



Samferdselsdepartementet
postmottak@sd.dep.no

Leveres kun elektronisk

Deres ref.
25/1829

Vår ref.
TSL

Oslo
2025-06-06

Høringsuttalelse vedrørende forslag til skjerpede regler mot risikoatferd i trafikken

1. Innledning og sammendrag

Finansieringsselskapenes Forening er bransjeorganisasjonen for finansforetak og andre som driver bilfinansiering. Våre medlemmer omfatter alle de store leasingselskapene i Norge.¹ Disse finansierer 70 % av alle nye personbiler, enten ved lån eller leasing. Medlemmene eier til sammen ca. 243 000 motorvogner som leases til forbrukere, næringsdrivende og aktører innen offentlig sektor.

Forslaget til regulering kan få betydelige praktiske og økonomiske konsekvenser både for leasingselskapene, for kundene og for leasing som produkt; og gjør derfor krav på å bli kommentert.

Nokså overraskende var hverken vår forening eller noen av leasingselskapene i Norge oppført som høringsinstanser. Ved en tilfeldighet ble vi oppmerksomme på saken rett før ordinær høringsfrist, og takker for at vi fikk utsatt frist til 2025-06-08.

Vårt høringsvar er sentrert til den delen av lovforslaget som omhandler inndragning av motorvogn, og da primært motorvogner eiet av tredjepart, typisk et leasingselskap. Vi har i liten grad kommentert inndragning som reaksjonsform eller de foreslåtte materielle vilkårene for inndragning.

Våre synspunkter kan sammenfattes til dette:

- Lovforslaget er mangelfullt utredet; særlig hva gjelder inndragning av leasede motorvogner.²
- Arbeidsgruppen har hentet «*betydelig inspirasjon fra danske regler*»³, men uten å hensynta at de forhold som begrunnet inndragning av biler fra danske leasingselskap, ikke forefinnes i Norge. Lovfestede krav til konsesjon fra Finanstilsynet gjør at overføringsverdien fra Danmark, der kriminelle bander har egne leasingselskap (uten krav til konsesjon), ikke er til stede.

¹ Nordea Finans Norge, DNB, Santander Consumer Bank, aktører innen sparebank-systemet, m fl.

² For ordens skyld nevnes at en leaset motorvogn kjøpes inn etter leasingkundens spesifikasjoner og eies av leasingselskapet. Leasingkunden har en avtalefestet bruksrett til motorvognen, gjerne tidsbegrenset til 3-7 år.

³ Side 52 i rapporten.

- En lovregel om å inndra motorvogner tilhørende en uskyldig tredjepart, vil være i et konstant spenningsforhold til den grunnlovfestede beskyttelsen av privat eiendomsrett og de tilsvarende reglene i EMK. Gyldigheten av inndragning fra en tredjepart må uansett vurderes konkret i det enkelte tilfellet, og slik inndragning er derfor uegnet som en generell lovregel.
- Når inndragning (iht. lovforslaget) ikke skal forringe en tinglyst panterett i motorvognen, gir det lite mening å ikke respektere leasingselskapenes eiendomsrett til motorvognen. Eiendomsrett er en kvalitativt sterkere tredjepartsinteresse enn panterett.
- Hvis man vil straffe sjåføren økonomisk som følge av villmannskjøring, må staten gå på sjåføren direkte; f.eks. med et krav tilsvarende motorvognens verdi. Staten kan ikke tiltvinge seg dette kravets verdi i forkant ved å frata leasingselskapet bilen det eier, og la leasingselskapet sitte igjen med et usikret krav mot sin kunde.

På bakgrunn av det ovenstående mener vi det er feil å lovfeste inndragning av en uskyldig tredjeparts motorvogn på generelt grunnlag, selv om førerens trafikale forgåelser er alvorlige. Dette gjelder i særdeleshet leasingselskaper, som hverken har hatt befatning med de trafikale forgåelsene, eller mulighet til å forutse dem. Hvis slik inndragning likevel lovfestes, må det uansett gjøres unntak for leasede motorvogner.

I det følgende er enkelte av de ovenstående punktene kommentert mer inngående. Avslutningsvis har vi beskrevet noen alternative og mindre inngripende reguleringer som vil kunne gi den samme samfunnsnyttens som det foreliggende lovforslaget.

2. De særlige forhold som begrunnet inndragning av leasede biler i Danmark finnes ikke i Norge

I Norge må leasingselskap ha konsesjon fra Finanstilsynet.⁴ Dette gir trygghet for at virksomheten drives iht. norsk lov. Hvis et leasingselskap ikke har en kompetent ledelse, ofte bryter regelverket eller pleier omgang med kriminelle, vil det bli fratatt konsesjonen, og da er virksomheten avviklet med umiddelbar virkning.

I Danmark er dette annerledes. Leasingselskapene er der ikke underlagt noe krav om «licens» (konsesjon) fra det danske Finanstilsynet.⁵ Tungt kriminelle personer kunne dermed forut for regelendringen i mars 2021 vise til at det var leasingselskapet, og ikke den kriminelle, som eide bilen, noe som vanskeliggjorde inndragning, både ved «*vanvidskørsel*» eller som følge av annen kriminalitet.

Det er en kjent sak at flere useriøse danske «leasingselskap» var / er kontrollert av kriminelle bander, som via disse selskapene drev omfattende kriminalitet med stjalne eller slakede biler.

I det danske Transport- og Boligministeriets lovforslag om inndragning av (også) leasingbiler, heter det eksempelvis på side 4:

«... at der ifølge Rigspolitiet ses eksempler på, at indehaverne af bestemte leasingselskaber har kontakt til bandemiljøet, og at nogle bandegrupperinger benytter bestemte leasingselskaber,

⁴ Ref. finansforetaksloven § 2-1, 1. ledd.

⁵ Bransjeorganisasjonen Finans & Leasing i Danmark hadde 45 (presumptivt rettskafne) medlemmer i februar 2021. Samtidig var det mer enn 100 leasingselskaper som ikke var medlem av deres forening; hvorav flere ble ansett som useriøse.

herunder at bandemedlemmer kan få adgang til dyre luksusbiler på trods af, at de pågældende modtager f.eks. kontanthjælp.»

I rapporten fra den danske Statsadvokaten for Særlig Økonomisk og International Kriminalitet (SØIK) for 2019 heter det:

«Politiets erfaring er, at særligt rockere og bandemedlemmer er interesserede i leasing, da de ved at lease biler og motorcykler forhindrer myndighederne i at beslaglægge køretøjerne. Beslaglæggelse kan kun foretages hos ejeren af aktivet, hvilket i tilfælde af en leasingaftale vil være leasingelskabet og dermed ikke den kriminelle aktør.»

Et eksempel på en slik kobling mot kriminelle miljøer ble illustrert i en artikkel i danske Ekstrabladet 2020-12-16. I artikkelen omtales et kjent dansk Bandidos-medlem og hans Lamborghini Huracan, som var leaset via hans eget leasingelskap.⁶



Bildet: Et dansk Bandidos-medlem og bilen han har leaset fra sitt eget leasingelskap. Kilde: Ekstrabladet

Som nevnt innledningsvis er dette en virkelighet som avviker diametralt fra det norske leasingmarkedet. De premissene som begrunnet inndragning av «leasede» biler fra tunge kriminelle miljøer i Danmark, har derfor ikke overføringsverdi til Norge.

En digresjon: Etter et mangeårig press fra den danske bransjeforeningen Finans & Leasing om at det må innføres krav til konsesjon for å drive leasing i Danmark, nettopp for å luke ut useriøse aktører, har erhvervsminister Morten Bødskov i brev av 2025-04-25 til Finans & Leasing lovet at et lovforslag om dette vil bli behandlet i første halvdel av neste folketingsamling. I brevet skriver for øvrig Bødskov at Finans & Leasing vil bli invitert til å gi sine innspill før lovforslaget blir sendt på høring.

⁶ Selskapet het CMV -Leasing. Artikkelen er tilgjengelig på nettet.

(Vi har for ordens skyld forelagt dette pkt. 2 i vår høringsuttalelse for direktør Christian Brandt i Finans & Leasing i Danmark, og fått bekreftet at dette er en «fulldt korrekt» beskrivelse av situasjonen i Danmark.)

3. Nærmere om leasing av motorvogner, og relasjonen mellom leasingkunde og leasingselskap

Vi oppfatter lovforslaget som mangelfullt utredet, og det gjelder særlig den delen som omhandler inndragning av leasede motorvogner.

I dette pkt. 3 vil vi derfor kort beskrive noen særtrekk ved leasing, og påpeke enkelte forhold i arbeidsgruppens rapport som synes å være basert på misforståelser omkring leasing som produkt.

Med mindre kjøperen har egen finansiering tilgjengelig, er lån og leasing de sentrale måtene å finansiere et kjøp av motorvogn på. Når det gjelder fremmed-finansiering av personbiler, velger ca. 50 % leasing og 50 % lån når man ser bedrifts- og privatmarkedet under ett.

Leasingselskapenes rolle er i finansforetaksloven (og i selskapenes konsesjon) langt på vei avgrenset til det å drive finansiell bistand⁷.

Med referanse til enkelte forhold nedfelt i arbeidsgruppens rapport, vil vi påpeke følgende:

- Leasingavtaler legger ikke føringer for hvem som kan kjøre motorvognen.⁸
 - Hvis avtalen inngås med en forbruker, er dette ikke til hinder at motorvognen brukes av de øvrige i husstanden eller av andre med leasingkundens tillatelse.
 - Hvis avtalen inngås med en stor bedrift eller en kommune som leaser mange titalls motorvogner, er det leasingkunden (bedriften, kommunen) som setter føringer for hvem som disponerer motorvognen.
 - Det gir lite mening å kreve at leasingkunden må forplikte seg på å «*ikke låne ut bilen til andre*»⁹. Vi tar for gitt at det siktes til andre personer, og i så fall vil kravet, foruten

⁷ Gitt at kunden ønsker leasingfinansiering, signeres en slik avtale oftest i lokalene til selgeren av motorvognen, med denne som aksessorisk formidler av finansiering på vegne av leasingselskapet.

- Hvis kunden er en forbruker, benyttes en avtale om restverdi-leasing som gjenspeiler de standard leasingvilkår som vår forening / bransjen har fremforhandlet i dialog med Forbrukertilsynet.
- Hvis kunden ikke er forbruker, kan det inngås avtale om restverdi-leasing eller såkalt full payout-leasing (finansiell leasing). I begge tilfeller benyttes en av vår forenings standardavtaler.

I fravær av en egen leasing-lov hensyntar alle våre standardavtaler de føringer som har kommet fra både skatte- og avgiftsmyndighetene, domstolene, forbrukermyndighetene, Finansklagenemnda, m fl. i årenes løp.

⁸ Ref. side 87 i rapporten.

⁹ Kravet er inntatt på side 87 i rapporten.

at det er urimelig, avskjære tilnærmet samtlige aktører i næringslivet og i offentlig sektor fra å benytte leasing som finansieringsform.

- På side 29 i rapporten slås det fast at «*Der det foreligger en leasing- eller leiekontrakt vil det være klart at kjøretøyet stadig brukes med eiers samtykke.*» Vi vil påpeke at dette (bare) er korrekt i kontraktsrettslig forstand. Inngåelse av en leasingavtale innebærer ikke at leasingselskapet også har samtykket til de trafikale forgåelsene som medfører brudd på de materielle vilkår for inndragning i lovforslagets § 31, c nr. 4.
- Det er ingen krav i lovverket om at gyldig førerkort må fremvises for å kjøpe, eie, leie eller registrere en motorvogn, eller for å inngå låne- eller leasingavtale ifm. kjøp av motorvogn.
 - Det virker derfor uforholdsmessig strengt å legge til grunn som et premiss – i vurderingen av inndragning av motorvogn tilhørende tredjepart – at leasingselskapet har kontrollert at vedkommende som førte motorvognen hadde gyldig førerkort.
 - Leasingselskapene har forutsetningsvis ingen mulighet til å fange opp at førere(-n) av en motorvogn som er leaset av eksempelvis en kommune, en stor bedrift eller av Forsvaret, har førerkort, eller om vedkommende senere er fratatt førerkortet.¹⁰
- Uavhengig av om kjøpet skal låne- eller leasingfinansieres foretar leasingselskapet en kredittvurdering av kunden. Denne vurderingen foretas for å kontrollere at kunden har økonomi god nok til å betale den månedlige leasingleien. Mrk. at leasingselskapene sjelden eller aldri gjør inngåelse av leasingavtale betinget av at kunden har økonomi god nok til å erstatte (en forsikret) motorvogn for det tilfellet at den inndras.¹¹ Hvis et slikt krav innføres, vil leasing som finansielt produkt bli forbeholdt kun de mest bemidlede.
- Leasingavtaler inneholder ikke noen klausul om at kundene må følge veitrafikkloven. Dette fordi veitrafikkloven gjelder uavhengig av om dette er avtalefestet mellom partene eller ikke.¹²
- Leasingselskapene har ikke tilgang til straffesaksregisteret,¹³ og kan uansett ikke lovlig sirkulere «svartelister» over sannsynlige problem-kunder.¹⁴

4. Rapporten beskriver ikke de praktiske konsekvensene av å inndra leasede motorvogner

Lovforslaget synes å være basert på et premiss om at leasingselskapene har kunnskap om hvem som sitter bak rattet i den leasede motorvognen. Dette er feil. Som oftest er sjåføren ukjent for leasingselskapene, da de fleste motorvogner leases av næringsdrivende og aktører i offentlig sektor.

¹⁰ Ref. side 75 og 87 i rapporten.

¹¹ Ref. side 75 der det anføres at leasingselskap bør innhente kredittvurdering av hensyn til mulig inndragning.

¹² Ref. side 75 og 87 i rapporten.

¹³ Ref. side 74 i rapporten om at «eier (av motorvognen) må vurdere låntagerens tidligere atferd og eventuelle lovbrudd.»

¹⁴ Ref. side 41-42 i rapporten, der det vises til at dette gjøres i Østerrike.

Videre synes man å tro at brudd på vilkårene for inndragning i den foreslåtte § 31 c typisk vil være høyhastighetskjøring av unge menn i «muskelbiler»; uavhengig av om bilen er betalt kontant, lånefinansiert eller leaset. Erfaringer fra Danmark viser at dette ikke er tilfellet mht. inndragning av biler leaset hos seriøse leasingselskaper. Hos disse er det forgåelser relatert til alkohol / høy promille som er den mest sentrale årsaken til inndragning. Dette er trafikklovbrudd som er særlig vanskelig for leasingselskapene å gardere seg mot, da de ikke er knyttet til en spesiell type kjøretøy eller biltype.

Relatert til norske forhold, der det uansett ikke er den samme kultur for å lease «muskelbiler», vil vi anta at inndragning av leasede biler kan bli mer aktuelt i helt andre situasjoner enn det som er beskrevet i rapporten. Dette er illustrert i fire eksempler nedenfor.

I eksemplene legges det til grunn at motorvogner som er ført av en annen enn eieren «skal» inndras (ref. ordlyden i § 31 c nr. 4). Selv om det i lovforslaget er tatt inn en åpning for å unnlate inndragning der det foreligger «*særlige grunner*» og inndragning dessuten er «*uforholdsmessig inngripende*», er det gitt klare føringer i merknadene til bestemmelsen (ref. siste avsnitt på side 87 i rapporten), som må forstås dithen at inndragning vil skje i de nedenstående eksemplene.¹⁵ Dette underbygges også av merknadene på side 70 som sier at inndragning i «*minst mulig grad (skal) være preget av skjønnsmessige vurderinger*».

Eksempel 1: En forbruker leverer sin leasede bil på service. Under prøvekjøring bryter en verkstedansatt vilkårene i § 31 c, slik at bilen inndras. Leasingselskapet mister eiendomsretten til bilen. Forbrukeren mister disposisjonsretten, og må i tillegg betale erstatning tilsvarende bilens verdi til leasingselskapet.

Et påregnelig utfall er at uskyldige aktører (og eventuelt rettsapparatet) belastes med konflikter mellom:

- leasingselskapet og staten mht. om vilkårene for inndragning er til stede
- forbrukerkunden og leasingselskapet mht. erstatningskravet mot forbrukerkunden
- forbrukerkunden og verkstedet mht. forbrukerkundens regresskrav mot verkstedet
- verkstedet og den ansatte mht. verkstedets regresskrav for kravet fra forbrukerkunden

Eksempel 2: En sjåfør i et transportselskap med 10 ansatte setter seg bak rattet med høy promille, med det til følge at den leasede elektriske lastebilen til en verdi av kr. 4 millioner blir inndratt.¹⁶

Selskaper i transportbransjen har gjerne en bokført egenkapitalandel på 10-15 %, som for øvrig er kunstig høy siden leasingforpliktelsen ikke balanseføres. Transportselskapet har ikke økonomi til å innfri erstatningskravet fra leasingselskapet, og blir slått konkurs, slik at alle de 10 ansatte mister jobben. Det offentlige mister skatteinntekter, og må i tillegg betale trygd / stønad til de 10 inntil de får seg ny jobb.

Konflikter må påregnes mellom:

- leasingselskapet og staten mht. berettigelsen av inndragningen
- transportselskapet og leasingselskapet mht. erstatningskravet mot transportselskapet
- transportselskapet og den ansatte mht. førstnevntes regresskrav mot sistnevnte

¹⁵ Dette er formulert slik på side 87: «Når det gjelder eiers mulighet til å sikre sin økonomiske stilling, bør eier pålegges et betydelig ansvar. Det forutsettes at det kun er omstendigheter som eier ikke med rimelighet kunne ha forutsett ved overleveringen av motorvognen, som vil kunne begrunne at inndragning ikke skal skje. I regelen bør det kun tenkes unntak hvor et erstatningskrav mot fører er illusorisk, eksempelvis der fører er død, personlig konkurs eller av andre grunner ikke mulig å inndrive fra.»

¹⁶ I Norge er 70 % av alle nysolgte tyngre kjøretøy leasingfinansiert. Mrk. at konsekvensen for bedriften i dette eksempelet er den samme uavhengig av om den elektriske lastebilen er leaset eller (høyt) belånt.

- i tillegg kommer mulige konflikter basert på at de ansatte mener grunnlaget for avviklingen av arbeidsplassen deres er helt urimelig

Eksempel 3: To tjenestebiler i Forsvaret kappkjøres på en måte som bryter vilkårene i § 31 c. Den ene bilen er eiet av Forsvaret, og inndras ikke (ref. rapporten side 72) fordi staten allerede eier den. Den andre bilen er leaset av Forsvaret, og blir inndratt. Forsvaret må erstatte bilens verdi til leasingselskapet.

- Vil Forsvaret akseptere at et kjøretøy som brukes i nasjonal beredskap inndras av staten?
- Vil Forsvaret viderebelaste sjåføren (en soldat i pliktig tjeneste, men uten nevneverdig inntekt) med et økonomisk krav lik bilens verdi etter å ha betalt leasingselskapet?

Eksempelen viser at statens valg av finansieringsform umulig kan være en relevant parameter for om motorvognen skal inndras eller ikke. Samtidig kan ikke inndragning gjøres betinget av om leasingkunden er en privat næringsdrivende eller en offentlig aktør. Eksempelen viser derfor også hvor uegnet lovforslaget om å inndra leasingbiler er.

Eksempel 4: En kommunal hjemmehjelp råkjører i 30-sonen og bryter vilkårene i § 31 c, slik at den kommunalt leasede bilen inndras. Leasingselskapet mister eiendomsretten til bilen. Kommunen fratras disposisjonsretten til bilen, og må i tillegg betale erstatning til leasingselskapet tilsvarende bilens verdi.

Konflikter må påregnes mellom:

- leasingselskapet og staten mht. berettigelsen av inndragningen
- kommunen og leasingselskapet mht. erstatningskravet mot kommunen
- kommunen og den ansatte mht. kommunens regresskrav for kravet fra leasingselskapet

Mrk. for øvrig at iht. lovforslaget skal bilen inndras også i de tilfeller der kommunen eier bilen.

Kanskje mener man at inndragning likevel ikke er aktuelt i noen av de ovennevnte tilfellene, til tross for rapportens anvisning om dette? Eller stiller dette seg annerledes hvis det foreligger subjektive, kritikkverdige forhold hos noen av de involverte, selv om de ikke har sittet bak rattet? Eller skal man unnlate å inndra bilen i de tilfeller man ser at inndragning kan føre til mange underliggende konflikter?

Eksemplene viser at forslaget vil initiere en rekke unødvendige konflikter mellom uskyldige aktører, samt belaste både disse og domstoler / namsmyndighetene med overflødige rettsprosesser, uten å tilføre samfunnet noe verdi.

Mrk. at alle de ovennevnte konfliktene unngås dersom man holder den kriminelle alene ansvarlig for trafikklovbruddene; og ikke involverer en eier (leasingselskapet) som uansett ikke har noe med den kriminelle handlingen å gjøre.

5. Risikoen for inndragning må prises – konsekvenser for leasing som finansielt produkt

Iht. lovforslaget er leasingselskapet henvist til å fremme et usikret krav mot sin kunde etter at staten har inndratt leasingselskapets motorvogn som følge av sjåførens trafikale forgåelser.

I de tilfeller kunden er en privatperson, er dette en debitor som mest sannsynlig sitter i fengsel, eller skal inn til soning. Erfaringer fra Danmark viser at disse ofte ikke er søkekode.

Lovforslaget påfører leasingselskapene flere risikomomenter som ikke forefinnes i dag:

- De påføres risiko for inndragning som de ikke kan gardere seg mot.
- De påføres risiko for en tid- og ressurskrevende inndrivelsesprosess.
- De påføres risiko for at det usikrede kravet mot kunden ikke innfris.
- De påføres risiko for å bli involvert i konflikter som eksemplifisert i pkt. 4 ovenfor.

Denne risikoen må prises. I sum kan dette gjøre leasing av motorvogner en del dyrere enn i dag.

Sammenholdt med fjorårets innskjerping av reglene for tilbakeføring av fradragført mva ved leasing av personkjøretøy¹⁷, kan bil-leasing bli så dyrt at det forsvinner som finansielt produkt, noe samfunnet ikke er tjent med. Dette gjelder både de største kundene, hvorav mange er hjemmehørende i offentlig sektor, men også de husholdningene som ikke kvalifiserer for bil-lån etter at lån sikret med annet pant enn bolig ble tatt inn i utlånsforskriften fra 2023.

Arbeidsgruppen har for øvrig heller ikke kommentert hvordan den ser for seg at plikten til å tilbakeføre mva iht. mva-loven § 9-6 skal praktiseres i inndragningstilfeller.

Hvis arbeidsgruppen hadde utredet de praktiske, prosessuelle og økonomiske konsekvensene for leasingselskapene og deres kunder (inkludert offentlige aktører), tror vi man ville avstått fra forslaget om å inndra leasede motorvogner.

6. Hvis panterett respekteres, må også eiendomsrett respekteres

Det følger av rapportens side 12, 51 og 83 at tinglyst panterett vil bestå til tross for at motorvognen inndras. Slik vi oppfatter arbeidsgruppen er dette begrunnet i at pantekreditor (finansforetaket) *«kun helt unntaksvis vil være i en situasjon der de på noe måte kan klandres for en straffbar handling, eller burde sett den komme.»*¹⁸

Vi vil påpeke at situasjonen er akkurat den samme ved leasing. Banken har selvfølgelig ikke bedre kunnskap om hvordan sjåføren vil opptre bak rattet i en situasjon der kunden velger å leasingfinansiere motorvognen i banken, fremfor å lånefinansiere den samme motorvognen i den samme banken.

Leasingselskapet har rettsvern for sin eiendomsrett gjennom oppfyllelsen av bl.a. krav i panteloven § 3-22, 2. ledd.¹⁹ Når leasingselskapet har rettsvern for eiendomsretten til motorvognen, finnes det ingen grunn til å sette denne til side, men samtidig respektere tinglyst panterett i den samme

¹⁷ Ref. fjorårets endring i merverdiavgiftsloven § 9-6. Fra 2024-07-01 må et personkjøretøy leases i 8 år (mot tidligere 4 år) for at leasingselskapet skal slippe å tilbakeføre (deler av) fradragført inngående mva ved anskaffelsen av kjøretøyet. Lovendringen har gjort all leasing der det svares mva, dyrere. Straks det innføres mva på elbiler under kr. 500 000,- vil også leasing av slike biler bli dyrere.

¹⁸ Beskrivelsen er på side 51 gitt i tilknytning til straffeloven § 73, men på side 83 synes det som at kreditorvernet etter den foreslåtte § 31 c i vegtrafikkloven skal forstås på samme måte.

¹⁹ Ved leasing er kravene til rettsvern for eiendomsretten til motorvogner betinget av om det dreier seg om finansiell leasing eller restverdileasing. Mens finansiell leasing følger reglene for salgspant, har leasingselskapet ved restverdi-leasing rettsvern for eiendomsretten til sin egen motorvogn uten krav til tinglysing av leasingkontrakten (ref. Axis-kjennelsen fra Høyesterett, HR 2000-1350).

motorvognen. Eiendomsrett er den endelige beføyelse, og står minst like sterkt som en panterett i den samme gjenstanden.

I tilknytning til dette punktet vil vi også påpeke et presumptivt utilsiktet forhold ved lovforslaget som også kan rukke ved verdien av tinglyste panterettigheter:

Straffeloven § 73 gir domstolene mulighet til – i forbindelse med inndragning – å beslutte at en pantrett skal bortfalle, gitt at panthaver forstod eller burde forstå at tingen / pantet skulle brukes i straffbare handlinger eller at tingen / pantet «kunne inndras». Pr i dag er de generelle utsiktene til inndragning for perifere til å si at panthaver forstod eller burde forstå at pantet kunne inndras i motorvogn-tilfeller, men dette kan potensielt endre seg ved en innføring av den foreslåtte bestemmelsen i veitrafikkloven som sier at et kjøretøy «skal» inndras i gitte tilfeller. Da er ikke utsiktene til inndragning av motorvognen lenger like perifere. I et slikt tilfelle kan påtalemyndigheten argumentere for at panthaver forsto at pantet på generelt grunnlag «kunne inndras» og på den bakgrunn be domstolen om å beslutte at panteretten skal bortfalle.

De foreslåtte reguleringene i veitrafikkloven kan dermed få betydning for den praktiske adgangen til å oppheve panteretter i medhold straffeloven § 73. Dette er ikke omtalt i høringsnotatet og burde eventuelt undergis en nærmere vurdering.

7. Det er ikke fremlagt data som begrunner et behov for å inndra leasede motorvogner

De fleste personbiler som leases i Norge er funksjonelle, lavt / moderat prisede småbiler og mellomklassebiler. Det er vår oppfatning at bilene som leases av norske husholdninger er underrepresentert iht. de trafikale forgåelsene som kvalifiserer til inndragning iht. lovforslagets § 31 c, nr. 4.

Like fullt kan ikke innsigelsene avfeies med at lovforslaget om inndragning dermed ikke skulle være noe problem. Som nevnt under pkt. 5 vil forslaget gjøre leasing dyrere, noe som innebærer at de lovlydige kundene må betale mer for de samme tjenestene. Bransjen opererer med små marginer, og man risikerer at leasing kan bli faset ut som et konkurransedyktig alternativ til lån. Dette vil særlig ramme kunder som ikke kvalifiserer for lån, eller ikke ønsker å ta opp lån (eller offentlige aktører som iht. loven ikke kan ta opp lån). Dette er ingen tjent med.

Det er uansett ikke noe behov for å prøve å «oppdra» DNB, Nordea Finans Norge, Santander Consumer Bank, sparebankene, mv. til å bli mer «ansvarlige» ved inngåelse av leasingavtaler, for på denne måten å få bukt med villmannskjøring blant deres leasingkunder.

Vi kan heller ikke se at arbeidsgruppens forslag hensyntar «en balansert avveining mellom trafiksikkerhet, allmennpreventive hensyn og eierinteresser mv.», som det heter i arbeidsgruppens mandat.²⁰ Inngrepet, slik det er foreslått, er ikke forholdsmessig, i den forstand at det mangler balanse mellom samfunnets interesse i inngrepet og hensynet til vern av særlig tredjeparts eiendomsrett.

Forholdsmessighetsvurderingene som arbeidsgruppen beskriver skiller i liten grad mellom de tilfellene hvor lovbryteren er eier av motorvognen og tilfellene hvor motorvognen eies av tredjepart. Forholdet til tredjepart beskrives hovedsakelig i rapportens pkt. 2.6.7, hvor premissene for vurderingen av forholdsmessigheten er at det er en kausal kobling mellom en vid adgang til inndragning overfor tredjepart og styrking av trafiksikkerheten. Vi kan ikke se at dette er dokumentert, og vi tviler også på at en slik dokumentasjon kan fremskaffes i de tilfeller denne tredjeparten er et leasingselskap.

²⁰ Rapportens side 8.

Lovforslaget er svært inngripende, og rammer en uskyldig tredjepart. Før man innfører et så inngripende tiltak som å frata leasingselskapet eiendomsretten til motorvognene deres, må man i det minste fremlegge dokumentasjon på at det er behov for en slik regulering. Vi kan ikke se at det er gjort.

8. Alternative forslag

For ordens skyld gjør vi oppmerksom på at vi deler arbeidsgruppens ønske om å styrke trafikksikkerheten. Våre innvendinger handler primært om at virkemidlene for å oppnå dette må ivareta hensynet til tredjeparts eiendomsrett, og ikke generere unødvendige konflikter og rettsprosesser som ikke tilfører samfunnet verdi.

Pt. fremstår lovforslaget som ubalansert, og det favoriserer staten på leasingselskapenes bekostning. Både det materielle innholdet i reguleringen, beskrivelsene i rapporten, valget av høringsinstanser mv. reflekterer at ingen av arbeidsgruppens medlemmer har ståsted i privat sektor. Pr. i dag skal det godt gjøres å finne en situasjon der leasingselskapet har utvist subjektiv skyld som i sin tur har ført til et brudd på forslaget § 31, c, nr. 4. De grunnleggende premissene for å ilegge leasingselskapet økonomisk straff (med staten som begunstiget) er da ikke til stede.

Vi mener den foreslåtte reguleringen favner for bredt, og i praksis vil straffe uskyldige tredjeparter på en måte som bryter med den alminnelige rettsoppfatning. Reservasjonen som er lagt inn i forslag til ny § 31 c, nr. 4, hvoretter motorvognen «skal» inndras "med mindre særlige grunner" tilsier noe annet, har snudd opp ned på utgangspunktet for vurderingen; forslaget er altså at motorvognen "skal" inndras, mens den skjønnsmessige adgangen til å unnlate inndragning kun gjøres til et unntak fra hovedregelen. Etter vårt syn vil denne omveltningen av det rettslige utgangspunktet åpne døren for inndragning også i tilfeller hvor det ikke egentlig er behov for inndragning, og dermed vil regelen kunne innebære et brudd på EMK.

Vi hadde gjerne sett at arbeidsgruppen hadde vurdert alternative og mindre inngripende reguleringer enn de foreslåtte.

- En nærliggende løsning er at staten, i kjølvannet av den kriminelle handlingen, selv retter det økonomiske kravet mot den ansvarlige sjåføren, og kun mot ham, i tråd med grunnleggende strafferettslige prinsipper. I den grad man måtte mene det er mer straffverdig å forgå seg trafikalt i en kostbar motorvogn²¹, kan sjåførens økonomiske ansvar settes til et beløp tilsvarende motorvognens verdi, iht. prinsippet i straffeloven § 69, 1. ledd, 2. pkt.
- I stedet for at staten inndrar motorvogner tilhørende uskyldige tredjeparter (i dette tilfellet leasingselskapene), kan den kreve at brudd på § 31 c, nr. 4 skal ha til følge at leasingavtalen heves, og at den leasede motorvognen føres tilbake til leasingselskapet. Da mister sjåføren uansett tilgangen til motorvognen.
- Hvis inndragning likevel lovfestes på generelt grunnlag, bør det uansett gjøres unntak for leasede motorvogner. Alternativt må leasingselskapet ved det etterfølgende tvangssalget få utbetalt et proveny tilsvarende motorvognens verdi.

²¹ Vi tillater oss å nevne at alle de materielle vilkårene for inndragning i § 31 relaterer seg til sjåførens atferd, og ingen til motorvognens egenskaper. Leasingselskapet har uansett ikke mulighet til å forutse eller verne seg mot overtredelse av de vilkår som fører til inndragning. Det gir ikke mening å straffe en tredjepart for sjåførens forgåelser.

Så langt vi kan se vil disse forslagene gi den samme samfunnsnyttens som lovforslaget, men uten å komme i konflikt med EMK, og uten å generere unødvendige konflikter mellom tredjeparter som uansett ikke har noe ansvar for den kriminelle handlingen. Med våre forslag vil imidlertid staten, og ikke leasingselskapet, bli sittende igjen med det usikrede kravet mot sjåføren, noe vi mener er en riktigere løsning.

Finansieringsselskapenes Forening står for øvrig til rådighet dersom Samferdselsdepartementet ønsker å diskutere noen av de ovenstående punktene mer inngående.

Med vennlig hilsen

FINANSIERINGSSKAPENES FORENING



Knud Øvernes

Administrerende direktør



Tom Slungaard

Juridisk direktør