

# Hittegods i kollektivtrafiken

**Ds 2021:26**



SOU och Ds finns på [regeringen.se](http://regeringen.se) under Rättsliga dokument.

*Svara på remiss – hur och varför*

*Statsrådsberedningen, SB PM 2003:2 (reviderad 2009-05-02).*

Information för dem som ska svara på remiss finns tillgänglig på [regeringen.se/remisser](http://regeringen.se/remisser).

Omslag: Regeringskansliets standard

Tryck och remisshantering: Elanders Sverige AB, Stockholm 2021

ISBN 978-91-525-0206-8 (tryck)

ISBN 978-91-525-0207-5 (pdf)

ISSN 0284-6012

# Innehåll

|   |           |
|---|-----------|
| <b>Promemorians huvudsakliga innehåll .....</b>                               | <b>3</b>  |
| <b>1 Förslag till lag om kvarglömda föremål i<br/>kollektivtrafiken .....</b> | <b>5</b>  |
| <b>2 Ärendet .....</b>  | <b>7</b>  |
| <b>3 Bestämmelser om hittegods.....</b>                                       | <b>9</b>  |
| <b>4 En ny lag om kvarglömda föremål i kollektivtrafiken .....</b>            | <b>13</b> |
| <b>5 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser .....</b>                      | <b>21</b> |
| <b>6 Konsekvenser.....</b>  | <b>23</b> |
| <b>7 Författningskommentar .....</b>  | <b>25</b> |

# Promemorians huvudsakliga innehåll

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.

# 1 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 kvarglömt föremål ska utan oskäligt dröjsmål lämna föremålet till trafikföretaget. Detsamma gäller för den som tar hand om ett kvarglömt 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 kvarglömt 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 kvarglömt 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 obehövt att lämna den till Polismyndigheten.

### **Trafikföretagets rätt till ersättning**

**4 §** Trafikföretaget har rätt till skälig 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.

## 2 Ärendet

I promemorian behandlas frågan om det bör införas nya bestämmelser om hittegoods i kollektivtrafik. 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 hittegoods 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 hittegoods i sådan trafik.



## 3 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 föremål som är i någons besittning, exempelvis något som glömts kvar i en butik. Lagen tillämpas dock även i en sådan situation om butiksinnehavaren tar hand om föremålet. 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. (flygtrafikkungörelsen).

Kvarglömda eller förlorade föremål som tas till vara ska lämnas till flygföretaget eller flygplatsen som sedan ska förvara föremålet åt

ägaren. Flygföretaget eller flygplatsen har rätt till skäligen ersättning för sina kostnader.

Om ägaren inte blir känd inom tre månader tillfaller föremålet den som förvarar det. Ett föremål får säljas eller bortskaffas 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 kvarglömda eller förlorade föremål i ett järnvägsfordon eller inom en järnvägs område skyldig att lämna föremålet till järnvägen. För sådana föremål gällde vissa bestämmelser i den äldre järnvägstrafiklagen från 1985. Bestämmelserna innebar bland annat att järnvägsföretaget fick sälja godset efter att ha förvarat det i tre månader. Om försäljningsvärdet inte skulle täcka försäljningskostnaderna fick järnvägsföretaget göra sig av med det på annat sätt. Föremål som var på väg att förstöras fick säljas eller bortskaffas direkt.

Enligt förordningen (1985:201) 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 områden 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 företag som bedriver sådan trafik.

#### *Straffrättsliga bestämmelser*

Skyldigheten i hittegodslagen att anmäla eller överlämna hittegods är förenat 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 föremål 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).



## 4 En ny lag om kvarglömda föremål i kollektivtrafiken

**Förslag:** Det ska införas en ny lag som reglerar hanteringen av kvarglömda föremål vid resor med tåg, spårvagn, tunnelbana, buss och fartyg som används i förvärvssyfte för transport av passagerare eller gods.

Enligt lagen ska den som tar hand om ett kvarglönt föremål utan oskäligt dröjsmål lämna föremålet till trafikföretaget. Om ägaren är känd ska föremålet i stället få lämnas direkt till honom eller henne.

Trafikföretaget ska förvara ett kvarglönt föremål och vårda det väl. Om ägaren är känd, ska företaget meddela honom eller henne om fyndet. Om ägaren inte hämtar ut föremålet inom viss tid eller avstår från sin rätt till det, ska det tillfalla trafikföretaget. Om en legitimationshandling eller annan personlig handling inte hämtas ska handlingen som utgångspunkt 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 ett 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.

### Skälen för förslagen

#### *Behovet av en ny lag om kvarglömda föremål i kollektivtrafiken*

Varje dag tappar eller glömmer hundratals resenärer saker i kollektivtrafiken. Det kan vara allt från handskar och paraplyer till dyrare föremål, såsom mobiltelefoner och annan elektronik. För den som

tappar något som är värdefullt eller har ett affektionsvärde kan det vara mycket angeläget att föremålet kommer till rätta. Det är därför viktigt att det finns en reglering av hittegods i kollektivtrafiken som säkerställer att förlorade föremål kan återställas till sin rätta ägare. Samtidigt gör den stora mängden föremål 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 befordringsförordningen. Både för upphittaren och ägaren av det förlorade föremålet torde det vara naturligt att lämna in respektive fråga efter föremålet hos det aktuella järnvägsföretaget. Det är dessutom sannolikt att den kännedom som finns hos järnvägsföretagen om fordon, linjesträckningar och dylikt bidrar till att försvunna saker lättare kan återfinnas. Det har inte heller framkommit något som tyder på att de aktuella bestämmelserna i befordringsförordningen medförde några tillämpningsproblem innan de upphävdes.

När det gäller hanteringen av hittegods i spårvägs-, tunnelbane- och busstrafik är det sedan upphävandet av befordringsförordningen otydligt vilket regelverk som ska tillämpas. Detta eftersom den förordning som reglerar sådant hittegods hänvisar till den upphävda befordringsförordningen. 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 föremål som upphittas på fartyg.

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

Det förekommer att personbilar används inom kollektivtrafiken, till exempel när ett taxiföretag får i uppdrag att bedriva linjetrafik vid sidan av sin ordinarie verksamhet. Det torde dock vara ovanligare med kvarglömda föremål i personbilar. Eftersom föraren dessutom kan ha en bättre överblick över kupéutrymmet i en personbil än i ett större fordon så kan det förutsättas att de föremål som ändå förekommer hanteras relativt enkelt av föraren och det aktuella trafikföretaget. Det saknas därför skäl att låta lagen omfatta kollektivtrafik med personbilar.

Utanför den linjebundna 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 befodringsförordningen. Förslaget innebär dock

att den särskilda regleringen av hittegods utsträcks till att omfatta också fartyg.

Flygtrafikkungörelsen 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 föremål på ett fordon som huvudsakligen används för att transportera gods. Det saknas därför skäl att begränsa tillämpningsområdet till att avse endast persontransporter. Däremot bör regleringen endast gälla transporter som sker i förvärvssyfte.

I likhet med den tidigare regleringen av hittegods på transportområdet bör bestämmelserna gälla inte bara för föremål ombord på fordonet utan även föremål som upphittas inom ett område som hör till det aktuella trafikföretaget, exempelvis en vänthall.

### *Upphittarens skyldigheter*

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

Det kan förutsättas att upphittade föremål 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 föremålet 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 ett omhändertaget föremål så underlättar det för alla inblandade om upphittaren kan lämna föremålet direkt till ägaren i stället för att det 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 befodringsförordningen hade upphittaren inte rätt till hittelön för föremål som upphittats på tåg. Det finns inte heller någon rätt till hittelön för hittegod i spårvägs-, tunnelbane-, buss- eller flygtrafik. Att införa en rätt till hittelön för hittegod 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 ett omhändertaget föremål bör företaget ha en skyldighet att ta hand om föremålet och se till att det inte förstörs eller skadas. En sådan vårdplikt kan sägas följa redan av allmänna regler om vård- och omsorgsplikt men bör av tydlighets-skäl anges i lagtexten. En motsvarande bestämmelse finns också i hittegodslagen. Det sagda bör givetvis också gälla kvarglömda föremål som ett trafikföretag självt tar om hand.

Med hänsyn till den stora mängden hittegod 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 föremålet eller omständigheterna vem som är ägare. Föremålet kan till exempel vara märkt med kontaktuppgifter. 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 flygtrafikkungörelsen.

Skyldigheterna för trafikföretagen att förvara och återlämna föremål 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. Bestämmelser om detta finns också i både hittegodslagen och flygtrafikkungörelsen.

### *Äganderättens övergång*

Det kan förutsättas vara vanligt att kvarglömda föremål aldrig hämtas av ägaren. Det gäller särskilt föremål med begränsat ekonomiskt värde, men även dyrare föremål kan bli kvar hos trafikföretagen. Frågan är vad som bör ske med dessa.

Enligt 1985 års järnvägstrafiklag – som enligt befordringsförordningen tillämpades på hittegoods i järnvägstrafik – gällde en ordning som innebar att järnvägsföretaget fick sälja föremålet efter att en viss tid hade passerat. Samma bestämmelser har tillämpats för hittegoods i buss-, spårvägs- och tunnelbanetrafik. Enligt hittegodslagen och flygtrafikkungörelsen gäller i stället att äganderätten till ett föremål efter en viss tid övergår till antingen upphittaren eller den som har förvarat föremålet. Om ägaren till föremålet 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 föremålet.

En ordning som innebär att trafikföretaget får sälja omhändertagna föremål 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 flygtrafikkungörelsen 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 id-kort, pass, betalkort eller personliga dokument. Det är viktigt att hanteringen av sådana handlingar, särskilt när det gäller pass och andra id-handlingar, sker på ett

sätt som säkerställer att de inte kommer till obehöriga personer. Om en ägare inte hämtar en sådan handling bör utgångspunkten därför vara att handlingen ska lämnas till Polismyndigheten. 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.

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

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

Enligt flygtrafikkungörelsen gäller följaktligen en rätt att genast få göra sig av med föremål som är på väg att förstöras eller där kostnaden för föremålets förvaring inte står i rimligt förhållande till dess värde. Liknande regler fanns i 1985 års järnvägstrafiklag.

Den nya lagen bör innehålla motsvarande bestämmelser. Lagen bör också lämna utrymme för att det kan finnas andra situationer där det finns anledning att göra sig av med ett föremål direkt, under förutsättning att det finns särskilda skäl för en sådan åtgärd.



## 5 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

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

**Bedömning:** Det krävs inte några övergångsbestämmelser.

**Skälen för förslaget och bedömningen:** 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 föremål som tas om hand från och med den dag lagen träder i kraft. Några övergångsbestämmelser behövs inte.



## 6 Konsekvenser

**Bedömning:** Förslagen innebär att reglerna kring hittegods i kollektivtrafiken förtydligas och att trafikföretagens hantering av hittegods förenklas. Förslagen medför inte några ökade kostnader för myndigheter och har inte betydelse för jämställdhetspolitikens genomförande.

**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 underentreprenör. Förslagen berör även dessa företag.

Enligt vad Justitiedepartementet erfar ligger den upphävda regleringen i järnvägstrafiklagen i stor utsträckning 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.



## 7 Författningskommentar

### Lag om kvarglömda föremål i kollektivtrafiken

Lagen är ny. Den innehåller en samlad reglering av hur hittegods i järnvägs-, spårvägs-, tunnelbane-, buss- och fartygstrafik 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 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 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.

Paragrafen anger vilka skyldigheter upphittaren av ett föremål har. Paragrafen bestämmer också lagens tillämpningsområde. Övervägandena finns i avsnitt 4.

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 ett kvarglönt föremål utan oskäligt dröjsmål lämna föremålet till trafikföretaget.

Bestämmelsen gäller för fordon som används i kollektivtrafik i egentlig mening, varmed brukar avses persontransporter som har ett allmänt ekonomiskt intresse och som erbjuds fortlöpande till allmänheten. Den omfattar emellertid också fordon som används för annan slags trafik, exempelvis godstransporter, paketresor och särskilt beställda resor. Som framgår av lagtexten krävs det att fordonet används för transport i förvärvssyfte. Att det är användningen som ska ske i förvärvssyfte innebär att bestämmelsen kan tillämpas även om transportererna sker inom ramarna för en ideell verksamhet, till exempel en museijärnväg.

Också den som tar hand om ett föremål utanför ett fordon ska lämna det till trafikföretaget. I det fallet är det dock en förutsättning att föremålet upphittas inom ett område som hör till trafikföretaget. Härmed avses ytor inom- och utomhus som disponeras eller bemannas av företaget. 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, väntsalor, busskurer och perronger omfattas.

Det saknar betydelse på vilket sätt föremålet i fråga har blivit kvar. Bestämmelsen är alltså tillämplig både på saker som någon har lagt ifrån sig och på föremål 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 föremålet. Någon skyldighet enligt bestämmelsen inträder inte om upphittaren väljer att låta föremålet ligga kvar.

Föremålet ska lämnas till trafikföretaget utan oskäligt dröjsmål. Hur skyndsamt upphittaren ska lämna föremålet till trafikföretaget får bedömas från fall till fall. Utgångspunkten är att upphittaren ska lämna föremålet så snart tillfälle ges. Om fordonet eller området där föremålet omhändertas är bemannat med personal kan ett överlämnande normalt sett ske genast. Om det däremot inte finns någon personal närvarande, till exempel om föremålet 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. För att upphittaren ska fullgöra sin skyldighet räcker det med att han eller hon överlämnar föremålet till en anställd eller någon som fullgör ett uppdrag för trafikföretaget.

I stället för att överlämna föremålet till trafikföretaget får upphittaren enligt *andra stycket* överlämna föremålet till dess ägare. Det kan exempelvis röra sig om ett föremål som är försett med kontaktuppgifter till ägaren. I praktiken blir det upp till ägaren att acceptera upphittarens erbjudande om att lämna föremålet direkt till denne. Om ägaren inte vill ta emot föremålet gäller huvudregeln att föremålet ska överlämnas till trafikföretaget.

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

### Trafikföretagets skyldigheter

2 § Trafikföretaget ska förvara ett kvarglömt 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.

Paragrafen reglerar trafikföretagets skyldigheter i förhållande till föremålets ägare. Övervägandena finns i avsnitt 4.

Enligt *första stycket* ska ett föremål som har lämnats till trafikföretaget förvaras och vårdas väl. Som framgår av lagtexten gäller detsamma för föremål som har tagits om hand av trafikföretaget självt, till exempel något som upphittas 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 sitt föremål. Trafikföretaget är även skyldigt att efter omständigheterna säkerställa att det är rätt person som föremålet återlämnas till. Vid utlämnande av gods bör därför identiteten på mottagaren säkerställas, särskilt om godset har ett större värde. I övrigt gäller en allmän vård- och omsorgsplikt beträffande inlämnade föremål. När hittegodset 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 att hantera hittegodshanteringen. I förhållande till föremålets ägare kvarstår dock trafikföretagets ansvar även om en underentreprenör har anlitats.

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.

Om vad som avses med trafikföretag, se kommentaren till 1 §.

### Äganderättens övergång

3 § Om ägaren inte blir känd inom tre månader från det att ett kvarglömt 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 obehövligt att lämna den till Polismyndigheten.

Paragrafen reglerar äganderättens övergång. Övervägandena finns i avsnitt 4.

Enligt *första stycket* övergår äganderätten till föremålet till trafikföretaget om ägaren inte blir känd inom tre månader från det att föremålet omhändertogs av eller lämnades till företaget. Om ägaren har underrättats om fyndet, gäller i stället att äganderätten övergår en månad från det att underrättelsen skedde. Om ägaren kan anses ha avstått sin rätt till föremålet, övergår äganderätten samtidigt som det kan anses ha skett.

*Andra stycket* innehåller ett undantag från första stycket när det gäller legitimationshandlingar och andra personliga handlingar, till exempel id-kort, pass, betalkort eller personliga dokument. Om ägaren inte hämtar ut en sådan handling ska trafikföretaget lämna handlingen till Polismyndigheten. Detta gäller dock inte om det framstår som uppenbart obehövligt 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 obehövligt. I att ett överlämnande ska vara uppenbart obehövligt 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 återbörda en identifikationshandling såsom ett pass eller ett körkort. 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.

Om vad som avses med trafikföretag, se kommentaren till 1 §.

### Trafikföretagets rätt till ersättning

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

Paragrafen reglerar trafikföretagets rätt till ersättning för vård och förvaring. Övervägandena finns i avsnitt 4.

Enligt paragrafen har trafikföretaget rätt till skäligen ersättning för kostnader på grund av vård och förvaring av ett omhändertaget föremål. Vid bestämmande av vad som utgör skäligen 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 föremålet krävt särskild vård eller förvaring som orsakat kostnader får detta beaktas särskilt.

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

Om vad som avses med trafikföretag, se kommentaren till 1 §.

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

**5 §** Trafikföretaget får genast göra sig av med ett kvarglömt 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.

Paragrafen reglerar i vilka fall trafikföretaget har rätt att genast göra sig av med föremål. Övervägandena finns i avsnitt 4.

Enligt paragrafen får trafikföretaget genast göra sig av med ett föremål om det inte kan förvaras utan fara för försämring, om kost-

naden för förvaring inte står i rimligt förhållande till dess värde eller om det annars finns särskilda skäl.

Med föremål som inte kan förvaras utan fara för försämring avses bland annat alla former av färskvaror.

Rätten att genast göra sig av med föremål på grund av att kostnaden för föremålets vård och förvaring inte står i rimligt förhållande till dess värde tar i första hand sikte på föremål som har ett uppenbart ringa värde. Som utgångspunkt bör föremål 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 2021 är prisbasbeloppet 47 600 kr, vilket innebär att ett trafikföretag inte behöver förvara ett föremål som är värt knappt 50 kr. Inget hindrar dock att trafikföretaget förvarar även sådana föremål.

Trafikföretaget har också rätt att genast göra sig av med föremål 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 ett föremål innebär att företaget har rätt att kassera föremålet. Trafikföretaget får dock vidta andra åtgärder för att göra sig av med föremålet, till exempel sälja eller skänka bort det.

Om vad som avses med trafikföretag, se kommentaren till 1 §.

### **Ikraftträdandebestämmelser**

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2022.

Lagen träder i kraft den 1 juli 2022 och tillämpas på föremål som omhändertas från och med det datumet. Övervägandena finns i avsnitt 5.

# Departementsserien 2021

---

## Kronologisk förteckning

---

1. Myndigheter i samverkan mot arbetslivskriminalitet. A.
2. Ett bättre underlag för att bedöma bostadsbristen. Fi.
3. UTGÅR.
4. Kompletterande åtgärder till EU:s förordning om inrättande av Europeiska arbetsmyndigheten (ELA). A.
5. Genomförande av EU:s direktiv om finansiell information. Ju.
6. Insolvensdirektivet och reglerna om skuldsanering. Ju.
7. Barnets bästa när vård enligt LVU upphör. S.
8. Ändring av andelstal i gemensamhetsanläggningar. Ju.
9. Anpassning av svensk rätt till EU:s nya in- och utresesystem. Ju.
10. EU:s nya gräns- och kustbevakningsförordning. Kompletterande reglering. Ju.
11. Vissa statliga insatser på musikområdet. Ku.
12. Ändringar i radio- och tv-lagen. Ku.
13. Nationell plan för trygghet och studiero. U.
14. Vraket efter ubåten ”Som”. UD.
15. Digitaliseringsdirektivets genomförande i svensk bolagsrätt. Ju.
16. Grundläggande omställnings- och kompetensstöd.  
– för flexibilitet, omställningsförmåga och trygghet på arbetsmarknaden. A.
17. En reformerad arbetsrätt.  
– för flexibilitet, omställningsförmåga och trygghet på arbetsmarknaden. A.
18. Omställningsstudiestöd.  
– för flexibilitet, omställningsförmåga och trygghet på arbetsmarknaden. U.
19. Anpassning av svensk rätt till EU:s nya system för reseuppgifter och resetillstånd. Ju.
20. Förbud mot prospektering och nyexploatering av kol, olja och fossilgas. N.
21. Nya regler för delgivning och bevisupptagning inom EU. Ju.
22. Avveckling av flottningsslagsstiftningen? Ju.
23. Ett oberoende tvistlösningsförfarande för kollektiva hyrestvister. Ju.
24. Arbetslöshetsförsäkringen och förvaltningslagen. A.
25. Bromma flygplats. – underlag för avveckling av drift och verksamhet. I
26. Hittegods i kollektivtrafiken. Ju.

# Departementsserien 2021

---

## Systematisk förteckning

---

### Arbetsmarknadsdepartementet

- Myndigheter i samverkan mot arbetslivskriminalitet. [1]
- Kompletterande åtgärder till EU:s förordning om inrättande av Europeiska arbetsmyndigheten (ELA). [4]
- Grundläggande omställnings- och kompetensstöd.  
– för flexibilitet, omställningsförmåga och trygghet på arbetsmarknaden. [16]
- En reformerad arbetsrätt.  
– för flexibilitet, omställningsförmåga och trygghet på arbetsmarknaden. [17]
- Arbetslöshetsförsäkringen och förvaltningslagen. [24]

### Finansdepartementet

- Ett bättre underlag för att bedöma bostadsbristen. [2]

### Infrastrukturdepartementet

- Bromma flygplats. – underlag för avveckling av drift och verksamhet. [25]

### Justitiedepartementet

- UTGÅR. [3]
- Genomförande av EU:s direktiv om finansiell information. [5]
- Insolvensdirektivet och reglerna om skuldsanering. [6]
- Ändring av andelstal i gemensamhetsanläggningar. [8]
- Anpassning av svensk rätt till EU:s nya in- och utresesystem. [9]
- EU:s nya gräns- och kustbevakningsförordning. Kompletterande reglering. [10]
- Digitaliseringsdirektivets genomförande i svensk bolagsrätt. [15]

- Anpassning av svensk rätt till EU:s nya system för reseuppgifter och resetillstånd. [19]
- Nya regler för delgivning och bevisupptagning inom EU. [21]
- Avveckling av flottningsslågstiftningen? [22]
- Ett oberoende tvistlösningsförfarande för kollektiva hyrestvister. [23]
- Hittogods i kollektivtrafiken. [26]

### Kulturdepartementet

- Vissa statliga insatser på musikområdet. [11]
- Ändringar i radio- och tv-lagen. [12]

### Näringsdepartementet

- Förbud mot prospektering och nyexploatering av kol, olja och fossilgas. [20]

### Socialdepartementet

- Barnets bästa när vård enligt LVU upphör. [7]

### Utbildningsdepartementet

- Nationell plan för trygghet och studiero. [13]
- Omställningsstudiestöd.  
– för flexibilitet, omställningsförmåga och trygghet på arbetsmarknaden. [18]

### Utrikesdepartementet

- Vraket efter ubåten ”Som”. [14]