

Nr 29.

Av herr **Rosén**, *angående revision av resereglementet.*

I 1914 års statsverksproposition begäres å de olika huvudtitlarna sammanlagt 727,500 kronor i förslagsanslag till rese- och traktamentsersättning under 1915. Häri ingår å tredje huvudtitelns anslagssumma — 68,000 kronor — även flyttningersättning. Förstnämnda summa utvisar emellertid icke den verkliga kostnad staten betalar för ämbets- och tjänstemäns resor och traktamenten, ty statens järnvägars med flera verks utgifter för liknande ändamål uppföras icke i huvudtitlarna utan bestridas av trafikmedel. Att det ej heller härvidlag gäller småsummor framgår däraf, att statens järnvägars utgifter för rese- och traktamentsersättning — utom milpengar till lokomotiv- och tågpersonal — under 1911 utgjorde 545,146 kronor och 1912 ej mindre än 634,205 kronor. Och ändå klagades det vid förra Riksdagen över att järnvägsstyrelsen ej hade nog många krafter för utövande av tillräcklig inspektion. Läggas härtill liknande utgifter vid andra verk, når man upp till ett högst avsevärt belopp för inspektioner och andra tjänsteresor. Sannolikt inspekteras det för mer än två miljoner kronor årligen.

Dessa utgifter äro också stadda i oavbruten stegring. Exemplet från statens järnvägar visar detta. Härförutom bör framhållas, att 6:te huvudtitelns utgifter för resor och traktamenten 1908 uppgingo till 88,571 kronor, 1909 92,066 kronor, 1910 117,096 kronor, 1911 117,612 kronor och 1912 118,301 kronor. För 1915 begäres förslagsanslagets höjning till 170,000 kronor på grund av fögderiförvaltningens omorganisation.

Avsikten med sådan ersättning till i allmänhet väl aflönade stats-tjänare lär väl vara den, att vederbörande icke skall av egna medel bestrida utgifter för biljetter och erforderliga skjutsar samt att traktamentet skall utgöra ersättning för de extra utgifter för kost och logis, som bliva en följd av vistelsen utom boningsorten. Däremot torde menin-

gen icke hava varit, och den bör i varje fall icke vara det, att vederbörande tjänsteman genom sådan ersättning skall beredas en maskerad löneförbättring.

Ifrågavarande ersättning är emellertid så rundligt tilltagen, att i många fall vistelsen ute på resor är förenad med avsevärda inkomster. Ämbets- och tjänstemän, som hänföras till klasserna 1—4 åtnjuta dagtraktamenten med resp. 15, 13, 11 och 8 kronor, och för resa med skjuts utgår lega för två hästar till samtliga. Tjänstemän, som hänföras till klasserna 5 och 6 uppbära i dagtraktamenten resp. 6 och 4 kronor samt skjutslega för en häst o. s. v.

Jag skall tillåta mig att anföra några exempel, som belysa vilket oerhört slöseri med statsmedel som följer av bestämmelserna i nu gällande reglemente och huru ekonomiskt fördelaktigt det är för en hel del ämbets- och tjänstemän att företaga inspektionsresor och sådana förrättningar, som äro förenade med landsvägsfärder.

Inskrivningsnämnderna utgöras av en ordförande, rullföringsområdesbefälhavaren, en lagfaren ledamot, en läkare, två i orten bosatta personer, rullföringsområdesbefälhavarens biträde och läkarens biträde. Det har förekommit och förekommer alltjämt att de fyra förstnämnda jämte rullföringsområdesbefälhavarens biträde färdas efter två hästar, vilket betingar en skjutskostnad av omkring 7 kronor per mil, högt räknat. Ersättning utgår dock för nio hästar med 18 kronor, om skjutslegan räknas efter två kronor per mil. Vid sex mils landsvägsskjuts per dag, vilket är maximum, hava ledamöterna följaktligen 66 kronor tillsammans i ren netto-behållning per dag av de skjutspengar staten betalar.

Jordbrukskommissionerna i de norrländska länen åtnjuta reseersättning efter tredje klassen — skjuts efter två hästar och 11 kronor i traktamente. En av dessa kommissioner — var och en utgöres av ordförande och två ledamöter — brukar uppgöra med någon automobilägare, som skjutsar kommissionen för 5 kronor per mil. Ledamöterna uppbära dock tillsammans 12 kronor per mil — d. v. s. de hava 7 kronor i inkomst för varje mil — då de företaga en både bekväm och behaglig färd. Efter tre mil i timmen gör det en timpenning av 7 kronor på var och en. Dessa ledamöter hava vid vissa tillfällen uppburit över 50 kronor per dag vardera, en oskäligt hög ersättning för ett arbete, som varken är ansträngande eller ansvarsfullt.

Chefen för ett av statens verk företog jämte sekreterare och en direktör en inspektionsresa i ett norrländskt län under en föregående

sommar. Hela färden, som varade ej fullt en vecka, företogs med automobil, som förhyrts för 75 kronor per dag. Då resan omfattade en väglängd av 90 mil, uppgick den skjutsersättning, som staten fick betala, till omkring 1,080 kronor, men skjutsen kostade ej ens halva detta belopp. De inspekterande ämbetsmännen åtnjöto följaktligen en betydande dagsinkomst på besparad skjutsersättning.

Det förekommer att inspekterande ämbetsmän färdas per velociped mot en ersättning för skjuts efter två hästar. Samma fortskaffningsmedel begagnades på sin tid även av telegrafverkets reparatörer, vilka härför åtnjöto ersättning som för skjuts, men naturligtvis efter endast en häst, ehuru reparatören har att medföra tunga verktyg m. m., vilket en ämbetsman aldrig är besvärad av. Detta var ur allmänhetens synpunkt fördelaktigt, ty uppkomna linjefel kunde därigenom snabbare repareras än om den alltid långsammare hästskjutsen anlåtats. Ur statens synpunkt borde det också hava varit fördelaktigt, alldenstund det — så vitt en lekman kan döma — bör ligga i statens intresse att linjerna snarast möjligt bli försatta i brukbart skick och sålunda göras inkomstbringande. Så måtte dock ej vara fallet, ty för några år sedan utkom en av styrelsen utfärdad bestämmelse, vari stadgades, att skjutsersättning ej utgår till telegrafreparatör i annat fall än emot företeende av kvitto från skjutsbonde på utbetald skjutslega. Härav följer naturligtvis, att telegrafreparatörerna ej vidare begagna velociped vid resor för avhjälpande av linjefel.

Samma godtyckliga system tillämpas vid statens järnvägar. Tjänstemän av högre grad åtnjuta alltid ersättning enligt resereglementet, varemot för tjänstemän av lägre grad ett särskilt, av järnvägsstyrelsen fastställt reglemente tillämpas. Det behöver väl knappast framhållas, att den ersättning, som utgår enligt detta senare är så avpassad, att densamma understiger vad som rätteligen borde utgå även till dessa tjänstemän. Det är vidare anmärkningsvärt, att exempelvis en baningenjör alltid åtnjuter dagtraktamenten vid tjänsteresor inom den sektion, varå inspektionsskyldighet enligt föreskrift åligger honom, varemot banmästaren icke åtnjuter sådant traktamente, ehuru denne för fullgörande av sin inspektionsskyldighet måste vistas borta från boningsorten dagligen.

De som färdas efter skjuts i statens ärenden äro skyldiga att följa landsvägarna, åtminstone vid debitering av reseersättning. Om genvägar tagas, t. ex. vintertid, då man i Norrland kan komma fram även i väglösa bygder, debiteras likväl efter gästgifvaretaxan. Mellan två kyrkplatser är avståndet vintervägen omkring 5 mil. Landsvägen däremot är

omkring 25 mil. Vederbörande inskrivningsnämnd brukar färdas den kortare sträckan, vilken tillryggalägges på en dag. Författningen skall det dock åtgå fem dagar för denna färd. Inskrivningsnämnden har också följt bestämmelsen och legat överksam på den ena platsen till dess nämnden författningen skulle vara framme, och först dagen därefter har förrättningen kunnat äga rum. Räkna man nu efter vad dessa vilodagar inbringat nämndens ledamöter, så finner man, att om vid färden på vintervägen placeringen varit densamma som förut nämnts, skjutsarna kostat omkring 35 kronor. Nio hästar i 25 mil kosta 450 kronor — alltså ett rent netto på skjutsarna av 415 kronor. Härtill kommer att staten naturligtvis också betalar dagtraktamente för de fyra vilodagarna! En sådan debitering möjliggöres genom reglementets bestämmelse att vederbörande skola resa kortast möjliga väg — åtminstone få de icke betalt för någon annan längre och dyrbarare färd. Men mellan de åsyftade kyrkbyarna finnes ju ingen »väg»!

Redan av det anförda framgår, att de inspekterande äro väl tillgodosedda när det gäller ersättning för de med inspektionsresorna förenade kostnaderna. Men de åtnjuta ändå större ersättning. Det tillkommer s. k. beställningspenningar, vari ingår även s. k. vagnpenningar, och denna ersättning utgår med 1 krona *per mil* för klasserna 1 och 2, 60 öre per mil för klasserna 3 och 4 samt 30 öre för klasserna 5 och 6. Vidare tillkommer vid resor å järnväg och ångbåt ersättning för »transport av reseffekter» — i de fyra första klasserna med 1 krona och i de övriga med 75 öre per gång — vilken ersättning givetvis utgår även om den inspekterande icke medför några reseffekter. Härigenom höjes dagtraktamentet vid resor med ett ej obetydligt belopp. Ju flera tågombyten, desto större blir ersättningen.

De från ett par av statens verk anförda exemplen visa, att de som hava små löner och blygsamma traktamenten, ofta otillräckliga för bestridande av nödvändiga extra utgifter vid vistelse på resor, behandlas på ett helt annat sätt än de ämbets- och tjänstemän, som åtnjuta stora löner och rundligt tilltagna dagtraktamenten. Uppdrag, som äro förenade med reseersättning, äro också mycket eftersökta på vissa håll av statens tjänstemän, som, utom det att de göra god vinst på resorna, även åtnjuta dagtraktamenten och bibehålla sina löner för göromål, som skötas av andra eller åsidosättas. Det är inte obekant, att nu gällande resereglemente är så avfattat, att det fordras någon vana att lägga inspektionerna så att de ge bästa möjliga ekonomiska utbyte för vederbörande. Reseräkningarna kunna också skrivas på olika sätt, och säkert är, att på detta område

utbildats en hel del verkligt framstående förmågor, vilkas prestationer äro underkastade alltför ringa uppmärksamhet.

Av det anförda framgår, att en grundlig revision av resereglementet är nödvändig. Det moderna och utmärkta fortskaffningsmedel, som automobilen erbjuder och som särskilt för större sällskap ställer sig mycket billigt, är fullständigt obekant för ifrågavarande reglemente. Dess införlivande med reglementet skulle förvisso vara ägnat att med betydande belopp nedbringa statens kostnader för rese- och traktamentsersättning till ämbets- och tjänstemän. Sex mils dagsfärd är nämligen alltför obetydlig, när ifrågavarande fortskaffningsmedel begagnas. Måhända skulle genom en välbehörlig revision av samma reglemente den sig alltjämt ökande inspektionslusten något minskas och många mindre angelägna tjänsteresor inställas, till fromma för statskassan.

Det borde också tagas i allvarligt övervägande, huruvida det verkligen är nödvändigt att väl avlönade ämbets- och tjänstemän av högre grad under *alla* förhållanden skola åtnjuta traktamentsersättning vid fullgörande av åligganden, som jämlikt instruktioner åligga dem. Jag föranledes till denna framställning därför att vissa tjänstemän av lägre grad icke alls åtnjuta sådan ersättning eller få densamma enligt andra bestämmelser och till avsevärt lägre belopp än enligt resereglementet. Rättvisan fordrar att det blir samma behandling av statens tjänare, vare sig de äro av högre eller lägre grad.

Det uppslag som gjorts av telegrafverket att låta ersättning till de tjänstemän, vilkas landsvägsresor äro absolut nödvändiga, utgå efter föredda kvittenser på erlagd skjutslega, dock högst till belopp som icke överstiger vad gällande resereglemente föreskriver, synes vara värt beaktande även när det gäller högre befattningshavare i statens tjänst. Och sådana fall, som det ovan angivna, att skjutsersättning utgår för 25 mil, då resan i verkligheten utgjort blott 5 mil, och att traktamentsersättning utgår efter den tid, som den längre vägsträckan skulle hava krävt, böra icke förekomma. Ortsbefolkningen, som känner tillvägagångssättet och vet vilken rundlig betalning som utgår, får en allt annat än hög tanke om statsförvaltningen och hushållningen med statens medel, då sådant kan opåtalat fortgå. Det är givet, att det är något fel i systemet, då vid en premiering rese- och traktamentsersättning uppgår till högre belopp än det som utdelas i premier. På sådant sätt blir det huvudsakligast en premiering av tjänstemän. Denna har emellertid nu nått därhän, att tiden är inne att vidtaga en ändring.

På grund av det anförda får jag hemställa,

att Första kammaren måtte för sin del besluta
att hos Kungl. Maj:t anhålla om revision av nu gäl-
lande resereglemente.

Stockholm den 22 januari 1914.

Rosén.
