

# Lagrådsremiss

## Hittegods i kollektivtrafiken

---

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 17 februari 2022

*Morgan Johansson*

*Mikael Hjort*  
(Justitiedepartementet)

## Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

Regeringen föreslår en ny lag om kvarglömd egendom vid resor med tåg, spårvagn, tunnelbana, buss och fartyg. Lagen ska gälla för kvarglömd egendom ombord på fordonet och inom vissa anslutande områden. Lagen ska ersätta den reglering av hittegods som finns i dag för sådan trafik.

Enligt den nya lagen ska den som tar hand om kvarglömd egendom lämna den till det berörda trafikföretaget. Trafikföretaget ska förvara egendomen åt ägaren. Om ägaren inte hämtar ut egendomen inom viss tid tillfaller den trafikföretaget. Företaget ska i vissa fall ha rätt att göra sig av med egendomen direkt och ska även ha rätt till ersättning av ägaren för förvaringen.

Den nya lagen föreslås träda i kraft den 1 juli 2022.

## Innehållsförteckning

1	Beslut .....	3
2	Förslag till lag om kvarglömd egendom vid resor med tåg, spårvagn, tunnelbana, buss och fartyg .....	4
3	Ärendet och dess beredning .....	6
4	Bestämmelser om hittegods .....	6
5	En ny lag om kvarglömd egendom vid resor med tåg, spårvagn, tunnelbana, buss och fartyg .....	8
6	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser .....	14
7	Konsekvenser .....	14
8	Författningskommentar .....	15
Bilaga 1	Sammanfattning av departementspromemorian Hittegods i kollektivtrafiken (Ds 2021:26) .....	21
Bilaga 2	Lagförslagen i promemorian (Ds 2021:26) .....	22
Bilaga 3	Förteckning över remissinstanserna (Ds 2021:26) .....	24

# 1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till lag om kvarglömd egendom vid resor med tåg, spårvagn, tunnelbana, buss och fartyg.

## 2 Förslag till lag om kvarglömd egendom vid resor med tåg, spårvagn, tunnelbana, buss och fartyg

Härigenom föreskrivs följande.

### **Skyldigheter för den som tar hand om kvarglömd egendom**

1 § Den som ombord på ett tåg, en spårvagn, ett tunnelbanetåg, en buss eller ett fartyg som används i förvärvssyfte för transport av passagerare eller gods tar hand om kvarglömd egendom ska utan oskäligt dröjsmål lämna egendomen till trafikföretaget. Detsamma gäller för den som tar hand om kvarglömd egendom på en plats inom ett område som används för trafik med ett sådant fordon om området används av endast ett trafikföretag eller om egendomen på annat sätt kan hänföras till ett trafikföretag som trafikerar området.

Om ägaren är känd får den som har tagit hand om egendomen i stället lämna den till honom eller henne.

Den som har tagit hand om egendomen har inte rätt till hittelön.

### **Trafikföretagets skyldigheter**

2 § Trafikföretaget ska förvara kvarglömd egendom som har tagits om hand av eller lämnats till trafikföretaget och vårda den väl.

Om ägaren till egendomen är känd ska trafikföretaget underrätta honom eller henne om fyndet.

### **Äganderättens övergång**

3 § Om ägaren inte blir känd eller inte kan underrättas inom tre månader från det att den kvarglömda egendomen har tagits om hand av eller lämnats till trafikföretaget, tillfaller egendomen företaget. Detsamma gäller om trafikföretaget har underrättat ägaren om fyndet och han eller hon inte hämtar egendomen inom en månad från underrättelsen eller om ägaren i annat fall kan anses ha avstått från sin rätt till egendomen.

En legitimationshandling som ägaren inte snarast hämtar ska dock skyndsamt lämnas till Polismyndigheten. Detsamma gäller för en annan personlig handling som ägaren inte hämtar inom de tidsfrister som anges i första stycket. Trafikföretaget får göra sig av med en legitimationshandling eller annan personlig handling på annat sätt om det är uppenbart obehövt att lämna den till Polismyndigheten.

### **Trafikföretagets rätt till ersättning**

4 § Trafikföretaget har rätt till skäligen ersättning av ägaren för kostnader på grund av vård och förvaring av kvarglömd egendom.

### **Trafikföretagets rätt att genast göra sig av med egendom**

5 § Trafikföretaget får genast göra sig av med kvarglömd egendom, om

1. den snabbt kan försämrats eller bli för gammal,

2. kostnaden för vård och förvaring inte står i rimligt förhållande till egendomens värde, eller

3. det annars finns särskilda skäl för det.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2022.

### 3 Ärendet och dess beredning

I samband med att den nya järnvägstrafiklagen (2018:181) trädde i kraft upphävdes förordningen (1985:200) om järnvägs befordringsskyldighet m.m., förkortad befordringsförordningen. Utöver en reglering av järnvägsföretagens befordringsskyldighet innehöll förordningen en reglering av hittegods i järnvägstrafik. Genom en hänvisning i förordningen (1985:201) om behandling av föremål som har upphittats i spårvägs-, tunnelbane- eller busstrafik har regleringen även tillämpats för hittegods i sådan trafik.

Inom Justitiedepartementet har departementspromemorian Hittegods i kollektivtrafiken (Ds 2021:26) utarbetats som behandlar frågan om huruvida det bör införas nya bestämmelser om hittegods på transportområdet. En sammanfattning av promemorian finns i *bilaga 1*. Promemorians lagförslag finns i *bilaga 2*.

Promemorian har remissbehandlats (Ju2021/03199). En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 3*.

### 4 Bestämmelser om hittegods

#### Hittegodslagens bestämmelser

Bestämmelser om hittegods finns i lagen (1938:121) om hittegods. Enligt dessa ska den som hittar något utan oskäligt dröjsmål anmäla det till Polismyndigheten. Framgår det vem som är ägare får upphittaren i stället underrätta honom eller henne direkt om fyndet. Upphittaren kan välja att lämna hittegodset till Polismyndigheten och myndigheten får även besluta att godset ska omhändertas.

Ägaren har rätt att få tillbaka hittegodset om han eller hon betalar hittelön samt Polismyndighetens och upphittarens kostnader med anledning av fyndet.

Om ägaren inte blir känd inom tre månader, tillfaller hittegodset upphittaren. Detsamma gäller om ägaren inte hämtar ut godset inom en månad eller om han eller hon kan anses ha avstått från sin rätt till det. Polismyndigheten får sälja godset direkt om det inte kan förvaras utan fara för försämring, om vården av godset är förenad med alltför stora kostnader eller om det annars finns särskilda skäl.

Hittegodslagen är som utgångspunkt inte tillämplig på egendom som är i någons besittning, exempelvis något som glömts kvar i en butik. Lagen tillämpas dock även i en sådan situation om butiks innehavaren tar hand om egendomen. Rätt till hittelön finns inte i det fallet.

#### Hittegods i flygtrafik

Bestämmelser om hittegods i flygtrafik finns i kungörelsen (1972:17) om behandling av föremål som upphittats inom flygplats eller på luftfartyg m.m. (kungörelsen om hittegods i flygtrafik).

Kvarglömda eller förlorade föremål som tas till vara på ett flygplan ska lämnas till flygföretaget. Tas ett föremål om hand på annan plats inom en flygplats och kan det med rimlig säkerhet hänföras till ett flygföretag som trafikerar flygplatsen, ska föremålet lämnas till trafikföretaget. I annat fall ska föremålet lämnas till flygplatsen. Flygföretaget eller flygplatsen ska sedan förvara föremålet åt ägaren. Flygföretaget eller flygplatsen har rätt till skälig ersättning för sina kostnader.

Om ägaren inte blir känd inom tre månader tillfaller föremålet den som förvarar det. Ett föremål får säljas eller bortscaffas direkt om det är på väg att förstöras eller om föremålets tillstånd av andra skäl ger anledning till det. Detsamma gäller om kostnaden för dess vård inte står i rimligt förhållande till värdet.

## De upphävda bestämmelserna om hittegods i järnvägstrafik m.m.

Enligt befordringsförordningen var den som omhändertog kvarglömd eller förlorad egendom i ett järnvägsfordon eller inom en järnvägs område skyldig att lämna egendomen till järnvägen. För sådan egendom gällde vissa bestämmelser i den äldre järnvägstrafiklagen från 1985. Bestämmelserna innebar bland annat att järnvägsföretaget fick sälja egendom efter att ha förvarat den i tre månader. Om försäljningsvärdet inte skulle täcka försäljningskostnaderna fick järnvägsföretaget göra sig av med den på annat sätt. Egendom som var på väg att förstöras fick säljas eller bortscaffas direkt.

Enligt förordningen om behandling av föremål som har upphittats i spårvägs-, tunnelbane- eller busstrafik ska bestämmelserna i den upphävda befordringsförordningen tillämpas på föremål som har tagits till vara i en spårvagn eller en tunnelbanevagn eller på någon annan plats inom området för spårväg eller tunnelbana. Detsamma gäller föremål som har tagits till vara i en buss i linje- eller beställningstrafik eller inom områden som hör till företaget som bedriver sådan trafik.

## Straffrättsliga bestämmelser

Skyldigheten i hittegodslagen att anmäla eller överlämna hittegods är förknippad med straffansvar (se 5 § hittegodslagen). Följs inte skyldigheten kan det leda till ansvar för fyndförseelse (se 10 kap. 8 § brottsbalken). Om upphittaren har uppsåt att behålla godset kan ansvar för olovligt förfogande aktualiseras (se 10 kap. 4 och 8 §§ brottsbalken). Om godset är i någons besittning kan det för upphittaren i vissa fall i stället bli fråga om ansvar för tillgreppsbrott enligt 8 kap. brottsbalken. Vid hittegodslagens tillkomst framhölls att egendom som kvarglömts i exempelvis järnvägsfordon i regel måste anses vara i järnvägsföretagets besittning (se Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om hittegods, m.m., prop. 1938:32 s. 6).

## 5 En ny lag om kvarglömd egendom vid resor med tåg, spårvagn, tunnelbana, buss och fartyg

**Regeringens förslag:** Det ska införas en ny lag som reglerar hanteringen av kvarglömd egendom vid resor med tåg, spårvagn, tunnelbana, buss och fartyg som används i förvärvssyfte för transport av passagerare eller gods. Lagen ska också gälla för egendom som tas om hand på en plats inom ett område som används för trafik med ett sådant fordon om området används av endast ett trafikföretag eller om egendomen på annat sätt kan hänföras till ett trafikföretag som trafikerar området.

Enligt lagen ska den som tar hand om kvarglömd egendom utan oskäligt dröjsmål lämna egendomen till trafikföretaget. Om ägaren är känd ska egendomen i stället få lämnas direkt till honom eller henne.

Trafikföretaget ska förvara kvarglömd egendom och vårda den väl. Om ägaren är känd, ska företaget meddela honom eller henne om fyndet. Om ägaren inte hämtar ut egendomen inom viss tid eller avstår från sin rätt till den, ska den tillfalla trafikföretaget. Om en legitimationshandling eller en annan personlig handling inte hämtas ska handlingen som utgångspunkt lämnas till Polismyndigheten. En legitimationshandling som ägaren inte snarast hämtar ska skyndsamt lämnas till Polismyndigheten. Företaget ska ha rätt till skälig ersättning av ägaren för kostnader på grund av vård och förvaring.

Trafikföretaget ska genast få göra sig av med kvarglömd egendom om den snabbt kan försämras eller bli för gammal, om kostnaden för egendomens vård och förvaring inte står i rimligt förhållande till dess värde eller om det annars finns särskilda skäl för det.

**Promemorians förslag** överensstämmer i huvudsak med regeringens. I promemorian föreslås att lagen ska vara tillämplig när kvarglömd egendom tas om hand inom ett område som hör till ett trafikföretag. I promemorian finns inget förslag om att en legitimationshandling som ägaren inte hämtar ut snarast skyndsamt ska lämnas till Polismyndigheten. I promemorian används begreppet föremål i stället för egendom.

**Remissinstanserna:** De flesta remissinstanser tillstyrker eller har inga invändningar mot förslagen som helhet. Flera remissinstanser framhåller att det är positivt att regelverket kring hittegodts på transportområdet förtydligas. Ett antal remissinstanser har emellertid synpunkter på lagens tillämpningsområde. *Jernhusen*, *Svensk kollektivtrafik*, *Sveriges Bussföretag*, *Södertälje tingsrätt*, *Transportstyrelsen* och *Tåg företagen* framhåller att förslaget att lagen ska gälla för egendom som tas om hand inom ett område utanför ett fordon som hör till ett trafikföretag riskerar att leda till tillämpningsproblem. *Storstockholms lokaltrafik*, *Svensk kollektivtrafik* och *Sveriges Kommuner och Regioner* framhåller att lagen även bör tillämpas på kollektivtrafik som bedrivs med taxi. *Polismyndigheten* förespråkar att endast pass och nationella identitetskort som inte hämtas av ägaren ska lämnas till Polismyndigheten och att detta ska ske snarast samt att övriga legitimationshandlingar och andra personliga handlingar ska lämnas till utställaren.



En del remissinstanser har lagtekniska synpunkter. Flera remissinstanser efterfrågar också förtydliganden i olika avseenden, bland annat när det gäller vilken straffrättslig betydelse den nya lagen kommer att få.

### **Skälen för regeringens förslag**

#### *Behovet av en ny lag om kvarglömd egendom i kollektivtrafiken*

Varje dag tappar eller glömmes hundratals resenärer saker i kollektivtrafiken. Det kan vara allt från handskar och paraplyer till mer värdefull egendom, såsom mobiltelefoner och annan elektronik. För den som tappar något som är värdefullt eller har ett affektionsvärde kan det vara mycket angeläget att det kommer till rätta. Det är därför viktigt att det finns en reglering av hittegods i kollektivtrafiken som säkerställer att förlorade tillhörigheter kan lämnas tillbaka till sin rätta ägare. Samtidigt gör den stora mängden egendom att hanteringen behöver vara enkel och kostnadseffektiv.

För järnvägsföretagens hittegodshantering gäller, i avsaknad av särskilda bestämmelser, den allmänna regleringen i hittegodslagen. Det innebär att fynd som huvudregel ska anmälas till Polismyndigheten som därefter ansvarar för att underrätta ägaren.

Det framstår som mer ändamålsenligt att låta järnvägsföretagen själva ansvara för hittegodshanteringen, i enlighet med vad som gällde enligt befodringsförordningen. Både för upphittaren och ägaren av den förlorade egendomen torde det vara naturligt att lämna in respektive fråga efter den hos det aktuella järnvägsföretaget. Det är dessutom sannolikt att den kännedom som finns hos järnvägsföretagen om fordon, linjesträckningar och dylikt bidrar till att försvunna tillhörigheter lättare kan återfinnas. Det har inte heller framkommit något som tyder på att de aktuella bestämmelserna i befodringsförordningen medförde några tillämpningsproblem innan de upphävdes.

När det gäller hanteringen av hittegods i spårvägs-, tunnelbane- och busstrafik är det sedan upphävandet av befodringsförordningen otydligt vilket regelverk som ska tillämpas. Detta eftersom den förordning som reglerar sådant hittegods hänvisar till den upphävda befodringsförordningen. Det finns alltså redan av tydlighetsskäl anledning att införa nya regler också för sådan trafik. Det saknas också skäl att hantera hittegods inom den trafiken på annat sätt än inom järnvägstrafiken.

Mot den bakgrunden bör det införas särskilda bestämmelser om hanteringen av hittegods i kollektivtrafik. Eftersom bestämmelserna kommer att reglera enskildas personliga och ekonomiska inbördes förhållanden ska de meddelas genom lag.

Som en följd av den nya lagen bör förordningen (1985:201) om behandling av föremål som har upphittats i spårvägs-, tunnelbane- eller busstrafik upphävas.

#### *Lagens tillämpningsområde*

För att lagen ska kunna tillämpas på merparten av det hittegods som förekommer i kollektivtrafiken bör den gälla för de trafikslag som mest används för sådan trafik. Hit hör buss, tunnelbana, spårvagn och tåg. Också fartyg utgör en viktig del av kollektivtrafiken. Det torde vara en fördel för

såväl rederier som passagerare att det finns tydliga regler kring hanteringen av hittegods. Det gäller all slags fartygstrafik oavsett var den bedrivs, till exempel på sjöar, i skärgården eller till havs. Den nya lagen bör därför också omfatta egendom som upphittas på fartyg.

Den nya lagen bör däremot inte reglera hittegods i flygtrafik. Den reglering som finns för hittegods i kungörelsen om hittegods i flygtrafik är anpassad efter de särskilda omständigheter som råder vid bedrivandet av flygtrafik. Hittogods i sådan trafik bör därför även fortsättningsvis hanteras i enlighet med den angivna kungörelsen.

I promemorian föreslås att även trafik med personbilar ska undantas. Som *Storstockholms lokaltrafik*, *Svensk kollektivtrafik* och *Sveriges Kommuner och Regioner* konstaterar förekommer det att taxiregistrerade personbilar används i kollektivtrafiken, till exempel när ett taxiföretag får i uppdrag att bedriva linjetrafik vid sidan av sin ordinarie verksamhet. Enligt dessa remissinstanser skulle det vara olyckligt om kollektivtrafik med taxifordon undantas i den nya lagen.

Intresset för att bestämmelserna om hittegods i kollektivtrafiken är enhetliga talar visserligen för att personbilar som används i kollektivtrafik ska omfattas av lagens tillämpningsområde. Samtidigt skulle det innebära att olika regelverk blir tillämpliga beroende av under vilken slags resa som ett föremål lämnades kvar i en personbil. Eftersom samma personbil används inom både kollektivtrafik och taxiverksamhet i allmänhet skulle det kunna uppstå svårigheter för upphittaren och föraren att avgöra hur det kvarglömda ska hanteras. Det har inte framkommit något önskemål om att göra regleringen tillämplig på all taxiverksamhet med personbilar, något som också skulle kräva närmare överväganden. Sammantaget bedömer regeringen att den nya lagen i enlighet med förslaget i promemorian i nuläget inte bör omfatta trafik med personbilar.

Utanför kollektivtrafiken finns andra slags transporter som bedrivs med de trafikslag som omfattas av den nya lagen. Det kan handla om beställningstrafik där en tjänst bokas för en viss resa, till exempel en bussutflykt till en annan stad eller en sevärdhet. Det finns skäl att reglera hanteringen av hittegods också för den trafiken. Även om genomströmningen av passagerare inte är lika stor som i kollektivtrafik i egentlig mening så är antalet passagerare på sådana resor inte obetydligt. Att lagen görs tillämplig för sådan trafik torde vara en trygghet för passagerarna och leda till en enklare hantering för de företag som bedriver trafiken.

Sammanfattningsvis bör den nya lagen gälla för i stort sett samma slags trafik som omfattas av förordningen om behandling av föremål som har upphittats i spårvägs-, tunnelbane- eller busstrafik och den tidigare gällande befordringsförordningen. Förslaget innebär dock att den särskilda regleringen av hittegods utsträcks till att omfatta också fartyg.

Kungörelsen om hittegods i flygtrafik anger uttryckligen att de särskilda bestämmelserna om hittegods inom flygtrafiken inte endast gäller för persontransporter utan även för luftfartyg som används för godstransporter. Inte heller de särskilda bestämmelserna om hittegods inom järnvägstrafik eller annan trafik har varit begränsade till fordon som används för persontransporter. Den nya lagen kommer att ha sin största betydelse för persontransporter inom kollektivtrafiken. Regleringen kan dock med fördel också tillämpas om det någon gång skulle förekomma kvarglömda eller borttappade tillhörigheter på ett fordon som huvudsakligen används för att trans-

portera gods. Det saknas därför skäl att begränsa tillämpningsområdet till att avse endast persontransporter. Däremot bör regleringen endast gälla transporter som sker i förvärvssyfte.

I promemorian föreslås att den nya lagen ska gälla inte bara för egendom ombord på ett fordon utan även egendom som upphittas inom ett område som hör till trafikföretaget, exempelvis en vänthall. Som *Jernhusen*, *Transportstyrelsen*, *Tåg företagen*, *Sveriges Bussföretag* och *Svensk kollektivtrafik* påpekar används sådana områden ofta av flera trafikföretag. Det kan därför enligt remissinstanserna vara svårt att bedöma om ett område hör till ett visst trafikföretag. Också *Södertälje tingsrätt* framhåller att det kan framstå som otydligt vilket företag som det upphittade ska lämnas till eller i vilka fall egendomen ska lämnas till Polismyndigheten. Tingsrätten framhåller att det kan finnas anledning att överväga om tillämpningsområdet för lagen ska begränsas så att det blir tydligare på vilka platser regleringen ska tillämpas.

Områden som perronger, vänthallar och stationer har ofta ett tydligt samband med kollektivtrafik och andra transporter. Utgångspunkten bör enligt regeringen vara att egendom som påträffas inom sådana områden även fortsättningsvis hanteras av trafikföretagen själva. Förslaget i promemorian motsvarar i huvudsak den tidigare regleringen av hittegods på transportområdet. Dessa bestämmelser har gällt under lång tid utan att några problem med tillämpningen har uppmärksammats. I linje med remissinstansernas påpekanden kan det trots det finnas anledning att förtydliga tillämpningsområdet något mot vad som har gällt sedan tidigare.

Jernhusen anser att egendom som påträffas i väntsalar och andra ytor i stationsbyggnader inom järnvägen endast ska omfattas av den nya lagen om området används och trafikeras av ett trafikföretag som ensamt disponerar över det. Sveriges Bussföretag förespråkar att motsvarande ska gälla för bland annat hållplatser och busskurer. Regeringen instämmer i att en sådan avgränsning blir tydlig. Det kan dock finnas andra situationer där det står klart att upphittad egendom har koppling till resor med ett visst trafikföretag. Regeringen anser därför att lagen utöver områden som endast används av ett trafikföretag också bör vara tillämplig om den kvarglömda egendomen på annat sätt kan hänföras till ett företag som trafikerar området.

### *Upphittarens skyldigheter*

Som konstateras ovan framstår det som ändamålsenligt att trafikföretagen ansvarar för hanteringen av kvarglömd egendom. För att det berörda trafikföretaget ska kunna sköta hanteringen på ett effektivt sätt bör den som har tagit hand om något vara skyldig att överlämna det till företaget. En sådan ordning underlättar företagets identifiering av egendomen och ökar chanserna för att den ska komma till sin rätta ägare så snart som möjligt.

Det kan förutsättas att upphittade tillhörigheter normalt kan överlämnas till det berörda trafikföretaget omgående, exempelvis genom personal på ett tåg eller en station. I vissa fall – bland annat för sådant som hittas på obemannade stationer – är detta inte möjligt. Det är mot den bakgrunden lämpligt att tidsfristen inom vilken egendomen ska lämnas till företaget motsvarar den tidsfrist som gäller för skyldigheten att anmäla hittegods enligt hittegodslagen, nämligen att det ska ske utan oskäligt dröjsmål.

Något motsvarande tidsrekvisit fanns inte i befordringsförordningen. Det finns inte heller i förordningen om behandling av föremål som har upphittats i spårvägs-, tunnelbane- eller busstrafik. I det avseendet blir det alltså tydligare i den nya lagen vad som gäller för upphittaren.

Om det framgår vem som är ägare till egendomen så underlättar det för alla inblandade om upphittaren kan lämna den direkt till ägaren i stället för att den först ska lämnas till trafikföretaget. Det är därför lämpligt att den nya lagen ger utrymme för en sådan ordning, vilket också hittegodslagen gör. Enligt den lagen får upphittaren underrätta ägaren till godset om denne är känd i stället för att anmäla fyndet till Polismyndigheten.

Enligt befordringsförordningen hade upphittaren inte rätt till hittelön för egendom som upphittats på tåg. Det finns inte heller någon rätt till hittelön för hittegods i spårvägs-, tunnelbane-, buss- eller flygtrafik. Att införa en rätt till hittelön för hittegods i kollektivtrafiken skulle riskera att medföra en administrativ börda för trafikföretagen. Det är inte heller säkert att en rätt till hittelön skulle leda till att fler föremål kommer till rätta. Sammantaget bedöms det därför att upphittaren inte ska ha rätt till hittelön, vilket bör framgå uttryckligen i den nya lagen.

### *Trafikföretagets skyldigheter och rätt till ersättning*

När trafikföretaget har tagit emot omhändertagen egendom bör företaget ha en skyldighet att ta hand om den och se till att den inte förstörs eller skadas. En sådan vårdplikt kan sägas följa redan av allmänna regler om vård- och omsorgsplikt men bör av tydlighetsskäl anges i lagtexten. En motsvarande bestämmelse finns också i hittegodslagen. Det sagda bör också gälla kvarglömd egendom som ett trafikföretag självt tar om hand.

Med hänsyn till den stora mängden hittegods som förekommer i kollektivtrafiken framstår det inte som rimligt att kräva av trafikföretagen att de aktivt utreder vem som är ägare till varje föremål som omhändertas. En sådan ordning skulle ta alltför stora resurser i anspråk. I vissa fall framgår det emellertid direkt av egendomen eller omständigheterna vem som är ägare. Egendomen kan till exempel vara märkt med kontaktpuppgifter. I sådana fall är det rimligt att trafikföretaget kontaktar ägaren och underrättar honom eller henne om fyndet. En skyldighet att göra det finns både i hittegodslagen och i kungörelsen om hittegods i flygtrafik.

Skyldigheterna för trafikföretagen att förvara och vårda egendom är förenade med kostnader, till exempel för lokaler och administration. Det framstår som rimligt att företagen får ta ut en ersättning för detta, vilken bör betalas av ägaren. Eftersom kostnaderna för vård och administration åtminstone delvis uppkommer innan trafikföretaget har haft kontakt med egendomens ägare, som alltså inte har haft möjlighet att godta de vidtagna åtgärderna, ska rätten till ersättning för sådana kostnader anges i lag. Bestämmelser om detta finns också i både hittegodslagen och kungörelsen om hittegods i flygtrafik.

### *Äganderättens övergång*

Det kan förutsättas vara vanligt att kvarglömd egendom aldrig hämtas av ägaren. Det gäller särskilt sådant som har ett begränsat ekonomiskt värde, men även mer värdefull egendom kan bli kvar hos trafikföretagen. Frågan är vad som bör ske med denna.

Enligt 1985 års järnvägstrafiklag – som enligt befordringsförordningen tillämpades på hittegods i järnvägstrafik – gällde en ordning som innebar att järnvägsföretaget fick sälja egendomen efter att en viss tid hade passerat. Samma bestämmelser har tillämpats för hittegods i buss-, spårvägs- och tunnelbanetrafik. Enligt hittegodslagen och kungörelsen om hittegods i flygtrafik gäller i stället att äganderätten till egendomen efter en viss tid övergår till antingen upphittaren eller den som har förvarat egendomen. Om ägaren har underrättats om fyndet, gäller en tidsfrist på en månad. Annars är fristen tre månader. Äganderätten övergår omedelbart om ägaren kan anses ha avstått från sin rätt till egendomen.

En ordning som innebär att trafikföretaget får sälja omhändertagen egendom efter viss tid medför administrativa uppgifter för företaget. Försäljningen ska organiseras och inkomna medel ska redovisas för ägarens räkning. En regel som innebär att äganderätten går över till trafikföretaget efter en viss tid framstår som enklare att tillämpa. Med förebild i hittegodslagen och kungörelsen om hittegods i flygtrafik bör en sådan bestämmelse därför införas i den nya lagen. Tidsfristerna för äganderättens övergång bör motsvara de som finns i dessa författningar.

Det sagda bör inte gälla för legitimationshandlingar eller andra personliga handlingar, exempelvis identitetskort, pass, betalkort eller personliga dokument. I promemorian föreslås att om en ägare inte hämtar ut en sådan handling, ska den som utgångspunkt lämnas till Polismyndigheten. Som *Polismyndigheten* påpekar är myndigheten visserligen inte skyldig att vidta åtgärder med andra personliga handlingar än försvunna pass och nationella identitetskort. Det kan därför ifrågasättas om endast sådana handlingar ska lämnas till Polismyndigheten medan andra handlingar ska lämnas till dess respektive utställare. Som anføres i promemorian är det viktigt att hanteringen av personliga handlingar sker på ett sätt som säkerställer att de inte kommer till obehöriga personer. Detta gäller särskilt för pass och andra legitimationshandlingar, men det finns andra handlingar – exempelvis betalkort av olika former – där hanteringen också är viktig. I enlighet med förslaget i promemorian anser regeringen därför att Polismyndighetens hantering av personliga handlingar som ägaren inte hämtar ut bör gälla också för andra handlingar än pass och nationella identitetskort. Endast om ett överlämnande till Polismyndigheten framstår som uppenbart obehövt bör trafikföretaget få göra sig av med handlingen på annat sätt. När Polismyndigheten mottar en sådan handling får myndigheten hantera det upphittade som hittegods enligt hittegodslagen.

Polismyndigheten framhåller att pass och nationella identitetskort bör lämnas till myndigheten snarast. Enligt regeringen förenklar det för ägaren om han eller hon får en möjlighet att hämta också ett borttappat pass eller en legitimationshandling hos trafikföretaget. Däremot kan det vara olämpligt att en sådan handling blir liggande under en längre tid hos trafikföretaget. Detta gäller också andra legitimationshandlingar än pass och nationella identitetskort. Mot bakgrund av det sagda bör alltså en legitimationshandling som inte snarast hämtas av ägaren skyndsamt överlämnas till Polismyndigheten.

### *Trafikföretagets rätt att genast göra sig av med egendomen*

I vissa fall är det inte rimligt eller ens möjligt för trafikföretaget att förvara det som har upphittats. Det kan handla om egendom som har ett mycket lågt värde eller som inte kan förvaras utan att den förstörs, såsom matvaror.

Enligt kungörelsen om hittegods i flygtrafik gäller följaktligen en rätt att genast få göra sig av med egendom som är på väg att förstöras eller där kostnaden för egendomens förvaring inte står i rimligt förhållande till dess värde. Liknande regler fanns i 1985 års järnvägstrafiklag. Den nya lagen bör innehålla motsvarande bestämmelser. I promemorian föreslås att lagen också bör lämna utrymme för att det kan finnas andra situationer där det finns anledning att göra sig av med egendom direkt, under förutsättning att det finns särskilda skäl för en sådan åtgärd. Enligt regeringen framstår detta som lämpligt. *Stockholms universitet* framhåller att det i lagtexten bör anges att trafikföretag får göra sig av med egendom som kan vålla fara för personer eller egendom. Regeringen anser dock att förslaget i promemorian är tillräckligt tydligt när det gäller hanteringen av sådan egendom.

## 6 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

**Regeringens förslag:** Lagen ska träda i kraft den 1 juli 2022.

**Regeringens bedömning:** Det krävs inte några övergångsbestämmelser.

**Promemorians förslag och bedömning** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Samtliga remissinstanser tillstyrker förslaget och bedömningen eller har inga invändningar mot dem.

**Skälen för regeringens förslag och bedömning:** Det är angeläget att den nya lagen träder i kraft så snart som möjligt. Behovet av anpassningar hos trafikföretagen bedöms vara begränsat. Mot den bakgrunden bör den nya lagen kunna träda i kraft den 1 juli 2022.

Den nya lagen bör tillämpas på egendom som tas om hand från och med den dag lagen träder i kraft. Några övergångsbestämmelser behövs inte.

## 7 Konsekvenser

**Regeringens bedömning:** Förslagen innebär att reglerna kring hittegods på transportområdet förtydligas och att trafikföretagens hantering av hittegods förenklas. Förslagen medför inte några ökade kostnader för myndigheter och har inte betydelse för jämställdhetspolitikens genomförande.

**Promemorians bedömning** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Samtliga remissinstanser tillstyrker bedömningen eller har inga invändningar mot den.

**Skälen för bedömningen:** Förslagen berör samtliga företag eller andra associationer som bedriver spårbunden trafik, busstrafik och färjetrafik. I praktiken sköts trafikföretagens hittegodshantering i många fall av en un-derentreprenör. Förslagen berör även dessa företag.

Det kan förutsättas att den upphävda regleringen i järnvägstrafiklagen i stor utsträckning ligger till grund för trafikföretagens hittegodshantering även i dag. Den nya lagen innebär en förenkling av regelverket och företagens hantering. De initiala kostnaderna för företagen bedöms försumbara. Det kan till exempel finnas behov av en uppdatering av företagens egna riktlinjer och information till resenärer. Sammantaget bedöms förslagen dock innebära kostnadsbesparingar för företagen. Det krav på försäljning som funnits i den äldre regleringen utfasas. Dessutom tas hittegodslagens krav på kontakter med Polismyndigheten bort för den nu aktuella typen av hittegods. Det innebär att Polismyndighetens ansvar för hittegods inom kollektivtrafiken begränsas, vilket medför kostnadsbesparingar för Polismyndigheten och bidrar till att renodla myndighetens verksamhet.

Förslagen medför inga ökade kostnader för myndigheter.

## 8 Författningskommentar

### Förslaget till lag om kvarglömd egendom vid resor med tåg, spårvagn, tunnelbana, buss och fartyg

Lagen är ny. Den innehåller en samlad reglering av hur hittegods vid resor med tåg, spårvagn, tunnelbana, buss och fartyg ska hanteras. I förhållande till lagen (1938:121) om hittegods, som innehåller allmänna bestämmelser om hittegods, utgör lagen en specialreglering (se 7 § andra stycket i den lagen).

Lagen motsvarar delvis regleringen i den upphävda 8 § förordningen (1985:200) om järnvägs befordringsskyldighet m.m. och förordningen (1985:201) om behandling av föremål som har upphittats i spårvägs-, tunnelbane- eller busstrafik.

#### Skyldigheter för den som tar hand om kvarglömd egendom

**1 §** Den som ombord på ett tåg, en spårvagn, ett tunnelbanetåg, en buss eller ett fartyg som används i förvärvssyfte för transport av passagerare eller gods tar hand om kvarglömd egendom ska utan oskäligt dröjsmål lämna egendomen till trafikföretaget. Detsamma gäller för den som tar hand om kvarglömd egendom på en plats inom ett område som används för trafik med ett sådant fordon om området används av endast ett trafikföretag eller om egendomen på annat sätt kan hänföras till ett trafikföretag som trafikerar området.

Om ägaren är känd får den som har tagit hand om egendomen i stället lämna den till honom eller henne.

Den som har tagit hand om egendomen har inte rätt till hittelön.

Paragrafen anger vilka skyldigheter upphittaren av kvarglömd egendom har. Paragrafen bestämmer också lagens tillämpningsområde. Övervägandena finns i avsnitt 5.

Enligt *första stycket* ska den som ombord på ett tåg, en spårvagn, ett tunnelbanetåg, en buss eller ett fartyg som används i förvärvssyfte för transport av passagerare eller gods tar hand om kvarglömd egendom utan oskäligt dröjsmål lämna egendomen till trafikföretaget.

Bestämmelsen gäller för fordon som används i kollektivtrafik, varmed brukar avses persontransporter som har ett allmänt ekonomiskt intresse och som erbjuds fortlöpande till allmänheten. Det avser både vanlig linjebunden kollektivtrafik, dvs. trafik som följer en bestämd resväg och trafikeras enligt tidtabell, och så kallad anropsstyrd kollektivtrafik. Sådan trafik bygger på att resenären anmäler intresse för en resa och förekommer där det saknas linjebunden kollektivtrafik eller när en förutbestämd resväg inte trafikeras enligt tidtabell. Bestämmelsen omfattar emellertid också fordon som används för annan slags trafik än kollektivtrafik i egentlig mening, exempelvis godstransporter, paketresor och särskilt beställda resor.

Som framgår av lagtexten krävs det dock att fordonet används för transport i förvärvssyfte. Att det är användningen av fordonet som är avgörande innebär att bestämmelsen kan vara tillämplig även om transporterna sker inom ramarna för en ideell verksamhet, till exempel en ideell förening som erbjuder åkturer med en museijärnväg. För att sådana transporter ska anses ske i förvärvssyfte krävs det dock att resenärerna utger någon form av vederlag för resan.

Den trafik som lagen omfattar kan ibland ha anknytning till ett annat land. Det gäller bland annat för utländska fartyg eller svenska fartyg som åtminstone delvis trafikerar ett annat lands territorium. I sådana situationer kan frågor om bland annat svensk domsrätt och lagval uppkomma. I likhet med vad som gäller enligt hittegodslagen får sådana frågor besvaras med tillämpning av allmänna privat- och processrättsliga regler och principer. I praktiken innebär det att den nya lagens bestämmelser endast kommer att tillämpas i de fall då det finns en tillräckligt stark koppling till svenska intressen, exempelvis på grund av att det rör sig om ett svenskt fordon eller att trafiken sker på svenskt territorium.

Också den som tar hand om kvarglömd egendom utanför ett fordon men i ett område som används för trafik med fordonet ska, under vissa förutsättningar, lämna egendomen till trafikföretaget. Förutom sådana ytor som kan beträdas först sedan avgift för resa har betalats, till exempel området innanför spärrarna i Stockholms tunnelbana, kan bland annat entréhallar, väntsalar, busskurer och perronger omfattas. En förutsättning är dock att området där egendomen påträffas uteslutande används av endast ett trafikföretag eller att egendomen i fråga på annat sätt kan hänföras till ett trafikföretag som trafikerar området. Vid bedömningen av om egendomen kan hänföras till ett trafikföretag kan hänsyn tas till platsen där den påträffas, vad det rör sig om för egendom, eventuell märkning på egendomen och övriga omständigheter. Det kan exempelvis handla om en resväska som påträffas på en perrong som i allt väsentligt trafikeras av ett trafikföretag eller egendom som tas om hand i områden som i praktiken endast används av den som reser med ett visst trafikföretag.

När den nya lagen inte är tillämplig ska den omhändertagna egendomen normalt hanteras enligt bestämmelserna i hittegodslagen. Det är i första



hand upphittaren som gör bedömningen vart det upphittade ska lämnas eller anmälas. Det ligger dock i sakens natur att den som har tagit hand om något får förlita sig på anvisningar från det aktuella trafikföretaget och i förekommande fall också Polismyndigheten. Om trafikföretaget bedömer att egendom har hittats på en plats som inte omfattas av lagens tillämpningsområde får företaget vägra ta emot egendomen och hänvisa upphittaren till Polismyndigheten i stället.

Det saknar betydelse på vilket sätt egendomen i fråga har blivit kvar. Bestämmelsen är alltså tillämplig både på saker som någon har lagt ifrån sig och på egendom som någon har tappat utan att vara medveten om det.

Bestämmelsen är tillämplig oavsett om upphittaren är resenär eller inte. En förutsättning är dock att upphittaren omhändertar egendomen. Någon skyldighet enligt bestämmelsen inträder inte om upphittaren väljer att låta egendomen ligga kvar.

Den omhändertagna egendomen ska lämnas till trafikföretaget utan oskäligt dröjsmål. Hur skyndsamt upphittaren ska lämna egendomen till trafikföretaget får bedömas från fall till fall. Utgångspunkten är att upphittaren ska lämna egendomen så snart tillfälle ges. Om fordonet eller området där egendomen omhändertagits är bemannat med personal kan ett överlämnande normalt sett ske genast. Om det däremot inte finns någon personal närvarande, till exempel om egendomen omhändertas på en obemannad station, kan överlämnandet komma att dröja något.

Med trafikföretag avses det företag som bedriver trafiken eller är ansvarig för den, oavsett vilken juridisk form företaget har. När det gäller upphandlad kollektivtrafik är det företaget som faktiskt tillhandahåller trafiken som är att anse som trafikföretag i paragrafens mening. För att upphittaren ska fullgöra sin skyldighet räcker det med att han eller hon överlämnar egendomen till en anställd eller till någon som fullgör ett uppdrag för trafikföretaget.

I stället för att överlämna egendomen till trafikföretaget får upphittaren enligt *andra stycket* överlämna egendomen till dess ägare. Det kan exempelvis röra sig om egendom som är försett med kontaktuppgifter till ägaren. I praktiken blir det upp till ägaren att acceptera upphittarens erbjudande om att lämna egendomen direkt till denne.

Enligt *tredje stycket* har den som tagit hand om egendom inte rätt till hittelön.

Den som tar hand om kvarglömd egendom utan att lämna denna till trafikföretaget utan oskäligt dröjsmål kan fällas till ansvar för stöld (8 kap. 1 § brottsbalken) eller egenmäktigt förfarande (8 kap. 8 § brottsbalken). Om egendomen hittas på en sådan plats att den inte kan anses vara i trafikföretagets besittning kan i stället ansvar för fyndförseelse (10 kap. 8 § brottsbalken) eller olovligt förfogande (10 kap. 4 § brottsbalken) aktualiseras.

## Trafikföretagets skyldigheter

**2 §** Trafikföretaget ska förvara kvarglömd egendom som har tagits om hand av eller lämnats till trafikföretaget och värda den väl.

Om ägaren till egendomen är känd ska trafikföretaget underrätta honom eller henne om fyndet.

Paragrafen reglerar trafikföretagets skyldigheter i förhållande till den kvarglömda egendomens ägare. Övervägandena finns i avsnitt 5.

Enligt *första stycket* ska egendom som har lämnats till trafikföretaget förvaras och vårdas väl. Som framgår av lagtexten gäller detsamma för egendom som har tagits om hand av trafikföretaget självt, till exempel något som upphittats av föraren eller en konduktör.

I vårdplikten ligger att hittegodsverksamheten ska vara organiserad på sådant sätt att det finns en reell möjlighet för ägaren att återfå sin egendom. Trafikföretaget är även skyldigt att efter omständigheterna säkerställa att egendomen återlämnas till rätt person. Vid utlämnande bör därför identiteten på mottagaren säkerställas, särskilt om det är fråga om något som har ett större värde. I övrigt gäller en allmän vård- och omsorgsplikt. När det upphittade utgörs av ett djur, exempelvis en hund eller katt, är den lämpligaste åtgärden för vård och förvaring i många fall att djuret lämnas till en organisation som tar hand om hemlösa djur.

Det finns inget hinder mot att trafikföretaget anlitar en underentreprenör för hittegodshantering. I förhållande till egendomens ägare kvarstår dock trafikföretagets ansvar även om en underentreprenör har anlåtts.

Enligt *andra stycket* ska trafikföretaget underrätta ägaren om fyndet, om det framgår vem som är ägare. Några mer ingående efterforskningar krävs inte av trafikföretaget. Skyldigheten att meddela ägaren sträcker sig inte längre än att trafikföretaget gör ett eller några få kontaktförsök. Valet av kommunikationssätt får avgöras efter vad som är lämpligast i det enskilda fallet.

### **Äganderättens övergång**

**3 §** Om ägaren inte blir känd eller inte kan underrättas inom tre månader från det att den kvarglömda egendomen har tagits om hand av eller lämnats till trafikföretaget, tillfaller egendomen företaget. Detsamma gäller om trafikföretaget har underrättat ägaren om fyndet och han eller hon inte hämtar egendomen inom en månad från underrättelsen eller om ägaren i annat fall kan anses ha avstått från sin rätt till egendomen.

En legitimationshandling som ägaren inte snarast hämtar ska dock skyndsamt lämnas till Polismyndigheten. Detsamma gäller för en annan personlig handling som ägaren inte hämtar inom de tidsfrister som anges i första stycket. Trafikföretaget får göra sig av med en legitimationshandling eller annan personlig handling på annat sätt om det är uppenbart obehövt att lämna den till Polismyndigheten.

Paragrafen reglerar äganderättens övergång. Övervägandena finns i avsnitt 5.

Enligt *första stycket* övergår äganderätten till den kvarglömda egendomen till trafikföretaget om ägaren inte blir känd inom tre månader från det att egendomen omhändertogs av eller lämnades till företaget. Detsamma gäller om ägaren visserligen är känd men det ändå inte är möjligt att underrätta honom eller henne. Om ägaren har underrättats om fyndet, gäller istället att äganderätten övergår en månad från det att underrättelsen skedde. Om ägaren kan anses ha avstått sin rätt till egendomen, övergår äganderätten samtidigt som det kan anses ha skett. Ett sådant avstående kan ske uttryckligen men också underförstått.

*Andra stycket* innehåller ett undantag från första stycket när det gäller legitimationshandlingar och andra personliga handlingar. När ett trafikföretag omhändertar ett pass, ett nationellt identitetskort eller en annan legitimationshandling, och ägaren inte snarast hämtar ut handlingen, ska trafikföretaget skyndsamt överlämna handlingen till Polismyndigheten. Det innebär att ägaren har möjlighet att hämta ut handlingen från trafikföretaget endast under en mycket kort tid. Därefter ska trafikföretaget överlämna handlingen till Polismyndigheten så snart som möjligt. I praktiken innebär detta att legitimationshandlingar inte ska förvaras hos trafikföretaget annat än helt tillfälligt, vilket i normalfallet är några få dagar. Om ägaren meddelar trafikföretaget att han eller hon avser att hämta handlingen kan denna frist dock utsträckas något. Även andra personliga handlingar än legitimationshandlingar ska lämnas till Polismyndigheten. Sådana handlingar ska dock överlämnas först om ägaren inte hämtar ut en sådan handling inom de frister som anges i första stycket. Med andra personliga handlingar avses till exempel betalkort, passerkort, medlemskort, eller personliga dokument såsom betygshandlingar eller biljetter utställda till en viss person.

En handling behöver dock inte överlämnas till Polismyndigheten om det framstår som uppenbart obehövt att göra det. I sådana fall får trafikföretaget göra sig av med den på annat sätt. Det är trafikföretaget som gör bedömningen om ett överlämnande till Polismyndigheten är obehövt. I att ett överlämnande ska vara uppenbart obehövt ligger dock att det inte ska råda något tvivel om att det är obefogat att lämna handlingen till Polismyndigheten. Det kan till exempel vara fråga om en handling som uppenbart saknar värde och som därför kan kasseras. Det kan i paragrafens mening aldrig anses uppenbart obehövt för trafikföretaget att återbördna en identifikationshandling såsom ett svenskt pass eller ett nationellt identitetskort. Trafikföretaget kan dock i vissa fall välja att lämna handlingen direkt till en annan behörig mottagare, exempelvis ett körkort som lämnas till Transportstyrelsen. I ett sådant fall finns det normalt sett inget behov av att handlingen först lämnas till Polismyndigheten.

### **Trafikföretagets rätt till ersättning**

4 § Trafikföretaget har rätt till skälig ersättning av ägaren för kostnader på grund av vård och förvaring av kvarglömd egendom.

Paragrafen reglerar trafikföretagets rätt till ersättning för vård och förvaring. Övervägandena finns i avsnitt 5.

Enligt paragrafen har trafikföretaget rätt till skälig ersättning för kostnader på grund av vård och förvaring av omhändertagen egendom. Vid bestämmande av vad som utgör skälig ersättning får samtliga kostnader för vård och förvaring beaktas. När det gäller övergripande kostnader för lokaler, personal och administration måste hänsyn tas till mängden övriga föremål som hanteras av trafikföretaget. För det enskilda föremålet torde det i praktiken bli fråga om ett mindre schablonbelopp. Om egendomen krävt särskild vård eller förvaring som orsakat kostnader får detta beaktas särskilt.

Paragrafen reglerar inte trafikföretagets rätt till ersättning för fraktkostnader som kan uppkomma om ägaren vill att egendomen skickas till hon-

om eller henne. Eftersom sådana kostnader uppkommer efter att trafikföretaget har fått kontakt med egendomens ägare kan ett företag som vill erbjuda ägaren en sådan möjlighet villkora detta av att ägaren utger ersättning för fraktkostnaden. Om egendomens ägare inte vill betala fraktkostnaden är trafikföretaget inte skyldigt att skicka egendomen till honom eller henne.

I enlighet med allmänna regler om retentionsrätt har trafikföretaget rätt att kvarhålla egendomen till dess betalning har erlagts. Tvist om ersättningens storlek kan avgöras av allmän domstol.

### **Trafikföretagets rätt att genast göra sig av med egendom**

**5 §** Trafikföretaget får genast göra sig av med kvarglömd egendom, om

1. den snabbt kan försämras eller bli för gammal,
2. kostnaden för vård och förvaring inte står i rimligt förhållande till egendomens värde, eller
3. det annars finns särskilda skäl för det.

Paragrafen reglerar i vilka fall trafikföretaget har rätt att genast göra sig av med kvarglömd egendom. Övervägandena finns i avsnitt 5.

Enligt paragrafen får trafikföretaget genast göra sig av med kvarglömd egendom om den snabbt kan försämras eller bli för gammal, kostnaden för vård och förvaring inte står i rimligt förhållande till egendomens värde eller det annars finns särskilda skäl för det.

*Punkten 1* omfattar bland annat alla former av färskvaror.

*Punkten 2* tar i första hand sikte på egendom som har ett uppenbart ringa värde. Som utgångspunkt bör egendom vars värde understiger 1/1000 av prisbasbeloppet anses ha ett sådant begränsat värde att kostnaden för dess vård och förvaring inte står i rimligt förhållande till värdet. För år 2022 är prisbasbeloppet 48 300 kr, vilket innebär att ett trafikföretag inte behöver förvara egendom som är värd knappt 50 kr. Inget hindrar dock att företaget förvarar även sådan egendom.

Enligt *punkten 3* har Trafikföretaget också rätt att genast göra sig av med kvarglömd egendom i andra fall, dock under förutsättning att det föreligger särskilda skäl för en sådan åtgärd. Det kan röra sig om farliga föremål eller föremål som på annat sätt är olämpliga för förvaring.

Att trafikföretaget genast får göra sig av med det upphittade innebär att företaget har rätt att kassera egendomen. Trafikföretaget får dock vidta andra åtgärder för att göra sig av med egendomen, till exempel sälja eller skänka bort den.

# Sammanfattning av departementspromemorian Hittegods i kollektivtrafiken (Ds 2021:26)

Bilaga 1

I promemorian föreslås en ny lag om kvarglömda föremål i kollektivtrafiken. Lagen ska gälla för kvarglömda föremål på tåg, spårvagnar, tunnelbana, bussar och fartyg och inom vissa anslutande områden. Lagen ska ersätta den reglering av hittegods som finns i dag för sådan trafik.

Enligt den nya lagen ska den som tar hand om ett föremål lämna det till det berörda trafikföretaget. Trafikföretagen ska förvara kvarglömda föremål åt ägarna. Om en ägare inte hämtar ut ett föremål inom viss tid tillfaller föremålet trafikföretaget. Företagen ska i vissa fall ha rätt att göra sig av med ett föremål direkt och ska även ha rätt till ersättning av ägaren för förvaringen.

Den nya lagen föreslås träda i kraft den 1 juli 2022.

## Lagförslagen i promemorian

### Förslag till lag om kvarglömda föremål i kollektivtrafiken

Härigenom föreskrivs följande.

#### **Skyldigheter för den som tar hand om ett föremål**

**1 §** Den som ombord på ett tåg, en spårvagn, ett tunnelbanetåg, en buss eller ett fartyg som används i förvärvssyfte för transport av passagerare eller gods tar hand om ett kvarglönt föremål ska utan oskäligt dröjsmål lämna föremålet till trafikföretaget. Detsamma gäller för den som tar hand om ett kvarglönt föremål inom ett område som hör till trafikföretaget.

Om ägaren är känd får den som har tagit hand om föremålet i stället lämna det till honom eller henne.

Den som har tagit hand om ett föremål har inte rätt till hittelön.

#### **Trafikföretagets skyldigheter**

**2 §** Trafikföretaget ska förvara ett kvarglönt föremål som har tagits om hand av eller lämnats till trafikföretaget och vårda det väl.

Om ägaren till föremålet är känd ska trafikföretaget underrätta honom eller henne om fyndet.

#### **Äganderättens övergång**

**3 §** Om ägaren inte blir känd inom tre månader från det att ett kvarglönt föremål har tagits om hand av eller lämnats till trafikföretaget, tillfaller föremålet företaget. Detsamma gäller om trafikföretaget har underrättat ägaren om fyndet och han eller hon inte hämtar ut föremålet inom en månad från underrättelsen eller om ägaren i annat fall kan anses ha avstått från sin rätt till föremålet.

En legitimationshandling eller en annan personlig handling som ägaren inte hämtar ut ska lämnas till Polismyndigheten. Trafikföretaget får göra sig av med en sådan handling på annat sätt om det framstår som uppenbart behövt att lämna den till Polismyndigheten.

#### **Trafikföretagets rätt till ersättning**

**4 §** Trafikföretaget har rätt till skäligen ersättning av ägaren för kostnader på grund av vård och förvaring av ett kvarglönt föremål.

#### **Trafikföretagets rätt att genast göra sig av med ett föremål**

**5 §** Trafikföretaget får genast göra sig av med ett kvarglönt föremål om det inte kan förvaras utan fara för försämring, om kostnaden för föremålets vård och förvaring inte står i rimligt förhållande till dess värde eller om det annars finns särskilda skäl.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2022.

Bilaga 2

## Förteckning över remissinstanserna

Efter remiss har yttranden över departementspromemorian kommit in från AB Storstockholms lokaltrafik, Domstolsverket, Jernhusen AB, Polismyndigheten, Regelrådet, Stockholms universitet, Svea hovrätt, Svensk kollektivtrafik, Svensk sjöfart, Svenska resebyråföreningen (SRF), Svenska taxiförbundet, Sveriges advokatsamfund, Sveriges Kommuner och Regioner (SKR), Södertälje tingsrätt, Trafikverket, Transportföretagen, Transporthistoriskt Nätverk, Transportstyrelsen, Tåg företagen och Åklagarmyndigheten..

Busspoolen.nu, Flixbus Sverige AB, Keolis Sverige AB, Kommunal, Motorhistoriska riksförbundet (MHF), MTR Nordic Group, Museibanornas Riksorganisation (MRO), Resenärsforum, Riksfärdtjänsten i Sverige AB, Samtrafiken i Sverige AB, SEKO Trafik, SJ AB, Skånetrafiken, Skärgårdsredarna, SRAT, Svenska Bussbranschens Riksförbund (BR), Svenska Transportarbetareförbundet, Svenskt flyg, Svenskt näringsliv, Veddige Buss och Transport AB, Veolia Transdev, Vy tåg och Västtrafik AB har fått tillfälle att yttra sig, men inte kommit in med något yttrande.