

Nr 222.

Av herr **Julin**, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition med förslag till allmänt resereglemente.*

Kungl. Maj:ts proposition nr 95 sätter årets riksdag i tillfälle uttala sig om den revision av resereglemente för statstjänstemän, som är avsedd genomföras f. o. m. den 1 juli 1925. Revisionen anses ofrånkomlig genom tillkomsten av nya för det nu gällande resereglementet okända färdmedel (prop. sid. 15), ävensom för att erhålla bättre avvägda dagtraktamenten.

I samband härmed har man även ansett sig böra taga ståndpunkt till den s. k. självkostnadsprincipen, vilken på sina håll betraktats innebära en enkel lösning av hithörande spörsmål i olikhet med den motsatta princip, på vilken nuvarande resereglemente i stort sett är byggt, och som innebär, att resekostnadsersättningen utgår efter fixa grunder oberoende av de verkliga resekostnaderna. Självkostnadsprincipen, som under det långa förarbetet till nuvarande resereglemente rönt allmänt motstånd och som endast i undantagsfall kan spåras i dess bestämmelser, har upptagits till ny prövning av 1918 års sakkunnige. Sedan dessa visat (se prop. sid. 20) att icke besparing utan tvärtom ökade kostnader för staten skulle bli följderna av självkostnadsprincipens införande, hade sakkunnige ingen anledning föreslå dess antagande som grund för nytt resereglemente. Sakkunnige anföra emellertid även andra skäl mot principen och det viktigaste torde vara, att efterlevnaden av ett resereglemente, helt grundat på självkostnadsprincipen, icke kunde med någon grad av tillförlitlighet kontrolleras.

Kungl. Maj:t har det oaktat föreslagit självkostnadsprincipens användning i ökad utsträckning, därför att »principen i och för sig är tilltalande» och dess tillämpning »skulle i hög grad förenkla bestämmelserna» i reglementet. Vederbörande departementschef erkänner emellertid att vägande skäl mot principens generella genomförande dock kvarstå, framför allt just svårigheterna att anordna en tillfredsställande kontroll å de verkliga resekostnaderna.

Ingen motsätter sig att resekostnaden ersättes med sitt verkliga belopp i alla de fall där dess kontrollerande efteråt låter sig göras antingen av verifikation eller med tillhjälp av officiella tidtabeller och taxor, men att grunda reseräkningen på den resandes anteckningar om havda utgifter och dess kontrollerande på undersökningar över icke officiella vägar är ur alla synpunkter förkastligt. Att införa ett system där en resande statens förrättningsman alltid erhöle kvitto å sina reseutlägg, kan utan vidare avvisas som ett ogenomförbart projekt. Väl kan det icke sägas vara något statsintresse förenat med att förrättningsman vid resa å tåg eller fartyg begagnar sig av

billigare plats än den, efter vilken ersättning utgår, men det är ej heller något brott, att han på sådant sätt emellanåt tillförsäkrar sig en marginal i sin resekostnadsersättning, som möjliggör för honom att företaga resan utan risk att själv få av egna medel betala någon del av densamma eller möjliggör för honom sådana utgifter, som befrämja resans ändamål utan att av staten direkt kunna ersättas, en marginal som med andra ord möjliggör för honom att låta ekonomiseringen av resan vara en fråga underordnad resans syfte. Då någon olägenhet icke lär kunna påvisas av nu gällande bestämmelser synes heller ingen anledning finnas att nu på detta område införa den för staten i sina verkningar ogynsamma och för förrättningsmännen hinder-samma och osympatiska självkostnadsprincipen.

Jag tvekar ej att föreslå, att taxepincipen bibehålles jämväl beträffande landsvägsresor, sedan i resereglementet införts motorfordon och därigenom omöjliggöres sådant orättmåttigt användande av taxepincipen, som hittills kunnat ske därigenom, att resor med sådana fordon alltid måste av staten ersättas efter hästskjutstaxa. För resa å väg, där spårvagn eller omnibus framgår med för resan ej otjänlig tidtabell, synes (med visst i förslaget angivet undantag) spårvägs- resp. omnibustaxa alltid böra bestämma reseersättningen, och likaså bör, för resa å väg, där taxeaomobil får framgå, ersättningen bestämmas av den fastställda biltaxan. På väg, där bil ej får framgå, bör hästskjutstaxan få normera ersättningen. Övriga i paragraf 1 av reglementsförslaget upptagna färd sätt böra i reseräkning allenast upptagas för färd, som ej kan företagas med något av de här redan nämnda fordon på grund av terrängens beskaffenhet eller resans natur.

Att man med här angivna tillämpningar av taxepincipen kommer att uppnå, att staten i det ojämförligt största antalet fall kommer att få ersätta allenast verklig resekostnad synes uppenbart, och där undantagsvis annorlunda blir fallet, lär icke med fog kunna sägas, att möjlighet till oskäligen vinst på resa lämnas öppen. Jag tillåter mig påpeka, att den här ifrågasatta tillämpningen av taxepincipen på ett bättre sätt än propositionens förslag uppmuntrar tjänstemännen att använda egna motorfordon, något som ur nationalekonomisk synpunkt måste anses vara av värde, särskilt där förrättningsmannen är sin egen chaufför och ej två arbetskrafter bindas av ett uppdrag, som med fördel kan utföras av en person.

De ändringar, som för att nå ovan angivna syften böra göras i det nu framlagda förslaget till allmänt resereglemente, avse dels § 1, där självkostnadsprincipen såsom okontrollerbar i sin tillämpning bör bortelimineras, dels § 11, där samma princip, därför att dess tillämpning beträffande sovplats å tåg är möjlig att kontrollera, bör återinföras.

I § 1 böra de två meningarna »Vid resa på järnväg utgår icke ersättning för tågbiljett till högre vagnsklass än som verkligen använts» och »Vid resa å fartyg utgår icke erättning för dyrare plats än som verkligen använts» utgå. Härigenom kommer paragrafen att medföra, att för färd å väg, där färdmedel finnes, vars taxa är av offentlig myndighet fastställd, endast sådant färdmedel kan i reseräkning upptagas.

I § 11 bör bestämmas, att ersättning för sovplats bör utgå med det belopp, som för sovplatsen erlagts.

Vidkommande storleken av de föreslagna traktamentena måste den anses vara hållen inom mycket snäva gränser. Önskvärt hade varit, om i vissa fall högre traktamenten kunnat föreslås, men främst måste man fordra att med det nya resereglementet alla extra beskärningar av dessa traktamenten, exempelvis de som nu gälla för vissa tjänstemän vid Statens järnvägar, upphöra. Här åsyftas givetvis ej härbärgesersättning, milpengar, och dylika reducerade traktamenten för tur-resor utan allenast traktamenten för verkliga tjänsteresor.

Inom ramen av de föreslagna beloppen synes mig erinran kunna göras beträffande själva avvägningen av dag- och nattractamentena enligt § 2.

Enligt förslaget skall förrättningsman för natt kunna få endera nattractamente eller fri sov- eller liggplats. Vid planerandet av sin resa torde han mången gång komma att ställas inför valet att exempelvis resa med ett middags- eller eftermiddagståg för att inträffa på förrättningsstället sent på aftonen eller på natten, där gå i nattkvarter och börja sin förrättning på morgonen, eller att med begagnande av plats i sovvagn avresa på kvällen och företaga sin resa på natten. Nattresor i och för sig äro icke lockande, och det kan tänkas, att när den stimulering till sådana, som legat däri, att fullt traktamente hittills utgått även om fri sovplats stått till förfogande, icke längre föreligger, nattresorna komma att i viss utsträckning utbytas mot dagresor. Möjligheten till en sådan utveckling synes mig bära i görligaste mån hindras. Det står klart, att ett utbytande av nattresor mot dagresor kommer att betyda, att vederbörande verk undandrages en del av förrättningsmannens arbetsprestationer på tjänstestället. I ju större grad de föreslagna nattractamentena motsvara eller överstiga normala kostnader för nattlogi, ju mera tendera dagsresorna att tilltaga på nattresornas bekostnad. Natt tilltagna eller otillräckliga nattractamenten skulle verka i motsatt riktning. Det synes mig som om en utveckling i sist sagda riktning skulle kunna befordras av en sådan ändring av de föreslagna traktamentsbeloppen, att traktamentena för dag genomgående ökas med 1 krona, med vilket belopp samtidigt motsvarande traktamente för natt skulle minskas. Med den föreslagna ändringen skulle traktamentena bli:

traktamente för dag	kronor	16	14	12	10	8
» » natt	»	8	7	6	5	4
» » dygn	»	24	21	18	15	12

Traktamentet för dag skulle därigenom komma att utgöra $\frac{2}{3}$ och traktamentet för natt $\frac{1}{3}$ av traktamentet för dygn.

Samtidigt som en dylik åtgärd skulle verka stimulerande i riktning mot ökade nattresor, där sådana med fördel kunna komma till användning, skulle den medföra en väl försvarad ökning av traktamentet för dag, för de fall, då resor kunna slutföras före inträdande av natt klockan 12.

Beträffande fördelningen av befattningshavarna på olika reseklasser innebär

Kungl. Maj:ts förslag förändring till det sämre för ett avsevärt antal befattningshavare. Dels hava en del befattningshavare, vilka för närvarande berättigas resa i 1 klass, hänförts till 2 klass, dels hava stora grupper befattningshavare, som för närvarande berättigas resa i 2 klass hänförts till 3 klass. Den förstnämnda nedflyttningen, som träffar befattningshavare i nuvarande lönegraderna 15—18, har av Kungl. Maj:t ej närmare motiverats. Det endast angives såsom ofrånkomligt att företaga en nedflyttning.

Måste en dylik nedflyttning anses såsom ofrånkomlig — något som man åtminstone beträffande en del av de här ifrågakommande befattningshavarna kan ställa sig tveksam inför — synes mig likväl många skäl tala för att de vid det nya resereglementets ikraftträdande i tjänst varande berörda befattningshavarna bibehållas vid sin nuvarande rätt till resa i 1 klass.

Med än större styrka göra sig dylika skäl gällande ifråga om nedflyttningen från 2 till 3 klass av de kvinnliga befattningshavare, vilka genom inplacering i lönegrader under lönegrad 15 enligt den nya löneplanen kommit att hänföras till reseklass C. I detta fall är det icke fråga enbart om att resorna enligt det nya förslaget komma att ske med mindre mått av bekvämlighet, man kan dessutom ifråga om dessa kvinnliga befattningshavare, vilka i sin arbetsutövning till större delen fullgöra tjänster, som beträffande manliga innehavare medföra rätt till resa i 2 klass, tala om en orättvis social deklassering. En övergångsbestämmelse, som bibehåller dessa befattningshavare vid rätten att resa i 2 klass, synes mig därför synnerligen motiverad. Som jämförelse må här anföras, att riksdagen beträffande semesterrätten för dessa befattningshavare förordnat om en övergångsbestämmelse, som bibehåller dem vid rätten till 30 resp. 35 dagars semester, medan de enligt det av riksdagen antagna nya avlöningsreglementet skulle vara berättigade till 25 resp. 30 dagar.

En bestämmelse i det nya förslaget, som påtagligen i sin praktiska tillämpning kommer att verka skadligt för såväl staten som förrättningsmannen, är den i § 18 innehållna restriktionen rörande avstående av nattractamente.

För det fall, att förrättningsman, som företager nattresa till ort, dit ankomsten sker under nattens lopp, under tågresan använt sig av sovplats, måste han därför avstå ett traktamente för natt. Vid ankomst nattetid till ort, där han ej har sitt hem, måste förrättningsmannen, för att vara i god kondition vid förrättningsens början, taga nattlogi. För att likvidera detta, måste han taga i anspråk sitt dagtractamente, och det står utan vidare klart, att vad som återstår därefter, är alldeles otillräckligt att täcka behoven under dagen. Förrättningsmannen måste därför taga under övervägande att försaka sömnen för endera av nattens bägge delar. Vilket alternativ han än väljer, inverkar det ofördelaktigt på förrättningsutövningen följande dag, och han ställes tydligen inför valet att företaga bortresan på dagen före förrättningen. Det synes mig som om man skulle kunna lägga samma synpunkt på denna fråga, som jag framfört ifråga om avvägningen av dag- och nattractamenten, nämligen den, att man genom lämpliga åtgärder bör stimulera nattresorna. I detta fall synes mig en förbättring kunna vinnas genom en bestämmelse av

innehåll, att förrättningsmän, som nattetid med järnväg inträffar på annan ort än hemorten, böra hava rätt till såväl friplats i sovvagn som traktamente för natt.

På grund av vad jag härovan anfört tillåter jag mig hemställa,

att riksdagen vid avgivande av yttrande över Kungl. Maj:ts förslag till nytt resereglemente, innehållet i Kungl. Maj:ts proposition nr 95, ville som sin mening uttala,

beträffande § 1:

att vid begagnande av samfärdsmedel, som erbjuda olika reseklasser, ersättningen för biljett bör utgå efter priset i den klass den resande enligt bestämmelserna i § 3 äger rätt att använda;

att vid resa å landsväg, där motorfordon med av offentlig myndighet fastställda taxor kunnat komma till användning, ersättning bör utgå enligt dylik taxa även för det fall, att resande använt samfärdsmedel eller resesätt, för vilket sådan taxa icke finnes fastställd;

beträffande § 2:

att de föreslagna traktamentsbeloppen för dag böra genomgående ökas med 1 krona under samtidigt minskande av de föreslagna traktamentena för natt med motsvarande belopp;

beträffande § 3:

att de vid förslaget ikraftträdande i tjänst varande befattningshavare, vilka genom det nya förslaget skulle komma att hänföras till lägre reseklass än den, till vilken de äro berättigade enligt nu gällande reglemente, böra genom övergångsbestämmelser bibehållas vid denna rätt;

beträffande § 11:

att ersättning för nattetid begagnad plats i sovvagn bör utgå med priset för sovplats i den vagnsklass som i verkligheten använts; samt

beträffande § 18:

att förrättningsman, som nattetid med järnväg eller fartyg inträffar på eller avreser från annan ort än hemorten, bör hava rätt till såväl fri sovplats som traktamente för natt.

Stockholm den 20 mars 1925.

Teodor Julin.

