

Nr 372.

Av herr **Forssell**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 95, med förslag till allmänt resereglemente.

Med anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 95 med förslag till allmänt resereglemente får undertecknad härmed anföra följande.

Det har länge varit ett önskemål, att det nuvarande resereglementet skulle i väsentliga punkter moderniseras och ersättas med ett nytt. Från sådana befattningshavare, som själva i praktiken prövat reglementets bestämmelser, hava allt starkare klagomål rests över de otillräckliga ersättningarna; från privat håll åter liksom under de senaste åren från statsrevisorerna hava gjorts erinringar emot att tjänstemännen på sina resor kunnat tillskansas sig oskälig vinst, delvis visserligen på grund av uppenbara missbruk av det nuvarande reglementets bestämmelser, men delvis också allenast med utnyttjande av de möjligheter reglementet självt erbjöd.

Förklaringen till dessa mot varandra stridande uppfattningar är helt enkelt reglementets urmodighet. Vid vissa resesätt, framför allt vid landsvägsresor, har den resande utan att behöva uppgiva något av den bekvämlighet, vartill reglementet berättigat honom, med moderna fortskaffningsmedel kunnat färdas väsentligt billigare än vad som motsvarar reglementets ersättningsbelopp. Vid sådana resor hava dessa överskott räckt till både att täcka den brist, som uppstått på grund av de utan fråga otillräckliga dagtraktamentena och att därutöver giva den resande en stundom betydande vinst. Vid järnvägsresor och andra resor, där något motsvarande överskott på reseersättningen icke kunde uppstå, har däremot traktamentenas otillräcklighet förorsakat de resande befattningshavarna oundvikliga förluster. Dessa förhållanden hava icke kunnat undgå att medföra en del betänkliga verkningar. Vissa tjänstemän, som av sin tjänst nödgats att företaga resor, hava åsamkats förluster, som måste framstå som oberättigade. Man bör därför icke döma dem alltför strängt, som sökt undandraga sig sådana förluster genom att välja ett mera inkomstbringande färd sätt, där detta låte förena sig med reglementets formella lydelse, även om därigenom resans ändamål icke bleve på bästa och effektivaste sätt tillgodosett. Men otvivelaktigt måste det vara en angelägenhet, att i ett nytt resereglemente de fel, som vidlåda det nuvarande, i största möjliga utsträckning bliva undanröjda.

Den principiella utgångspunkten för ett nytt resereglemente bör därför vara att tillse, att vid varje färd sätt reseersättningen anpassas så smidigt som möjligt efter de nödvändiga utgifterna med tillgodoseende av det mått bekvämlighet, som för olika kategorier av befattningshavare finnes vara

skäligt, samt med ett tillmätande av ersättningen för övriga med resan förbundna kostnader efter samma grunder, så att icke ersättningarnas ojämnhet föranleda till användandet av för staten oekonomiska färdesätt.

Det skulle kunna synas, som om från denna utgångspunkt det lämpligaste vore att inom en viss högsta gräns låta befattningshavarna debitera sina faktiskt havda kostnader för resan och uppehållet därunder. Då propositionen emellertid i huvudsak avvisar självkostnadsprincipen, synes det onödigt att här upptaga densamma till diskussion i andra avseenden än beträffande den del av reseersättningen, där Kungl. Maj:t föreslagit, att den skulle tillämpas.

Med avseende på bestämmelserna om reseersättningarnas storlek i allmänhet tillgodoser propositionen det länge kända önskemålet om användande av även andra färdesätt än med järnväg eller ångbåt eller efter häst, där så för resans ändamål är lämpligt och reseersättningen avpassas med hänsyn till kostnaderna för de olika färdesätten. Härigenom böra under alla omständigheter klagomålen bortfalla över oskäliga reseersättningar genom användandet av andra än de i reglementet förutsedda färdesätten.

Då de föreslagna bestämmelserna angående reseersättning för färd å landsväg emellertid säkerligen komme att medföra vissa svårigheter vid reseräkningars uppsättande och granskning, anser jag lämpligt, att ifrågavarande bestämmelser så långt möjligt förenklas.

Av betydelse synes däremot vara att efterse, om de i propositionen föreslagna ersättningarna verkligen täcka skäliga resekostnader. Därest så icke skulle befinnas vara fallet i fråga om ett eller flera färdesätt, lärer det, då, såsom nedan skall visas, traktamentena under inga förhållanden kunna tänkas räcka till att bestrida någon del av själva resekostnaderna, bliva en beklaglig men oundviklig följd, att även i framtiden försök komma att göras att anordna tjänsteresor icke i främsta rummet med tanke på det bästa och mest praktiska tillgodoseendet av resans syfte, utan med hänsyn till möjligheten att få resans kostnader på bästa sätt täckta.

Vad först beträffar de olika färdesätten vid landsvägsresa, yppa sig vissa betänkligheter mot förslaget. Med den snabba utveckling, som motortrafiken under de sista åren haft, är det naturligt, att man sökt inordna även automobilomnibussarna bland de i reglementet förutsedda färdesätten. Det torde dock icke kunna förnekas, att omnibussarna åtminstone tills vidare i de flesta fall erbjuda så ringa grad av bekvämlighet, att de icke böra föreskrivas såsom obligatoriska i andra fall än för relativt korta sträckor och då med avseende å snabbhet ungefär likvärdiga järnvägsförbindelser saknas. Särskilt i Norrland förekommer det i många fall omnibuslinjer, som gå parallellt med järnvägslinjer och vilkas biljettpriiser äro så ställda, att enligt propositionens bestämmelser en befattningshavare, som har rättighet till andra klass biljett å järnväg, näppeligen torde kunna få ersättning för en dylik utan bliva hänvisad till färd med omnibus. Likaledes i Norrland finnes på åtskilliga håll reguljär omnibustrafik, så anordnad, att möjlighet finnes att komma fram och åter på samma dag över en vägsträcka av mer än 5 mil

i vardera riktningen och ändå hava flera timmar på sig a den ort, som besöket gäller. Det torde knappast vara rimligt att fordra av en befattningshavare, att han skall underkasta sig de strapatser, som en dylik resa för närvarande medför, och kravet därpå kunde lätt leda till, att man söker utsträcka resetiden utöver det nödvändiga.

Vad beträffar resor med taxeaomobil eller efter hästskjuts föreskriver propositionen, att ersättning lämnas för automobil efter den lägsta fastställda taxan, som för resan kunnat ifrågakomma, och för hästskjuts efter lega för en häst jämte i bägge fallen 15 öre per kilometer tillryggalagd vägsträcka, lika för alla reseklasser. Det torde vara påtagligt, att förhållandena mången gång gestalta sig så, att dessa färdesätt icke tillgodose ens de måttligaste anspråk på bekvämlighet. Den billigaste automobil-taxan avser i många län fordbilar eller med dem likvärdiga. Även om dessa, när de befinna sig i gott skick, kunna vara fullt tillfredsställande som fortskaffningsmedel för kortare resor vid gynnsamt väder, bliva de utan all fråga vid längre resor och under ogynnsamma klimatiska förhållanden otillfredsställande, helst om de därtill befinna sig i mindre gott stånd och icke kunna fullständigt tillslutas. Då landsvägsresor över längre vägsträckor så gott som endast torde företagas av befattningshavare, som hava rätt till reseersättning inom någondera av propositionens klasser A och B, synes det, om man vill undvika ett generellt medgivande att debitera ersättning enligt högre taxor, vara en möjlighet till frågans skäligen lösning att giva i dessa klasser placerade befattningshavare något högre kilometerpenningar än de föreslagna. I samma riktning talar, att resor av här ifrågavarande slag otvivelaktigt för sådana befattningshavare medföra större utlägg för drickspenningar och dylikt än för befattningshavare i den lägsta klassen. Ett blygsamt tillmötesgående av här framställda önskemål synes vara att i klass A giva 35 öre och i klass B 20 öre per kilometer. Härigenom torde möjliggöras för ifrågavarande befattningshavare att åtminstone i en del fall utan egna utlägg kunna använda mera tillfredsställande fortskaffningsmedel än de i propositionen förutsedda.

Behovet för de i klasserna A och B resande befattningshavarna att kunna tillgodose något högre krav på personlig bekvämlighet, synes också tala för, att vid de färdesätt, då kilometerpenningar enligt propositionen skulle utgå med dubbelt belopp eller 30 öre per kilometer, jämväl de ovan föreslagna beloppen fördubblades och kilometerersättningen sålunda i dessa fall sattes till respektive 50, 40 och 30 öre i de tre reseklasserna.

När fråga är om befattningshavare med sådan tjänst, som förutsätter deras vistande på resor under större delen av året och därvid landsvägsresor förekomma i betydande omfattning, vill det synas som om såväl för staten som för tjänsteinnehavarna fördelar skulle kunna uppnås i form av tidsvinst och direkta besparingar, om staten lämnade bidrag till anskaffande av eget lämpligt motor- eller annat fordon. Sådant tillvägagångssätt har med framgång tillämpats i andra länder, exempelvis Danmark,

och har jämväl förekommit i Sverige, men synes det önskvärt, att genom ett uttalande av riksdagen i denna riktning myndigheternas intresse för frågans lösning ökades.

Under det att propositionen i fråga om landsvägsresor följer principen, att reseersättning utgår med ett fixt belopp för varje olika färdesätt, oavsett om det för den resande varit möjligt att erhålla billigare befordran än som i reglementet förutsatts, har Kungl. Maj:t beträffande järnvägs- och ångbåtsresor funnit lämpligt att tillämpa självkostnadsprincipen. Varje befattningshavare tillerkännes rättighet att använda högst en viss angiven vagnsklass å tåg eller plats å båt, men nöjer han sig med billigare färdesätt, tager staten prisskillnaden. Undantag har gjorts för färd med sov- vagn å järnvägarna, där, i motsats till vad nu är fallet, den resande till- erkänts rätt att debitera gottgörelse för sovplats i den vagnsklass, i vilken han är berättigad resa, oavsett om han använt sovplats i denna eller lägre klass.

Det synes mig finnas starka skäl, som tala mot införandet av själv- kostnadsprincipen på detta område. Någon nämnvärd besparing för staten lär derigenom icke uppkomma, ty följden blir självfallet, att varje befattningshavare söker taga ut sin rätt så långt möjligt är, om icke något intresse driver honom till motsatt förfaringssätt. Nu är det emeller- tid enligt mitt förmenande otvivelaktigt, att vid många resor enklare färde- sätt kunna utan olägenhet användas än de i reglementet medgivna. Med detta uttalande avses icke att påstå, att reglementsförslaget skulle medgiva rätt till färd i onödigt höga vagnsklasser, men vad som är erforderligt vid vissa slag av resor, kan bliva onödigt vid andra. Om det för utnyttjande av den resandes arbetskraft är önskvärt, att han vid längre resor och sär- skilt vid nattresor skaffar sig den grad av bekvämlighet, som är honom medgiven, har staten däremot, vill det synas, intet intresse att förmå honom att vid en del korta resor använda högsta medgivna klass. Den stimulans till sparsamhet, som har legat i möjligheten för befattnings- havarna att själva få tillgodogöra sig skillnaden i biljettkostnad i dylika fall, bör staten icke undandraga sig att allt fortfarande lämna. Det synes icke heller finnas anledning att i onödan markera en rangskillnad.

Till detta skäl bör emellertid läggas även ett annat. De verk och myn- digheter, som kontrollera reseräkningar, hava, som känt är, en tidkrävande uppgift med att granska sovplatsutgifterna, där ju självkostnadsprincipen för närvarande tillämpas, utan att det dock lär kunna påstås, att denna kontroll i alla avseenden är effektiv. Belägg för detta påstående finnas exempelvis i flera av statsrevisorernas berättelser. En utsträckning av självkostnadsprincipen till alla järnvägs- och ångbåtsbiljetter skulle utan all fråga leda till ett mycket väsentligt ökat granskningsarbete inom dessa verk, utan att ändå trygghet i alla fall torde kunna vinnas mot missbruk. Därtill måste befaras, att spionier och trakasserier mot misshagliga tjänstemän lätteligen kunde uppkomma.

För att nå samma teoretiska kontrollmöjlighet, som för närvarande finnes i fråga om sovplatsbiljett, skulle det vara nödvändigt att införa ett kvittenssystem vid varje köp av järnvägs- och ångbåtsbiljetter. Ett sådant system skulle dock uppenbarligen bliva i hög grad besvärligt och tidkrävande såväl för de resande som för biljettförsäljarna och därtill ur ekonomisk synpunkt, såsom ovan framhållits, skäligen meningslöst, då knappast någon besparing därigenom skulle tillföras statsverket.

Jag föreslår därför, att föreskriften i propositionens 1 § att vid resa på järnväg och fartyg ersättning icke utgår för biljett till högre vagnsklass eller dyrare plats, än som verkligen använts, uteslutes. Men däremot synes det av besparingsskäl lämpligt, att de nuvarande föreskrifterna beträffande ersättning för sovplatsbiljetter bibehållas.

Beträffande fördelningen av befattningshavarna på olika reseklasser innebär Kungl. Maj:ts förslag en försämring i vissa fall. En del befattningshavare, vilka för närvarande äro berättigade att resa i I klass å järnväg, hava hänförts till reseklass B med rätt till fri resa endast i II klass, och en del andra befattningshavare, som för närvarande äro berättigade att resa i II klass, hava hänförts till reseklass C med rätt till fri resa endast i III klass.

Förstnämnda befattningshavare tillhöra nuvarande lönegraderna 15—18; bland de senare återfinnas vissa kvinnliga befattningshavare. En övergångsbestämmelse, som bibehåller nämnda befattningshavare vid deras nuvarande rättigheter i fråga om reseersättningar, synes mig böra införas i resereglementet.

Med avseende på traktamentenas storlek torde statens och befattningshavarnas intressen sammanfalla däruti, att traktamentena göras tillräckliga för uppehållet och andra med resan oundgängligen förknippade kostnader med undantag för själva personbefordringen. Därmed vunnas att den, som genom ett kringgående eller pressande av reglementets föreskrifter tillskansade sig vinster på reseersättningen, icke längre finge möjlighet att åberopa det nödtvång eller åtminstone de förmildrande omständigheter, som sammanhånga med den otillräckliga traktamentsersättningen. I praktiken bleve först genom en dylik omläggning en effektiv realprövning av reseräkningarnas skälighet möjliggjord. Ur ekonomisk synpunkt synes det för staten vara vida mera att vinna på att onödiga elier illa planlagda resor förhindras än på direkta besparingar å ersättningarna per resedag.

Det torde i förbigående böra framhållas, att en dylik effektiv realprövning synes vara det enda lämpliga medlet att förhindra onödiga resor. Ett experiment med att fastställa maximibelopp, vartill reseersättningarna för respektive ämbetsverk eller befattningshavare finge uppgå, synes däremot tämligen ineffektivt. Tilltoges dessa belopp knappt, bleve följderna antingen, att de avsedda ändamålen ofta nog icke kunde tillgodoses, att anslaget överskredes eller att hemställningar måste göras hos Kungl. Maj:t om extra anslag med ty åtföljande onödig omgång och besvär. Tillmättes åter sådana

anslag mera rundligt, torde sannolikheten tala för att i många fall därigenom framkallades resor, som eljest skulle ha kunnat undvikas. I varje fall skulle ett dylikt system med säkerhet framkalla misstankar om ett olämpligt handhavande av givna anslag.

Såsom ledning vid fastställandet av traktamentsersättningarna torde i viss mån kunna tjäna de regler, som i allmänhet tillämpas inom privata företag och organisationer. Det torde nämligen kunna förutsättas, att man inom dylika företag icke beviljar högre reseersättning än som befunnits nödvändigt som garanti för att de med resan förenade uppdragen skola bliva väl utförda. När man söker skaffa upplysningar om praxis inom enskilda företag på detta område, finner man emellertid, att i åtskilliga fall självkostnadssystemet tillämpas, vilket icke möter några betänkligheter, när de resande befattningshavarna äro ett fåtal och befinna sig i ansvarig chefställning. Vidare förekommer ej sällan, där ett fixt traktamente utgår, att detta är avsett att räkna icke blott för de rent personliga utgifterna utan även för vissa utlägg i uppdragsgivarens tjänst, till vilka motsvarighet i statstjänsten icke alls eller endast i mindre omfattning förekommer. I främsta rummet gäller detta en mera omfattande representation. Slutligen måste man vid dessa jämförelser tillse, att det i privat verksamhet beviljade traktamentet icke är avsett att utöver resekostnadernas täckande lämna ersättning jämväl för under tiden för reseuppdragets fullgörande mistade inkomster på annat håll.

I fråga om inom enskild verksamhet utgående reseersättningar kan anföras följande.

Till Brandtarifföreningen anslutna försäkringsbolag utbetala till högre tjänstemän, inspektörer o. d., reseersättning enligt följande grunder:

Järnväg per kilometer	kronor	—: 14
Skjuts (häst eller bil) per kilometer	»	1: —
dock att, där turbil finnes, högst dubbel avgift i sådan får debiteras.		
Dagtraktamente: vid besiktningar	»	30: —
» skaderegleringar	»	35: —
Sovplats	I klass	
Ångbåtsbiljett	dubbel I	»

För lägre tjänstemän tillämpas, då dessa mera sällan resa, en överenskommelse för varje gång och som vanligen består uti ersättning efter verkliga kostnader för II klass järnväg, d:o sovplats, skjutsar och ångbåtar samt 20 à 25 kronor i dagtraktamente.

Vid vissa olycksfallsförsäkringsbolag utgår utöver reseersättningar till vice direktör ett dagtraktamente av 40 kronor, till avdelningschefer av 25 kronor och till inspektörer av 20 kronor.

Jordbrukarbanken lämnar för sina styrelseledamöter, revisorer och tjänstemän reseersättning för resa i I klass på järnväg samt ett dagtraktamente av 30 kronor.

En annan medelstor bank lämnar samma reseersättning men 35 kronor i traktamente.

I allmänhet ersätta dock bankerna resekostnaderna åtminstone för styrelseledamöter, chefer och av bolagsstämman valda revisorer enligt räkning.

I en bank, där detta system i övrigt följes, men de från huvudkontoret till filialkontoren utsända kontrollanterna erhålla ett dagtraktamente av 20 kronor, har detta enligt upplysning befunnits vara otillräckligt.

Handelsresande erhålla i allmänhet ersättning enligt räkning eller ett traktamente av 35—40 kronor, varmed emellertid skola ersättas dels representationskostnader, dels ock de ofta dryga kostnaderna för övervikt och bagage-transport.

Inom handelsorganisationen åter tillämpas för funktionärerna samt vid styrelsesammanträden o. d. reseersättning för II klass på järnväg och ett traktamente av 25 kronor.

Svenska arbetsgivarföreningen beviljar sina direktörer ett dagtraktamente av 45 kronor, direktörsassistenter och ombudsmän 35 kronor samt sekreterare 30 kronor jämte reseersättning i första klass. Representationsutgifter ansågos motivera det relativt höga traktamentet till direktörerna.

Landsorganisationens ombud erhålla i regel ett dagtraktamente av 20 kronor, medan inom vissa förbund tillämpas högre, inom vissa lägre ersättning.

Enligt kollektivavtal mellan Sveriges verkstadsförening och vederbörande fackförbund gäller för arbetare, närmast jämställda med arbetare vid flottans varv, följande bestämmelser rörande ersättning vid arbete utom verkstaden:

Mom. 1. Vid arbete å annan ort än där verkstaden är belägen — varest arbetaren måste övernatta — erhåller arbetaren, utom den vanliga timlönen, fritt logi och vivre, båda av tillfredsställande beskaffenhet eller ock ersättning därför med 5 kronor per dag. Ifrågakomma logi- och vivre-ersättning för längre tid än 15 dygn i en följd, nedsättes ersättningsbeloppet för tiden därutöver med 20 procent eller, därest på förhand bestämts att det ifrågavarande arbetet skall bliva av längre varaktighet, enligt överenskommelse i varje särskilt fall.

Mom. 2. Vid resor erhåller arbetaren dels dagtraktamente med 5 kronor, dels vanlig timlön (oavsett om resan äger rum å arbetsdag eller sönderspektive helgdag) för så lång tid av resan, som infaller under hans vanliga arbetstid. Där resa försiggår under natten och sovplats ej beredes arbetaren, äger han uppbära vanlig timlön för den del av resetiden, som inträffar mellan 7 e. m. och 7 f. m.

Arbetsgivaren bekostar dessutom resebiljett och frakt för bagage.

Mom. 3. När arbete för verkstaden å annan ort förekommer i sådan utsträckning, att verkstaden där anställer arbetare, utgår icke till dessa arbetare sådant extra tillägg, varom i mom. 1 och 2 förmäles.

För elektriska montörer, närmast jämställda med telegrafverkets linje-

personal, utgår enligt avtal ersättning vid arbete utom hemorten efter följande grunder.

Mom. 3. Vid arbete utom hemorten, oavsett avståndet, då bort- och hemfärd sker dagligen erhåller arbetaren, under förutsättning att arbetet på platsen jämte restid tagit minst 6 timmar per dag, oavsett tiden på dagen, förutom ordinarie timlön, matpenningar med 2 kronor 25 öre per dag. Matpenningar utgå dock ej, om fri kost tillhandahålles av arbetsgivaren eller beställaren.

Mom. 4. Vid arbete utom hemorten, då bort- och hemfärd ej sker dagligen, erhåller arbetaren förutom ordinarie timlön antingen fri kost och logis, båda av tillfredsställande beskaffenhet, eller ett extra tillägg, som, därest resan och arbetet på en plats tager en tid av högst 14 dagar, utgår med 6 kronor per dag, och eljest med nämnda belopp för var och en av de första 14 dagarna samt med 5 kronor för varje överskjutande dag. Förekommer endast fritt logis, minskas dagtraktamentet med 1 krona per dag.

Mom. 5. Vid resor på arbetsgivarens order för arbete utom hemorten erhåller arbetaren ordinarie timlön under hela restiden, även för sön- och helgdagar, dock ersättes den sammanlagda restiden och den i mom. 4 åsyftade arbetstiden under ett dygn för högst 12 timmar räknat från den tidpunkt, resan anträdes.

Arbetsgivaren bekostar resebiljett efter 3:e klass å järnväg och 2:a klass vid sjöresa, ävensom frakt för bagage.

Vid resa, som ej i mom. 3 upptagits, utgår resetraktamente enligt följande bestämmelser:

1) vid resa under dagen, räknat från kl. 8 f. m. till kl. 8 e. m., 5 kronor, om resan varar minst fyra högst 8 timmar, samt 8 kronor om resan varar mer än åtta och högst 12 timmar.

2) Vid resa under återstående delen av dygnet utgår intet traktamente, med undantag för det fall att arbetaren under sagda del av dygnet måste övernatta å någon ort, då traktamente för denna tid utgår med 4 kronor.

3) Vid resa, som varar flera dygn, utgår resetraktamente för varje följande dygn efter samma beräkningsgrunder som första dygnet enligt ovanstående.

4) Resetraktamente utgår dock ej, då dagtraktamente utbetalas.

I propositionen föreslås, att traktamentet inom de fem traktamentsklasserna skall utgå med respektive 24, 21, 18, 15 och 12 kronor per dygn. Skillnad göres mellan dag- och natttraktamente, av vilka det senare utgör respektive 9, 8, 7, 6 och 5 kronor, och dagtraktamentet återstoden eller 15, 13, 11, 9 och 7 kronor.

En jämförelse med de här ovan omnämnda privata befattningshavarna, vilka kunna anses jämnställda med de i de tre högsta nyssnämnda traktamentsklasserna ingående statstjänstemännen, visar, att de i förslaget angivna totala traktamentsbeloppen per dygn äro synnerligen snävt tilltagna. Vid

den intima samverkan, som på en mångfald av statens förvaltningsområden äger rum med privata företag och organisationer, är det uppenbarligen ej blott nedsättande för statens värdighet, utan måste i många fall leda till lätt påvisbara nackdelar för staten, om dess represententer på grund av alltför stor njugghet i sina ekonomiska villkor måste framstå såsom socialt underlägsna sina privata medarbetare och hänvisade till deras gästfrihet för att under fullgörandet av ett gemensamt reseuppdrag kunna i fråga om bostad, mat och andra utgifter erhålla lika villkor med dem. Att staten skulle kunna lita till att dess befattningshavare vore i stånd till att av egna medel täcka vad som brister i traktamentena, är givetvis så gott som genomgående uteslutet.

Även bortsett från jämförelser med de privata befattningshavarna torde det emellertid vara uppenbart, att de här sist berörda traktamentsbeloppen äro alltför snävt tilltagna med hänsyn till de priser, som för närvarande råda på sådana hotell och restauranger, till vilka dessa befattningshavare på sina resor bliva hänvisade, och med beaktande av att utom kost och logi även förekomma en hel del andra utgifter, som visserligen äro svåra att specificera, men icke desto mindre ofrånkomliga. Åtskilliga av dessa spela också vid kortvariga resor en mindre roll eller framträda åtminstone icke så direkt, att de kunna exakt beräknas. För dem, som ha skyldighet att under en avsevärd del av året befinna sig på tjänsteresor, komma de däremot att betyda en avsevärd utgiftspost och måste därför givetvis tagas med i beräkningen vid en uppskattning av de verkliga resekostnaderna. Bland sådana kostnader kunna nämnas en del utgifter i samband med själva resan, såsom polletteringsavgifter, bagagetransporter, spårvägs-, drosk-, bil- och dylika avgifter, för vilka ersättning ej åtnjutes, porto-, telefon- och telegramavgifter för uppgörelser om sammanträffanden med de personer resan gäller, för beställning av logi och dylikt samt för förbindelse med hemmet, reseförsäkringar o. s. v.; utgifter för personlig hygien, såsom bad och dylikt, extra tvätt och underhåll av kläder; vissa smärre representationskostnader. Här ifrågavarande resor förutsättas icke medföra några representationskostnader i verklig mening. En inbjudan till någon eller några av de personer, med vilka man haft förbindelse, fordrar dock vanligen ett återgäldande, vilket näppeligen kan ske utan att medföra ökade nettokostnader. Ett undvikande av detta slag av utgifter medför ofta ett mindre effektivt utnyttjande av tid och tillfällen att inhämta upplysningar i det ärende resan gäller.

För befattningshavare med speciella »resetjänster» blir, såsom ovan antytts, den för resorna särskilt erforderliga utrustningen (ifråga om kläder, skodon, ytterplagg och reseffekter, vilka förhållandevis snabbt förbrukas) en extra utgift av ofta nog betydande omfattning.

Gentemot de här uppräknade utgifterna brukar ofta framhållas, att frånvaro på resor medför vissa besparingar i hemmets hushållning. Åtminstone för den, som har eget hushåll, torde emellertid dessa besparingar faktiskt

inskränka sig så gott som uteslutande till en något minskad åtgång av matvaror, vilken besparing rimligtvis i praktiken icke kan taxeras synnerligen högt.

Den, som själv mera sällan företager resor eller åtminstone icke under längre sammanhängande tidsperioder vistas på resor, har ofta svårt att uppskatta de kostnader, som under längre perioder pågående reseliv känns som ofrånkomliga. Man bör tänka sig in i jämförelsen mellan två befattningshavare, som befinna sig i samma tjänsteställning och åtnjuta samma avlöningsförmåner, men av vilka den ene nödgas att en avsevärd del av sin tid vistas på resor, under det att den andre endast har tjänstgöring på sitt ämbetsrum. Traktamentet bör rättvisligen tilltagas så stort, att den förre icke känner sig ställd i en ogynnsammare ställning än den senare på grund av resetvånget.

På grund av vad ovan anförts vill det synas, som om skäliga traktamenten per dygn icke gärna skulle kunna sättas lägre än för 1:a klass till 30 kronor, för 2:a klass till 25 kronor och för 3:dje klass till 20 kronor. En jämkning uppåt för 4:e klass till 16 kronor synes även vara skälig. Om de föreslagna låga traktamentena bliva fastställda, bör i varje fall ej få förekomma, att desamma för vissa tjänstemannagrupper ytterligare nedsätts, såsom för närvarande stundom sker.

Vad därefter beträffar uppdelningen mellan natt- och dagtraktamenten synes till en början kunna ifrågasättas om indelningen av dygnet på sådant sätt, att natten anses omfatta allenast tiden mellan midnatt och kl. 6 f. m., icke i en del fall medför obillig begränsning av traktamentet. Även mot de övriga föreskrifterna rörande natttraktamentet måste vissa invändningar göras. För det första synes beloppen vara alltför högt tilltagna. Sålunda kan påpekas att befattningshavare i propositionens reseklass och traktamentsgrupp C15 enligt de från och med den 1 april i år gällande priserna å sovbiljett å statens järnvägar, när de använt 3:dje klass sovplats, skulle komma att förtjäna 1 krona för var gång de underlåta att uppgiva detta. Sovplatsbiljett kostar nämligen 5 kronor, men natttraktamentet, som avdrages, om de debitera sovplats, skulle enligt propositionen uppgå till 6 kronor. Detta kan icke vara egentligt. För befattningshavare i de tre högsta traktamentsklasserna utgör visserligen det föreslagna natttraktamentet ett mindre belopp än kostnaden för sovplatsbiljett i den klass, till vilken de äro berättigade, men i ett stort antal fall skulle däremot avdraget bli större, än vad ett nattlogi med tillhörande drickspengar betingar. Härtill kommer, att det är mycket vanligt, att vid en nattresa å järnväg nettobesparingen blir mindre än kostnaden för ett nattlogi. Sker avresan sent på natten eller äger framkomsten rum tidigt på morgonen blir det ofta nödvändigt att anskaffa logi.

Jag finner därför skäligt att natttraktamentet för de tre högsta traktamentsklasserna fastställas till respektive 8, 7 och 6 kronor och att däremot svarande sänkning sker för de två lägsta klasserna. Vidare synes det

vara ett befogat krav, att nattrakamente utgår även i de fall, då ersättning för sovplatsbiljett åtnjutits, åtminstone i de fall, då avresan skett efter kl. 10 f. m. eller framkomsten före kl. 8 f. m.

På grund av vad jag härovan anfört, tillater jag mig hemställa,

att riksdagen vid avgivande av yttrande över Kungl. Maj:ts förslag till nytt resereglemente, som innehålles i Kungl. Maj:ts proposition nr 95, ville som sin mening uttala

beträffande 1 §:

att vid begagnande av samfärdsmedel, som erbjuda olika reseklasser, ersättningen för biljett bör utgå efter priset i den klass den resande enligt bestämmelserna i 3 § äger rätt att använda;

att vid färd med motorecykel, av förrättningsman personligen drivet resdon och vid fotvandring ersättning bör utgå med 50 öre per kilometer i klass A, 40 öre per kilometer i klass B och 30 öre per kilometer i klass C samt vid färd med taxeautomobil, hästskjuts eller annat färdssätt, än i 1 § omnämnts, kilometerpenningarna böra utgå med respektive 25, 20 och 15 öre;

beträffande 2 §:

att traktamentsbeloppen för dygn böra ökas från respektive 24, 21, 18 och 15 kronor till respektive 30, 25, 20 och 16 kronor samt traktamentsbeloppen för natt minskas med 1 krona för samtliga traktamentsklasser;

beträffande 3 §:

att de vid förslagets ikraftträdande i tjänst varande befattningshavare, vilka genom det nya förslaget skulle komma att hänföras till lägre reseklass än den, till vilken de äro berättigade enligt nu gällande reglemente, böra genom övergångsbestämmelser bibehållas vid denna rätt;

beträffande 4 §:

att vid resor, där såväl järnväg som omnibus skäligen kan användas, förrättningsman bör äga rätt att alltid erhålla ersättning för resa med järnväg;

beträffande 11 §:

att ersättning för nattetid begagnad plats i sovagn bör utgå med priset för sovplats i den vagnklass, som i verkligheten använts;

beträffande 18. §:

att förrättningsman, som mellan kl. 10 e. m. och kl. 8 f. m. avreser från eller inträffar på annan ort än hemorten, skall hava rätt till såväl fri sovplats som nattraktamente.

Stockholm den 23 mars 1925.

Arne Forssell.