

Justis- og beredskapsdepartementet

Vår dato: 30.03.2026
Deres dato: 22.12.2025
Vår referanse: OMB
Deres referanse: 25/5723

Høringssvar NHO Reiseliv - ny lov om avtaler med forbrukere om leie av ting

NHO Reiseliv viser til Justis- og beredskapsdepartementet høring av forslag til en ny lov om avtaler med forbrukere om leie av ting (leieloven) og takker for muligheten til å komme med høringssvar. NHO Reiseliv er den største arbeidsgiver- og næringsorganisasjonen for reiselivet i Norge med nærmere 3800 medlemsbedrifter, og har medlemmer innen overnatting, servering, camping, opplevelser, bilutleie, destinasjonsselskaper med mer.

NHO Reiseliv har over 100 medlemsbedrifter som driver med bilutleie, inkludert alle de største aktørene i Norge. Vi har også svært mange medlemmer innen opplevelse som driver med utleie av skiutstyr, sykler, båter, kajaker og annet.

Våre hovedinnvendinger mot forslaget er

- NHO Reiseliv er ikke avvisende til at det foreslås en lov om leie av ting i Norge, og ser også positivt på at man får lovmessige avklaringer rundt dette og dermed styrker forbrukervernet. Det er imidlertid viktig at myndighetene må klare balansegangen mellom å sikre forbrukervern samtidig som de ikke påfører utleieryttere og næringsdrivende unødvendige administrative byrder, konkurranseulempes, kompliserende regler og økonomiske tap.
- Flere av grensene i loven, særlig knyttet til forhåndsbetaling og kansellering, er både prinsipielt problematiske og gir store utfordringer når det gjelder bedrifters behov for forutsigbarhet. Disse bestemmelser må derfor justeres.
- Flere av forslagene innebærer usikkerhet rundt opplevelsesnæringens vilkår, og er utformet slik at de får usikre vilkår knyttet til booking og administrative byrder.
- Den foreslåtte grensen på maksimalt 12 måneders bindingstid ved leasing er prinsipielt svært problematisk og vil, sammen med flere andre forslag knyttet til leasing, ha dramatiske konsekvenser for leasing som produkt i Norge, og gir stor risiko for at leasing forsvinner som produkt i privatmarkedet. Dette vil igjen kunne ha store konsekvenser for vilkårene rundt leasing som produkt i næringsmarkedet. Dette vil ramme leiebilselskapene, som i pr i dag benytter leasing som sin primære finansieringsform.
- Det er prinsipielt problematisk at departementet legger opp til å forlate et prinsipp om at næringsdrivende ikke kan få dekket skader som de ikke er ansvarlige for. Den foreslåtte bestemmelsen om at utleierytteren bare kan kreve dekket kostnader til utbedring når kostnadene overstiger 7 500 kroner er derfor svært uheldig.

- NHO Reiseliv viser ellers til høringssvar fra Norges Bilbransjeforbund, Finansieringsselskapenes Forening og Bilimportørenes Landsforening og de momenter som kommer frem der.

Bakgrunn

Norsk leiebilbransje står for en omsetning på over 5 milliarder kroner og sysselsetter godt over 2000 ansatte. Hovedmarkedet til bilutleiebransjen er utleie av biler til reisende på ferie- eller forretningsreise, men utleie av biler er også en viktig tilleggstjeneste for bilforhandlere og bilverksted som leier ut biler i forbindelse med reparasjoner. I leiebilbransjen har de store bilutleiemerkenavnene Avis, Budget, Hertz, Enterprise og Sixt til sammen en stor del av det norske markedet. Det finnes også en del mindre bilutleiemerker og bilutleieaktører, særlig knyttet til bilforhandlere. Samlet margin for de største kjedene pluss Bislet bilutleie og Bærum bilutleie var i 2024 2,3%. Marginen for en samlet leiebilbransje er antagelig ikke høyere enn dette og rammevilkårene var mer utfordrende i 2025 og Q1 2026 enn i 2024.

Opplevelsesnæringen utendørs opplevelser er en bransje i vekst. Verdiskapingen i bransjen har mer enn doblet seg de siste 10 årene. Det viser rapporten Utendørs opplevelser i Norge, en verdiskapings- og ringvirkningsanalyse Menon Economics har gjennomført på oppdrag for NHO Reiseliv. Rapporten ser både på direkte verdiskaping fra bransjen, ringvirkninger i andre bransjer og bransjens betydning for andre deler av reiselivet.

I 2022 la utendørs opplevelser grunnlaget for totalt 7 milliarder kroner i samlet verdiskaping. 4,1 milliarder kroner er direkte knyttet til aktørene innen utendørs opplevelser. De resterende 2,9 milliardene i verdiskaping er knyttet til aktiviteter i bakover i verdikjeden. Verdiskapingen på 4,1 milliarder kroner inkluderer også enkeltpersonforetak innen havfiske. Bransjen la grunnlag for 10 100 sysselsatte i 2022. Av disse var 7 500 sysselsatt i bransjen (direkte effekt), mens 2 600 jobbet i andre bransjer (indirekte effekt).

Kommentarer til de enkelte bestemmelsene

Kapittel 3. Tingens egenskaper

§ 12 Tingens egenskaper ved leveringen

*Bokstav c. Tingen skal være av samme kvalitet som og tilsvare beskrivelsen av en prøve eller modell som utleieren **har gjort tilgjengelig for forbrukeren før inngåelsen av avtalen***

Opplevelsesbedriftene tror at denne bestemmelsen kan bli vanskelig å oppfylle for de fleste utleieselskapene, uansett hva som leies ut, all den tid avtaler inngås online måneder i forveien av at gjesten har ankommet butikk og får se utstyr som leies. En bedrift beskriver: "F.eks. bookes syklene våre nå på vinteren, når de ligger nedpakket på lager i kjelleren.". For NHO Reiseliv er det derfor viktig at følgende ledd blir mulig å bruke: "(3) Med mindre forbrukeren ved inngåelsen av avtalen ble spesielt opplyst om at en bestemt egenskap ved tingen ville avvike fra disse kravene, og uttrykkelig og særskilt aksepterte dette avviket".

Eksempelvis er det vanlig for de som leier ut biler eller sykler at modellene som blir gjort annonsert er av denne modell "eller tilsvarende". Det er helt umulig for et bilutleieselskap

å alltid kunne garantere at kunden får nøyaktig samme bil som på bildet, men man får en bil med tilsvarende funksjonalitet. Tilsvarende med sykkelutleie. Derfor må tredje ledd være enkelt for bedriftene å benytte seg av og det forutsettes at bestemmelsen dekker disse tilfellene.

Bokstav g. Tingen skal leveres med relevante tilleggstjenester som følger av avtalen, eller som tingen ellers er forutsatt anvendt sammen med.

Våre medlemmer frykter at gjesten her kan legge hva som helst i **“er forutsatt anvendt sammen med.”**

- Om bedriften leier ut et par ski, så kan gjesten forvente at det følger med skisko?
- Om bedriften leier ut et par truger, kan gjesten forvente at det følger med staver?
- Om bedriften leier ut en isbor, kan gjesten forvente at det følger med pilkeutstyr?

Forventes det her at bedriftene må spesifisere på alle våre utleieprodukt, hva som **ikke** følger med ved leie av den spesifikke tingen? Det blir i så fall en svært byråkratisk og tidkrevende oppgave, som flere medlemmer peker på nærmeste er uoverkommelig.

Et medlem beskriver dette slik:

Vi leier ut pakker med ski, staver, sko, og ev. feller, skarejern. Vi leier også ut pakker med truger og staver, klespakker med jakke, bukse, sko, luer og votter. Men vi leier ut også alle våre produkter separat, slik at de som bare trenger et par staver, eller skisko, kan leie det.

Uten en nærmere spesifisering gir § 12 punkt g. ingen mening. Eller rettere sagt gir den gjesten mulighet til å klage på enhver utleie, at det mangler "ting den er forutsatt anvendt med".

Igen understreker NHO Reiseliv at premisset i tredje ledd derfor må være enkelt å benytte. Vi mener også at departementet må tenke gjennom lovens ordlyd med tanke på administrative byrder for bedriftene og unngå at en slik spesifikasjon ved vært produkt blir unødvendig.

Kapittel 4. Partenes rettigheter og plikter i leieperioden

I lovforslaget legges det vekt på at forbruker er ikke objektivt ansvarlig for skader, og det fremheves at hovedansvaret for skader skal skyldes uaktsomhet eller uforsvarlighet. For leiebilbransjen er det viktig at kunden er ansvarlig for alle skader som oppstår under leieforholdet, selv om forbrukeren selv ikke er kjent med hva som har skjedd. Eksempler på dette kan være parkeringsbulk eller hærverk i leieperioden. Bileier, altså utleier, kan ikke lastes for slike skader. Det er også helt vanlig i dag at leietaker er erstatningspliktig for alle skader, og dette er et viktig prinsipp som må videreføres. Vi viser også til at det er fullt ut mulig å tegne forsikringsordninger som sikrer forbruker mot økonomiske tap ved slike skader.

Det nevnes eksplisitt at forbruker ikke er ansvarlig for skader som skyldes slitasje og elde eller skader ved vanlig bruk. NHO Reiseliv påpeker at det ikke er vanlig at det oppstår skader som følge av vanlig bruk. NHO Reiseliv mener også at §27 (5) er en unødvendig oppmykning av kundens ansvar.

§ 10 Plikt til å dokumentere tingens tilstand ved levering

(1) Med mindre tingen leies som ny, plikter utleieren å dokumentere tilstanden til tingen på leveringstidspunktet. Dokumentasjonen skal gjøres tilgjengelig for forbrukeren, og forbrukeren skal gis mulighet til å korrigere opplysningene før forbrukeren overtar tingen.

Det er i kommentarene til bestemmelsen opplyst at en form for dokumentasjon f.eks. kan være bilder. Et viktig poeng for leiebilbransjen er at både bilder og skadeskjema kan være hensiktsmessig og det forutsettes at begge virkemidler fortsatt kan legges til grunn og benyttes som dokumentasjon. Bilder eller skadeskjema som viser alle kjente skader gir god oversikt over hvilke skader som er på bilen ved utleie. Kundens eventuelle korrigeringer må også gjøres kjent for utleier før overtakelse.

Forbrukerens plikter ved skade på tingen

Det er positivt at forbrukeren pålegges en varslingsplikt. Et spørsmål bedriftene stiller seg er hvilke rettigheter de som utleier har hvis de oppdager skader som ikke er varslet, men som burde vært varslet? Det er ikke uvanlig i dag at skader ikke blir varslet av kunder, selv om de har en klar oppfordring og plikt til dette.

Kapittel 5. Leien og andre ytelser

§ 20 Leiebetaling Ledd (3) Med mindre annet er særskilt bestemt i lov, kan det ikke avtales at forbrukeren skal betale innskudd, gebyr eller annet vederlag ut over det som følger av reglene i dette kapittelet.

Hva betyr "å betale innskudd"? Kan dette tolkes som at det ikke er lov å ta forhåndsbetalt for leie av utstyr? Et medlem beskriver dagens praksis slik "Policyen for alle som driver med utleie til såkalte "Free Independent Traveler (FIT)" i reiselivet er samme som ved salg av aktiviteter, at full betaling er bekreftelse på booking. Dette medfører at bedriftene gjerne får forhåndsbetalt opp til flere mnd. i forveien for alle FIT bookinger, mens Turoperatør-bookinger betales flere måneder i etterkant av gjennomført utleie/aktivitet."

Det står også i ledd (2) "Utleieren kan ikke kreve forskuddsbetaling for lengre tid enn én måned." Det blir svært problematisk for eksisterende forretningsmodeller i opplevelsesnæringen dersom det ikke lenger skal være lov til å ta forhåndsbetalt eller at begrensningen settes til maks en måned. NHO Reiseliv påpeker også det prinsipielt problematiske å sette en grense på hvor lenge privatpersoner kan binde seg til en avtale.

Det er helt vanlig i reiselivet, for eksempel ved bestilling av en pakkereise, at hele summen betales flere måneder i forveien. Det må derfor legges opp til mer fleksible regler for forhåndsbetaling for utleie av ting. Det vil være svært uheldig om det nå legges opp til en forverring av rammebetingelsene for norske opplevelses- og reiselivsbedrifter. Dette er et marked i sterk internasjonal konkurranse, og er samtidig et satsningsområde for regjeringen.

§ 23 Sikkerhetsstillelse

Ledd (4) Sikkerhet som skal tilbakeleveres til forbrukeren ved leieforholdets opphør, skal tilbakeleveres uten unødig opphold. Er det gått mer enn 30 dager fra forbrukeren har tilbakelevert tingen etter leieforholdets opphør uten at sikkerhet i form av penger er

tilbakelevert til forbrukeren, skal utleieren betale forsinkelsesrente i samsvar med reglene i forsinkelsesrenteloven

Bedriftene tar ikke betalt, eller trekker gjesten for et beløp, depositum, som sikkerhet for leid utstyr, men de tar sikkerhet gjennom blokkering av pengebeløp på gjestens bankkonto. Dette gjøres gjennom bedriftens banks depositumsavtale med gjestens bank. I noen tilfeller kan det ta lang tid å løse depositumet, selv om bedriften har løslatt det fra sin banks side. Dette fordi noen banker har lang kommunikasjonstid, og/eller at gjestens bank har dårlige, eller svært tidkrevende rutiner og prosedyrer på å løse depositumsavtaler.

Det blir svært urimelig om bedriftene blir avkrevet forsinkelsesrenter om det er gjestens bank som forårsaker forsinket frigivelse av depositumsbeløp, selv om det er bedriften som oppretter depositumsavtalen. Lovverket må derfor justeres for å sikre at dette ikke skjer.

§ 25 Leieavtalens opphør.

Oppsigelse (2) Er det avtalt en bestemt leieperiode, kan utleieren ikke si opp avtalen. Forbrukeren kan si opp avtalen med varsel innen rimelig tid. Hvis det avtales en oppsigelsesfrist, kan fristen ikke overstige én måned. Er det avtalt bindingstid, gjelder reglene i § 26.

Forslaget vil i praksis gi gjesten rett til fri kansellering uten konsekvens helt fra booking/bestillingstidspunktet frem til en måned før leieperioden starter. Det vil også gjøre det umulig for en utleier å sikre seg økonomisk, all den tid booking av utstyr skjer lang tid i forveien, og en kansellering etter normal bookingperiode medfører stor risiko for at utleier ikke får leid ut utstyret, og taper inntekt på utstyret som da blir liggende ubrukt.

Igjen er det både en prinsipiell problematisk side ved at det settes en grense for hvor lenge privatpersoner kan velge å binde seg, og også en forverring av bedriftenes rammebetingelser og forutsigbarhet. NHO Reiseliv mener det må gis mer fleksible rammer i avtaleverket for partene å avtale oppsigelsesfrist og betingelser rundt dette.

Kapittel 6. Opphør av leieforholdet. Oppsigelse

§ 26 Avtale om bindingstid

Forslaget om maksimalt 12 måneders bindingstid, med i praksis kun 1 måned oppsigelsestid for forbruker (jfr. 2. ledd), er prinsipielt problematisk. Vi er av den klare oppfatning at myndige privatpersoner skal ha mulighet til å kunne inngå en avtale med lengre varighet enn kun ett år. Myndige personer inngår en rekke avtaler som har lengre varighet enn dette, eksempelvis leie av bolig og hytte. Da bør det også være mulig å leie eller lease ting over lengre tid enn 12 måneder. En slik grense vil også ha svært store konsekvenser for tilbydere av leasing og gir ikke en forsvarlig eller hensiktsmessig finansieringsløsning for kapitaltunge objekter. Her viser NHO Reiseliv til høringssvaret til Finansieringsselskapenes forening for ytterligere argumenter.

Kapittel 8. Utleierens krav som følge av forbrukerens kontraktsbrudd

§43 (5) - "rimelig tid". Leiebilbransjen mener at "rimelig tid" kan anses som 48 timer etter at utleier har fått kontroll på utleieobjekt (ikke etter at utleieobjekt er tilbakelevert)

§ 49 Særlige begrensninger i forbrukerens erstatningsansvar

NHO Reiseliv mener bestemmelsen vil medføre at bilutleieselskapene og andre bedrifter mister mulighet til å kreve avsn. Muligheten til avsn. kan i dag kreves av motparts forsikringsselskap. Ordningen er godt innarbeidet, har langvarig praksis forankret i avtaler og kan ikke fjernes. Konsekvensen hvis bilutleieselskapene mister rett til å kreve avsn., vil bli at de får et økonomisk tap ved at de ikke får kompensasjon for "nedetid/ståtid" ved reparasjon på bil, som skyldes skader forårsaket av tredjepart.

Kommentar til Kapittel 12. Særlige regler om leiefinansiering

NHO Reiselivs primærstandpunkt er at vi har forståelse for ønsket om å lovregulere leasing, men det må i så fall gjøres med innsikt i leasing som finansieringsform og etter en konsekvensutredning. I høringsnotatet drøfter departementet selv dette, og ber om innspill. Leasing av bil hører etter vår oppfatning ikke hjemme i denne loven. Sekundært har NHO Reiseliv følgende kommentarer til kapittel 12.

§ 56 Partenes rettigheter og plikter i leieperioden

Forslaget i §56 (2) lyder

Ved avtale som nevnt i første ledd kommer § 16 og § 27 fjerde og femte ledd ikke til anvendelse. Utleieren kan bare kreve erstatning for utbedringskostnader etter reglene i kapittel 8 og 10 dersom utleierens utbedringskostnader, inkludert eventuell utbedring for alminnelig slit og elde, overstiger 7500 kroner.

Dette forslaget er prinsipielt problematisk. NHO Reiseliv viser her til høringsvaret til NBF og støtter denne:

Etter at Norges Bilbransjeforbund og Finansieringsselskapenes forening sammen med Forbrukerrådet utarbeidet "Bransjenorm for vurdering av unormal slitasje" i 2021 er forholdene knyttet til utbedring av skader ved leieforholdets avslutning tydeliggjort, og en slik beløpsgrense oppleves som både unødvendig og potensielt konfliktskapende.

Vi bemerker at vi oppfatter det dithen at § 56 kun gjelder for leasing. Vi vil imidlertid og for ordens skyld sterkt advare mot at en slik grense overføres til andre normale leieforhold for ting, kortidsutleie av bil eller ved lengre månedsleier av biler. Det er ikke mulig for leiebilbransjen å ha en bagatellmessig grense på kr 7500. En gjennomsnittlig skade hos bilutleieoperatørene ligger rundt dette beløpet, og hvis dette skal ettergis kunde vil det i svært mange tilfeller langt overstige leiebeløpet. 7500 kroner er et svært høyt beløp ved vanlige leieforhold. Som nevnt vil dette svært ofte overstige leiebeløpet. Ved andre leieforhold, eksempelvis leie av klær, sportsutstyr, verktøy eller tilhengere, vil også 7500 utgjør en stor andel av tingens reelle verdi. Derfor må det være anledning til å få erstatning krone for krone.

NHO Reiseliv vil sterkt advare mot å sette en slik grense.

Andre forhold

Kommentar til § 21 Tilleggs kostnader

Forslaget lyder

Det kan avtales at forbrukeren skal betale bruksbaserte tilleggskostnader. Det kan ikke avtales at forbrukeren skal betale administrasjonsgebyrer eller liknende kostnader som overstiger de faktiske kostnadene utleieren har til administrering av leieavtalen.

Denne bestemmelsen fremstår urimelig og problematisk. Det legges her opp til at leiebilbransjen skal administrere forhold forårsaket av kunden uten påslag og dekning av sine kostnader. Eksempler er innkreving av bøter, kontakt med politiet vedrørende fartskontroll, manglende drivstoff/strøm som medfører ekstraarbeid og "stilletid" av bil. Det vil innebære betydelig kostnadsøkninger for leiebilbransjen om dette blir en realitet.

§29 Standardkompensasjon er ikke en god løsning for bilutleiebransjen. Kompensasjon må stå i forhold til kundens tap, og dette kan bli problematisk for ubetjent bilutleie/bildeling. NHO Reiseliv legger til grunn, siden det står "(1) Partene kan" at dette er en frivillig bestemmelse som bedriften kan velge å ikke ta med i sine avtaler.

Med vennlig hilsen

NHO Reiseliv

Kristin Krohn Devold

Adm.dir. NHO Reiseliv

Ole Michael Bjørndal

Fagdirektør næringspolitikk