderungen an Versicherungsunternehmen nach Solvency II

##### Vorbemerkung

Die automobilen Finanzdienstleister sind ein unverzichtbarer Partner der Fahrzeughersteller bei der Vermarktung von Pkw und Nutzfahrzeugen. Im Rahmen ihrer Refinanzierung stellen Verbriefungen von Kundenforderungen – so genannte Auto-ABS – ein wichtiges Instrument dar. Auto-ABS sind als hoch liquide Anlagen mit hoher Kreditqualität einzustufen. Sie werden sowohl durch die veräußerten Forderungen aus Fahrzeugfinanzierungen und dem Leasing von Fahrzeugen als auch durch die Fahrzeuge selbst besichert und weisen damit eine zu Pfandbriefen vergleichbare Qualität auf. Zu den größten und wichtigsten Investoren gehören Banken und Versicherungen. Im Rahmen der aktuellen Diskussionen zur Änderung der regulatorischen Rahmenbedingungen für Kreditverbriefungen ist es daher unbedingt erforderlich, dass Auto-ABS angemessen berücksichtigt werden. Andernfalls droht ein schwerwiegender Ausfall im Refinanzierungsgeschäft der Autobanken und -leasinggesellschaften und damit eine Beeinträchtigung des Absatzes der deutschen Automobilindustrie. Dies hätte gravierende negative Auswirkungen auf die Realwirtschaft.

##### I. Revision des Baseler Rahmenwerkes für Verbriefungen

Am 19. Dezember 2012 hat der Baseler Ausschuss für Bankenaufsicht (nachfolgend: „Baseler Ausschuss“) ein Konsultationsverfahren zur Reform des Rahmenwerkes für Verbriefungen eingeleitet. Das Rahmenwerk bildet die Grundlage für zukünftige Regelungen der europäischen Capital Requirements Regulation. **Die geplante Revision führt nach dem jetzigen Stand zu einer drastischen Erhöhung der Eigenkapitalanforderungen für Verbriefungspositionen bei Banken. Diese müssten mit einer ca. drei- bis zehnfachen Erhöhung der Eigenkapitalanforderungen rechnen, wenn sie Auto-ABS in ihren Büchern halten. Die Platzierung von Auto-ABS bei Banken wäre damit kaum mehr möglich.** Banken werden sich deshalb als Investoren (Term-Verbriefungen, ABCPs) aus dem Verbriefungsmarkt zurückziehen, welcher hierdurch erheblich in seiner

Funktionsfähigkeit beeinträchtigt würde. Wir schätzen, dass der Nachfrageausfall für Term-Verbriefungen durch Rückzug von Bankinvestoren im Bereich von rund 30% liegen wird.

Der Baseler Ausschuss hat die im Rahmen des Konsultationsverfahrens abgegebenen Stellungnahmen der Banken veröffentlicht.<sup>1</sup> Sie reflektieren eine erhebliche Sorge an den unterbreiteten Vorschlägen.

Aus Sicht der Automobilindustrie sind insbesondere folgende Kritikpunkte wesentlich:

- Die Kalibrierung der verschiedenen vom Baseler Ausschuss vorgestellten Ansätze erfolgt vollkommen undifferenziert und basierend auf empirischen Daten für den US-Markt sowie einem standardisierten Modell getreu dem Grundsatz „one size fits all“.
- Zahlreiche Analysen belegen, dass sich die Qualität europäischer Verbriefungen mit Bezug zur Realwirtschaft, allen voran Verbriefungen des Automobilsektors, diametral von derjenigen der US Subprime Residential Mortgage Backed Securities (RMBS) oder arbitragegetriebener CDO-Produkte unterscheidet, welche die Reputation des gesamten Verbriefungsmarktes beschädigt haben.
- Die Risikogewichte selbst für qualitativ hochwertige Transaktionen wie Auto-ABS werden so hoch, dass sich Verbriefungsinvestments für Bankinvestoren c.p. nur noch rentieren, wenn die Risikoprämien auf ein Niveau ansteigen, das über denen eines unbesicherten Bonds liegt. Dies lässt solche Transaktionen für Originatoren unwirtschaftlich werden.<sup>2</sup>
- Zahlreiche Banken als Sponsoren von ABCP-Programmen berichten, dass durch die künftig höhere Eigenkapitalunterlegung für Liquiditätsfaziliäten das Conduit-Geschäft für sie ökonomisch nicht mehr sinnvoll darstellbar sein wird.
- Die Risikogewichte für Verbriefungspositionen betragen oft ein Vielfaches (je nach Verfahren etwa Faktor 2 bis 3) der Risikogewichte für die diesen Verbriefungspositionen unterliegenden Aktiva vor Verbriefungen. Dies ist nicht risikoadäquat.
- Der Baseler Ausschuss berücksichtigt nicht, dass seit Ausbruch der Krise der Verbriefungsmarkt durch umfassende strukturelle Änderungen geprägt ist, welche dem Produkt Verbriefung in vielfacher Hinsicht einen Benchmark-Charakter verleihen, insbesondere: (1) Verschärfung des regulatorischen Rahmens (z.B. die Regelungen zum Selbstbehalt des Originators, vgl. Artikel 122a CRD bzw. §§ 18a und b KWG), (2) Industrieinitiativen für mehr Transparenz und Standardisierung (TSI, PCS), Um-

---

<sup>1</sup> Die Stellungnahmen sind einsehbar unter <http://www.bis.org/publ/bcbs236/comments.htm>

<sup>2</sup> Research-Analysten haben berechnet, dass für eine repräsentative deutsche Auto-ABS-Transaktion die Eigenkapitalunterlegung der AAA-Tranche von heute 0,56% auf 4,64% (RRBA-Ansatz) bzw. 7,83% (SSFA-Ansatz) ansteigen würde. Für die A-Tranche erhöht sich die Unterlegung von heute 1,6% auf 32,64% bzw. 93,64%. Damit ein Bankinvestor im Vergleich zur heutigen Situation seinen RAROC konstant halten kann, müsste der Credit-Spread für die AAA-Tranche (heute ca. 25-28 Basispunkte) auf etwa 200 Basispunkte (RRBA-Ansatz) bzw. 350 Basispunkte (SSFA-Ansatz) ansteigen. Für die A-Tranche (heute ca. 75 Basispunkte) wäre ein Anstieg auf etwa 1.000 Basispunkte (RRBA) bzw. 3.000 Basispunkte (SSFA-Ansatz) erforderlich (vgl. Bank of America Merrill Lynch „Killing me softly, Basel?“, 28. Februar 2013). Es ist evident, dass die Ausweitung der Credit-Spreads unmittelbar eine Erhöhung der Refinanzierungskosten dieses Instrumentes für die Originatoren, d.h. in diesem Fall der Automobilunternehmen bzw. deren Finanzierungsgesellschaften bedeutet.

setzung des EZB Loan Level Datenerfordernisses durch Gründung des European DataWarehouse, (3) vielfältige Verschärfungen von Rating-Kriterien und Weiterentwicklung der Rating-Methodik durch die Agenturen.

- Durch einseitige Fokussierung der Überarbeitung der Eigenkapitalunterlegungspflichten auf Verbriefungen erfolgt eine weitere regulatorische Diskriminierung im Vergleich zu anderen Kapitalmarktprodukten, insbesondere den Covered Bonds, die sich in dieser Form nachteilig auf das Rendite-/Risikoverhältnis und damit auf die Portfolioallokation von Investoren auswirken und mittelfristig unter Umständen auch auf die Stabilität des Finanzsystems.

Eine Nachbesserung der Vorschläge ist dringend geboten, um einerseits Banken auch in Zukunft ein Investment bzw. Sponsoring von Verbriefungsstrukturen zu ermöglichen und andererseits die Refinanzierung der Automobilindustrie über Auto-ABS nicht einzuschränken. Aus unserer Sicht steht zweifelsfrei fest, dass die Besonderheiten des europäischen Verbriefungsmarktes sowie die qualitativ herausragende Stellung des Auto-ABS-Verbriefungssegments bislang keine ausreichende Berücksichtigung in der Ausgestaltung des Verbriefungsrahmenwerkes finden.

**Wir empfehlen dringend, von der pauschalen Gleichbehandlung abzuweichen und eine differenzierte Behandlung der wichtigsten Verbriefungssegmente, zu denen Auto-ABS eindeutig gehören, ins Auge zu fassen.**

Wir weisen in diesem Zusammenhang auch darauf hin, dass nach der Nicht-Einführung von Basel II in den USA nun auch im Zusammenhang mit Basel III und dem Verbriefungsrahmenwerk zu befürchten ist, dass in den USA ein anderer Weg als in Europa beschritten wird. Auf Grund der viel größeren Bedeutung der Kapitalmarktfinanzierung und insbesondere des Verbriefungsmarktes in den USA erwarten viele Marktteilnehmer, dass dort alles getan werden wird, um den Verbriefungsmarkt funktionsfähig zu erhalten. Dies könnte dort über eine differenziertere und in Teilen günstigere Kalibrierung erfolgen. **Aufgrund der Bedeutung, die das Auto-ABS-Segment sowohl in Europa als auch in den USA hat, wären erhebliche Benachteiligungen europäischer Automobilkonzerne zur Absatzfinanzierung ihrer Fahrzeuge gegenüber der amerikanischen Konkurrenz zu befürchten.** Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass bereits fast jedes zweite neu abgesetzte Fahrzeug finanziert oder geleast wird und die Finanzierung und das Leasing mittlerweile bedeutende Absatzförderungsinstrumente darstellen.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Investorenbasis für ABS in den USA erhebliche Unterschiede zu der in Europa aufweist: Während in Europa vor allem Banken zu ABS-Investoren zählen, sind es in den USA die großen Kapitalsammelstellen wie z.B. Pensionsfonds, die allerdings nicht unter die Versicherungs- oder Bankenregulierung fallen. Die Vorschläge zur Neuregulierung des Verbriefungsregelungswerkes hätten demnach wesentlich gravierendere Auswirkungen auf den europäischen ABS-Markt als auf den US-amerikanischen.

## **II. Mindestliquiditätsquote gemäß der Capital Requirements Regulation (CRR)**

Am 21. Februar 2013 hat die European Banking Authority (EBA) ein Diskussionspapier veröffentlicht mit dem Ziel, eine Definition hochliquider Aktiva zu finden, die für die Berechnung der Mindestliquiditätsquote (Liquidity Coverage Ratio/LCR) herangezogen werden können.

Die LCR ist Teil der neuen Baseler Eigenkapitalvorschriften und findet ihre Grundlage in den Artikeln 404 Abs. 2 und 481 Abs. 2 der CRR. Mit der LCR soll sichergestellt werden, dass eine Bank über einen angemessenen Bestand an lastenfreien, erstklassigen, liquiden Aktiva verfügt. Diese Vermögenswerte sollen an privaten Märkten ohne oder mit nur geringem Verlust flüssig gemacht werden können, so dass eine Bank ihren Liquiditätsbedarf in einem Liquiditätsstressszenario von 30 Kalendertagen decken kann. Die LCR besteht aus zwei Komponenten: dem Wert des Bestands an hochliquiden Aktiva und den gesamten Nettomittelabflüssen. Sie wird durch das Verhältnis dieser Komponenten zueinander bezogen auf einen Zeitraum von 30 Tagen berechnet. Das Verhältnis muss – schrittweise bis zum Jahr 2019 – gleich sein, also 100 % betragen.

Nach dem jetzigen Stand der Diskussion werden Verbriefungen bei der Einrechnung in die LCR nur sehr restriktiv zugelassen (formale Beschränkung auf die Anlage-Klasse RMBS, Anteil von maximal 15% des Liquiditätspuffers, ergänzende Anforderungen an das Mindest-Rating).

Im Gegensatz dazu werden seitens der Europäischen Zentralbank (EZB) i.R. der Beurteilung der Hinterlegungsfähigkeit von ABS-Papieren keine Unterscheidungen hinsichtlich der Anlage-Klassen gemacht, sondern ausschließlich die Qualität der Papiere beurteilt. **Asset Backed Securities mit sehr gutem Rating sind seit vielen Jahren als zentralbankfähig akzeptiert und ermöglichen es den Instituten, Liquidität durch Teilnahme am Tenderverfahren der EZB zu ziehen.**

**Die genannten Restriktionen würden zu einer faktischen Ausgrenzung des gesamten Verbriefungsmarktes bei der Berechnung der LCR – mit Ausnahme von Prime RMBS – führen. Um die LCR einzuhalten, würden Banken folglich nicht mehr in Auto-ABS investieren und sich aus dem Verbriefungsmarkt zurückziehen.**

Aus diesem Grund hat der VDA am 21. Februar dieses Jahres Stellung zu dem Diskussionspapier der EBA genommen.<sup>3</sup> Wir plädieren nachdrücklich für eine Öffnung der LCR für das qualitativ hochwertige Segment der Auto-ABS.

### III. Eigenkapitalanforderungen für Versicherungsunternehmen nach Solvency II

Im Rahmen der geplanten neuen Eigenkapitalregelungen für Versicherungsunternehmen nach der so genannten Solvency II hat die European Insurance and Occupational Pensions Authority (EIOPA) im ersten Quartal dieses Jahres eine quantitative Auswirkungsstudie durchgeführt. Grundlage der Durchführung der Studie bildete das am 28. Januar von der EIOPA vorgelegte Diskussionspapier<sup>4</sup>, in dem die EIOPA für verschiedene Klassen von Schuldverschreibungen Risikofaktoren vorgeschlagen hat, die zu einer massiven Benachteiligung von Asset Backed Securities und insbesondere Auto-ABS führen werden.

---

<sup>3</sup> Einsehbar unter <http://www.eba.europa.eu/Publications/Discussion-Papers/Year/2013/EBA-DP-2013-01/Responses-to-general-EBA-DP-2013-01.aspx> ("VDA position on 'Defining Liquid Assets in the LCR under the Draft CRR' (EBA discussion paper of 21-02-13)– Extremely High Liquidity and Credit Quality of Automotive Asset-Backed Securities").

<sup>4</sup> Einsehbar unter: [https://eiopa.europa.eu/fileadmin/tx\\_dam/files/consultations/QIS/Preparatory\\_forthcoming\\_assessments/final/A/A\\_-\\_Technical\\_Specification\\_on\\_the\\_Long\\_Term\\_Guarantee\\_Assessment\\_\\_Part\\_I\\_.pdf](https://eiopa.europa.eu/fileadmin/tx_dam/files/consultations/QIS/Preparatory_forthcoming_assessments/final/A/A_-_Technical_Specification_on_the_Long_Term_Guarantee_Assessment__Part_I_.pdf), ab S. 145 ff.

Vorgesehen ist, dass Versicherungsunternehmen zukünftig für die Risiken aus ihren Kapitalanlagen Eigenkapital vorhalten. Damit sollen sie in die Lage versetzt werden, Ausweitungen von Credit Spreads in Form eines Spread-Schocks durch das Vorhalten von entsprechenden Eigenmitteln zu verkraften. Die Höhe des vorzuhaltenden Eigenkapitals wird dabei in Abhängigkeit von Risikofaktoren ermittelt, die anhand des Ratings und der Laufzeit der einzelnen Schuldverschreibungen kalibriert werden sollen.

Die Benachteiligung von Auto-ABS wird im Vergleich mit anderen Wertpapiersegmenten besonders deutlich: Der Risikofaktor eines Triple-A gerateten ABS-Papiers ist bei einer Laufzeit bis 5 Jahren gegenüber einem Triple-A-gerateten Corporate-Bond beispielsweise um 777 % höher. Die isolierte Eigenmittelanforderung liegt bei 5 Jahren Laufzeit bei 35%. Bei Junior-ABS-Tranchen beträgt der Unterschied gegenüber einem vergleichbaren gerateten Corporate-Bond mit einer Laufzeit bis 5 Jahren sogar 1454 %. Die isolierte Eigenmittelanforderung liegt bei 5 Jahren Laufzeit bei 80 %. Gegenüber Pfandbriefen mit einer Laufzeit bis 5 Jahren ist der Risikofaktor um 1000 % höher.

Noch gravierender ist die Benachteiligung gegenüber Staatsanleihen. Staatsanleihen der EU sollen – unabhängig von ihrem Rating – einen Risikofaktor von 0 % erhalten und sind damit nicht mit Eigenkapital zu unterlegen. Das gleiche gilt auch für Staatsanleihen anderer Länder mit Top-Rating.

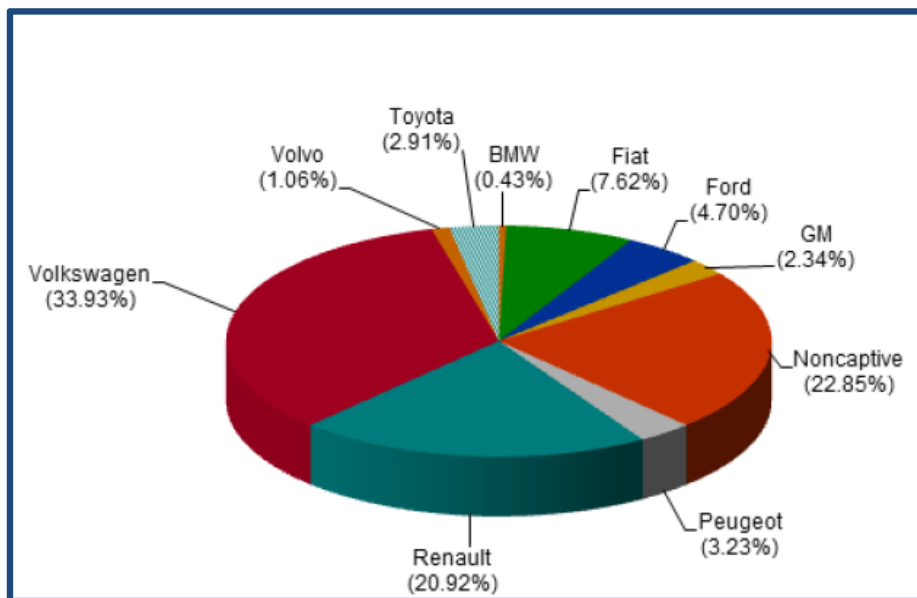
Die neuen Eigenkapitalunterlegungsvorschriften werden unmittelbar auf die Kapitalallokation der Versicherungsunternehmen wirken. **Die extremen Unterschiede in den Eigenkapitalanforderungen für bestimmte Arten von Schuldverschreibungen sowie die schon als prohibitiv zu bezeichnenden Eigenkapitalanforderungen bei der Investition in Auto-ABS werden zu einem Rückzug der Versicherungsunternehmen als Investoren aus diesem Segment führen.**

#### **IV. Qualität und Bedeutung von Verbriefungen für automobiler Finanzdienstleister**

Auto-ABS unterliegen hohen Qualitätsstandards und können eine einwandfreie Performancehistorie aufweisen.

Im Jahr 2012 machten Auto-ABS 21 Prozent des gesamten europäischen Verbriefungsmarktes aus. **Auto-ABS zählten mit einem Volumen von 24,7 Mrd. Euro dabei zu der am häufigsten emittierten Anlage-Klasse.**

Bereits heute decken die Finanzdienstleistungsgesellschaften der deutschen Automobilhersteller einen signifikanten Teil ihres Finanzierungsbedarfs durch die Verbriefung ihrer Kundenforderungen. Dabei sind 57 % des europäischen Gesamtvolumens mit deutschen Kredit- und Leasingforderungen besichert. Die im Jahr 2012 in Europa emittierten Auto-ABS verteilten sich wie folgt:



Quelle: Standard & Poors

Darüber hinaus verfügen Auto-ABS über ein sehr hohes Ansehen bei den Investoren. Sie sind aufgrund niedriger Ausfallraten sowie ihrer hohen Granularität als besonders risikoarm einzustufen und werden daher von Investoren außerordentlich geschätzt. Selbst während der Finanzkrise haben sich Auto-ABS als äußerst krisenfest erwiesen und keine Verluste für die Anleger gebracht.

Es ist inzwischen allgemein anerkannt, dass sich einige Sektoren des Verbriefungsmarktes, wie vor allem Subprime-Immobilienfinanzierungen in den USA, sehr schlecht entwickelt haben. Dagegen verlief die Entwicklung in Europa völlig anders. So wiesen europäische Transaktionen nach einer Untersuchung von Standard & Poors zwischen Mitte 2007 und Mitte 2011 eine Ausfallquote von nur 1,2% auf. Die Verluste von US Transaktionen beliefen sich hingegen auf 9,7%. Die Ausfallrate von deutschen Auto-ABS-Transaktionen während der gleichen Periode belief sich auf 0,0%.

**Banken, die mit 30 Prozent zu den größten Investoren am europäischen Verbriefungsmarkt zählen, werden durch die neuen Kapitalanforderungen und den Ausschluss der Einrechnung von Auto-ABS in die LCR als Investoren ausfallen. Verschärfend und geradezu bedrohlich wirken die Vorschläge der EIOPA zur Eigenkapitalunterlegung von ABS-Transaktionen im Rahmen der Solvency II. Sollten die Vorschläge in dieser Form Wirklichkeit werden, würde auch das äußerst wichtige Investorenssegment der Versicherer wegbrechen.**

Erschwerend kommt hinzu, dass die automobilen Finanzdienstleister von den neuen Kapitalanforderungen und dem Ausschluss unmittelbar selbst betroffen sind, wenn sie ihre verbrieften Forderungen zurückkaufen. Rückkäufe dienen der Liquiditätsbeschaffung bei der EZB. Die zurückgekauften Papiere werden dabei von den Autobanken als Sicherheit in einem gesonderten Pfanddepot hinterlegt, um am Tender-Verfahren der EZB teilzunehmen. **Eine Erhöhung des eigenen Kapitals und der Ausschluss von der Einrechnung in die eigene LCR macht die Hinterlegung für die automobilen Finanzdienstleister aber unattraktiv. Damit wird ihnen eine weitere Refinanzierungsmöglichkeit genommen.**

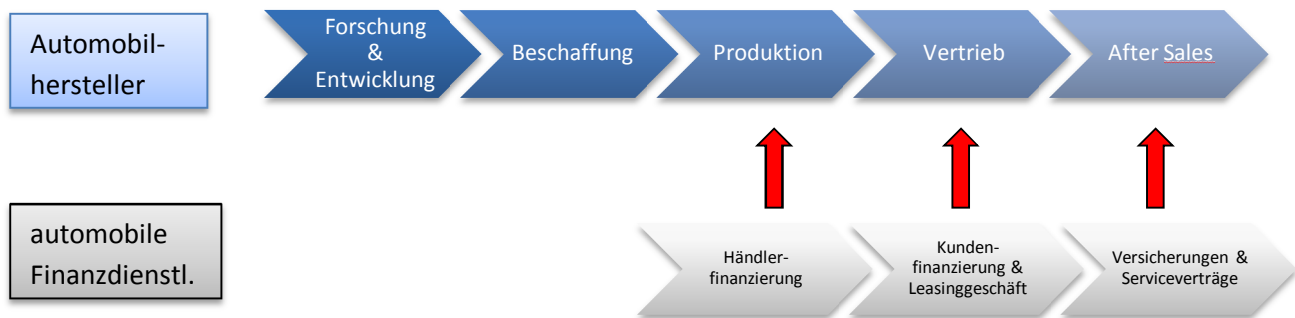
**Der Wegfall der Investorenbasis und die Erschwerung der Hinterlegung bei der EZB werden zu einer Refinanzierungslücke bei den Autobanken und -leasinggesellschaften führen. Dies hat gravierende Auswirkungen auf die Realwirtschaft.**

## V. Auswirkungen auf den Automobilsektor

### *Die automobile Wertschöpfungskette*

Die Refinanzierung der automobilen Finanzdienstleister trägt wesentlich dazu bei, dass der Fahrzeugabsatz der Automobilhersteller gewährleistet wird und die automobilen Wertschöpfungskette nicht durchbrochen wird.

Die Wertschöpfungskette eines Fahrzeuges beginnt mit der Forschung & Entwicklung. Bei der Beschaffung stehen die Aktivitäten der Automobilzulieferer und die integrierte Vertriebslogistik im Vordergrund. Nach der Fahrzeugproduktion erfolgt der Verkauf. Hier setzen die drei Meilensteine im Bereich der Dienstleistungen rund um das Fahrzeug an: Kredit und Leasing, Versicherung und Services sowie Mobilitätsdienstleistungen. Dann folgen After Sales, Reparatur und Wartung.



### **Automobile Finanzdienstleister (Autobanken und -leasinggesellschaften) stabilisieren insbesondere folgende Teile der automobilen Wertschöpfungskette:**

- **Vertrieb:** Der Markteintritt über einen Importeur wird über Importfinanzierung, der Vertrieb über ein Händlernetz wird durch Händlerfinanzierung unterstützt.
- **Finanzierung & Leasing:** Kreditfinanzierung sowie Leasing von Neuwagen und Gebrauchtwagen an Endkunden über den Point-of-Sale oder den Direktvertrieb.
- **Versicherung & Services:** Kfz-Versicherungen, Restschuldversicherungen, Räder- und Reifenservice, Garantiversicherung an Endkunden. Full-Service Leasing sowie Flottenmanagement für Endkunden sowie Firmenkunden.
- **Mobilitätsdienstleistungen:** Unterschiedliche Besitz- oder Nutzungsmodelle (car on demand, car-sharing).
- **After Sales, Reparatur, Wartung:** Für Werkstätten können Loyalisierungsprogramme angeboten werden, die insbesondere den After-Sales-Umsatz stützen (z.B. Mobilitätspakete). Ferner können Garantieverlängerungen abgeschlossen werden.

### *Risiken für die deutsche Realwirtschaft*

Eine Einschränkung der Refinanzierung der automobilen Finanzdienstleister über Auto-ABS würde dazu führen, dass Autobanken ihrer Finanzierungsfunktion entlang der aufgezeigten Wertschöpfungskette nicht mehr nachkommen können. Dies hätte erhebliche negative real-

wirtschaftliche Implikationen. Dabei stellte sich der Fahrzeugmarkt im Jahr 2012 wie folgt dar:

- Der gesamte Fahrzeugabsatz in Deutschland belief sich auf ca. 3,4 Mio. Fahrzeuge (deutsche und ausländische Pkw und Nutzfahrzeuge). Insgesamt waren bei den deutschen Herstellern 420.000 Mitarbeiter beschäftigt.
- Der Absatz der Fahrzeuge erfolgte über das Händlernetz der Hersteller, das aus ca. 18.000 Betrieben besteht. Die Unterstützung des Händlernetzes durch Händlerfinanzierungen belief sich auf 13,6 Mrd. €.
- 42 % der abgesetzten Fahrzeuge wurden durch Kredit- oder Leasingfinanzierungen gestützt (Penetrationsrate). Das Forderungsvolumen in diesem Bereich betrug 30,8 Mrd. €.

Die durchschnittliche Refinanzierung über Auto-ABS betrug im selben Zeitraum 9 %. Eine entsprechende Refinanzierungslücke der automobilen Finanzdienstleister hätte zur Folge, dass den Kunden künftig nicht mehr ausreichende Finanzierungsmöglichkeiten zur Verfügung gestellt werden können. In letzter Konsequenz führt dies zu einem Rückgang der Verkaufszahlen und somit zum Rückgang der wirtschaftlichen Produktion. Neben dem privaten Absatz wären insbesondere kleine und mittelständische Unternehmen der Realwirtschaft betroffen. Um ihre Finanzierungsquellen zu diversifizieren und die Widerstandskraft gegen eine Verknappung von Kreditmitteln zu erhöhen, finanzieren oder leasen diese Unternehmen vor allem ihre Fuhrparks und Flotten. Dies ermöglicht den Unternehmen ihren Investitionsspielraum zu erhöhen und damit Wachstum und Arbeitsplätze zu schaffen. Ohne das Refinanzierungsinstrument Auto-ABS ist die Finanzierung und insbesondere das Leasing von Kraftfahrzeugen aber nicht mehr denkbar und möglich.

## **VI. Fazit**

Zur Abwendung von Risiken für die deutsche Realwirtschaft halten wir es unbedingt für geboten, die geplanten Änderungen der regulatorischen Rahmenbedingungen für Verbriefungen zu überarbeiten und dabei die spezielle Bedeutung von Auto-ABS zu berücksichtigen. Im Ergebnis sollte darauf hingewirkt werden, dass die Refinanzierung über Auto-ABS nicht durch unangemessene Eigenkapitalerhöhungen von Bank-Investoren und Versicherern und den Ausschluss von der Einrechnung in die LCR eingeschränkt wird. Diese Maßnahmen hätten gravierende negative Auswirkungen auf die Refinanzierung und damit auf den Absatz der deutschen Automobilindustrie.

Berlin/Hamburg, den 29. Mai 2013