

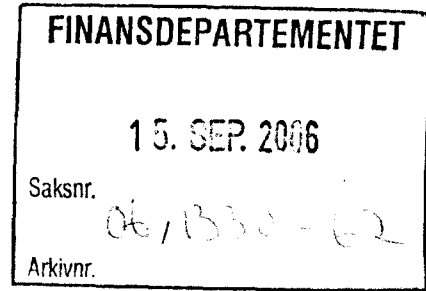
# Finansieringsselskapenes Forening

## Finansieringsselskapenes Servicekontor

The Association of Norwegian Finance Houses

Finansdepartementet  
Postboks 8008, Dep

0030 OSLO



Deres ref.

06/1330 FM KNH

Vår ref.

JFH

Oslo

14. september 2006

### HØRING – UTKAST TIL FORSKRIFT OM STORE ENGASJEMENTER

Vi viser til departementets brev av 10.7.2006 vedlagt utkast til forskrift om tilsyn og kontroll av store engasjementer.

Finansieringsselskapenes Forening har gått gjennom forslaget. Vi nøyer oss med å kommentere den del av forslaget som går på håndtering av restverdigarantier i tilknytning til leasingkontrakter.

Dette er etter hvert blitt en gammel sak og ulike forslag til løsning har vært fremmet. Fortsatt er det imidlertid slik at leasingselskapene ikke har sett det som naturlig å anse restverdigarantister som kunder som skal måles etter reglene om store engasjementer slik disse er utformet med basis i EU-direktivene. Vi er tilfreds med at det nå synes å være enighet om dette og at regelverk som foreslått i så fall blir en særnorsk løsning.

Som tidligere meddelt, er vi inneforstått med at slik som særlig personbilleasing har vært tilbudt i det norske markedet, så har tidvis noen leasingselskaper vært sterkt eksponert mot enkelte bilforhandlere og med risiko for tap dersom forhandleren ikke kan gjøre opp for seg. Leasingselskapene er imidlertid oppmerksomme på dette og vil i sin alminnelige risikostyring kontrollere at de garantier som stilles er realistiske i forhold til markedsverdien. Restverdileasing tilbys derfor bare for driftsmidler med velutviklet 2. håndsmarked. I tillegg kreves det i stor utstrekning solidargaranti fra kunden for den restverdi som er lagt inn i kontrakten. Hensikten er å sørge for at kredittrisikoen ligger mot kunden og ikke mot den som garanterer for restverdien.

Spesielt for biler er også at 2. håndsmarkedet i dag betydelig mer velutviklet. Betydningen av å ha en bilforhandler som restverdigarantist er ikke lenger så stor siden bilen enkelt kan omsettes i andre markeder. Den tendens man kunne merke på 80-tallet, at betalingsproblemer hos en bilforhandler kunne påvirke markedsprisen på brukte biler, er ikke lenger til stede. Til det er det for mange salgskanaler.

Nytt i forhold til tidligere, er også at leasingselskapene i større grad tar ansvaret for restverdien selv. Dette er i tråd med en generell trend innenfor leasing og har sammenheng med at markedet for brukte kjøretøyer i dag er mye mer likvid enn tidligere. Effekten av en særnorsk løsning må vurderes ut i fra et slikt faktum. I forhold til å ta restverdirisikoen selv, er det åpenbart at en restverdigaranti vil være risikoreduserende. Vi er derfor enig med departementet at det kan virke mot sin hensikt å innføre en slik regulering som foreslått av Kredittilsynet

Etter vår mening er den risiko som ligger i restverdiavtaler ikke en kreditrisiko knyttet til en bestemt motpart, men en generell markedsrisiko. Dette bør styres på en annen måte enn å prøve å presse det inn i en kunstig konstruksjon som det vil være å se det som et engasjement mot en garantist. En slik innfallsvinkel vil også være lite samstemt med de nye kapitaldekningsregler. Man er eksponert mot markedet – restverdigarantien er et risikoreduserende element.

Det er også viktig å påpeke at et forslag som nevnt kan ha dramatiske konsekvenser for enkelte selskaper. Særlig gjelder dette utenlandsk eide captive-selskaper som har valgt en løsning som aksjeselskap fremfor filial. Ansvarlig kapital er ikke tilpasset til å kunne håndtere de garantier man får fra den ikke-finansielle del av konsernet som et kreditteksponert engasjement. En slik synsvinkel på samarbeidet virker helt fremmed. For de selskaper som har etablert seg som filial, vil på den annen side forslaget få små eller ingen konsekvenser. En slik forskjellsbehandling mellom norske aksjeselskaper og utenlandske filialer, er landet neppe tjent med.

Vi anbefaler derfor at Kredittilsynets forslag om håndtering av restverdigarantier på leasingkontrakter ikke gjennomføres. Vi er klar over at dette til dels er i motstrid med det vi hevdet i 2000. Utviklingen og erfaringen fra den tiden som er gått, tilsier imidlertid at denne form for måling og kontroll verken er hensiktsmessig eller nødvendig.

Dersom man likevel finner det ønskelig med et slikt regelverk, kan en løsning være slik som Kredittilsynet går inn for, forutsatt at man med "nominelle beløp" mener garantibeløpet og ikke kontraktens totale engasjement. En vekting på 50 prosent oppfattes imidlertid av mange som svært høy for en risiko som først blir aktuell flere år frem i tiden og der det tross alt ligger en bil med forutsigbar markedsverdi til dekning av denne. En faktor på 20 – 25 prosent vil være mer naturlig.

Med vennlig hilsen

FINANSIERINGSSKAPENES FORENING

  
Jan Fr. Haraldsen  
Dir.