

## Nr 1.

Ankom till riksdagens kansli den 19 februari 1915 kl. 7 e. m.

*Andra kammarens fjärde tillfälliga utskotts utlåtande nr 1 angående  
herr Jonssons i Gumboda motion, nr 18, om skrivelse till  
Kungl. Maj:t angående revision av gällande resereglemente.*

I motion inom andra kammaren, nr 18, har herr Jonsson i Gumboda hemställt, att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om revision av gällande resereglemente.

Till stöd för denna hemställan har motionären anfört följande.

Då under närmast stundande tider statskassan torde komma att betungas av mer än vanliga utgifter, i följd varav ständigt nya skatteobjekt måste uppsökas, framträder osökt den tanken, om ej besparingar på något sätt kunna iakttagas i de nu utgående utgifterna, vilka besparingar säkerligen skulle vara behöfliga och kunna användas för andra statsändamål. Med tanken fäst på detta har jag funnit, att enligt kungl. resereglementet av den 13 december 1907 »till efterrättelse vid beräkning av resekostnads- och traktamentsersättning för extra förrettningar» en hel del besparingar skulle kunna göras. I detta resereglemente bestämmes för de tre första klasserna, att vid resa med ångfartyg den resande har rättighet debitera avgift för två hyttplatser och jämväl vid resa med skjuts rättighet att debitera skjutslega för två hästar. Denna sistnämnda rättighet tillkommer även resande tillhörande fjärde klassen.

*Motionen.*

Huru en resande på ångfartyg samtidigt kan behöva använda sig av två hyttplatser, har jag svårt att fatta. Mera tänkbart är att en resande kan använda två hästar vid resa med skjuts. I de trakter av landet, såsom mellersta och södra Sverige, där vanligen tvänne hästar användas för allt slags körning, får man finna sig i saken. Dessa landsdelar äro ju i övrigt så rikt försedda med järnvägsförbindelser att resa med skjuts sällan och jämförelsevis på endast korta sträckor torde förekomma.

Annorlunda ter sig förhållandena i Norrland med dess ringa järnvägsförbindelser i förhållande till de stora avstånden. Där är för övrigt bruket att åka efter två hästar under sommaren ytterst sällsynt samt så gott som omöjligt under vintern, enär den djupa snön på vägarna lägger hinder därför. Där spelar denna bestämmelse »skjuts för två hästar» en stor roll i fråga om utgifterna och skall jag här nedan anföra några exempel, som visa, vartill bestämmelserna i fråga kunna leda.

År 1910 utsände hushållningssällskapet i Västerbottens län en nämnd, bestående av två personer, för att utdela ett statens pänningpris à 1,020 kronor till premiering av det mindre jordbruket inom nämnda län och jämväl förmedla odlingslån till cirka samma belopp. Denna nämnds resekostnader uppgingo till något över två tusen kronor, enär ledamöterna i nämnden hade rättighet resa efter »gällande rese-reglemente».

I tidningen »Norra Västerbotten» stod följande uppgift införd: »När staten betalar...» »För att verkställa avsyning å ett arbete, som dragit en kostnad av cirka 2,000 kronor i Vistån inom norra delen av Arvidsjaur hade förordnats:

1:o) en kapten i väg- och vattenbyggnadskåren från Luleå; 2:o) en överjägmästare från Skellefteå; 3:o) revirförvaltaren; 4:o) en godeman från övre delen av Råneå socken och 5:o) kronojägaren inom bevakningsdistriktet.

Kostnaden för synen drog en 7 à 800 kronor, och således ett belopp, som icke mycket understiger halva arbetskostnaden. Fallet är typiskt för hur det misshushållas med statens pengar här i landet i vissa avseenden.»

Jag förbigår de kännbara kostnader denna bestämmelse »skjuts-lega för två hästar» åstadkommer för den enskilde vid lantmåteriför-rättningar, syner och dylikt för att i stället påpeka de orimliga rese-kostnader, som utgå för nämnder där 3, 4 à 6 personer resa för samma ändamål. Gällande skjutsstadga bestämmer, att två personer äga rätt åka efter en häst, och således finns det möjlighet för medlemmar av

dessa nämnder att resa mycket billigt. Således hava t. ex. sex personer möjlighet resa tillsammans efter tre hästar, under det staten blir debiterad för tolv, förutom åkdonspängar 75 öre à 1 krona pr mil samt 1 krona ersättning för var gång omflyttning av medföljande reseffekter förekommer.

Dessutom vidlåder nu gällande resereglemente en väsentlig brist därutinnan att ingen bestämmelse finnes intagen för skjuts med automobil. En annan omständighet, som ej bör förbises är att nuvarande resereglemente ofta sätter vederbörandes hederlighet på hårda prov, enär den längsta väg de kunna använda vid en förrättning medför största ekonomiska fördel och därför händer det nog att nämnder med flera förrättningsställen resa i olika riktningar för att få tillfälle debitera största möjliga väglängd. Härom vittnar K. B. i Västerbottens län skrivelse december 1914. (Se bil.)

Många fall, förutom dem jag påpekat, förefinnas, där ett nedbringande av statens utgifter till avsevärda belopp kunde åstadkommas genom den ändring i kungl. resereglementet, som här åsyftas, nämligen: att endast ersättning för verkliga resekostnader finge utgå.

Jag inser mycket väl, att detta kommer att möta största motstånd därför att dessa extra inkomster givit anledning till att de, som komma i åtnjutande av desamma, höjt sina levnadsvanor därefter. Jag kan dock ej underlåta framhålla, att när staten kräver skatt av den fattiga arbetaren, då han behöver bröd för sitt oundgängliga levnadsbehov, när den kräver skatt av den driftige, men obemedlade affärs- och industrimannen, då han behöver låna pengar till sin rörelse, synes det icke fullt rättvist, att samma stat skall till bättre avlönade ämbets- och tjänstemän vid extra förrättningar, som beröra deras tjänsteåligganden, förutom ett högt dagtraktamente betala reseersättning utöver den verkliga, och således bereda dessa bättre lottade i samhället en extra inkomst utöver deras i många fall redan förut betydliga löneförmåner.

Motionen är åtföljd av en bilaga innehållande Konungens befallningshavandes i Västerbottens län skrivelse till inskrivningsområdesbefälhavaren angående antalet rese- och förrättningsdagar vid inskrivningsförrättningarna år 1915.

Vid 1895 års riksdag beslöts med anledning av en inom andra kammaren väckt motion, att till Kungl. Maj:t ingå med en skrivelse, vari hemställdes, att då gällande resereglemente måtte ändras i syfte att med avseende å resekostnadsersättning större sparsamhet med statens medel måtte åstadkommas.

*Historik*  
Gällande  
resereglemen-  
tes tillkomst.

Med anledning av denna riksdagsskrivelse utarbetades inom civildepartementet ett förslag till resereglemente, som grundade sig på den principen, att resekostnadsersättningen borde motsvara de verkliga kostnaderna. När detta förslag utgick på remiss till vederbörande myndigheter, riktades mot detsamma en skarp kritik i vad det avsåg tillämpande av den s. k. självkostnadsprincipen. Rörande denna sak anförde exempelvis kammarrätten och statskontoret i gemensamt utlåtande följande.

Denna princip låter sig icke genomföras med avseende å en hel del andra resekostnader än utgifter för biljett och för skjutslega. Ett stadgande därom, att den resande för fraktandet av sin person endast skulle erhålla ersättning för de faktiska utgifterna, förutsätter givetvis, att de övriga resekostnader, såsom för logis, vivre, transport av effekter, drickspenningar m. m., bliva till fullo gottgjorda. Den enklaste lösningen av frågan om resekostnads- och traktamentsersättning för resor i statens ärenden skulle visserligen enligt ämbetsverkens mening innefattas i en sådan anordning, att den resande erhöles dels gottgörelse för faktiska utgifter för biljetter och skjutslega, dels ock dagtraktamente till sådant belopp, att alla övriga resekostnader kunde, allt efter förretningsmannens ställning, anses fullt gottgjorda. Men, oavsett svårigheten att bestämma, huru stora dagtraktamenten, som i sådant fall borde fastställas, samt att i de särskilda fallen vinna erforderlig kontroll i fråga om sagda faktiska utgifter, skulle detta system med all sannolikhet, i stället att för statsverket medföra besparing, föranleda ökad statsutgift. I regel komme väl nämligen den resande att begagna sig av alla de förmåner i fråga om fortskaffningsmedel, som honom medgivits; och detta komme, såsom Kungl. Maj:ts befallningshavande i Stockholms län också framhållit, att för statsverket medföra vinst endast i vad anginge statsbanetrafiken, medan den huvudsakliga effekten i ekonomiskt avseende bleve den, att de enskilda järnvägarna, ångbåtsbolagen samt skjutsentreprenörerna komme att beredas förtjänst, motsvarande den besparing, som förrättningsman nu kan göra. En dylik besparing, ofta behöflig för att täcka de utgifter, för vilka dagtraktamentet för närvarande lämnar en alltför knappt tillmätt ersättning, kan nog i andra fall uppgå till sådant belopp, att den resande får överskott utöver den utlagda kostnaden. Men härvid är dock att märka dels att, om den resande vill avstå från den bekvämlighet och de förmåner, varå han ansetts på grund av sin ställning kunna göra anspråk, detta knappast torde kunna anses vidkomma någon annan, dels ock att många tjänstemäns avlöningsförhållanden äro sådana, att, om de ej kunna göra någon sådan besparing på sina resor, som hittills av dem faktiskt ansetts

såsom en ersättning för deras arbete, om också ej gällande föreskrifter lämna stöd för, att sådant varit vid resekostnadsersättningens bestämmande avsett, så måste deras löner eller arvoden i stället i motsvarande mån ökas. Då alltså den ifrågasatta ändringen torde förutsätta dels en ökning av dagtraktamentenas belopp utöver vad som eljest kan vara nödigt, dels ock förhöjd avlöning till åtskilliga av statens tjänstemän, komme statsverket att härför drabbas av utgifter, som helt visst endast till ringa del bleve betäckta av ökningen i statsbanornas trafikinkomster.

I överensstämmelse med den av nämnda ämbetsverk sålunda uttalade meningen blev sedermera det nu gällande resereglementet av den 13 december 1907 utfärdadt.

Vid 1914 års första riksdag väcktes i första kammaren av herr Rosén en motion, vari hemställdes om revision av gällande resereglemente.

*Motion i första kammaren vid A-riksdagen 1914.*

Ur motiveringen till nämnda motion må följande anföras.

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 nettobehållning 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 åtgår 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 där-

emot är omkring 25 mil. Vederbörande inskrivningsnämnd brukar färdas den kortare sträckan, vilken tillryggalägges på en dag. Författningens enligt skall det dock åtgå fem dagar för denna färd. Inskrivningsnämnden har också följt bestämmelsen och legat överksam på den ena platsen till dess nämnden författningens enligt skulle vara framme, och först dagen därefter har förrättningen kunnat äga rum. Räknar 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 tågomyten, 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 allför 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 företedda 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 tillväggångssättet 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.

Första kammarens andra tillfälliga utskott, till vilket nämnda motion hänvisades, tillstyrkte densamma efter en motivering av nedanstående lydelse.

*Första kam-  
marens andra  
tillfälliga ut-  
skotts utlå-  
tande 1914.*

Vid behandlingen av förevarande motion har utskottet kommit till den övertygelsen, att nu gällande resereglemente av den 13 december 1907 i tillämpningen ofta giver anledning till oegentligheter och missförhållanden. Då därjämte de belopp, vilka med stöd av ifrågavarande reglemente årligen av statsverket utbetalas, äro högst avsevärda och dessutom synas stadda i oavbruten stegring, har det syntts utskottet, som vore rättelse i sagda förhållanden av behovet starkt påkallad.

Orsakerna till de bristfälligheter, som synas vidlåda reglementet, och som skarpt framträtt vid dess tillämpning i praktiken, äro av flerfaldig art. I främsta rummet synas de emellertid utskottet härröra från den bristande överensstämmelse, som ofta råder mellan en persons faktiska kostnader i och för utförd resa och de vanligen avsevärt högre belopp, vilka han på grund av reglementets bestämmelser är berättigad att tillgodonjuta och därför merendels av statsverket uttager. I detta sammanhang tillåter sig utskottet påpeka olägenheten därav att reglementet saknar bestämmelser rörande de ytterst ofta förekommande fall, då resa företages av flera personer med användande av gemensamt transportmedel, skjuts eller automobil, och sålunda för den enskilde deltagaren ställer sig mycket billigare än om han färdades ensam i ett fordon. Vidare äro enligt utskottets förmenande de lämnade bestämmelserna ur stånd att förebygga de missförhållanden av nu antydd art, som kunna uppstå, då en person färdas med billigare och snabbare kommunikationsmedel eller med användande av kortare väg än han, följande reglementets stadganden, varit berättigad att använda, varjämte utskottet vill framhålla det mindre lämpliga i att ersättning under vissa förhållanden utbetalas för resa med skjuts efter två hästar, där sådan skjuts, såsom i vissa delar av landet, ej kan utföras. Införandet av bestämmelser, åsyftande, att vederbörande berättigas till ersättning endast för det sätt att färdas, som, utan åsidosättande av nödig bekvämlighet och under tillämpning eventuellt av vissa bestämmelser om olika klasser, vid varje tillfälle kommit till användning, och att sålunda i fråga om för flera personer gemensam resa, exempelvis med förhyrda åkdon, deltagare förpliktigas att anlita minsta möjliga antal dylika, torde jämväl vid en revision av reglementet böra ifrågasättas.

Utskottet anser sig vidare som en brist i reglementet, vilket lämnar detaljbestämmelser endast för resa med skjuts, ångfartyg eller järnväg, böra framhålla den omständigheten, att dylika fullständigt

saknas beträffande ett numera så allmänt använt och för samfärdseln i stora delar av vårt land så betydelsefullt transportmedel som automobilen. Utskottet håller dessutom före, att bestämmelser borde lämnas jämväl beträffande de särskilt inom vissa yrken vanliga fall, då resor, å vilka reglementet äger tillämplighet, utföras med velociped eller med s. k. motorcykel, för vilka slag av resor ersättningen, under hänsyn till konkurrensen med andra för den resande bekvämare men ofta mindre ändamålsenliga fortskaffningsmedel, ej torde bestämmas alltför lågt.

Huruvida de undantagsbestämmelser från reglementet, som inom vissa statens verk äro meddelade rörande lägre tjänsteinnehavare i syfte att förebygga alltför stegrade utgifter för resor, vare sig dessa anses ingå i tjänsten och det dagliga arbetet eller icke, även tillgodose ifrågasvarande personals berättigade krav, torde också böra göras till föremål för undersökning.

Väl inseende de oerhört stora praktiska svårigheter, varmed avfattandet av för alla det moderna samhällslivets och den förbättrade samfärdselns skiftande förhållanden lämpade lagbestämmelser i förevarande avseende är förenat, samt under framhållande av att för enstaka befattningshavare en revision av reglementet i antydd riktning skulle medföra ekonomiska förluster i en eller annan form — ett förhållande, som vid möjligen blivande revision givetvis torde beaktas — har utskottet vid motionens behandling trots sig finna nödvändigheten, att blivande lagstiftning i ämnet baseras på grundvalen av deklara-tions-skyldighet rörande tjänsteresor, så bestämd, att de med resa förenade faktiska utgifterna tydligen framgå, och har utskottet kommit till den uppfattning, att statsverket härigenom skulle i möjligaste mån besparas från att ersätta utgiftsposter, som väl lagligen kunna försvaras, men vilka ej grunda sig på i verkligheten gjorda utlägg.

*Första kam-  
marens beslut  
1914.*

Vid behandling av förenämnda utskottsutlåtande beslöt emellertid första kammaren, efter en längre debatt, med 74 röster mot 46 att avslå såväl utskottets hemställan som den i ämnet väckta motionen.

*Utskottets  
yttrande.*

Utskottet har vid behandling av förevarande motion kommit till den uppfattningen, att många av de missförhållanden, som i motionen omförmålas, liksom av de exempel på orimligt höga ersättningar, som omtalas i ovan återgivna motion i första kammaren vid 1914 års första riksdag, kunna tillskrivas felaktig *tillämpning* av gällande reseregle-

mente. Att vidare rese- och traktamentsersättningarna ofta bliva särdeles höga vid en enda förrättning, synes icke så sällan bero på den omständigheten, att antalet i förrättningen deltagande personer är alltför stort, en omständighet, som dock icke kan läggas resereglementet till last. Utskottet vill emellertid i detta sammanhang som sin mening uttala, att vederbörande myndigheter torde böra i större utsträckning än hittills synes hava skett med yttersta stränghet efterse, det bestämmelserna i resereglementet verkligen bliva efterlevda, och att alla eventuella försök att på orättmätigt sätt tillskansa sig högre ersättningar än en rimlig tolkning av reglementet medger allvarligen beivras.

Att en revision av själva resereglementet dock icke är onödig, synes utskottet vara med tydlighet ådagalagt särskilt under den behandling, som ägnades ovannämnda motion vid 1914 års första riksdag. Vid revisionen torde böra tagas under övervägande, huruvida ej en reducering av antalet klasser kunde med fördel genomföras, samt huruvida ej en förenkling och ett förtydligande av reglementets bestämmelser kunde åstadkommas i avsikt att förhindra en sådan tillämpning, som uti motionerna i ämnet omtalats.

Härtill komma emellertid som ytterligare skäl för en revision, att resereglementet i sin nuvarande avfattning fullständigt saknar bestämmelser rörande användning av automobil vid resor i statens tjänst. För dylika bestämmelsers införande förefinnas visserligen stora svårigheter, beroende på saknaden av bestämda taxor för automobiltrafiken, men dessa svårigheter synas dock icke utskottet vara oöverkomliga.

Vid en eventuell revision torde även böra tagas i övervägande, huruvida bestämmelser kunna införas, som förhindra uttagande av orimligt höga resekostnader, när två eller flera personer resa tillsammans och därvid i verkligheten så gott som alltid använda gemensamt åkdon. För sådana fall torde särskilda normer kunna fastställas.

För de lägre och lägsta statstjänarna äro reseersättningarna tilltagna med synnerlig knapphet, vilken understundom torde komma att innebära en oskäligt låg ersättning för resornas besvärligheter.

Huruvida den av motionären föreslagna självkostnadsprincipen för reseersättningar vore den bästa, kan utskottet på frågans nuvarande stadium icke avgöra. Vägande skäl emot denna princip hava dock, såsom av förestående historik framgår, med mycken styrka framförts vid frågans föregående handläggning. Möjligen torde emellertid en kombinerad av självkostnadsprincipen och gottgörelse efter vissa normer i övrigt vid en utredning finnas lämplig.

På grund av vad sålunda anförts, får utskottet med anledning av herr Jonssons i Gumboda förevarande motion hemställa,

att andra kammaren måtte för sin del besluta, att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om revision av gällande resereglemente.

Stockholm den 19 februari 1915.

På utskottets vägnar:

E. A. LEKSELL.

---

I förevarande ärendes slutbehandling hava inom utskottet deltagit:  
herrar *Bäckström*<sup>1)</sup>, *Leksell*, *Andersson* i Resebo, *Lindmark*, *Andersson* i Gävle, *Johanson* i Huskvarna<sup>1)</sup>, *Törnkvist*<sup>1)</sup>, *Vennerström*, *Norman* och *Eklund*<sup>1)</sup>.

---

---

<sup>1)</sup> Har icke närvarit vid utlåtandets justering.