

Nr 227.

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

I proposition nr 190 föreslår Kungl. Maj: t riksdagen att godkänna ett förslag till definitivt resereglemente för resor i statens ärenden avsett att f. o. m. den 1 juli 1927 ersätta det provisoriska resereglemente, som gällt sedan den 1 augusti 1925. Den radikala förändring, som det provisoriska reglementet på sin tid innebar i vad som dittills gällt har till fullo kunnat konstateras under reglementets korta tillvaro, och av de ändringar Kungl. Maj: t nu föreslår, innan reglementet blir definitivt, torde flertalet kunna betraktas som förbättringar. På ett antal punkter lärer det dock vara nödvändigt, att riksdagen ytterligare prövar reglementets bestämmelser och vidtager vissa jämkningar.

Ojämförligt viktigast är givetvis, att reglementets största svaghet, den låga traktamentsersättningen radikalt ändras, men även i en del andra punkter torde ändringar vara av nöden.

Av propositionens utredning framgår till fullo, att reformen av 1925 givit staten sitt. En besparing av 651,000 kr. pr år får anses vara ett lika oväntat som lysande resultat, varom intet annat än gott vore att säga, om det ej tyvärr läte sig påvisas, att en del av dessa besparingar mot vederbörandes avsikter hämtats ur de resandes fickor. Avsikten med 1925 års reglemente var, dels att lämpa detsamma efter en ny tids trafikmedel, dels att öka det alltför knappa dagtraktamentet. Väl uttalades farhågor för att det senare syftet skulle medföra ökade statsutgifter, men det förra syftet var så ofrånkomligt, att betänkligheterna fingo vika. Om den försiktighet, med vilken man gick fram, vittnar resultatet. Staten har utan gensägelse fått sitt. Nu gäller att jämka reglementet så, att jämväl de resande få sitt.

Några påpekanden i paragrafföljd må här tillåtas att av vederbörande utskott övervägas.

§ 1.

Det har genom Kungl. Maj: ts utredning visats, att nu utgående resetraktamenten ligga i underkant och måste höjas, för att den resande ej skall riskera förluster. Icke desto mindre röjer propositionen en tendens att vilja utvidga området för sådana traktamenten, som vida understiga de vid resor i allmänhet utgående traktamentena. En art reducerande traktamentsersättningar äro nämligen

genom s. k. besparingsreglementen fastställda för vissa tjänstemän beträffande vissa deras regelbundna resor. Så är fallet med t. ex. lokomotivförare, postiljoner, lantbruksingenjörer m. fl. Motiveringen för att låta dessa nöja sig med reducerade traktamenten är givetvis, att deras resor med vissa mellanrum framgå på samma vägar, där de därför själva eller genom sina verks försorg kunna få sina omkostnader ordnade på ett sätt, som onödiggör eller åtminstone minskar behovet av fulla traktamenten. Då propositionen nu bebedar en utredning »angående tjänsteresors rationella planläggning och angående s. k. besparingsreglementen» är det angeläget, att riksdagen uttalar, att den icke önskar, att dessa reducerade traktamenten komma till användning i andra fall än där sådana förutsättningar äro för handen, som ur den resandes synpunkt motivera ett lägre traktamente än det normala. Redan nu finnas fall, där dylik reduktion av traktamenten är föreskriven utan bärande skäl, och som förty böra föranleda ändring vid den blivande utredningen. Följande må tjäna som exempel.

Vid S. J. gälla för linjetjänstemän vid resa inom eget distrikt att traktamentet beskäres sålunda:

Vid kortare resa än 6 dagtimmar erhålles intet dagtraktamente. Varar resan minst 6 men ej fullt 12 dagtimmar, erhålles ett halvt dagtraktamente. Vid längre resa erhålles ett dagtraktamente för varje hel eller påbörjad period om 18 dagtimmar. Nattractamente beräknas däremot alltid enligt resereglementets bestämmelser utan inskränkning.

Distriktsförvaltningen vid statens järnvägars III distrikt anförde härom, då frågan var på remiss, att den enda anledning, som kommit till synes, till denna statens järnvägars linjepersonals sämre ställning torde vara den av byråchefen vid kameralbyrån i P. M. av den 17 maj 1926 anförda, nämligen att vederbörande genom sina ofta förekommande resor inom ett begränsat område skulle bliva i tillfälle att på ett helt annat sätt än en tillfällig resenär ordna det billigt och praktiskt för sig på de olika platserna.

Distriktsförvaltningen hävdar bestämt, att detta påstående saknar varje fog för sig. Den enda möjlighet att »ordna billigt och praktiskt för sig» vore att träffa överenskommelse med hotellinnehavare och restauratör om viss nedsättning i eljest gällande rums- och matpriser. Något sådant torde icke förekomma, yttrar förvaltningen och tillägger:

»Det kan måhända påvisas fall, då en järnvägsman lyckats att »ordna billigt och praktiskt för sig» genom att antingen tigga sig till vissa prisnedsättningar eller också genom att begagna sig av inkvarteringsställen och matserveringar av sämre art, men detta borde ej tagas till intäkt för nedsättande av reseersättningen för alla linjetjänstemännen, och dessutom torde det vara ett alldeles oriktigt tillvägagångssätt att genom alltför knapphändiga traktamenten locka till dylika metoder, som ej gå väl ihop med den sociala aktning, som en statens tjänsteman bör äga hos andra.

En annan sak bör även beaktas. Genom traktamentets uppdelning i dag- och

nattraktamente, vilket skett i det nya resereglementet, har redan en avsevärd avknappning i ersättningen för de kortare resorna skett, och det torde därför vara så mycket mindre skäl att än ytterligare beskära dem genom särskilda inskränkningar. Vid en resa på t. ex. 8 dagtimmar erhöles förut (då ersättningen utgick enligt resereglementet) ett fullt traktamente (både dag- och natt-) nu endast ett dagtraktamente. En statens järnvägars linjetjänsteman åter erhöles förut ett halvt traktamente (både dag- och natt-), nu endast ett halvt dagtraktamente».

Distriktsförvaltningen hemställer att de nu påbjudna, enbart för statens järnvägars linjepersonal gällande inskränkningarna upphävas och att därmed denna personal jämställas med statens övriga tjänstemän.

Genom ett lämpligt uttalande från riksdagens sida skulle missförhållanden, sådana som de här angivna, kunna undanröjas.

2 §. 1 mom.

Riksdagen strök som bekant ur 1925 års resereglements förslag bl. a. färd-sätten omnibus, motorecykel, velociped och fotvandring. I propositionen av år 1927 föreslås att som särskilda färd-sätt i reglementet införas, utom luftfartyg och omnibus, jämväl motorecykel, velociped, sparkstötting, skidor, skridskor, fotvandring m. m., tillsammans bildande en grupp, för vilken ersättning skulle utgå med 30 öre pr km. Hästskjuts och färd med »egen bil» bildar en sista grupp med ersättning satt till 50 öre per km.

Vid ett stort antal tjänsteförrättningar kan något av ovan angivna färd-sätt, där den resande så att säga fortskaffar sig själv vara att föredraga framför varje annat färd-sätt, bl. a. med hänsyn därtill, att detsamma kan medgiva den resande en egen tidtabell, helt och hållet anpassad efter det arbete, som är resans mål. Staten bör alltså uppmuntra denna typ av färd-sätt, och det nya resereglementets förslag strävar också dithän, men en alltför stor njugghet vid bestämmande av resekostnadsersättningen gör, att denna strävan i propositionen stannar blott vid avsikten. Vill riksdagen saken, d. v. s. uppmuntra till användning av cykel, egen bil, fotvandring o. d. i de fall, då tjänsten gagnas av dylikt fortskaffningsmedel, måste riksdagen också medgiva en ersättning för åsyftade resor, som ensam kan utgöra denna uppmuntran. Att låta ersättningen för resa å landsväg ligga under 50 öre per km, då tjänstemannen själv väljer färd-sätt och underkastar sig omaket med anskaffning av fordon och själv består drivkraft, synes icke böra i något fall förekomma. Fastmera måste man, i åtminstone ett fall, bestämma en än högre ersättning per km. För att överhuvud få någon resande att reflektera på att välja »egen bil» som färd-sätt måste rese-kostnadsersättningen för sådan resa ligga väsentligt över 50 öre per km. Rese-kostnadsersättningen måste i detta fall täcka, utom kostnaden för bensin, olja och ringar (c: a 60 öre per mil), belöpande del av amortering, ränta, garage hemma och under färd, skatt, försäkring, smörjning, tvättning och reparationer, lågt räknat 2,200 kronor per år.

Ur ekvationen:

$$2,200 + 0,6 x = 5,00 x \text{ fås}$$

$x = 500$ mil per år, som minsta beresta väglängd för att en ersättning av 50 öre per km 5,00 kr. pr mil icke skall bereda ägaren av den tänkta bilen en direkt förlust, när den nyttjas på tjänsteresor. Då man ej kan räkna med så hög årssiffra som 500 beresta mil, måste alltså resekostnadsersättningen sättas till över 50 öre per km.

Det är så mycket angelägnare, att den sättes rätt högt, som ju 4 § i reglementet ej medger upptagande av »egen bil» å reseräkning i de fall, då befaren landsväg löper mellan två orter, som äro förbundna med varandra medels järnväg. I sådana fall får den bilresande tjänstemannen å räkningen endast debitera kostnaden för en fingerad järnvägsresa mellan dessa orter, och då denna enligt en överslagsberäkning synes giva en ersättning av c: a 70 öre per mil (7 öre per km) minskas den bilresande tjänstemannens ersättning i dessa ofta förekommande fall så avsvårt, att något intresse från hans sida för tjänsteresor med »egen bil» ej kan påräknas med mindre ersättningen för den del av resan, för vilken han äger debitera verklig bilresa, förses med någon säker marginal till tjänstemannens förmån.

Då det ur statens synpunkt är synnerligen önskvärt, att tjänsteresor med »egen bil» bliva allmänna, bör riksdagen till den av Kungl. Maj: t i propositionen föreslagna resekostnadsersättningen för sådana resor lägga jämväl särskilda kilometerpenningar.

Kilometerpenningarna utgå för närvarande med 15 öre per km, men i propositionen föreslås, att de minskas till 10 öre per km. Skälen härför återfinnas å sid. 20 i propositionshäftet och synas vara, att några förrättningsmän anses hava gjort sig oskäligen vinster på dessa kilometerpenningar, som i två angivna fall närmast sig 40 kronor per dygn.

Skälen verka ej starkt övertygande. Vill man bortse från det orimliga i att för ett fåtal fall av påvisbara missförhållanden slopa ett helt system, kan man väl icke undgå att fråga sig, huruvida en tjänsteman, som genom att forcera sin resa så, att han erhåller nära 40 kr. i kilometerpenningar för ett dygn, ej måhända vid sin hemkomst medfört material för ett efterarbete, för vilket 40 kr. kanske varit en mycket blygsam merinkomst. Då det emellertid likvisst kan anses oriktigt, att dylik merinkomst uppstår, synes man genom att bestämma en maximering av per dygn och man utgående kilometerpenningar till för exempelvis 100 km. (eller 15 kronor) kunna träffa de fall, man önskat nå, utan att över lag sänka de för flertalet fall rätt väl avvägda kilometerpenningarna.

2 §. 2 mom.

Vid omarbetningen av resereglementet har ju avsikten varit, att tjänstemännen icke skulle behöva göra förtjänster på själva resekostnadsersättningen för att få totala utgifterna under resan täckta. De äldre traktamentena voro er-

känt för låga och skulle därför höjas för att motsvara en ny tids levnadskostnader, men också för att kompensera indragna förmåner i form av ersättning för resgodsbiljetter och bagagetransport. Det har redan påpekats, att erfarenheten av det provisoriska reglementets tillämpning visat, att höjningen av traktamentena ej var tillräcklig. Allt för liten hänsyn har tagits till det även ur statens synpunkt angelägna, att tjänstemännen icke nödgas att på grund av ett för knappt traktamente leva och uppträda under sådana förhållanden, att deras och statens anseende därigenom blir lidande. Ur en till finansministern ingiven inläga från Yrkesinspektionens tjänstemannaförening må tillåtas följande citat, som anför en synpunkt som ej heller kan förbises:

»Av allt, som framkommit beträffande traktamentsersättningar o. d. synes frågan om drickspengar ej ha tillbörligt beaktats. Dessa ofrånkomliga utgifter äro mycket betungande i all synnerhet för dem, som i likhet med befattningshavare inom yrkesinspektionen genom sitt yrke äro tvungna att resa mycket och ofta återkomma till en och samma plats. Genom bl. a. handelsresandekåren, som rör sig med en rundlig tilltagen reseersättning, är all betjäning å hotell mycket bortskämd, och blir en person, som är något njugg med drickspengar, mycket illa betjänad och sedd över axeln samt ibland rent av utsatt för trakasserier.»

Ju mer man lyckas i sin strävan att få resekostnadsersättningen att smidigt anpassa sig efter de verkliga kostnaderna, dess angelägnare är det att tillse, att traktamentena icke lämna rum för förlustrisker för den resande. Den höjning, som i propositionen föreslås, en kronas ökning av natraktamentet, är i detta hänseende otillräcklig. En höjning av de provisoriska traktamentena med 3 kronor per dygn över lag synes till fullo motiverad och kan på intet sätt anses föranleda en otillbörlig höjning av statsverkets kostnader, helst givetvis större delen av detta höjda traktamente bör tilläggas det endast mera sällan utgående natraktamentet, förslagsvis så att endast 1 krona tillägges dagtraktamentet.

3 §.

Omformuleringen av 3 § avser att häva den ovisshet, som gjort sig gällande beträffande tillförordnade vikariers rätta placering i rese- och traktamentsklass. När man reser för att tillträda förordnande å högre befattning än sin egen skall klassättningen rätta sig efter den högre tjänsten. Då man efter för rättat värv återvänder hem, skall man klassificeras efter egen tjänst. Den på passliga sparsamhet, som här gör sig gällande, må äga sitt värde, men det torde ifrågasättas, om den ekonomiska betydelsen är större än behovet att reglementet jämväl innehåller besked om rätt placering i reseklass för sådan vikarie, som vid återresa från sitt uppdrag återvänder till sitt hem utan att innehava någon som helst grad.

Klarhet vinnes icke genom vad i propositionen föreslås varken på denna punkt eller på den man närmast söker lagstifta för. Om t. ex. en postexpeditör,

som innehåft förordnande som postmästare, avreser till hemorten å förordnandets sista dag, är han obestriddligen även efter propositionens förslag berättigad till rese- och traktamentsersättning såsom postmästare. Avreser han däremot först följande dag skulle han enligt förslaget äga uppbära sådan ersättning allenast som postexpeditör. Men man kan även tänka sig ett tredje fall, det nämligen, att han avreser med nattåg, i vilket fall han skulle bliva berättigad att första delen av vägen resa andra klass, men senare delen få nöja sig med tredje, ett förhållande som måste betecknas som absurt. Då man med skäl torde kunna påstå, att tjänstemannens utgifter och anspråken på honom äro lika vid resa från ett förordnande som vid en resa till samma förordnande, bör stadgandet ändras därhän att jämväl för återresan den högre ersättningen utgår.

5 §.

Resekostnadsersättning skall utgå så snart resvägen är längre än en kilometer. Resa inom en stad betalas dock ej, där den ej företages med tåg, ångslup, spår-vagn eller omnibus. Denna inskränkning i rätten till resekostnadsersättning blir i vissa fall rätt betungande för den resande. I städer, där ovan angivna kommunikationsmedel saknas, innebär inskränkning, att en i stadens utkant boende tjänsteman på egen bekostnad får förflytta sig själv och sitt bagage till och från exempelvis bangården, även om han har mycket över 1 kilometers väg mellan järnvägen och bostaden.

Det vill förefalla som om utan olägenhet hela paragrafen kunde inskränkas till sin första mening: »Resekostnadsersättning utgår icke för färd, som ej överstiger 1 kilometer.»

I de fall, då ovan uppräknade inre trafikmedel inom en stad stå till förfogande, skola givetvis dessa användas jämlikt 4 §, och därför torde ej en sådan förenkling av paragrafen som ovan angivits komma att i de större städerna medföra någon nämnvärd ändring i de resekostnadsersättningar, som resor inom dessa städer redan nu förorsaka.

10 §.

På grund av den höjning av nattraktamentet, som under 2 § 2 mom. föreslagits, kräves ändring jämväl av 10 §, där det dubbla traktamentet, som kan utgå för särskild resa för erhållande av nattkvarter, icke lämpligen kan maximeras vid 12 kronor. Motiveringen för en maximering över huvud taget för ersättning i det sällsynta fall, som här åsyftas, kan diskuteras. Att bibehålla dubbel maximering synes i varje fall onödig, varför sista satsen i paragrafens första stycke bör utgå.

12 §.

Har resande vid färd från förrättningsställe använt samma fortskaffningsmedel som för ditresan, är han nu berättigad att erhålla ersättning för utgivna

väntpenningar. Denna ersättning är i hög grad svår att kontrollera och i propositionen föreslås därför, att detta regleras så, att den resande i stället för rätt till väntpengar skall äga rätt att själv tillgodogöra sig den rabatt i taxan, som vid dylik resa kan medgivas. Reformen är praktisk, men har i lagtexten råkat få en sådan formulering, att det förefaller som om den resande icke skulle äga rätt att tillgodogöra sig de rabatter, som i automobiltaxa medgivas vid s. k. rundresa. Då detta givetvis icke är avsikten, hemställes att lagtexten här förtydligas.

16 §.

Om förrättningsman före en förrättnings början i enskilda angelägenheter uppehåller sig å annan ort än sin stationeringsort, utgår ersättning för resa till förrättningen såsom om resan utgått från stationeringsorten. Denna bestämmelse är givetvis nödvändig, men har dock i sin tillämpning lett till orimliga konsekvenser. Härmed åsyftas det fall, att en tjänsteman, som återkallas i tjänstgöring under pågående semester, icke i varje fall kan anses vara skyldig att på egen bekostnad inställa sig på sin stationeringsort.

För några år sedan inträffade, att en postfunktionär i Alvesta erhöll semester räknat f. o. m. den 1 april och därför sagda dag på morgonen lämnade orten för att besöka sitt föräldrahem, där han inträffade samma eftermiddag. Här mötte honom telegram, att enär hans vikarie insjuknat i blindtarmsinflammation hans semester återkallats. Han fick alltså nätt och jämt komma innanför dörren vid resans mål, innan han måste vända för att göra återresa till Alvesta och den 2 april återtaga sin tjänst. För denna ur tjänstemannens synpunkt gagnlösa resa fram och åter var han icke berättigad erhålla ersättning. Enda resultatet var, att han förbrukat en semesterdag, vilken icke kunde räknas honom tillgodo, då han ju varken varit i tjänst eller på tjänsteresa.

En god arbetsledning låter sig givetvis angeläget vara att ej återkalla en given semester, då syftet med semestern genom en dylik åtgärd helt och hållet äventyras. Också äro sådana återkallanden rätt sällsynta, men årligen torde omständigheterna framtvunga ett och annat fall, likartat det relaterade. Därför vore det önskvärt att genom uttrycklig föreskrift undanröja möjligheten för rättstillämpningen att i fortsättningen bliva lika orimlig som hittills.

Ett i regeringsrätten anhängiggjort ärende visar, att man i högsta instans reagerar mot en alltför snäv tillämpning av här ifrågavarande lagrum. Regeringsrättens dom av den 18 februari 1925 gav nämligen ett fyrbiträde å fryskeppet nr 29 Ölandsrev rätt till ersättning för resa från Kalmar, där han under semester vistades, till Karlskrona, där fryskeppet hade sin stationeringsort, då hans semester till följd av annan tjänstemans sjukdomsfall återkallades.

Då resa under semester måste anses som legitim frånvaro från stationeringsort, bör i resereglementet lämnas öppen fri prövning av rätten till reseersättning för resa, som tjänsteman nödgas företaga i anledning av återkallad semester.

18 §.

Rörande bestämmelsen i 18 § att natraktamente ej utgår för natt, varunder förrättningsman på statens bekostnad innehar fri sovplats å tåg eller fartyg, har järnvägsstyrelsen i avfordrat yttrande framhållit, att den ofta visat sig leda till för förrättningsmannen obilligt resultat, då det nämligen icke sällan förekommer, att tåget avgår från eller ankommer till plats, där vederbörande skall på- eller avstiga, å sådan tid, att han, ehuru nödsakad att för erhållande av skälig vila begagna sovplats, ändock nödgas förskaffa sig nattkvarter. Styrelsen har därför föreslagit ett tillägg till nämnda paragraf av denna lydelse: »Sker avresa med järnväg eller fartyg på natten, eller måste sådan resa avbrytas på natten, och visar förrättningsmannen, att han i anledning härav fått vidkännas särskild kostnad för nattlogi, må han utan hinder av vad nyss stadgats erhålla natraktamente».

Det av järnvägsstyrelsen här berörda förhållandet har visat sig medföra stora olägenheter samtidigt som orimliga krav på tjänstemännen härigenom ställas. Förlusten av natraktamente medför en allmän obenägenhet för resor under natten, i de fall, då ankomst- eller avgångstiderna ej medgiva full nattvila utan anlitande av nattlogi på hotell eller annorstädes. På grund därav tendera resorna att i icke önskvärd utsträckning övergå till att bliva dagresor i stället för nattresor, varigenom tjänstetid på dagen, som kunnat nyttiggöras för själva förrättningen, eftersättes. Dessutom kan det icke vara gagneligt för staten, att tjänstemännens förmåga till kvalificerat arbete vid förekommande förrättningar minskas, därför att nödig nattvila av ekonomiska skäl ej kunnat erhållas. Å andra sidan innebär det en obillig fordran, att den tjänsteman, som med uppoffrande av egen bekvämlighet påbörjar eller avslutar en tjänsteresa på natten, och sålunda visar sig mån om att på möjligast effektiva sätt utnyttja tjänstetiden på dagen, skall på denna grund förlora sitt natraktamente och måhända bringas att med oskäliga personliga utlägg hålla sig med logi före avresan från den plats, där vederbörande befinner sig, eller efter ankomsten till bestämmelseorten. Vad här anförts gäller givetvis, då annan ort än hemorten är utgångs- eller slutpunkt för resan. Det måste i sådant fall vara i hög grad påkallat att natraktamente utgår, då resa med tåg eller fartyg påbörjas eller avslutas under natten. Den av järnvägsstyrelsen föreslagna inskränkningen att tjänstemannen för erhållande av natraktamente skall visa sig hava fått vidkännas särskild kostnad för nattlogi är dock knappast berättigad och den strider mot den princip, efter vilken traktamentsersättning eljest utgår. Traktamenten äro gemenligen avsedda till bestridande av kostnader av allmänt förekommande art, för vilka ingen särskild redovisning kräves eller lämpligen kan givas. Därför bör icke heller här undantag göras, och ett ytterligare besvär med redovisning åläggas vederbörande förrättningsmän. Den omständigheten att resa under ovan angivna förutsättning påbörjas eller avslutas på natten är tillräckligt skäl för natraktamentets utgående. Riksdagen bör på denna punkt vid-

taga nödig ändring i reglementet och det förefaller riktigast, om därvid det av järnvägsstyrelsen föreslagna tillägget väl beaktades, men erhöle förslagsvis följande lydelse: »Sker avresa med järnväg eller fartyg på natten, eller måste sådan resa avbrytas på natten och sker påbörjandet eller avslutandet av resan å annan ort än förrättningsmannens stations- eller hemort, må han utan hinder av vad nyss stadgats erhålla nattaktment».

På grund av vad sålunda anförts hemställes,

att riksdagen måtte

dels vid 1 § av förslaget till allmänt resereglemente göra uttalande i den riktning, som här föreslagits;

dels i 2, 3, 5, 10, 12, 16 och 18 paragraferna av reglementet för sin del besluta ändringar på sätt ovan för en var av dessa paragrafer närmare angivits.

Stockholm den 15 mars 1927.

Teodor Julin.