Nr 184.

Godkänd av första kammaren den 11 maj 1927.
Godkänd av andra kammaren den 11 maj 1927.

Riksdagens skrivelse till Konungen i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till allmänt resereglemente jämte i ämnet väckta motioner.

(Statsutskottets utlåtande nr 86.)

Till Konungen.

Uti en till riksdagen avlåten, den 22 februari 1927 dagtecknad proposition (nr 190) har Eders Kungl. Maj:t, under åberopande av det vid propositionen fogade statsrådsprotokollet över finansärenden för samma dag, föreslagit riksdagen godkänna följande

Förslag
till
Allmänt resereglemente.

1 §.

Där vid resa inom riket för förrättning i statens ärenden ersättning skall utgå, äger vederbörande förrättningsman, i den mån ej annorlunda är eller varder stadgat, åtnjuta resekostnads- och traktamentsersättning enligt bestämmelserna i detta reglemente.

Erfordras särskilda föreskrifter för tillämpningen av reglementet eller finnes resekostnads- och traktamentsersättning för vissa grupper av befattningshavare vid resor inom riket böra utgå med lägre belopp än i detta reglemente sägs, äger Kungl. Maj:t därom förordna.

2 §.

1 mom. Resekostnadsersättning jämlikt detta reglemente utgår i enlighet med vad för nedannämnda färdsätt och reseklasser finnes angivet.

Färdsätt	Klass I	Klass II	Klass III
Järnväg	Avgift för 1 plats i I klass	Avgift för 1 plats i II klass	Avgift för 1 plats i III klass
Fartyg	Avgift för enskild hytt med högst 2 liggplatser	Avgift för hyttplats	Avgift för salongsplats
Luftfartyg	Avgift för 1 plats	Avgift för 1 plats	Avgift för 1 plats
Spårväg	Avgift för 1 plats	Avgift för 1 plats	Avgift för 1 plats
Omnibus	Avgift för 1 plats samt 10 öre per km.	Avgift för 1 plats samt 10 öre per km.	Avgift för 1 plats samt 10 öre per km.
Taxeautomobil	Avgift för 1 person samt 10 öre per km.	Avgift för 1 person samt 10 öre per km.	Avgift för 1 person samt 10 öre per km.
Motorcykel, av förrättningsman personligen drivet resdon eller förflyttning till fots	30 öre per km.	30 öre per km.	30 öre per km.
Annat färdsätt än ovan nämnts	50 öre per km.	50 öre per km.	50 öre per km.

Vid resa på järnväg utgår icke ersättning för avgift till högre vagnsklass än som verkligen använts.

Med fartyg avses i detta reglemente farkost, som är underkastad sjövärdighetsbesiktning av fartygsinspektionen. Vid resa å fartyg utgår icke ersättning för dyrare plats än som verkligen använts.

Till omnibus hänföres automobil i regelbunden persontrafik (s. k. linjetrafik).

Med taxeautomobil avses automobil, som med vederbörligt tillstånd användes i annan yrkesmässig trafik än s. k. linjetrafik.

Har förrättningsman nödgats för transportmedlet vidkännas kostnad till högre belopp än den sammanlagda ersättning, som enligt ovanstående bestämmelser tillkommer honom, äger han undfå gottgörelse för vad han visar sig hava utgivit.

2 mom. Traktamentsersättning jämlikt detta reglemente utgår i enlighet med någon av nedannämnda traktamentsklasser.

	Traktamentsklasser					
	A	B	C	D	E	F
För dag	16 kronor	14 kronor	12 kronor	10 kronor	8 kronor	6 kronor
» natt	9 »	8 »	7 »	6 »	5 »	4 »
Tillhopa för dygn	25 kronor	22 kronor	19 kronor	16 kronor	13 kronor	10 kronor

Dygnet räknas från midnatt.

Med dag avses i detta reglemente tiden mellan klockan 6 förmiddagen och midnatt, med natt den övriga delen av dygnet.

3 §.

Kungl. Maj:t bestämmer, till vilken rese- och traktamentsklass förrättningsman är att hänföra.

Den befattning, i utövning varav förrättning äger rum, men icke annan tjänstegrad, tjänsteklass, fullmakt eller värdighet är bestämmande i fråga om den ersättning, som skall utgå.

Den, som förordnas att uppehålla högre befattning än han själv innehar, åtnjuter under resa för tillträdande av förordnandet ersättning efter den befattning, han sålunda har att bestrida, varemot vid återresa ersättning utgår efter hans egen befattning.

Till förrättning må icke förordnas eller kommenderas någon av högre tjänstegrad eller tjänsteklass än ärendets vikt fordrar.

4 §.

Resekostnads- och traktamentsersättning utgår med hänsyn tagen till den väg och det färdsätt, som för resan verkligen använts, dock att ersättningen icke må tillgodonjutas med sammanlagt högre belopp än som skulle hava utgått, därest förrättningsmannen begagnat sig av den väg och det färdsätt, som med avseende å resans ändamål samt för åstadkommande av minsta sammanlagda rese- och traktamentskostnad eller eljest varit lämpligast. Vid beräknandet av denna sammanlagda kostnad må hänsyn tagas jämväl till sådan förmån, som förrättningsmannen vid sistnämnda färdsätt ägt åtnjuta och kunnat begagna, varjämte må tagas i beräkning ej blott traktamente, även om sådant icke av statsmedel utgår till förrättningsmannen, utan ock, i det fall att förrättningsmannen äger avgiftsfritt anlita järnväg, fartyg, luftfartyg, spårväg eller omnibus, den resekostnadsersättning, som vid färd med sådant fortskaffningsmedel skulle hava tillkommit honom, om avgiftsfrihet icke förelegat.

Förrättningsman är icke på grund av bestämmelserna i detta reglemente pliktig att färdas med luftfartyg.

Därest av vederbörande myndighet för viss resa eller särskilda slags resor icke annorlunda föreskrives, är förrättningsman icke skyldig att färdas med omnibus i annat fall än då han samma dag, han avreser från en ort, dit återkommer.

Har förrättningsman att verkställa flera förrättningar i följd, böra de därav föranledda resorna, såvitt lämpligen ske kan, så anordnas, att kostnaden för statsverket i största möjliga mån nedbringas.

5 §.

Resekostnadsersättning utgår icke för färd, som ej överstiger 1 kilometer.

Vid resa med annat fortskaffningsmedel än järnväg, fartyg, spårväg eller omnibus utgår resekostnadsersättning allenast för färd, som äger rum utom stads, köpings eller därmed jämförligt samhälles planlagda område. Företages med ett och samma fortskaffningsmedel färd mellan ett planlagt område och ort, belägen mer än 1 kilometer utanför samma område, utgår dock ersättning jämväl för den del av färden, som äger rum inom det planlagda området.

6 §.

Resekostnadsersättning utgår icke för längre väg än som verkligen tillryggalagts, där ej enligt gällande taxa avgift erlagts för viss minimiväglängd. I dylikt fall må jämväl den vid användande av omnibus eller taxeautomobil utgående särskilda ersättningen av 10 öre per kilometer beräknas för samma väglängd.

Vid beräkning av resekostnadsersättning enligt detta reglemente räknas överskjutande del av kilometer såsom hel kilometer.

7 §.

Om till kostnadens nedbringande tur- och retur- eller annan dylik biljett kunnat användas och detta låtit sig på förhand beräkna, må resekostnadsersättning icke utgå med högre belopp än som vid användande av sådan biljett skolat tillkomma förrättningsmannen. Om sådan förhandsberäkning icke varit möjlig, men det sedermera visar sig, att biljett av nyssnämnd beskaffenhet kunnat begagnas, bör anteckning härom göras i reseräkningen.

8 §.

1 mom. Hava vid förrättningsresa två eller flera i samma förrättning deltagande personer att färdas samma väg, och användes därvid icke fortskaffningsmedel, som tillhör någon av förrättningsmännen, skall den främste bland förrättningsmännen, där sådant låter sig göra och befinnes ägnat att nedbringa resekostnaden, anskaffa för samtliga förrättningsmän erforderliga fortskaffningsmedel. Det ankommer å nämnde förrättningsman att meddela i sammanhang med resan erforderliga bestämmelser, såsom rörande färddeltagarnas fördelning på åkdon eller båtar m. m.

Resekostnadsersättning utgår i dylikt fall med vad som verkligen utgivits, däri inbegripet styrkta utgifter för hämtning av skjuts, åkdonslega, beställningspenningar och väntpenningar, samt förskjutes för samtliga förrättningsmän av främste förrättningsmannen. Därjämte äger envar förrättningsman uppbära en ersättning av 10 öre per kilometer.

2 mom. Om vid gemensam färd användes fortskaffningsmedel, som tillhör någon av förrättningsmännen, äger denne åtnjuta, förutom resekostnadsersättning för egen resa enligt 2 § 1 mom., gottgörelse med 10 öre per kilometer för varje medresande förrättningsman. Till envar av sistnämnda förrättningsmän utgår i sådant fall en resekostnadsersättning av 10 öre per kilometer.

9 §.

Där ej enligt gällande taxa förrättningsman är befriad från erläggande av bro-, väg- eller färjavgift, är han berättigad till gottgörelse för av honom erlagd dylik avgift.

10 §.

Nödgas förrättningsman vid förrättning företaga särskild resa för erhållande av nattkvarter, äger han därför åtnjuta ersättning enligt bestämmelserna i detta reglemente, dock icke med högre belopp än som motsvarar dubbelt traktamente för en natt och i intet fall med mera än 12 kronor.

Om eljest avväg tages eller uppehåll sker för enskild angelägenhet, skall resekostnads- och traktamentsersättning beräknas såsom hade förrättningen eller resan fortgått utan dylikt avbrott.

11 §.

För plats i sovvagn utgår gottgörelse endast om förrättningsman nattetid begagnat sådan plats.

12 §.

Har förrättningsman vid färd med taxeautomobil för återresa från förrättning använt samma fordon som för bortresan, äger han tillgodonjuta den besparing i resekostnad, som härigenom kan uppstå.

13 §.

Resekostnadsersättning utgår icke för sådan förflyttning till fots eller medelst resdon, drivet av förrättningsmannen personligen, som till följd av förrättnings natur måste äga rum under själva förrättningen.

14 §.

Har förrättningsman måst vidkännas särskild kostnad för befordran av redskap, instrument eller annan dylik icke personlig utrustning, som han för förrättnings verkställande behövt medföra, äger han, därest vikten av sådan utrustning uppgår till minst 5 kilogram, undfå ersättning dels vid färd å järnväg för erlagd avgift för inskrivning av sagda utrustning såsom resgods, dels ock för vad han styrker sig därutöver hava i sådant avseende utgivit.

Om ersättning för befordran av effekter till eller från sjökommendering förordnar Kungl. Maj:t.

Förrättningsman, som vid förflyttning till fots måst anlita vägvisare eller för forsling av tält, proviant eller annan nödvändig utrustning använda bärare, äger undfå ersättning för vad han styrker sig hava för sådant ändamål utgivit, dock högst med 50 öre per kilometer.

15 §.

Då förrättningsman avgiftsfritt använder kronans transportmedel; då han eljest färdas avgiftsfritt å järnväg, fartyg, luftfartyg, spårväg eller omnibus då, utom i fall som avses i 8 §, transportmedel enligt gällande bestämmelser kostnadsfritt tillhandahålles honom; eller då biljett för resan genom vederbörande myndighet utan kostnad för förrättningsmannen anskaffas, utgår icke resekostnadsersättning.

16 §.

Ersättning för resa till förrättning må beräknas från förrättningsmannens bostad, stationeringsort eller annan plats inom hans tjänstgöringsområde, där han i tjänsteärende befinner sig, eller ock från ort, där han för fullgörande av allmänt uppdrag vistas; och gäller motsvarande för resa från förrättningsstället.

Om förrättningsman före en förrättnings början i enskilda angelägenheter uppehåller sig å annan ort än nu sagts, utgår ersättning, såsom om resa företagits från förrättningsmannens stationeringsort eller, om sådan icke är för honom bestämd, från hans bostad.

Förrättningsman, som är bosatt utom sitt tjänstgöringsområde, vare ej berättigad till ersättning för färd mellan bostaden och tjänstgöringsområdets gräns. Är förrättningsman, som ej har visst tjänstgöringsområde, bosatt utom den vanliga tjänstgöringsorten, äger han icke åtnjuta ersättning för färd mellan bostaden och tjänstgöringsorten.

Om förrättningsman före en förrättnings början till följd av annat allmänt uppdrag uppehåller sig å förrättningsstället, njute han ej ersättning för resa dit. Ersättning må ej heller beräknas för resa från förrättningsstället, om förrättningsmannen efter förrättningens slut på grund av allmänt uppdrag där kvarstannar.

17 §.

Traktamentsersättning må icke åtnjutas för förrättning, som det åligger förrättningsman att verkställa på grund av innehavande befattning och som utföres å hans bostads- eller tjänstgöringsort eller på avstånd ej överstigande 3 kilometer därifrån eller, beträffande stad, köping eller därmed jämförligt samhälle, från gränsen för det planlagda område, inom vilket han har sin bostad eller tjänstgöring.

18 §.

I de fall, då förrättningsman på grund av gällande bestämmelse erhåller kostnadsfri inkvartering eller på statens bekostnad innehar sovplats å järnväg eller liggplats å fartyg, utgår icke traktamente för natt.

19 §.

Inträffar under resa eller förrättning uppehåll genom naturhinder eller styrkt sjukdom eller av annan giltig anledning, må traktamentsersättning utgå även för den tid, varunder uppehållet ägt rum, dock högst under 14 dygn.

Förrättningsman, som är berättigad till traktamentsersättning, äger åtnjuta sådan jämväl för helgdagar, som han i anledning av förrättning tillbringar utom bostads- eller tjänstgöringsorten.

20 §.

Då under samma resa företagas två eller flera förrättningar, för vilka kostnaden utgår av olika anslag eller medel, skall resekostnads- och trakta-

mentsersättningen för förrättningarna fördelas i förhållande till den gottgörelse, som för varje särskild förrättning bort utgå, därest förrättningarna ägt rum var för sig.

21 §.

Till befattningshavare, vilken för förrättning äger uppbära arvode av den, som påkallat förrättningen, må icke av statsmedel utgå traktamente för dygn, som använts allenast till dylik förrättning. Om sådan förrättningsman under ett dygn verkställer både resa och förrättning, äger han att av statsmedel åtnjuta fyllnad i arvodet, så att ersättningen i sin helhet för dygn räknat kommer att uppgå till fullt traktamente enligt detta reglemente.

22 §.

Därest förrättningsman för reseutgifters bestridande är i behov av förskott, må, på därom gjord ansökan, lämpligt sådant kunna av vederbörande myndighet lämnas honom.

23 §.

I räkning å resekostnads- och traktamentsersättning skall uppgivas:

resans ändamål;

författning, instruktion eller särskilt förordnande, på grund varav förrättningen ägt rum;

tiden för avresa och återkomst samt de dagar, under vilka förrättning och resor företagits;

det för varje del av resan använda fortskaffningsmedlet samt den vagnsklass å tåg eller plats å fartyg, i vilken resan företagits; ävensom

tilläventyrs uppburet förskott till reseutgifternas bestridande.

Vid sådan gemensam färd, som avses i 8 §, skall den främste bland förrättningsmännen i sin reseräkning lämna uppgift å deltagarna i färden.

När förrättning ägt rum på grund av skriftligt förordnande, bör detta i huvudskrift eller bestyrkt avskrift bifogas räkningen.

Befattningshavare, vilken för förrättning äger uppbära arvode av enskilda men av statsmedel undfår ersättning för resekostnaden, skall vid sina räkningar foga dagböcker, så uppställda, att ur dem erhålles upplysning om dagen och timmen för varje förrättnings början och slut.

24 §.

Räkning å resekostnads- och traktamentsersättning bör, där hinder icke möter, vara till vederbörande myndighet inkommen inom tre månader efter det resan eller förrättningen avslutats, eller, om förrättningsmannen avgiver reseräkningar kvartalsvis, inom tre månader efter kvartalets utgång; dock skall, därest förskott enligt 22 § uppburits, räkning avgivas inom den kortare tid, som av vederbörande myndighet må fastställas.

25 §.

Såsom tjänstefel anses, om mot bättre vetande i reseräkning lämnas oriktig uppgift i syfte att utbekomma högre ersättning än som enligt detta reglemente bör utgå.

26 §.

Om resekostnads- och traktamentsersättning vid resor i statens ärenden utom rikets gränser förordnar Kungl. Maj:t.

Därest förrättningsman vid resa utom riket tillerkännes högre traktamente än i detta reglemente sägs, skall vid färd från land, där lägre traktamente uppbäres, till land, där högre sådant utgår, det högre traktamentet uppbäras från och med den dag, respektive natt, varunder ankomsten till hamn eller station i det senare landet ägt rum, och vid färd i omvänd riktning traktamentet efter enahanda grund nedsättas.

Detta reglemente träder i kraft den 1 juli 1927.

Uti två inom riksdagen väckta motioner (II : 337 och 341) har därjämte förslagits,

dels, i motionen II : 337, att riksdagen måtte besluta sådan ändring i Kungl. Maj:ts proposition, nr 190, med förslag till allmänt resereglemente, 2 §, att resekostnadsersättning för färdsätt: »Annat färdsätt än ovan nämnts» måtte fastställas att utgå med 40 öre per km. lika för alla tre reseklasserna;

dels ock, i motionen II : 341, att riksdagen för sin del måtte besluta,

att § 18 i det förslag till allmänt resereglemente, som finnes intaget i Kungl. Maj:ts prop. nr 190 skall erhålla följande lydelse: »I de fall — — — — för natt. Dock må till förrättningsman utgå ersättning för bevisligen erlagd betalning för nattlogi, dock högst med nattraktamentets belopp, i de fall, då under någon del av natten nattlogi tagits före eller efter begagnande av sådan sovplats å tåg eller liggplats å fartyg.»

I samband med Eders Kungl. Maj:ts förevarande förslag har riksdagen ansett sig böra till behandling upptaga vad riksdagens år 1926 församlade revisorer under § 64—70 anfört rörande av dem gjorda iakttagelser i fråga om tillämpningen av bestämmelserna om rese- och traktamentsersättning åt befattningshavare i statens tjänst (Revisionsberättelsen del I sid. 136—143).

Under § 64 hava revisorerna behandlat frågan om *planläggningen av tjänsteresor* och därvid gjort bl. a. följande uttalanden:

»Revisorerna hava ansett det äga intresse, att vid räkenskapsgranskningen något närmare undersöka det sätt, på vilket planläggningen av befattningshavarnas tjänsteresor i allmänhet ägt rum. Revisorerna hava därvid kommit till den bestämda uppfattningen, att uti ifrågavarande hänseende åtskilliga brister föreligga. Särskilt hava revisorerna fäst sig vid att befattnings-

havare, vilken disponerar egen automobil, i mycket stor utsträckning planlägger resorna så att automobilen därvid ständigt kan komma till användning samt jämväl debiterar ersättning för detta fortskaffningsmedels användande, ehuru resorna torde hava kunnat helt eller delvis med betydligt mindre kostnad för statsverket ske med anlitandet av järnväg. Revisorerna hava även lagt märke till att i åtskilliga fall resor företagits, vilka icke kunna anses hava varit nödvändiga och vilkas värde i inspektionshänseende i varje fall ingalunda torde motsvara de kostnader, som resornas företagande åsamkat statsverket. Det lärer knappast kunna förnekas, att ett flertal resor, särskilt sommartiden, icke synas föranledda av verkligen förefintliga behov.

För att hindra missbruk av denna art torde det vara lämpligt att för den myndighet, som lämnar i uppdrag åt en befattningshavare att företaga tjänsteresa, stadga skyldighet att i beslutet om resans företagande fullständigt och specificerat angiva de platser, som skola besökas, ävensom de närmare orsakerna till att resan anbefallts. Gällande resereglemente av år 1925 innehåller visserligen i 23 § bestämmelse om att i räkning å resekostnad och traktamentsersättning bland annat resans ändamål skall uppgivas, men erfarenheten har givit vid handen att denna bestämmelse så tillämpas att ändamålet allenast mera allmänt angives genom sådana uttryck som: inspektion, undersökning, förrättning eller dylikt. Revisorerna anse det vara av vikt att en kompletterande bestämmelse av ovannämnda innehåll införes i resereglementet.

I fråga om planläggningen av resorna synas från vederbörande myndigheters sida i allmänhet tillräcklig kontroll icke utövas över sådana befattningshavare, vilka det åligger att mera stadigvarande företaga tjänsteresor i inspektionssyfte. Här vore det enligt revisorernas mening påkallat, att förrättningsmännen ålades att regelbundet förete av dem uppgjorda resplaner för lämplig tidsperiod framåt, samt att dessa planer av vederbörande myndigheter underkastades noggrann granskning och eventull korrigering, innan resorna finge företagas, varjämte bevis om resans överensstämmelse med den fastställda planen borde åtecknas ingiven reseräkning, innan densamma överlämnades till vederbörande för utbetalning. Revisorerna hava sig bekant att detta förfarande sedan någon tid tillämpats i fråga om gymnastikinspektörernas tjänsteresor samt att detsamma lämnat tillfredsställande resultat. Jämväl i nu berörda hänseende hava revisorerna ansett sig böra framhålla önskvärdheten av att i samband med ett nytt resereglemente en kontrollbestämmelse av nämnda innebörd meddelas.»

I § 65 hava revisorerna berört frågan om *kilometerpenningar* och ifrågasatt en revision av bestämmelserna härom.

Vidare hava revisorerna i §§ 66 och 67 behandlat frågor om debitering av ersättning för kostnad för *transport av redskap, instrument* m. m. samt om *reseersättning för befattningshavare, som äro bosatta utom stationeringsorten.*

Spörsmålet om användningen av *egen automobil* vid tjänsteresa har behandlats i § 68, och revisorerna hava härom uttalat, bland annat, att beräkningsgrunderna för debitering av ersättning vid färd med egen automobil utgjorde ett exempel på det fåtal fall, då 1925 års resereglemente, beträffande förrättningsmän med rätt att använda skjuts efter en häst, medfört ökade resekostnader för statsverket i jämförelse med tidigare gällande bestäm-

melser. På grund av sina iakttagelser hade revisorerna ansett, att ifrågavarande spörsmål borde ägnas särskild uppmärksamhet vid utarbetandet av förslag till nytt resereglemente. För egen del framhöllo revisorerna, att det i varje fall knappast syntes vara lämpligt, att, då egen automobil kommit till användning, befattningshavare skulle äga uppbära kilometerpenningar.

Under §§ 69 och 70 hava revisorerna slutligen lämnat vissa uppgifter rörande *resekostnader* i olika fall.

Departementschefen har i fråga om utfärdandet av nytt allmänt resereglemente anfört följande:

»Då, såsom nyss nämndes, det nuvarande allmänna resereglementet upphör att gälla den 30 juni 1927, bör frågan om fortsatt provisorisk giltighet eller definitivt antagande av reglementet, med de ändringar som anses böra däri vidtagas, underställas nu pågående riksdag.

Då 1925 års riksdag beslöt att giva det då föreliggande förslaget till resereglemente allenast provisorisk giltighet, anförde riksdagen — såsom av den lämnade redogörelsen framgår — att, innan reglementet definitivt fastställdes, erfarenheter på olika områden borde samlas rörande reglementets tillämpning. Förslaget innehölle nämligen åtskilliga nya bestämmelser av ganska stor räckvidd. Sålunda hade upptagits ett flertal nya färdsätt, och en genomgående revision hade skett av bestämmelserna angående dagtraktamente. En sådan ingående förändring i resereglementets föreskrifter måste givetvis bliva av stor betydelse för statsförvaltningen i allmänhet och särskilt för de myndigheter, som hade att verkställa granskning av ingivna reseräkningar. Före definitivt reglementes fastställande borde jämväl erfarenhet avvaktas rörande de ekonomiska konsekvenser i avseende å utgifterna under anslagen till rese- och traktamentspenningar, som bleve en följd av den ifrågasatta förändringen i resereglementets allmänna grunder.

Den tid av allenast något mer än ett och ett halvt år, under vilken det nuvarande resereglementet varit gällande, är givetvis väl kort för att medgiva en bestämd uppfattning angående reglementets verkningar i olika hänseenden. Samtidigt som åtskilliga av de i ärendet hörda myndigheterna framhållit detta, torde dock av de inkomna yttrandena få anses framgå, att reglementet i stort sett väl fyllt sin uppgift, och de erinringar, som gjorts i yttrandena, beröra i allmänhet icke de principer, som vunnit tillämpning i reglementet, utan närmast olika detaljbestämmelser däri. De jämkningar, som föreslås, avse också blott i ringare mån, att de nuvarande föreskrifterna befunnits vara i och för sig mindre ändamålsenliga, utan sammanhänga i första hand med ändrade faktiska omständigheter, främst den starka utveckling, som motortrafiken de senaste åren tagit, och den minskade betydelse, som i jämbredd härmed hästskjutsen kommit att erhålla som fortskaffningsmedel.

Vad särskilt angår frågan om de ekonomiska konsekvenserna för statsverket av 1925 års resereglemente tillåter jag mig erinra, att 1926 års statsrevisorer i sin till nu pågående riksdag avgivna berättelse anfört, att det synts revisorerna, som om reglementet medfört lägre kostnader än som skulle hava utgått enligt tidigare gällande bestämmelser. Visserligen innebure 1925 års resereglemente en allmän höjning av traktamentsersättningen för dygn, men detta motverkades av att befattningshavarna vid inplaceringen i traktamentsklasser av Kungl. Maj:t placerats lägre än som tidigare varit fallet. Uppdelningen av traktamentsersättningen i dag-

och nattraktamenten hade vidare varit ägnad att väsentligen nedbringa traktamentskostnaderna. Ifråga om de egentliga resekostnaderna vore att märka, att den omständigheten, att ersättning för färd i omnibus, motorcykel m. m. enligt 1925 års reglemente finge beräknas såsom färd med en häst, i någon mån föranlett en höjning i resekostnaderna i förhållande till Kungl. Maj:ts förslag, men att i allt fall resekostnaderna i det hela blivit väsentligt lägre än enligt 1907 års resereglemente. Den väsentligaste sänkningen i resekostnaderna hade emellertid, förutom av den verkställda inplaceringen i reseklasser, förorsakats därav, att befattningshavare i de högre reseklasserna icke vidare ägde för färd debitera skjuts efter två hästar.

Statsrevisorernas uppfattning, att 1925 års resereglemente ur statsverkets synpunkt verkat i kostnadsbesparande riktning, bestyrkes av en på mitt föranstaltande gjord jämförande sammanställning av belastningen å huvudtitlarnas allmänna anslag till rese- och traktamentskostnader för ett vart av kalenderåren 1924 och 1926. Av denna sammanställning framgår, att den totala belastningen i runda tal utgjorde under förstberörda år, då tidigare gällande bestämmelser voro i kraft, 4,515,000 kronor och under sistnämnda år, då 1925 års resereglemente var tillämpligt, 3,864,000 kronor. Då det senare beloppet med omkring 651,000 kronor understiger det förra, synes härav framgå, att det nya resereglementet medfört en icke oväsentlig besparing för statsverket. Påpekas må dock, att den begränsade tid, jämförelsen avser, givetvis är för kort, för att på grundvalen därav fullt säkra slutsatser skola kunna dragas.

Ehuru under nu angivna förhållanden en ännu i viss mån bestående ovisshet om verkningarna av 1925 års allmänna resereglemente skulle kunna åberopas som stöd för ett fortsatt provisorium, har jag dock ansett, att den vunna erfarenheten och de erinringar, som alltid kunna göras mot ett långvarigt författningsprovisorium, utgöra tillräckligt vägande skäl att förläna reglementet definitiv giltighet från ingången av nästa budgetår, detta så mycket mera som reglementets definitiva antagande knappast i väsentligare mån försvårar ett framtida vidtagande av de ytterligare ändringar, som erfarenheten kan visa önskvärda.

I överensstämmelse med denna min uppfattning har jag låtit inom finansdepartementet uppgöra förslag till allmänt resereglemente att utan tidsbegränsning gälla från och med den 1 juli 1927. I förslaget, som i huvudsak bygger på nuvarande föreskrifter, hava sådana ändringar vidtagits, som med beaktande av innehållet i de inkomna yttrandena och framställningarna eller eljest funnits påkallade.»

I fråga om de olika färdsätten, varom bestämmelser återfinnas i 2 § av Eders Kungl. Maj:ts förslag, har departementschefen yttrat följande:

»I propositionen till 1925 års riksdag upptogos följande sju färdsätt, nämligen »järnväg», »fartyg», »spårväg», »omnibus», vartill hänfördes automobil i regelbunden persontrafik (s. k. linjetrafik), »taxeautomobil», varmed avsågs automobil i yrkesmässig trafik utom omnibus, »motorcykel, av förrättningsman personligen drivet resdon eller fotvandring» samt »hästskjuts eller annat färdsätt än ovan nämnts». Riksdagen beslöt emellertid, att såväl »omnibus» som »motorcykel, av förrättningsman personligen drivet resdon eller fotvandring» skulle utgå ur reglementet. Det ansågs nämligen, att det knappast kunde åläggas förrättningsman att begagna sig av dylika färdsätt, och att de såväl på grund härav som av praktiska skäl icke särdeles ofta torde ifrågakomma. Enligt gällande resereglemente skall sålunda

i de fall, då något av sistnämnda färdsätt kommer till användning, ersättning beräknas såsom för »annat färdsätt» enligt de grunder, som stadgas för hästskjuts, d. v. s. med belopp motsvarande lega för en häst jämte 15 öre per kilometer.

Med den ökade omfattning, som omnibustrafiken de senaste åren erhållit, har följden av omnibusens uteslutande såsom särskilt färdsätt blivit, att statsverket i utbetalade reseersättningar fått vidkännas betydande merkostnader, och att förrättningsmän, vilka anlita ifrågavarande samfärdselmedel, beretts tillfälle att tillgodoräkna sig avsevärda överskott. Detta förhållande, vilket uppenbarligen icke står i god överensstämmelse med grunderna för resereglementet, har ock påtalats i flera av de inkomna yttrandena.

Till belysande härav har sålunda riksräkenskapsverket lämnat följande jämförelse mellan de verkliga kostnaderna för resor, som inom Stockholms län företagas med omnibus, och den ersättning, som vid dylika färder under normala förhållanden tillkommer den resande.

Resans längd	Avgift vid färd med omnibus	Enligt resereglementet utgående ersättning	
		om dagen	om natten
5 km.	kr. 0: 50	kr. 2: 75	kr. 3: 15
10 »	» 1: —	» 5: 50	» 6: 30
20 »	» 1: 25	» 11: —	» 12: 60
50 »	» 2: 50	» 27: 50	» 31: 50

En reduktion av resekostnadsersättningen vid färder av nu ifrågavarande slag syntes riksräkenskapsverket vara desto mer befogad, som resekostnadsersättning numera utginge för färd, så snart den överstege 1 kilometer, medan enligt det före den 1 augusti 1925 gällande resereglementet resekostnadsersättning icke utgick för kortare färd än 2 kilometer; och det syntes hava varit med hänsyn bland annat till den av Kungl. Maj:t år 1925 föreslagna nedsättningen av ersättning för färd med omnibus, motorcykel etc., som Kungl. Maj:t i sitt förslag till riksdagen ansett sig kunna tillmötesgå framställt krav på nedsättning av ifrågavarande minimiväglängd.

Generaltullstyrelsen har likaledes ifrågasatt, huruvida icke bland de i 1 § angivna färdsätten jämväl färd med omnibus borde upptagas, på sätt Kungl. Maj:t i proposition till 1925 års riksdag föreslog. Visserligen borde icke bortses från att i en del undantagsfall kunde befinnas olämpligt att för resa använda omnibus, men å andra sidan måste det anses oegentligt, att i fall, då omnibus verkligen användes, statsverket finge vidkännas utgift för dyrare färdsätt. Till belysande av storleken av berörda merutgift har generaltullstyrelsen anfört några siffror för en del inom Stockholms län ofta förekommande resor av tullpersonal. Resa från Gimo till Öregrund och åter betingade sålunda efter häst 45 kronor 10 öre men med omnibus 6 kronor vid köp av tur- och returbiljett och 8 kronor vid köp av enkla biljetter; resa från Stockholm till Dalarö och åter kostade efter häst 52 kronor 80 öre men med omnibus 6 kronor. För å nämnda sträckor företagna resor, vilka kunde förutsättas hava av tullpersonal i flertalet fall företagits med omnibus, hade statsverket således haft att i regel utgiva för mycken ersättning med respektive 39 kronor 10 öre, 37 kronor 10 öre eller 46 kronor 80 öre för varje resa. Intagandet i reglementet av omnibus såsom färdsätt syntes med

hänsyn till lydelsen av de sista orden i första punkten av 4 § visserligen icke ovillkorligen behöva medföra, att omnibus måste anlitas jämväl i förut antydda undantagsfall. Men generaltullstyrelsen föreställde sig, att ett stadgande, som inneslöte befogenhet för vederbörande verkstyrelse eller däremot svarande annan överordnad myndighet att i de olika fallen träffa avgörande i frågan, skulle verka lämpligt återhållande i fråga om utnyttjande av möjligheten att utfå ersättning för i stället för omnibus anlitat dyrare fortskaffningssätt.

Jämväl statskontoret, arméförvaltningen, domänstyrelsen och byggnadsstyrelsen samt länsstyrelserna i Jönköpings, Malmöhus, Värmlands och Gotlands län hava föreslagit införande i resereglementet av bestämmelse om skyldighet att för tjänsteresor använda omnibus, när sådan står till buds.

Sedan frågan om omnibusen såsom ett av resereglementet erkänt regelbundet färdsätt förra gången behandlades i riksdagen, har utvecklingen av omnibuslinjerna i vårt land gått raskt framåt. I många fall torde också fordonens kvalitet hava avsevärt förbättrats. Om, såsom jag vid behandlingen av 4 § kommer att vidare beröra, förrättningsmans skyldighet att färdas med omnibus i allmänhet begränsas till de fall, då han samma dag, han avreser från en ort, dit återkommer, synes mig betänklighet mot att upptaga omnibusen såsom färdsätt i resereglementet icke böra möta. Reseffekter behöva i dylika fall endast i ringa utsträckning medföras, och resans strapatser bliva föga större än vid färd med annat fortskaffningsmedel. Jag har fördenskull infört omnibus såsom färdsätt i förslaget till resereglemente.

Som ett missförhållande lärer det jämväl få betecknas, att, såsom nyss påpekades, förrättningsman vid användande av motorcykel eller annat av förrättningsmannen personligen drivet resdon ävensom vid förflyttning till fots enligt gällande resereglemente äger rätt till ersättning såsom för hästskjuts. På sätt riksräkenskapsverket framhållit, synes också i dessa fall den utgående gottgörelsen vara väl hög. Då vissa kategorier befattningshavare i stor utsträckning begagna motorcykel vid tjänsteresor, är förhållandet ingalunda betydelselöst för statsverket. Liknande påpekanden hava gjorts av statskontoret och domänstyrelsen ävensom av länsstyrelserna i Malmöhus och Gävleborgs län. Då jag delar den åsikt, varåt sålunda givits uttryck, har jag i förslaget såsom särskilt färdsätt infört »motorcykel, av förrättningsman personligen drivet resdon eller förflyttning till fots». Under »förflyttning till fots» bör därvid inbegripas färd med skidor, skridskor o. d. Till frågan om ersättningens bestämmande återkommer jag senare.

I 1925 års resereglemente finnes färd med luftfartyg icke omnämnd. Detta innebär, att för närvarande också sagda färdsätt ingår under rubriken »hästskjuts eller annat färdsätt än ovan nämnts». Med hänsyn till flygtrafikens ökade vikt har det synts mig lämpligt att i förslaget till resereglemente intaga »luftfartyg» såsom särskilt färdsätt.

Förutom »omnibus», »motorcykel, av förrättningsman personligen drivet resdon och förflyttning till fots» samt »luftfartyg», vilka färdsätt nu ingå under rubriken »hästskjuts eller annat färdsätt än ovan nämnts» men som enligt mitt förslag skulle utbrytas såsom särskilda färdsätt, hänföres till denna rubrik bland annat även färd med »egen bil», ett färdsätt som på senare tid erhållit en alltmer utbredd användning. Hästskjutsen har däremot med motortrafikens utveckling fått allt mindre betydelse. I Malmöhus län äro sålunda, såsom redan nämnt, från ingången av innevarande år skjuts-

stationerna avskaffade, och liknande förhållande torde efter hand inträda även i andra län. I anledning härav och då under sådana omständigheter hästlegan knappast vidare lämpar sig såsom grund för reseersättnings bestämmande, torde tiden vara inne att helt avföra hästskjutsen ur resereglementet. Ifrågavarande rubrik torde fördenskull böra förändras till »annat färdsätt än ovan nämnts». Såsom jag senare kommer att närmare utveckla, lär resegottgörelsen vid dylikt »annat färdsätt» böra bestämmas närmast med hänsyn till den »egna bilen». I de fall, då hästskjuts kommer till användning, skall ersättningen uppenbarligen utgå enligt denna rubrik.»

Riksdagen har till en början till behandling upptagit frågan, huruvida ett allmänt resereglemente lämpligen nu bör definitivt antagas. I detta hänseende bör då först framhållas, att jämförelsevis obetydlig erfarenhet stått att vinna beträffande det år 1925 antagna provisoriska reglementet, vilket icke varit i tillämpning under mera än ett och ett halvt år. Redan denna omständighet gör, att man måste ställa sig tveksam, huruvida de genom nämnda reglemente införda nya grunderna för rese- och traktamentsersättningens beräknande kunna anses hava blivit tillräckligt prövade. Riksdagen har även uppmärksammat, att från de olika ämbetsverk, som haft att yttra sig rörande erfarenheterna av reglementet, ett flertal erinringar framställts i fråga om lämpligheten av de grunder, på vilka detsamma bygger. I det framlagda förslaget har emellertid till behandling upptagits endast en ringa del av de sålunda gjorda erinringarna. Även detta förhållande synes riksdagen tala för att man ännu någon tid väntar med att definitivt antaga ett allmänt resereglemente. Det viktigaste och enligt riksdagens mening avgörande skälet för uppskov med frågan är emellertid, att någon mera tillförlitlig erfarenhet icke kan, av utredningen i ärendet att döma, anses föreligga rörande det ekonomiska utfallet av 1925 års reglemente vid jämförelse med det tidigare gällande resereglementet av år 1907.

Riksdagen, som ansett sig böra något närmare ingå på frågan om innebörden i ekonomiskt hänseende för statsverket av 1925 års reglemente, vill erinra om, att departementschefen i propositionen framhållit, att detsamma syntes hava inneburit en icke oväsentlig kostnadsbesparing i förhållande till det tidigare gällande reglementet, vilken besparing beräknats uppgå till icke mindre än 651,000 kronor. Departementschefen har emellertid till beräkningen fogat den anmärkningen, att den begränsade tid, jämförelsen avsåge, givetvis vore för kort för att på grundvalen därav draga fullt säkra slutsatser. Ifrågavarande beräkning har grundats på följande sifferuppgifter.

Belastningen av huvudtitlarnas anslag till rese- och traktamentskostnader för åren 1924 och 1926.

		Nettoutgifter 1924	1926
II	Rese- och traktamentspenningar (G. 9/1925/26, I. 7/1926/27, G. 4/1923/24 och 1924/25)	90,487: 60	114,169: 89
III	Rese- och flyttningsersättning, inspektioner, tillfälliga uppdrag (D. 1)	301,716: 99	365,422: 32
IV	Rese- och traktamentspenningar (2. A. 10/1923/24, 1924/25, 1925/26, 2. A. 12/1926/27)	332,501: 82	285,107: 09
	Höjning av dagtraktamenten (2. A. 11)	706,598: 13	389,938: 46
	Rese- och traktamentskostnader m. m. för hästuttagningsnämndernas ordförande (2. A. 12/1923/24, 1924/25, 1925/26, 2. A. 13/1926/27)	80,363: 29	120,097: 21
	Rese- och traktamentspenningar (3. A. 9/1923/24, 1924/25, 3. A. 8/1925/26, 3. A. 10/1926/27)	99,466: 54	125,385: 50
	Höjning av dagtraktamenten (3. A. 10/1923/24, 1924/25, 3. A. 9/1925/26)	35,311: 22	19,561: 44
V	Rese- och traktamentspenningar (F. 2)	893,987: 63	584,154: 04
VI	» » » (E. 8/1923/24, E. 7/1924/25, E. 9/1925/26, 1926/27)	147,918: 01	120,537: 36
VII	Rese- och traktamentspenningar (D. 15/1923/24, D. 16/1924/25, 1925/26, D. 18/1926/27)	56,452: 74	24,758: 52
VIII	Resekostnadsersättning åt folkskolinspektörer (I. 22/1923/24, I. 18/1924/25, I. 21/1925/26, I. 22/1926/27)	298,226: 73	249,323: 53
	Rese- och traktamentspenningar (N. 2)	138,931: 78	173,643: 78
IX	» » » (O. 2)	1,292,244: 97	1,244,694: 40
X	» » » (F. 2)	40,322: 94	46,742: 61
		4,514,530: 39	3,863,536: 15.

Effektiv minskning 650,994 kronor 24 öre.

Vid den granskning riksdagens vederbörande utskott ansett sig böra underkasta den gjorda beräkningen, vilken, såsom ovanstående sammanställning utvisar, grundats på riksräkenskapsverkets belastningstabeller för åren 1924 och 1926, har emellertid befunnits, att vid beräknandet av utgifterna för rese- och traktamentsersättningar under år 1926 icke beaktats dylika utgifter å ett flertal anslag, vilka för att vinna en någorlunda tillförlitlig jämförelse bort medtagas i beräkningarna. Sålunda har belastningen å 4:e huvudtitelns anslag till höjning av dagtraktamenten vid armén angivits vara under år 1924

706,000 kronor och under år 1926 390,000 kronor, vadan utgifterna å detta anslag under år 1926 jämförda med utgifterna under år 1924 skulle nedgått med 316,000 kronor, allt i avrundade tal. Emellertid har nämnda anslag från och med den 1 juli 1926 uteslutits ur riksstaten och utgifterna för höjning av traktamentena vid armén överflyttats till ett flertal ordinarie anslag under huvudtiteln. Hänsyn har icke tagits till berörda överflyttningar, vilka, såvitt de beröra anslag, som icke upptagits i departementschefens beräkningar, kunna uppskattas till omkring 450,000 kronor för helt år. Motsvarande är förhållandet beträffande anslaget till förhöjning av dagtraktamenten vid marinen. Å 5:te huvudtitelns anslag till rese- och traktamentspenningar har belastningen under år 1924 uppgått till 894,000 kronor och under 1926 till 584,000 kronor, vadan alltså utgifterna å nämnda anslag under år 1926 jämförda med utgifterna under 1924 hava nedgått med 310,000 kronor. Härvid är dock att märka, att under år 1924 detta anslag belastats med rese- och traktamentskostnader för landsfogdar och landsfiskaler, vilka kostnader för budgetåret 1924—1925 utgjort sammanlagt 417,000 kronor. Från och med 1926 års ingång skola emellertid kostnaderna för sådana av landsfogdar och landsfiskaler verkställda resor, som förut belastat femte huvudtitelns anslag till rese- och traktamentskostnader, utgå från samma huvudtitels anslag till vissa ersättningar åt befattningshavare vid polis- och åklagarväsendet. Då från sistnämnda anslag utgående rese- och traktamentsersättningar till landsfogdar och landsfiskaler under år 1926 icke medtagits i departementschefens beräkningar, följer härav, att den i fråga om femte huvudtitelns allmänna reseanslag gjorda jämförelsen och den där redovisade besparingen å 310,000 kronor måste vara missvisande.

Även beträffande åtskilliga andra i beräkningarna redovisade anslag hava sedan år 1924 ganska väsentliga förändringar vidtagits, såsom exempelvis beträffande det allmänna reseanslaget under 8:e huvudtiteln, till vilket från och med den 1 juli 1925 överflyttats kostnaderna för resor, företagna av befattningshavare vid vitterhets-, historie- och antikvitetsakademien, utgörande omkring 37,000 kronor. Ej heller till dessa förändringar, vilka inverkat såväl till ökning av kostnaderna å de allmänna reseanslagen som till minskning av desamma, har någon hänsyn blivit tagen i departementschefens beräkningar. Slutligen torde böra uppmärksammas att i nämnda beräkningar icke ingå resor, företagna av sådana stora grupper befattningshavare som provinsialläkare, tjänstemän vid tullverket och pensionsstyrelsens ombud, varför beräkningarna ingalunda kunna anses vara fullständiga.

Riksdagen vill å andra sidan framhålla, att i beräkningarna medtagits anslag sådana som anslaget till rese- och flyttningsersättning, inspektioner, tillfälliga uppdrag m. m. under 3:e huvudtiteln, vilket anslag i allt väsentligt belastas av kostnader, som icke utgå enligt resereglementet, samt anslaget till rese- och traktamentsersättning åt hästuttagningsnämndernas ordförande under 4:e huvudtiteln, å vilket anslag traktamentsersättning utgår efter andra grunder än de i resereglementet angivna.

Vad sålunda anförts, synes riksdagen bestyrka den uppfattningen, att den av departementschefen angivna besparingen i själva verket icke förefinnes, och att man över huvud taget torde sakna erforderlig utredning för bedömande av i vad mån 1925 års reglemente verkat i kostnadsbesparande riktning. Då alltså varje mera bestämd hållpunkt för närvarande saknas för bedömandet av det ekonomiska resultatet av 1925 års reglemente, har riksdagen icke ansett sig kunna nu antaga ett definitivt reglemente, på sätt Eders Kungl. Maj:t ifrågasatt. Vid detta ståndpunktstagande har riksdagen jämväl tagit hänsyn till det förhållande, att, såsom departementschefen meddelat, frågan om enhetliga automobiltaxor i de olika länen är under omprövning, ävensom att kommunikationsväsendet för närvarande befinner sig i stark utveckling, omständigheter, vilka båda tala för ett uppskov tillsvidare med frågan.

Riksdagen anser alltså att 1925 års resereglemente fortfarande provisoriskt bör gälla, och finner för sin del giltighetstiden böra bestämmas till ytterligare två år, räknat från den 1 juli 1927. 1929 års riksdag torde alltså böra till prövning upptaga frågan om antagande av nytt allmänt resereglemente. Detta utesluter dock icke, att riksdagen på vissa punkter ansett sig böra redan nu vidtaga sådana jämkningar i det gällande provisoriska reglementet, vilka synts riksdagen vara påkallade med hänsyn till redan vunnen erfarenhet.

Riksdagen förutsätter, att den utredning, som kommer att av Eders Kungl. Maj:t verkställas för förberedande av förslag till 1929 års riksdag till nytt resereglemente, framför allt upptager frågan om de ekonomiska verkningarna av reglementet. Därjämte vill riksdagen framhålla önskvärdheten av att de anmärkningar mot reglementet, som nu blivit gjorda och framdeles kunna komma att framställas av vederbörande myndigheter, upptagas till en mera fullständig och ingående granskning än som i samband med föreliggande förslag synes hava varit fallet. Detta finner riksdagen vara så mycket mera påkallat, som vederbörande befattningshavare och ämbetsverk härigenom kunna erhålla ett beaktansvärt stöd vid tolkningen av reglementets olika bestämmelser, och sålunda både vederbörande förrättningsmän vinna lättnad vid reseräkningarnas uppställande och arbetet hos ämbetsverken och revisionsmyndigheterna vid räkningarnas granskning förenklas.

I sin skrivelse nr 334 angående förslaget till allmänt resereglemente framhöll 1925 års riksdag önskvärdheten av att från vederbörande myndigheters sida övervakades, att resorna planlades på ett ändamålsenligt sätt, samt att betydande besparingar på reseanslagen kunde förväntas uppstå, därest det övades kontroll å att förrättningsmännens resor ordnades på det såväl med hänsyn till förrättningarnas utförande som med avseende å kostnadernas nedbringande lämpligaste sättet. Riksdagen uttalade jämväl sin förväntan, att Eders Kungl. Maj:t skulle vidtaga de åtgärder för ändamålet, som kunde befinnas påkallade. Jämväl 1926 års statsrevisorer hava framhållit, att de vid granskningen av det sätt, på vilket planläggningen av befattningshavares

tjänsteresor i allmänhet ägt rum, kommit till den bestämda uppfattningen, att uti ifrågavarande hänseende brister förelåge. För att för framtiden förhindra missbruk syntes det revisorerna lämpligt, att skyldighet stadgades för den myndighet, som lämnade i uppdrag åt en befattningshavare att företaga tjänsteresa, att i beslutet om resans företagande fullständigt och specificerat angiva de platser, som skulle besökas, ävensom de närmare orsakerna till att resan anbefallts. Då enligt revisorernas mening tillräcklig kontroll icke utövades över sådana befattningshavare, vilka det ålåge att mera stadigvarande företaga tjänsteresor i inspektionssyfte, syntes det påkallat, att förrättningsmännen ålades att regelbundet förete av dem uppgjorda resplaner för lämplig tidsperiod framåt samt att dessa planer underkastades noggrann granskning av vederbörande myndigheter.

Med anledning av dessa uttalanden har departementschefen anfört, att för vissa grupper av befattningshavare, för vilka resor i tjänsten inginge såsom ett regelbundet led i tjänsteutövningen, särskilda resereglementen, s. k. besparingsreglementen, utfärdats, varvid bl. a. traktamentsersättningens storlek begränsats. Riksräkenskapsverket hade emellertid framhållit, att det borde tagas under omprövning, huruvida icke besparingsreglementen borde i vidgad omfattning komma till användning ifråga om befattningshavare, som på grund av sitt ämbete hade att i mera betydande utsträckning företaga tjänsteresor. Särskilt gällde detta befattningshavare, vilka i inspektionssyfte väsentligen utförde förrättningar å landsbygden, och syntes jämväl böra beaktas de begränsningar i rätten till resekostnads- och traktamentsersättning, som med hänsyn till de särskilda förhållandena kunde anses påkallade och skäliga. Departementschefen har i anledning härav framhållit, att ett starkt behov av utvidgade och kompletterande bestämmelser förelåge, samt att utfärdandet av sådana bestämmelser borde ankomma på Eders Kungl. Maj:t, sedan dock en ingående utredning av dessa spörsmål ägt rum.

I likhet med statsrevisorerna och departementschefen finner riksdagen behovet av särskilda bestämmelser i nu berörda hänseenden vara starkt motiverat. Riksdagen har därför med tillfredsställelse tagit del av departementschefens uttalande om att en utredning härav skall åvägabringas. I detta sammanhang har riksdagen emellertid ansett sig böra framhålla önskvärdheten av att en undersökning samtidigt kommer till stånd, i vad mån det kan anses lämpligt att ur reglementet helt och hållet utbryta sådana grupper befattningshavare, vilka hava att under längre tidsperioder stadigvarande företaga förrättningar, eller för vilka traktamentsersättningen jämväl kan anses i viss mån innefatta ersättning för det under förrättningen utförda arbetet. Det vill nämligen synas riksdagen, som om åtskilliga skäl kunde anföras för att i det allmänna resereglementet intaga bestämmelser beträffande huvudsakligen allenast sådana extra förrättningar i statens ärenden, som tid efter annan måste företagas för fullgörande av särskilda uppdrag, under det att i ett särskilt reglemente eller på annat sätt föreskrifter med-

delas angående ersättning för sådana förrättningar, vilka det åligger befattningshavare att utföra såsom ett direkt led i tjänsteutövningen.

Såsom riksdagen redan anfört, lärer det provisoriska resereglemente, vilket riksdagen ansett sig böra för sin del antaga, böra grundas på nu gällande bestämmelser med endast de mindre jämkningar, vilka erfarenheten givit vid handen vara erforderliga.

För vinnande av större överskådlighet har riksdagen i fråga om paragrafindelningen ansett sig böra här nedan följa Eders Kungl. Maj:ts förslag:

1 §.

Enligt riksdagens mening bör 1 § i det provisoriska reglementet erhålla den lydelse, som föreslagits i 1 § av Eders Kungl. Maj:ts nu framlagda reglementsförslag. Någon förändring i sak i förhållande till nu gällande bestämmelser innebär detta icke.

2 §.

Denna paragraf motsvaras av 1 och 2 §§ i 1925 års reglemente. I densamma innefattas bl. a. bestämmelserna om de olika färdsätten. De grundläggande bestämmelserna härom äro enligt 1925 års reglemente följande:

Färdsätt	Klass I	Klass II	Klass III
Järnväg	I klass plats	II klass plats	III klass plats
Fartyg	Enskild hytt med högst 2 liggplatser	Hyttplats	Salongsplats
Spårväg	Avgift för 1 plats	Avgift för 1 plats	Avgift för 1 plats
Taxeautomobil	Avgift för 1 person samt 15 öre per km.	Avgift för 1 person samt 15 öre per km.	Avgift för 1 person samt 15 öre per km.
Hästskjuts eller annat färdsätt än ovan nämnts	Lega för 1 häst samt 15 öre per km.	Lega för 1 häst samt 15 öre per km.	Lega för 1 häst samt 15 öre per km.

Eders Kungl. Maj:ts förslag innebär, att bland färdsätten skall jämväl upptagas luftfartyg, omnibus samt motorcykel, av förrättningsman personligen drivet resdon eller förflyttning till fots, varemot hästskjuts ansetts böra uteslutas såsom särskilt färdsätt i reglementet.

Vad till en början angår frågan om upptagandet i reglementet av luftfartyg, vill riksdagen erinra om att statskontoret i sitt yttrande rörande 1925 års reglemente och de jämkningar, som däri borde ske, framhållit, att tiden icke ännu syntes vara inne för ett upptagande av luftfartyg såsom särskilt färdsätt, men att bestämmelse borde i reglementet intagas, att Eders Kungl. Maj:t finge, där särskilda omständigheter kunde därtill föranleda, medgiva, att resekostnadsersättning finge utgå för begagnande av luftfartyg. Riksdagen, som delar den sålunda uttalade uppfattningen, har i anslutning härtill ansett sig icke böra såsom särskilt färdsätt upptaga luftfartyg, men har velat lämna Eders Kungl. Maj:t medgivande att, därest så anses påkallat,

lämna tillstånd till begagnande av luftfartyg, varvid resekostnadsersättning bör utgå med belopp, motsvarande avgiften för 1 plats. Detta medgivande synes icke behöva inskränkas till viss resa, utan bör enligt riksdagens mening kunna avse även vissa grupper av befattningshavare, särskilt sådana i chefsställning.

Vad därefter angår frågan om hästskjuts, har riksdagen icke för närvarande ansett skäl föreligga att ur reglementet såsom särskilt färdsätt utesluta detta fortskaffningsmedel, utan synes allt fortfarande ersättning böra för begagnande av hästskjuts beräknas med lega för 1 häst jämte 15 öre per kilometer i samtliga reseklasser.

Vad beträffar taxeautomobil, har riksdagen icke ansett sig böra vidtaga annan ändring i 1925 års reglemente än att kilometerpenningarna i detta fall beräknas med allenast 10 öre per kilometer, vilket belopp av Eders Kungl. Maj:t upptagits i det nu framlagda förslaget. De skäl, som av statsrevisorerna och departementschefen anförts för sänkning i detta fall av kilometerpenningarna, har riksdagen ansett vara fullt bärande. Dessa skäl synas emellertid riksdagen icke vara tillämpliga beträffande hästskjuts, enär vid begagnande av detta färdsätt förrättningsman ofta torde få vidkännas åtskilliga kostnader utöver hästlegan, såsom för åkdonslega m. m.

För närvarande utgår ersättning såsom för hästskjuts, därest annat färdsätt än järnväg, fartyg, spårväg och taxeautomobil kommit till användning. Enligt riksdagens mening, vilken i detta fall stödjer sig på såväl den i propositionen i detta hänseende verkställda utredningen som statsrevisorernas härutinnan gjorda uttalanden, föreligga emellertid skäl att vid bestämmandet av ersättning för begagnandet av andra färdsätt än de ovannämnda meddela vissa bestämmelser utöver de för närvarande gällande. Sålunda synes det riksdagen, som om, särskilt med hänsyn till den utsträckning, i vilken av förrättningsman ägd eller disponerad automobil faktiskt kommer till användning vid tjänsteresor, föreskrift borde meddelas om ersättning vid begagnande av sådan automobil, vilken i bestämmelserna om färdsätten lämpligen synes kunna betecknas som »annan automobil än taxeautomobil, ej i regelbunden persontrafik». I fråga om den ersättning, som i dylikt fall bör fastställas, förefaller det riksdagen som om man borde utgå från att ersättningen härvid bör bestämmas till något lägre belopp än det, som i allmänhet utgår vid färd med taxeautomobil. Riksdagen har emellertid bemärkt, att vid en tillämpning av Eders Kungl. Maj:ts förslag i detta fall (annat färdsätt) ersättningen, 50 öre per kilometer, i ett flertal län kommer att utgå med högre belopp än vid användandet av taxeautomobil. Då riksdagen alltså icke anser sig kunna medgiva en så hög ersättning i detta fall, som av Eders Kungl. Maj:t ifrågasatts, har riksdagen i anslutning till det i motionen II: 337 gjorda yrkandet velat bestämma en ersättning av 40 öre per kilometer, ett belopp, som enligt riksdagens mening väl torde täcka de kostnader, som i detta fall skäligen synas böra ersättas av statsmedel. En av riksdagens vederbörande utskott med ledning av nu gällande automobiltaxor

i de särskilda länen verkställd undersökning rörande kostnaderna för fram- och återresa samt rundresa med tung och lätt automobil utvisar att dessa i medeltal för samtliga län uppgå till 42 öre för tung och 37.6 öre för lätt automobil eller i genomsnitt alltså 39.8 öre allt för kilometer räknat.

För begagnandet av annat färdsätt än såväl de i 1925 års reglemente upptagna som annan automobil än taxeautomobil synes ersättningen kunna enhetligt fastställas till samma belopp, 30 öre per kilometer, som av Eders Kungl. Maj:t ifrågasatts vid användandet av motorcykel, av förrättningsman personligen drivet resdon eller vid förflyttning till fots. Under rubriken annat färdsätt kommer att innefattas jämväl användandet av omnibus. Även med tanke på att uppmuntra befattningshavarna att begagna sig av detta färdsätt, vartill de enligt riksdagens mening icke böra vara skyldiga, synes en ersättning av 30 öre per kilometer vara lämpligt avvägd, särskilt med hänsyn till att det bör ligga i såväl statsverkets som förrättningsmannens intresse att omnibus i verkligheten kommer till användning. De grundläggande föreskrifterna för de olika färdsätten enligt det av riksdagen antagna reglementet framgå av följande sammanställning:

Färdsätt	Klass I	Klass II	Klass III
Järnväg	Avgift för I klass plats	Avgift för II klass plats	Avgift för III klass plats
Fartyg	Avgift för enskild hytt med högst 2 liggplatser	Avgift för hyttplats	Avgift för salongsplats
Spårväg	Avgift för 1 plats	Avgift för 1 plats	Avgift för 1 plats
Taxeautomobil	Avgift för 1 person samt 10 öre per km.	Avgift för 1 person samt 10 öre per km.	Avgift för 1 person samt 10 öre per km.
Annan automobil, ej i regelbunden persontrafik	40 öre per km.	40 öre per km.	40 öre per km.
Hästskjuts	Lega för 1 häst samt 15 öre per km.	Lega för 1 häst samt 15 öre per km.	Lega för 1 häst samt 15 öre per km.
Annat färdsätt än ovannämnts	30 öre per km.	30 öre per km.	30 öre per km.

Beträffande de under 2 § i övrigt rörande reseersättningen upptagna bestämmelserna synas, utöver vad ovan i fråga om luftfartyg anförts, andra ändringar icke böra ske i nu gällande föreskrifter än att stadgande bör lämnas att, då på grund av indragning av skjutsstationer å landsbygden maximilega för hästskjuts icke blivit fastställd, förrättningsmannen skall undfå gottgörelse för vad han visar sig hava utgivit.

I fråga om traktamentsersättningen slutligen har riksdagen icke ansett lämpligt nu vidtaga någon ändring i gällande bestämmelser, utan synas dessa böra tillämpas även under den förlängda provisorietiden. Riksdagen vill dock härvid uttala, att enligt dess mening åtskilliga skäl kunna anföras för den av Eders Kungl. Maj:t ifrågasatta förhöjningen i traktamentsersättningen.

3 §.

Beträffande denna paragraf har riksdagen icke funnit sig böra vidtaga någon förändring i de genom 1925 års reglemente fastställda bestämmelserna, intagna i nu gällande 3 §.

4 §.

Riksdagen har icke ansett sig böra vidtaga annan förändring i nu gällande bestämmelser, upptagna i 4 § av 1925 års reglemente, än att vid sammanlagda reseersättningens beräkning hänsyn skall tagas till att förrättningsman ej har skyldighet begagna sig av omnibus.

5 §.

Ej heller i fråga om denna paragraf synas några jämkningar vara erforderliga i 1925 års reglementsbestämmelser.

6 och 7 §§.

Motsvarande paragrafer i 1925 års reglemente böra oförändrade upptagas i det nya reglementet.

8 §.

Denna paragraf innehåller föreskrifterna om s. k. samåkning. Eders Kungl. Maj:t har beträffande de nu gällande, i 8 § av 1925 års reglemente intagna, föreskrifterna härom icke ansett sig böra föreslå några mera väsentliga jämkningar, utom i vad avser resekostnadsersättning vid färd med fortskaffningsmedel, som tillhör någon av förrättningsmännen.

I de i ärendet avgivna yttrandena hava emellertid yrkanden gjorts om att beloppet av utgående kilometerpenningar vid samåkning skulle väsentligt nedsättas. Dessa förslag hava dock icke av Eders Kungl. Maj:t upptagits. Skälen härtill hava varit desamma, som föranlett införandet i 1925 års reglemente av bestämmelse om ersättning för kilometer. En sänkning av kilometerpenningarna skulle nämligen kunna göra de resande obenägna att anordna samåkning, enär härigenom minskad bekvämlighet inträdde för de i färden deltagande, varjämte det syntes billigt, att den betydande besparing, som genom samåkningen kunde uppstå, till någon del också komme de resande till godo.

Riksdagen har ej kunnat undgå att finna de nu gällande bestämmelserna vara i åtskilliga hänseenden mindre tillfredsställande, men har likväl icke velat nu vidtaga någon ändring i desamma. Det bör också framhållas, att en omständighet, som i någon mån inverkar till minskning av den ersättning, som tillkommer de i samåkningen deltagande förrättningsmännen, är, att enligt Eders Kungl. Maj:ts förslag och det av riksdagen nu godkända reglementet kilometerpenningarna vid färd med taxeautomobil sänkts från 15 öre till 10 öre. Det bör även erinras om att det åligger den främste av

förrättningsmännen att anordna samåkning samt att det alltså icke får betraktas såsom vederbörande befattningshavares ensak att bestämma, huruvida han vill deltaga i samåkningen. Då av propositionens utredning och statsrevisorernas uttalanden rörande kilometerpenningarna framgår, att, såsom ovan antytts, åtskilliga invändningar kunna göras mot lämpligheten av de nuvarande föreskrifterna, har riksdagen, som icke kunnat bifalla det av Eders Kungl. Maj:t framlagda förslaget, ansett önskvärt, att en närmare utredning av denna fråga sker för vinnande av en fullt tillfredsställande lösning i samband med kommande förslag till definitivt resereglemente.

Emellertid synes det riksdagen erforderligt, att i anslutning till det av Eders Kungl. Maj:t ifrågasatta andra momentet under denna paragraf viss föreskrift meddelas om samåkning med användande av fortskaffningsmedel, som tillhör eller disponeras av någon av förrättningsmännen. Föreskriften i fråga torde böra innehålla, att om vid gemensam färd användes annan automobil än taxeautomobil samt denna tillhör eller disponeras av någon av förrättningsmännen, denne härför skall äga åtnjuta ersättning enligt för taxeautomobil gällande taxa.

I övrigt synes i de nu gällande bestämmelserna allenast böra göras viss formell ändring på grund av den av riksdagen under 2 § vidtagna förändringen i fråga om de olika färdsätten.

9—11 §§.

Beträffande dessa paragrafer har riksdagen icke ansett sig böra nu ifrågasätta några ändringar i de under motsvarande paragrafer intagna föreskrifter i 1925 års reglemente.

12 §.

Denna paragraf, som enligt Eders Kungl. Maj:ts förslag innefattar föreskrift om att förrättningsman, som vid färd med taxeautomobil för återresa från förrättningen använt samma fordon som vid bortresan, skall äga tillgodonjuta den besparing i resekostnad, som härigenom uppstått, men däremot icke skall vara berättigad till väntpenningar, motsvaras i 1925 års reglemente av 12 §, som innehåller bestämmelse om ersättning för väntpenningar, som förrättningsman utgivit. En av riksdagens vederbörande utskott gjord undersökning rörande den ekonomiska innebörden av det av Eders Kungl. Maj:t föreslagna stadgandet utvisar, att detsamma med säkerhet kan förväntas medföra ganska avsevärt ökade kostnader för statsverket.

Riksdagen har icke ansett sig böra här vidtaga annan ändring i 1925 års bestämmelser än att i anslutning till ett av statskontoret gjort yrkande föreskriften kompletteras på sådant sätt, att ersättning endast utgår för väntpenningar, vilka förrättningsman styrkt sig hava utgivit.

Då riksdagen erfarit, att tvekan uppstått, huruvida ersättning må åtnjutas för erlagd s. k. beställningsavgift för sovvagn å järnväg, har riksdagen

velat uttala, att enligt dess mening dylik ersättning bör utgå i de fall, då utgiften ifråga blivit vederbörligen styrkt.

13 §.

Någon förändring i 1925 års föreskrifter anser riksdagen icke erforderlig.

14 §.

I denna paragraf, som innehåller föreskrift om ersättning för redskap, instrument eller annan dylik, icke personlig utrustning m. m., har riksdagen icke ansett sig böra göra någon ändring av bestämmelserna i 1925 års reglemente.

Riksdagen har dock icke kunnat underlåta, att i detta sammanhang erinra om att Eders Kungl. Maj:t ansett erforderligt, att särskilda bestämmelser meddelades om ersättning för befordran av effekter till eller från sjökommendering. Enligt riksdagens mening kunna dylika föreskrifter icke inskränkas till att omfatta endast sjökommendering, då likartade skäl med dem, som i detta fall tala för en sådan bestämmelse, kunna anföras för att införa motsvarande bestämmelse även vid andra kommenderingar eller annan tjänstgöring, framför allt ifråga om lantförsvaret och flygvapnet tillhörig personal.

15 §.

Någon ändring i 1925 års bestämmelser har riksdagen icke ansett sig böra vidtaga.

16 §.

De i 16 § av 1925 års reglemente intagna bestämmelserna böra under provisorietiden bibehållas allenast med den av Eders Kungl. Maj:t föreslagna jämkningen, att ordet »stationsort» utbytes mot »stationeringsort».

17 §.

Någon ändring av nu gällande bestämmelser erfordras enligt riksdagens mening icke under provisorietiden.

18 §.

Denna paragraf innehåller föreskrifterna om en begränsning i rätten till nattraktamente vid kostnadsfri inkvartering eller vid begagnande av sovplats eller liggplats å fartyg. Motionsvis har yrkande framställts, att dylik begränsning icke skall inträda, då avresa med järnväg eller fartyg sker på natten eller resan måst avbrytas på natten, samt då nattlogi tagits före eller efter begagnande av sovplats å tåg eller liggplats å fartyg. Riksdagen anser för sin del de angivna synpunkterna vara värda att uppmärksammas men finner tillräckliga skäl icke föreligga att i avseende å provisorietiden göra någon ändring av nu gällande bestämmelser. Riksdagen förutsätter

emellertid, att berörda spörsmål göras till föremål för en närmare undersökning, innan förslag till definitivt reglemente framlägges.

19—22 §§.

Någon ändring av nu gällande föreskrifter synes icke påkallas.

23 §.

Beträffande denna paragraf, som innehåller bestämmelserna om de uppgifter, som skola intagas i räkning å resekostnads- och traktamentsersättning, har riksdagen allenast ur kontrollsynpunkt beslutat intagandet av föreskrift därom, att befattningshavare, som använder sig av taxeautomobil, skall i reseräkningen angiva numret å den automobil, som vid förrättningen kommit till användning. Vid sådant förhållande lärer i de av Eders Kungl. Maj:t utfärdade tilläggsbestämmelserna till resereglementet böra uteslutas stadgandet om skyldighet att i visst fall uppgiva automobilens registreringsnummer.

24—26 §§.

Nu gällande bestämmelser, vilka i fråga om dessa paragrafer sammanfalla med Eders Kungl. Maj:ts förslag, böra bibehållas.

Bestämmelsen om reglementets giltighetstid.

Reglementet bör, såsom ovan nämnts, träda i kraft den 1 juli 1927 och gälla till och med den 30 juni 1929.

För att belysa verkningarna av de jämkningar i nu gällande resereglemente, riksdagen här ovan beslutat, har i nedanstående tabell upptagits 12 resor av olika befattningshavare.

	Rese- o. traktaments-klass	Reseersättning		Traktaments-ersättning		Summa ersättning		Anteckningar
		1925 års reglemente	Utskottet	1925 års reglemente	Utskottet	1925 års reglemente	Utskottet	
		Kronor	Kronor	Kronor	Kronor	Kronor	Kronor	
Generaldirektör ...	I A	284.75	277.20	72.—	72.—	356.75	349.20	Järnväg, taxeautomobil.
Överlantmätare ...	I B	204.20	198.60	140.—	140.—	344.20	338.60	D:o d:o
Lantbruksingenjör	II C	339.70	311.90	270.—	270.—	609.70	581.70	Taxeautomobil, skjuts.
Yrkesinspektör ...	II C	251.23	249.10	354.—	354.—	605.23	603.10	Taxeautomobil, järnväg.
Provinsialläkare ...	II C	142.80	130.90	54.—	54.—	196.80	184.90	Järnväg, taxeautomobil.
Distriktslantmätare	II C	317.10	255.90	714.—	714.—	1,031.60	969.90	Järnväg, »annan automobil».
Fattigvårdskonsulent.....	II D	710.80	578.65	390.—	390.—	1,100.80	968.65	D:o d:o
Pensionsombud ...	II D	200.75	189.60	125.—	125.—	325.75	314.60	Skjuts, taxeautomobil.
Extra geolog.....	II D	608.35	408.45	1,310.—	1,310.—	1,918.35	1,718.45	»Annat färdsätt» (cykel, fotvandring).
Underinspektör ...	II E	340.80	264.20	128.—	128.—	468.80	392.20	Järnväg, taxeautomobil, »annat färdsätt» (omnibus).
Landsfiskal	II E	460.35	334.80	—	—	460.35	334.80	»Annan automobil».
Lapptillsyningsman	III E	314.50	188.70	252.—	252.—	566.50	440.70	»Annat färdsätt» (fotvandring).

De av riksdagen beslutade jämkningarna i 1925 års reglemente avse huvudsakligen följande bestämmelser:

Förutom taxeautomobil har i reglementet såsom särskilt färdsätt upptagits annan automobil, ej i regelbunden persontrafik, för vilken ersättning utgår med 40 öre per kilometer för samtliga reseklasser.

För annat färdsätt än järnväg, fartyg, spårväg, taxeautomobil och hästskjuts har ersättningen, som enligt 1925 års reglemente beräknats såsom för hästskjuts, med ovannämnt undantag fastställts till 30 öre per kilometer för samtliga reseklasser.

Kilometerpenningarna hava för taxeautomobil sänkts från 15 till 10 öre per kilometer.

Medgivande har lämnats Eders Kungl. Maj:t att, där så anses påkallat, lämna tillstånd till användande av luftfartyg mot ersättning för 1 plats i dylikt fartyg för samtliga reseklasser.

Därutöver hava endast ett par mindre jämkningar vidtagits beträffande ersättning vid samåkning i visst fall samt i fråga om debiteringen av ersättning för transport av redskap, instrument m. m., varjämte slutligen ur kontrollsynpunkt införts föreskrift om att vid användande av taxeautomobil dess nummer skall angivas.

De av riksdagen sålunda beslutade jämkningarna avse endast sådana fall, där reseersättningen enligt 1925 års reglemente otvivelaktigt ansetts vara mindre väl avvägd. För statsverket innebära dessa jämkningar någon besparing av utgifterna.

På grund av vad sålunda anförts, får riksdagen anmäla, att riksdagen i anledning av Eders Kungl. Maj:ts förevarande proposition samt motionen II: 337 för sin del antagit det vid denna skrivelse såsom bilaga fogade förslag till allmänt resereglemente.

Stockholm den 11 maj 1927.

Med undersåtlig vördnad.

Bilaga.

Förslag

till

Allmänt resereglemente.

(Ändringar i 1925 års reglemente kursiverade.)

1 §.

Där vid resa inom riket för förrättning i statens ärenden ersättning skall utgå, äger vederbörande förrättningsman, i den mån ej annorlunda är eller varder stadgat, åtnjuta resekostnads- och traktamentsersättning enligt bestämmelserna i detta reglemente.

Erfordras särskilda föreskrifter för tillämpningen av reglementet eller finnes resekostnads- och traktamentsersättning för vissa grupper av befattningshavare vid resor inom riket böra utgå med lägre belopp än i detta reglemente sägs, äger Kungl. Maj:t därom förordna.

2 §.

1 mom. Resekostnadsersättning jämlikt detta reglemente utgår i enlighet med vad för nedannämnda färdsätt och reseklasser finnes angivet.

Färdsätt	Klass I	Klass II	Klass III
Järnväg	*Avgift för* I klass plats	*Avgift för* II klass plats	*Avgift för* III klass plats
Fartyg	*Avgift för* enskild hytt med högst 2 liggplatser	*Avgift för* hyttplats	*Avgift för* salongsplats
Spårväg	Avgift för 1 plats	Avgift för 1 plats	Avgift för 1 plats
Taxeautomobil	Avgift för 1 person samt *10* öre per km.	Avgift för 1 person samt *10* öre per km.	Avgift för 1 person samt *10* öre per km.
Annan automobil, ej i regelbunden persontrafik	*40 öre per km.*	*40 öre per km.*	*40 öre per km.*
Hästskjuts	Lega för 1 häst samt 15 öre per km.	Lega för 1 häst samt 15 öre per km.	Lega för 1 häst samt 15 öre per km.
Annat färdsätt än ovannämnts	*30 öre per km.*	*30 öre per km.*	*30 öre per km.*

Vid resa på järnväg utgår icke ersättning för avgift till högre vagnsklass än som verkligen använts.

Med fartyg avses i detta reglemente farkost, som är underkastad sjövärdighetsbesiktning av fartygsinspektionen. Vid resa å fartyg utgår icke ersättning för dyrare plats än som verkligen använts.

Med taxeautomobil avses automobil i yrkesmässig trafik utom s. k. linjetrafik. Avgift för taxeautomobil beräknas efter den lägsta fastställda taxa, som för resan kunnat ifrågakomma.

Lega för häst utgår med det för orten fastställda maximibeloppet av dylik lega för kilometer räknat. Har den resande måst vidkännas resekostnad

till högre belopp än maximilegan *eller är dylik lega icke för viss ort bestämd,* äger han undfå gottgörelse för vad han visar sig hava utgivit.

Där särskilda förhållanden därtill föranleda, må förrättningsman efter medgivande av Kungl. Maj:t åtnjuta ersättning för färd med luftfartyg och skall därvid ersättningen utgå med avgift för 1 plats, oberoende av den reseklass förrättningsmannen tillhör.

I kilometerpenningarna inbegripes ersättning för hämtning av skjuts, åkdonslega samt s. k. beställningspenningar.

2 mom. *Traktamentsersättning jämlikt detta reglemente utgår i enlighet med någon av nedannämnda traktamentsklasser.*

	Traktamentsklasser					
	A	B	C	D	E	F
För dag	16 kronor	14 kronor	12 kronor	10 kronor	8 kronor	6 kronor
» natt	8 »	7 »	6 »	5 »	4 »	3 »
Tillhopa för dygn	24 kronor	21 kronor	18 kronor	15 kronor	12 kronor	9 kronor

Dygnet räknas från klockan 12 midnatt.

Med dag avses i detta reglemente tiden mellan klockan 6 förmiddagen och midnatt, med natt den övriga delen av dygnet.

3 §.

Kungl. Maj:t bestämmer, till vilken rese- och traktamentsklass förrättningsman är att hänföra.

Den befattning, i utövning varav förrättning äger rum, men icke annan tjänstegrad, tjänsteklass, fullmakt eller värdighet är bestämmande i fråga om den ersättning, som skall utgå.

Den, som förordnas att uppehålla högre befattning än han själv innehar, åtnjuter ersättning efter den befattning han sålunda bestrider.

Till förrättning må icke förordnas eller kommenderas någon av högre tjänstegrad eller tjänsteklass än ärendets vikt fordrar.

4 §.

Resekostnadsersättning utgår efter det eller de olika sätt att färdas, som för resan verkligen använts, dock att ersättningen icke må beräknas med högre belopp än som skulle hava utgått, därest förrättningsmannen begagnat sig av den väg och det färdsätt, som med hänsyn till resans ändamål samt för åstadkommande av minsta sammanlagda rese- och traktamentskostnad eller eljest varit lämpligast. *Härvid skall iakttagas, att förrättningsman icke är skyldig att använda automobil i regelbunden persontrafik (omnibus).* Vid beräknandet av denna sammanlagda kostnad skall traktamente medräknas, även om sådant icke utgår till förrättningsmannen av statsmedel.

Har förrättningsman att verkställa flera förrättningar i följd, böra de därav föranledda resorna, såvitt lämpligen ske kan, så anordnas, att kostnaden för statsverket i största möjliga mån nedbringas.

5 §.

För färd, som ej överstiger 1 kilometer, utgår icke resekostnadsersättning.

Vid resa med annat fortskaffningsmedel än järnväg, fartyg eller spårväg utgår resekostnadsersättning allenast för färd, som äger rum utom stads,

köpings eller därmed jämförligt samhälles planlagda område. Företages med ett och samma fortskaffningsmedel färd mellan ett planlagt område och ort, belägen mer än 1 kilometer utanför samma område, utgår dock ersättning jämväl för den del av färden, som äger rum inom det planlagda området.

6 §.

Resekostnadsersättning utgår icke för längre väg än som verkligen tillryggalagts, där ej enligt gällande taxa avgift erlagts för viss minimiväglängd. I dylikt fall må jämväl kilometerpenningar beräknas för samma väglängd.

Överskjutande del av kilometer räknas såsom hel kilometer.

7 §.

Om till kostnadens nedbringande tur- och retur- eller annan dylik biljett kunnat användas och sådant låtit sig på förhand beräkna, må resekostnadsersättning icke utgå med högre belopp än som vid användande av sådan biljett skolat tillkomma den resande.

8 §.

När vid förrättningsresa två eller flera i samma förrättning deltagande personer hava att färdas samma väg med *taxeautomobil eller hästskjuts* skall, där sådant låter sig göra och befinnes ägnat att nedbringa resekostnaden, den främste bland förrättningsmännen anskaffa för samtliga förrättningsmän erforderliga fortskaffningsmedel och mot ersättning förskjuta kostnaden därför inberäknat utgifter för hämtning av skjuts, åkdonslega samt s. k. beställnings- och väntpenningar. Det åligger honom att meddela i sammanhang med resan erforderliga bestämmelser *såsom rörande färddeltagarnas fördelning på åkdon.*

Om vid gemensam färd användes annan automobil än taxeautomobil och denna tillhör eller disponeras av någon av förrättningsmännen, äger denne åtnjuta gottgörelse därför enligt för taxeautomobil gällande taxa.

Vid resa av här ifrågavarande beskaffenhet äger envar resande uppbära ersättning motsvarande kilometerpenningarna.

9 §.

Där ej enligt gällande taxa förrättningsman är befriad från erläggande av bro-, väg- eller färjavgift, är han berättad till gottgörelse för av honom erlagd dylik avgift.

10 §.

Nödgas förrättningsman vid förrättning företaga särskild resa för erhållande av nattkvarter, äger han därför åtnjuta ersättning enligt bestämmelserna i detta reglemente, dock icke med högre belopp än som motsvarar traktamente för en natt; men om eljest avväg tages eller uppehåll sker för enskild angelägenhet, skall resekostnads- och traktamentsersättning beräknas, såsom hade förrättningen eller resan utan dylikt avbrott fortgått.

11 §.

För plats i sovvagn utgår gottgörelse endast om förrättningsman nattetid begagnat sig av sådan plats.

12 §.

Har resande för färd från förrättningsställe använt samma fortskaffningsmedel som för ditresan och för väntningen måst utgiva gottgörelse, är han berättigad till ersättning för vad han *styrker sig hava* utgivit i väntpenningar, dock icke med högre belopp än som motsvarar den ökning i honom tillkommande resekostnadsersättning, som skulle hava föranletts av nytt fortskaffningsmedels anlitande.

13 §.

Resekostnadsersättning utgår icke för sådan förflyttning medelst fotvandring eller resdon, drivet av förrättningsmannen personligen, som till följd av förrättnings natur måste äga rum under själva förrättningen.

14 §.

Har förrättningsman måst vidkännas särskild kostnad för transport av redskap, instrument eller annan dylik icke personlig utrustning, som han för förrättnings verkställande behövt medföra, äger han undfå ersättning för vad han styrker sig hava i sådant avseende utgivit.

15 §.

Då förrättningsman avgiftsfritt använder kronans transportmedel; då han eljest färdas avgiftsfritt å järnväg, spårväg eller fartyg; då transportmedel enligt gällande bestämmelser kostnadsfritt tillhandahålles honom; eller då biljett för resan genom vederbörande myndighet utan kostnad för förrättningsmannen anskaffas, utgår icke resekostnadsersättning.

16 §.

Ersättning för resa till förrättning må beräknas från förrättningsmannens bostad, *stationeringsort* eller annan plats inom hans tjänstgöringsområde, där han i tjänsteärende befinner sig, eller ock från ort, där han för fullgörande av allmänt uppdrag vistas; och gäller motsvarande för resa från förrättningsstället.

Förrättningsman, som är bosatt utom sitt tjänstgöringsområde, vare ej berättigad till ersättning för färd mellan bostaden och tjänstgöringsområdets gräns. Är förrättningsman, som ej har visst tjänstgöringsområde, bosatt utom den vanliga tjänstgöringsorten, äger han icke åtnjuta ersättning för färd mellan bostaden och tjänstgöringsorten.

Om förrättningsman före en förrättnings början till följd av annat allmänt uppdrag uppehåller sig å förrättningsstället, njute han ej ersättning för resa dit. Ersättning må ej heller beräknas för resa från förrättningsstället, om förrättningsman efter förrättningens slut på grund av allmänt uppdrag där kvarstannar.

17 §.

Traktamentsersättning må icke åtnjutas för förrättning, som det åligger förrättningsman att verkställa på grund av innehavande befattning och som utföres å hans bostads- eller tjänstgöringsort eller på avstånd ej överstigande 3 kilometer därifrån eller, beträffande stad, köping eller därmed jämförligt samhälle, från gränsen för det planlagda område, inom vilket han har sin bostad eller tjänstgöring.

18 §.

I de fall, då förrättningsman på grund av gällande bestämmelse erhåller kostnadsfri inkvartering eller på statens bekostnad innehar sovplats å järnväg eller liggplats å fartyg, utgår icke traktamente för natt.

19 §.

Inträffar under resa eller förrättning uppehåll genom naturhinder, styrkt sjukdom eller av annan giltig anledning, må traktamentsersättning utgå även för den tid, varunder uppehållet ägt rum, dock högst under 14 dygn.

Förrättningsman, som är berättigad till traktamentsersättning, äger åtnjuta sådan jämväl för helgdagar, som han i anledning av förrättning tillbringar utom bostads- eller tjänstgöringsorten.

20 §.

Då under samma resa företagas två eller flera förrättningar, för vilka kostnaden utgår av olika anslag eller medel, skall resekostnads- och traktamentsersättningen för förrättningarna fördelas i förhållande till den gottgörelse, som för varje särskild förrättning bort utgå, därest förrättningarna ägt rum var för sig.

21 §.

Till befattningshavare, vilken för förrättning äger uppbära arvode av den, som påkallat förrättningen, må icke av statsmedel utgå traktamente för dygn, som använts allenast till dylik förrättning. Om sådan förrättningsman under ett dygn verkställer både resa och förrättning, äger han att av statsmedel åtnjuta fyllnad i arvodet, så att ersättningen i sin helhet för dygn räknat kommer att uppgå till fullt traktamente enligt detta reglemente.

22 §.

Därest förrättningsman för reseutgifters bestridande är i behov av förskott, må, på därom gjord ansökan, lämpligt sådant kunna av vederbörande myndighet lämnas honom.

23 §.

I räkning å resekostnads- och traktamentsersättning skall uppgivas:

resans ändamål;

författning, instruktion eller särskilt förordnande, på grund varav förrättningen ägt rum;

tiden för avresa och återkomst samt de dagar, under vilka förrättning och resor företagits;

det för varje del av resan använda fortskaffningsmedlet, den vagnsklass å tåg eller plats å fartyg, i vilken resan företagits *och numret å taxeautomobil, som använts;* ävensom

tilläventyrs uppburet förskott till reseutgifternas bestridande.

Vid sådan gemensam färd, som avses i 8 §, skall den främste bland förrättningsmännen i sin reseräkning lämna uppgift å deltagarna i färden.

När förrättning ägt rum på grund av skriftligt förordnande, bör detta i huvudskrift eller bestyrkt avskrift bifogas räkningen.

Befattningshavare, vilken för förrättning äger uppbära arvode av enskilda men av statsmedel undfår ersättning för resekostnaden, skall vid sina räk-

ningar foga dagböcker, så uppställda, att ur dem erhålles upplysning om dagen och timmen för varje förrättnings början och slut.

24 §.

Räkning å resekostnads- och traktamentsersättning bör, där hinder icke möter, vara till vederbörande myndighet inkommen inom tre månader efter det resan eller förrättningen avslutats, dock att, därest förskott enligt 22 § uppburits, räkning skall avgivas inom den kortare tid, som av vederbörande myndighet må fastställas.

25 §.

Såsom tjänstefel anses, om mot bättre vetande i reseräkning lämnas oriktig uppgift i syfte att utbekomma högre ersättning än som enligt detta reglemente bör utgå.

26 §.

Om tillämpning av detta reglemente vid resor i statens ärenden utom rikets gränser förordnar Kungl. Maj:t.

Därest förrättningsman vid resa utom riket tillerkännes högre traktamente än i detta reglemente sägs, skall vid färd från land, där lägre traktamente uppbäres, till land, där högre sådant utgår, det högre traktamentet uppbäras från och med den dag, respektive natt, varunder ankomsten till hamn eller station i det senare landet ägt rum, och vid färd i omvänd riktning traktamentet efter enahanda grund nedsättas.

Detta reglemente träder i kraft den 1 juli 1927 och gäller till och med den 30 juni 1929.