

Finansdepartementet  
[postmottak@fin.dep.no](mailto:postmottak@fin.dep.no)

Oslo, 9. november 2020

## **FORSLAG TIL NY UTLÅNSFORSKRIFT – HØRINGSSVAR FRA BILIMPORTØRENE LANDSFORENING**

### **Innledning.**

Bilimportørenes Landsforening (BIL) viser til Finansdepartementets høringsbrev brev datert 29. september 2020.

Høringen gjelder utkast til ny utlånsforskrift for lån til privatpersoner og enkeltmannsforetak.

### **Merknader til enkelte av forslagene i utkastet.**

#### **Ad § 1 - formål**

BIL har forståelse for formålet med finansiell stabilitet i husholdningene gjennom å stille visse krav til finansforetakenes utlånspraksis.

Når en nå foreslår en ny utlånsforskrift, bør det først gjøres nøye konsekvensutredninger på disse områdene og derigjennom gjøre en mer nyansert regulering av hvilke låneformål som skal reguleres og hvordan.

Justisdepartementet har tidligere uttalt at de finner det tvilsomt at finansforetaksloven gir hjemmel til å gi en forskrift med et slikt innhold (forbrukslånsforskriften).

Da forslaget til ny utlånsforskrift skal erstatte både boliglånsforskriften og forbrukerlånsforskriften, synes hjemmelsproblematikken som justisdepartementet peker på å være relevant også i denne sammenhengen.

Det fremstår derfor nærliggende å anbefale det samme som justisdepartementet gjorde, - nemlig å utsette behandlingen av en eventuell ny utlånsforskrift til hjemmelsproblematikken er avklart.

#### **Ad § 2, jf § 12 – virkeområde**

##### **Finansiering av forbrukers bilkjøp.**

Passusen i forskriftsforslaget § 2 om at forskriften omfatter «*lån med pant i andre eiendeler*» innebærer at store deler av privatbilfinansieringen i Norge vil bli omfattet av forskriftens virkeområde.

Også for disse lånene innføres et krav om at lånene ikke kan ha lengre løpetid enn 5 år, ref. forslagens § 12. Vi minner om at billån som er sikret med salgspant ikke tilfører låntakeren likviditet.

Etter det vi er kjent med går bare ca. 40 % av alle lån som gis med pant i bolig går til boligkjøp. 100 % av alle billånene som er sikret med salgspant blir utbetalt uavkortet til selgeren iht. ufravigelige regler i pantelovens § 3-14. Følgelig har også Finanstilsynets frykt for at markedet for salgspantlån skulle vokse seg sterkt og tiltrekke seg sårbare låntakere så langt vært ubegrunnet.

Dersom salgspantlån ved bilkjøp vil bli omfattet av utlånsreguleringen, vel det gjøre det betydelig vanskeligere for norske forbrukere å finansiere bilkjøp.

Vanlig gjennomsnittlig avtalt løpetid på billån er i dag ca. 8 år. Dette gir en overkommelig månedlig belastning for bilkjøperne, og løpetiden sikrer samtidig en forsert nedbetaling sammenholdt med bilens verditap.

De aller fleste lån innfris i praksis like fullt i løpet av knappe 3 år, gjerne ifm. et nytt bilkjøp. Beregninger viser at under 15 % av billånene hadde løpt i mer enn 5 år ved innfrielse.

Finansieringsselskapenes Forening (Finfo) opplyser at det er svært lite tap på salgspantlån til kjøp av personbil. Bokførte tap på slike lån til forbrukere var hos Finfos medlemmer under 0,3 % i 2019, og dette inkluderer lån som løper usikret etter at salgspanteretten er falt bort etter (maksimalt) 5 år iht. pantelovens § 3-21.

BIL samarbeider tett med NBF og NBFs bilforhandlermedlemmer, som har samarbeidsavtaler med finansieringsselskapene som lånemedhjelpere, bekrefter det samme inntrykket – nemlig at slagspantlån ved kjøp av personbil i svært liten grad misligholdes.

Ved å kreve maksimalt 5 års avtalt løpetid på salgspantlån vil den månedlige belastningen for kundene derimot bli betydelig høyere. Det må antas at et slikt krav gir svekket likviditet, særlig hos sårbare husholdninger, og at misligholdet av billån vil øke.

Reguleringen innebærer at husholdningene pålegges en tvungen sparing i bil, der enhver bil, selv om den i gjennomsnitt har 18 års levetid, forutsettes fullt nedbetalt i løpet av 5 år.

Hvis det er slik at Finanstilsynet mener at kravet om maksimalt 5 års løpetid på salgspantlån er en naturlig regulering som følge av panteretten uansett bortfaller etter senest 5 år, burde det heller argumenteres med at panteloven bør endres slik at panteretten består lenger enn 5 år.

Dette er en naturlig slutning hvis det er frykten for mislighold og påfølgende tap for bankene (for salgspantlån som løper lenger enn 5 år) som er motivasjonen.

Formuesgodet, i hvert fall når det gjelder bil, har jo en verdi langt utover 5 år.

Forslaget om å trekke salgspantlån inn i utlånsreguleringen kan nok sees i sammenheng med den usikkerhet som nå forefinnes om hvorvidt det også blir innført krav til minste kontantinnsats ved visse forbrukerkjøp når ny finansavtalelov trer i kraft.

De færreste bilkjøpere har likviditet til å dekke opp et eventuelt fornyet krav til minste kontantinnsats, enten dette skulle bli 35 % eller noe lavere. Disse bilkjøperne henvises da til å finansiere kontantinnsatsen gjennom et dyrere forbrukslån, noe som definitivt ikke tjener de sårbare husholdningene Finanstilsynet viser til i høringsnotatet.

Et eventuelt krav om minste kontantinnsats av noen størrelse, i kombinasjon med et krav om full nedbetaling av billånet i løpet av 5 år, vil gjøre det betydelig vanskeligere for norske husholdninger å finansiere nye biler, selv brukte biler i de lavere prissegmenter.

### Dreining mot økt bruk av privatleasing.

Privatleie (leasing av personbiler til forbrukere) omfattes ikke av forskriftens foreslåtte virkeområde.

Et påregnelig utslag av den foreslåtte innstrammingen i kreditttilgangen til forbrukers kjøp av bil, er derfor at vi vil se en dreining mot privatleie. Dette særlig blant forbrukere som ikke har råd til å betale ned 100 % av bilens verdi på 5 år.

I denne forbindelse kan det være på sin plass å minne om at elbilandelen er mye lavere innen privatleie, bl.a. som følge av usikkerhet knyttet til hvilke økonomiske konsekvenser en mulig forestående innføring av mva. på elbiler vil få for leasing av disse.

Gitt at leasingkundene pt. foretrekker andre drivlinjer enn elektrisitet, vil derfor den foreslåtte forskriftsreguleringen sette det grønne skiftet på vent, i alle fall i personbilmarkedet, jf nærmere nedenfor.

I likhet med NBF, frykter BIL at en utvidelse av utlånsreguleringen, der salgspantlån blir underlagt en langt strengere regulering enn i dag, vil få disse konsekvensene for bilomsetningen i Norge:

- Redusert bilsalg, særlig nybilsalg.
- Dreining mot privatleie (leasing) der elbiler nå, og en god stund fremover, vil være et mindre aktuelt leasingobjekt.
- Utskiftningstakten på bilparken går ned og dermed en tilhørende forsinkelse i det grønne skiftet og utskifting til sikrere biler i trafikken.
- Økt risiko for bilforhandlere, som på grunn av økt privatleie (leasing), må stille flere restverdigarantier overfor leasingselskapene.
- Økte gjenkjøpsforpliktelser vil gjøre bilforhandlere og leasingselskapene mer sårbare dersom det kommer en nedkonjunktur i bilomsetningen, og vil kunne medføre økte priser for forbruker.

Oppsummert skiller salgspantlån seg fra forbrukslån og fra nye lån sikret med pant i eksisterende bolig, ved at salgspantlån ikke tilfører låntakeren likviditet. Tap på lån sikret med salgspant er ekstremt lave.

I 2019 var bokførte tap på slike lån under 0,3 % i forbrukerforhold.

En detaljert regulering finansforetakenes utlånspraksis mht. salgspantlån kan derfor vanskelig begrunnes i hensynet til å sikre finansiell stabilitet.

- BIL anbefaler derfor at salgspant (i hvert fall ved bilkjøp) holdes utenfor forskriftens virkeområde, - uavhengig av om kunden er forbruker eller næringsdrivende enkeltpersonforetak.

### **Ad § 4 - betjeningsevne**

Bestemmelsen slår fast at lånekunden ikke skal innvilges lån dersom en ikke klarer en renteøkning på 5 prosentpoeng på kundens samlede gjeld.

Dette er en innskjerping av vilkårene for låneopptak i forhold til dagens situasjon og vil ytterligere reduserer forbrukernes kjøpekraft – herunder spesielt evnen til å kjøpe seg bolig og et, for svært mange, nødvendig transportmiddel.

Vi mener at kravet om en rentebuffer på 5 prosentpoeng ikke er tilstrekkelig godt begrunnet i en tid der styringsrenten er satt til 0, og Norges Bank har varslet at den vil forbli på dette nivået lenge.

Mange vurderer utsiktene og risikobildet slik at styringsrenten mest sannsynlig blir liggende på dagens nivå, eller i hvert fall lavt, en god stund fremover.

En slik buffer, nå for lånekundens samlede gjeld, synes å være urimelig streng og særlig i den perioden vi nå er inne i der næringslivet sårt trenger aktivitet og forbruker trenger finansiering for boligformål og eget nødvendig transportmiddel.

- Bestemmelsen bør suppleres med en åpning for å utvise fleksibilitet overfor forbrukere som av ulike årsaker ikke oppfyller de gitte kriteriene i bestemmelsen.

#### **Ad § 5 - gjeldsgrad**

Det foreslås å skjerpe kravet fra 5 til 4,5 x brutto årsinntekt. I tillegg får kravet anvendelse på flere typer lån (typisk salgspantlån) og lån til næringsdrivende enkeltpersonforetak. Tilsynelatende ser denne skjerpelsen isolert sett ikke stor ut, men i praksis er den mye større.

Når andre typer lån som f.eks. salgspantlån også skal regnes inn, kan denne ekstra skjerpelsen fort utgjøre så mye som 1 x brutto årsinntekt, slik at reell skjerpelse i tilfelle blir fra 6 x brutto årsinntekt til 4,5 x brutto årsinntekt.

Forslaget vil følgelig da også innebære en innskjerping av forbrukers muligheter for låneopptak til bolig.

Om forbruker allerede har et salgspantlån på bil, vil nye regler begrense muligheten, og rammen, for opptak av boliglån.

Dette vil gjøre det enda vanskeligere for mange å komme inn på boligmarkedet og bidra til å øke avstanden til de som faller utenfor boligmarkedet.

Likeledes vil forslaget til nye regler medføre en redusert mulighet for forbrukere og husstandsmedlemmer til å finansiere kjøp av bil som for svært mange i Norge er et nødvendig element for få hverdagen til å gå opp.

Hensett til at mislighold av salgspantlån, også på bil, i liten grad misligholdes under dagens regelverk, synes innskjerpingen å ha lite for seg og fremstår som et lite treffende tiltak for å kontrollere forbrukers risiko ved låneopptak.

Dette nye forslaget til beregning av gjeldsgrad – ned fra 5 til 4,5 samt at all samlet gjeld skal medtas i bergningsgrunnlaget - vil også medføre en nedgang i salget av både nye og brukte biler i Norge.

Dette vil igjen kunne gå ut over både lønnsomheten og sysselsettingen i bransjen.

- Vi anbefaler derfor at salgspant (i hvert fall ved bilkjøp) holdes utenfor forskriftens virkeområde, - uavhengig av om kunden er forbruker eller næringsdrivende enkeltpersonforetak.
- Vi mener også at kravet til gjeldsgrad er for statisk og bør endres slik at det åpner for mer fleksibilitet.

**Oppsummert:**

Bilimportørenes Landsforeing anbefaler

Primært:

- Gjeldende utlånsregulering videreføres.
- Forskriften utsettes og gis eventuelt en fornyet vurdering når usikkerheten som følge av pandemien er ytterligere redusert og ny finansavtalelov er vedtatt.

Sekundært - dersom Finansdepartementet likevel ønsker å endre utlånsreguleringen:

- Salgspant (i hvert fall ved bilkjøp) holdes utenfor forskriftens virkeområde, - uavhengig av om kunden er forbruker eller næringsdrivende enkeltpersonforetak.  
Alternativt at løpetiden på salgspantlån (i hvert fall ved bilkjøp) økes til 10 år.
- Gjeldsgrad opprettholdes på dagens nivå.
- Bestemmelsen bør suppleres med en åpning for å utvise fleksibilitet overfor forbrukere som av ulike årsaker ikke oppfyller de gitte kriteriene i bestemmelsen.

Med vennlig hilsen

Bilimportørenes Landsforening

(sign.)

Erik Andresen

Direktør