

LAGRÅDET

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 2022-03-11

Närvarande: F.d. justitieråden Martin Borgeke och Mari Andersson samt justitierådet Petter Asp

Hittegods i kollektivtrafiken

Enligt en lagrådsremiss den 17 februari 2022 har regeringen (Justitiedepartementet) beslutat inhämta Lagrådets yttrande över förslag till lag om kvarglömd egendom vid resor med tåg, spårvagn, tunnelbana, buss och fartyg.

Förslaget har inför Lagrådet föredragits av rättssakkunnige Viktor Kamlin.

Förslaget föranleder följande yttrande.

I lagrådsremissen föreslås en ny lag om kvarglömd egendom vid resor med tåg, spårvagn, tunnelbana, buss och fartyg. Lagen ska gälla egendom som har glömts kvar ombord på fordonet och, i viss utsträckning, inom områden som används för trafik och som utgörs

av exempelvis hållplatser eller vänthallar. Tanken är att den som påträffar egendom som får antas vara kvarglömd ska lämna denna till trafikföretaget i stället för, som lagen (1938:121) om hittegods föreskriver, till Polismyndigheten. Företaget ska förvara egendomen åt ägaren. Om egendomen inte kan återbördas ska trafikföretaget bli ägare till den.

Rubriken på lagrådsremissen är *Hittegods i kollektivtrafiken*. Som Lagrådet ser det är den missvisande. I hittegodslagen finns en särskild reglering om just hittegods; jämför vad som i 1 § i den lagen sägs om att någon "hittar något". Den föreslagna lagen ska i stället gälla egendom som har glömts kvar på vissa särskilt angivna platser. I huvudsak rör det sig om egendom som är i någons besittning och som alltså inte är hittegods. Dessutom är den nya lagen avsedd att tillämpas även i andra sammanhang än sådana som med normalt språkbruk kan beskrivas som "kollektivtrafik", bl.a. gäller lagen vid godstransporter. Till detta ska läggas att lagen heller inte omfattar all kollektivtrafik; den gäller exempelvis inte vid trafik med personbilar. En ytterligare invändning mot benämningen av remissen är att den föreslagna lagen ska tillämpas också på *områden som används för trafik* och således inte enbart vid *resor* med vissa färdmedel.

Lagrådet föreslår att en kommande proposition benämns *Kvarglömd egendom på tåg m.m.*

Det förtjänar också att övervägas om inte lagen bör heta lag om kvarglömd egendom vid resor med tåg, spårvagn, tunnelbana, buss eller fartyg.

En annan övergripande synpunkt är att lagen borde struktureras på ett annat sätt än som har gjorts i remissen. De regler som handlar om egendom som trafikföretaget skyndsamt ska lämna över till Polisen och som i förslaget finns i 3 § andra stycket har närmast sin

plats i eller direkt efter 2 §. Därefter bör upptas de bestämmelser angående företagens rätt att genast göra sig av med vissa typer av egendom som i förslaget har placerats i 5 §. Sedan är det naturligt att behandla vad som ska ske med annan egendom (föreslagna 3 § första stycket). Sist i lagen kan lämpligen trafikföretagens rätt till ersättning regleras (föreslagna 4 §).

Med detta sagt övergår Lagrådet till att lämna synpunkter på de olika paragraferna i förslaget.

1 §

Lagen tar sikte på det som beskrivs som "kvarglömd egendom". Huruvida egendom som påträffas är just kvarglömd kan det ibland vara svårt att avgöra. Den kan också vara exempelvis medvetet undanlagd eller omedvetet borttappad. I remissen anges för övrigt att lagen ska vara tillämplig på egendomen i fråga oavsett på vilket sätt som den har "blivit kvar" i transportmedlet eller på en plats som används för trafik. Den ska alltså tillämpas både på saker som någon har lagt ifrån sig och på egendom som någon har tappat utan att ha märkt det.

Enligt Lagrådet är det angeläget att den egendom som lagen ska vara tillämplig på beskrivs på ett tydligt och begripligt sätt. Det kan göras genom en inledande definitionsbestämmelse. När denna har formulerats kan uttrycket kvarglömd egendom användas i följande paragrafer. Detta, dvs. att det rör sig om just kvarglömd egendom, torde ju vara det vanligaste fallet som lagstiftningen avser. I den inledande bestämmelsen bör ett uttryck i stil med "som *får antas* vara kvarglömd, borttappad eller liknande" användas för att markera att den mera exakta orsaken till att egendomen har blivit kvar inte ska ha någon betydelse.

Bestämmelsen i den föreslagna andra meningen i paragrafens första stycke väcker funderingar kring hur man i olika situationer ska se på besittningsfrågan och hur det som sägs där kan komma att påverka en straffrättslig bedömning av skilda fall. Enligt Lagrådets mening bör det på ett betydligt mera utvecklat sätt än som sker i remissen redas ut hur olika situationer bör behandlas. Det kan ju vara så att den föreslagna lagen är tillämplig i fall där trafikföretaget har besittning till egendomen. Men med hänsyn till hur andra meningen i första stycket har utformats synes det också kunna inträffa att lagen blir tillämplig utan att trafikföretaget har godset i sin besittning (och lagen har då företräde framför hittegodslagen, jfr 7 § andra stycket i den lagen). Sedan kan det förstås också vara så att lagen inte alls blir tillämplig trots att det rör sig om transport av näraliggande slag, t.ex. därför att det är fråga om ett fordon som faller utanför lagens tillämpningsområde. Det kan röra sig om egendom som är kvarglömd i en taxi som har använts i kollektivtrafik (t.ex. i samband med förseningar i tågtrafik där den resande har biljett till en destination till vilken det sista anslutande tåget för dagen har gått). Eftersom förslagen, till skillnad från tidigare reglering, synes innebära att lagen kan vara att tillämpa också i fall där egendomen inte är i någons besittning och de därmed förändrar grundförutsättningarna för bedömningen av olika situationer finns det anledning för lagstiftaren att vara relativt utförlig i denna del.

I sammanhanget bör vidare framhållas att ett uppdelat regelverk som innebär att upphittade saker ska lämnas till olika mottagare skapar risker för att den som vill göra rätt för sig av misstag begår brott. En person som tar hand om något påträffat föremål på exempelvis en järnvägsperrong och därvid bedömer besittningsfrågan på ett felaktigt sätt och lämnar saken till fel trafikföretag, torde i princip ha begått brott. Motsvarande gäller den som misstar sig om lagens tillämplighet och lämnar egendomen till ett trafikföretag när den ska

lämnas till polisen eller, omvänt, till polisen när den ska lämnas till ett trafikföretag.

Lagrådet vill här påminna om att en felaktig bedömning av innebörden av begreppet besittning regelmässigt inte har någon betydelse för frågan, om den handlande har haft ett för förmögenhetsbrott erforderligt uppsåt. Motsvarande torde gälla en felaktig bedömning av om den nu föreslagna lagen är tillämplig eller ej. Ett regelverk uppbyggt på detta sätt kan – när det innebär risker för den som söker göra rätt – motverka det syfte som regelverket ytterst har, nämligen att den kvarglömda egendomen ska återföras till ägaren. Lagrådet vill därför framhålla att det finns skäl att göra en samlad översyn av lagstiftningen avseende kvarglönt och borttappat gods.

2 §

Lagrådet noterar att det i författningskommentaren talas om "hittegodsverksamhet" respektive "hittegodshanteringen" när det syftas på den föreslagna lagen. Som Lagrådet ser det bör man undvika denna terminologi eftersom begreppen "kvarglömd egendom" och "hittegods" inte är synonyma. Och det gäller särskilt som det i många tillämpningssituationer är av betydelse att just hålla isär hittegods och egendom som faller under den föreslagna lagen. Här kan påminnas om den kritik som Lagrådet i det föregående har riktat mot hur lagrådsremissen benämns.

3 §

Reglerna i föreslagna första stycket väcker frågan vad som ska gälla om ägaren blir känd först mot slutet av tremånadersfristen, men inte går att underrätta under den angivna tidsrymden. Att egendomen i ett sådant fall ska tillfalla trafikföretaget redan när tiden går ut förefaller obilligt och kan riskera att leda till ett minskat förtroende för trafikföretagens hantering av kvarglömd egendom.

Om man trots vad som tidigare har sagts om lagens struktur vill ha kvar 3 § andra stycket på den plats det har i lagrådsremissen bör stycket inledas med en mening som klargör att äganderätten inte, på sätt som anges i första stycket, övergår såvitt gäller pass och andra personliga handlingar.

I andra styckets andra mening bör ordet "för" bytas ut till "beträffande" eller "i fråga om". Och den sista meningen i det stycket bör skrivas:

Är det uppenbart obehövt att lämna handlingen till Polismyndigheten får trafikföretaget göra sig av med den på det sätt som företaget väljer.

Skriver man på detta sätt vinner man även den fördelen, att man inte behöver säga att man "gör sig av med en handling" genom att lämna den till Polisen, vilket kan framstå som aningen motsägelsefullt.

5 §

En fråga som inte behandlas i remissen är hur den som påträffar ett farligt föremål eller något som inte lagligen får innehas förväntas agera. Det kan exempelvis röra sig om ett vapen eller narkotika av något slag. Sprängämnen i form av en handgranat kan vara ett annat exempel. Farliga föremål nämns i författningskommentaren till denna paragraf, dock utan att saken utvecklas. Som Lagrådet ser det finns det anledning att inte bara här utan också inledningsvis behandla denna fråga. Det kan visserligen sägas att hur man får agera främst styrs av regler i annan lagstiftning och allmänna principer, men när man i lag ger trafikföretag vissa skyldigheter så finns anledning att åtminstone i allmänna ordalag överväga hur lagstiftningen förhåller sig till andra regelverk.