

Samferdselsdepartementet
postmottak@sd.dep.no

Vår dato: 16.05.2025
Deres dato: 13.03.2025
Vår referanse: OMB
Deres referanse: Espen Rindedal

Høringssvar NHO Reiseliv - forslag til skjerpede regler mot risikoadferd i trafikken

NHO Reiseliv viser til Samferdselsdepartementets høring av rapport med forslag til endringer i vegtrafikkloven om mer effektiv inndragning av motorvogn ved særlig graverende trafikklovbrudd og innstramminger i reglene for bruk av mobiltelefon i bil med høringsfrist 8. mai 2025. NHO Reiseliv takker for muligheten til å komme med innspill. Viser også til innvilget utsatt høringsfrist.

NHO Reiseliv er tilknyttet Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO) som er den største interesseorganisasjonen i Norge. NHO Reiseliv er den største arbeidsgiver- og næringsorganisasjonen for reiselivet i Norge med over 3 700 medlemsbedrifter innen overnatting, servering, camping, opplevelser, destinasjonsselskap, idrett, kultur, opplevelser og bilutleie.

NHO Reiseliv har over 100 medlemsbedrifter som driver med bilutleie, inkludert alle de største aktørene i Norge.

NHO Reiseliv er bekymret for konsekvensene av forslaget og har følgende hovedinnvendinger

- Forslaget om inndragning uavhengig av om fører eier bilen og uavhengig av bilens verdi er meget inngripende ovenfor leiebilselskapet og vil etter all sannsynlighet medføre store økonomiske tap for leiebilselskapene.
- Leiebilselskapene tar allerede en rekke grep for å forsøke å unngå å leie ut til mulige villmannskjørere. Det er usikkert hva mer man kan gjøre, samtidig som man allikevel vil risikere å få bilen inndratt.
- Det fremstår som en urimelig og unødig økonomisk risiko for selskapene at de kan bli betydelig økonomisk skadelidende ved å få bilen inndratt når de uansett har gjort alt som står i sin makt for å sjekke bakgrunnen til fører av bilen.
- I stedet for å inndra leiebilen til en som har brutt bestemmelsene, bør lovovertreder ilegges hel eller delvis inndragning av tingens verdi, jmf. Straffelovens § 69
- Bransjens erfaringer fra Danmark med tilsvarende regler som foreslås i rapporten er svært negative og har hatt store økonomiske konsekvenser for leiebilselskapene.

Bakgrunn

Leiebilselskapene tar allerede en rekke grep for å forsøke å unngå å leie ut til mulige villmannskjørere, inkludert følgende:

- Sjekk av førerkort, og krav til minstetid for førerkort.
- Økt aldersgrense for biler med de største motorene.
- Bakgrunnssjekk innenfor lovverket.
- Profesjonelle vurderinger fra utleieagent for hvert leieforhold, som i stor grad baserer seg på erfaringer med kunder.

Bilutleieselskapene har ikke verktøy for å sjekke kundens strafferegister og kan dermed ikke avdekke tidligere forhold. Bilutleieselskapene ønsker selvsagt heller ikke at deres kunder skal kjøre ulovlig eller risikofylt, da dette øker risikoen for skader på bil, sjåfør og øvrige trafikanter og er kostnadsøkende for selskapene. Dette betyr at alt i dag så foretar utleier (slik det står beskrevet på s. 87) "nødvendige og tilgjengelige kontrollerer, herunder kontroll av gyldig førerrett, samt gjennom kontrakt forplikter leietaker til eksempelvis ikke å begå alvorlige trafikklovbrudd, ikke låne ut bilen til andre eller anvende kjøretøyet til trafikkforseelser som kan medføre inndragning, med tilhørende adekvate konsekvenser ved eventuelle brudd." Det er i dag ikke mulig for selskapene å få tilgang til politiattest, heller ikke prikkbelastninger eller tidligere dommer for fart eller rus.

Det er også bekymringsfullt at det henvises til dansk rettspraksis hvor det "fremgår at det skal mye til før de ovennevnte unntak kommer til anvendelse" (mer om erfaringer fra Danmark under). Leiebilselskapene gjør det de kan for å sikre seg, allikevel vil de kunne miste bilen.

Inndragning uavhengig av om fører eier bilen og uavhengig av bilens verdi er meget inngripende ovenfor leiebilselskapet. Leiebilselskapet vil måtte legge ut for inndragningen ovenfor egen finansieringspartner, og deretter prøve å belaste fører. Det vil i svært mange tilfeller være vanskelig eller umulig, og være svært ressurskrevende og vil i mange tilfeller ikke føre frem.

Om en fører bryter loven i den forstand det er omtalt her i en leiebil, mener NHO Reiseliv at i stedet for å inndra leie bilen til en som har brutt bestemmelsene, bør lovovertreder ilegges hel eller delvis inndragning av tingens verdi, jmf. Straffelovens § 69. Når det gjelder inndragelse av leasede biler, viser vi til høringssvar fra Finansieringsselskapenes forening og de momenter og ankepunkter som kommer frem der.

Faktum er at bilutleieselskapene ikke har reelle muligheter til å hindre villmannskjøring med en leiebil, men vil bli svært hardt rammet av en inndragning som her foreslås. Vi mener at rapportens forslag hvor det legges til grunn at inndragning som skal skje også overfor eier som ikke har vært delaktig i lovbruddet skal være utgangspunktet, er meget uheldig. Dette snur dagens inndragningsregelverk helt på hodet, hvor straffelovens § 71 krever at eier har eller burde ha forstått at tingen skulle brukes ved en straffbar handling. Dette vil være en betydelig endring sammenliknet med dagens rettstilstand, og kan føre til en økning av inndragningstilfeller som rammer en uskyldig tredjepart, for eksempel et bilutleieselskap, urimelig hardt.

Manglende preventiv effekt av inndragning overfor tredjemann

Den preventive effekt av mulig inndragning er heller ikke til stede ved inndragning overfor en helt uskyldig tredjepart, og en slik inndragning vil etter vår oppfatning være fullstendig urimelig. Argumentet som fremføres i rapporten på side 73, om at det er viktig å få disse

bilene bort fra veiene, mener vi er helt irrelevant. Den inndratte bilen skal uansett selges av staten (se omtale av politiets salgsprosess på s.89) og vil da bli kjøpt av en annen som vil benytte bilen på veien.

Disse forhold forsterkes av at 1) bilutleieselskapene vil selvsagt fortsette sin virksomhet med å leie ut biler, trolig med økt aktivitet for å dekke opp tapet, samt innkjøp av ny bil for å dekke opp for den inndratte. 2) Det foreslås i rapporten, s. 72, at bilen ikke skal inndras om staten er eier. Vi kan ikke se noen forskjell på den eventuelle trafikksikkerhetsmessige effekt av inndragning basert på om det er en privatvirksomhet eller staten som eier bilen som en annen har benyttet til lovovertrедelsen.

Erfaringer fra Danmark

NHO Reiselivs medlemmer har innhentet erfaringer fra sine danske kollegaer om hvordan et tilsvarende regelverk som foreslås har slått ut for dem. Erfaringer er svært negative. Rundt 60 biler er blitt inndratt, og bransjen har kun klart å innhente verdien av bilen/økonomisk kompensasjon i et fåtall av tilfellene. Flere tilfeller er behandlet av domstolene hvor inndragningen hver gang er opprettholdt. Dansk høyesterett har avvist alle ankesakene hvor bransjen forsøker å vise at overtrедelsen ikke er noe man kunne forutsatt eller lastes for. Selv der hvor bransjen er blitt lovet en utvidet tilgang til førerregisteret siden 2021 for å bedre kontrollere brukerne, har ikke dette kommet på plass. Disse erfaringene er selvsagt svært urovekkende for bilutleiebransjen i Norge, og hvis dette blir overført til Norge, vil det kunne medføre store økonomiske tap.

Store økonomiske konsekvenser for en lavmarginsbransje

Gjennomsnittlige bilkostnader i bransjen ligger på rundt 10.000 kroner i måneden, og biler ute av drift pga. reparasjoner drar dette snittet opp. Det er i rapporten omtalt uttalelser fra en sak i dansk høyesterett, hvor "utleiefirmaet hadde ca. 155 000 utleier per år, mente retten at firmaet kunne dekke inndragning av et kjøretøy gjennom regulering av utleieprisen." Men det er ikke så lett å hente inn tapte penger bare ved å øke prisen. Gitt en verdi på bilen på 750 000, vil selskapet tape denne, samt administrasjon og uforutsette driftskostnader som følge av at bil ikke blir disponibel som planlagt. I tillegg kommer også det faktum at det blir høyere forsikringspremie.

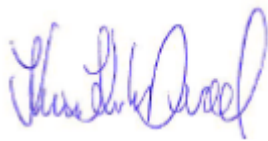
Det er sterk priskonkurranse i det globale reiselivsmarkedet, næringen er arbeidsintensiv med begrensede skaleringsmuligheter og mange bedrifter har store sesongvariasjoner der inntjeningen i hovedsak skjer i hovedsesongen, mens de faste kostnadene løper gjennom hele året. Leiebilbransjen driver tradisjonelt med underskudd i første og fjerde kvartal. Dette må de gjøre for å kunne tilby en bilpark tilpasset etterspørsel i de månedene med høyest etterspørsel, juni-august. Samlet margin for de 6 største kjedene pluss Bislet bilutleie og Bærum bilutleie var i 2023 2,2%. Marginen for en samlet leiebilbransje er antagelig ikke høyere enn dette og rammevilkårene var mer utfordrende i 2024 og Q1 2025 enn i 2023. I et marked med så små marginer og samtidig sterk konkurranse, er tapet av en inndratt bil svært krevende å bære og veldig vanskelig å hente inn gjennom økte priser på andre leieforhold.

Det er god grunn til å anta at fører i en rekke tilfeller ikke er i stand til å gjøre opp for seg, noe som også vises i erfaringene fra Danmark, se ovenfor. Dette vil gi leiebilselskapet den økonomiske belastningen av inndragning. For leiebilselskapene vil dette potensielt medføre en så stor kostnadsøkning i form av økt forsikringspremie / bilkostnad at tapet ikke vil være mulig å overføre på den jamne sluttkunde i form av prisøkning. Tiltaket vil derfor ramme de næringsdrivende leiebilaktørene istedenfor fører av bil. Det blir leiebilselskapet, og ikke påtalemyndigheten, som vil måtte iverksette den økonomiske konsekvensen overfor en leietaker som har begått et lovbrudd.

NHO Reiseliv mener derfor på bakgrunn av overnevnte at det bør foreslås et unntak fra inndragning av kjøretøy ved særlig graverende trafikklovbrudd om kjøretøyet er korttidsutleid, og at det heller bør undersøkes hvordan fører kan stilles økonomisk ansvarlig.

Med vennlig hilsen

NHO Reiseliv



Kristin Krohn Devold

Adm.dir. NHO Reiseliv



Ole Michael Bjørndal

Fagdirektør næringspolitikk