



Justis- og beredskapsdepartementet

Leveres kun elektronisk

Deres ref.
25/5723-HEA

Vår ref.
TSL

Oslo
2026-03-27

Høringsuttalelse vedrørende lov om avtaler med forbrukere om leie av ting (leieloven)

1. Innledning

Vi viser til Justis- og beredskapsdepartementets brev av 2025-12-22 med vedlagt forslag til ny leielov.

Finansieringsselskapenes Forening (Finfo) er interesseorganisasjonen for finansforetak og andre aktører som tilbyr leasing til næringsdrivende og forbrukere. Selv om leasing brukes ved anskaffelse av ulike formuesgoder, er forbrukermarkedet for leasing i praksis avgrenset til leasing av personbil.

Våre medlemmer omfatter de fleste leasingselskapene i Norge.¹ Disse eier ca. 135 000 personbiler som leies ut til norske kunder. Det årlige nysalget av leasing til forbrukere utgjør ca. kr. 9 milliarder.

Vi støtter lovforslagets underliggende mål om å legge til rette for økt leie fremfor eie der dette gagnar forbrukerne og samfunnet. Samtidig må det påpekes at flere av de foreslåtte reguleringene vil ha omfattende negative konsekvenser for leasing av bil til forbrukere, slik at hele dette veletablerte markedet i praksis kan bortfalle. Dette vil være i strid med lovens intensjon om å fremme leie som alternativ til kjøp. Vi mener videre at flere sentrale forhold – spesielt de mva-relaterte implikasjonene av lovforslaget – ikke er tilstrekkelig utredet eller hensyntatt.

Nedenfor i punkt 2 oppsummerer vi våre hovedpunkter og anbefalinger, før vi utdyper våre kommentarer i de påfølgende punktene.

2. Påregnelige konsekvenser av lovforslaget - Sammendrag - Vår anbefaling

2.1 Påregnelige konsekvenser av lovforslaget

Våre medlemmer er tydelige på at leasing til forbrukere blir avvirket hvis lovforslaget vedtas, da det ikke lenger blir mulig å tilby leasing som et konkurransedyktig alternativ til lån.

¹ DNB Finans, Nordea Finans Norge, Santander Consumer Bank, aktører innen sparebankene, mv.

Nedenfor har vi beskrevet noen av de konsekvenser bortfall av bil-leasing til forbrukere bringer med seg:

- Kjøp vil erstatte leie. Mer enn 60 % av bil-leasingkundene er forbrukere. Disse får økt gjeldsbelastning og risiko når de blir henvist til å kjøpe bil.
 - Når forbrukerne fratas leasing som et alternativ til lån, fratas de også forutsigbarhet og risikoavlastning. Ved leasing hefter de bare for en nærmere bestemt andel av bilens verdi.²
- Tilgang på ny bil blir forbeholdt forbrukere som kan betale kontant eller som kvalifiserer for lån iht. utlånsforskriften.
 - Våre medlemmer opplyser at en rekke «vanlige» husholdninger ikke lenger kvalifiserer for billån iht. utlånsforskriften. Dette gjelder typisk aleneforsørgere.
- Bilparken vil eldes, og det kommer færre nye, sikrere og miljøvennlige biler ut på veiene.³
 - Bilforhandlerne blir skadelidende. En viktig del av deres virksomhet er bruktsalg; der dagens regulering av leasing gir dem mulighet til å selge den samme bilen to ganger.
- Statens mva-proveny fra bil-leasing til forbrukere vil bortfalle i sin helhet. Når leasing bortfaller vil forbrukerne dessuten i større grad etterspørre bruktbiler, som er fritatt fra mva.

Det er vår oppfatning at lovforslaget får langt større, negative konsekvenser enn tilsiktet. Foruten at forbrukerne blir skadelidende, er dette hverken gunstig avgiftspolitik, miljøpolitikk eller bilpolitikk.

2.2 Sammendrag

- Forholdet til mva er ikke hensyntatt – lovforslaget fremstår dermed som ufullstendig:
 - Mva-reglene setter avgjørende premisser for leasing som et konkurransedyktig alternativ til lånefinansiering. Høringsnotatet fremstår som ufullstendig når det unnlater å behandle mva-relaterte utslag av den foreslåtte reguleringen.
 - Det foreslås å lovfeste nye premisser for leasing, men dette gjøres uten kunnskap om at de mva-relaterte konsekvensene av disse premissene gjør leasing så dyrt for forbrukerne at produktet vil bortfalle.
 - Lovforslaget legger økt risiko og ansvar på leasingselskapene. Disse byrdene må nødvendigvis prises inn. Som illustrert i Vedlegg 2 vil det månedlige terminbeløpet for en vanlig familiebil øke fra kr. 6 400,- til kr. 16 900,- med de nye reglene.
 - Lovforslaget hensyntar ikke at reguleringen vil gjøre produktet leasing vesentlig dyrere for forbrukerne – også uavhengig av forholdet til mva.

² Leasing gir forbrukeren forutsigbar kostnad, ingen restgjeld og ingen bruktbilrisiko eller verdifallsrisiko.

³ Leasing er et viktig verktøy for å få nye biler ut på veien. I EU står leasingselskapene som kjøpere av 47 % av alle nye personbiler.

- Forbrukermyndighetenes involvering i dagens regulering av leasing er ikke hensyntatt:
 - Bransjens mønsteravtale for bil-leasing til forbrukere er utviklet i samråd med forbrukermyndighetene over flere tiår. Vi mener mønsteravtalen gir en fornuftig balanse mellom hensynet til hhv. forbrukerne og produktets lønnsomhet. I høringsnotatet er denne mønsteravtalen satt til side uten nærmere begrunnelse.
 - I stedet foreslås det å lovfeste nye materielle vilkår og risikoparametere i leasingselskapenes disfavør. Vi kan ikke se at dette er ledsaget av noen nærmere forklaring eller begrunnelse. For oss er det ikke betryggende at det legges opp til å lovregulere et så sentralt finansielt produkt på et så tilfeldig vis.
- Forholdet til utredningsinstruksen:
 - Forslaget er mangelfullt utredet, og tilsynelatende sendt på høring uten noen forutgående konsekvensanalyse knyttet til reguleringen av leasing; hverken for finansforetakene, for bilbransjen, for avgiftsmyndighetene eller for forbrukerne.

2.3 Vår anbefaling

Vår anbefaling er at leasing tas ut av leieloven, og i stedet reguleres i en egen lov eller forskrift,⁴ da en slik finansieringsløsning for bil skiller seg vesentlig fra de forhold som begrunner Stortingets anmodningsvedtak om å legge til rette for gjenbruk av klær gjennom en ny leielov.⁵

En god regulering av et så komplekst finansielt produkt som leasing, krever uansett en forutgående utredning der kompetanse på skatt, mva, regnskap og leasing som produkt, er representert.

Lovregulering av leasing bør ta utgangspunkt i bransjens mønsteravtale og etablerte bransjestandarder. Vi mener dette gir et bedre grunnlag for å sikre en videreføring av leasing som et konkurransedyktig og forbrukervennlig finansielt produkt.

3. Forholdet til merverdiavgiftslovens regulering av leasing

3.1 En god lovregulering av leasing må hensynta hvordan mva-reglene slår ut for leasing

I motsetning til de fleste andre finansielle produkter er leasing en mva-pliktig tjeneste. Som nevnt setter mva-reglene premisser av avgjørende betydning for om finansforetakene kan tilby leasing som et konkurransedyktig alternativ til lånefinansiering.

⁴ I vår e-post til Justis- og beredskapsdepartementet av 2025-06-11 kom vi med ulike forslag til hvordan leieloven kan avgrenses mot leasing.

⁵ Representantforslaget fra Stortinget om å «gjøre fast fashion dyrere og brukthandel billigere» inneholder begrepet «bil» to ganger, og tydeligst i setningen «Når en forbruker skal leie en drill, en kjole eller en bil, er det hver enkelt leieavtale som bestemmer forbrukerens rettigheter.» Videre er begrepet «leasing» nevnt én gang. Representantforslaget gir imidlertid ingen problemidentifikasjon knyttet til leasing av bil som sådan. Lovregulering av dette ligger derfor i ytterkant av hva Stortinget har bedt om.

Dagens regulering av leasing er utarbeidet i samråd med forbrukermyndighetene, og skiller seg vesentlig fra det som begrunner Stortingets ønske om en leielov, nemlig en situasjon der utleier ensidig har diktert vilkårene.

I høringsnotatet pkt. 21.11 gis en summarisk gjengivelse av den plikten leasingsselskapet har til å tilbakeføre inngående mva på personkjøretøy iht. mva-lovens § 9-6 i de tilfeller kjøretøyet i løpet av de første åtte årene etter registreringen selges eller omdisponeres til bruk som ikke gir fradragsrett.

Departementet går imidlertid ikke nærmere inn på mva-reglene (som avgjørende for leasingproduktets lønnsomhet og som alternativ til lån) under henvisning til at «*leieloven vil være en kontraktsrettslig lov, og den er ikke ment å regulere skatterettslige spørsmål*».

Vi synes dette er uheldig. For å kunne lage en god lov som stimulerer til mer leie (dvs. leasing) på bekostning av kjøp (dvs. lån), må man ta hensyn til hvordan mva-reglene for leasing påvirker forbrukerens valg. Dette gjelder både mva-reglene isolert og ikke minst i kombinasjon med det nye lovforslaget.

3.2 Den skjerpede tilbakeføringsplikten for mva ved leasing av personkjøretøy fra 2024-07-01

Ved omsetning av nye personbiler skal det svares 25 % mva av kjøpesummen.⁶

For å sikre at leasing av personkjøretøy ikke gir noen mva-fordel (ref. at brukt omsetning av personkjøretøy skjer uten mva), stiller mva-regelverket i realiteten krav til en minste leietid for at leasingsselskapet skal slippe å måtte tilbakeføre en andel av den inngående mva som ble fradragsført ved kjøp av kjøretøyet – dette er en slags «bindingstid» på fradraget. Kravet til denne leietidens lengde har økt med årene:

- I 2001 ble det innført et krav om 3 års leietid for å unngå tilbakeføring av mva.
- I 2015 ble kravet til leietid økt fra 3 år til 4 år.
- I 2024 ble kravet til leietid i mva-loven § 9-6 økt fra 4 år til 8 år under henvisning til at man ville innføre mer «nøytrale mva-regler».

Endringen i 2024 ble gjennomført på et tidspunkt da mer enn 80 % av nybilsalget var elbiler, som ble solgt med liten eller ingen mva. Ved kjøp av disse elbilene uten mva, var det heller ingen mva som kunne fradragsføres. For disse bilene fikk lovendringen tilsvarende liten eller ingen umiddelbar effekt.

Det er likevel på det rene at denne lovendringen får betydelige konsekvenser for leasing i takt med at det innføres mer mva på elbiler – da dette gir høyere inngående mva med bindingstid på fradraget.⁷

Hvis det i dag inngås en leasingavtale med 3 eller 4 års varighet, vil leasingsselskapene utligne mva tilsvarende 8 års leietid, og fordele dette utover de månedlige leietermine.

Hvis kunden sier opp før tid, vil leasingsselskapene holde kunden ansvarlig for den mva-kostnaden som da oppstår i form av plikt til å tilbakeføre (en andel av) fradragsført inngående mva. Ved innføring av full mva på elbiler, vil inngående mva med bindingstid på 8 år fort utgjøre kr. 140 000,- for en alminnelig familiebil, se nærmere om dette i Vedlegg 1 og Vedlegg 2. Iht. vår mønsteravtale er forbrukerens ansvar i denne forbindelse likevel begrenset til 6 måneders leie.⁸

⁶ I løpet av kort tid vil dette med stor sannsynlighet også gjelde for elbiler fullt ut.

⁷ Vi advarte derfor mot disse konsekvensene i vår høringsuttalelse til Finansdepartementet av 2024-01-30.

⁸ Kravet om at tilbakeføringskrav (av mva) må dekkes innenfor det maksimale ansvaret på 6 måneders leie, følger av pkt. 3.3 i brevet fra Forbrukerombudet av 2006-08-23, se Vedlegg 3.

Dette betyr at leasingselskapene i de fleste saker med tidlig-oppsigelse påføres et netto tap som følge av at mva-beløpet som må tilbakeføres er større enn det som kan dekkes inn via 6 måneders leie. En fersk undersøkelse fra ett av våre medlemmer viser at de gikk med netto tap i 90 % av 200 saker med tidlig-oppsigelse av avtalen.

- Merk at denne undersøkelsen relaterer seg til dagens regelverk, der forbrukeren først kan gå ut av avtalen etter 7 måneder, og da med plikt til å betale inntil (ytterligere) 6 måneder leie for å dekke leasingselskapets tap.
- Merk også at den fulle effekten av å øke «bindingstiden» til 8 år, først inntreffer når det innføres mva på elbiler på lik linje med andre drivlinjer.

Når departementet nå foreslår (kun) 12 måneders bindingstid,⁹ og samtidig åpner for at kunden i realiteten kan si opp avtalen allerede etter én måned,¹⁰ for deretter å hefte for kun inntil 3 måneders leie, oppstår en rekke utfordringer:

- Den kortere bindingstiden vil utløse langt større tilbakeføringskrav enn i dag.
- Det må påregnes en stor økning i antall (store) tilbakeføringskrav som følge av en tilsvarende økning i antall tidlig-innfrielser; typisk fra forbrukere som ser at de kan bytte bil uten stor kostnad.
- Leasingselskapene vil sitte igjen med store tilbakeføringskrav som de ikke kan få dekket av forbrukerkunden innenfor 3 måneders leie. Denne kostnaden må utlignes på alle nye avtaler.¹¹
- Leasingselskapene kan ikke ta risikoen for at kunden ikke viderefører avtalen etter 12 måneder, og må derfor som et minimum utligne 8 års mva på den første 12 måneders perioden av leieforholdet.
 - Som påvist i priseksempelet i Vedlegg 2 vil det månedlige terminbeløpet for en vanlig familiebil øke fra kr. 6 400,- til kr. 16 900,- med de nye reglene. Dette er så dyrt sammenholdt med lånefinansiering at knapt noen rasjonelle forbrukere vil etterspørre leasing.¹²
 - Samtidig oppstår uklarhet om hvorvidt et slikt leieforhold kan fornyes etter 12 måneder uten å legge utgående mva på de nye månedlige terminene, eller om skattemyndighetene anser en forlengelse av avtalen som en ny leasingavtale, slik de gjør i dag.¹³ Det må også

⁹ I Vedlegg 1 har vi illustrert hvordan tilbakeføringskravene slår ut der forbrukeren ikke forlenger avtalen om leasing av en vanlig familiebil etter 12 måneder.

¹⁰ Ref. våre kommentarer til § 57 nedenfor.

¹¹ Merk at vi her kun ser på mva, og ikke har hensyntatt det tapet som oppstår på leasingselskapets hånd som følge av at verdifallet på bilen ved tidlig-oppsigelse overstiger det som dekkes inn gjennom startinnskudd og pliktig leiebetaling.

¹² Vi setter spørsmålstegn ved om finansforetakene i det hele tatt kan tilby et slikt produkt innenfor grunnleggende krav til god forretningsskikk.

¹³ Ref. Skattedirektoratets brev til Finfo av 2023-03-23. Det må derfor avklares at en forlengelse utover 12 måneder ikke utløser krav til å erlegge ytterligere mva i tilknytning til den samme avtalen.

avklares med skattemyndighetene om det er adgang til å innkreve mva tilsvarende 8 års leietid over 12 måneder, slik lovforslaget forutsetningsvis krever.

- Merk. at ytterligere uklarhet om mva-relaterte forhold kan oppstå hvis en slik avtale senere overdras eller endres. Videre oppstår en rekke nye problemer hvis mva-reglene endres, ref. også at det har vært endringer i mva-reglene for bil-leasing hvert år de siste årene.
- Det vil oppstå mange nye typetilfeller for beregning av mva som det i dag ikke finnes systemstøtte for hos leasingselskapene. Dette blir i seg selv et argument som trekker i retning av å fase ut produktet, ut over de rent kommersielle årsakene i det enkelte avtaleforhold.

Konklusjonen er at bil-leasing til forbrukere ikke lenger kan videreføres innenfor de rammene som følger av lovforslaget.

3.3 Hvordan unngå at statens inntekter fra mva ved bil-leasing til forbrukere bortfaller i sin helhet

Slik lovforslaget er utformet vil leasing til forbrukere bortfalle, med det til følge at staten mister samtlige mva-inntekter fra dette produktet. Når det innføres full mva på elbiler antas dette provenyet å utgjøre anslagsvis kr. 2,5 milliarder per år.

Departementet bemerker i høringsnotatet at det er et relevant spørsmål hvem som skal ta belastningen med et høyere tilbakeføringsbeløp ved en førtidig oppsigelse, men går ikke nærmere inn i denne problematikken under henvisning til at leieloven er en kontraktsrettslig lov.

Staten står i utsikt for et betydelig avgiftstap, enten:

- som følge av at bil-leasing til forbrukere bortfaller i sin helhet; eller
- som følge av at staten eventuelt påtar seg å ta kostnaden for de høyere tilbakeføringsbeløpene.¹⁴

En mer egnet løsning, som dessuten åpner for at statens inntekter fra mva ved bil-leasing til forbrukere blir videreført, er å reversere den lovendringen i mva-loven § 9-6 som ble gjort i 2024, og som i dag stiller krav til 8 års leietid for at leasingselskapene ikke skal bli pålagt å tilbakeføre en andel av fradragsført inngående mva ved kjøp av personkjøretøyet. Dette illustrerer igjen hvorfor en regulering av leasing ikke bør skje uten en samtidig involvering av mva-reglene for leasing.

Hvis man også viderefører dagens bindingstid¹⁵ (oppsigelse med virkning etter 7 måneder + ytterligere 6 måneders økonomisk ansvar for forbrukeren), vil man beholde dagens forutsigbarhet, og man vil redusere både antallet tidlig-oppsigelser og størrelsen på de tilbakeføringskravene (av mva) som disse oppsigelsene bringer med seg.

¹⁴ For at leasingtilbudet kan ha mulighet til å stå seg slik lovforslaget er utformet, er et alternativ å utvide unntakene fra tilbakeføringsplikten i merverdiavgiftsloven § 9-6, 4. og 5. ledd slik at leasingselskapet kan unnlate å tilbakeføre mva ved førtidig oppsigelse. Reglene må i så fall endres slik at selskapene får en direkte adgang til å unnlate tilbakeføring, og slipper dagens administrativt krevende løsning med å søke enkeltvedtak per kjøretøy. Vi bemerker at dette uansett kun kan løse utfordringene knyttet til mva.

¹⁵ Denne ble innført av Forbrukerombudet i 2006 og videreført av Forbrukertilsynet i 2019.

Hvis man i stedet ønsker å gi forbrukerkunden mer fleksibilitet til å si opp avtalen på et tidligere tidspunkt, og med mindre økonomisk ansvar, vil dette nødvendigvis øke prisen på leasingavtalen betydelig og / eller redusere statens inntekter fra mva ved bil-leasing.

Vi vil i denne forbindelse påpeke at bilfinansiering i form av leasing skiller seg en god del fra andre leieforhold. Ved leasing er finansieringselementet fremtredende, og leasingselskapet fremstår i de fleste tilfeller i liten grad som en tradisjonell utleier.

Videre er det et særtrekk ved tjenester som gir tilgang på bil, enten dette er leasing, tradisjonell leie, bil-pooler, abonnementsløsninger, bilkollektiv mv., at jo mer fleksibilitet man ønsker å gi kunden, desto vanskeligere er det å få produktet til å bli lønnsomt.

Som det fremgår av det ovenstående er det uansett ikke tilrådelig å lovregulere leasing uten å hensynta de utslagene mva-regelverket utløser som følge av den samme lovreguleringen.¹⁶

4. Gjeldende regulering av bil-leasing – involveringen av forbrukermyndighetene

De standardvilkår som er inntatt i Finfos mønsteravtale, og som i dag danner grunnlag for leasingselskapenes avtaler med deres forbrukerkunder, er godt forankret hos forbrukermyndighetene.

I flere omganger har Forbrukerombudet / Forbrukertilsynet, gjennom langvarig og konstruktiv dialog med bransjens aktører, utført grundige revisjoner av avtalevilkårene, og stilt ufravikelige krav til innhold i mønsteravtalen. Dette er nærmere beskrevet i Vedlegg 3 nedenfor.

Det ligger følgelig et omfattende arbeid bak dagens mønsteravtale for bil-leasing til forbrukere. Dette arbeidet har over tid munnet ut i en regulering som oppfattes som balansert, og som har gjort leasing til et konkurransedyktig alternativ for forbrukere som ønsker å langtidsleie bil fremfor å lånefinansiere et bilkjøp.

Det er vårt bestemte inntrykk at leasing av bil avstedkommer få konflikter mellom partene; noe som også illustreres ved den store andelen forbrukere som velger å lease bil på nytt.¹⁷ Av 219 saker som ble avsluttet i Finansklagenemnda Bank i 2025, var kun 2 saker relatert til leasing.¹⁸

Tidligere mulige konfliktpunkter er i stor grad løst gjennom innføring av balanserte løsninger, som f.eks. Forbrukerrådet-godkjente standarder for vurdering av unormal slitasje ved tilbakelevering av bilen, effektive tvisteløsningsmekanismer gjennom pliktig taksering av uavhengig teststasjon (NAF), 6 måneders begrenset ansvar ved oppsigelse (med ytterligere forbrukerbeskyttelse ved helsemessig begrunnende opphørsgrunner), mv.

¹⁶ Det oppstår også andre mva-problemstillinger når man endrer reguleringen av leasing på den måten det gjøres i lovforslaget. Dette kan gjelde avgiftsmessige spørsmål relatert til påkost, manglende vedlikehold, konsekvenser av avtalebrudd, mv. Det favner for langt å gå inn i disse problemstillingene her, noe som igjen tilsier at lovregulering av leasing må utredes nærmere – og da med involvering av personer med kompetanse på skatt, mva, regnskap, og ikke minst på leasing som finansielt produkt.

¹⁷ I Stortingets anmodningsvedtak er det for øvrig heller ikke identifisert en eneste utfordring knyttet til leasing av bil som sådan.

¹⁸ Begge sakene gjaldt avtaletolkning; og var ikke forbundet med forhold som nå søkes regulert i leieloven.

Vi synes det er påfallende at det ikke noe sted i høringsnotatet anføres hva som tilsier at dagens vilkår skal settes til side; og i stedet erstattes med nye vilkår – uten noen begrunnelse for disse, eller forutgående involvering av bransjen.

Hvis man skal lovfeste leasing til forbrukere tror vi det ville være mer konstruktivt å ta utgangspunkt i den reguleringen som er nedfelt i Finfos mønsteravtale. Dette er en regulering som hensyntar føringer fra både forbrukermyndighetene og skatte- og avgiftsmyndighetene, og som har skapt en balansert, forutsigbar og enhetlig bransjepraksis i 20 år.

5. Kommentarer til de enkelte bestemmelsene i lovforslaget

5.1 Overordnede generelle kommentarer

Den gjennomgående svakheten ved lovforslaget er at det ikke i tilstrekkelig grad tar høyde for at leasing i de fleste tilfeller rettslig og faktisk er et tre-partsforhold mellom uavhengige parter: bil-leverandøren, forbrukeren, og leasingselskapet som finansiell part. For de fleste leasingselskapenes vedkommende er det misvisende, slik vi oppfatter at lovforslaget gir inntrykk av, å anse leverandøren som en ren, underordnet kontraktsmedhjelper for leasingselskapet.

Lovforslaget innebærer at leasing i betydelig grad må prises og håndteres som operasjonell langtidsutleie med tilnærmet full markeds- og restverdirisiko for leasingselskapet, fremfor som i dag, hvor finansforetakets rolle primært er finansiell, og med dertil hørende begrenset befatning med objektet.

Samtidig er legaldefinisjonen av «*leiefinansiering*» så lite treffsikker at det er uklart om den omfatter (flere av) de større leasingselskapene, og likeledes er det uklart om all leasing rettet mot forbrukere omfattes av definisjonen. Det etterlates en uakseptabel uklarhet om hvorvidt slik leasing mot forbrukere da i stedet blir omfattet av lovens øvrige kapitler; noe som vil skape konkurranse på helt ulike vilkår mellom leasingselskapene.

Utvidelsen av leasingselskapenes ansvar for objektet innebærer en strukturell dreining av markedet, og endrer i realiteten leasing som produkt. I tillegg til de ovennevnte utfordringene vedørende mva, er det særlig følgende regulering som er problematisk:

- Reglene om bindingstid, der kundens rett til å tre ut av avtalen etter kort tid ikke er forenlig med å kunne tilby leasing som et konkurransedyktig alternativ til lånefinansiering.
- Den sterke begrensningen i adgangen til å holde kunden ansvarlig for tap ved kundens oppsigelse av avtalen, enten dette skjer før tid eller ikke.

Kort fortalt flyttes det i lovforslaget så mye risiko og ansvar over på leasingselskapene, under dekke av å skulle beskytte forbrukerne, at leasingselskapene må prise produktet leasing så høyt at knapt noen forbrukere lenger vil etterspørre det.

5.2 Kommentarer til de enkelte bestemmelsene i lovforslaget

Nedenfor har vi kommentert de bestemmelsene i lovforslaget vi mener har størst relevans for leasing. Selv om departementet og lovgiver skulle etterkomme enkelte av våre kommentarer og anbefalinger nedenfor, gjør vi oppmerksom på at dette ikke er tilstrekkelig til at man oppnår en fungerende lovregulering av leasing, så lenge mva-effektene av den samme reguleringen ikke hensyntas.

Vi vil understreke at vår primære anbefaling er å ta leasing ut av leieloven, og i stedet regulere dette i en egen lov eller forskrift etter en grundig forutgående utredning.

Kommentarene nedenfor suppleres av de øvrige delene av denne høringsuttalelsen.

Til § 1 Hva loven gjelder. Definisjoner

- Det kan være behov for å klargjøre hva som menes med «forbruker» når det kommer til bil-leasing. Mange leasingavtaler inngås av næringsdrivende, men med det formål at bilen primært skal brukes privat.

Til § 26 Avtale om bindingstid

- Forslaget om maksimalt 12 måneders bindingstid, med i praksis kun 1 måned oppsigelsestid for forbruker (jfr. 2. ledd), gir ikke en forsvarlig eller hensiktsmessig finansieringsløsning for kapitaltunge objekter – hverken for forbrukeren eller for leasingselskapet. En samlet bransje er tydelig på at en åpning for å gå ut av avtalen med 1 måneds varsel ikke er forenlig med et fungerende leasingmarked.
- Bestemmelsen sier at kunden plikter å tilbakebetale den økonomiske fordel han har mottatt ved å gå inn på en avtale med bindingstid. En slik fordel er tilnærmet umulig å fastsette, med mindre leasingselskapene utformer egne prislistor for leasingavtaler uten bindingstid; noe som er uaktuelt, ettersom et kjennetegn ved leasing nettopp er at avtalen løper med bindingstid.
- Det gir ingen mening for oss at en kunde, i en avtale med 12 måneders bindingstid, skal ha rett til å gå ut av avtalen på 1 måneds varsel – da er det jo ingen bindingstid.
- Bestemmelsen gir ikke opplysning om hva som inngår i «ytterligere tap» som nevnt i 2. ledd. Vi antar imidlertid at aktuelle krav her er relatert til f.eks. overkjørte kilometre, påkost og krav på mva-refusjon som følge av førtidig avvikling(?).

Til § 40 Vederlag for fortsatt bruk

- Tilbakelevering av bil er for løst regulert. Slik vi oppfatter lovforslaget kan forbrukerkunden velge å la være å tilbakelevere bilen ved endt leieperiode, mot å videreføre avtalt leiebetaling. Selv om bestemmelsen har en henvisning til § 43, oppfatter vi dette utgangspunktet som urimelig.
- Bestemmelsen er uforenlig med bærende prinsipper for et fungerende leasingmarked. Bilforhandleren må ha trygghet at en bil med avtalt leieperiode på 36 måneder, kommer inn etter 36 måneder, da det eksempelvis allerede kan foreligge en kjøper til denne bilen. Videre må leasingselskapet ha trygghet for at restverdigarantien fra forhandleren kommer til utbetaling på avtalt tidspunkt (dvs. ved avtalt tidspunkt for innlevering av bilen). Hvis kunden kan skyve innleveringstidspunktet ut i tid, kan heller ikke restverdigarantien gjøres gjeldende mot forhandleren. Tidspunkt for innlevering kan derfor ikke være betinget av kundens for godt befinnende.

Til § 54 Kapitlets virkeområde

- Beskrivelsen av kapitlets virkeområde hensyntar ikke at noen få, større leasingselskap har et større operasjonelt element i sin virksomhet. Noen av disse leasingselskapene gjør

ikke bruk av en forhandler, og noen driver leasingvirksomhet uten krav til konsesjon.¹⁹ Bestemmelsen etterlater uklarhet om hvorvidt disse selskapene da i stedet utelukkende blir omfattet av lovens øvrige kapitler (jfr. beskrivelsen av lovens virkeområde i § 1); noe som neppe kan være departementets intensjon, da en slik regulering både er uegnet, og dessuten vil legge opp til konkurranse på ulike vilkår.

- Legaldefinisjonen av «*leiefinansiering*» i 2. ledd omfatter ikke bruktbil-leasing. Det betyr at kapittel 12 ikke får anvendelse, noe som etterlater uklarhet om hvilke regler som da gjelder. Vi antar at det ikke er meningen at kapittel 12 kun skal gjelde nybil-leasing, mens lovens øvrige kapitler skal gjelde bruktbil-leasing.
- Vi oppfatter 4. ledd slik at finansforetak må ha konsesjon fra Finanstilsynet («*tillatelse eller annen godkjenning*») for å tilby leasing («*leiefinansiering*»). Dette fremstår som urimelig for de leasingselskapene som i dag driver lovlig, men uten krav til slik konsesjon.

Ettersom legaldefinisjonen av «*leiefinansiering*» i 2. ledd er knyttet opp til at avtalen er inngått med en forbruker, oppfatter vi reguleringen slik at de leasingselskap som i dag kun har bedriftskunder, kan videreføre sin virksomhet uten å bli omfattet av lovens virkeområde, og uten krav til å måtte innhente konsesjon fra Finanstilsynet i den grad de skulle drive sin virksomhet uten krav til konsesjon i dag.

- I bestemmelsens 2. ledd, bokstav d benyttes uttrykket «*en ikke uvesentlig del av anskaffelseskostnaden*». Vi legger til grunn at uttrykket er ment å beskrive en leieavtale med et klart finansielt preg, slik tilfellet er ved leasing. Videre legger vi til grunn at uttrykket er ment å favne vanlig restverdileasing til forbrukere, dvs. bil-leasing. Hvis man først går veien om å lovregulere slik leasing, mener vi likevel man også bør tydeliggjøre (f.eks. ved en prosentandel av bilens pris) hva som menes helt konkret med «*en ikke uvesentlig del av anskaffelseskostnaden*».²⁰

Til § 55 Plikter etter finansavtaleloven

- Iht. bestemmelsens 2. ledd er konsekvensen av brudd på avslagsplikten:
 - bortfall av retten til å kreve (inntil) tre måneders leie ved kundens oppsigelse,
 - bortfall av adgangen til å justere leien (eller bortfall av retten til å kreve «*renter*» i det hele tatt?), og

¹⁹ De fleste leasingselskap i Norge har konsesjon for sin virksomhet fra Finanstilsynet. Det er likevel enkelte leasingselskap som driver uten konsesjon; enten fordi de gjør bruk av «selger-unntaket» i finansforetakslovens § 2-1, 3. ledd bokstav d, eller fordi de tar ansvar for restverdien selv. Merk at enkelte leasingselskap tilbyr biler til både næringskunder og forbrukere fra et begrenset utvalg som leasingselskapet selv besitter. I disse tilfellene er det ikke gitt at «*utleieren anskaffer tingen etter forbrukerens spesifikasjoner*»; følgelig er man da utenfor virkeområdet for kapittel 12.

²⁰ Det ligger implisitt at begrepet «*en ikke uvesentlig del*» er relatert til forbudet i finansforetakslovens § 13-1 mot å drive finansfremmed virksomhet. For ordens skyld gjør vi oppmerksom på at dette begrepet ikke har sammenheng med begrepet «*Leieavtale eller lignende avtale som i realiteten tjener til å sikre et avhendelsesvederlag*» i pantelovens § 3-22, 2. ledd, som setter grensen for når en leasingavtale i pantelovens forstand er å sammenligne med en salgspantavtale hva gjelder krav til rettsvern, mv.(ref. bestemmelsens 2. pkt.)

- bortfall av startinnskuddet – men likevel slik at leieforholdet løper videre (med tilhørende verdiforringelse på bilen) hvis kunden ønsker det.

Mens finansavtaleloven § 5-5 åpner for å lempe en låneforpliktelse «så langt det er rimelig», ved brudd på avslagsplikten, er den foreslåtte § 55 mer statisk på dette punkt. Det betyr at hvis det påvises brudd på avslagsplikten, er det (gitt at det er betalt startinnskudd av noe størrelse), nærmest garantert at leasingselskapet vil få et netto tap – selv i en periode med stabile eller fallende renter – dette som følge av lave inntjeningsmarginer på leasing.

Hvis avslagsplikten skal gjelde, mener vi lempingselementet i det minste må suppleres med en rimelighetsvurdering, slik tilfellet er for lån i finansavtaleloven § 5-5.²¹

Uten en slik rimelighetsvurdering, vil leasingselskapene med trygghet bare kunne inngå avtaler med forbrukere med dokumentert høy kredittverdighet. De mindre bemedlede kundene blir skadelidende, da leasingselskapet ikke kan ta sjansen på en etterfølgende uenighet om hvorvidt de skulle avslått søknaden om leasingfinansiering.

Til § 56 Partenes rettigheter og plikter i leieperioden

- Forslaget om å frita forbruker fra ansvar for skader på objektet under kr. 7 500,- må antas å føre til en økning i småskader på bilparken i Norge. Dette medfører en umiddelbar økning i leieprisen, og innebærer i praksis at de kundene som kjører skadefritt vil måtte dekke denne merkostnaden. Forslaget synes lite gjennomtenkt, og det er vanskelig å se hvordan forslaget vil redusere antallet tvistesaker. Tvert imot synes ordningen å flytte disse sakene til et økt antall enkeltskader rundt terskelen på kr. 7 500,-. Etter vårt syn sender forslaget et galt signal om at det ikke skal lønne seg å kjøre skadefritt.
- Selv om påkostkravet er et erstatningskrav som fremmes overfor kunden uten tillagt mva, vil det normalt legges mva på den forutgående reparasjonen / utbedringen av bilen som foranlediger påkostkravet. I denne forbindelse er det uklart for oss om beløpet kr. 7 500,- er tenkt å være med eller uten mva.
- Basert på erfaring ser vi ikke noe behov for å lovfeste noe minstebeløp før det kan kreves erstatning for påkost. Hvis det likevel gjøres, må beløpet fastsettes som en prosentsats e.l. som hensyntar inflasjon og prisstigning, slik at man ikke må gå veien om lovendring for å endre beløpet.

Til § 57 Erstatning ved oppsigelse i leieperioden

- Her foreslås det i utgangspunktet å halvere det ansvaret forbrukeren har iht. gjeldende bransjepraksis; en praksis som har vært ensrettet og uomtvistet helt siden den ble innstiftet av daværende Forbrukerombudet i 2006. Vi kan ikke se at det anført noen god

²¹ Finansklagenemnda har i flere saker konstatert brudd på avslagsplikten selv der forbrukeren har klart å forlede finansforetaket til å innvilge lån basert på falske opplysninger om inntekt og gjeld fra ham selv. I disse sakene er det ofte ikke «rimelig» å lempe forbrukerens forpliktelser. Ifølge det som her foreslås i § 55 vil leasingselskapet i en tilsvarende situasjon miste både startinnskudd, adgang til rente / renteregulering samt retten til å kreve erstatning. Vi mener den foreslåtte reguleringen kan bidra til å belønne uhederlige kunder, øke antall tvister, og føre til urimelige utslag for leasingselskapene.

begrunnelse for denne endringen. Videre foreslås det å fjerne ansvaret fullt og helt for leieforhold som har vart mer enn 36 måneder.

- Forslaget innebærer en betydelig skjerpelse av leasingselskapets ansvar og risiko. Denne kostnaden må bæres av hele kundefellesskapet, og vil gjøre produktet leasing vesentlig dyrere. Det er også grunn til å tro at dette vil forsterke omfanget av førtidige oppsigelser. For leasingselskapet og forhandleren vil dette rukke ved den forutsigbarhet de har behov for knyttet til forventet varighet på leasingperioden.
- Vi oppfatter forholdet mellom § 57 og § 22 slik at hvis leasingselskapet fremsetter "*forslag om prisjustering av leien*" (ref. § 22, 3. ledd) som ikke aksepteres av kunden, med det til følge at avtalen ikke videreføres, så skal dette anses som at leasingselskapet har sagt opp avtalen. I en slik situasjon kan leasingselskapet iht. § 57 ikke kreve erstattet tapet som oppstår ved at avtalen ikke videreføres (kan ikke kreve inntil 3 måneders leie). Dette betyr at forslagsretten er illusorisk, da leasingselskapet ikke kan ta sjansen på et slikt utfall.
- Vi synes reguleringen av bindingstid og oppsigelse er uklare. Erstatning ved forbrukers oppsigelse i bindingstiden støtter seg på passusen om at bindingstid bare kan avtales *«dersom forbrukeren gis en økonomisk fordel som står i forhold til bindingstidens lengde»* i § 26. Formuleringen etterlater uklarhet om hva det er tillatt å avtalefeste og hvilket ansvar forbrukeren har i de ulike situasjoner. Vi kan heller ikke skjønne at den jevne forbruker forstår hva som er ment her.
- Det er også uklart hvordan reglene om erstatning i § 57 skal forstås i sammenheng med reglene i kapittel 8. Det er uoversiktlig hvilket ansvar forbrukeren kan ende opp med.
- Departementet har bevisst valgt å se bort fra mva ved utformingen av høringsnotatet og lovforslaget; og har følgelig ikke hensyntatt leasingselskapenes plikt til å tilbakeføre mva i de tilfeller leasingforholdet avvikes før det er betalt mva tilsvarende 8 års leietid. Det er lite skjønnsomt å halvere kundens ansvar for leasingselskapenes tap ved førtidig innfrielse; og det på et tidspunkt der vi ennå ikke har sett den fulle effekt av den skjerpede tilbakeføringsplikten.
- Når man ser kundens adgang til å si opp avtalen allerede etter 1 måned (jfr. § 26) i sammenheng med at kunden kun forutsettes å hefte med inntil 3 måneders leie, vil leasingselskapene allerede fra dag 1 måtte hensynta risikoen for at de får bilene i fanget etter svært kort tid; og uten særlig mulighet til å holde kunden ansvarlig for tap som da måtte oppstå.²² Dette avviker nokså mye fra dagens regulering, som i større grad bidrar til at leasingselskapene primært tar kredittrisiko. Vi anbefaler at departementet sjekker av med Finanstilsynet at den foreslåtte reguleringen på dette punkt er forenlig med finansforetaksloven § 13-1 og § 13-2.
- Vi vil sterkt anbefale at dagens regulering av erstatning ved oppsigelse i leieperioden videreføres.

²² Merk også at restverdigarantien fra forhandleren ikke kan gjøres gjeldende før tidspunktet for avtalt tilbakelevering av bilen.

Til § 58 Renteklausuler

- Selv om leieberegningen inneholder et rente-element, gjør vi oppmerksom på at det ved leasing ikke betales rente, men leie, og at det er forbundet med straffeansvar hvis leasingselskapet forleder kunden til å tro at han betaler fradragsberettigede renter. Beskrivelsen i 1. pkt., der det åpnes det for å avtale «*en plikt for forbrukeren til å betale rente*», bør endres i tråd med dette.
- Hvis avtalen løper med flytende rente, og denne ikke kan endres innenfor en 12-måneders periode, må denne økte finansielle risikoen prises inn, noe som gir høyere leie for kunden.
- Vi synes sammenhengen mellom § 20, § 22 og § 58 er vanskelig tilgjengelig hva gjelder adgangen til å avtale at forbrukeren skal betale et rente-element utover et fastleie-element; og for hvor lang periode det i så fall er adgang til å avtale dette, gitt at renten hhv. har knytning til / ikke har knytning til en referanserente. Våre medlemmer har nokså ulik oppfatning av hvordan den foreslåtte reguleringen skal forstås. Her er det behov for en klargjøring.

Til § 59 Startinnskudd

- Vi kan ikke se at det er behov for å begrense avtalefriheten ved å lovregulere maksimal tillatt startleie / startinnskudd. Oss bekjent er det svært sjelden at det oppstår uenighet relatert til startleiens størrelse.
- Hvis man likevel ønsker å lovregulere en maksimal størrelse på startleien, bør denne fastsettes til en prosentandel av kjøpesummen. Ved leasing av kostbare biler vil en begrensning på 1 G ikke være tilstrekkelig. Øvre tillatt grense bør settes til minst 20 % av kjøpesummen. Ved leasing av eksempelvis en kostbar bobil, kan gode grunner anføres for at kunden (ofte en pensjonist) ønsker å betale en forholdsvis høy startleie (høyere enn 1G), mot å få lavere månedlig leie gjennom leieperioden.

Til § 60 Forbrukerens krav mot utleieren og leverandøren

- Bestemmelsen er ikke ulik dagens regulering. I Finfos mønsteravtale er utleiers mangelsansvar likevel gjort subsidiært i forhold til leverandørens, ved at mangelskrav - herunder heving - først kan gjøres gjeldende «*dersom leverandør ikke retter opp feil og mangler...*». Vi anser det som klart mest hensiktsmessig at forbrukerens mangelsbeføyelser ved leasing - som knytter seg til leieobjektet - i første rekke må rettes mot leverandøren. For det store flertallet av mangelskrav vil leasingselskapet ellers måtte fungere som et unødvendig mellomledd for videreformidling av de samme kravene til leverandøren.

For øvrig vil vi legge til at det gjennomgående er krevende å få full oversikt av rekkevidden av kapittel 12 når dette suppleres av de andre kapitlene i lovforslaget.

6. Forholdet til utredningsinstruksen

I Stortingets anmodningsvedtak om å «*gjøre fast fashion dyrere og brukthandel billigere*» er ordet «*leasing*» så vidt vi kan se, benyttet kun én eneste gang, mens ordet «*bil*» ser ut til å være brukt to

ganger; og tydeligst i setningen «Når en forbruker skal leie en drill, en kjole eller en bil, er det hver enkelt leieavtale som bestemmer forbrukerens rettigheter.»

Det er likevel ikke gitt noen kontekstuell beskrivelse eller problemidentifikasjon knyttet til bil, leie av bil eller leasing i anmodningsvedtaket. En lovregulering av leasing har derfor en nokså beskjeden forankring i Stortingets vedtak.

Gitt at leasing likevel skal omfattes av leieloven, etterkommer lovforslaget i liten grad de føringene som er gitt av Stortinget. Ikke noe sted i anmodningsvedtaket står det at Stortinget ønsker å endre rammebetingelsene for leasing, slik at produktet blir mindre attraktivt enn i dag sammenholdt med lånefinansiering. Tvert imot følger det av anmodningsvedtak at man vil ha en regulering som fremmer leie (dvs. leasing), og da forutsetningsvis på bekostning av kjøp (dvs. lån).²³

Dette leder frem til et spørsmål om hvilke problemer man egentlig ønsker å avhjelpe med lovforslaget, og hvilket formål denne reguleringen har, bortsett fra lovregulering i seg selv. Vi kan ikke se at lovforslaget løser noen problemer som i dag ikke er regulert på en tilfredsstillende måte via bransjens mønsteravtale, som igjen er utformet i samråd med forbrukermyndighetene. Dagens regulering av leasing skiller seg derfor vesentlig fra det som begrunner Stortingets anmodning om en leielov; nemlig en situasjon der utleier ensidig har diktert leievilkårene.²⁴

Vi tillater oss også å nevne at EU foreløpig ikke har sett behov for å lovregulere leasing til forbrukere,²⁵ og at ingen andre land i Europa (oss bekjent) har en slik lovregulering.²⁶

Den delen av lovforslaget som gjelder leasing bærer preg av å være mangelfullt utredet:

- Det foreligger ingen begrunnelse for hvorfor dagens regulering av leasing, slik den er nedfelt i bransjens mønsteravtale og med forbrukermyndighetenes aktive involvering, skal settes til side.
- Det er ikke gitt noen begrunnelse for den endrede ansvars- og risikofordelingen mellom leasingselskap og kunde som følger av lovforslaget.
- Bransjen er i liten eller ingen grad blitt involvert i arbeidet med høringsnotatet.²⁷ Så langt vi kan se har heller ikke Finanstilsynet, Finansdepartementet eller skatte- og avgiftsmyndighetene vært involvert.

²³ Dette er også slik Justis- og beredskapsdepartementet beskriver lovens formål i pressemeldingen av 2025-12-22. Der står det at den nye loven skal avhjelpe en situasjon der forbrukeren velger bort leie som et alternativ til kjøp.

²⁴ I tillegg er utleier som oftest et finansforetak som er underlagt strenge krav i bl.a. finansforetaksloven.

²⁵ Leasing til forbrukere er for øvrig positivt unntatt virkeområdet til det nye Forbrukerkredittdirektivet som trer i kraft i november i år.

²⁶ Vi mener derfor det ikke er tidskritisk å lovregulere leasing nå. Heller ikke i næringsforhold, der volumene er vesentlig større og kundebeskyttelsen ikke er den samme, har det vært noe press på å lovregulere leasing.

²⁷ Den eneste involveringen vi er kjent med er dialogmøtet vi ble invitert til i Justis- og beredskapsdepartementet 2025-05-19, der det ble opplyst at arbeidet med loven var nådd høringsnotatstadiet. Vi påpekte i vår etterfølgende e-post til departementet av 2025-06-11 at leasing er et komplekst produkt som skiller seg vesentlig fra leie av en kjole eller en drill (ref. ordlyden i anmodningsvedtaket) og at en god lovregulering av leasing krever en forutgående utredning der personer med spisskompetanse på skatt, mva, regnskap og leasing som produkt, deltar.

- Det er tilsynelatende ikke gjort noen vurdering av hvilke konsekvenser lovforslaget får for leasing; herunder hvilke følger det får for finansforetakene, for bilbransjen, for avgiftsmyndighetene og for forbrukerne at leasing som produkt ikke lenger kan videreføres overfor forbrukere under den foreslåtte reguleringen.

Vi kan ikke skjønne at dette er i tråd med utredningsinstruksen.

7. Sammenfatning

Som nevnt innledningsvis anbefaler vi å ta leasing tas ut av leieloven, og i stedet regulere dette i en egen lov eller forskrift. Dette er primært begrunnet i at leasing skiller seg vesentlig fra de forhold som begrunner Stortingets anmodningsvedtak om å legge til rette for gjenbruk av klær gjennom en ny leielov.

Lovregulering av leasing til forbrukere (og evt. i næring, som utgjør vesentlig større volumer) må skje særskilt og helhetlig, hvor forholdet til mva-loven, finansforetaksloven, finansavtaleloven og etablert markedspraksis vurderes samlet. Slik lovregulering må hensynta det finansielle aspektet ved leasing, og bør ta utgangspunkt i bransjens mønsteravtale og etablerte bransjestandarder. Vi mener dette gir et bedre grunnlag for å sikre en videreføring av leasing som et konkurransedyktig og forbrukervennlig finansielt produkt.

En forhastet lovregulering, som innfører helt nye premisser for leasing som finansieringsløsning, basert på at Stortinget ønsker å gjøre *fast fashion* dyrere og *brukthandel* billigere, er ingen tjent med. Aller minst forbrukerne, som med dette lovforslaget blir fratatt en populær og balansert løsning for langtidsleie av bil.

Vi står selvfølgelig til rådighet hvis det er noe i det ovenstående Justis- og beredskapsdepartementet ønsker å diskutere mer inngående med oss.

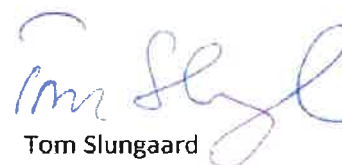
Med vennlig hilsen

FINANSIERINGSSKAPENES FORENING



Knut Øvernes

Administrerende direktør



Tom Slungaard

Juridisk direktør

- Vedlegg 1:** Eks. på mva-tilbakeføringskrav ved oppsigelse av leasingavtale etter 12 måneder
- Vedlegg 2:** Eksempel på prisøkning ved leasing av en alminnelig personbil - gitt lovforslaget
- Vedlegg 3:** Forbrukermyndighetenes bidrag til dagens regulering av leasing

Vedlegg 1: Eks. på mva-tilbakeføringskrav ved oppsigelse av leasingavtale etter 12 mnd.

En vanlig familiebil (Volkswagen ID 7) koster anslagsvis kr. 560 000,-, eks. mva og registreringsavgift. Ved innføring av full elbilmoms vil bilen koste kr. 725 000,- inkl. registreringsavgift og vrakpant. Ved anskaffelse for leasing kan finansforetakene fradragsføre inngående mva på kr. 140 000,-,²⁸ men det forutsetter at det legges mva på leien tilsvarende 8 års leietid.

Iht. mva-loven § 9-6 må finansforetaket tilbakeføre en andel av fradragsført inngående mva dersom finansforetaket selger eller omdisponerer kjøretøyet til bruk som ikke gir fradragsrett i løpet av de første 8 årene.

Hvis forbrukeren sier opp leasingavtalen etter 12 måneder, og man legger til grunn et verditap på bilen på 20 % det første året, risikerer leasingselskapet å måtte tilbakeføre kr. 112 000,- i mva.²⁹

Sammenholdt med at kundens økonomiske ansvar er begrenset til maksimalt 3 måneders leie (og ikke dagens regelverk med 6 måneders leie etter en forutgående 7 måneders leieperiode), vil finansforetaket sitte igjen med et udekket mva-tap i størrelsesorden kr. 100 000,-.

I tillegg kommer det tapet som oppstår ved at verditapet på bilen (her; ytterligere kr. 112 000,-) er større enn det som dekkes inn av innbetalt startinnskudd og månedlig leie.

Våre medlemmer er tydelige på at bil-leasing ikke kan videreføres under slike rammevilkår.

²⁸ Basert på full avgiftsplikt på kjøpesummen, i tråd med foreslått nedtrapping av bunnfradraget for elbiler.

²⁹ Tilbakeføringsbeløpet fastsettes ved å multiplisere fradragsført inngående merverdiavgift (kr. 140 000,-) med kjøretøyetets verdi ved omdisponeringen (kr. 448 000,-), og dividere med bilens verdi ved fradragsføringen (kr. 560 000,-).

Vedlegg 2: Eks. på prisøkning ved leasing av en alminnelig personbil – gitt lovforslaget

Lovforslaget innebærer at leasing av en alminnelig familiebil vil få en økning i månedlig kostnad for forbrukerkunden på ca. **kr. 10 000,-**. Vi forventer at produktet da vil falle bort i sin helhet.

I dagens marked er gjennomsnittlig periode for leasing av personbil til forbrukere³⁰ ca. 40 måneder.³¹ Det er etablert praksis i bransjen at biler som er 3–4 år gamle anses som attraktive objekter ved innførsel til bruktbillager. Leasingperiodens varighet er en balanse mellom finansforetakenes behov for forutsigbarhet og trygghet for investeringen i leasingobjektet, og forbrukerens behov for finansiering av kapitalkrevende personbiler.

Leasing er et alternativ til lånefinansiering som gir en enklere hverdag for svært mange forbrukere i Norge. Dette kan være fordi kunden selv ikke har midler til å betale for gjenstanden kontant, eller fordi han har behov for faste og forutsigbare kostnader; eller det kan være en kombinasjon av de to.

Som nevnt innledningsvis utgjør det årlige nysalget av leasing til forbrukere ca. kr. 9 milliarder.

Lovforslaget skal skape forutberegnelighet for forbrukeren og stimulere til mer leie. Dette skal man oppnå ved å innrømme større rettigheter for forbrukeren med tilhørende mulighet for å tre ut av leasingavtalen på et tidlig stadium og med begrenset erstatningsansvar. Den styrkede posisjonen til forbrukeren innebærer en forflytning av risiko over på leasingselskapet. Denne økte risikoen må prises inn i leasingproduktet.

Gitt at lovforslaget vedtas, vil det månedlige terminbeløpet ved leasing av en alminnelig personbil øke fra kr. 6 400,- til kr. 16 900,-, se tabellen nedenfor.

Den store prisøkningen forklares av sammenhengen mellom den grunnleggende prissettingen ved leasing av personbiler, betydningen av beregnet verditap og de stadig strengere reglene relatert til mva ved bil-leasing.

Leasingselskapet beregner prisen ved å anslå hvor mye bilen taper seg i verdi i løpet av leieperioden (verdifallet), og fordeler dette beløpet på det månedlige leiebeløpet, justert for eventuelle innbetalinger og avgiftsregler. Restverdien (bilens forventede verdi ved kontraktslutt – ofte 50–60 % av nyprisen etter 3–4 år) avgjør hvor stort verdifall som skal dekkes gjennom leieperioden. En høy restverdi (stor *omdisponeringsprosent*) betyr at bilen antas å beholde mer av sin verdi, og dermed blir det mindre å fordele på leiebeløpene (lavere månedskostnad). På den annen side, hvis restverdien settes lavt, dekkes et større verdifall i løpet av leieperioden, og leiebeløpet blir høyere for å kompensere.

Dersom kunden betaler startleie ved oppstart fungerer dette som et engangsbeløp: dette beløpet «trekkes fra» beregningsgrunnlaget når leiebeløpene beregnes. Med andre ord reduserer en høyere startleie summen som skal finansieres gjennom månedlige betalinger, noe som gir lavere leiebeløp for kunden.

³⁰ De fleste leasingkontrakter er mellom 36–48 måneder, avhengig av modell, pris, kundens ønske, osv.

³¹ Bransjestandard for unormal slitasje er utviklet i samarbeid med NAF for dette tidsintervallet. Biler har som kjent størst verditap det første året, noe som gjør 12 måneders privatleasing svært risikofyllt både for finansforetakene og for bilforhandlerne.

I tillegg spiller mva en viktig rolle i prissettingen.³² Leasingselskapet kan fradragføre inngående mva når de kjøper inn bilen til leasing, ettersom de legger utgående mva på leiebeløpene. Fradragført mva har en «bindingstid» på 8 år. Med en gjennomsnittlig leasingperiode på 40 måneder, må leasingselskapet tilbakeføre en andel av merverdiavgiften til staten. Ifølge norske regler avgjøres dette *tilbakeføringsbeløpet* av bilens verdi ved leasingperiodens slutt – f.eks. må cirka 50 % av fradragført mva betales tilbake dersom bilen selges for 50 % av nybilprisen etter endt leasing. Denne fremtidige kostnaden bygges også inn i de månedlige leiebeløpene.

Vi har laget et forenklet eksempel med fokus på de to faktorene som påvirkes mest av lovforslaget; verditap og mva-kostnad. I tillegg til verdifall, startleie og mva-kravet, legges gebyrer og renter inn i beregningen av prisen.

Eksempelen vi bruker er en alminnelig familiebil (Volkswagen ID 7) som koster kr. 725 000,-, hvorav mva utgjør kr. 140 000,- (uten bunnfradrag); og bilens pris inkludert registreringsavgift og vrakpant utgjør kr. 585 000,-. Bilen leases over 36 måneder, og forhandler og leasingselskapet anslår at den vil være verdt kr. 400 000,- ved slutten av perioden.

Bilens verdifall er da kr. 185 000,- over tre år (kr. 585 000,- minus kr. 400 000,-). Vi antar at kunden betaler en startleie på kr. 100 000,- (hvorav kr. 20 000,- er mva). Fordelt på 36 måneder, fratrullet startleien, utgjør det omtrent kr. 3 000,- per måned i verdifall (før renter, gebyrer og avgifter).

I tillegg har leasingselskapet fradragført mva på bilen. Fradraget har en bindingstid på 8 år. Fordi bilen ved leieperiodens slutt fortsatt har en betydelig verdi (kr. 400 000,- tilsvarer ca. 55 % av nyprisen), må selskapet betale tilbake rundt 55 % av opprinnelig fradragførte mva – i dette tilfellet anslagsvis kr. 75 000,-.

Fordelt over 36 måneder utgjør det omkring kr. 2 100,- per måned som må legges til det månedlige terminbeløpet.

Når vi legger sammen verdifallskostnaden fratrullet startleie, mva-kostnaden og 25 % mva får vi totalt leiebeløp for kunden på ca kr. 6 400,-. Dette er det månedlige beløpet kunden betaler uten at det er medregnet andre gebyrer, avgifter og renter, og det reelle leiebeløpet ville derfor vært høyere.

Tabellen nedenfor viser hvordan prissettingen av en leasingavtale for denne bilen til kr. 725 000,- påvirkes av lengden på leasingperioden og nettopp den nevnte forflytning av risiko fra kunde til finansforetakene.

Eksempelen sammenligner en standard 36-måneders leasingavtale med en kortere 12-måneders avtale, og viser hvordan månedlig kostnad påvirkes. Det er lagt til grunn en startleie på kr. 100 000,- på 36 månederskontrakten, og startleie på kr. 25 000,- på 12 månederskontrakten.³³

³² Se punkt 3.2 ovenfor.

³³ En startleie på kr. 100 000,- er vanlig etter dagens praksis med leasingkontrakter på 36-48 måneder. Vi finner det imidlertid lite sannsynlig at en kunde som inngår en leasingkontrakt på 12 måneder vil akseptere en startleie på kr. 100 000 kroner.

Priselement	36 mnd leasing	12 mnd leasing
Bilpris (inkl. mva)	725 000 kr	725 000 kr
Startleie (innskudd) (inkl. mva)	100 000 kr	25 000 kr
Estimert restverdi	400 000 kr	500 000 kr
Verdifall per måned	3 000 kr	5 400 kr
Tilbakeføring per måned	2 100 kr	8 100 kr
25 % mva	1 300 kr	2 400 kr
Total månedlig kostnad	6 400 kr	16 900 kr

Denne sammenligningen viser tydelig hvordan en kortere oppsigelsestid og redusert bindingstid vil kunne føre til vesentlig høyere månedlige kostnader for forbrukeren – kun basert på verditap og mva-kostnad. Dette er et viktig hensyn i vurderingen av hvordan lovforslaget vil påvirke tilgjengeligheten og prissettingen av leasing som finansieringsform.

I tillegg vil også renter, etableringsgebyrer, administrasjonskostnader og selskapets fortjeneste inngå i det endelige leiebeløpet. Disse elementene varierer mellom tilbydere og vil ytterligere øke den faktiske kostnaden for forbrukeren. Medregnet disse kostnadene kan vi forvente et månedlig terminbeløp på nærmere kr. 20 000,- for familie bilen i eksempelet.

Vedlegg 3: Forbrukermyndighetenes bidrag til dagens regulering av leasing

Dagens regulering av bil-leasing til forbrukere er i stor grad vokst frem gjennom forbrukermyndighetenes aktive involvering:

Forbrukerombudets krav til leasingselskapenes avtalevilkår i brev av 2006-08-23

De overordnede kravene til balanse i avtaleforholdet mellom leasingselskap og forbrukerkunde ble gitt av daværende Forbrukerombudet i deres brev av 2006-08-23.³⁴ Etter en inngående dialog med et toneangivende leasingselskap satte Forbrukerombudet i dette brevet krav til leasingselskapenes avtalevilkår mht. følgende tema:

- Balanse og klarhet i kontrakten
- Bindingstid / rett til oppsigelse
- Krav på betaling av mva ved tidlig-avvikling av avtalen
- Forbrukers rett til uttreden ved sosiale prestasjonshindre / personlig force majeure
- Forbrukers adgang til å rette krav mot utleier
- Reklamasjon
- Utleiers hevingsrett
- Leieregulering

Samtlige krav fra Forbrukerombudet ble tatt inn i Finfos mønsteravtale for bil-leasing til forbrukere. Alle bil-leasingselskap i Norge praktiserer avtalevilkår utledet denne mønsteravtalen, ref. også at Forbrukertilsynet har hjemmel til å forby det de mener er ulovlig markedsføring eller urimelige avtalevilkår.

Forbrukertilsynets krav til leasingselskapenes avtalevilkår i brev av 2019-09-06

I 2016 valgte Forbrukertilsynet å gå opp leasingvilkårene på nytt. Etter en tre år lang dialog med et annet toneangivende leasingselskap, satte Forbrukertilsynet noe endrede krav til leasingselskapenes avtalevilkår i sitt brev av 2019- 09-06.³⁵ Endringene var relatert til følgende tema:

- Prisopplysninger i kontrakten
- Opplysning om mva-fritak for elbiler
- Risikoovergang
- Reklamasjon og kontroll ved overtakelse av bilen
- Mangler og cut-off-klausuler
- Leieregulering – bruk av begrepet «fastleie»
- Leieregulering – variabel månedspris
- Kontroll av bilen underveis i leieforholdet
- Service
- Utleiers hevingsadgang
- Bindingstid og førtidig oppsigelse på bakgrunn av helsemessige forhold
- Kundens oppsigelse
- Unormal slitasje

De aller fleste av disse nye og / eller endrede kravene til leasingselskapenes avtalevilkår var allerede implementert i Finfos mønsteravtale, og kravene fra Forbrukertilsynet avstedkom derfor kun beskjedne endringer i mønsteravtalen.

³⁴ Brevet var adressert til 29 leasingselskap og Finansieringsselskapenes Forening.

³⁵ Brevet var adressert til Finansieringsselskapenes Forening, som besørget videreforsendelse til leasingselskapene.

Forbrukerrådets utforming av «Bransjenorm for vurdering av unormal slitasje» fra 2021

På initiativ fra Forbrukerrådet utarbeidet Forbrukerrådet, Norges Bilbransjeforbund og Finfo i 2021 en bransjenorm for vurdering av unormal slitasje.

Bransjenormen inngår som en del av leasingavtalen, og regulerer hvilke krav som stilles til bilens tilstand ved tilbakelevering etter endt leasingperiode. Formålet er å gi partene større forutsigbarhet og skape en felles forståelse for hva som kan føre til et krav om påkost.

Som det fremgår av det ovenstående er det forbrukermyndighetene som langt på vei har fastsatt den ansvarfordelingen mellom forbrukerkunden og leasingselskapet som er inntatt i Finfos mønsteravtale, og som danner grunnlag for leasingselskapenes egne avtaler med sine forbrukerkunder.