

Nr 44.

Av herr **Lovén**, om höjning av förslagsanslaget till arvode för tullbehandling av passagerareeffekter m. m.

Under sjunde huvudtiteln punkt 52, angående vissa förslagsanslag åt tullverket, tillstyrker statsrådet generaltullstyrelsens hemställan, »att anslaget till arvode för tullbehandling av passagerareeffekter, vilket anslag allt sedan år 1911 överskridits med omkring 5,000 kronor årligen, måtte höjas med detta belopp och alltså upptagas till 15,000 kronor».

Skälen för detta anslag finna vi i Avlöningsbestämmelser för tullverkets lokaltullförvaltning samt kust- och gränsbevakning, »svensk författningssamling nr 78, 1910, där § 19 har följande lydelse: »Tjänsteman vid lokaltullförvaltningen, vilken förordnats att handhava bestyret med tullbehandling av från utlandet ankommande resandes effekter samt med uppboörd och redovisning av därför inflytande tullavgift, må, i den mån sagda bestyr måste förrättas nattetid eller eljest utom stadgad tjänstgöringstid och hinder möter för medgivande av motsvarande lindring i den ordinarie tjänstgöringen, kunna, efter generaltullstyrelsens beprövande, för sådan övertidstjänstgöring tilldelas särskilt arvode med högst 75 kronor i månaden».

För lekmannen, som passerar genom »tullen» från eller till utlandet, torde, även om han känner ovannämnda stadgande, det vara tämligen ofattbart, att detta arvode endast utgår till den tulltjänsteman av högre grad, som debiterar och uppbär tullavgiften för de nya och tullpliktiga varor tullvaktmästaren vid visiteringen avskiljer och bringar under hans prövning. Alla övriga: vaktmästarna, som förrätta visiteringen och uppsyningsmän, som leda och kontrollera visiteringsarbetet, bekomma *icke* någon slags gottgörelse för den fri- och vilotid, de i likhet med den högre gradens tjänstemän därpå offra.

Jag behöver härvid icke nämna platserna med en konstant stor resandef trafik såsom Malmö, Hälsingborg m. fl. Vi kunna blott tänka oss alldagliga fall som här i Stockholm med en regelbunden trafik på Ryssland och Finland. En båt väntas in på natten eller söndag med ett större antal passagerare, eller som nu under exportförbuden skall avgå. Vi gå helt nyfiket ned att titta på trafiken. Vi göra oss därvid icke redo för att de tulltjänstemän, vi därvid se sysselsatta just genom nämnda trafik, berövas en avsevärd del av sin fri- och vilotid utan att därför erhålla någon gottgörelse.

Jag hoppas, att alla med mig finna det rimligt, att även uppsyningsmän och vaktmästare erhålla gottgörelse för sitt övertidsarbete vid sagda trafik. Dylig är också bebådad av bland andra generaltullstyrelsen. Men är detta avsett att ske i samband med tullverkets omorganisation? — En fråga, som man icke vet, när den kan komma under slutligt beslut i riksdagens kamrar.

Jag finner det mer än orättvist, ja, rent av upprörande, att en stor grupp av tjänstemän en följd av år skola vänta på en av alla erkänd rimlig gottgörelse endast därför, att omorganisationsfrågan befinnes så invecklad, att den kräver en lång följd av år för ett slutligt fulländande. Ett bifall till denna min framställning kan dock icke på något sätt föregripa omorganisationsarbetet. Man har också så mycket mindre anledning att uppskjuta frågan, som nu under exportförbuden visiteringarna vid passagerarnas avresa från riket påkalla samma uppmärksamhet som vid deras ankomst till riket. Beaktas bör även, att under det tullverkets sporteltaxa undergått avsevärda förbättringar, har övriga vid bevakningen tjänstgörande beretts högre ersättning för övertidsarbetet och sålunda å platser med ringa eller ingen persontrafik på utlandet kommit i en gynnsammare ställning än vaktmästare och uppsyningsmän på de hårdast anfrestate platserna.

Med frånträdande av nuvarande bestämmelser om ett högsta arvode av 75 kr. etc., vilket allt för mycket fått form av ett ackord mellan tullverket och respektive tullbehandlande tjänstemän, och i stället ersättning utgående enligt sporteltaxan i tillämpliga delar, skulle arvodet bliva för vaktmästare, uppsyningsman och kammarskrivare resp. lägst 1: — kr. och högst 4: 50 kr. per timme, vilket för förstnämnda två grupper icke kan anses utgöra mera och i många fall icke ens den betalning, som för vanligt hantverk eller dyligt betalas på övertid. Jag har emellertid den uppfattningen, att med arvodets bestämmande till visst belopp för förrättad tjänstetimme, skulle man, för det år anslaget nu avser, kunna begränsa det

till ett förslagsanslag av 30,000 kronor. Det torde dock i ett fall som detta icke få fästas allt för stor vikt vid att förslagsanslaget icke med bestämdhet kan beräknas, ty vi känna icke den blivande trafiken utan mera se på, att det här är ett berättigat krav, som avser att skipa rättvisa olika tjänstegrupper emellan och om det rests mot en privat arbetsgivare helt säkert vunnit beaktande långt före detta. Staten som mönsterarbetsgivare bör naturligtvis vara desto angelägnare att se på det rättvisa i framställningen.

Med stöd av vad jag här ovan anfört, får jag vördsamt hemställa, att riksdagen måtte besluta,

dels att det ökade belopp av förslagsanslaget, till arvoden åt ordinarie tjänstemän för tullbehandling av passagerareeffekter, av Kungl Maj:t föreslagits höjt med 5,000 kr., måtte höjas med 20,000 kr. och dels

att ersättningen åt ordinarie och extra tjänstemän för tullbehandling av passagerareeffekter måtte utgå enligt ändrade grunder, så att även uppsyningsmän och vaktmästare samt med dem likställda måtte komma i åtnjutande av ersättning för dylik tjänstgöring, antingen enligt sporteltaxan i tillämpliga delar eller också enligt de förändrade grunder, som av Kungl. Maj:t kunna varda bestämda.

Stockholm den 18 januari 1919.

Carl Lovén.
