

Positionspapier

zum Vorschlag des EBA-Berichts an die EU-Kommission
vom 9. Januar 2026 zur Anpassung der

Definition des Begriffs „Finanzinstitut“ und ein Vorschlag
zur Konkretisierung der Ausnahmeveraussetzungen von der
Einstufung als Finanzholdinggesellschaft

Juli 2026



1 Vorbemerkung

Der Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA) vertritt auf nationaler, europäischer und inter-nationaler Ebene die Interessen der deutschen Automobilindustrie. Als Vertreter der Schlüsselbranche der deutschen Wirtschaft nimmt der VDA seine Verantwortung für rund 620 Mitgliedsunternehmen wahr – 780.000 Menschen sind direkt in der deutschen Automobilindustrie beschäftigt.

Ein wesentlicher Teil der Automobilindustrie sind darüber hinaus die als Tochtergesellschaften strukturell in die Automobilkonzerne eingegliederten Finanzdienstleistungsunternehmen (automobile Finanzdienstleister). Die automobilen Finanzdienstleister sind ein unverzichtbarer Partner der Fahrzeughersteller bei der Vermarktung von Pkw und Nutzfahrzeugen.

2 Problemstellung: Vorschlag der EBA zur Änderung der Definition „Finanzinstitut“ trifft Industrieunternehmen

Mit ihrem Bericht vom **9. Januar 2026** hat die **European Banking Authority (EBA)** der EU-Kommission eine Empfehlung zur Änderung der Definition des Begriffs Finanzinstitut gemäß **Art. 4 Abs. 1 Nr. 26 CRR III** übermittelt. Diese Empfehlung wird von der EBA als „klarstellend“ bezeichnet, stellt inhaltlich jedoch eine **materielle Änderung der bisherigen Rechtslage** dar.

Kern der Empfehlung ist die **Abkehr vom bislang geltenden Haupttätigkeitsprinzip** hin zu einem **indikatorbasierten Ansatz**, bei dem u. a. der Anteil von Beteiligungen an den Aktiva als maßgeblicher Schwellenwert (> 50 %) herangezogen wird.

Für Industriekonzerne wie zum Beispiel Automobilkonzerne hätte eine Umsetzung dieser Empfehlung gravierende Folgen:

- Bei einem anteiligen Beteiligungsvolumen eines Automobilunternehmens von über 50% wäre dieses Unternehmen unabhängig von der Art seiner Beteiligungen und sonstigen Tätigkeiten, als Finanzinstitut einzustufen, wenn ein Tochterunternehmen ein Kreditinstitut ist. Dieses Kriterium greift unabhängig davon, dass die Bruttowertschöpfung des Unternehmens – und damit die Haupttätigkeit – in der Automobilproduktion liegt.
- In der Folge bestünde die hohe Wahrscheinlichkeit einer Einstufung als Finanzholding-Gesellschaft im Sinne der CRR III.
- Dies hätte gravierende aufsichtsrechtliche Durchgriffswirkungen auf den gesamten Automobilkonzern zur Folge, u.a. konsolidierte Eigenmittelanforderungen, und Begrenzungsvorschriften für Kredite an Konzernunternehmen (Großkreditvorschriften nach Teil 4 CRR) und für qualifizierte Beteiligungen an Unternehmen außerhalb des Finanzsektors (z.B. Beteiligungen des Automobilherstellers an anderen Tochterautomobilunternehmen oder Hightech-Unternehmen (vgl. Art. 89 CRR), obwohl der Konzern seiner Struktur und Tätigkeit nach ein industrieller Warenhersteller ist.

3 Bewertung

Der VDA stuft es als besonders kritisch ein, dass die Empfehlung der EBA – selbst ohne formale Gesetzesänderung – faktisch zu einer neuen Auslegungspraxis durch EBA und EZB auf untergesetzlicher Ebene führen könnte. Damit entstünde erhebliche Rechtsunsicherheit für große Industriekonzerne mit integrierten Finanzdienstleistungstöchtern.

Dabei verfehlt die vorgeschlagene Neudefinition ihr Ziel:

- Der europäische Gesetzgeber hat den Begriff der Haupttätigkeit im Bankaufsichtsrecht seit Jahrzehnten bewusst offengehalten und erlaubt damit bewusst eine sachgerechte Abgrenzung zwischen Industrie- und Finanzunternehmen.
- Ein rein quantitativer Schwellenwert (z.B. Beteiligungen >50%) bildet die wirtschaftliche Realität diversifizierter Industriekonzerne nicht ab.
- Die Empfehlung führt zu systemfremden Ergebnissen, indem Warenhersteller allein aufgrund ihrer konzerninternen Strukturen dem Bankenaufsichtsrecht unterworfen würden.

4 Lösungsvorschlag: Ausnahme von Warenherstellern vom Begriff des Finanzinstituts – unabhängig von Beteiligungsquoten

Der VDA schlägt zur Vermeidung einer sachlich nicht gerechtfertigten Einstufung von Industrieunternehmen als Finanzinstitute eine gezielte Klarstellung in Art. 4 Abs. 1 Nr. 26 CRR III vor, um eine Überdehnung des Begriffes des Finanzinstituts zu vermeiden.

Konkret soll in der Definition ausdrücklich klargestellt werden, dass Hersteller von Waren (*manufacturer*) nicht als Finanzinstitute gelten, sofern ihre marktorientierte Herstellungstätigkeit die Haupttätigkeit darstellt, auch wenn sie Beteiligungen halten, die funktional der Herstellung oder dem Absatz dienen.

Ergänzend wird die Einführung einer klaren Legaldefinition vorgeschlagen:

Manufacturer ist ein Unternehmen, dessen Haupttätigkeit im Sinne der Verordnung (EU) No 549/2013 die marktorientierte Herstellung von Gütern ist. Dies umfasst auch Warenhersteller, die dem Sektor der nichtfinanziellen Kapitalgesellschaften im Sinne der Verordnung (EU) No 549/2013 zugeordnet sind und Beteiligungen halten, die überwiegend der Güterherstellung oder deren Absatzförderung dienen.

Durch diese Bezugnahme auf die Verordnung No. 549/2013, die das Konzept der volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung definiert und bei der Einwertung der Haupttätigkeit eines Unternehmens auf dessen Bruttowertschöpfung abstellt, wird zudem sichergestellt, dass die wirtschaftliche Haupttätigkeit eines Unternehmens konsistent definiert wird.

Art. 4 Abs. 1 Nr. 26 CRR III

4 (1) (26) ‘financial institution’ means an undertaking that meets both of the following conditions: [in grün: vorgeschlagene Ergänzungen des VDA]

(a) it is not an institution, a pure industrial holding company or a manufacturer, a securitisation special purpose entity, an insurance holding company as defined in Article 212(1), point (f), of Directive 2009/138/EC or a mixed-activity insurance holding company as defined in Article 212(1), point (g), of that Directive, except where a mixed-activity insurance holding company has a subsidiary institution; (...)

(b) it meets one or more of the following conditions: [in Rot: EBA-Vorschlag]

(i) more than 50% of any of the following indicators are associated, on a steady basis, with the ~~principal activity of the undertaking is to acquire or own~~ acquisition or owning of holdings or with ~~to pursue~~ one or more of the activities listed in Annex I, points 2 to 12 and points 15, 16 and 17, to Directive 2013/36/EU, or (...)

the undertaking’s assets based on its individual situation;
the undertaking’s revenues based on its individual situation;
the undertaking’s personnel based on its individual situation;

(ii) (...)

(26b) “Manufacturer” means an undertaking whose principal activity pursuant to paragraph 3.10 of Chapter 3 of Annex A of Regulation (EU) No 549/2013 is the market-oriented manufacture of goods. This also includes a goods-manufacturing undertaking, which pursuant to paragraph 2.45 of Chapter 2 of Annex A of Regulation (EU) No 549/2013 belongs to the sector of non-financial corporations, having holdings which predominantly serve the manufacture of goods or the promotion of their sale;

5 Erforderliche konkretisierende Ergänzung der Ausnahmenvoraussetzungen von der Einstufung als Finanzholdinggesellschaft in Art. 4 Abs. 1 Nr. 20 CRR III

Die nachfolgend vorgeschlagene Konkretisierung der Ausnahmenvoraussetzungen von der Einstufung als Finanzholdinggesellschaft in Art. 4 Abs. 1 Nr. 20 CRR III ist für die Warenhersteller von Bedeutung, deren Mutterunternehmen eine Managementholding-Gesellschaft ist und für die zu prüfen ist, ob diese Holdinggesellschaft nach Art. 4 Abs. 1 Nr. 20 Unterabsatz 1 CRR III als Finanzholdinggesellschaft einzustufen ist. Der Gesetzgeber hat im Rahmen der Ausweitung der Begriffsdefinitionen zur CRR III in Art. 4 Abs. 1 Nr. 20 Unterabsatz 2 CRR III anerkannt, dass ein nach Unterabsatz 1 ermittelter maßgeblicher Indikator unter Umständen kein angemessenes und zutreffendes Bild der Haupttätigkeiten und Risiken der Gruppe vermittelt und deshalb der zuständigen Aufsichtsbehörde ein Ermessen eingeräumt, die diese nach Konsultation der EBA ausüben kann.

Während wir die Möglichkeit einer Ausnahme begrüßen, erscheint es aufgrund des sehr weiten Ermessens der zuständigen Aufsichtsbehörde, die sich umfänglich mit der EBA zu konsultieren hat, fraglich, ob und unter welchen Voraussetzungen eine solche

Ausnahme gewährt werden würde. Dies schafft für Gruppen, deren Gepräge und Haupttätigkeit im Wesentlichen die Warenproduktion wie z.B. die Automobilproduktion ist und bei der Finanzierungen und das Leasing im Wesentlichen lediglich der Förderung des Absatzes dieser Waren dienen und die damit funktional Nebentätigkeiten zur Warenproduktion darstellen, erhebliche Unsicherheiten, ob ausreichende Mittel zur Absatzförderung für die Finanzierung und das Leasing dieser Waren bereitgestellt werden können, ohne zu einer großen Finanzholding-Gruppe zu werden. Verschärft wird dies dadurch, dass aufgrund des sehr engen Begriffs der Industrieholdinggesellschaft in Art. 4 Abs. 1 Nr. 26a CRR III Zwischenholdings häufig als Finanzinstitute eingestuft werden müssen. Gleiches gilt nach dem Wortlaut auch für Gesellschaften, die ausschließlich der Finanzierung der Konzernunternehmen des Warenherstellers dienen. Dies hemmt zunehmend die Absatzförderung, da z.B. in der Automobilbranche immer mehr Fahrzeuge verleast werden mit der Folge, dass der Bilanzsummenanteil der Finanzinstitute im Konzern steigt. In der Zukunft wird sich dieser Effekt aller Voraussicht nach verschärfen, da die politisch gewollte und zur Einhaltung der Flottengrenzwerte zwingend erforderliche Mobilitätswende zur Reduktion der CO₂-Emissionen im Verkehr mittels des Umstiegs auf e-Fahrzeuge ohne das Leasing nicht möglich ist. So wird z.B. in Deutschland der überwiegende Anteil der e-Fahrzeuge über die herstellerverbundenen Leasinggesellschaften abgesetzt, die Finanzinstitute im Sinne des Art. 4 Abs. 1 Nr. 26 CRR III sind.

Das herstellergebundene Leasing der Captives mit seinen kundenspezifischen Servicepaketen und -lösungen, insbesondere im Flotten- und Fuhrparkmanagement, die auch den Fahrzeughandel und die -werkstätten einbeziehen und die ein essenzieller Teil eines umfassenden Mobilitätsökosystems sind, erfordern besondere Fähigkeiten, spezielle IT-Prozesse und eine enge Verzahnung mit den Herstellern und Händlern, die herkömmliche Banken nicht bieten können. Das herstellergebundene Leasinggeschäft weist damit eine hohe Akzessorietät zur Warenproduktion auf und ist essenzieller Teil der Wertschöpfungskette der Warenhersteller. Das herstellergebundene Leasing dient aber nicht nur der Absatzförderung, sondern ist im Verbund mit dem stationären Fahrzeughandel und dem Werkstättennetz auch ein entscheidender Faktor im Wettbewerb mit außereuropäischen Wettbewerbern zur Sicherung der Kundenloyalität und eines nachhaltigen Absatzerfolgs der Hersteller. Daneben gewinnt im Automobilbereich das Gebrauchtwagenleasing an Bedeutung, da damit einerseits entlang der Wertschöpfungskette neue Kundengruppen an die Marken gebunden werden können und andererseits mögliche Restwertrisiken durch die höhere Amortisation der Restwerte wirksam reduziert werden. Das Leasing mit seinen passgenauen kundenspezifischen Lösungen zur Wettbewerbsdifferenzierung und Sicherung der Kundenloyalität ist damit ein unabdingbarer kritischer Erfolgsfaktor für die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie.

Durch die längere Kapitalbindung des Leasinggeschäftes (Finance und Operate Leasing) gegenüber der Kapitalbindung der reinen Warenproduktion vom Einkauf bis zum Verkauf der Waren steigt der Bilanzsummenanteil aus dem herstellergebundenen Leasing- und Finanzierungsgeschäft gegenüber der Bilanzsumme der Hersteller zwangsläufig überproportional an, was die Aussagekraft dieses Indikators stark verzerrt, um darauf auf die Haupttätigkeit der herstellergebundenen Gruppe zu schließen. Geeigneter sind deshalb die anderen in Nr. 20 Unterabsatz 1 genannten Indikatoren sowie der Anteil an der Bruttowertschöpfung, der auch für die Bestimmung der Haupt-

tätigkeit eines Unternehmens im System der volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung nach der Verordnung Nr. 549/2013 maßgeblich ist.

In Nr. 20 Unterabsatz 2 sollten deshalb die Voraussetzungen für eine Ausnahme konkretisierend ergänzt werden. Die Voraussetzungen für eine Ausnahme nach Unterabsatz 2 Satz 1 sollten generell als erfüllt angesehen werden, wenn kein anderer Indikator des Unterabsatzes 1 Buchstabe d) als der Vermögenswertindikator nach ii) den Schwellenwert überschreitet, die Haupttätigkeit der Gruppe, die nach Anhang A 3.10 der Verordnung (EU) Nr. 549/2013 zu ermitteln ist, in der Warenproduktion liegt, die Finanzdienstleistungen funktional ganz überwiegend der Absatzförderung der Waren dienen und die Überschreitung des Vermögenswertindikators aus dem mit dem Warengeschäft verbundenen Leasinggeschäft (Finance und Operate Leasing) dergestalt resultiert, dass ohne dieses Leasinggeschäft keine Überschreitung bestünde.

Nachfolgend der Vorschlag zur Ergänzung von Art. 4 Abs. 1 Nr. 20 Unterabsatz 2 CRR III:

“The competent authority may decide that an entity does not qualify as a financial holding company even if one of the indicators referred to in the first paragraph, points (i) to (iv), is met, where the competent authority considers that the relevant indicator does not convey a fair and true view of the main activities and risks of the group. Before making such decision, the competent authority shall consult EBA and provide a substantiated and detailed qualitative and quantitative justification. The competent authority shall have due regard to EBA's opinion and, where it decides to deviate from it, shall within three months of the date of receipt of EBA's opinion, provide to EBA the rationale for deviating from the relevant opinion. However, the conditions for an exemption pursuant to sentence 1 shall generally be deemed to be met where the group's principal activity, as determined in accordance with paragraph 3.10 of Chapter 3 of Annex A to Regulation (EU) No 549/2013, consists in the production of goods, the financial services predominantly serve, in functional terms, to promote the sale of those goods, and the exceedance of the asset indicator pursuant to subparagraph 1, point (d)(ii), results from financial and operational leasing activities connected with the goods business in such a manner that, in the absence of those leasing activities, the threshold would not be exceeded.”

6 Auswirkungen auf die Automobilindustrie

Konkret besteht die Gefahr, dass durch die Ausweitung der Definitionstatbestände zukünftig auch vornehmlich Industrieunternehmen bzw. Industriekonzerne wie z.B. Automobilkonzerne als Finanzholdinggesellschaft und Finanzholdinggruppe eingestuft werden mit der Folge, dass u.a. Eigenmittel-, Liquiditäts- und Großkreditvorschriften, aber auch die Begrenzungsvorschriften für qualifizierte Beteiligungen außerhalb des Finanzsektors, wie die Beteiligungen des Mutterautomobilunternehmens an anderen Automobilunternehmen oder Komponentenherstellern (z.B. Tochterunternehmen) oder Hightech-Unternehmen (z.B. zum autonomen Fahren) einzuhalten wären. Dies hätte gravierende Auswirkungen auf das integrierte Geschäftsmodell der Automobilhersteller.

Die Automobilhersteller könnten ihr aktuelles Geschäftsmodell nicht mehr länger fortführen und müssten sich umstrukturieren. Dabei würden sich die Automobilkonzerne in einem strategischen Dilemma befinden.

Sie könnten entweder ihre Beteiligungen an anderen Automobiltochterunternehmen, Industrieunternehmen und Hightech-Unternehmen verkaufen oder so reduzieren, dass der Anteil der Beteiligungen den Schwellenwert von 50% nicht mehr überschreitet (Option 1). Sie könnten 50% des Anteils des Captive-Geschäfts an andere Banken abgeben und auf eine Kontrolle des zur Absatzförderung der Automobilhersteller wichtigen Finanzdienstleistungsgeschäftes verzichten, damit das Kreditinstitut kein Tochterunternehmen des Automobilherstellers mehr ist (Option 2). Alternativ könnte auch der Bilanzsummenanteil der Institute und Finanzinstitute auf unter 50% der Bilanzsumme des Automobilkonzerns reduziert werden (Option 3). Aber auch in diesem Szenario wären umfangreiche konzerninterne Umstrukturierungen mit erheblichen adersen steuerlichen Auswirkungen erforderlich, damit z.B. Zwischenholdings nicht mehr länger als Finanzinstitute, sondern als reine Industrieholdinggesellschaften im Sinne des Art. 4 Abs. 1 Nr. 26a CRR III eingestuft werden könnten. In diesen Fällen könnte zwar die Einstufung als Finanzholding-Gesellschaft und damit auch als Finanzholding-Gruppe vermieden werden. Dies hätte allerdings zur Folge, dass das Geschäftsmodell der Automobilhersteller und damit die Wettbewerbsfähigkeit und Resilienz in der bedeutendsten Transformationsphase der Automobilgeschichte maßgeblich geschwächt werden würde.

Während die Option 1 die Automobilhersteller unmittelbar schwächen würde, würden Option 2 und 3 die Absatzförderung der Automobilhersteller erheblich beeinträchtigen und zukünftige Erträge aus dem profitablen und resilienten Captive-Geschäft fehlen, um die Transformation zu unterstützen. Gerade vor dem Hintergrund des sich intensivierenden außereuropäischen Wettbewerberfeldes ist eine passgenaue Regulierung dringend geboten, um die Leistungsfähigkeit der europäischen Automobilwirtschaft aufrechtzuerhalten.

7 Fazit

Nach Auffassung des VDA verfolgt die EU-Kommission mit der in Frage stehenden Definition des Begriffs „Finanzinstitut“ und der entsprechenden Regulierung nicht den Zweck, Industrieunternehmen – deren Kerngeschäft und Haupttätigkeit eindeutig nicht in der Erbringung von Finanzdienstleistungen besteht – unter den Anwendungsbe- reich der CRR zu bringen und damit ihre Wettbewerbsfähigkeit zu schwächen. Das Geschäftsmodell und die damit verbundenen Risiken der Industrieunternehmen unterscheiden sich grundlegend von denen klassischer Konzerne der Finanzindustrie. Eine regulatorische Gleichbehandlung ist daher nicht gerechtfertigt.

Die vorgeschlagene Klarstellung vermeidet eine Überdehnung des Begriffs des Finanzinstituts und

- bewahrt die Trennschärfe zwischen Industrie- und Finanzsektor analog zur Verordnung (EU) Nr. 549/2013 zwischen nichtfinanziellen und finanziellen Unternehmen und Verordnung (EU) 2021/379 der Europäischen Zentralbank (EZB/2021/2) zur Bankbilanzstatistik,
- verhindert eine unbeabsichtigte Ausweitung der Bankenaufsicht auf Industrie- konzerne,
- wahrt die Zielsetzung der CRR, ohne systemische Risiken zu erzeugen.

Die für Art. 4 Abs. 1 Nr. 20 Unterabsatz 2 CRR vorgeschlagene Ergänzung konkretisiert die Voraussetzungen für eine Ausnahme von der Einstufung als Finanzholdinggesellschaft, schafft Rechts- und Planungssicherheit und ermöglicht der Industrie mit ihren Captives auch zukünftig im Wettbewerb mit außereuropäischen Konkurrenten zu bestehen.

Der im Punkt IV vorgeschlagene Lösungsweg könnte im Rahmen eines Quick-Fix-Verfahrens eingebracht werden.

Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner

Jürgen Mindel

Geschäftsführer
Juergen.mindel@vda.de

Dr. Ricarda Leffler

Abteilungsleiterin und Syndikusrechtsanwältin
Ricarda.leffler@vda.de

Dr. Nathalie Baumgart, LL.M. (UCT)

Referentin und Syndikusrechtsanwältin
nathalie.baumgart@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 740.000 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

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 Juli 2026