

Nr 326.

Av herrar **Lithander** och **Thore** i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition, nr 330, angående godkännande av tullverkets utgiftsstaten för år 1922 m. m.*

I Kungl. Maj:ts proposition vid innevarande års riksdag angående tullverkets utgiftsstaten för år 1922 m. m. hava de tre tullöverinspektörstjänsterna upptagits under 17:de lönegraden. Denna placering av ifrågasatt befattningar innebär ett avsteg icke allenast från den ställning såväl 1914 års tullkommission som kungl. generaltullstyrelsen nu intagit i fråga om berörda befattningshavares avlöning — båda med kraftigt betonande av befattningshavarnas säregna, ansvarsfulla och maktpåliggande natur — utan även från den ståndpunkt, som i detta hänseende tidigare undantagslöst hävdats vid upprättandet av lönestaten för nämnda verk.

Redan i det lönerегleringsförslag, som framlades för 1874 års riksdag och vilket senare vid påföljande års riksdag vann statsmakternas godkännande, sattes överinspektörstjänsterna på grund av deras betydelse främst bland lokalförvaltningstjänsterna. Ej nog härmed, de ansågos då vara av den vikt, att avlöningen för dem sattes avsevärt högre än till och med för styrelsens departementschefer (numera byråchefer). Överinspektörerna av klass I, i nu föreliggande förslag benämnda tullöverinspektörer, tillerkändes då en begynnelseavlöning av 7,000 kronor med tvenne ålderstillägg à 500 kronor, så att slutavlöningen uppgick till 8,000 kronor, under det att departementschefernas avlöning bestämdes till allenast 5,500 kronor med ett dyrtidstillägg av 500 kronor eller i allt 6,000 kronor utan ålderstillägg. Detta förhållande ändrades genom riksdagsbeslut år 1878 såtillvida, att departementscheferna från och med år 1879 erhöles 6,400 kronor i begynnelseavlöning med ett ålderstillägg à 600 kronor eller i slutavlöning 7,000 kronor.

Bihang till riksdagens protokoll 1921. 4 saml. 127 häft. (Nr 326—327.) 1

Vid den senaste löneregleringen för verket, nämligen år 1910, avvägdes dessa tjänsters löneförhållanden så, att begynnelseavlöningen för byråchefer sattes till 7,500 kronor, medan överinspektörerna av klass I fingo 7,300 kronor. Däremot tillerkändes de förra endast *en* avlöningsförhöjning å 600 kronor med en slutavlöning således av endast 8,100 kronor mot de senares *trenne* avlöningsförhöjningar å 400 kronor med en slutavlöning sålunda av 8,500 kronor.

Avståndet i lönehänseende mellan överinspektorstjänsterna och den närmast lägre lokalförvaltningstjänsten har ständigt hållits vid 1,000 kronor. I 1914 års tullkommissions förslag till avlöningsstat för tullverket, vilket förslag i huvudsak ligger till grund för Kungl. Maj:ts proposition, hade tullöverinspektörerna av klass I upptagits i 18:de lönegraden och närmast lägre tjänst i 17:de med en avlöningsskillnad av 480 kronor. I sitt utlåtande över nyssnämnda kommissions betänkande hade kungl. generaltullstyrelsen icke funnit anledning hemställa om någon ändring i avseende å tullöverinspektörerna, men däremot föreslagit en nedflyttning från 17:de till 16:de lönegraden för dem närmast underlydande tjänstemän, tullinspektörerna, varigenom skillnaden i avlöning dem emellan skulle komma att uppgå till 960 kronor eller till det ungefärliga nuvarande löneavståndet.

Då Kungl. Maj:t nu funnit sig böra föreslå en nedflyttning av tullöverinspektörerna med en lönegrad, hade man kunnat vänta, att härför skulle förebringas en bindande motivering. Man finner emellertid, att intet härom anförts, något som näppeligen ej heller låter sig göra. Tvärtom kan dessa tjänsters särställning i avlöningshänseende såväl till andra befattningar inom tullverket som ock i jämförelse med andra statstjänster alltjämt väl motiveras.

I sin allmänna motivering i vissa delar i Kungl. Maj:ts proposition (sid. 214) anför departementschefen bland annat, att de funktioner, som i de olika verken påvila till det yttre likartade befattningar, i många fall äro till sin natur skiljaktiga, varför en omarbetning av den av generaltullstyrelsen upprättade tjänsteförteckningen i den mån sådan påkallades för att vinna likhet med kommunikationsverken måste företagas med en viss varsamhet, ävensom att enbart efter den allmänna beskaffenheten av ett arbete, som tillhör en tjänst, eller till och med allenast efter benämningen å denna bestämma tjänstens hänförande till en och samma lönegrad, i vilket verk den än förekommer, rättvisligen ej låter sig göra.

Vad departementschefen vidare yttrar beträffande befattningar i lägre grad från och med kammarskrivare, nämligen att han icke kunnat

undgå beakta »den mera grannliga ställning, som flertalet tulltjänstemän torde i jämförelse med andra verks motsvarande befattningshavare i många fall intaga», lärer få anses gälla i minst lika hög grad de högre befattningshavarna.

Huru giltig denna motivering i vad densamma angår tjänsteinnehavarens benämning i själva verket är, belyses bland annat av följande nu närmast till hands liggande exempel. I en tablå över föreslagna befattningar vid tullverket i jämförelse med redan befintliga befattningar vid postverket och statens järnvägar finner man, att statens järnvägars lönestat upptager i 17:de lönegraden överinspektörstjänst och i 18:de lönegraden överkontrollörstjänst. Hos tullverkets lokalförvaltning, närmare bestämt hos packhusinspektionerna (i Stockholm, Göteborg och Malmö), återfinner man dessa benämningar, nämligen överinspektors (nu enligt förslaget överinspektörs-) och överkontrollörstjänst, men vid packhusinspektionerna är överinspektörstjänsten den *högre* tjänsten, medan den lika benämnda befattningen vid statens järnvägar är *lägre* än överkontrollörstjänsten där.

De trenne överinspektörstjänsterna vid packhusinspektionerna i Stockholm, Göteborg och Malmö hava i alla tider ansetts såsom de mest maktpåliggande chefsbefattningarna inom lokaltullförvaltningen, detta med hänsyn till den ansvarsfulla och grannliga ställning dessa förvaltningschefer intaga gent emot handelsvärlden och dess organisationer, gent emot den svenska industrien med hänsyn till dess tullskyddsintressen samt gent emot den underlydande stora personalen med hänsyn till densammas olika kvalifikationer och olika lämplighet för olika placering. Å dessa befattningars innehavare vilar ansvaret för den riktiga tillämpningen av en ofantlig mängd olika författningar men också för att detta sker utan trakasserier för den trafikerande allmänheten. Det kan på dem icke ställas nog höga fordringar i avsende å förmåga av initiativ, organisation och personalledning, omdöme och urskillning, kunskaper och erfarenhet på det tullbehandlingstekniska området samt intresse för och förmåga att följa skiftningar och utveckling på det industritekniska. Handels och industriens representanter torde vara redo vitsorda vad här nämnts.

Då, trots allt, förslag om dessa tjänsters tillbakaflyttande nu framlagts, torde det ock böra tillses, om det med dem förenade arbetet eller ansvaret under de senaste 45 åren avtagit.

År 1876 utgjorde tulluppbörden i Stockholm 9,965,325 kronor och i Göteborg 7,706,524 kronor. Samtidigt voro vid packhusinspektionen i Stockholm förutom överinspektören anställda

1 tullförvaltare,
 1 förste kontrollör,
 3 kontrollörer,
 5 kammarskrivare,
 3 biträdande kammarskrivare,
 1 uppsyningsman och
 4 vaktmästare

och vid packhusinspektionen i Göteborg

1 tullförvaltare,
 1 förste kontrollör,
 3 kontrollörer,
 2 kammarskrivare,
 2 biträdande kammarskrivare och
 4 vaktmästare,

allt oavsett vid denna tid *fåtalig* extra personal och packhuskarlar (Malmö tullförvaltning var vid denna tid ej fördelad på avdelningar).

I närvarande stund utgör personalstyrkan utom överinspektorerna själva vid förstnämnda inspektion

1 överkontrollör,
 4 förste kontrollörer,
 31 kontrollörer,
 64 kammarskrivare,
 5 uppsyningsmän och
 51 vaktmästare

samt vid sistnämnda inspektion

1 överkontrollör,
 3 förste kontrollörer,
 17 kontrollörer,
 41 kammarskrivare,
 2 uppsyningsmän och
 12 vaktmästare,

allt oavsett inkallad *stor* extra personal och packhuskarlar.

Tulluppbörden uppgick år 1913:

i Stockholm till 21,295,177 kronor, i Göteborg till 11,677,455 kronor,
 samt under sistlidna år:

i Stockholm till 56,972,794 kronor, i Göteborg till 35,405,883 kronor.

Dessa siffror böra bättra än ord övertyga om den oerhörda ökning av ansvar och arbete, som under årens lopp tillkommit för dessa tjänsters innehavare. Likväl kan härur icke utläsas den ökning i arbetsbördan, som inträtt genom tillkomsten under senare år av en mångfald författningar,

för vilkas riktiga tillämpning dessa förvaltningschefer stå i ansvar till staten, men för vilkas tillämpning så, att de icke tillskynda trafiken onödiga olägenheter, de hava att svara för handels- och näringslivets representanter.

Grundavlöningen för dessa befattningshavare har emellertid icke i någon avsevärd mån höjts. Vad som anförts innebär verklighetsförhållanden, som icke lära kunna jävas.

Vad här anförts måste i och för sig göra den, som känner dessa befattningshavares ställning till de tre stora sjöstädernas handels-, industri- och sjöfartsförhållanden betänksam inför deras tillbakasettande i löneavseende. Än mera betänksam blir man dock, om man rätt uppmärksammar Kungl. Maj:ts förslag till omorganisation av tullverket. Man finner då nämligen, att dessa tjänsteinnehavare, som hittills delat ansvaret för packhusinspektionernas åtgöranden med överkontrollörerna, för framtiden ensamma skola bära hela detta ansvar och följaktligen hädanefter bära icke allenast fördubblat ansvar utan även därav följande ökad arbetsbörda. Detta Kungl. Maj:ts förslag till avlöning av överinspektorstjänsterna kan därför knappast sägas vara förenligt med en rätt och god lönepolitik. Med höjt ansvar och arbete samt ökade anspråk på duglighet och förståelse för trafiken bör ofrånkomligen följa erkännande i stegrade förmåner och ej tvärtom.

Tager man i betraktande vad ovan anförts, lär man näppeligen kunna erhålla såsom facit, att chefernas för tullbehandlingsinspektionerna ställning blivit mindre maktpåliggande och mindre ansvarsfull. Förhållandet är, såsom förut tydliggjorts, det motsatta. Dessa tjänstemäns arbetsbörda är i själva verket så oavbrutet påvilande och deras tid så upptagen med utredningar och utlåtanden av olika slag *utom* den vanliga expeditionstiden, att varje den avlägsnaste tanke på någon biinkomst genom förvärvsarbete är utesluten.

Enligt det nya förslaget är överinspektörens närmaste man, tullinspektören, placerad i 16:de lönegraden, en grad, som i och för sig ingalunda är för högt tilltagen. Med hänsyn till den från alla håll erkända maktpåliggande chefsställning, som överinspektorerna vid packhusen i Stockholm, Göteborg och Malmö intaga, synes det mindre välbetänkt att nedsätta de senares löner från av generaltullstyrelsen föreslagna 18:de graden till 17:de graden eller till en plats endast en grad högre än tullinspektörens. Därest någon tvekan i avseende å placeringen av dessa tjänstemän förefunnits hos kungl. generaltullstyrelsen, så torde denna också i själva verket hava gått ut på, huruvida de tre

tjänsterna icke riktigast borde hava placerats i 19:de lönegraden i stället för i 18:de.

Departementschefens nedprutning ifråga om dessa tre viktiga chefstjänster innebär givetvis en ledsam överraskning för deras innehavare, och ett godtagande av densamma kommer självfallet att för framtiden äventyra desammas tillsättande med tillfyllest kvalificerade personer. Ty det ökade ansvar och den ofrånkomliga och obestridliga arbetsbörda, som påvila innehavarna av tullöverinspektörstjänsterna, torde knappast någon i närmast lägre grad vilja påtaga sig för en så knapp tillmätt merinkomst som 40 kronor i månaden eller 1 krona 33 öre per dag.

Den ökning av statsverkets utgifter, som skulle bliva en följd av de tre tjänsternas höjning till 18:de avlöningsgraden, utgör endast 1,440 kronor per år i grundavlönning.

På grund av det anförda få vi härmed hemställa,

att tullöverinspektörerna i Stockholm, Göteborg och Malmö må i den för tullverket föreslagna löneplanen, avdelning B, såsom kungl. generaltullstyrelsen med stöd av 1914 års tullkommission hemställt, uppföras i 18:de lönegraden.

Stockholm den 19 april 1921.

Edvard Lithander.

Alex. Thore.
