VDA | Verband der Automobilindustrie

Stellungnahme

Zu den Vorschlägen der EU-Kommission zur Förderung und Wiederbelebung des Verbriefungsmarktes

I. Vorbemerkung

Der Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA) vertritt auf nationaler, europäischer und internationaler 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. Im Rahmen ihrer Refinanzierung stellen Verbriefungen von Kundenforderungen – so genannte Auto-Asset-Backed-Securities (ABS) – ein wichtiges Instrument dar. Am 17. Juni veröffentlichte die EU-Kommission ihre Gesetzesvorschläge zur Wiederbelebung des Verbriefungsmarktes.

II. Allgemeine Anmerkungen

Deutsche Auto-ABS machen den Großteil Europäischer Auto-ABS aus. Die neuen Anforderungen der Verbriefungsverordnung aus dem Jahr 2019 wurden mit erheblichen Investitionen erfolgreich in den Markt umgesetzt. Dabei haben Auto-ABS wesentlich zum Erfolg von STS-Verbriefungen (simple, transparent and standardised securitisations) beigetragen. Deutsche Auto-ABS Senior-Notes sind seit mehr als 25 Jahren Triple A geratet und weisen eine herausragende historische Performance auf. Noch nie haben Investoren Verluste bei diesen Verbriefungspositionen erleiden müssen, auch nicht in Krisenzeiten. Auto-ABS stellen damit den Inbegriff resilienter Verbriefungen dar.

Wir begrüßen ausdrücklich das Vorhaben, den Verbriefungsmarkt zu fördern. Mit Auto-ABS diversifizieren die Autobanken ihre Passivseite, verringern ihre Finanzierungskosten, schützen sich gegen Marktvolatilitäten und ermöglichen damit ihre Kreditvergabe an private und gewerbliche Kunden. Verbriefungen stellen ein sehr wichtiges Instrument der Refinanzierung zur Förderung des Fahrzeugabsatzes der Automobilindustrie dar. Ein großer Teil des Fahrzeugabsatzes der Fahrzeuge erfolgt über Fahrzeugfinanzierungen und das Fahrzeugleasing. Insbesondere das Fahrzeugleasing gewinnt vor dem Hintergrund des Hochlaufs der e-Mobilität und einer Weiterentwicklung des Marktes zu umfassenden Mobilitätslösungen eine immer größere Bedeutung. Auto-Leasing ABS dienen auch dem Mittelstand: Drei Viertel der verbrieften Leasingforderungen bestehen gegenüber KMUs.

III. Bewertung der vorliegenden Vorschläge zur Förderung des Verbriefungsmarktes

Aus Sicht des VDA sind die vorliegenden Vorschläge in ihrer jetzigen Fassung nicht dazu geeignet, das sehr bedeutende Verbriefungssegment Auto-ABS zu fördern, sondern würden diesem schaden. Sie sehen einerseits eine Förderung von Residential Mortgage-Backed Securities (RMBS) und andererseits eine signifikante Benachteiligung risikoarmer Auto-ABS vor.

Exzellente risikoarme Triple A geratete STS-Senior Auto-ABS-Risikopositionen würden ihre Einstufung als Senior-Tranchen unter dem SEC-ERBA verlieren. Obwohl Senior-Auto-ABS gemessen am Risiko der verbrieften Forderungen einen hohen Credit Support aufweisen, ist es bereits konzeptionell für Auto-ABS faktisch unmöglich, die Resilienzanforderungen unter dem SEC-ERBA zu vertretbaren Kosten zu erfüllen.

Stattdessen werden die vorliegenden Vorschläge der EU-Kommission im Falle einer Verabschiedung die Refinanzierungskosten mittels Auto-ABS deutlich erhöhen und damit die weitere Entwicklung dieses bedeutenden Verbriefungssegments aus den folgenden Gründen nachhaltig negativ beeinträchtigen:

1. Triple A geratete STS-Seniorverbriefungstranchen würden ihre Senior-Einstufung verlieren. Die Risikogewichte steigen im SEC-ERBA von 10% um 50% auf 15%.
2. Gleichzeitig werden die Risikogewichte für als resilient eingestufte RMBS-Tranchen, z.B. aus Südeuropa, im SEC-SA von 10% auf 5% halbiert.

Während heute sowohl die RMBS-Senior-Tranche als auch die Triple A geratete Auto-ABS STS-Senior Tranchen ein Risikowicht von 10% aufweisen, werden die Risikogewichte für Triple A geratete STS-Senior-Auto-ABS-Tranchen zukünftig unter dem SEC-ERBA 300% über denen der resilienten RMBS-Verbriefungstranchen liegen (siehe Anlage). **Im Ergebnis kann ein Bankinvestor mit einer als resilient eingestuften RMBS-Tranche zukünftig eine 300% höhere Rendite als mit einer vergleichbaren Auto-ABS-Tranche erzielen.**

Bankinvestoren machen einen großen Teil der Investoren in Senior-Auto-ABS aus. Um diesen Renditenachteil auszugleichen, könnte der Credit Support erhöht werden. Dies aber kostet Geld und erhöht die Funding-Kosten. Allerdings läge selbst bei Inkaufnahme zusätzlicher Kosten zur Erhöhung des Credit-Supports das Risikogewicht und damit die Eigenkapitalanforderung (EK-Anforderung) z.B. bei gängigen Auto-ABS noch 65% über der einer als resilient eingestuften RMBS-Tranche. Der Zins für Verbriefungspositionen richtet sich nach Angebot und Nachfrage. Insofern ist zu erwarten, dass sich die Nachfrage nach Senior-Verbriefungstranchen auf der Investorenseite ohne entsprechenden Renditeausgleich stärker in Richtung als resilient eingestufte RMBS-Tranchen entwickeln wird. Der Renditenachteil bei Triple A geratenen STS-Senior Verbriefungstranchen müsste zukünftig über einen höheren Zinssatz ausgeglichen werden. Damit werden sich die Funding-Kosten für Auto-ABS signifikant erhöhen, und zwar zum einen über zusätzliche Fundingkosten für einen zusätzlichen Credit Support sowie über einen höheren Zinssatz.

Da risikoarme Triple A Senior-STS-Auto-ABS die vorgeschlagenen Resilienzanforderungen nicht oder nur unter der Bedingung einer ökonomisch nicht gerechtfertigten und sehr kostspieligen Erhöhung des Credit Supports erreichen können, werden Auto-ABS auch nach den Vorgaben der delegierten Verordnung zur Liquidity Coverage Ratio (LCR) gegenüber RMBS benachteiligt, was sich ebenfalls negativ auf die Attraktivität von Auto-ABS auswirken wird.

Zu berücksichtigen ist außerdem, dass es nicht nur auf die absoluten Veränderungen der EK-Anforderungen und der Behandlung unter der LCR, sondern auch auf die relativen Unterschiede zu anderen Verbriefungssegmenten ankommt, die sich über Nachfrageveränderungen auf die Fundingkosten von Auto-ABS auswirken werden.

So werden für RMBS-Transaktionen folgende weitere Verbesserungen vorgeschlagen:

- Der Anteil der als resilient eingestuften RMBS wird durch Absenkung des p-Faktors von 0,5 auf 0,3 auf Verbriefungen mit höherem Risiko ausgeweitet. Dies wird das Angebot an Senior-Verbriefungspositionen mit niedrigem EK-Verbrauch signifikant erhöhen und negative Auswirkungen auf das Pricing haben, wenn sich die Nachfrage nicht entsprechend erhöht. Hiervon werden auch Auto-ABS betroffen sein.
- Das Risikogewicht für nicht resiliente vorrangige STS-RMBS-Verbriefungspositionen wird um etwa ein Drittel von 10 % auf 7 % gesenkt.
- Das Risikogewicht für als resilient eingestufte vorrangige Nicht-STS-RMBS-Verbriefungspositionen wird um ein Drittel von 15 % auf 10 % abgesenkt.
- Das Risikogewicht von Nicht-STS Senior-RMBS-Tranchen, die nicht als resilient eingestuft sind, wird um 20 % von 15 % auf 12 % für Bankinvestoren abgesenkt.

Im SEC-ERBA wurde hingegen zusätzlich zu den Resilienzanforderungen eine Laufzeitbeschränkung von einem Jahr vorgesehen (vgl. Art. 263 Abs. 3a und Art. 264 Abs. 4a Capital Requirements Regulation / CRR), die Auto-ABS nicht erfüllen können. Im SEC-IRBA und SEC-SA ist eine solche Laufzeitenbeschränkung jedoch nicht vorgesehen.

Im Ergebnis ist eine systematische Benachteiligung von Auto-ABS gegenüber RMBS zu erkennen, **die sich äußerst negativ auf die Fundingkosten von Auto-ABS und die Attraktivität dieses gerade für die deutsche Automobilindustrie für die Refinanzierung bedeutenden Verbriefungssegments auswirken wird**.

IV. Kurzfristig umsetzbare Vorschläge zur Beseitigung der Benachteiligung von Auto-ABS

Um die Benachteiligung von Auto-ABS zu beseitigen, sind daher zunächst folgende gezielte Anpassungen notwendig (dazu unten die konkreten Vorschläge zur Anpassung des Verordnungstextes):

1. **Ausnahme hinsichtlich der Attachment-Point-Anforderungen für Verbriefungen im SEC-ERBA**, für die der SEC-ERBA wie bei Auto-ABS zu nutzen ist, in Hinblick auf die Einstufung als Senior-Position nach Art. 242 Nr. 6 CRR und als resilient nach Art. 243 Abs. 3 CRR.

   Begründung: Diese Ausnahme ist notwendig, da die Fahrzeugsicherheiten anders bei Immobilienfinanzierungen im Kreditrisikostandardansatz (KSA) nicht risikomindernd berücksichtigt werden.

2. **Reduzierung des Risikogewichts von 10% auf 5% im SEC-ERBA für als resilient eingestufte Triple A geratete STS-Senior-Verbriefungspositionen (Quality Step 1)**

   Begründung: Die Absenkung auf 5% ist erforderlich, um wieder gleiche Wettbewerbsbedingungen zu den als resilient eingestuften RMBS herzustellen.

3. **Reduzierung des Risikogewichts von 10% auf 7% für alle übrigen Triple A gerateten STS-Senior-Verbriefungspositionen im Quality Step 1**

   Begründung: Bis 2019 galt generell ein Risikogewicht von 7% für Triple A geratete Senior STS-Verbriefungspositionen. Die Erhöhung des Risikogewichts von 7% auf 10% war zu keinem Zeitpunkt durch das zugrundeliegende Risiko gerechtfertigt, wie damals schon die Benchmark-Berechnungen im SEC-IRBA ohne Floor-Risikogewicht zeigten. Der Vorschlag ist dennoch konservativer als die CRR-Regelung vor 2019, da

nur noch Senior-STS-Verbriefungspositionen und nicht mehr alle Verbriefungspositionen der Qualitätsstufe 1 von einem Risikogewicht von 7 % profitieren würden.

4. **Streichung der (maximalen) Tranche Maturity von einem Jahr in Art. 263 Abs. 3a und Art. 264 Abs. 3a CRR**

   Begründung: Es handelt sich um eine unangemessene Benachteiligung für Verbriefungen im SEC-ERBA, die zu unerfüllbaren Voraussetzungen für Auto-ABS-Emissionen in Südeuropa führt. Weder im SEC-IRBA noch im SEC-SA gibt es eine solche Laufzeitbeschränkung als Voraussetzung für ein niedrigeres Risikogewicht von resilienten Verbriefungspositionen. Das bedeutet, dass nur Auto-ABS nicht aber RMBS von einer solchen Laufzeitbeschränkung betroffen wären.

V. Ökonomische Risikobeurteilung und weitergehende Lösungsvorschläge

Die Benachteiligung von Senior-Triple A gerateten STS-Auto-ABS-Tranchen unter dem SEC-SA resultiert vorwiegend aus einer Verknüpfung des SEC-ERBA mit dem KSA für die verbrieften Forderungen über den Parameter KA, der auch den Attachment-Point im SEC-ERBA bildet. Hier besteht das Problem, dass die Fahrzeugbesicherung von Kfz-Finanzierungen und vom Kfz-Leasing im KSA anders als bei Immobilienkrediten nicht risikomindernd über ein niedrigeres Risikogewicht anerkannt wird.

So liegen die Risikogewichte für die Kfz-Finanzierung und das Kfz-Leasing gegenüber Retailkunden bei 75% und bei Corporate-Kunden bei 100%, während sie bei Immobilienkrediten teilweise nur bei 20% und in Abhängigkeit vom Beleihungsauslauf auch höher liegen können.

Gleichzeitig sind die Verluste aus der Kfz-Finanzierung und dem Kfz-Leasing aufgrund der Fahrzeugverwertung im Falle eines Ausfalls sehr niedrig, so dass auch bei einem hohen Niveau des Credit Supports im Verhältnis zum Risiko der verbrieften Forderungen der Credit Support im Verhältnis zur Senior-Tranche deutlich niedriger ist als bei risikoreicheren Verbriefungen, die ein hohes Maß an Credit Support für die Erreichung eines Zielratings benötigen.

Im Ergebnis werden im SEC-SA risikoarme Verbriefungen gegenüber risikoreichen Verbriefungen benachteiligt, weil risikoreiche Verbriefungen aufgrund des höheren Credit Supports die Resilienzanforderungen leicht erfüllen können. Dies führt dazu, dass der Attachment-Point KA im KSA trotz des niedrigen Risikos der verbrieften Kfz-Forderungen aus Finanzierungen und Leasinggeschäften unangemessen hoch ist, die Senioritätsanforderung nicht erreicht wird und die Resilienzanforderung nicht erfüllt werden kann.

Das beschriebene Problem kann gelöst werden, indem die Fahrzeugsicherheiten wie bei Immobilienkrediten nicht nur im IRBA, sondern auch im KSA risikomindernd angesetzt werden. In diesem Fall wären Ausnahmen für Auto-ABS nicht mehr notwendig. Basierend auf den aufsichtsrechtlich vorgegebenen Loss Given Default (LGD)-Risikoparametern der CRR III im IRB-Basisansatz liegt hierzu ein Vorschlag der Deutschen Kreditwirtschaft zur Ableitung eines konservativen Kreditrisikominderungsfaktors im KSA vor, der zu einer risikosensitiven Absenkung des KSA-Risikogewichts bei der Kfz-Finanzierung und beim Kfz-Leasing führen würde.

Der Vorschlag der deutschen Kreditwirtschaft sieht vor, dass alle IRB-Anforderungen des IRB-Basisansatzes zur Besicherung auch durch die KSA-Banken zu erfüllen wären. Dies kann durch aufsichtliche Prüfungen abgesichert werden. Dieser vorzugswürdige Ansatz wäre methodisch und risikosensitiv und ist geeignet, die Benachteiligung von besicherten Kfz-Finanzierungen und im Kfz-Leasing gegenüber unbesicherten Forderungen im KSA zu beseitigen.

Im risikosensitiven SEC-IRBA stellen sich die dargestellten Probleme nicht, d.h. hier erfüllen die Senior-Tranchen durch die Verwendung von KIRB sowohl die Senioritätsanforderungen des Art. 242 Nr. 6 CRR-E als auch die Resilienzanforderungen des Art. 243 Abs. 3 CRR-E und würden ein Risikogewicht von 5% erhalten.

Allerdings nutzen nach Kenntnis des VDA nur wenige Bankinvestoren den SEC-IRBA. Außerdem besteht das Problem, dass über den Output-Floor auch bei IRBA-Banken, die den SEC-IRBA nutzen, Senior-Auto-ABS gegenüber Senior-RMBS benachteiligt werden, da die Risikogewichte im SEC-ERBA für Auto-ABS höher sind als die für RMBS im KSA. Denn für die Output-Floor-Berechnung muss das höhere Risikogewicht von 15% im SEC-ERBA für eine Triple A gerate STS-Senior-Verbriefungsposition, die die Senioritätseigenschaft nach Art. 242 Nr. 6 CRR-KomE verloren hat, zugrunde gelegt werden, während im SEC-SA für die resiliente RMBS-Verbriefungsposition dann zukünftig ein Risikogewicht von 5% gilt.

Abschließend sind auch die Risikogewichte für nicht-vorrangige Verbriefungspositionen im SEC-ERBA zu hoch angesetzt. Diese sollten im zweiten Schritt nach empirischer Überprüfung angepasst werden. Dies gilt insbesondere für die Risikogewichte von Junior-STS-Verbriefungspositionen im SEC-ERBA mit Investment Grade, die nach 2018 massiv gestiegen sind und zu konservativ kalibriert sind.

Berlin, 16. September 2025

Verband der Automobilindustrie e.V.

Behrenstraße 35

10117 Berlin

LobbyregisterNr.: R001243

Konkrete kurzfristig umsetzbare Vorschläge zur Änderung des Kommissionsvorschlags

1. **Erforderliche Anpassung der Definition der senior securitisation position in Art. 242(6) CRR für Auto-ABS**

EU COM Proposal	Legislative Proposal	Consideration / justification
Art. 242(6) 'senior securitisation position' means a position with the attachment point above KIRB or KA and backed or secured by a first claim on the whole of the underlying exposures, disregarding for these purposes amounts due under interest rate or currency derivative contracts, fees or other similar payments, and irrespective of any difference in maturity with one or more other senior tranches with which that position shares losses on a pro-rata basis.	Art. 242(6) 'senior securitisation position' means a position with the attachment point above KIRB or KA unless it is a position where Art. 254 (2) (c) has to be applied for securitisation transactions backed by pools of auto loans or auto leases and backed or secured by a first claim on the whole of the underlying exposures, disregarding for these purposes amounts due under interest rate or currency derivative contracts, fees or other similar payments, and irrespective of any difference in maturity with one or more other senior tranches with which that position shares losses on a pro-rata basis.	Triple-A rated STS Auto ABS with a low risk profile of the underlying assets due to the collateralisation of motor vehicle financing and vehicle leasing with the motor vehicles as collateral could no longer be classified as a senior securitisation position in the SEC-ERBA in the future, with the result that the risk weight of these securitisation positions would increase by 50% from 10% to 15 even though the ratio of credit support to expected and unexpected losses is high. The problem occurs in the SEC-ERBA relevant for Auto-ABS, which is used by most banks, i.e. also IRBA banks. IRBA banks that use the SEC IRBA, on the other hand, do not have the problem, but only in the calculation of the output floor where the SEC-ERBA must be applied. The proposal aims to eliminate the non-risk-justifiable disadvantage of Auto ABS with a low-risk profile of the underlying assets in the SEC-ERBA.

2. **Erforderliche Ausnahme der Resilienzanforderung in Art. 243 (3) CRR durch einen weiteren Buchtstaben**

EU COM Proposal	Legislative Proposal	Consideration / justification
Art. 243(3) Senior position in a STS securitisation shall be eligible for the treatment set out in Article 260(2), Article 262(2), Article 264(2a) and Article 264(3a) where the	Art. 243(3) Senior position in a STS securitisation shall be eligible for the treatment set out in Article 260(2), Article 262(2), Article 264(2a) and Article 264(3a) where the	For securitisation transactions backed by pools of auto loans and auto leases where Article 254(2) has to be applied subparagraph 3 (f) shall not apply. Without the

following requirements are met:… f) at the origination date and on an ongoing basis thereafter, the attachment point of the senior securitisation position is determined as follows: A >= 1.5 * KA, when using SEC-SA or SEC-ERBA, or A >= 1.1 * (EL * WAL of the initial reference securitised portfolio + UL), when using SEC-IRBA.	following requirements are met:… (f) at the origination date and on an ongoing basis thereafter, the attachment point of the senior securitisation position is determined as follows: A >= 1.5 * KA, when using SEC-SA or SEC-ERBA, or A >= 1.1 * (EL * WAL of the initial reference securitised portfolio + UL), when using SEC-IRBA. (g) For positions where Article 254(2) (c) has to be applied for securitisation transactions backed by pools of auto loans or auto leases, subparagraph 3 (f) shall not apply.	exception of the requirement of letter f) for securitisation positions of Auto-ABS for which the SEC-ERBA applies, with a low risk profile of the underlying assets, they would not be able to meet the resilience requirements at this time. Increased credit support for Auto ABS with a low risk profile of the underlying assets, which is not justified by risk, would increase the funding costs of the securitisation and adversely affect the attractiveness of Auto ABS for originators.

3. Erforderliche Anpassungen in Art. 264 zu den Risikogewichten und zur Tranche Maturity

EU COM Proposal	Legislative proposal	Consideration / reasoning
Article 264 is amended as follows: (a) paragraph 2 is replaced by the following: ‘2. For exposures with short-term credit assessments or where a rating based on a short-term credit assessment may be inferred in accordance with Article 263(7), the following risk weights shall apply: [Table 3]	Replace in [Table 3] the formula Max (7%; 10* K(A)*12,5) with “7%”	This is a central request that has existed for years for the empirically justified reduction of the risk weight from 10% to 7% for STS senior securitisation positions of Quality Step 1 to the level before 2019. The approach remains more conservative than that before 2019, as the reduction in the risk weight,

		unlike before 2019, would only applies to senior STS positions.
(d) the following paragraphs 2a and 2b are inserted: ‘2a. For a position in senior tranche with CQS1 in a securitisation that complies with the criteria set out in Article 243(3), the risk weight shall be calculated as follows: Max (5%; 10%* KA*12.5) 2b. Where an institution is not able to use the formula set out in Table 3 or under the paragraph 2a, because it is not able to calculate KA, a risk weight of 10 % shall apply to the relevant exposures.’; (c) paragraph 3 is replaced by the following:	(d) the following paragraphs 2a and 2b are inserted: ‘2a. For a position in senior tranche with CQS1 in a securitisation that complies with the criteria set out in Article 243(3), the risk weight shall be 5% ~~calculated as follows: Max (5%; 10%* KA*12.5)~~ 2b. Where an institution is not able to use the formula set out in Table 3 or under the paragraph 2a, because it is not able to calculate KA, a risk weight of 10 % shall apply to the relevant exposures.’; (c) paragraph 3 is replaced by the following:	The reduction of the risk weight to 5% for resilient senior STS securitisation positions of Credit Quality Level 1 can be empirically justified, as there has never been a loss for investors in Quality Level 1 Auto ABS. It is necessary to avoid being disadvantaged compared to RMBS.
3, For exposures with long-term credit assessments or where a rating based on a long-term credit assessment may be inferred in accordance with Article 263(7), risk weights shall be determined in accordance with Table 4, adjusted for tranche maturity (MT) in accordance with Article 257 and Article 263(4) and for tranche thickness for non-senior tranches in accordance with Article 263(5): [Table 4]	Replace in [Table 4] the formulas Max (12%; 15* K(A)*12,5) with “7%”,	This is a central request that has existed for years for the empirically justified reduction of the risk weight from 10% to 7% for STS senior securitisation positions of Quality Step 1 to the level before 2019. The approach remains more conservative than that before 2019, as the reduction in the risk weight, unlike before 2019, would only applies to senior STS positions.
the following paragraphs 3a and 3b is added: ‘3a. For a position in senior tranche with CQS1, or CQS 2 with tranche maturity of 1 year, in a securitisation that complies with the criteria set out in Article 243(3), the risk weight shall be calculated as follows: Max (5 %; 10% *KA*12.5)	the following paragraphs 3a and 3b is added: ‘3a. For a position in senior tranche with CQS1, or CQS 2 ~~with tranche maturity of 1 year~~, in a securitisation that complies with the criteria set out in Article 243(3), the risk weight shall be 5% ~~Max (10 %; 15% *KA*12.5)~~	The additional requirement of a tranche maturity of one year in the SEC-ERBA, which does not exist in any other approach, would mean that even if Auto-ABS met the resilience requirements of Art. 242 para. 3, they would not be able to benefit from a lowered

3b. When an institution is not able to use the formula set out in Table 4, because it is not able to calculate KA, a risk weight of 10 % shall apply to the relevant exposure.';	3b. When an institution is not able to use the formula set out in Table 4, because it is not able to calculate KA, a risk weight of 7 % shall apply to the relevant exposure.';	risk weight for resilient senior securitisation positions. The requirement of a tranche maturity of one year should therefore be deleted from the SEC-ERBA. The reduction of the risk weight to 5% for resilient senior STS securitisation positions of Credit Quality Level 1 can be empirically justified, as there has never been a loss for investors in Quality Level 1 Auto ABS. It is necessary to avoid being disadvantaged compared to RMBS. The adjustment of the risk weight in 3b is necessary because STS senior securitisation positions in the SEC-ERBA should generally be given a risk weight of 7%.

Securitisation Regulation (SECR) –Legislative Proposal

1. **Transparency (Art. 7)**

EU COM Proposal	Legislative proposal	Consideration / reasoning
Art. 7(1) subparagraph 4 is replaced by the following: In the case of ABCP or of securitisation of highly-granular pools of short-term exposures, the information described in points (a), (c)(ii) and (e) (i) of the first subparagraph shall be made available in aggregate form to holders of	Art. 7(1) subparagraph 4 is replaced by the following: In the case of ABCP or of securitisation of highly-granular pools of ~~short-term~~ exposures, the information described in points (a), (c)(ii) and (e) (i) of the first subparagraph shall be made available in aggregate	For public ABSs, the mandatory reporting requirement at individual loan level should not be applied to highly granular portfolios such as Auto-ABS in general and not only to short-term exposures.

securitisation positions and, upon request, to potential investors. ~~Loan-level data shall be made available to the sponsor and, upon request, to competent authorities.~~	form to holders of securitisation positions and, upon request, to potential investors. ~~Loan-level data shall be made available to the sponsor and, upon request, to competent authorities.~~	