



Premieră pe piața privată: CAR-urile mari se cer singure supravegheate

Autor: **Oana Osman**

Publicat: 26 Noiembrie 2008

Dorind să își extindă activitatea, casele mari de ajutor reciproc (CAR) fac un demers neobișnuit pentru niște entități private care nu trebuie să facă, în momentul de față, raportări către nicio instituție a statului și nici să plătească impozite.

«Aveți grijă ce vă doriți că s-ar putea să vi se întâmple și să nu mai puteți scăpa apoi! Ne-au avertizat mai mulți, dar credem că dacă vom fi supravegheați de BNR sau de altă entitate vom avea mai mult de câștigat decât de pierdut!», a declarat, pentru Capital, Florin Simion, directorul general al Federației Caselor de Ajutor Reciproc din România (FEDCAR). Organizația sa reunește 15 din cele mai mari CAR-uri din România și își dorește ca membrii săi să fie supuși supravegherii BNR sau a unei alte entități.

Demersul nu este străin de influența politicianului, urmând să fie susținut, după alegeri, de PSD, unul dintre senatorii acestei formațiuni politice, senatorul Șerban Nicolae, fiind de altfel și președinte neremunerat al FEDCAR. „Vom sprijini la nivel parlamentar demersul prin proiectul unei noi legi, care să reglementeze activitatea CAR, prevăzând cerințe minime de prudențialitate și supraveghere a domeniului. Nu am stabilit modalitățile concrete de supraveghere, discuțiile cu BNR nu au avansat, pentru că există încă o reticență la nivelul băncii centrale față de această idee, care ar presupune resurse umane mari“, spune Nicolae. În opinia sa, BNR rămâne totuși o variantă mai bună pentru supraveghere decât crearea unei noi instituții, care ar presupune costuri foarte mari. În plus, consideră Nicolae, ar putea fi luată în considerare, prin proiectul de lege pe care îl va iniția, o variantă de „supraveghere subordonată“, în care BNR nu ar supraveghea direct CAR-urile, ci doar Federația la care acestea sunt afiliate, precum cea pe care acesta o conduce, iar Federația ar controla mai departe activitatea membrilor.

Activitate mai extinsă

Supravegherea celor aproape 3.000 de CAR-uri răspândite în toată țara este însă ultimul lucru pe care BNR și-l dorește în momentul de față. În prezent, nelucrând decât cu banii membrilor și având limitate operațiunile și posibilitățile de plasament, acestea sunt înscrise în Registrul de Evidență al BNR doar în scop statistic, trebuind să notifice doar înființarea, nu să suporte și cerințe prudențiale. „Trebuie păstrat rolul social al CAR-urilor, fără impunerea unor condiții de capital care ar limita rolul de întrajutorare. Condițiile de reglementare sunt simple, pentru că CAR-urile nu au obiectiv să concureze băncile sau societățile de leasing și se delimitează precis aria de adresabilitate a serviciilor financiare oferite: doar pentru membri“, a declarat, săptămâna trecută, prim-viceguvernatorul BNR, Florin Georgescu.

Ce motivații pot determina însă niște entități private să își dorească să fie supravegheate și să suporte, evident, din banii membrilor, costurile suplimentare pe care aceasta le presupune? Mai ales în condițiile în care CAR-urile nu plătesc impozite, fiind organizate ca asociații, tip ONG, cu rol de întrajutorare pentru românii care nu își permit să obțină un credit bancar clasic. Pentru CAR-urile mari, limitele în care legislația le permite să își desfășoare acum activitatea - nu au dreptul să facă plasamente și să atragă depozite de la alți clienți decât de la membrii care constituie fondul social - nu mai sunt suficiente. „CAR-urile mari pot mai mult! Ar putea să servească mai bine membrii cu servicii diversificate. Dar nu o putem face singuri... ar trebui să vină de la o autoritate. În unele țări există și modelul în care se pot atrage depozite, dar CAR-urile acolo sunt supravegheate și reglementate riguros“, spune Florin Simion, directorul general FEDCAR. Președintele Federației, senatorul Șerban Nicolae, completează: „CAR-urile nu lucrează cu banii clienților, ci cu ai membrilor. Nu putem face însă plasamente acum. Sperăm să putem în viitor, după modelul Irlandei, și suntem dispuși să plătim costuri suplimentare pentru supraveghere dacă aceasta ne va permite.“

Problema independenței altora

Un singur impediment remarcă Nicolae: „La CAR-urile nemembre ne lovim de problema că vor să-și păstreze independența. Nu îi putem obliga să se afilieze, nici să respecte cerințe de prudențialitate“. În opinia sa, o soluție ar fi împărțirea CAR-urilor în două categorii - cele care acceptă supravegherea și cerințele de prudențialitate pentru a-și putea extinde și activitatea, eventual și cu o schimbare a denumirii, și cele care vor să continue să activeze la fel ca și până acum, pentru că nu vor dori sau nu își vor permite să suporte cerințe mai mari de capital și costurile supravegherii.

Spre deosebire de majoritatea celorlalte aproape 3.000 de CAR-uri din țară, care au puțini membri (de regulă angajații aceleiași întreprinderi pun sume mici deoparte sub forma de fonduri sociale, luând apoi împrumuturi prin rotație) și nu respectă reguli stricte de prudențialitate, cei 15 membri FEDCAR au împreună peste 67.000 de membri, active de peste 47 milioane de dolari la finele lunii septembrie și au depășit demult stadiul de „roată“ organizată între colegii de birou. CAR-uri mari, așa cum este, de exemplu, CAR Faur cu aproape 11.000 de membri și active de 8 milioane de euro, au ajuns „bănci în miniatură“, acordă și împrumuturi foarte mari, de 25.000 de lei, și și-ar dori să își extindă activitatea mai mult decât le permite acum legea. Potrivit directorului general Florin Simion, la nivelul Federației este impus un nivel minim de lichiditate de 15% (membrii au în medie 18%) și de solvabilitate de 111% (media este de 123%). Pentru capital, standardul impus este de 10% din totalul activelor, membrii având acum în medie 18%.

«Impunerea unor condiții minime de capital, lichiditate sau solvabilitate de către BNR ar limita rolul social de întrajutorare al CAR-urilor în România, care au aria de adresabilitate a serviciilor financiare precis delimitată, doar pentru membri.»

Florin Georgescu, prim-viceguvernator BNR

«Există o reticență a BNR față de ideea supravegherii tuturor CAR-urilor, pentru că ar presupune resurse umane mari. Dar limitând-o doar la casele mari, care respectă reguli de prudențialitate, le-ar permite acestora să își diversifice serviciile.»

Șerban Nicolae, președinte neremunerat FEDCAR și senator PSD

