



Die neuen Baseler Eigenkapitalvorschriften und deren Auswirkungen auf die Autohäuser und Kfz-Werkstätten

Der Baseler Ausschuss für Bankenaufsicht (BCBS) erarbeitet Eigenkapitalunterlegungsvorschriften für international tätige Banken, die in sogenannten Baseler Akkorden festgehalten werden. Die Baseler Akkorde werden auch als Vorlage für europäische Vorgaben genutzt, die in die nationalen Gesetze der europäischen Mitgliedsstaaten einfließen und dann für alle Kreditinstitute in der EU gelten. Die vom BCBS ausgearbeiteten Eigenkapitalunterlegungsvorschriften sollen dazu dienen, die Banken an sich wie auch das Finanzsystem krisenunanfällig zu machen.

Die Finanzkrise, welche in 2008 eintrat, zeigte, dass das bisherige Finanzsystem nicht krisensensitiv genug war. Der BCBS reagierte darauf mit dem Baseler Akkord III. In 2017 wurde eine Basel-III-Reform beschlossen. Die Reform ist jedoch so umfangreich und einschneidend, dass außerhalb des BCBS von Basel IV gesprochen wird.

Zeitplan Umsetzung Basel III (BCBS):
Umsetzungsbeginn: 1.1.2023
Auslauf Übergangsregeln: 1.1.2028

Zeitplan Umsetzung in der EU:
Vorlage Entwurf: 2. Quartal 2021

Die neu geregelte Stellgröße, die am meisten die Kreditvergabe an Unternehmen beeinflusst, betrifft die Mindesthöhe der risikogewichteten Aktiva, auf deren Basis das zu unterlegende Eigenkapital der Banken ermittelt wird. Die Summe der *risikogewichteten Aktiva ermittelt mittels bankeneigener Verfahren* darf nunmehr nicht unter 72,5% der *mittels Standardverfahren berechneten risikogewichteten Aktiva* betragen. Die Eigenkapitalersparnis der Banken, wenn sie den internen gegenüber dem standardisierten Berechnungsansatz anwenden, wurde somit beschränkt.

Banken haben die Möglichkeit das Kreditausfallrisiko mittels zweier Ansätze zu messen: Dem Standardansatz und dem internen Ratingansatz. Der interne Ratingansatz wird von den Kreditinstituten oft angewandt, da er das Kreditausfallrisiko feiner bestimmt und dadurch bisher zur Konsequenz hatte, dass die Kreditinstitute weniger Eigenkapital vorhalten mussten, um das Risiko abzusichern. Nunmehr sollen der Standardansatz in seiner Risikosensitivität verbessert und vor allem institutseigene interne Berechnungen eingeschränkt werden. Es wird eine Eigenkapitaluntergrenze für interne Modelle eingeführt.

Auch sollen nicht nur gezogene, sondern mit der Basel-III-Reform nunmehr auch nicht gezogenen Kreditlinien mit Eigenkapital unterlegt werden.

Die Konsequenzen für die Kfz-Unternehmen

Für die Kreditinstitute bedeuten diese geänderten Vorschriften zur Eigenkapitalunterlegung, dass sie in Zukunft die Kredite mit mehr Eigenkapital absichern müssen.

Ablehnung von Krediten: Gelingt den Banken die dafür nötige Eigenkapitalbeschaffung nicht, könnte dies zur Konsequenz haben, dass die Banken weniger Kredite ausgeben können.

Erhöhte Kreditkonditionen: Gelingt den Banken die dafür nötige Eigenkapitalbeschaffung, erwartet der Kapitalgeber eine gewisse Rendite, was zu erhöhten Kosten bei den Banken führt, die an die Kreditnehmer weitergegeben werden.

Wie wäre auf die sich abzeichnende Finanzierungsproblematik zu reagieren?

Die Autohäuser und Kfz-Werkstätten sollten – nachdem das Covid-19-Krisenmanagement gegriffen und sich die Lage beruhigt hat - versuchen, sich betriebswirtschaftlich weiterhin gut aufzustellen und ihr Eigenkapital zu stärken. Je nach Größe könnte in Erwägung gezogen werden, nach alternativen Finanzierungsquellen Ausschau zu halten.