

Nr 95.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till allmänt resereglemente; given Stockholms slott den 13 februari 1925.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bifogade utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för denna dag, inhämta riksdagens yttrande över bilagda förslag till allmänt resereglemente; och har Kungl. Maj:t för avsikt att, efter mottagande av riksdagens svar, företaga den slutliga prövningen av samma förslag och förordna om utfärdande av författning i ämnet.

GUSTAF.

Ernst Wigforss.

Förslag

till

Allmänt resereglemente.

1 §.

Där enligt allmän författning eller särskild föreskrift resekostnadsersättning skall utgå för förrättning i statens ärenden, äger vederbörande förrättningsman, i den mån ej annorlunda är eller varder stadgat, åtnjuta sådan ersättning i enlighet med vad för nedannämnda tre reseklasser här finnes bestämt.

Färdsätt	Klass A	Klass B	Klass C
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
Omnibus	Avgift för 2 platser	Avgift för 2 platser	Avgift för 2 platser
Taxeautomobil	Avgift för 1 person samt 15 öre pr km.	Avgift för 1 person samt 15 öre pr km.	Avgift för 1 person samt 15 öre pr km.
Motorcykel, av förrättningsman personligen drivet resdon eller fotvandring	30 öre pr km.	30 öre pr km.	30 öre pr km.
Hästskjuts eller annat färdsätt än ovan nämnts.....	Lega för 1 häst samt 15 öre pr km.	Lega för 1 häst samt 15 öre pr km.	Lega för 1 häst samt 15 öre pr km.

Vid resa på järnväg utgår icke ersättning för tågbiljett 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. linjef trafik).

Med taxeautomobil avses automobil i yrkesmässig trafik utom omnibus.

Avgift för taxeaomobil 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, äger han undfå gottgörelse för vad han visar sig hava utgivit.

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

2 §.

När enligt allmän författning eller särskild föreskrift traktamentsersättning skall utgå för förrättning i statens ärenden, äger vederbörande förrättningsman, i den mån ej annorlunda är eller varder stadgat, åtnjuta sådan ersättning med ettdera av nedannämnda traktamentsbelopp.

	T r a k t a m e n t s b e l o p p				
	För dag	15 kronor	13 kronor	11 kronor	9 kronor	7 kronor
” natt	9 ”	8 ”	7 ”	6 ”	5 ”
Tillhopa för dygn	24 kronor	21 kronor	18 kronor	15 kronor	12 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 §.

En vid detta reglemente fogad bilaga angiver, till vilken reseklass respektive befattningshavare hänföres, samt honom tillkommande traktamentsbelopp (bilaga 1).¹

Befattningshavare, som icke är upptagen i nämnda bilaga, åtnjuter resekostnads- och traktamentsersättning efter vad som gäller för närmast jämförlig befattningshavare.

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.

Här utesluten.

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 färd sätt, som med hänsyn till resans ändamål samt för åstadkommande av minsta sammanlagda rese- och traktementskostnad eller eljest varit lämpligast. Vid beräkandet av denna sammanlagda kostnad skall traktemente medräknas, även om sådant icke utgår till förrättningsmannen av statsmedel.

Förrättningsman vare 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 §.

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 skall erläggas 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 taxeaomobil, hästskjuts eller fortskaffningsmedel, för vilket enligt 1 § ersättning beräknas såsom för hästskjuts, skall, där sådant låter sig göra och befinnes ägnat att nedbringa

reskostnaden, 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 eller båtar m. m.

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 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 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 §.

Har vid resa med järnväg förrättningsman nattetid begagnat plats i sovvagn, utgår gottgörelse för sovplats i den vagnsklass, som jämlikt 1 § är bestämd för den reseklass, förrättningsmannen tillhör.

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 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.

Med transportmedel avses i denna paragraf icke av förrättningsmannen personligen drivet resdon.

16 §.

Ersättning för resa till förrättning må beräknas från förrättningsmannens bostad, stationsort 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 förrättningsmannen efter förrättningsens 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 hemorten.

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 forskaffningsmedlet 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 sex månader efter det resan eller förrättningen avslutats.

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 nedsätts.

Detta reglemente träder i kraft den — — —.

Genom detta reglemente upphäves

dels resereglementet den 13 december 1907 (nr 131) jämte vad som i särskilda författningar eller föreskrifter finnes stadgat rörande förrättningsmans rätt till resekostnads- och traktamentsersättning enligt viss klass i resereglemente, i den mån sådant stadgande strider mot här ovan givna bestämmelser,

dels ock kungörelsen den 25 februari 1916 (nr 65) angående rätt för förrättningsman, som enligt resereglementet är berättigad till resekostnadsersättning, att vid färd å järnväg åtnjuta ersättning för erlagd avgift för inskrivning av resgods.

*Utdrag av protokollet över finansärenden, hållet inför Hans Maj:t
Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 13 februari 1925.*

Närvarande:

Statsministern SANDLER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden
OLSSON, NOTHIN, HANSSON, LINDERS, LARSSON, WIGFORSS, MÖLLER, LEVINSON.

T. f. chefen för finansdepartementet, statsrådet Wigforss, anför:

Den 15 november 1920 avgävo särskilt tillkallade sakkunniga betänkande med förslag till nytt resereglemente. Förslaget, vilket torde få såsom bilaga fogas till dagens statsrådsprotokoll, åtföljes av en redogörelse för utländsk lagstiftning i ämnet, en historisk översikt, redogörelse för en av justitieombudsmannen V. Petrén gjord framställning om revision av 1907 års resereglemente, uttalanden i ämnet av ämbetsverk och befattningshavare samt motivering för de sakkunnigas förslag.

Då jag nu går att underställa denna fråga Kungl. Maj:ts prövning, an- håller jag att till en början få lämna en kortfattad översikt av hittills gäl- lande bestämmelser på ifrågakvarande område.

Det första allmänna resereglementet i Sverige utfärdades den 27 oktober 1807. Därefter hava nya resereglementen utfärdats den 5 juli 1827, den 31 oktober 1851, den 10 november 1865, den 11 februari 1881 och den 13 december 1907. Reseklassernas antal var i 1807, 1827 och 1851 års resereglemen- ten tolv men minskades i 1865 års reglemente till nio och i 1881 års regle- mente till sex, vilket antal bibehållits i 1907 års ännu gällande reglemente.

Dagtraktamentenas storlek var enligt 1807 års reglemente högst 13 kronor 33 öre och lägst 67 öre. Antalet hästar, som befattningshavare i 1:a klassen ägde vid skjutsning använda, utgjorde tolv; motsvarande antal var i 11:e och 12:e klasserna en.

Efter hand som nya reglementen tillkommit, har skillnaden de olika klas- serna emellan minskats, såväl vad angår resekostnadsersättningen som i fråga om dagtraktamentena.

I anledning av en vid 1895 års riksdag väckt motion anhöll riksdagen hos Kungl. Maj:t om omarbetning av då gällande resereglemente, i syfte att beträffande resekostnadsersättningen större sparsamhet med statens medel måtte åstadkommas. Så tillkom efter en långvarig utredning det nu gäl- lande resereglementet av den 13 december 1907. Efter det sedermera vissa ändringar genomförts och provisoriska höjningar av traktamentsbe-

*Utfärdade
reseregle-
menten.*

*1907 års
reseregle-
mente.*

loppen vidtagits, innehåller detta reglemente numera i huvudsak följande bestämmelser.

Befattningshavarna äro indelade i sex klasser med traktamente för dygn av resp. 21, 19, 16, 13, 10 och 8 kronor (1907 respektive 15, 13, 11, 8, 6 och 4 kronor). Till 1:a klassen hänföras ledamöter av statsrådet, presidenter, generaler och generallöjtnanter jämte ett fåtal andra högre ämbetsmän, till 2:a klassen landshövdingar, expeditiönschefer, cheferna för de centrala ämbetsverken i allmänhet, biskopar, generalmajorer, överstar m. fl., till 3:e klassen hovrättsråd, byråchefer, sekreterare, kamrerare, överstelöjtnanter och majorer m. fl., till 4:e klassen notarier, revisorer, postmästare, postexpeditörer, kyrkoherdar, komministrar, kaptener, löjtnanter och underlöjtnanter m. fl., till 5:e klassen landsfiskaler, landskanslistor, nämndemän, verkmästare och underofficerare m. fl. samt till 6:e klassen manliga tjänstemän vid kommunikationsverken i lönegraderna 1—4, kronojägare, fjärdingsmän, korpraler samt manskap vid armén och marinen m. fl.

Vid resa å järnväg erhålla de tre första klasserna ersättning för plats i I klassens vagn, 4:e och 5:e klasserna för plats i II klassens vagn och 6:e klassen för plats i III klassens vagn. På ångbåt hava de tre första klasserna dubbel hyttplats, 4:e klassen en hyttplats, 5:e klassen salongsplats och 6:e klassen däckplats eller, vid resa nattetid, billigaste plats under däck. Vid färd med skjuts erhålla de fyra högsta klasserna ersättning efter 2 hästar och de två lägsta klasserna efter 1 häst. (1 §.)

Då förrättningsman färdas avgiftsfritt å kronans fartyg eller å statens järnvägar eller eljest åtnjuter fri resa på ångfartyg eller järnväg, må kostnad för biljett icke beräknas. (2 §.)

Resekostnadsersättning må icke beräknas med högre belopp än som skulle hava utgått, om förrättningsmannen begagnat den väg och det fortskaffningssätt, som varit lämpligast såväl med hänsyn till resans ändamål som för åstadkommande av minsta sammanlagda rese- och traktamentskostnad. (6 §.)

Om icke något av de i 1 § omnämnda fortskaffningsmedel kunnat användas, utgår ersättningen såsom för skjuts. Har vid sådan färd den resande nödgats vidkännas högre kostnad, må han undfå ersättning för vad han styrker sig hava utgivit. (7 §.)

Om tur- och retur-, kombinerad eller annan dylik biljett kunnat för resa användas, må reseersättningen icke utgå med högre belopp än sådan biljett betingat. (8 §.)

Har vid resa med järnväg förrättningsman under minst fyra timmar begagnat sig av plats i sovvagn, utgår gottgörelse för den avgift, han för sådan plats erlagt, dock ej med högre belopp än avgiften för den vagnsklass, för vilken ersättning utgår. Där vid resa å järnväg biljett till den vagnsklass, efter vilken jämlikt 1 § ersättning åtnjutes, ej får lösas utan att avgift för sovplats tillika erlägges, må gottgörelse för biljett till sådan vagnsklass utgå allenast för det fall, att den resande begagnat sig av sovplats i samma vagnsklass. (9 §.)

Resa till nattkvarter ersättes i vissa fall, dock icke med högre belopp än som svarar mot den verkliga kostnaden. (10 §.)

För kostnad för hämtning av skjuts ävensom för väntning erhålles jämväl viss ersättning. (11 §.)

Resekostnadsersättning utgår icke för färd inom stads, köpings eller annat därmed jämförligt samhälles planlagda område. För färd med skjuts, som icke överstiger 2 kilometer, må ej heller ersättning beräknas. Resekostnads-

ersättning må icke utgå för annan eller längre väg än som verkligen tillryggalagts, dock att i de fall, då hästskjuts anlitas för färd överstigande 2 men kortare än 5 kilometer, skjutsersättning utgår för sistnämnda väglängd. (13 §.)

Akdonslega och beställningspenningar ersättas med särskilda, för de olika klasserna bestämda belopp. För erlagda väg-, bro- och färjavgifter utgår ersättning. (14 §.)

Utgift för transport av erforderliga redskap, instrument och dylikt ersättes (15 §.)

Då vid förrättningsresa två eller flera i samma förrättning deltagande personer, som åtnjuta resekostnadsersättning enligt resereglementet, samtidigt färdas samma väg och resekostnadsersättning skall utgå såsom för skjuts, må för en var av färddeltagarna, så vitt angår den gemensamma färdssträckan, icke beräknas högre skjutslega än för en häst. (16 §.)

När resa skett med skjuts, må traktamente icke — utöver den tid som åtgått till själva förrättningen — beräknas för flera dygn än som med tillryggaläggande av 60 kilometer i dygnet skulle erfordras. (17 §.)

Skulle under förrättningsresa uppehåll inträffa genom naturhinder, sjukdom eller av annan giltig anledning, må traktamente utgå även för den tid, varunder uppehållet ägt rum. (18 §.)

Traktamente får icke åtnjutas vid förrättning inom det planlagda området för stad, köping eller annat därmed jämförligt samhälle, varest förrättningsman är bosatt, eller på avstånd ej överstigande 2 kilometer från hans bostad eller, där denna är belägen inom nämnda planlagda område, från gränsen för detta område. (20 §.)

För resa i statens ärende utom rikets gränser utgår ersättning efter de grunder, som äro eller för varje fall varda bestämda. (24 §.)

Genom särskild kungörelse den 25 februari 1916 har bestämts, att förrättningsman, som vid färd å järnväg låtit verkställa inskrivning av resgods, äger åtnjuta ersättning för vad av avgiften härför belöper å en vikt av 25 kilogram; dock att sådan ersättning icke må utgå, därest den resande samma dag han avrest från en plats dit återvänder.

I de sakkunnigas betänkande finnes intagen en jämförande översikt av vissa befattningshavare tillkommande förmåner enligt de vid olika tider utfärdade resereglementena. Översikten, i vilken de i penningar bestämda beloppen angivits i kronor, har kompletterats med de efter år 1920 vidtagna huvudsakliga ändringarna och ger följande bild av resereglementets utveckling:

*Jämförande
översikt.*

	Statsminister	Lands- hövding	Överste- löjtnant	Härads- skrivare	Nämndeman	Manskap vid armén	
Klass	1807	1	3	5	9	11	12
	1827	1	3	5	8	11	12
	1851	1	3	5	8	11	12
	1865	1	3	5	7	9	9
	1881	1	2	3	4	5	6
	1907	1	2	3	4	5	6
Trakta- mente	1807	13: 33	8: —	5: —	1: 50	1: —	—: 67
	1827	15: —	7: 50	4: 50	2: —	—: 94	—: 75
	1851	15: —	9: —	6: —	2: —	1: —	—: 75
	1865	15: —	10: —	7: —	4: —	2: —	2: —
	1881	15: —	12: —	10: —	6: —	4: 50	2: 30
	1907	15: —	13: —	11: —	8: —	6: —	4: —
	1918	18: —	16: —	14: —	11: —	9: —	7: —
	1920	24: —	22: —	19: —	15: —	12: —	9: —
1921	21: —	19: —	16: —	13: —	10: —	8: —	
Skjutser- sättning	1807	12 hästar	7 hästar	5 hästar	2 hästar	1 häst	1 häst
	1827	7 »	5 »	4 »	2 »	1 »	1 »
	1851	5 »	4 »	3 »	2 »	1 »	1 »
	1865	5: — pr mil	3: 75 pr mil	2: 50 pr mil	2: 50 pr mil	1: 25 pr mil	1: 25 pr mil
	1881	3 hästar	3 hästar	2 hästar	2 hästar	1 häst	1 häst
	1907	2 »	2 »	2 »	2 »	1 »	1 »
Åkdons- lega	1807	efter taxa	efter taxa	efter taxa	efter taxa	efter taxa	efter taxa
	1827	» »	» »	» »	» »	» »	» »
	1851	» »	» »	» »	» »	» »	» »
	1865	—	—	—	—	—	—
	1881	1: — pr mil	1: — pr mil	—: 60 pr mil	—: 60 pr mil	—: 30 pr mil	—: 30 pr mil
	1907	1: — » »	1: — » »	—: 60 » »	—: 60 » »	—: 30 » »	—: 30 » »
1919	1: 50 » »	1: 50 » »	1: — » »	1: — » »	—: 75 » »	—: 75 » »	
Ersätt- ning för trans- port av effekter	1865	1: 50	1: 50	1: 50	1: —	—: 75	—: 75
	1881	1: 50	1: 50	1: 50	1: —	—: 75	—: 75
	1907	1: —	1: —	1: —	1: —	—: 75	—: 75
	1922	—	—	—	—	—	—
Vagns- klass å järnväg	1865	I	I	I	II	III	III
	1881	I	I	I	II	II	III
	1907	I	I	I	II	II	III
Plats å ångbåt	1865	dubbel hytt	dubbel hytt	dubbel hytt	hytt	däck	däck
	1881	» »	» »	» »	»	salong	»
	1907	» »	» »	» »	»	»	»
	1907	» »	» »	» »	»	»	»

Före år 1865 var skjuts efter häst det enda i resereglementet upptagna färdstättet. Nämnda år meddelades bestämmelser om ersättning för resor å järnväg och fartyg, varjämte ersättningen för skjuts efter häst bestämdes till vissa fixa penningbelopp per mil, en anordning som år 1881 ändrades. De till nuvarande 5:e klassen hörande befattningshavarna uppflyttades år 1881 från III till II klass å järnväg samt från däck till salong å fartyg. Trakta-mentena hava under tiden från 1807 till 1921 för högsta klassen höjts från 13 kronor 33 öre till 21 kronor och för lägsta klassen från 67 öre till 8 kronor.

I en till Kungl. Maj:t år 1918 ingiven framställning fäste dåvarande justitieombudsmannen V. Petrén uppmärksamheten å behovet av resereglementets revision. Efter en utförlig redogörelse för motioner, som, i syfte att nedbringa de betydande, alltjämt stegrade kostnaderna för tjänsteresor, vid 1914, 1915, 1916 och 1917 års riksdagar väckts om revision av resereglementet, och efter konstaterande, att en tämligen enhällig opinion inom riksdagen rått därom, att reglementet i vissa avseenden tarvade revision, men att meningarna gått i sär, då det gällt att bestämma, huru genomgripande en sådan revision borde vara och på vilka principer den borde grundas, samt att i följd härav de väckta motionerna varje år avslagits av första kammaren, uttalade sig justitieombudsmannen i ärendet på följande sätt.

Beträffande de riktlinjer, efter vilka en revision av resereglementet borde läggas, gällde det i första hand att taga ståndpunkt till den så kallade självkostnadsprincipen. I viss mån kunde man nog instämma med kammarrätten och statskontoret i ett av dem gjort uttalande, att den enklaste lösningen skulle vara en sådan anordning, att den resande erhöles dels gottgörelse för faktiska utgifter till biljetter och skjutslega, dels ock dagtraktamente till sådant belopp, att alla övriga resekostnader kunde anses fullt gottgjorda. I praktiken skulle emellertid helt säkert denna princip tillämpning stöta på stora svårigheter, såsom under frågans behandling i riksdagen blivit på ett ingående sätt visat. För egen del ansåge justitieombudsmannen det icke vara lyckligt utan bestämt böra avrådas att grunda författningens ändring helt och hållet på självkostnadsprincipen med obligatorisk självdeklaration rörande havda utgifter. Möjligt vore däremot, att denna princip lämpligen kunde komma till användning i större utsträckning än nu vore fallet. Att det ej borde vara tillåtet att debitera ersättning för användande av dyrare fortskaffningsmedel, än som för resan verkligen tagits i anspråk, syntes självfallet; denna princip vore också redan fastslagen i nu gällande reglementet (6 § 1 och 3 mom.). Funnes spårväg, borde därför ersättning för annat färd sätt än med spårvägen icke utgå. Om någon däremot med uppoffrande av egen bekvämlighet för att bespara utgiften för skjuts eller järnväg i stället, där sådant läte sig göra, ginge till fots eller om någon av enahanda skäl på järnväg reste å 3:e i stället för å 1:a eller 2:a klass, syntes däri icke ligga något omoraliskt eller förkastligt. Ofta kunde det för en lägre tjänsteman med svag ekonomi vara ett välbehöfligt penningtillskott, som sålunda bereddes honom. Billighetsskäl talade näppeligen för att stadga uttryckligt förbud mot sådant förfarande.

Däremot borde uttryckligen stadgas, att ersättning icke under några förhållanden finge debiteras för större väglängd än den verkliga tillryggalagda. Denna princip vore redan nu för vissa fall fastslagen (7 § och 10 § 2 mom.), men den borde gälla generellt. Att färdas en kortare väg men debitera ersättning för en lång omväg, därför att skjutsanstalt funnes blott vid denna sistnämnda väg, borde vara uttryckligen förbjudet.

Då gästgiverier och skjutsanstalter alltmera indroges, fordrades med nödvändighet nya bestämmelser, vilkas innehåll måste anpassas efter numera föreliggande kommunikationsförhållanden.

Bestämmelse syntes också kunna meddelas därom att, då flera personer gjorde tjänsteresa tillsammans, de skulle vara pliktiga att, i den mån ske kunde, begagna gemensamt åkdon och debitera ersättning för skjutsen efter fördelning. Detta bleve särskilt av betydelse i fråga om färd med automobil.

Revision av
resereglementet.

Justitieombudsmannens framställning.

En förändring av reglementet, varom alla syntes vara ense, vore reduktion av antalet klasser. Dessa borde lämpligen, på sätt inom riksdagen föreslagits, minskas till tre. I sammanhang därmed borde åtminstone den lägsta klassens dagtraktamente höjas.

Motionerna i ämnet hade tillkommit i syfte att därigenom bringa ned statsverkets utgifter uti ifrågavarande hänseende. Häremot hade invänts, att en revision av reglementet tvärtom sannolikt komme att medföra ökade utgifter för statsverket. Denna sistberörda mening delade justitieombudsmannen. På vilken princip ett nytt resereglemente än komme att grundas, vore det enligt hans tanke uteslutet, att därigenom statens utgifter för ändamålet kunde nedbringas; tvärtom vore han ganska övertygad om, att resultatet bleve ett fördyrande för statsverket. Huvudsaken syntes emellertid vara, dels att det nuvarande resereglementet, som icke utan fog kunde sägas vila på ett föråldrat system och som i varje fall icke vore anpassat efter kommunikationsväsendets nutida utveckling, ersattes av mera tidsenliga samt mera klara och tydliga bestämmelser, som icke gäve anledning till olika tillämpning, dels ock, och detta icke minst, att rättvisa bereddes tjänstemännen, tillhörande de lägre klasserna i reglementet. Sett ur sistberörda synpunkt talade rena billighetsskäl för ett genomförande av reformen så snart som möjligt.

Sakkunnig-
beredning.

Den 26 april 1918 föredrog vederbörande departementschef justitieombudsmannens ifrågavarande framställning i statsrådet och anförde därvid, att han i likhet med justitieombudsmannen funne resereglementet vara i flera avseenden föråldrat och icke avpassat efter kommunikationsväsendets nuvarande utveckling, att de till vederbörande befattningshavare, särskilt tjänstemän tillhörande de lägre klasserna i reglementet, utgående dagtraktamentena syntes vara väl knappt tillmätta och att de i resereglementet meddelade bestämmelserna följaktligen syntes kräva en genomgående granskning, därvid de av justitieombudsmannen framhållna synpunkterna borde vinna beaktande.

I enlighet med departementschefens hemställan bemyndigade Kungl. Maj:t samma dag departementschefen att tillkalla särskilda sakkunniga för att inom departementet biträda vid verkställande av revision av gällande resereglemente. Dessa sakkunniga avgåvo, såsom förut nämnts, år 1920 betänkande med förslag till nytt resereglemente (*Bil. Sakkunnigas förslag*).

Yttranden.

Följande myndigheter hava avgivit infordrade utlåtanden över de sakkunnigas förslag, nämligen justitiekanslersämbetet, fängvårdsstyrelsen, vattenrättsdomarna, arméförvaltningen, marinförvaltningen, chefen för sjökarteverket, arméns kasernbyggnadsnämnd, medicinalstyrelsen, riksförsäkringsanstalten, socialstyrelsen, pensionsstyrelsen, generalpoststyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, byggnadsstyrelsen, telegrafstyrelsen, järnvägsstyrelsen, vattenfallsstyrelsen, kommunikationsverkens lönenämnd, statskontoret och kammarrätten, generaltullstyrelsen, bank- och fondinspektionen, kontrollstyrelsen, riksräkenskapsverket, riksantikvariern, skolöverstyrelsen, lantmäteristyrelsen, stuteriöverstyrelsen, Sveriges geologiska undersökning, domänstyrelsen,

lantbruksstyrelsen, statens meteorologisk-hydrografiska anstalt, chefen för rikets allmänna kartverk, kommerskollegium, lotsstyrelsen, nautisk-meteorologiska byrån, statens provningsanstalt, länsstyrelserna och domkapitlen.

Framställningar, huvudsakligen åsyftande uppflyttning i högre klass enligt resereglementet än de sakkunniga föreslagit samt höjning av traktamentsersättningen, hava därjämte till Kungl. Maj:t ingivits av vissa ämbetsverk och andra myndigheter, personalorganisationer och enskilda befattningshavare.

Framställningar.

Frågan om antagande av nytt resereglemente för förrättningar i statens ärenden har efter framläggandet av de sakkunnigas betänkande vid upprepade tillfällen varit föremål för överbäggande. Då förhållandena beträffande penningvärdet och varuprisen icke nått den stadga, att det kunde anses tillrådligt att lägga dem till grund för helt nya och för framtiden bestående bestämmelser på förevarande område, upptogs ej frågan vid vare sig 1921 eller 1922 års riksdag. När chefen för finansdepartementet i statsverkspropositionen år 1923 berörde denna fråga, framhöll han, att en stabilisering av priserna visserligen ägt rum men att man med fördel tillvidare kunde genom partiella ändringar av gällande reglemente söka anpassa detta efter de nutida förhållandena.

Frågans fortsatta behandling

Den 9 maj 1924 upptog dåvarande chefen för finansdepartementet inför Kungl. Maj:t frågan om utarbetande av förslag till nytt resereglemente. Enligt Kungl. Maj:ts bemyndigande tillkallades därefter särskild sakkunnig att inom finansdepartementet biträda med beredning av nämnda fråga. På grund av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 31 oktober 1924 tillkallades sedermera ytterligare en sakkunnig person för att jämte den förut tillkallade inom finansdepartementet biträda vid beredning av frågan om vissa särskilda bestämmelser rörande resekostnads- och traktamentsersättning samt i samband därmed stående spörsmål.

Med biträde av dessa båda sakkunniga har nu inom finansdepartementet utarbetats ett förslag till nytt allmänt resereglemente. Då dessa sakkunniga icke avgivit något självständigt förslag, åsyftas i det följande med »sakkunniga» de år 1918 tillkallade sakkunniga.

Allmän enighet torde råda därom, att nya bestämmelser rörande resekostnads- och traktamentsersättning för förrättningar i statens ärenden äro erforderliga.

Departementschefen.

Behovet av ändrade bestämmelser beror framför allt på tillkomsten av nya färdmedel, i första rummet automobilen. Jag erinrar, att enligt beslut av 1924 års riksdag skjutsstadgan undergått åtskilliga ändringar, varigenom automobilen inordnats bland de i stadgan avsedda mera regelmässiga färdmedlen.

Även beträffande dagtraktamentena är det nuvarande reglementet i behov av ändring. För längre färder, varmed regelmässigt måste förenas nattlogi utom hemmet, äro nämligen traktamentena, särskilt i de lägsta reseklas-

serna, alltför låga. Detta uppmuntrar till korta, ur besparingssynpunkt olämpliga resor.

Slutligen är resereglementet jämväl på andra punkter — trots under senare år vidtagna ändringar — otillfredsställande, både så till vida, att ersättningen i vissa fall är för hög, och på det sätt, att i andra fall alltför låg ersättning utgår. Indelningen i rese- och traktamentsklasser är också i behov av jämkningar.

De betänkligheter mot att utfärda nytt resereglemente, varåt tidigare givits uttryck, anser jag numera ej böra stå hindrande i vägen för att söka ersätta det gällande reglementet med mera tidsenliga bestämmelser. Prisnivån har under de senaste tre åren undergått en betydande stabilisering. Jag vill erinra, att indextalet för allmänna levnadskostnader, som den 1 januari 1921 var 271 och ett år senare nedgått till 216, den 1 januari 1923 var 190 och under de två följande åren ej undergått större rubbningar än till 176 den 1 januari 1924 och 178 vid senaste årsskiftet. Under sådana förhållanden synes man nu kunna gå till fastställandet av ett nytt allmänt resereglemente. Jämväl för de särskilda förvaltningsgrenar — kommunikationsverken m. fl. — för vilka särskilda bestämmelser rörande rese- och traktamentsersättning nu gälla eller anses erforderliga, torde nya föreskrifter i förevarande avseende böra utarbetas.

Vid den revision av resereglementet, som jag alltså nu går att föreslå, har man sökt avväga kostnadsersättningen så, att statens utgifter för rese- och traktamentspenningar ungefärligen skola kunna hållas inom den nuvarande ramen.

Resereglementet har tidigare ej varit underställt riksdagens prövning. Bestämmelserna rörande resekostnads- och traktamentsersättning äro emellertid grundläggande för storleken av de utgifter, som bestridas från anslagen till rese- och traktamentspenningar under de olika huvudtitlarna. Från riksdagens sida hava ock de nu gällande bestämmelserna vid upprepade tillfällen varit föremål för uppmärksamhet. Jag har under sådana förhållanden ansett det vara riktigast att riksdagen beredes tillfälle yttra sig över det inom finansdepartementet utarbetade förslaget till allmänt resereglemente. Beträffande befattningshavarnas indelning i reseklasser har jag emellertid endast ansett mig böra i förevarande sammanhang angiva, hur jag tänker mig indelningen beträffande befattningshavare vid de nyreglerade verken.

Det föreliggande reglementsförslaget innehåller åtskilliga nya föreskrifter, vilka allt efter vunnen erfarenhet kunna behöva modifieras. Jag förutsätter, att dylika av omständigheterna påkallade ändringar i resereglementet skola såsom hittills kunna verkställas utan riksdagens hörande.

Det nya resereglementet torde böra träda i kraft med ingången av nästkommande budgetår.

De huvudprinciper, på vilka de sakkunniga grundat sitt förslag till nytt resereglemente, hava i korthet angivits sålunda.

Genom resereglementet borde beredas skälig ersättning åt förrättningsmän för de kostnader, som resa till och från förrättning betingar, samt för de merkostnader, som av förrättning föranledd vistelse å annan ort än bostadsorten medför. Atminstone i fråga om löntagare i statens tjänst vore däremot traktamentsersättningen självfallet icke avsedd att utgöra något slags arvode för utförande av arbete vid förrättningen. Då berörda kostnader icke lämpligen kunde bestämmas efter självkostnadsprincipen, borde de beräknas efter fixa grunder — oberoende av de verkliga resekostnadernas storlek — med skäliga belopp, därvid behörig hänsyn borde tagas till vederbörande förrättningsmäns tjänsteställning och därav betingade anspråk på levnadsstandard. Bestämmelserna borde till såväl innehåll som avfattning vara så klara, tydliga och uttömmande som möjligt, så att de bleve lätta att i praktiken efterfölja och icke föranledde olika tillämpning samt icke heller inbjöde till missbruk eller kringgående av författningen. Bestämmelserna borde vidare vara så avfattade, att den nödiga kontrollen över författningens efterlevnad bleve enklare och lättare att utöva, än nu vore fallet.

Vidare borde det nya reglementet självfallet anpassas efter kommunikationsväsendets utveckling och följaktligen upptaga alla nu brukliga fortskaffningsmedel, således även spårväg, automobil, motorecykel, velociped, motorbåt m. m. Härmed sammanhängde, att med hänsyn till de ändrade förhållandena i fråga om skjutsväsendet resekostnadsersättningen borde göras oberoende av huruvida skjutsanstalt för erhållande av landsvägsskjuts antitades eller ej.

Vid frågans behandling i riksdagen hade upprepade gånger framhållits, att traktamentsersättningen enligt 1907 års reglemente vore för knappt tillmätt atminstone för befattningshavarna i de lägre klasserna i reglementet. På grund av världskriget och den därav föranledda sänkningen i penningvärdet hade det i riksdagen ofta framhållna syftet med ändring av rese-reglementet, nämligen att åstadkomma besparing för statsverket, numera icke någon utsikt att bliva förverkligat. Att nedbringa statsverkets utgifter uti ifrågavarande hänseende finge nämligen anses vara fullständigt uteslutet. Tvärtom måste med hänsyn till den av världskriget stegrade dyrtiden ersättningsbeloppen sättas väsentligt högre än nu utgående belopp, på sätt i förslaget och till grund för detsamma liggande motivering närmare utvecklades.

I det av de sakkunniga framlagda förslaget äro följande i 1907 års rese-reglemente förekommande bestämmelser uteslutna, nämligen:

- 1 § ang. utgående av lega för 2 hästar för befattningshavare i de fyra högsta klasserna (i stället föreslås dock särskilda milpenningar) m. m.
- 7 § ang. rätt att i visst fall vid färd med annat fortskaffningsmedel än järnväg, ångfartyg eller skjuts för viss överskjutande resekostnad undfå ersättning efter självkostnadsprincipen;
- 8 § ang. skyldighet att använda tur- och returbiljetter samt andra dylika biljetter å järnväg (jfr. dock 15 § i förslaget);
- 9 § 2 stycket ang. ersättning för sovvagnsavgift i visst fall a dagtåg;
- 10 § 2 mom. ang. särskild begränsning av rätten till ersättning vid resa för erhållande av nattkvarter;
- 11 § ang. ersättning för hämtning av skjuts och för erlagda väntningspenningar;

- 13 § 1 stycket ang. 5 kilometer såsom minimiväglängd för ersättnings utgående vid färd mellan olika delar av ett förrättningsområde;
 14 § 1 mom. ang. ersättning för åkdonslega och beställningspenningar;
 14 § 2 mom. ang. ersättning för transport av medfört åkdon å fartyg eller järnväg;
 15 § 1 - 4 mom. ang. ersättning för transport av reseffekter;
 16 § ang. ersättning för resekostnad för medföljande betjänt; samt
 19 § 2 mom. ang. beräkande av ersättning för flera extra förrättningar å olika orter under samma resa.

Bestämmelserna i 11 § och 14 § 1 mom. motsvaras dock i viss mån av 4 § 4 stycket i förslaget.

De sakkunnigas förslag upptager däremot följande nya bestämmelser, som icke återfinnas i 1907 års reglemente, sådant detta lydde vid tidpunkten för avgivande av de sakkunnigas betänkande, nämligen:

- 1 § 1 stycket ang. sammanslagning av de två högsta klasserna till en klass; ang. ersättning jämväl för resa med spårväg, automobil, motorcykel och velociped; ang. särskilda milpenningar utöver ersättning för hästlega; samt ang. traktamentsersättningens uppdelning i särskilda dag- och natrakter; samt
 1 § 2 stycket ang. dyrtidstillägg till traktamentsersättningen;
 3 § 5 » » klassificeringen av militära beställningshavare;
 4 § 2 » » resekostnadsersättnings utgående allenast för verklig tillryggalagd väg med visst undantag;
 4 § 3 stycket ang. anlåtande jämväl av enskild skjuts och grunder för beräkande av hästlega;
 5 § 1 stycket ang. föreskrift om användande av motorbåt, där detta är det lämpligaste fortskaffningsmedlet;
 5 § 2 stycket ang. begränsning av ersättning för färd med annat fortskaffningsmedel än något av de i 1 § omförmälda;
 6 § 2 stycket ang. begränsning av ersättning för färd med automobil;
 7 § ang. ersättning i vissa fall för färd inom stads planlagda område;
 8 § » samäkning;
 9 § » särskild ersättning för flera förrättningar på en dag;
 11 § » åtnjutande av full ersättning för resa för erhållande av nattkvarter (utan tillämpning av självkostnadsprincipen);
 12 § ang. viss begränsning av rätten till ersättning för sovvnag;
 13 § » ersättning för resgodsbiljett, oavsett om inskrivning av resgodskett eller ej (kungörelse den 15 februari 1916);
 16 § 1 stycket ang. bestämmande av förrättningsresas utgångs- och slutpunkter;
 16 § 2 stycket ang. resor mellan förrättningsmans bostadsort och tjänstgöringsort;
 17 § 1 stycket ang. kostnadsfri inkvartering och andra fall, då traktamente för natt icke utgår;
 17 § 2 stycket } ang. traktamentsersättning jämväl för helgdagar under för-
 23 § 2 » } rättning;
 20 § ang. reducering av traktamentsersättningen vid längre tids vistelse på en plats;
 24 § ang. befrielse i allmänhet från skyldighet att nattetid verkställa förrättning eller anträda resa;

- 25 § ang. självkostnadsprincipens tillämpning i vissa fall och ang. besparing, som förrättningsman äger tillgodogjuta i andra fall;
 28 § ang. skyldighet att ingiva reseräkning inom viss tid;
 30 § » reglementets tillämpande vid resor utomlands; samt
 31 § » klagan över beslut rörande ersättning.

Beträffande huvudgrunderna för det föreliggande förslaget till allmänt resereglemente, torde jag här böra något närmare beröra reglementets förhållande till den s. k. självkostnadsprincipen.

Då frågan om revision av det nuvarande resereglementet framförts, har stundom ifrågasatts en omläggning av grunderna för detsamma i enlighet med nämnda princip. Denna innebär, att resekostnadsersättningen utgår med belopp motsvarande den verkliga kostnaden för förflyttningen av den resande och hans reseffekter.

Inom riksdagen hava — såsom resereglementssakkunniga erinrat — motionärer vid flera tillfällen väckt förslag om självkostnadsprincipens användning vid begärd revision av resereglementet. Vidare har första kammarens vederbörande tillfälliga utskott såväl år 1914 som år 1916 uttalat sig för principens införande åtminstone i viss mån. Första kammaren har emellertid intagit en annan ståndpunkt i frågan. Andra kammarens vederbörande tillfälliga utskott hava vid två riksdagar, nämligen åren 1915 och 1917, med framhållande av de vägande skälen emot självkostnadsprincipens införande likväl ifrågasatt en kombinerad av denna princip och gottgörelse enligt vissa normer i övrigt. Andra kammaren har bägge gångerna bifallit utskottets hemställan, varefter dock frågan fallit i medkammaren.

De skäl, som tala för införande av självkostnadsprincipen, äro utförligt utvecklade i det inom civildepartementet år 1901 utarbetade förslaget till nytt resereglemente. I fråga härom anfördes i motiven till detta förslag, bland annat, att såsom en fordran måste uppställas, att resekostnadsersättningen såvitt möjligt bleve vad namnet angäve, en ersättning för den verkliga resekostnaden, d. v. s. kostnaden för själva förflyttningen av den resandes person och reseffekter, samt att traktamentena bestämdes till sådana belopp, att därigenom kunde anses skäligen gottgjorda de utgifter, som vistandet å en främmande ort kunde antagas medföra, såsom bland annat betalning för kost och nattkvarter, drickspenningar m. m. De i resereglementet stadgade ersättningar borde endast vara avsedda att bereda de statens tjänare, vilka erhöle uppdrag att verkställa extra förrättningar, gottgörelse för kostnader, som i följd härav förorsakades dem, men syntes däremot icke böra betraktas såsom betalning för själva det utförda arbetet. Och ännu mindre vore därmed avsett att åt vederbörande förrättningsman bereda större eller mindre vinst. Resekostnadsersättningen borde så nära som möjligt motsvara de verkliga resekostnaderna, dock under villkor att dessa icke överskredde vissa för varje klass med hänsyn till dithörande förrättningsmäns ämbetsställning bestämda gränser. Vid tillämpning av denna grundsats bleve emellertid svårigheten den att utröna resekostnadernas verkliga

storlek. Det enklaste och mest effektiva sättet härför syntes vara, att den resande själv i reseräkningen lämnade uppgift därom. Denna uppgift borde nämligen anses vara lämnad under tjänstemannaansvar och alltså med sanningen överensstämmande. Såsom ett korrektiv mot missbruk härutinnan vore också uti ifrågakarande förslag stadgat, att det skulle anses såsom tjänstefel, om någon i reseräkning upptog ersättning för ett med högre kostnad förenat befordringssätt eller för dyrare plats å järnväg eller ångbåt eller för skjuts efter flera hästar än som för resan verkligen använts. Ett sådant stadgande hade visat sig synnerligen verksamt mot den form av missbruk, i avseende varå det redan förut funnits stadgat, och skäl torde således icke saknas att utsträcka dess tillämpning även till andra förhållanden, där en verksam kontroll eljest skulle erbjuda större svårigheter. Det låge i sakens natur, att vissa av de uppgifter, som i en reseräkning lämnades, utan svårighet kunde av den granskande myndigheten kontrolleras, medan åter andra antingen helt och hållet undandroge sig all kontroll eller ock blott med stor svårighet kunde bliva föremål för sådan. Att fordra vederbörligt intyg därom i varje fall skulle vara orimligt, enär sådana intyg ofta nog skulle för den resande vara omöjliga att anskaffa.

I anslutning till vad sålunda i motiven anförts innehöll 1901 års förslag i fråga om resekostnadsersättning den bestämmelse, att ersättning skulle utgå efter det eller de olika sätt att färdas, som för resan begagnats, med belopp motsvarande avgift för biljett för plats i den vagnsklass och å det tåg, resp. å fartyg, som för resan begagnats, lega för det antal hästar, som för resan begagnats, därvid voro angivna viss vagnsklass å tåg, viss slags plats å fartyg och visst antal hästar, som befattningshavare i de olika klasserna högst fingo använda.

Mot detta förslag framfördes av de hörda myndigheterna åtskilliga anmärkningar. Det resereglemente, som sedermera år 1907 utfärdades, innebar också endast i vissa undantagsfall tillämpning av självkostnadsprincipen.

I sitt betänkande hava resereglementssakkunniga beträffande självkostnadsprincipen anført bland annat följande.

Principens genomförande komme så långt ifrån att medföra besparing för statsverket, att i stället ökade utgifter för statsverket måste antagas bliva följderna därav. Det måste nämligen alltid vid tillämpande av denna princip föreskrivas visst maximum i fråga om plats å järnväg eller fartyg, som en tjänsteman finge använda med rätt till ersättning av statsverket, och det vore givet, att tjänstemannen då alltid å sina tjänsteresor begagnade sig av största möjliga mått av bekvämlighet, som vore medgiven, då han finge betalt av staten därför men vore förbjuden att tillgodogöra sig besparing genom att resa billigare. Alla förrättningsmän komme vid sådant förhållande att resa så dyrt som möjligt. Någon besparing för statsverket kunde på den grund icke antagas bliva följderna av självkostnadsprincipens tillämpande. Då sålunda det ändamål, man genom principens införande ville vinna, icke

på sådant sätt kunde uppnås, hade därmed den egentliga anledningen därtill, att krav framställt om denna princip införande i resereglementet, i själva verket bortfallit.

Frånsett emellertid nu berörda synpunkt ansåge de sakkunniga självkostnadsprincipen icke böra läggas till grund för resereglementet av det skäl, att tillfredsställande kontroll rörande beloppet av de kostnader, som en förrättningsman på en tjänsteresa utgåve, finge anses vara fullständigt omöjlig att ävägbringa. Till och med då taxor finnes, såsom för resor å järnväg och fartyg, för automobil- och båttrafik m. m., förelage endast delvis möjlighet till kontroll, ity att det i regel icke efteråt kunde kontrolleras, i vilken klass å järnväg eller å vilken plats ombord å fartyg en förrättningsman rest. Än mindre vore det möjligt att kontrollera den resandes övriga utgifter såsom för kost, transport av reseffekter, drickspenningar m. m. Man nödgades sålunda fastslå, att efterlevnaden av ett resereglemente, helt grundat på självkostnadsprincipen, icke kunde med någon grad av tillförlitlighet kontrolleras. Detta skulle med största sannolikhet hava till följd, att mindre nogräknade förrättningsmän komme att, ehuru de reste t. ex. i billigare vagnklass å järnväg, uttaga ersättning för resa i den dyrare vagnklass, vartill de vore berättigade, under det att de mera samvetsömma komme att debitera ersättning för resa i den lägre vagnklassen, när de rest i denna. Självkostnadsprincipens tillämpande skulle alltså i detta fall komma att innebära en premiering av de mindre nogräknade, som närmast såge på sin egen fördel i ekonomiskt hänseende. Att stifta lag eller författning, som skulle medföra dylik påföljd, syntes de sakkunniga icke kunna ifrågakomma.

Ehuru väl de sakkunniga sålunda icke byggt sitt förslag på självkostnadsprincipen och ehuru väl denna princip rönt understöd av allenast en av de i ärendet hörda myndigheterna, har, då principen i och för sig är tilltalande och då dess tillämpning i resereglementet skulle i hög grad förenkla bestämmelserna i detsamma, vid ärendets behandling inom finansdepartementet tagits under övervägande, huruvida icke sagda princip i allt fall borde komma till användning i ökad utsträckning.

Även om jag för min del ej befarar, att ett tillämpande av självkostnadsprincipen annat än undantagsvis skulle medföra sådana svåra missbruk, som de sakkunniga framhållit och som måste anses såsom allvarliga tjänstefel, anser jag dock, att vägande skäl mot principens generella genomförande kvarstå, detta med hänsyn framför allt till svårigheten att anordna en tillfredsställande kontroll å de verkliga resekostnaderna. Särskilt gäller detta i fråga om landsvägsfärder. Beträffande resor å järnväg och fartyg har jag däremot funnit mig kunna förorda självkostnadsprincipens tillämpning, då det icke syntes vara något statsintresse förenat med att förrättningsmännen vid dagsresor å tåg och fartyg begagna sig av billigare plats än den, efter vilken ersättning utgår, och såmedelst bereda sig en ej obetydlig vinst. I angivna fall torde det icke vara uteslutet att, i händelse av behov, anordna något

*Departements-
chefen.*

slag av kontroll. Såsom jag i det följande får tillfälle utveckla, äro förhållandena i viss mån annorlunda, när det gäller besparing å sovplatsbiljett.

I övrigt har jag ansett mig icke kunna förorda någon omläggning i nu förevarande avseende av principerna för bestämmandet av resekostnads- och traktamentsersättning för förrättning i statens ärenden.

Härefter torde jag få övergå till innehållet i de särskilda paragraferna i reglements-förslaget.

**Reglements-
förslaget.**

1 §.

Enligt gällande reglemente skall resekostnads- och traktamentsersättning utgå för extra förrättning i statens ärenden, där ej genom instruktioner eller särskilda föreskrifter är annorlunda stadgat. Extra förrättning angives i reglementet vara antingen i allmän författning bestämd eller för tillfället genom nådigt förordnande eller av vederbörande ämbetsmyndighet anbefalld.

De sakkunnigas förslag är i denna del väsentligen överensstämmande med gällande reglemente. De sakkunniga hava emellertid erinrat, att fråga tidigare varit att i resereglementet intaga närmare bestämmelser om vad som menas med extra förrättning, men hava för sin del icke ansett någon dylik definition vara behövlig. Såsom skäl härför har anförts, att i resereglementet icke angivas de fall, i vilka ersättning för resor i statens ärenden utgår, utan att i resereglementet allenast meddelas föreskrifter om de grunder, enligt vilka resekostnads- och traktamentsersättning utgår i de fall, då sådan ersättning enligt lag eller allmän författning, instruktion, brev, ämbetsmyndighets föreskrift etc. tillkommer befattningshavare.

Mot den av de sakkunniga föreslagna avfattningen hava vissa erinringar framställts av länsstyrelsen i Kronobergs län, som dels påpekat, att uttrycket »extra förrättning» lämpligen borde utbytas mot »förrättning», dels ock i övrigt föreslagit en avfattning av paragrafen, enligt vilken densamma skulle utsäga, att, när — på grund av allmän författning eller annan föreskrift — förrättningsman äger åtnjuta resekostnads- och traktamentsersättning, sådan skall, där ej annorlunda stadgas, utgå enligt bestämmelserna i reglementet.

Det synes mig icke vara skäl att längre bibehålla uttrycket »extra förrättning», då ett stort antal tjänsteresor i verkligheten utgöra förrättningsmännens egentliga tjänsteverksamhet. Då det vidare är klart, att resereglementet har att bestämma, huru men icke att ersättning skall utgå, finner jag mig ock böra förorda en avfattning av 1 § i nära anslutning till nyssnämnda länsstyrelses förslag. Ehuru väl det nya reglementet sålunda skulle komma att i nu berörda avseenden innebära vissa formella ändringar av gällande stadganden, är ej därmed avsett att införa någon ändring beträffande omfattningen av de förrättningar, vid vilka resereglementet skall vinna tillämpning.

*Förrättning i
statens ären-
den.*

I det inom finansdepartementet utarbetade förslaget till resereglemente hava bestämmelserna angående resekostnads- och traktamentsersättning uppdelats på särskilda paragrafer, så att 1 § avser den förra och 2 § den senare ersättningen.

De sakkunnigas förslag innebär fem sammanfallande rese- och traktamentsklasser; de nuvarande två högsta klasserna — de s. k. chefsklasserna — hava nämligen i förslaget sammanförts till en klass. Vad själva resekostnadsersättningen angår, förefinnes redan i gällande resereglemente ingen åtskillnad mellan de båda högsta klasserna, i det att på såväl järnväg som fartyg och skjuts samma ersättning utgår för båda klasserna. En sammanslagning av dessa klasser saknar alltså betydelse, så vitt angår resekostnadsersättningen.

En reservant bland de sakkunniga har för sin del förordat ett system med tre rese- och traktamentsklasser; enligt detta förslag skulle de nuvarande klasserna sammanslås två och två.

Från vissa av de hörda myndigheterna har även påpekats möjligheten att ytterligare förenkla klassindelningen. Kommunikationsverkens lönenämnd har sålunda ifrågasatt en indelning i fyra klasser.

Vid frågans behandling inom departementet har även arbetet inriktats på att söka minska antalet reseklasser.

Det som för närvarande framför allt skiljer de särskilda reseklasserna är dels rätten att erhålla ersättning enligt olika vagnsklasser på järnväg och dels rätten att beräkna ersättning efter två hästar, respektive en häst vid landsvägsfärd.

Vidkommande' ersättningen vid färd å järnväg innebär de sakkunnigas förslag den ändringen i gällande bestämmelser, att förrättningsmän tillhörande nuvarande 3:e klassen (de sakkunnigas B-klass) skulle erhålla ersättning efter II klass mot nu efter I klass.

De sakkunnigas ordförande har för sin del förordat, att till den föreslagna B-klassen hänförda befattningshavare skulle berättigas resa efter I klass å järnväg, samt framhållit, att, därest den av majoriteten föreslagna nedflyttningen för sagda reseklass komme till stånd, jämväl motsvarande nedflyttning borde vidtagas beträffande den näst lägsta klassen från II till III klass plats å järnväg. Sistnämnda anordning har också förordats av den reservant bland de sakkunniga, som uttalat sig för ett genomgående treklassystem.

Vad beträffar ersättningen för hästskjuts, går nu gränslinjen — vilken på grund av sin natur måste bli skarp och oförmedlad — mellan 4:e och 5:e klasserna.

De sakkunniga hava helt frångått det nuvarande systemet beträffande gottgörelsen för hästskjuts och föreslagit ersättning efter lega för en häst jämte s. k. milpenningar, stigande från den lägsta till den högsta klassen.

Mot sistnämnda system hava inga anmärkningar riktats från de hörda myndigheterna.

Därest ersättningen för hästskjuts regleras i anslutning till de sakkunnigas förslag, återstår av åtskillnaderna de olika reseklasserna emellan huvudsakligen den olika rätten till ersättning för vagnsklass å järnväg. Denna åtskillnad leder efter min uppfattning till en konsekvent indelning av reseklasserna i anslutning till tågklasserna. Till den högsta reseklassen skulle då hänföras de befattningshavare, för vilka ersättning vid järnvägsresa utginge enligt I vagnsklassen, till mellersta klassen de, som åtnjöte ersättning efter II klass vagn, och till den lägsta klassen befattningshavare berättigade till gottgörelse för biljett i III klass vagn. Någon anledning att för övriga färdstätt hava tillgång till en längre gående klassindelning synes mig ej föreligga. För att få tillräcklig rörelsefrihet beträffande avvägandet av traktamentsbeloppen böra emellertid dessa helt skiljas från reseklassindelningen.

Efter vad jag i det följande, under 3 §, kommer att närmare utveckla, torde vid en sådan hoppresning av reseklasserna — utom den av de sakkunniga förordade sammanslagningen av nuvarande 1:a och 2:a klasserna — dels de högsta befattningshavarna inom den nuvarande 3:e klassen böra hänföras till den högsta nya reseklassen, dels ock de lägsta befattningshavarna inom den nuvarande 5:e klassen få sammanföras med den nuvarande 6:e klassen i den nya lägsta reseklassen.

I de på så sätt erhållna tre reseklasserna, vilka lämpligen kunna betecknas A, B och C, skulle övriga färdstätt få inordnas. Detta möter ej heller några svårigheter, såsom torde framgå av vad jag i fortsättningen får tillfälle anföra.

Oaktat antalet reseklasser på antytt sätt begränsas, är det möjligt att genom ett lämpligt inpassande av traktamentsersättningarna i reseklasserna göra övergångarna mellan dessa tillräckligt mjuka. Till denna fråga återkommer jag vid behandlingen av traktamentsbeloppen.

Huru befattningshavarna böra grupperas inom de olika reseklasserna kommer att avhandlas under 3 §.

De olika
färdstätt.
Järnväg.

Härefter övergår jag till de olika färdstätt.

Vad angår resa å järnväg, torde böra framhållas, att, då i tabellen för reseklass A upptages ersättning efter I klass plats å järnväg, härmed avses plats i högsta klass, som finnes i tåget, liksom III klass plats för reseklass C betyder lägsta plats, oavsett eventuell beteckning på vagnen.

Då sovplatsersättning särskilt avhandlas i 11 §, beröres i andra stycket av 1 § endast själva tågbiljetten, beträffande vilken, såsom nämnts, självkostnadsprincipen är avsedd att tillämpas.

I detta sammanhang torde böra framhållas, att i de fall, då den resande ej använt snälltåg, tilläggsavgift för begagnande av sådant tåg givetvis icke må uppbäras. Att, då resa lämpligen bort företagas med snälltåg, dylik avgift gottgöres förrättningsman, har ej ansetts behöfligt att särskilt utsäga.

I fråga om ersättning för färd å fartyg innebär de sakkunnigas förslag en nedsättning för de tre nuvarande högsta reseklasserna från avgift för dubbel hyttplats till avgift för hyttplats. De sakkunniga hava såsom skäl för denna förändring anfört, att det kunde anses överflödigt, att en person disponerade två liggplatser.

Fartyg.

I det av en reservant bland de sakkunniga förordade förslaget till treklassindelning beträffande såväl resekostnads- som traktamentsersättning ingår för den lägsta klassen ersättning för salongsplats, medan de sakkunnigas förslag för lägsta klassen — liksom för närvarande — upptager avgift för däckplats eller, nattetid, billigaste liggplats under däck.

Beträffande förslaget om mindre förmånliga ersättningsbestämmelser för de högsta klasserna hava erinringar framställt av vissa ämbetsverk.

De³ förrättningsmän, som skulle hänföras till högsta reseklassen, böra enligt min mening jämväl vid färd å fartyg tillerkännas något bättre ställning än befattningshavare i klass B. Emellertid låter det sig ej förneka, att den nuvarande bestämmelsen, enligt vilken den resande kan erhålla ersättning för dubbel hyttplats, är väl förmånlig i de fall, då hytt innehåller endast en plats. En skälig lösning torde vara, att förrättningsmän i högsta reseklassen berättigas åtnjuta ersättning för resa i egen hytt, under förutsättning att denna innehåller högst två platser. Då numera å åtskilliga fartyg lära finnas hytter med allenast en liggplats, torde med ett sådant stadgande kostnadsökningen gentemot de sakkunnigas förslag — med hänsyn jämväl till att färd å fartyg företages tämligen sällan — bliva skäligen obetydlig.

Av de allmänna bestämmelserna om resors anordnande (4 §) följer utan vidare, att förrättningsman, om hytter med såväl en som två platser finnas, äger uppbära ersättning allenast för den billigaste hyttplats, som kunnat erhållas.

Beträffande ersättning för den lägsta reseklassen vid resa å fartyg finner jag i likhet med förenämnda reservant vara skäligt, att resande i denna klass berättigas erhålla ersättning med avgift för salongsplats.

I 1907 års resereglemente saknas bestämmelse om⁷ ersättning för färd å spårväg. De sakkunniga hava föreslagit införande av en sådan bestämmelse i det nya reglementet och därvid — under påpekande att avgift för mera skrymmande resgods i regel uttoges med samma belopp som för en resande — förordat, att ersättning vid dylik färd skulle utgå med dubbel avgift.

Spårväg.

Under erinran att det endast mera undantagsvis torde inträffa, att spårväg lämpligen kunde anlitas, när det medförda bagaget vore så vidlyftigt, att tilläggsavgift måste därför erläggas, hava statskontoret och kammarrätten anfört, att det syntes ämbetsverken mindre lämpligt att med hänsyn till dessa rena undantagsfall generellt medgiva dubbel avgift. Telegrafstyrelsen har ock framhållit, att dubbel avgift vore befogad endast i de fall, då reseffekter behövde medföras.

För min del anser jag det vara ändamålsenligt, att spårväg särskilt upptages i resereglementet, men håller före, att gottgörelse bör utgå endast för enkel avgift.

Automobil. Gällande resereglemente upptager icke automobil bland fortskaffningsmedlen. Detta har — särskilt inom riksdagen — framhållits såsom en av de betänkligaste bristerna i resereglementet. Vid resa med automobil äger den resande nu undfå ersättning såsom för hästskjuts. Under de senare åren har legan för hästskjuts icke visat någon starkare tendens till nedgång, medan däremot kostnaden för användande av automobil år efter år minskats. På grund härav hava resande, vilka varit berättigade till ersättning för skjuts efter två hästar, vid färd med automobil ofta kunnat på det allmännas bekostnad bereda sig en oberättigad vinst.

De sakkunniga hava föreslagit, att vid resa med automobil, där länsstyrelse fastställt taxa, ersättning för avgift enligt taxa skulle tillgodokomma den resande, dock med den inskränkning, att, där avgiften enligt taxa överstege den ersättning, som skolat utgå om hästskjuts använts, ersättningen skulle beräknas allenast såsom för hästskjuts. Sistberörda inskränkning motiverades därmed, att enligt vid tiden för betänkandets avgivande gällande taxor avgiften för en person kunde uppgå till anmärkningsvärt höga belopp och att det uppenbarligen icke kunde ifrågakomma, att en tjänsteman skulle få på statsverkets bekostnad använda ett så dyrbart fortskaffningsmedel. **Beträffande ersättning för resa med automobil, för vilken länsstyrelse icke fastställt taxa, hava de sakkunniga föreslagit, att densamma skulle beräknas till samma belopp, som utginge vid färd efter häst, d. v. s. med lega för en häst jämte milpenningar till olika belopp för de olika klasserna.**

Nyssberörda av de sakkunniga föreslagna inskränkning av rätten att vid tjänsteresor erhålla ersättning för färd med automobil har från åtskilliga i ärendet hörda myndigheter mött mycket starkt motstånd. Inskränkningen i fråga har ansetts desto mer oberättigad, som det enligt förslaget icke alltid stode i den resandes skön att välja ett billigare fortskaffningsmedel.

Från flera av de hörda myndigheterna har ock framhållits, att de resande vid färd med automobil borde komma i åtnjutande av milpenningar, även om dessa i dylikt fall borde sättas till lägre belopp än som av de sakkunniga föreslagits vid färd med skjuts. Milpenningarna vore nämligen avsedda att täcka kostnaden bland annat för beställning och hämtning av skjuts, och dylik kostnad vore i många fall oundviklig vid användande av automobil.

Till undanröjande av det missförhållandet, att förrättningsmän med stöd av resereglementet tillgodoräknade sig ersättning såsom för skjuts i sådana fall, då de genom att färdas med automobilnibus kunnat högst väsentligt nedbringa resekostnaden, har riksräkenskapsverket i en till Kungl. Maj:t år 1924 ingiven skrivelse upptagit resereglementssakkunnigas förslag, att resande vid färd med automobil, där länsstyrelse fastställt taxa, skulle erhålla ersättning för avgift enligt taxan.

Enligt förordningen om motorfordon den 15 juni 1923 aligger det länsstyrelserna att utfärda taxor för yrkesmässig trafik, som icke endast avser befordran av gods, och vid sådan trafik får skjutslegan icke utgå med högre belopp än som medges i taxorna. Enligt dessa är avgiftens storlek i de flesta fall beroende på huruvida bilens vikt över- eller understiger en viss gräns, 800, 850 eller 900 kilogram. För varje körd kilometer utgår avgiften med belopp, som för lättare biler i normala fall varierar mellan 35 öre och 70 öre för en person och mellan 60 öre och 1 krona för 6 personer, samt för tyngre biler mellan 45 öre och 90 öre för en person och mellan 83 öre och 1 krona 25 öre för 6 personer. Mellan dessa ytterligheter ligga de efter skiftande grunder uträknade avgifterna för 2—5 personer. I vissa län utgår därjämte en särskild, varierande grundavgift; i andra län har den resande att erlægga viss minimiavgift. Vid återfärd (ibland även vid rundresa) erlägges 25, 50 eller 100 procent av taxans belopp. För väntning, understigande 15 minuter, utgår ofta ingen ersättning; längre väntetid ersättes efter skiftande grunder. Ibland utgå väntpenningar »enligt överenskommelse» och ibland höjes väntetaxan under viss del av året. Resgods får i allmänhet fritt medföras till en vikt av 25 kilogram, ibland mer; övervikt betalas efter en mångfald olika bestämmelser, stundom »enligt överenskommelse». För nattresor utgår förhöjd avgift med 20, 25, 30, 50 à 100 procent eller med skiftande belopp för olika antal personer. Natten beräknas olika i olika län och under olika delar av året. Under vintern, som likaledes beräknas olika, gälla förhöjda taxor; ibland är tillägget procentuellt, ibland är det beroende på bilens vikt och på antalet resande personer.

Det anförda torde giva vid handen, att utfärdande av föreskrift om ersättning för »avgift enligt taxa» under nuvarande förhållanden icke är tillräckligt för normerande av de resandes gottgörelse vid färd med automobil.

Vad beträffar automobiler i regelbunden persontrafik (s. k. linjetrafik) torde först böra besvaras frågan, huruvida dylika biler — för vilka i rese-reglementet synes böra användas den gemensamma beteckningen omnibus — äro av sådan beskaffenhet, att statens befattningshavare skäligen kunna tillförbindas att alltid vid tjänsteresor använda desamma. I införskaffade yttranden hava de flesta länsstyrelser med hänsyn bland annat till ifrågasvarande fordons ofta otillfredsställande beskaffenhet uttalat sig emot att göra deras användande obligatoriskt.

Uppenbarligen är det från statsverkets synpunkt önskligt, att dessa billiga fortskaffningsmedel — vilka till ett antal av omkring 1,500 trafikera våra landsvägar — vid tjänsteresor komma till användning i så stor utsträckning som möjligt. Jag hyser ej heller någon tvekan att göra ett sådant färd sätt obligatoriskt för de fall, då den resande samma dag han avreser från en ort dit återkommer. Han har då i regel endast obetydligt resgods med sig, och

färd i förefintlig omnibus bör därför i normala fall kunna äga rum. Annorlunda ställer sig saken vid resor, som äga rum nattetid eller som sträcka sig över mer än en dag. Den resande är då vanligen utrustad med vidlyftigare bagage, och det kan ibland möta hinder att forsla detta på omnibus. Där sådan forsling är möjlig, torde ofta särskild avgift därför upptagas.

På grund av vad sålunda anförts och då det ligger i statens intresse att uppmuntra till användande av ifrågavarande billiga transportmedel, synes det böra ordnas så, att jämväl den resande får någon fördel av att begagna omnibus. Att tillerkänna den resande kilometerpenningar såsom vid färd med taxeaomobil eller med hästskjuts kan dock ej anses vara berättigat, då den resande vid anlitande av omnibus i huvudsak är befriad från de kostnader, vilka kilometerpenningarna äro avsedda att täcka. Däremot synes det vara rimligt, att den resande vid färd med omnibus tillerkännes ersättning för avgift för två platser. En dylik anordning blir för statsverket förmånligare, än om kilometerpenningar skulle medges.

Vad därefter angår ersättningen för färd med taxeaomobil, varmed bör förstås automobil i yrkesmässig trafik utom omnibus, lärer frågan under nuvarande förhållanden, då automobiltaxorna, såsom nyss visats, äro uppgjorda efter mycket skiftande grunder, lämpligast lösas på det sätt, att den resande tillerkännes avgift för en person efter den lägsta taxa, som för resan kunnat ifrågakomma. Förrättningsman bör alltså, där hinder ej möter, använda automobil, för vilken skall tillämpas den lägsta för orten fastställda tariffen. Har han nödgats använda dyrare automobil, bör han likväl få ersättning enligt taxan för sådan bil; i reseräkningen bör då uppgivas, att billigare automobil ej stått att erhålla.

Då å ena sidan automobilskjuts numera stundom är billigare än skjuts efter häst samt det ligger i statens intresse att det snabbare fortskaffningsmedlet kommer till användning, och då å andra sidan den resande vid färd med taxeaomobil får vidkännas i huvudsak samma extra kostnader — för hämtning och beställning m. m. — vilka äro förbundna med hästskjuts, anser jag det vara lämpligt och rättvist, att den resande vid färd med taxeaomobil erhåller kilometerpenningar liksom vid användande av hästskjuts.

Det av de sakkunniga föreslagna villkoret för rätt att använda automobil, eller att kostnaden icke finge bliva större än vid användandet av hästskjuts, har numera, då automobiltaxorna undergått en allmän och betydlig sänkning, mist en stor del av sitt berättigande. Huruvida en resa bör ske med automobil eller på annat sätt bör bedömas ur lämplighetssynpunkt och med hänsyn till rese- och traktamentskostnaden i dess helhet, och jag har därför i mitt förslag icke upptagit berörda villkor.

Såsom ett missförhållande har allmänt betecknats, att resande vid användande av motoreykel, velociped, skidor (utan dragare), annat av den resande personligen drivet resdon ävensom vid färd till fots ägt och enligt de sakkunnigas förslag skulle äga rätt till ersättning såsom för hästskjuts. Även enligt min mening bör vid användande av dylikt färdssätt den resande kunna åtnöjas med mindre ersättning. Om vid sådan färd dubbla beloppet av de vid färd med hästskjuts och taxeaomobil föreslagna kilometerpenningarna får utgå, synes den besparing, som genom användande av dylika färdssätt uppkommer, bliva på lämpligt sätt fördelad mellan det allmänna och den resande.

Motorcykel, av förrättningsmannen personligen drivet resdon eller fotvandring.

Vad slutligen beträffar ersättningen för hästskjuts, hava de sakkunniga föreslagit, att den skall utgå med lega för en häst jämte milpenningar till olika belopp för de olika klasserna. Så till vida är jag av samma mening som de sakkunniga, att jag anser ersättningen böra utgå med lega för en häst jämte kilometerpenningar. Men i övrigt har jag vissa erinringar att göra mot de sakkunnigas förslag.

Hästskjuts m. m.

De sakkunniga hava tänkt sig, att lega för häst skulle utgå efter gällande taxa vid den skjutsanstalt, från vilken skjuts med minsta kostnad borde kunna erhållas, men efter den för orten fastställda maximiskjutslegan för det fall, att ingen skjutsanstalt vore skyldig att tillhandahålla skjuts vid den plats, från vilken resa företages.

Skjutslegan vid skjutsanstalterna sammanfaller nästan alltid med maximilegan, vilken för närvarande i medeltal utgör omkring 4 kronor per mil under den ljusare delen av dygnet och omkring 4 kronor 80 öre per mil under den mörkare delen av dygnet. Det lärer vid sådant förhållande visa sig lämpligt, att ersättning till de resande alltid må, i likhet med vad som i 7 § av gällande resereglemente är för visst fall stadgat, beräknas efter maximilegan. En sådan åtgärd skulle betydligt underlätta reseräkningarnas uppställande och granskning. I de ytterst fåtaliga fall, då skjutslegan icke sammanfaller med maximilegan, kunde väl med ett sådant stadgande hända, att den resande vunne på en dylik föreskrift, men detta uppväges avgjort av vinsten för det allmänna genom bestämmelsens förenkling. Skulle i något sällsynt undantagsfall skjutslegan utgå med högre belopp än maximilegan, så att den resandes ersättning, bortsett från kilometerpenningar, icke försloge till kostnadernas gäldande, bör han givetvis, på sätt redan nu är stadgat, erhålla gottgörelse för vad han utgivit.

I anslutning till vad redan faktiskt gäller och även av resereglements-sakkunniga förordats, bör ersättning såsom för hästskjuts utgå för anlåtande av fortskaffningsmedel, som ej särskilt uppräknas i 1 §.

Enligt nu gällande resereglemente (13 §) beräknas, då hästskjuts anlitas, skjutsersättning alltid för minst 5 kilometer, detta beroende på att enligt skjutsstadgan (27 §) skjuts intill en halv mil betalas såsom för en halv mil. Därest förrättningsmannen går eller tar sig fram med velociped, skidor eller

dylikt fortskaffningsmedel, utgår däremot ersättningen icke för längre väg än som verkligen tillryggalagts.

Då det numera, med den indragning av skjutsanstalter, som på senare år ägt rum, torde bliva mera undantag än regel att resande använder s. k. gästgivarskjuts, synes ersättningen för hästskjuts i allmänhet böra beräknas efter den verkligen tillryggalagda väglängden (jfr 6 §). För att tydligt utmärka detta torde böra utsägas, att ersättningen för hästskjuts utgår efter den för orten fastställda maximiskjutslegan, för kilometer räknat. I de fall, då gästgivarskjuts verkligen anlitas och alltså nyss anförda föreskrift i skjutsstadgan kommer i tillämpning, bör emellertid självfallet ersättning utgå för berörda minimiväglängd.

Har den resande nödgats för enskild skjuts erlægga högre ersättning än enligt maximiskjutslegan, bör han — liksom då det gäller gästgivarskjuts — erhålla gottgörelse för vad han utgivit.

I fall, då högre betalning än efter maximiskjutslegan kräves för enskild hästskjuts eller för fortskaffningsmedel, som i ersättningshänseende skall jämföras med hästskjuts, bör såsom regel fordras, att förrättningsmannen med kvitto styrker vad han utgivit. Vid anlitan av gästgivarskjuts bör det däremot vara tillräckligt för utbekommande av ersättning, att förrättningsmannen hänvisar till att gästgivarskjuts använts.

Kilometerpenningar.

Slutligen återstår frågan om beloppet av de kilometerpenningar, som böra tillkomma de resande vid färd med hästskjuts och taxeaomobil. De sakkunniga hava föreslagit 6, 5, 4, 3 och 2 kronor per mil i de olika klasserna. I milpenningarna skulle inbegripas ersättning för kostnader för hämtning av skjuts, åkdonslega samt beställnings- och väntpenningar, varjämte i motiveringen angivits, att milpenningarna jämväl avsåge att för befattningshavare i de högre reseklasserna möjliggöra användandet av två hästar i de landsändar, där detta vore brukligt.

Enligt gällande resereglemente äger den resande undfå såsom gottgörelse för åkdonslega, med däruti inbegripen ersättning för beställningspenningar, följande belopp, för nymil räknat, nämligen:

1:a och 2:a klasserna	1 krona 50 öre
3:e » 4:e »	1 » — »
5:e » 6:e »	75 »

Såsom jag i det följande kommer att förorda, skulle enligt mitt förslag särskild ersättning utgå för väntpenningar. I kilometerpenningarna skulle inbegripas, bland annat, ersättning för hämtning av skjuts, åkdonslega samt s. k. beställningspenningar. Då dessa kostnader äro desamma, oavsett vilken reseklass förrättningsmannen tillhör, synes mig giltig anledning saknas att bestämma kilometerpenningarna till olika belopp för olika reseklasser. Vad beloppet angår synes mig detsamma kunna begränsas till 15 öre per kilometer. Vid färd med motorcykel, av förrättningsman drivet resdon eller fotvandring, bör, med hänsyn till att användande av dessa fortskaffnings-

medel skulle ersättas allenast med kilometerpenningar, beloppet — såsom redan nämnts — fördubblas.

Om man utgår från det antagandet, att legan för en häst för närvarande utgör 4 kronor per mil, så skulle en jämförelse mellan nu utgående och av mig föreslagen ersättning för en mils resa efter häst för nedan angivna befattningshavare ställa sig på följande sätt:

	Nu utgående ersättning			Föreslagen ersättning	Skillnad + vinst — förlust
	för skjuts	för åkdons- lega m. m.	summa		
Statsminister.....	8	—	1 50	9 50	— 4 —
Landshövding	8	—	1 50	9 50	— 4 —
Byråchef.....	8	—	1 —	9 —	— 3 50
Häradsskrivare.....	8	—	1 —	9 —	— 3 50
Nämndeman	4	—	75	4 75	+ 0 75
Manskap vid armén	4	—	75	4 75	+ 0 75

2 §.

De sakkunniga hava föreslagit uppdelning av traktamentena i särskilda traktamenten för dag och särskilda för natt. Såsom natt skulle enligt de sakkunnigas förslag räknas tiden från klockan 12 på natten till klockan 7 på morgonen. Nattractamente skulle emellertid ej få uppbäras i de fall, då förrättningsmannen erhöle kostnadsfri inkvartering eller under minst 5 timmar nattetid innehade plats i sovvagn eller liggplats å fartyg.

Dag- och
nattracta-
menten.

Traktamentena skulle enligt de sakkunnigas förslag utgå med följande belopp, med särskilda dyrtidstillägg:

	Klass A	Klass B	Klass C	Klass D	Klass E
Traktamente för dag	17 kr.	14 kr.	12 kr.	9 kr.	6 kr.
” ” natt	8 ”	7 ”	5 ”	4 ”	3 ”
Tillhoppa för dygn	25 kr.	21 kr.	17 kr.	13 kr.	9 kr.
Dyrtidstillägg för dag	2 ”	2 ”	2 ”	2 ”	2 ”
” ” natt	1 ”	1 ”	1 ”	1 ”	1 ”
Traktamente sammanlagt	28 kr.	24 kr.	20 kr.	16 kr.	12 kr.

Dyrtidstilläggets storlek förutsattes skola årligen regleras av Kungl. Maj:t.

En av de sakkunniga har ansett, att framdeles en av nedgång i prisnivån betingad nedsättning av traktamentena kunde vidtagas, även om dyrtidstilläggen omedelbart inlades i traktamentsbeloppen, och förordat en sådan anordning, med bibehållande av de i sakkunnigförslaget ingående slutbeloppen.

En annan av de sakkunniga har förordat traktamentsbelopp av respektive 24, 21, 18, 15 och 12 kronor, därav dyrtidstillägg 3 kronor i varje klass.

I det av en utav de sakkunniga förordade systemet med tre reseklasser hava traktamentena upptagits till belopp av respektive 22, 18 och 14 kronor.

Mot den av de sakkunniga förordade principen om uppdelning i dag- och nattractamenten har någon erinran i allmänhet icke rests av de hörda myndigheterna. Däremot har från åtskilliga håll anmärkning framförts mot att nattetiden tilltagits allt för knappt ävensom mot att traktamentet för natt skulle förloras, om den resande endast viss del av natten innehaft sovplats på järnväg eller liggplats å fartyg. Åtskilliga myndigheter hava ansett de föreslagna traktamentsbeloppen vara väl låga. Järnvägsstyrelsen har däremot företrätt en motsatt ståndpunkt och uttalat sig för att de föreslagna dyrtidstilläggen skulle bortfalla.

För min del ansluter jag mig till tanken på traktamentenas uppdelning i dag- och nattractamenten. Vad särskilt angår frågan om den tid av dygnet, som skall betraktas såsom natt, bör enligt min uppfattning denna tid tilltagas så kort, att nattractamente normalt endast kommer att utgå för det fall, att den resande verkligen anlitat nattlogi utom hemmet. I övriga fall är ett särskilt nattractamente näppeligen betingat. Med denna utgångspunkt anser jag nattractamentsberäkning böra tillämpas allenast för tiden från och med klockan 12 midnatt till klockan 6 på morgonen. För valet av förstnämnda klockslag talar den omständigheten, att beräkning av nytt dygn samtidigt inträder. Och vad den senare tidpunkten angår, synes man med allt fog kunna göra gällande, att en resa, som påbörjas senare än klockan 6 på morgonen, icke bör berättiga till traktamente för natt. Till frågan, i vad mån nattractamente bör avstås vid resa å järnväg och fartyg, återkommer jag längre fram.

Trakta-
ments-
belopp.

I fråga om själva traktamentsindelningen innebar de sakkunnigas förslag endast en sammanslagning av de nuvarande två högsta klasserna — en anordning, som ej föranlett erinran från de hörda förvaltningsmyndigheterna.

Vid den inom finansdepartementet vidtagna överarbetningen av de sakkunnigas förslag har ett flertal olika traktamentsindelningar övervägts.

Det har till en början undersökts, om ej antalet traktamenten lämpligen skulle kunna begränsas till tre, ett för varje reseklass. En dylik anordning för emellertid med sig bestämda olägenheter. Även om dygntractamentet för den nuvarande högsta klassen icke skulle höjas med — i genomsnitt — större belopp än för den nuvarande lägsta klassen, komme skillnaden att bli ej mindre än 6 kronor mellan varje traktamente. Visserligen kan skalan något sammanpressas, på sätt ock förordats av en reservant bland de sakkunniga, men då blir ökningen för den högsta klassen alltför obetydlig och för den lägsta alltför kostsam. En mycket betydande olägenhet av ett konsekvent genomfört treklassystem är, att övergångarna mellan de särskilda

klasserna bliva skarpa och oförmedlade; samtidigt som reseersättningen minskas, kommer även traktamentet regelmässigt att sänkas.

På nu anförda skäl har ett system med flera traktamentsbelopp ansetts vara att föredraga. Härigenom kunna skillnaderna mellan de olika traktamentsbeloppen minskas. Det är ock med ett sådant system lättare att mildra övergångarna mellan de olika reseklasserna så, att gränserna mellan dessa ej behöva sammanfalla med gränserna mellan traktamentsbeloppen.

Innan antalet traktamentsbelopp fastslås, torde böra avhandlas frågan om traktamentsersättningens storlek. Härvid bör utgångspunkten tagas från den lägsta reseklassen.

Den nuvarande 6:e klassen i resereglementet har ett traktamente av 8 kronor. Resereglementssakkunnigas förslag innebar för lägsta klassen en höjning till 9 kronor jämte dyrtidstillägg, 3 kronor, tillsammans alltså för dygn 12 kronor.

Såsom de sakkunniga anført, är det nödvändigt att väsentligt höja traktamentena för dygn i samband med traktamentenas uppdelning i särskilda belopp för dag och för natt samt i övrigt föreslagna skärpningar i ersättningsbestämmelserna. Det av de sakkunniga förordade traktamentsbeloppet för lägsta klassen synes ock vara väl motiverat av rådande förhållanden vid den tidpunkt, då betänkandet i fråga avgavs.

Det förslag, som i det föregående förordats beträffande ersättning vid be-
gagnandet av olika färdmedel, innebär rätt väsentliga skärpningar på flera punkter gentemot de sakkunnigas förslag. Visserligen föreslås en del ändringar i de sakkunnigas förslag till tjänstemännens fördel, men dessa förbättringar uppväga icke nedsättningarna.

Nu anförda omständigheter tala för att det lägsta traktamentet för dygn ej sättes lägre än de sakkunniga föreslagit, inberäknat dyrtidstillägget, d. v. s. 12 kronor. Då av ett så pass lågt traktamente en relativt stor del torde böra avses för nattlogi, synas av nämnda traktamentsbelopp 5 kronor böra betraktas såsom natttraktamente och alltså 7 kronor utgöra dagtraktamente.

Vad härefter angår antalet traktamentsbelopp, så är detta beroende dels av det avstånd man anser böra finnas mellan de olika beloppen, dels ock av det belopp, som finnes vara skäligt för den högsta traktamentsgruppen.

För min del anser jag, att skillnaden mellan traktamentsbeloppen för dygn bör begränsas till 3 kronor, varav 2 kronor mellan dagtraktamentena och 1 krona mellan natttraktamentena. Till högre traktamentsbelopp för dygn än 24 kronor finnes enligt min uppfattning icke skäl att gå. Härigenom skulle man alltså komma till fem traktamentsbelopp. Med dessa erhålles följande traktamentsserie:

Traktamente för dag	..... kronor	15	13	11	9	7
» » natt	..... »	9	8	7	6	5
Traktamente för dygn kronor		24	21	18	15	12

En sådan uppdelning av traktamentet, att viss del därav skulle hänföras till dyrtidstillägg, har jag ansett ej vara att förorda. Skulle en så avsevärd förskjutning i levnadskostnaderna inträffa, att ändring i traktamentsbeloppen måste vidtagas, lär det kunna ske, även om ej någon del av traktamentet betecknas såsom dyrtidstillägg.

Med det antal traktamenten, som jag sålunda anser mig böra förorda, kunna reseklasser och traktamenten så anordnas, att två närliggande lönegrader hava antingen resekostnads- eller traktamentsersättning lika. Är ej resekostnadsersättningen gemensam, så förenar alltså i stället traktamentsersättningen lönegraderna.

Genom sammanställning av reseklasser och traktamenten erhållas följande olika ersättningar: A 24, A 21, B 21, B 18, B 15, C 15 och C 12.

3 §.

I 3 § avhandlas till en början reseklass- och traktamentsindelningen beträffande de olika befattningshavarna.

Vad först angår indelningen i reseklasser bliva givetvis för densamma i hög grad avgörande de olika förmåner, som åtfölja de skilda klasserna. Särskild betydelse har härvid den vagnsklass, efter vilken vid färd å järnväg ersättning åtnjutes.

Vid behandlingen av denna fråga torde man böra utgå från förhållandena vid kommunikationsverken och de delar av den civila statsförvaltningen i övrigt, för vilka samma lönesystem gäller. Härtill finnes så mycket större anledning, som vid kommunikationsverken för närvarande reseklassindelningen principiellt följer lönegradsindelningen, vilken för framtiden i regel synes böra bliva grundläggande för indelningen i resereglementsavseende för alla nyreglerade förvaltningsgrenar. — I fortsättningen anger jag icke lönegraderna för kvinnliga befattningshavare, enär dessa vid inordnandet i den manliga löneskalan givetvis få åtfölja de manliga tjänstemännen i resereglementshänseende.

Till den högsta reseklassen böra hänföras befattningshavare i de nuvarande lönegraderna A 1—4 vid allmänna civilförvaltningen liksom de ämbetsmän vid såväl allmänna civilförvaltningen som kommunikationsverken, vilka tillsättas på förordnande och i avlöningshänseende äro jämställda med befattningshavare i nyssnämnda lönegrader.

Till den näst högsta reseklassen hava resereglementssakkunniga velat hänföra den nuvarande 3:e klassen, d. v. s. i stort sett lönegraderna B 15—20 (vid kommunikationsverken lönegraderna A 15—20).

Mot denna indelning har i allmänhet icke framställts någon erinran från de hörda myndigheterna. Däremot hava dessa vänt sig mot att befattningshavare i de sakkunnigas klass B skulle nedflyttas från I till II klass å järnväg. Det har särskilt ansetts obilligt, att befattningshavare i de jämförelsevis höga lönegrader, varom här är fråga, skulle vid nattresa berövas möjligheten att erhålla sovplats i egen kupé.

För egen del måste jag visserligen finna det ofrånkomligt att i nu förevarande sammanhang göra en nedflyttning i vagnsklass å järnväg för vissa befattningshavare, men det synes mig dock föreligga skäl att delvis modifiera de sakkunnigas förslag.

Det lär ej kunna förnekas, att till den nuvarande 3:e reseklassen hänförs en del befattningshavare, vilka böra kunna åtnöjas med att resa i II klass å järnväg jämväl under nattresor. Detta gäller särskilt den s. k. sekreterargraden (nuvarande 15:e lönegraden) och de lönegrader, som ligga närmast över denna. Annorlunda förhåller det sig med befattningshavare i byråchefsgraden eller den s. k. rådsgraden (nuvarande 20:e lönegraden). Här gäller det i allmänhet tjänster av sådan beskaffenhet, att tillfälliga vikariat å desamma så långt möjligt är böra undvikas, vadan för dem ifrågakommande tjänsteresor böra så vitt sig göra låter företagas med anlitande av nattåg. Med hänsyn till den framskjutna ställning inom förvaltningen, som ledamöterna i ämbetsverken intaga, ävensom den jämförelsevis höga ålder, vid vilken dessa i allmänhet erhålla sina befattningar, synes det ej böra åläggas dem att förlägga sina tjänsteresor till nattetid, därest icke den bekvämlighet, som erbjudes dem, är tillfredsställande. Då de befattningshavare inom byråchefsgraden, vilka hava att mera regelbundet företaga tjänsteresor, äro tämligen få och då numera I klass vagn så gott som uteslutande finnes endast på nattåg, skulle det ur statsekonomisk synpunkt icke spela någon större roll att låta denna grads tjänstemän fortfarande begagna I klass vagn.

Vid bedömande av denna fråga torde böra beaktas, att rätten att åtnjuta ersättning för biljett i I klass vagn numera ej heller för den enskilde har samma ekonomiska betydelse som på den tid, då resereglementssakkunniga framlade sitt förslag. För de sakkunnigas ståndpunktstagande i denna fråga synes — utöver hänsyn till statens direkta kostnader — hava i hög grad bidragit, att de sakkunniga ansågo det oberättigat, att en tjänsteman kunde göra sig en vinst av betydande storlek genom att begagna II i stället för I klass och själv gottgöra sig skillnaden i biljettpris. Denna möjlighet är emellertid numera kringskuren, enär på grund av en år 1922 vidtagen ändring i resereglementet ersättning för själva tågbiljetten ej längre utgår för I klass, om ej denna klass verkligen använts, och härutinnan föreslår jag ingen ändring.

Vad som talar för att byråchefsgraden bibehålles vid rätten till reseersättning efter I klass vagn, gäller väsentligen också om den till antalet än fåtaligare grupp befattningshavare, som hänförts till 19:e lönegraden — postdirektörer, trafikdirektörer vid telegrafverket, tulldirektörer och några få andra tjänstemän, i huvudsak chefer för större grenar av lokalförvaltningen. Det kan förtjäna framhållas, att 19:e och 20:e lönegraderna i semesteravseende äro sammanförda till en från närmast lägre befattningshavare skild grupp. Med befattningshavare i nämnda båda lönegrader böra även jämföras ledamöter av kommittéer, sakkunniga och andra beredningar, för vilka ersättning utgår efter den s. k. kommittékungörelsen (nr 517 år 1921).

För att ersättning efter I klass å järnväg skall kunna tillerkännas de av mig nämnda grupperna, böra dessa hänföras till högsta klassen i resereglementet. Då jämväl i fråga om ersättning för övriga färdmedel en sådan anordning synes lämplig, får jag för min del förorda densamma.

Övriga till den nuvarande 3:e klassen hörande befattningshavare böra hänföras till den mellersta nya reseklassen, B, liksom ock befattningshavare i den nuvarande 4:e klassen, som vid kommunikationsverken nu regelmässigt omfattar lönegraderna 10—14 och vid allmänna civilförvaltningen upptar bland andra den gamla s. k. första normallönegraden.

Beträffande åter den nuvarande 5:e klassen synes en viss klyvning böra ske vid inordnandet i det nya reseklasssystemet. Till 5:e klassen, för vilken reseersättning å järnväg utgår efter II klass plats, höra nu, såsom regel, vid kommunikationsverken 5:e—9:e lönegraderna, medan den lägre personalen är hänförd till 6:e klassen. På grund av de särskilda bestämmelser rörande resekostnads- och traktamentsersättning för kommunikationsverkens personal, vilka utfärdats av Kungl. Maj:t och vederbörande verksstyrelser, lär det emellertid endast mera undantagsvis förekomma, att befattningshavare i 5:e—7:e lönegraderna åtnjuta ersättning för II klass biljett. Det torde i detta sammanhang böra framhållas, att kommunikationsverkens lönenämnd vid förordandet av en indelning i fyra rese(- och traktaments)klasser utgått från att till den lägsta klassen borde hänföras tjänstemän inom lönegraderna 1—7. Såsom skäl härför har nämnden anfört, att en naturlig gräns med hänsyn till arbetskvalifikationer, beföringssystem m. m. syntes förefinnas mellan 7:e och 8:e lönegraderna. Även telegraf- och vattenfallsstyrelserna hava förordat samma gräns mellan de båda lägsta rese(- och traktaments)klasserna, varvid emellertid förutsatts en indelning i fem klasser.

I anslutning till vad sålunda i stort sett redan gäller och med hänsyn tagen till den övergång till III klass å järnväg, som bland den resande allmänheten i stor utsträckning ägt rum under senare år, vill jag för min del förorda, att befattningshavare, hörande till lönegrad lägre än den nuvarande 8:e, hänföras till den lägsta nya reseklassen, C, liksom de befattningshavare som nu höra till 6:e klassen i resereglementet.

Vid bifall till vad jag nu anfört skulle de tre reseklasserna komma att, vad den nyreglerade civila förvaltningen angår, omfatta: högsta klassen tjänstemän i chefsställning (lönegraderna A 1—4) och därmed jämförliga befattningshavare tillsatta medelst förordnande samt befattningshavare i nuvarande lönegraderna för manliga tjänstemän 19 och 20 (i den i statsverkspropositionen föreslagna nya löneplanen 29 och 30), mellanklassen befattningshavare i lönegraderna 8—18 (nya löneplanen 15—28) samt lägsta klassen den i lägre lönegrader placerade personalen.

Härefter övergår jag till frågan om traktamentsbeloppens fördelning på olika lönegrader vid allmänna civilförvaltningen och kommunikationsverken. Förhållandena beträffande såväl resekostnads- som traktamentsersätt-

ning åt statens befattningshavare i övrigt torde sedan kunna upptagas till behandling i ett sammanhang.

I anslutning till de sakkunnigas förslag torde det av mig förordade högsta traktamentsbeloppet böra utgå till befattningshavare i de båda högsta nuvarande klasserna. Traktamentet i fråga — 24 kronor för dygn — skulle alltså tillkomma befattningshavare i allmänna civilförvaltningens lönegrader A 1—4 och med dessa jämställda tjänstemän.

Ett traktamentsbelopp av 21 kronor bör tillkomma befattningshavare i nuvarande 3:e reseklassen, d. v. s. lönegraderna 15—20 i nu gällande löneplaner för manliga tjänstemän och 24—30 i de föreslagna nya löneplanerna ävensom kommittéledamöter och sakkunniga.

Till den personalgrupp, för vilken traktamentet skulle utgå med 18 kronor, bör i stort sett hänföras huvuddelen av den nuvarande 4:e klassen, vilken såsom nämnts vid kommunikationsverken regelmässigt omfattar 10:e—14:e lönegraderna.

Ehuruväl 8:e och 9:e lönegraderna vid kommunikationsverken för nuvarande i regel äro hänfödda till 5:e klassen i resereglementet, finnes ett avsevärt antal befattningar inom dessa grader, som äro hänfödda till 4:e klassen, bland andra manliga postexpeditörer, telegrafassistenter, stations-skrivare samt kontorsskrivare vid statens järnvägar och vattenfallsverk. Att undantag gjorts för dessa befattningar förklaras därav, att desamma före 1919 års löne reglering för kommunikationsverken tillhörde 4:e klassen. Då det nu gäller att antaga nytt resereglemente med helt ny indelning i reseklasser och traktamentsgrupper, kan det efter min uppfattning ej längre ifrågakomma att inom de särskilda lönegraderna medgiva vissa befattningshavare resekostnads- och traktamentsersättning efter en grund och andra befattningshavare efter en annan. I enlighet härmed böra samtliga befattningshavare i lönegraderna 8 och 9 erhålla traktamente av 15 kronor för dygn. Det vill emellertid synas, att jämväl befattningshavare i lönegraderna 10 och 11 böra kunna åtnöjas med samma traktamentsbelopp. Någon åtskillnad i kompetenshänseende mellan å ena sidan berörda tjänstemän i 8:e lönegraden och å andra sidan de i 10:e lönegraden nu placerade förste postexpeditörer, förste telegrafassistenter och förste stationsskrivare ävensom bokhållare vid statens järnvägar och vattenfallsverk samt de till 11:e lönegraden hänfödda förste bokhållare vid statens järnvägar torde ej finnas. Det synes vara så mycket lämpligare att draga gränsen nedanför den 12:e nuvarande lönegraden, som mellan denna och 11:e lönegraden ligga två löneklasser. Ej heller vid allmänna civilförvaltningen synes svårighet möta att förlägga ifrågavarande traktamentsgräns mellan motsvarande lönegrader. De grupper, som härav skulle beröras, äro väsentligen assistenter av 2:a klass vid fångvärderna, tullförvaltare av klass 4 samt tullkassörer, alltså ett jämförelsevis ringa antal befattningar. Det bör vid denna frågas bedömande ihågkommas, dels att även de befattningshavare i den nuvarande 4:e klassen, som skulle placeras i den näst lägsta traktamentskategorien,

komma att erhålla ett traktamente, som för dygn räknat överstiger det nu utgående, och dels att ifrågavarande befattningshavare skulle bibehållas vid förmånen av resekostnadsersättning efter II klass på järnväg.

På nu anförda skäl anser jag, att befattningshavare i nuvarande lönegraderna 8—11 (nya löneplanen 15—19) böra erhålla traktamente av 15 kronor för dygn.

Traktamente av 15 kronor för dygn bör vidare tillkomma huvuddelen av befattningshavarna i nu gällande resereglementes 5:e klass. Denna klass omfattar för närvarande vid kommunikationsverken normalt lönegraderna 5—9. Vad beträffar 5:e lönegradens ställning i förevarande avseende, synas bestämda skäl — utöver den rena besparingssynpunkten — tala för att denna lönegrad i traktamentshänseende sammanföres med de lägre lönegraderna.

Vid allmänna civilförvaltningen stå lönegraderna B 4 och 5 varandra organisatoriskt nära, varför det knappast torde vara anledning att där skilja på dessa grader i traktamentshänseende. Att märka är, att för närvarande vid såväl kommunikationsverken som allmänna civilförvaltningen mellan 5:e och 6:e lönegraderna — liksom mellan 4:e och 5:e lönegraderna — ligga två löneklasser mot eljest regelmässigt en. Det bör ock framhållas, att enligt nu gällande bestämmelser i avseende å längden av semester skillnad göres just mellan 5:e och 6:e lönegraderna. Med hänsyn till de mera kvalificerade kvinnliga befattningar, som enligt förslaget till ändring i avlöningsreglementet skulle hänföras till nya 11:e lönegraden, vilken skulle inskjutas mellan nuvarande 5:e och 6:e lönegraderna, synes det vara skäligt, att denna lönegrad får hänföras till den högre traktamentsgruppen. Gränsen mellan det näst lägsta traktamentsbeloppet, 15 kronor, och det lägsta, 12 kronor, skulle alltså gå mellan 10:e och 11:e lönegraderna efter den nya löneplanen.

Något behov av att för traktamentenas beteckning införa särskilda traktamentsklasser lär ej föreligga, utan synes befattningshavarnas indelning beträffande resekostnads- och traktamentsersättning tydligast framträda, därest jämte reseklassen angives själva traktamentsbeloppet för dygn.

I anslutning till vad förut anförts skulle sålunda befattningshavarna vid allmänna civilförvaltningen, i de delar densamma nyreglerats, hänföras till följande reseklasser och uppbära följande traktamentsbelopp för dygn räknat:

Lönegraderna A	1— 4	ersättning A	24
»	B 29—30	»	A 21
»	B 24—28	»	B 21
»	B 20—23	»	B 18
»	B 15—19	»	B 15
»	B 11—14	»	C 15
»	B 1—10	»	C 12.

De i 2 kap. avlöningsreglementet för allmänna civilförvaltningen omfördälda befattningshavarna böra givetvis hänföras till samma rese- och trakta-

mentklass som jämförliga befattningshavare å löneplanerna A och B (3 kap.). Motsvarande gäller även om de i avlöningsreglementet för kommunikationsverken upptagna befattningshavare, som tillsättas på förordnande — för övriga tjänstemän vid dessa verk gäller samma indelning som för de till löneplan B för allmänna civilförvaltningen hänfödda befattningshavarna.

Befattningshavare vid domän- och lotsverken böra jämväl inordnas i det av mig förordade reseklass- och traktamentsssystemet efter lönegraderna såsom indelningsgrund.

Beträffande oreglerade delar av civilförvaltningen bör rese- och traktamentsersättning bestämmas i närmaste anslutning till motsvarande uppdelning vid de nyreglerade verken.

I fall då befattningshavare åtnjuta arvode för uppdrag, som ej kräver full arbetstid, torde platsen i resereglementet få bestämmas med hänsyn till den avlöning, som kan antagas skulle hava tillämpats, om vederbörande haft statsanställning med full tjänstgöring. Större svårighet möter det att bestämma rese- och traktamentsklass i de fall, då ersättningen enligt resereglementet utgör hela den förekommande ersättningen för uppdraget. Så långt möjligt bör härvid den nuvarande klassindelningen följas, där ej särskild anledning till ändring föreligger. Ett och annat gränsfall kommer dock sannolikt att uppstå.

Vad härefter angår personalen vid försvarsväsendet, bör även här indelningen i lönegrader såsom regel läggas till grund för resekostnads- och traktamentsersättningen.

Beställningshavare med avlöning enligt löneplanen för officerare böra från och med överstes tjänstegrad — 6:e lönegraden — hänföras till A 24. Till A 21 bör hänföras 5:e lönegraden och till B 21 4:e lönegraden. Den åtskillnad, som härigenom göres mellan överstelöjtnants- och majorsgraderna, är fullt betingad av den förefintliga skillnaden i avlöning. Anmärkas må ock, att i semesteravseende överstelöjtnantsgraden är jämställd med chefsgraderna, medan majorsgraden däremot är jämställd med kaptenegraden. Denna senare — 3:e lönegraden — bör hänföras till B 18. Beträffande löjtnantsgraden kan råda tvekan, om densamma bör åtnjuta ersättning efter B 18 eller B 15. Med hänsyn till att åtskilliga civila befattningshavare, som nu äro placerade i 4:e klassen i resereglementet, för framtiden skulle hänföras till B 15, synes det vara följdriktigast att så sker jämväl med löjtnantsgraden. Till B 15 böra ock föras underlöjtnanter och fänrikar (1:a lönegraden), vilka nu äro upptagna i 4:e klassen.

Vad beträffar underofficerarna, torde vara klart, att beställningshavarna i högsta, 4:e, lönegraden bland dessa höra till de befattningshavare inom det nuvarande resereglementets 5:e klass, vilka vid dennas delning i avseende å resekostnadsersättningen böra hänföras till reseklass B med traktamente av 15 kronor. Beträffande åter de till 3:e lönegraden hörande fanjunkare och därmed jämställda kan den lämpliga placeringen måhända anses tveksam. Övervägande skäl synas emellertid tala för, att fanjunkarna i resereglements-

hänseende jämställas med fänrikarna och alltså hänföras till B 15. Att ersättningen till beställningshavare i 2:a lönegraden för underofficerare — sergeanter m. fl. — begränsas till C 15 torde med den förut förordade klyvningen av nuvarande 5:e klassen vara ofrånkomligt, liksom att den lägsta lönegraden — underofficerare av 3:e graden vid marinen — hänföres till C 12.

Vad slutligen angår den civilmilitära personalen vid försvarsväsendet, bör densamma, i närmaste anslutning till vad som föreslagits beträffande befattningshavare vid den civila förvaltningen, hänföras

beställningshavare i lönegraderna		C 15—16	till	A 24
»	»	»	C 14	» A 21
»	»	»	C 10—13	» B 21
»	»	»	C 8—9	» B 18
»	»	»	C 5—7	» B 15
»	»	»	C 3—4	» C 15
»	»	»	C 1—2	» C 12

Indelningen i reseklasser och traktamentsgrupper, vad angår befattningshavare vid nyreglerade delar av civilförvaltningen (A och B) samt officerare och underofficerare (O och Uo) ävensom civilmilitär personal (C), framgår av följande sammanställning:

Reseklass	A			B			C								
Lönegrad	A 1—4	B 29—30	B 24—28	B 20—23	B 15—19	B 11—14	B 1—10								
	O 6—8	O 5	O 4	O 3	O 1—2 Uo 3—4	Uo 2	Uo 1								
	C 15—16	C 14	C 10—13	C 8—9	C 5—7	C 3—4	C 1—2								
Traktamente	24 kr.			21 kr.			18 kr.			15 kr.			12 kr.		

Vad angår övriga delar av 3 §, hava resereglements-sakkunniga framlagt förslag till en bestämmelse av följande lydelse: »Beträffande arméns och marinens personal utgår ersättning efter den tjänstegrad eller tjänsteklass, vartill förrättningsmannens beställning på stat, över stat, å reservstat eller i reserven är att hänföra.»

Sedan numera ny lönereglering fastställts för officerare och underofficerare samt civilmilitära beställningshavare på aktiv stat m. fl. vid armén och marinen, torde jämväl denna personals resekostnads- och traktamentsersättning vid tjänsteresor såsom regel böra bestämmas i anslutning till lönegraderna i avlöningsreglementet. Övrig personal vid armén och marinen torde erhålla en häremot svarande placering i resereglementet. Nyss angivna stadgande har fördenskull uteslutits ur paragrafen.

I samma paragraf hava de sakkunniga föreslagit en bestämmelse att, därest någon förordnades att uppehålla befattning vid armén eller marinen, som vore avsedd för högre beställning än han själv innehade, ersättningen skulle utgå efter den högre beställningen. Nu gällande bestämmelser hade nämligen föranlett, att kapten, som förordnats att uppehålla en för regementsofficer avsedd befattning eller att utföra förrättning, som tillkomme

regementsofficer, fatt uppbära reseersättning efter 4:e i stället för efter 3:e reseklassen, vilket de sakkunniga ansett vara ett missförhållande.

Enligt nu gällande reglemente skall den, som förordnas att uppehålla högre befattning än han själv innehar, åtnjuta ersättning efter den befattning han salunda utövar. Denna bestämmelse bör, såsom även de sakkunniga föreslagit, bibehållas. Stadgandet måste anses innebära, att kapten, som förordnas att uppehålla regementsofficersbefattning, erhåller den resekostnadsersättning, som tillkommer dylik officer. Men om en kapten, utan dylikt förordnande, utför en förrättning, som tillkommer regementsofficer, kan det enligt min mening icke vara oriktigt, att han därvid får åtnöjas med kaptens ersättning. Det av de sakkunniga härutinnan framlagda förslaget har jag fördenskull uteslutit.

Övriga delar i denna paragraf överensstämmer i sak med vad de sakkunniga föreslagit.

4 §.

Första stycket av 4 § överensstämmer med 6 § 1 stycket i de sakkunnigas förslag och med 6 § i 1907 års reglemente.

Beträffande stadgandet i fråga torde i detta sammanhang böra påpekas, att det ingalunda kan anses ligga i förrättningsmannens eget skön att avgöra, om vandring till fots liksom färd med resdon, drivet av förrättningsmannen själv, bör ifrågakomma. I vissa fall kan det — exempelvis på grund av vägsträckans korthet och under mindre brådskande förhållanden — anses såsom en skyldighet att förflytta sig till fots. I andra åter kan ett dylikt färd sätt anses mindre ändamålsenligt på grund av därmed förenad tidsförlust. Av uttrycket »eller eljest» i första punkten bör anses följa, att vid planläggning av resor bör tagas hänsyn jämväl till den kostnad för vikarier o. dyl., som kan förorsakas av olämplig väg eller användning av alltför långsamt färd sätt.

Beträffande de i andra stycket upptagna bestämmelserna rörande skyldighet att färdas med omnibus hänvisas till vad därom anförts under 1 §.

Tredje stycket överensstämmer i sak med 6 § 3 stycket i de sakkunnigas förslag och med 19 § 1 mom. i 1907 års reglemente.

5 §.

Denna paragraf ansluter sig väsentligen till de bestämmelser, som de sakkunniga framlagt under 7 §, dock med vissa ändringar, och motsvarar i nu gällande resereglemente 13 § 1 och 2 styckena.

De sakkunnigas förslag innebar bland annat en utsträckning av minimiväglängden för utbekommande av resekostnadsersättning från 1 till 2 kilometer.

Från åtskilliga håll hava framställts erinringar mot den av de sakkunniga föreslagna skärpningen. Särskilt vid det förhållande, att ersättning för skjuts vid färd inom planlagt område i allmänhet icke utgår, har be-

stämelsen om 2 kilometers minimiväglängd såsom förutsättning för rätt till reseersättning ansetts obillig.

Enligt 1907 års resereglemente gäller såsom allmän regel, att vid resa, som företages med annat fortskaffningsmedel än skjuts, ångfartyg eller järnväg, resekostnadsersättningen skall utgå såsom för skjuts. Av 27 § i stadgan om skjutsväsendet den 22 juni 1911 följer, att ersättning för färd, kortare än 5 kilometer, beräknas såsom för 5 kilometer. År 1922 vidtogs sådan ändring av 13 § resereglementet, andra stycket, att den stadgade minsta väglängden för utbekommande av skjutsersättning ökades från 1 till 2 kilometer. Samtidigt gjordes emellertid ett tillägg till nämnda paragraf av den innebörd, att i annat fall än då hästskjuts verkligen anlåtats resekostnadsersättningen ej utgår för längre väg än som tillryggalagts. För kortare väglängd än 5 kilometer, som tillryggalägges till fots, med velociped eller dylikt, utgår alltså för närvarande visserligen ersättning enligt skjutslegan men blott för kilometer räknat och i varje fall ej för kortare väglängd än 2 kilometer. Härigenom har den väsentligaste olägenheten av den ursprungliga bestämmelsen undanröjts.

I mitt förslag ingår en omläggning av ersättningen för färd med motorcykel, till fots eller med resdon, drivet av förrättningsmannen själv, så att allenast dubbla kilometerpenningar därvid utgå. Tillika innebär förslaget, att även vid användande av hästskjuts ersättning ej längre får beräknas för mera än den tillryggalagda vägen utom då s. k. gästgivarskjuts använts och skjutsstadgans 5-kilometersberäkning träder i tillämpning. Med hänsyn härtill och då förhållandena givetvis kunna vara sådana, att det framstår såsom obilligt att ej medgiva ersättning för färd upp till 2 kilometer och — måhända efter kort uppehåll — samma sträcka tillbaka, har jag ansett mig kunna tillmötesgå kravet på nedsättning av ifrågavarande väglängd till 1 kilometer.

I förhållande till de sakkunnigas förslag vill jag förorda även den mera av formella än av reella skäl föranledda ändringen, att jämväl beträffande färd å järnväg, fartyg och spårvagn minimiväglängd av 1 kilometer kräves för utbekommande av reseersättning.

Jag torde även böra beröra en annan omformulering av ifrågavarande paragraf, varigenom en nu förefintlig oegentlighet skulle undanröjas. 13 § i 1907 års resereglemente tolkas för närvarande så, att en person, som reser från ett Stockholms stad tillhörande planlagt område till ett annat dylikt, beläget på exempelvis 3 kilometers avstånd från det förra, icke erhåller någon reseersättning. Han har nämligen under hela resan varit på avstånd ej överstigande 2 kilometer från planlagt område. En ändring synes böra göras i den riktning, att den, som färdas mer än 1 kilometer utanför planlagt område, erhåller rätt till reseersättning, oavsett var resans begynnelse- och slutpunkter äro belägna.

6 §.

Denna paragraf motsvarar i nu gällande resereglemente tredje stycket av 13 § samt andra stycket av 4 § i de sakkunnigas förslag. »Annan eller längre väg» är ändrat till »längre väg». I 10 § av mitt förslag förutsättes nämligen, att, om avväg sker för enskild angelägenhet, resekostnadsersättningen skall beräknas, såsom hade resan utan avbrott fortgått.

Givet är att i de fall, då den resande har att enligt taxa erlägga avgift för viss minimiväglängd, denna väglängd avgör storleken av resekostnadsersättningen. I dylikt fall hava jämväl kilometerpenningarna ansetts böra beräknas för samma väglängd som avgiften för det använda fortskaffningsmedlet.

7 §.

Föreskriften i 7 § har sin motsvarighet i 8 § av 1907 års reglemente. De sakkunniga hava föreslagit, att bestämmelsen icke måtte intagas i det nya reglementet. Såsom skäl härför har anförts, att tur- och returbiljetter i allmänhet icke å järnvägarna såldes till nedsatt pris samt att stadgandet i övrigt hade en mycket begränsad betydelse.

Sedan järnvägarna i konkurrensen med automobilerna numera allmänt börjat att ånyo sälja tur- och returbiljetter till nedsatt pris, har det väsentliga skälet till paragrafens upphävande bortfallit. På grund härav och då saken vid nyss anförda förhållande icke torde vara utan ekonomisk betydelse, har bestämmelsen i fråga återinförts i förslaget.

8 §.

I fråga om resekostnadsersättning vid s. k. samåkning hava de sakkunniga föreslagit, att, då vid förrättningsresa två eller flera i samma förrättning deltagande personer, som åtnjuta resekostnadsersättning enligt rese-reglementet, färdas samma väg med automobil, hästskjuts eller båt och sammanlagda väglängden, som tillryggalägges på ett dygn, i en riktning eller fram och åter uppgår till minst 50 kilometer, de skola vara pliktiga att, i den mån så kan ske, använda gemensamt fortskaffningsmedel, och skulle i ty fall — där resekostnadsersättningen icke utginge enligt fastställd taxa, som i så fall skulle lända till efterrättelse — förutom hästlega allenast halva beloppet av de varje färddeltagare enligt 1 § tillkommande milpenningar utgå. Det skulle åligga den främste bland förrättningsmännen att tillse, att i angivna fall, där giltigt hinder icke föreläge, gemensamt fortskaffningsmedel bleve använt, ävensom att meddela i sammanhang därmed erforderliga bestämmelser, såsom rörande färddeltagarnas fördelning på olika åkdon eller båtar m. m.

Beträffande detta sitt förslag hava de sakkunniga anförts:

»De sakkunniga anse ingalunda denna lösning vara fullt tillfredsställande, men den är dock otvivelaktigt ett steg i rätt riktning i enlighet med de inom riksdagen uttalade önskemålen. Vad som föreslagits kan icke heller

anses som annat än rättvist, då den avsevärda behållning, som förrättningsmän enligt nu gällande bestämmelser kunna göra sig genom samåkning, måste betecknas som obehörig vinst på statsverkets bekostnad. Att finna en i alla avseenden fullt tillfredsställande lösning av denna mer än vanligt svårlösta fråga anse de sakkunniga emellertid hart när omöjligt. Ty vilket alternativ man än väljer bland dem, som kunna ifrågakomma, torde alltid uppstå vissa svårigheter vid tillämpningen. Att därför helt uppgiva saken, anse de sakkunniga emellertid icke riktigt, utan synes man böra föredraga en över huvud antaglig lösning av frågan framför ingen alls. Milpeningarnas slopande till halva beloppet i samtliga fall av samåkning torde medföra en ej ringa besparing för statsverket och ur denna synpunkt således ingalunda vara betydelselös.»

En av de sakkunniga har efter en utförlig motivering förklarat sig anse tillräckliga skäl icke förefinnas för den ifrågasatta anordningen.

Av de i ärendet hörda myndigheterna har socialstyrelsen anmärkt, att de föreslagna bestämmelserna lätt kunde leda till den oegentligheten, att för en resa, kortare än 50 kilometer, högre reseersättning komme att utgå än för en längre resa. Vattenfallsstyrelsen har ansett, att de föreslagna bestämmelserna helt säkert komme att visa sig synnerligen opraktiska vid tillämpningen. Paragrafen i fråga borde helt slopas och det med densamma avsedda syftet i stället förverkligas på så sätt, att staten vid förrättningar med flera deltagare, där så ske kunde, avgiftsfritt tillhandahålle lämpligt transportmedel, i vilket fall någon resekostnadsersättning icke borde utgå.

Åtgärder i syfte att undanröja de mest framträdande olägenheterna av bristen på bestämmelser rörande s. k. samåkning hava redan beslutats av Kungl. Maj:t. Genom kungörelse den 29 juni 1923 har nämligen fastställts ändrad lydelse av 16 § resereglementet av den innebörd, att, då vid förrättningsresa två eller flera i samma förrättning deltagande personer, som åtnjuta resekostnadsersättning efter resereglementet, samtidigt färdas samma väg och resekostnadsersättning skall utgå såsom för skjuts, för en var av färdtagarna icke må, såvitt angår den gemensamma färdsträckan, beräknas högre skjutslega än för en häst.

Genom den sålunda vidtagna ändringen av 16 § resereglementet hava väl de största oformligheterna beträffande ersättningen vid samåkning undanröjts, då ju dessa framför allt framträdde i de fall, där förrättningsman uppbar ersättning efter två hästar. Efter den omläggning av gottgörelsen för hästskjuts, som av mig förordats, kan emellertid den nu gällande bestämmelsen ej bibehållas utan måste ersättas med andra. Härvid synes vattenfallsstyrelsens uttalande innehålla ett uppslag, som är värt att taga fasta på: vid förrättningar med flera deltagare bör staten, där så ske kan, avgiftsfritt tillhandahålla transportmedel. Denna metod, modifierad i så måtto, att den främste bland förrättningsmännen bör anskaffa och betala transportmedlet och de övriga förrättningsmännen färdas avgiftsfritt, torde icke medföra svårigheter av något slag. En dylik

anordning bör komma till användning, där den är ägnad att nedbringa resekostnaden samt något giltigt hinder för anordningen icke möter.

För samtliga förrättningsmän erforderliga fortskaffningsmedel böra vid nu antydda lösning anskaffas av den främste bland förrättningsmännen och kostnaden därför av honom ensam förskjutas. I dylikt fall böra jämväl utgifter för hämtning av skjuts, åkdonslega samt s. k. beställningspenningar, vilka utgifter vid andra resor icke ersättas särskilt utan betalas medelst kilometerpenningar, gottgöras den, som förskjuter samma kostnader. Honom bör ock åläggas tillse, att i angivna fall gemensamt fortskaffningsmedel varder använt, ävensom meddela i samband därmed erforderliga bestämmelser, såsom rörande färdtagarnas fördelning på åkdon eller båtar m. m.

I analogi med nu gällande och jämväl i det föreliggande förslaget upptagen föreskrift, att någon resekostnadsersättning icke utgår, då förrättningsman avgiftsfritt använder kronans transportmedel, kunde måhända anses, att de resande vid dylik samåkning icke borde erhålla s. k. kilometerpenningar. Emellertid skulle det fullständiga borttagandet av denna förmån säkerligen göra de resande synnerligen obenägna att anordna s. k. samåkning, helst denna i regel skulle medföra minskad bekvämlighet för de i färden deltagande. Med hänsyn härtill och då jag finner det billigt, att den betydande besparing, som genom samåkning kan uppstå, i någon mån också kommer de resande till godo, förordar jag, att vid dylik färd särskild ersättning, motsvarande kilometerpenningarna för det använda fortskaffningsmedlet, må utgå till envar av dem, som deltaga i dylik samåkning.

9 §.

Denna paragraf överensstämmer i sak med 14 § 2 mom. i 1907 års reglemente och med 10 § i de sakkunnigas förslag.

10 §.

De sakkunniga hava föreslagit, att, om förrättningsman nödgas vid förrättning eller under resa till eller från sådan företaga särskild färd för erhållande av nattkvarter, han därför skall äga åtnjuta ersättning enligt bestämmelserna i reglementet, men att, om eljest avväg tages eller uppehåll sker för enskild angelägenhet, resekostnads- och traktamentsersättning skall beräknas såsom hade förrättningen eller resan utan dylikt avbrott fortgått.

Nu gällande resereglemente innehåller vissa begränsningar av rätten till ersättning för dylika resor. Så är det föreskrivet, att för befattningshavare i samtliga klasser skjutslega må utgå endast för en häst jämte åkdonslega.

Beträffande lämpligheten av att ändra denna paragraf i angivna riktning hava de sakkunniga hyst en viss tvekan. Det hade uttalats farhågor, att, då alla begränsningar borttoges i fråga om rätten att uttaga ersättning för resor för nattkvarter, missbruk lätt kunde komma att äga rum. Särskild resa för erhållande av nattkvarter borde emellertid medgivas endast då verkligt nödtvång att göra sådan resa förelegat. Anledningen till resan

borde uppgivas i reseräkningen, och det borde vara de granskande och utbetalande myndigheterna angeläget att noggrant tillse, att inga missbruk i förevarande hänseende ägde rum.

Chefen för rikets allmänna kartverk har i yttrande över förslaget anfört följande:

»Förslaget innebär, att, då förrättningsman utför sitt arbete på mer än 2 kilometers avstånd från kvarteret, kan han anse sig berättigad till hästlega och milpengar för förflyttning till och från detsamma, därest icke kvarter närmare arbetsplatsen kan erhållas. Begagnar han verkligen skjuts, skall ersättningen utgå för halv mil, både till och från kvarteret, även om avståndet understiger 5 kilometer (jfr 4 §). Dessa omständigheter undandraga sig kontroll, försä vitt icke verifikation skall företes; likaså den större eller mindre möjligheten att erhålla kvarter intill förrättningsplatsen, ty denna möjlighet beror icke blott på bebyggelsen utan även på befolkningens tillmötesgående. I vissa trakter visas överhuvud mycken ovillighet att upplåta kvarter, och under slätterna kan förrättningsman länge få resa från gård till gård med sitt bagage utan att bliva mottagen. Ombyte av kvarter är alltså ofta förenat med stora svårigheter, men att efteråt och på avstånd bedöma dessa är icke lätt. Då de sakkunniga i motiveringen (sid. 194) hålla före, att de granskande och utbetalande myndigheterna kunna tillse, att intet missbruk med avseende på s. k. nattkvartersresor äger rum, torde detta få anses sangviniskt, och skall effektiv kontroll anordnas, bliver denna dyrbar. Medgivandet av ersättning för nattkvartersresor torde därför i själva reglementet såsom förut böra kringgårdas med starka garantier mot missbruk eller också borttagas.»

Statskontoret och kammarrätten hava ifrågasatt, huruvida genom de föreslagna bestämmelserna vore tillräckligt sørjt för att resa för nattkvarters erhållande icke företoges i onödan. Vad särskilt anginge bestämmelsen att även under pågående resa avväg finge tagas för ifrågavarande ändamål, syntes missbruk lätteligen kunna äga rum. När en förrättning avslutats, borde förrättningsmannen resa genaste vägen hem eller till nästa förrättningsställe mot åtnjutande av ersättning enligt resereglementets föreskrifter. Bestämmelsen i 6 § om »lämpligaste» väg och färd sätt syntes åt förrättningsmannen inrymma tillräcklig rörelsefrihet i förevarande avseende under själva resan.

Ämbetsverken hava därför föreslagit, att orden »eller under resa till eller från sådan» måtte ur stadgandet uteslutas.

Det synes mig uppenbart, att den av de sakkunniga föreslagna bestämmelsen erbjuder ganska stora möjligheter till missbruk. Vid användande av moderna forskaffningsmedel kunna nattkvarter tagas på betydande avstånd från förrättningsplatserna, och statsverket kan på sådant sätt oskäligt betungas med resekostnadsersättning för dylika färder. Rätten till ersättning för här avsedda resor bör därför så långt möjligt är begränsas. Till en början bör göras den av statskontoret och kammarrätten föreslagna inskränkningen, att orden »eller under resa till eller från sådan» uteslutas. Därjämte synes böra stadgas en maximigräns, utöver vilken ersättning för dylik resa icke bör medgivas. Det förefaller mig, som skulle förrättningsmannens befogade intresse kunna anses tillgodosett, om det stadgades, att

kostnaden för en dylik resa icke finge överstiga beloppet av traktamentsersättningen för en natt. En sådan föreskrift skulle för vederbörande innebära en stark maning att anordna resor och förrättningar på ändamålsenligt sätt, och jag föreslår fördenskull, att en dylik bestämmelse intages i reglementet.

Vad chefen för rikets allmänna kartverk anfört torde få tagas under omprövning, när efter resereglementets fastställande fråga uppstår om utfärdande av särskilda s. k. besparingsreglementen för vissa grupper av befattningshavare, vilkas verksamhet till avsevärd del utövas i samband med tjänsteresor.

11 §.

Beträffande sovvagnsersättning hava de sakkunniga föreslagit, att, om förrättningsman vid resa med järnväg under minst tre timmar nattetid begagnat sig av plats i sovvagn, gottgörelse skall utgå för den avgift han för sådan plats erlagt, dock ej med högre belopp än avgiften för den vagnsklass, i vilken han är berättigad att färdas. De sakkunnigas förslag ansluter sig nära till nu gällande bestämmelser (9 §), dock att för närvarande berörda minimetid är satt till fyra timmar utan angivande att dessa måste infalla under nattetid.

Mot de sakkunnigas förslag har en av de sakkunniga reserverat sig och uttalat den meningen, att, om en resande med uppoffring av egen bekvämlighet vid färd å järnväg begagnade sig av plats i lägre klass än vartill han vore berättigad, det vore billigt, att han finge tillgodonjuta härigenom uppkommande besparing ej blott, såsom majoriteten föreslagit, på själva resebiljetten utan även beträffande den särskilda avgiften för användande av sovplats.

De i ärendet hörda myndigheterna hava, i den mån de särskilt yttrat sig i frågan, i allmänhet anslutit sig till den av reservanten uttalade meningen.

Därest, såsom jag i det föregående förordat, rätt att tillgodonjuta besparing å själva tågbiljetten borttages jämväl beträffande prisskillnaden mellan II och III klass biljett, kunde det måhända synas följa härav, att besparing å sovplatsbiljett ej borde tillgodokomma den enskilde förrättningsmannen. Frågan om denna besparingsmöjlighet bör emellertid ses ur en annan synpunkt än då det gäller själva tågbiljetten.

Även för befattningshavare, beträffande vilka det får anses befogat, att dem tillerkännes ersättning för sovplats i I respektive II klass, kan det under stundom — exempelvis då flera i samma förrättning deltagande färdas å samma tåg — icke innebära någon större uppoffring av bekvämlighet att begagna II respektive III klass sovvagn. Den besparing, som härvid skulle uppkomma, därest ersättning för sovplats finge utgå efter den högre klassen, oavsett i vilken klass resan verkligen företagits, skulle från och med den 1 april 1925 begränsa sig till 10 respektive 5 kronor. Mot denna besparing

för den enskilde svarar emellertid en än större vinst för statsverket. Sålunda blir reseräkningens belopp så mycket mindre som prisskillnaden mellan I och II, respektive II och III klass tågбилjett, och samtidigt kan det utrymme, som blir ledigt genom att den lägre vagnsklassen begagnas i stället för den högre, göras tillgängligt för andra resande, varigenom en verklig inkomst beredes staten i dess egenskap av ägare till praktiskt taget alla järnvägs-linjer, på vilka sovvagnar framgå.

Liknande synpunkter kunna däremot ej göras gällande i fråga om besparing å själva tågбилjetten, då järnvägarnas möjlighet att utan ökning i självkostnaden tillhandahålla allmänheten sittplats i högre vagnsklass (å dagtåg) knappast torde nämnvärt inkräktas genom att statens förrättningsmän begagna högre i stället för lägre vagnklass.

Med hänsyn till att staten torde hava mera att vinna än att förlora på införandet av rätt för den resande att själv tillgodonjuta besparing å sovplatsbiljett, har jag, om ock efter viss tvekan, ansett mig kunna förorda en omläggning av nu gällande bestämmelser i sådant syfte.

Även en annan ändring i de sakkunnigas bestämmelser om sovvagns-resorna synes böra vidtagas. Sakkunniga hava såsom nämnts föreslagit, att för rätt till ersättning för sovplatsavgift skulle uppställas det villkoret, att sovplatsen begagnats under minst 3 timmar nattetid (mellan kl. 12 midnatt och 7 f. m.). Samtidigt har föreslagits, att den, som under minst 5 timmar nattetid innehaft plats i sovvagn, icke skulle erhålla traktamente för natt. Dessa timberäkningar måste givetvis kontrolleras, vilket stundom kunde bliva rätt besvärligt. Det vill synas, som om man ej trädde något berättigat intresse för nära, därest rätten att tillgodonjuta traktamente bortföle för natt, varunder sovplats beretts på statens bekostnad, under förutsättning nämligen att man såsom villkor för uppbärande av sovplatsersättning fordrar allenast, att sovvagn begagnats någon del av natten. Den resande får med antydda ordning själv intresse av att ej använda sovplats under endast några få timmar. Införas bestämmelser i sådan riktning, kommer någon särskild kontroll å den tid, varunder sovvagn använts, icke att erfordras.

12 §.

I 11 § av 1907 års resereglemente är föreskrivet, att, om förrättningsman, som med skjuts anlant till förrättningsställe, för resan därifrån använt samma skjuts och för väntningen utgivit gottgörelse till den skjutsande, ersättning för sådan utgift må beräknas, dock icke till högre belopp, än som skulle hava erfordrats för hämtning av skjuts.

De sakkunniga hava föreslagit jämförelsevis höga milpenningar, avsedda bland annat att utgöra kompensation för ersättningen för väntpenningar, vilken på grund av svårigheten att förete behörig verifikation visat sig vara olämplig.

Då borttagandet av denna särskilda ersättning emellertid kunde bliva kännbart nog för en del befattninghavare, vilka plägade verkställa mer än

en förrättning per dag, hava de sakkunniga ansett skäligt, att dylika befattningshavare bereddés någon särskild förmån i stället för ersättningen för väntpenningarna. De sakkunniga hava fördenskull föreslagit, att en förrättningsman, som på en och samma dag verkställer två eller flera fristående förrättningar å olika orter, där ersättning för färden mellan dessa utgår såsom för skjuts, skall vara berättigad att för varje dylik förrättning utöver den första åtnjuta särskild resekostnadsersättning till belopp, motsvarande hälften av de enligt 1 § för en mil utgående milpenningarna.

Detta förslag har emellertid mött starka motsägelser. Skolöverstyrelsen har funnit otänkbart, att staten skulle genom en bestämmelse sådan som den här föreslagna vilja rent av uppmuntra ytligheten och slarvet på bekostnad av grundligheten. Vattenfallsstyrelsen har ansett den föreslagna bestämmelsen inbjuda till missbruk, då det ofta kunde vara svårt att avgöra, huruvida vissa förrättningar skulle anses som fristående eller sammanhängande. Så t. ex. kunde en tjänsteman vid statens kraftverk hava att inom samma by uträtta en mångfald helt olikartade och av varandra oberoende ärenden, vilka krävde endast en jämförelsevis kort tid. I sådant fall kunde ersättningen bliva oproportionerligt hög; i andra fall åter kunde den bliva otillräcklig. Det syntes vara lämpligare, att vederbörande liksom nu tillerkändes ersättning för havda utgifter för väntning.

De mot den föreslagna bestämmelsen anförda skälen finner jag vara övertygande. Jag anser därför, att bestämmelsen i fråga icke bör intagas i reglementet.

I stället har i förevarande paragraf upptagits en bestämmelse om ersättning för väntpenningar, som förrättningsmannen måst utgiva. Det kan nämligen ofta inträffa, att utbetalandet av väntpenningar i stället för anskaffande av nytt fortskaffningsmedel leder ej blott till tidsvinst utan ock till resekostnadernas nedbringande, exempelvis därigenom att avgiften för använd automobil vid återresa utgår med väsentligt reducerat belopp. Ersättningen för väntpenningar, vilka särskilt vid färd med taxeaomobil kunna uppgå till ganska avsevärda belopp, böra dock begränsas så, att den icke må utgå med högre belopp än som motsvarar den ökning i förrättningsman tillkommande resekostnadsersättning, som skulle hava föranletts av nytt fortskaffningsmedels anlitande. På sådant sätt hålles förrättningsmannen i stort sett skyddad för förlust och statens ekonomiska intresse blir behörigen tillgodosett. Begränsas väntpenningarna på dylikt sätt, torde ej behöva uppställas fordran på att förrättningsmannen skall styrka utgiften i fråga. Ersättning för väntpenningar bör givetvis icke utgå, när den resande använder honom tillhörigt transportmedel.

13 §.

Stadgandet i 13 §. har ingen direkt motsvarighet vare sig i 1907 års reglemente eller i de sakkunnigas förslag, men det har delvis samma syfte som

Bihang till riksdagens protokoll 1925. 1 saml. 84 häft. (Nr 95.)

den i 13 § 1 stycket av 1907 års reglemente intagna föreskriften, att resekostnadsersättning icke utgår för färd mellan olika delar av det område, som är föremål för en förrättning, där icke färden överstigit 5 kilometer.

I sitt yttrande över de sakkunnigas förslag har chefen för rikets allmänna kartverk erinrat, hurusom samma förslag delvis vore byggt på en i de sakkunnigas motivering (sid. 147) angiven grundprincip, att förrättningsman vid färd över 2 kilometer aldrig skulle vara pliktig att fortskaffa sig till fots, med skidor eller velociped eller på annat sätt medelst egen kroppskraft. För kartverket skulle tillämpning av denna princip medföra betydligt stegrade kostnader under fältarbetsperioderna. Vissa av kartverkets fältarbeten, och de som sysselsatte den talrikaste personalen, utfördes nämligen på det sätt, att själva arbetet vore förenat med en så gott som oavbruten förflyttning till fots, detta emedan det låge i arbetets natur, att det måste utföras till fots. För undvikande av den kostnadsökning, som nyss berörts, syntes böra i reglementet föreskrivas, att förflyttning under förrättning, då det ligger i förrättningens natur att utföras till fots, icke är att anse såsom färd eller resa annat än i samband med ombyte av kvarter.

Vad kartverkschefen sålunda anfört finner jag beaktansvärt, ehuru väl jag utgår från att skyldighet för förrättningsman att fortskaffa sig till fots eller med fordon, drivet av förrättningsmannen personligen, icke inskränker sig till viss kortare vägsträcka. Då vad som härutinnan gäller färd till fots även har sin tillämpning på velociped, skidor, sparkstötting och andra dylika av förrättningsman personligen drivna redon, har jag emellertid ansett paragrafen böra formuleras därefter.

14 §.

I 1907 års reglemente (15 § 1—3 mom.) medgavs de resande ersättning med vissa mindre belopp för transport av reseffekter vid färd å järnväg eller fartyg. Med hänsyn till de många anmärkningar och det mycket tidsödande besvär, som bestämmelserna om ersättning för transport av effekter förorsakat, upptogo resereglementssakkunniga ej någon rätt till dylik ersättning i sitt förslag. Utgifterna i fråga ansågo de sakkunniga böra gottgöras genom traktamentsersättningen. I samband med övriga inskränkningar i rätten till resekostnadsersättning borttogs år 1922 den särskilda ersättningen för transport av egentliga reseffekter. Kvar står emellertid den bestämmelsen, att förrättningsman äger rätt till ersättning för vad han utgivit för transport av redskap, instrument eller dylikt, som han för förrättningsverkställande nödgats medföra.

De sakkunniga hava i sitt förslag upptagit sistberörda, nu gällande föreskrift, till ordalagen dock något modifierad för att icke giva anledning till en allt för snäv tolkning av bestämmelsen. Därvid hava de sakkunniga uttalat den åsikten, att ersättning jämväl borde få utgå för transport av särskild klädesutrustning, som kunde vara »påkallad av årstiden eller markförhållandena (t. ex. päls och storstövlar)».

Från försvarsdepartementet hava till finansdepartementet överlämnats handlingarna i ett ärende rörande ersättning för transport av effekter i samband med anbefalld eller avslutad sjökommendering, vilka handlingar ansetts lämpligen böra vara tillgängliga vid förekommande omarbetning av resereglementet.

I detta ärende har av marinmyndigheterna gjorts gällande, att flottans personal syntes böra, såsom före 1922 års ändring i resereglementet, få sina transportkostnader vid resa till eller från sjökommendering ersatta av kronan, även när det gällde transport av personlig utrustning, som behövde medföras.

Försvarsväsendets lönenämnd, som blivit i ärendet hörd, har framhållit, att kommenderingar och förordnanden av den längd, sjöexpeditioner i allmänhet omfattade, förekomme såväl inom lantförsvaret som vid kommunikationsverken och den civila statsförvaltningen i övrigt, vadan frågan lämpligen borde behandlas i ett vidsträcktare sammanhang.

På sätt jag förut framhållit, hava bestämmelserna om ersättning för transport av effekter numera borttagits ur resereglementet. Dylik kostnad har ansetts hänförlig till sådana mera personliga utgifter, som böra bestridas av traktamentet; hänsyn härtill har ock tagits vid uppgörande av nu föreliggande förslag till traktamentsersättning. Någon del av det för varje dygn utgående traktamentet är sålunda avsedd att täcka dylika transportkostnader. Uppenbarligen måste en befattningshavare, som är kommenderad på en sjöexpedition om exempelvis sex månader, medföra en så stor personlig utrustning, att dennas transporterande vållar honom särskilda, kanske rätt betydande kostnader, men till dessas bestridande har han i allmänhet lika väl som vid kortare resor att disponera en del av honom under berörda period tillkommande traktamente eller annan dylik gottgörelse.

Vid nu anförda förhållande och då jag har för avsikt att föreslå borttagandet av den särskilda ersättning, som nu tillkommer förrättningsman för inskrivning av resgoods vid färd å järnväg — en ersättning om vilken i stort sett gäller vad nyss sagts om gottgörelse för transport av effekter — finner jag ingen anledning att föreslå bestämmelser om ersättning för transport av effekter.

Med anledning av de sakkunnigas av mig återgivna uttalande angående ersättning för transport av särskild klädesutrustning i vissa fall vill jag framhålla, att jag icke kan dela den åsikt, som kommit till uttryck i detta uttalande. Jag har för undvikande av all tvekan om den ifrågavarande bestämmelsens innebörd ansett nödigt särskilt angiva, att ersättning icke utgår för transport av personlig utrustning, såsom kläder, uniformspersedlar o. d.

För det fall att för vissa grupper av befattningshavare behov föreligger att vid vandring i fjälltrakter använda vägvisare eller bärare för transport av exempelvis tältutrustning och proviant, torde få tagas under övervägande, huruvida särskilda bestämmelser om ersättning under dylik färd böra meddelas.

15 §.

Sakkunniga hava föreslagit, att resekostnadsersättning icke skall utgå, när förrättningsman avgiftsfritt använder kronans transportmedel; när han eljest åtnjuter fri resa på järnväg eller fartyg; när fortskaffningsmedel enligt gällande författning eljest kostnadsfritt tillhandahålles honom; eller när biljett för resa genom vederbörande myndighet utan kostnad för förrättningsmannen erhålles.

Mot de sakkunnigas förslag hava vissa erinringar framställts. Sålunda har länsstyrelsen i Älvsborgs län ansett paragrafen böra formuleras så, att förrättningsman, som i annan egenskap än såsom innehavare av viss tjänst hade rätt till fri resa på järnväg eller fartyg, borde äga rätt att i reseräkning upptaga biljettkostnaden. Medicinalstyrelsen har påpekat, att lönen till järnvägläkare vid enskilda järnvägar ej sällan till en del utginge i form av fria resor på järnvägen i fråga. En sådan läkares avlöningsförmån i enskild tjänst syntes icke böra av staten utnyttjas till besparing av ersättningen för resor i statens tjänst. Det vore fast hellre billigt och rättvist, att läkaren ägde debitera statsverket och själv tillgodogjuta den ersättning för resorna, som skulle hava utgått, därest läkaren icke tillika varit järnvägläkare i enskild tjänst.

Slutligen hava statskontoret och kammarrätten påpekat, att med uttrycket »kronans transportmedel» påtagligen icke avsåges sådana fortskaffningsmedel som velociped, skidor o. d., vid vilkas användande förrättningsmannens egna kroppskrafter toges i anspråk.

Att förrättningsman, som avgiftsfritt använder kronans transportmedel, vare sig han gör det i ena eller andra egenskapen, icke bör erhålla ersättning för resekostnad, synes mig utan vidare vara klart. Om förrättningsmannen eljest åtnjuter fri resa å järnväg eller fartyg, skulle väl, på sätt förenämnda länsstyrelse och medicinalstyrelsen gjort gällande, sådan på grund av personliga förhållanden eller enskild tjänst medgiven förmån kunna anses icke böra föranleda reduktion av förrättningsmannen eljest tillkommande resekostnadsersättning. Å andra sidan har dock tjänstemannen ingen utgift för en sådan resa och skulle alltså, om han ägde av statsverket tillgodogöra sig biljettkostnaden, göra en betydande vinst på sådana resor, något som i sin tur knappast kunde undgå att öva inflytande, då det gällde att avgöra, huruvida tjänsteresa över huvud vore nödig. Med hänsyn härtill och då inga berättigade intressen trädas för nära genom att i dylika fall avgift ej får debiteras, finner jag mig icke böra ifrågasätta någon annan ändring av de sakkunnigas förslag i nu förevarande avseende än att jag ansett resa å spårväg böra jämföras med resa å järnväg.

Vad statskontoret och kammarrätten anfört rörande betydelsen av uttrycket »kronans transportmedel» synes lämpligen böra föranleda ett förtydligande tillägg till paragrafen i anslutning till vad ämbetsverken antytt.

16 §.

Innehållet i denna paragraf överensstämmer med de sakkunnigas under samma paragraf framlagda förslag, dock med de modifikationer, som betingats utav nedan angivna myndigheters yttranden i ämnet.

Arméförvaltningen har erinrat, hurusom enligt denna paragraf ersättning för resa till förrättning skulle få beräknas från förrättningsmannens bostadsort, stationsort eller annan plats inom hans tjänstgöringsområde. Enligt vanligt språkbruk syntes med bostadsort avses den ort, inom vilken vederbörande hade sin bostad. Då emellertid resekostnadsersättning enligt förslaget skulle få utgå exempelvis för färd med spårväg från bostaden till järnvägsstationen, avsåges här icke förrättningsmannens »bostadsort» utan hans »bostad».

Statskontoret och kammarrätten hava erinrat, hurusom i andra stycket föreskrevs, att förrättningsman, som vore bosatt utom sitt »tjänstgöringsområde», icke ägde rätt till ersättning för färd mellan bostadsorten och »tjänstgöringsorten». Användningen av dessa två olika uttryck föranledde viss otydlighet, som syntes böra avhjälpas genom stadgandets uppdelning i två punkter.

17 §.

Denna paragraf motsvarar 18 § i de sakkunnigas förslag och 20 § i 1907 års reglemente.

Det skulle givetvis varit mest rationellt, om rätten att uppbära traktement kunnat göras beroende ej av det avstånd från bostadsorten, varå förrättning utföres, utan av den tidslängd, bortovaron omfattat. Vid exempelvis kommunikationsverken är en dylik indelning lätt att genomföra och tillämpas redan i de speciella reglementena. Beträffande statsförvaltningen i övrigt lär det däremot av praktiska skäl vara nödvändigt att i regel bibehålla avståndsberäkningen såsom grund för traktamentsersättningens utgående. Med hänsyn å ena sidan till att med de moderna fortskaffningsmedlen förrättningsmännen kunna förflytta sig snabbare än förr och å andra sidan därtill, att enligt förevarande förslag reseersättning skulle utgå jämväl för färd om allenast 1 kilometers längd, har jag ansett mig böra tillstyrka, att i nu ifrågakvarande avseende minimiavståndet utsträcker från 2 till 3 kilometer.

De i de sakkunnigas förslag ingående orden »därest ej annorlunda är särskilt stadgat» hava, med avseende å avfattningen av 2 § här uteslutits.

Paragrafen har förtydligats i analogi med vad som anförts i sista stycket av motiveringen till 5 §.

18 §.

I de sakkunnigas förslag hade motsvarande bestämmelse (17 §) följande lydelse:

»I de fall, då förrättningsman erhåller kostnadsfri inkvartering eller under

minst 5 timmar nattetid innehar plats i sovvagn eller liggplats å fartyg, utgår dock icke traktamente för natt.»

Från i ärendet hörda myndigheter har framhållits önskvärdheten av en formulering, som tydligt angiver, att, om en förrättningsman på grund av personliga förhållanden gratis erhöle nattlogi, sådant icke skulle betaga honom rätten till traktamente för natt. I anledning härav hava orden »på grund av gällande bestämmelse» inskjutits i paragrafen.

Under 11 § hava angivits skälen till att ersättning för sovplats å järnväg bör medföra indragning av nattractamentet.

19 §.

I överensstämmelse med 18 § i 1907 års resereglemente hava de sakkunniga föreslagit, att traktamentsersättning må utgå även vid uppehåll, som under förrättningsresa föränledes av naturhinder, styrkt sjukdom eller annan giltig anledning.

De sakkunniga hava anført, att, såvitt erfarenheten gäve vid handen, något praktiskt behov icke förelåge att stadga en viss maximitid, under vilken traktamentsersättning uti ifrågavarande fall finge utgå. En annan mening har emellertid uttalats av länsstyrelsen i Älvsborgs län, som ansett dylik ersättning böra medgivas allenast för viss kortare tid samt i övrigt förbehållas Kungl. Maj:t att efter framställning i vart särskilt fall besluta angående den ersättning, som därutöver kunde anses skälig.

Den omständigheten, att bestämmelsen i fråga hittills veterligen icke missbrukats, utesluter ej möjligheten att så framdeles skulle kunna ske. I likhet med nyssnämnda länsstyrelse anser jag därför en tidsbegränsning — förslagsvis 14 dagar — böra införas.

Ordet »förrättningsresa» synes för undvikande av misstolkning böra utbytas mot »resa eller förrättning».

20 §.

20 § överensstämmer i sak med 19 § 3 mom. i 1907 års reglemente och med 22 § i de sakkunnigas förslag.

21 §.

21 § motsvarar 23 § 1 stycket i de sakkunnigas förslag, vilket i denna del icke föränlett erinran från något håll.

22 §.

22 § överensstämmer i sak med 25 § i 1907 års reglemente och med 26 § i de sakkunnigas förslag.

23 §.

23 § motsvarar 27 § i de sakkunnigas förslag.
Med hänsyn till vad jag anført vid 18 § har föreskriften om skyldighet

att boträffande nattresa å fartyg lämna vissa tidsuppgifter uteslutits. Vidare har införts bestämmelse om skyldighet för den främste bland förrättningsmännen vid s. k. samäkning att lämna uppgift å deltagarna i färden.

24 §.

De sakkunniga hava föreslagit ett stadgande, att räkning å resekostnads- och traktamentsersättning skulle, vid äventyr av fordringsrättens förlust, vara till vederbörande myndighet inkommen inom ett år efter det resan eller förrättningen avslutats, dock att Kungl. Maj:t skulle, där i särskilda fall så prövades skäligt, äga tillerkänna förrättningsman ersättning, ända att räkning senare inkommit.

Såsom motivering för detta förslag har anförts huvudsakligen följande.

Därest förrättningsman till vederbörande myndighet ingåve sin reseräkning först lång tid efter det förrättningen ägt rum, mötte det ofta svårighet eller föranledde åtminstone tidsödande besvär och extra arbete att kontrollera, huruvida icke kostnaden för samma förrättning förut blivit helt eller delvis betald. Då det låge i förrättningsmans eget intresse att förete sina reseräkningar snarast möjligt för ersättningens utfående; då det finge anses tillhöra god ordning, att detta skedde inom ej alltför lång tid efter tjänsteresas och förrättnings företagande; då längre respittid uti ifrågavarande hänseende än ett år ej i något fall syntes vara av behovet påkallad och då medgivande av längre tid skulle välla de granskande och utanordnande myndigheterna onödiga svårigheter eller olägenheter, hade det till förebyggande av sådana ansetts vara lämpligt, att föreskrift om viss, ej allt för lång tid, inom vilken reseräkning skall vara till vederbörande myndighet inkommen, bleve i resereglementet meddelad, och hade denna tid ansetts skäligen kunna sättas till ett år från det resa eller förrättning avslutats.

Riksräkenskapsverket har i skrivelse till Kungl. Maj:t upptagit spørsmålet om stadgande av viss tid, inom vilken reseräkningar skulle vara till vederbörande ingivna.

Efter att hava påpekat, hurusom i icke få fall reseräkningar ingivits och guldits först flera år efter det resan eller förrättningen verkstälts, har riksräkenskapsverket anført, att till följd härav möjligheten för den utbetalande och kontrollerande myndigheten att granska behörigheten av de framställda kraven bleve mindre, och att därav i vissa fall föranletts dubbla utbetalningar. Vidare hade det inträffat, att myndigheter, som mottagit räkningar, hänförande sig till år, för vilka räkenskaper med tillhörande verifikationer för länge sedan överlämnats till riksräkenskapsverket, anmodat detta ämbetsverk att verkställa undersökning, huruvida ifrågavarande räkningar tillföre guldits. Det skulle alltså vara till fördel, om genom en författningsbestämmelse bleve fastslaget, att kostnader, vilka skola gäldas enligt resereglementet, borde vara hos den utbetalande myndigheten anmälda till ersättande inom viss kortare tid än den, som jämlikt förordningen den 4 mars 1862 om tioårig preskription i allmänhet gällde. En dylik bestämmelse, som lämpligen borde få sin plats i resereglementet, syntes böra innefatta ett åläggande, med risk att kravet ej upptoges till prövning, därest den fastställda tiden, förslagsvis tre månader, efter förrättningens verkställande, försuttes.

Över denna framställning hava infordrade yttranden avgivits av åtskilliga ämbetsverk, bland andra statskontoret.

Statskontoret har funnit önskvärt, att ej alltför lång tid förflöte innan förrättningsman gjorde sina anspråk på ersättning för resekostnader gällande. Särskilt hade — yttrar statskontoret — detta önskemål framträtt under och närmast efter kriget, då de i resereglementet fastställda ersättningsbeloppen såväl som järnvägs- och skjutstaxor varit föremål för ständiga ändringar. Emellertid syntes vederbörande myndigheter hava medel i sin hand att förmå förrättningsman att inom rimlig tid efter resas slut ingiva räkning å kostnaderna för densamma. Sålunda kunde genom indragning eller minskning av sådant förskott, som omförmäldes i 25 § resereglementet, förrättningsman i de flesta fall förmås att snarast möjligt söka ersättning för sina kostnader. Inom statskontorets egen verksamhet hade icke visat sig någon nämnvärd olägenhet av de påtalade förhållandena. De befattningshavare, som dröjde något med avgivandet av sina reseräkningar, hörde mestadels till dem, som företoge förrättningsresor endast vissa månader av året men under denna tid nästan ständigt befunno sig på resa. När det efter reseperiodens slut gällde att göra upp räkning för samtliga resorna, bleve detta arbete givetvis så omfattande, att någon tid åtginge för dess fullgörande vid sidan av övriga tjänstegöromål. Vissa av dessa befattningshavare hade att vid sina reseräkningar foga en av vederbörande chefsmyndighet godkänd dagbok över gjorda förrättningar. Dessa kunde på grund härav ej avgiva reseräkning förrän någon tid efter förrättningarnas avslutande och bure ej heller ensamma ansvaret för dröjsmålet. För den händelse en generell föreskrift i ämnet befunnnes erforderlig eller lämplig, syntes denna i varje fall böra medgiva förrättningsmannen längre tid för räknings uppsättande och ingivande än riksräkenskapsverket föreslagit.

Det lär ej kunna bestridas, att vissa olägenheter för de utbetalande och kontrollerande myndigheterna kunna föranledas därav, att räkningar å resekostnads- och traktamentsersättning avlämnas lång tid efter det resorna och förrättningarna ägt rum. Ett lämpligt korrektiv mot onödigt dröjsmål med ingivande av reseräkningar ligger visserligen redan däri, att indragning eller minskning av reseförskott kan äga rum. Därutöver synes emellertid vara erforderligt, att i resereglementet införes en bestämmelse om att räkning å resekostnads- och traktamentsersättning bör, där hinder icke möter, vara till vederbörande myndighet inkommen inom viss tid efter det resan eller förrättningen avslutats. Då man torde hava berättigad anledning antaga, att tjänstemännen skola i regel ställa sig denna föreskrift till efterrättelse, synes något äventyr icke böra stadgas för underlåtenhet härutinnan. Vid sådant förhållande kan fristen för räkningens ingivande lämpligen göras kortare än de sakkunniga föreslagit; och får jag i sådant hänseende förorda en tid av sex månader.

25 §.

25 § överensstämmer i sak med 22 § i 1907 års reglemente och med 29 § i de sakkunnigas förslag.

26 §.

De sakkunniga hava föreslagit, att, där Kungl. Maj:t icke i särskilda fall annorlunda förordnade, reglementet skulle med iakttagande av vissa särskilda bestämmelser tillämpas jämväl vid resor och förrättningar i statens ärenden i utlandet. Detta förslag har emellertid bestämt avstyrkts av generalpoststyrelsen och telegrafstyrelsen, varjämte statskontoret och kammarrätten samt statens meteorologisk-hydrografiska anstalt ifrågasatt lämpligheten av att låta reglementet gälla utom riket.

Jag delar ämbetsverkens uppfattning i förevarande fråga och tillstyrker alltså, att den av de sakkunniga föreslagna bestämmelsen må utgå ur förslaget. Att uttryckligen inskränka reglementets tillämpning till resor inom landet lärer dock icke vara lämpligt. Vid resa i främmande länder torde bestämmelser angående resekostnads- och traktamentsersättning få såsom hitills för varje fall meddelas av Kungl. Maj:t, som alltså även bör besluta, när allmänna resereglementet skall tillämpas vid utlandsresor. Föreskrift i sistberörda hänseende torde böra intagas i reglementet.

I enlighet med ett av de sakkunniga framställt förslag har jag vidare ansett lämpligt, att i reglementet införas bestämmelser, som avse att reglera traktamentsersättningen vid övergång från ett land till ett annat. Dessa bestämmelser innebära, att vid resa från land, där lägre traktamente uppbäres, till land, där högre sådant utgår, det högre traktamentet må uppbäras från och med den dag, resp. natt, varunder ankomsten till hamn eller station i det senare landet ägt rum, samt att vid resa i omvänd riktning traktamentet efter enahanda grund nedsättes.

Härefter anhåller jag att få lämna en redogörelse för vissa av de sakkunniga föreslagna bestämmelser, vilka ansetts icke böra upptagas i det nu föreliggande förslaget. Jag följer därvid paragrafindelningen enligt sakkunnigbetänkandet.

Genom kungörelse den 25 februari 1916 (nr 65) har förordnats, att, om förrättningsman, som är berättigad till resekostnadsersättning enligt rese-reglementet, vid färd å järnväg låtit verkställa inskrivning av resgods, han må åtnjuta ersättning för vad av avgiften härför belöper å en vikt av intill 25 kilogram; dock att sådan ersättning icke må utgå, därest den resande samma dag, han avrest från en plats, återvänder dit.

I sammanhang med det föreslagna upphävandet av rätt till ersättning för transport av effekter vid resa på järnväg eller ångbåt hava de sakkunniga ansett lämpligt, att förrättningsmän vid färd å järnväg finge uppbära ersättning, enligt nu gällande bestämmelser utgående med 50 öre, för inskrivning av 25 kilogram resgods, oavsett huruvida sådan inskrivning ägde rum eller icke. Ett särskilt skäl härtill låge i den omständigheten, att kvitto å dylik avgift icke lämnades och att det därför vore omöjligt att kontrollera, huruvida resgodsinskrivning verkligen ägt rum.

Av de sakkunniga föreslagna men har uteslutna bestämmelser.

13 §.

De sakkunnigas ifrågavarande förslag har mött motstånd från järnvägsstyrelsen, som i fråga om rätt för förrättningsman att under alla förhållanden tillgodogöra sig ersättning för resgodsbiljett förklarar sig i anslutning till vad en av de sakkunniga reservationsvis härom anfört anse det icke överensstämmande med den tankegång, som de sakkunniga angivit såsom vägledande vid sitt förslag, att en förrättningsman skulle äga debitera staten för en utgift, vilken enligt vad erfarenheten gäve vid handen endast i undantagsfall behövde förekomma vid tjänsteresor.

Marinförvaltningen har ansett förslaget böra kompletteras med föreskrift angående ersättning för resgodsövertikt vid förrättningsresor, som upptaga längre tid än 14 dagar.

Jag har redan antytt min ställning till spørsmålet om ersättning för inskrivning av resgods. Att jag ansett mig böra avstyrka rätten till dylik ersättning har sin huvudsakliga grund däri, att det befunnits lämpligare låta den ganska obetydliga kostnaden för resgodsbiljett ingå i dagtraktamentet på samma sätt som andra mera personliga utgifter. Härigenom vinnes en önskvärd förenkling av arbetet med reseräkningars uppgörande och granskning. Vid 14 § har jag angivit min uppfattning angående rätt till ersättning för transport av mera omfattande personlig utrustning.

19 §.

I 19 § hava de sakkunniga i huvudsaklig överensstämmelse med nu gällande stadganden (17 § 1 mom.) föreslagit vissa bestämmelser, avsedda att göra åtnjutandet av traktamente i viss mån beroende på längden av företagna resor. Förslaget har mött gensägelser från vattenfallsstyrelsen, som framhållit, att den väglängd, som tillryggalades under en viss tid, kunde vara synnerligen varierande, beroende på olika slags fortskaffningsmedel och på naturförhållandena. Den använda tiden borde därför enligt styrelsens mening vara det enda avgörande för traktamentsersättningens storlek.

Ifrågavarande bestämmelser hava mist det väsentliga av sitt berättigande, sedan automobilen numera blivit ett allmänt använt fortskaffningsmedel även vid tjänsteresor. Att emellertid förrättningsställets avstånd från förrättningsmannens bostads- eller tjänstgöringsort bör inverka på hans rätt till traktamente framgår av motiveringen till 17 §. §

20 §.

Beträffande rätten till traktamente vid längre tids vistelse på en och samma plats hava de sakkunniga föreslagit, att, om förrättningsman vistas på samma plats längre tid i följd än 14 dygn, traktamentsersättningen för överskjutande tid skulle minskas med 25 procent; att traktamentsersättning vid dylik vistelse i följd å samma plats icke skulle få utgå för längre tid än 3 månader; samt att vistelsen å förrättningsstället icke skulle anses bliva avbruten därigenom, att förrättningsmannen en eller flere gånger under högst 3 dygn i följd uppehölle sig å annan ort.

Mot förslaget hava åtskilliga erinringar framställts, särskilt av järnvägsstyrelsen, telegrafstyrelsen, statskontoret och kammarrätten.

Efter det de sakkunnigas betänkande avgavs, hava i 6 § av kungörelsen

den 31 december 1921 (nr 753) med tilläggsbestämmelser till avlöningsreglementet den 22 juni 1921 för befattningshavare vid statsdepartement och vissa andra verk, tillhörande den civila statsförvaltningen, meddelats särskilda bestämmelser om traktamentsersättning under tjänstgöring i sammanhängande följd å annan ort inom riket än stationeringsorten.

Redan tidigare hade beträffande de affärsdrivande verken meddelats bestämmelser i enahanda syfte. Enligt dessa liksom de för allmänna civilförvaltningen gällande föreskrifterna reduceras s. k. tjänstgöringstraktamente efter mera detaljerade grunder än de av de sakkunniga föreslagna.

Grunden för de sakkunnigas ifrågavarande förslag har sålunda numera till väsentlig del bortfallit, enär för alla nyreglerade ämbetsverk särskilda föreskrifter i ämnet utfärdats. Att meddela dylika föreskrifter beträffande befattningshavare vid ännu icke reglerade statsinstitutioner synes icke vara av omständigheterna påkallat, helst saken är av ringa ekonomisk betydelse, såvitt dessa verk angår. Därtill kommer, att en dylik avknappning av traktamentsersättningen icke synes vara lämplig beträffande sådana förrättningsmän, vilka för sitt arbete icke åtnjuta annan gottgörelse än traktamente. Jag har alltså uteslutit de ifrågavarande bestämmelserna i mitt förslag.

I 24 § har föreslagits, att utom i trängande fall eller efter särskild föreskrift ingen skulle vara skyldig att nattetid verkställa förrättning eller anträda resa.

24 §.

Mot detta förslag har chefen för rikets allmänna kartverk anfört, att, enär vissa med triangelmätning förenade observationer måste göras nattetid, denna paragrafs antagande skulle nödvändiggöra särskilda undantagsbestämmelser beträffande kartverket.

Statskontoret och kammarrätten hava ansett stadgandet i denna paragraf sakna erforderlig tydlighet. Ej heller av motiveringen framginge klart, huruvida en förrättningsman, som ej kunde hinna fram i behörig tid till förrättningsstället före klockan 7 f. m., i sådant fall vore berättigad att avresa redan föregående dag och debitera statsverket traktamente för denna, vilket ju knappast i varje fall kunde anses skäligt. Det kunde sättas i fråga, om bestämmelsen över huvud taget vore nödvändig, och om ej tillräcklig hänsyn till förrättningsmannens berättigade intresse kunde tagas vid den skälighetsprövning i fråga om resans företagande på lämpligaste sätt, som i allt fall skulle äga rum. Bestämmelsen syntes därför kunna utgå.

Jag har funnit de mot den föreslagna bestämmelsen anförda skälen beaktansvärda och anser förty, att paragrafen i fråga icke bör intagas i reglementet.

De sakkunniga hava föreslagit, att, fränsett sön- och helgdagar samt uppehåll genom naturhinder, styrkt sjukdom eller annan giltig anledning, traktamente icke finge utgå för tid, som ej verkligen använts för resa eller förrättning.

25 §.

Denna föreskrift synes vara obehörlig och har därför uteslutits i mitt förslag.

Av de sakkunniga hava vidare angivits ej mindre de fall, då förrättningsman icke skulle äga uppbära ersättning med högre belopp än scm av honom utgivits, än även de fall, då han skulle anses berättigad tillgodogöra sig uppkommande besparing å resekostnaden. De sålunda föreslagna bestämmelserna utgöra emellertid endast konsekvenser av stadgandena i resereglementet och lära fördenskull icke böra särskilt angivas. Det nu uppgjorda förslaget torde få anses tydligt angiva de fall, då självkostnadsprincipen är avsedd att tillämpas.

31 §.

De sakkunniga hava i 31 § framlagt förslag till bestämmelser i fråga om sättet för anförande av besvär över myndigheters beslut i ärende rörande ersättning enligt resereglementet.

Sedan numera genom kungörelsen den 12 december 1924 (nr 528) med föreskrifter angående fullföljd av talan i vissa besvär- och anmärkningsmål m. m. bestämmelser i ämnet blivit meddelade, lära ytterligare föreskrifter härutinnan icke kunna anses erforderliga, vadan de av de sakkunniga föreslagna bestämmelserna i nu föreliggande förslag uteslutits.

Departement: chefrens hemställan.

Föredraganden uppläser härefter förslag till allmänt resereglemente samt hemställer, att Kungl. Maj:t måtte besluta inhämta riksdagens yttrande över detta förslag med förklarande därvid, att Kungl. Maj:t har för avsikt att, efter mottagande av riksdagens svar, företaga den slutliga prövningen av samma förslag och förordna om utfärdande av författning i ämnet.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnar, att proposition i ämnet skall avlätas till riksdagen av den lydelse, bil. litt. vid detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

E. Regnér.

Bil. Sökkunnigas förslag.

Förslag

till

Resereglemente.

1 §.

För extra förrättning i statens ärenden skall, där ej genom instruktion eller särskild föreskrift annorlunda är eller varder stadgat, vederbörande förrättningsman åtnjuta resekostnads- och traktamentsersättning i enlighet med vad för nedanstående fem klasser här finnes bestämt.

	Klass A.	Klass B.	Klass C.	Klass D.	Klass E.
Resa på järnväg.....	I klass ¹	II klass ²	II klass ²	II klass ²	III klass ³
Resa med fartyg.....	Hyttplats ⁴	Hyttplats ⁴	Hyttplats ⁴	Salongsplats ⁵	Däcksplats ⁶
Resa på spårväg.....	Dubbel avgift	Dubbel avgift	Dubbel avgift	Dubbel avgift	Dubbel avgift
Resa med automobil, där/länsstyrelse fastställt taxa)	Avgift enligt taxa ⁷	Avgift enligt taxa ⁷	Avgift enligt taxa ⁷	Avgift enligt taxa ⁷	Avgift enligt taxa ⁷
Resa med automobil i annat fall, hästskjuts, motorcykel eller velociped ...)	Lega för 1 häst milpenningar 6 kr. per mil	Lega för 1 häst milpenningar 5 kr. per mil	Lega för 1 häst milpenningar 4 kr. per mil	Lega för 1 häst milpenningar 3 kr. per mil	Lega för 1 häst milpenningar 2 kr. per mil
Traktamente för dag.....	17 kr.	14 kr.	12 kr.	9 kr.	6 kr.
Traktamente för natt.....	8 kr.	7 kr.	5 kr.	4 kr.	3 kr.
Tillhoppa traktamente för dygn.....	25 kr.	21 kr.	17 kr.	13 kr.	9 kr.
Dyrtidstillägg för dag	2 kr.	2 kr.	2 kr.	2 kr.	2 kr.
Dyrtidstillägg för natt	1 kr.	1 kr.	1 kr.	1 kr.	1 kr.
Traktamentesammanlagt kr.	28 kr.	24 kr.	20 kr.	16 kr.	12 kr.

På Kungl. Maj:ts ankommer att före varje års utgång pröva, huruvida och i så fall med vilket belopp under följande år dyrtidstillägg till traktamentsersättningen skall utgå.

En vid detta reglemente fogad bilaga* utvisar, till vilken klass resp. befattningshavare hänföres.

¹ Avgift för plats i högsta klassens vagn, som i tåget framföres.

² Avgift för plats i andra klassens vagn eller, när sådan icke förekommer, i den högsta klass, som i tåget framföres.

³ Avgift för plats i lägsta klassens vagn.

⁴ Avgift för en hyttplats eller, när hytt icke förekommer, för en salongsplats.

⁵ Avgift för en salongsplats.

⁶ Avgift för däcksplats eller, när resa äger rum nattetid, för billigaste liggsplats under däck.

⁷ Angående undantag från denna bestämmelse, se 6 § andra stycket.

* Här utesluten.

2 §.

Extra förrättning är antingen i allmän författning bestämd eller ock av Kungl. Maj:t eller vederbörande ämbetsmyndighet särskilt anbefalld.

3 §.

Innehavare av annan befattning än de i ovannämnda bilaga angivna åtnjuter för extra förrättning resekostnads- och traktamentsersättning enligt bestämmelserna för befattningshavare, med vilken han närmast är jämförlig.

Den befattning, i utövning varav förrättning äger rum, men icke annan tjänstegrad, fullmakt eller värdighet bestämmer den klass, varefter ersättning åtnjutes. Den, som förordnas att förestå annans befattning, erhåller för extra förrättning ersättning efter den tjänst, han sålunda utövar.

Förordnas någon till sådan extra förrättning, som eljest tillkommer annan befattningshavare att verkställa, njute, där ej annorlunda särskilt föreskrives, ersättning efter den klass, vartill sistnämnde befattningshavare hör.

Är extra förrättning av den beskaffenhet, att det ej åligger viss befattningshavare att verkställa densamma, skall, där icke annorlunda särskilt föreskrives, förrättningsmannen njuta ersättning efter den klass, vartill han hör.

Beträffande arméns och marinens personal utgår ersättning efter den tjänstegrad eller tjänstklass, vartill förrättningsmannens beställning på stat, över stat, å reservstat eller i reserven är att hänföra; förordnas någon att uppehålla befattning, avsedd för högre beställning, än han själv innehar, utgår dock ersättning efter den högre beställningen.

Till extra förrättning må icke förordnas eller kommanderas någon av högre tjänstegrad, än ärendets vikt fordrar.

4 §.

Vid resa på järnväg må ej utgå ersättning för plats i högre vagnsklass, än som i tåget framföres.

Resekostnadsersättning må ej utgå för annan eller längre väg, än som verkligen tillryggalagts, dock att i de fall, då hästskjuts anlåtats för färd överstigande 2 men kortare än 5 kilometer, såväl hästlega som milpenningar skola utgå för en halv nymil. Del av kilometer räknas städse såsom hel kilometer.

Lega för häst beräknas — beträffande de fall, då hästskjuts använts, vare sig skjutsen erhållits från skjutsanstalt eller enskild skjuts anlåtats — efter gällande taxa vid den skjutsanstalt, från vilken skjuts med minsta kostnad bör kunna erhållas, men, om den plats, från vilken resa företages, är så belägen, att ingen skjutsanstalt är skyldig där tillhandahålla skjuts, efter den av Kungl. Maj:t för orten fastställda maximiskjutslegan.

I milpenningarna inbegripas kostnader för hämtning av skjuts, åkdonslega samt s. k. beställnings- och väntpenningar.

Med natt och nattetid avses i detta reglemente tiden mellan klockan 12 midnatt och klockan 7 f. m.

5 §.

Kan förrättningsresa lämpligare verkställas med annat fortskaffningsmedel än något av de i 1 § omförmälda, såsom med motorbåt, annan båt, till häst eller annorledes, bör färden verkställas på sätt i varje särskilt fall är lämpligast, och äger förrättningsman i ty fall åtnjuta resekostnadsersättning enligt gällande taxa eller, där sådan ej finnes, såsom för hästskjuts enligt de i 1 och 4 §§ angivna grunder.

Har förrättningsman färdats med annat fortskaffningsmedel än något av de i 1 § omförmälda, må ersättning dock icke beräknas med högre belopp, än om sådant fortskaffningsmedel begagnats.

Med båt avses i detta reglemente farkost, som icke är underkastad sjövärdighetsbesiktning av fartygsinspektionen.

6 §.

Ersättning 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 färsätt, som med hänsyn till resans ändamål samt för åstadkommande av minsta sammanlagda rese- och traktamentskostnad eller eljest varit lämpligast. Vid beräkandet av denna sammanlagda kostnad skall traktamente medräknas, även om sådant icke utgår till förrättningsmannen av statsmedel.

Därest vid färd med automobil avgiften enligt gällande automobiltaxa överstiger den ersättning, som för samma väg skolat utgå för hästskjuts, beräknas resekostnadsersättningen allenast såsom för hästskjuts.

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

7 §.

Vid resa med järnväg, fartyg, spårväg eller båt utgår resekostnadsersättning även för färd, som icke överstiger 2 kilometer; men användes annat fortskaffningsmedel, må, där ej annorlunda särskilt föreskrives, ersättning utgå allenast då färden överstiger 2 kilometer och äger rum utom stads, köpings eller annat därmed jämförligt samhälles planlagda område.

Företages med ett och samma fortskaffningsmedel färd till eller från ort, belägen mer än 2 kilometer utanför planlagt område, må ersättning dock utgå för färden jämväl till den del densamma äger rum inom nämnda område.

8 §.

Då vid förrättningsresa två eller flera i samma förrättning deltagande personer, som åtnjuta resekostnadsersättning enligt detta reglemente, färdas samma väg med automobil, hästskjuts eller båt och sammanlagda väglängden, som tillryggalägges på ett dygn, i en riktning eller fram och åter uppgår till minst 50 kilometer, vare de pliktiga att, i den mån så ske kan, använda gemensamt fortskaffningsmedel, och skall i ty fall — där resekostnadsersättningen icke utgår enligt fastställd taxa, som i så fall skall lända till efterrättelse — förutom hästlega allenast halva beloppet av de varje färdtagare enligt 1 § tillkommande milpenningar utgå.

Det åligger den främste bland förrättningsmännen att tillse, att i angivna fall, där giltigt hinder icke föreligger, gemensamt fortskaffningsmedel varder använt, ävensom att meddela i sammanhang därmed erforderliga bestämmelser, såsom rörande färddelegarnas fördelning på olika åkdon eller båtar m. m.

9 §.

Verkställer förrättningsman samma dag två eller flera fristående förrättningar å olika orter, vare han, där ersättning för färden mellan förrättningsställena utgår såsom för hästskjuts, berättigad att för varje dylik förrättning utöver den första åtnjuta särskild resekostnadsersättning med följande belopp, nämligen:

för befattningshavare i klass A	3 kronor,
» » » » B	2 kronor 50 öre,
» » » » C	2 kronor,
» » » » D	1 krona 50 öre,
» » » » E	1 krona.

10 §.

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

11 §.

Nödgas förrättningsman vid förrättning eller under resa till eller från sådan företaga särskild resa för erhållande av nattkvarter, äger han därför åtnjuta ersättning enligt bestämmelserna i detta reglemente; 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.

12 §.

Har vid resa med järnväg förrättningsman under minst 3 timmar nattetid begagnat sig av plats i sovvagn, utgår gottgörelse för den avgift, han för sådan plats erlagt, dock ej med högre belopp än avgiften för den vagnsklass, i vilken han enligt 1 § är berättigad att färdas.

13 §.

Förrättningsman må vid resa å järnväg tillgodoräkna sig ersättning för resgodsbiljett, berättigande till inskrivning av 25 kilogram resgods. Sådan ersättning utgår dock icke, om förrättningsmannen samma dag, han avrest från en plats, återkommer dit.

14 §.

Har förrättningsman måst vidkännas särskild kostnad för transport av redskap, instrument eller dylikt, som han för förrättnings verkställande behövt mediöra, äger han undfå ersättning för vad han styrker sig hava i sådant avseende utgivit.

15 §.

Då förrättningsman avgiftsfritt använder kronans transportmedel; då han eljest åtnjuter fri resa på järnväg eller fartyg; då fortskaffningsmedel enligt gällande författning eljest kostnadsfritt tillhandahålles honom; eller då biljett för resa genom vederbörande myndighet utan kostnad för förrättningsmannen erhålles, utgår icke resekostnadsersättning.

16 §.

Ersättning för resa till förrättning må beräknas från förrättningsmannens bostadsort, stationsort 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 dock, där icke annorlunda är eller varder föreskrivet, ej berättigad till ersättning för färd mellan bostadsorten 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 förrättningsens slut på grund av allmänt uppdrag där kvarstannar.

17 §.

Traktamente för dag utgår för resa eller förrättning under tiden mellan klockan 7 f. m. och klockan 12 midnatt; traktamente för natt utgår för resa eller förrättning under tiden mellan klockan 12 midnatt och klockan 7 f. m. I de fall, då förrättningsman erhåller kostnadsfri inkvartering eller under minst 5 timmar nattetid innehar plats i sovagn eller liggplats å fartyg, utgår dock icke traktamente för natt.

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

18 §.

Därest ej annorlunda är särskilt stadgat, må traktamentsersättning ej åtnjutas för förrättning, som det åligger förrättningsmannen att verkställa på grund av innehavande befatning och som utföres å hans bostads- eller tjänstgöringsort eller på avstånd ej överstigande 2 kilometer därifrån eller, beträffande stad, köping eller annat därmed jämförligt samhälle, från det planlagda området gräns.

19 §.

Är avståndet mellan den plats, från vilken förrättningsresa företages, och förrättningsstället eller mellan olika förrättningsställen kortare än 10 kilometer, utgår traktamente endast för förrättningen; är avståndet 10 kilometer eller därutöver, men kortare än 30 kilometer och hava resorna fram och åter eller endera av dem verkstälts å annat dygn — från klockan 12 på natten räknat — än som till förrättningen använts, utgår för dessa resor tillsammans traktamente för ett dygn.

Traktamentsersättning må icke i något fall utgå för flera enbart till resa använda dagar, än som med tillryggaläggande av 60 kilometer om dagen skulle hava erfordrats.

20 §.

Vistas förrättningsman på samma plats längre tid i följd än 14 dygn, minskas traktamentsersättningen för överskjutande tid med 25 procent.

Traktamentsersättning må vid dylik vistelse i följd å samma plats icke utgå för längre tid än 3 månader.

Vistelsen å förrättningsstället anses icke bliva avbruten därigenom, att förrättningsmannen en eller flera gånger under högst 3 dygn i följd uppehåller sig å annan ort.

21 §.

Inträffar under förrättningsresa uppehåll genom naturhinder, styrkt sjukdom eller av annan giltig anledning, må traktamentsersättning utgå även för den tid, varunder uppehållet ägt rum.

22 §.

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.

23 §.

Till befattningshavare, vilken för förrättning äger uppbära arvode av den, som påkallat förrättningen, må icke, där ej beträffande vissa befattningshavare annorlunda är eller varder föreskrivet, av statsmedel utgå traktamente för dygn, som använts allenast till dylik förrättning; men 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.

Beträffande traktamentsersättning för helgdagar under eller mellan förrättningar gäller vad i 17 § andra stycket är stadgat.

24 §.

Utom i trängande fall eller efter särskild föreskrift vare ej någon skyldig att nattetid verkställa förrättning eller antråda resa.

25 §.

Utom i de fall, som avses i 17 § andra stycket, 21 § och 23 § andra stycket, äger förrättningsman icke uppbära traktamente för tid, som ej verkligen använts till resa eller förrättning.

Förrättningsman äger icke uppbära ersättning med högre belopp, än som av honom utgivits:

för sovvagnsbiljett;

för tilläggsbiljett vid användande av snälltåg; eller

för fortskaffningsmedels användande vid resa utom riket.

Däremot äger förrättningsman tillgodonjuta besparing, som eljest kan uppstå därigenom, att han inom riket:

vid resa å järnväg eller fartyg begagnar plats i billigare klass än den, i vilken han är berättigad att färdas;

vid resa å järnväg icke låter inskriva resgods;

vid färd å spårväg erlägger allenast enkel avgift; eller

färdas till fots, med skidor eller eljest för mindre kostnad än det belopp, varmed resekostnadsersättningen enligt detta reglemente utgår.

26 §.

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

27 §.

Räkning å resekostnads- och traktamentsersättning skall innehålla:

uppgift om resans ändamål;

upplysning, huruvida förrättningen skett på grund av gällande instruktion eller efter särskilt förordnande, vilket sistnämnda i så fall bör biläggas räkningen;

uppgift *dels* å de dagar, under vilka förrättning samt resorna till och från densamma företagits, *dels ock*, beträffande nattresa å fartyg, å de tider, vid vilka resan börjat och slutat samt avresa från och återkomst till bostads- eller tjänstgöringsort ägt rum;

uppgift om det för varje del av resan använda fortskaffningsmedlet och om den vagnsklass, som vid resa i sovvagn använts; samt

uppgift om tilläventyrs uppbygget förskott till resekostnadernas bestridande.

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 timman för varje förrättnings början och slut.

28 §.

Räkning å resekostnads- och traktamentsersättning skall, vid äventyr av fordringsrättens förlust, vara till vederbörande myndighet inkommen inom ett år efter det resan eller förrättningen avslutats; ägande dock Kungl. Maj:t att, där i särskilda fall så prövas skäligt, tillerkänna förrättningsman ersättning, ändå att räkning senare inkommit.

29 §.

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.

30 §.

Där Kungl. Maj:t icke i särskilda fall annorlunda förordnar, tillämpas detta reglemente jämväl vid resor och förrättningar i statens ärenden i utlandet, dock med iakttagande av följande särskilda bestämmelser, nämligen:

att resekostnadsersättningen utgår med belopp, motsvarande den verkliga kostnaden;

att traktamentsersättningen vid resor i andra länder än Norge, Danmark och Finland utgår med 50 procent förhöjning utom vid resa å fartyg, när betalning för kost ingår i biljettpriset;

att vid resa från land, där lägre traktamente uppbäres, till land, där högre sådant utgår, det högre traktamentet må uppbäras från och med den dag resp. natt, varunder ankomsten till hamn eller station i det senare landet ägt rum; samt

att vid resa i omvänd riktning traktamentet efter enahanda grund nedsettes.

31 §.

Över länsstyrelses beslut i ärende rörande ersättning enligt detta reglemente må besvär anföras hos Kungl. Maj:t i vederbörande statsdepartement inom den tid, som för underdåniga besvär i ekonomimål i allmänhet är stadgat.

Angående klagan över beslut i sådant ärende av annan statsmyndighet än länsstyrelse gäller vad därom för olika fall särskilt är stadgat.

32 §.

Förekommer i förut utfärdade instruktioner eller föreskrifter hänvisning till viss klass i då gällande resereglemente, skall därmed förstås den klass i detta reglemente, vartill befattningshavaren enligt den härvid fogade bilaga hör.

I den mån nämnda bilaga icke annorlunda utvisar, motsvara klasserna i resereglementet den 13 december 1907 de i förevarande reglemente upptagna klasser på följande sätt, nämligen:

första klassen i 1907 års reglemente	.....	klass A;
andra » » » » »	.....	» A;
tredje » » » » »	.....	» B;
fjärde » » » » »	.....	» C;
femte » » » » »	.....	» D;
sjätte » » » » »	.....	» E.

Genom detta reglemente upphäves *dels* resereglementet den 13 december 1907 (nr 131) jämte vad som i särskilda författningar eller föreskrifter finnes stadgat rörande befattningshavares rätt till resekostnads- och traktamentsersättning enligt viss klass i resereglemente, i den mån sådant stadgande strider mot innehållet i ovannämnda bilaga, *dels ock* kungörelsen den 8 december 1876 angående besvärns anförande mot Kungl. Maj:ts befattningshavandes beslut i frågor rörande rese- och traktamentspenningar (nr 57, sid. 4).

Detta reglemente länder till efterrättelse från och med den 1 juli 1921.