

Nr 190.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till allmänt resereglemente; given Stockholms slott den 22 februari 1927.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bifogade utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för denna dag, föreslå riksdagen att godkänna bilagda förslag till allmänt resereglemente.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

Ernst Lyberg.

Förslag

till

Allmänt resereglemente.

1 §.

Där vid resa inom riket för förrättning i statens ärenden ersättning skall utgå, äger vederbörande förrättningsman, i den mån ej annorlunda är eller varder stadgat, åtajuta resekostnads- och traktamentsersättning enligt bestämmelserna i detta reglemente.

Erfordras särskilda föreskrifter för tillämpningen av reglementet eller finnes resekostnads- och traktamentsersättning för vissa grupper av befattningshavare vid resor inom riket böra utgå med lägre belopp än i detta reglemente sägs, äger Kungl. Maj:t därom förordna.

2 §.

1 mom. Resekostnadsersättning jämlikt detta reglemente utgår i enlighet med vad för nedannämnda färdssätt och reseklasser finnes angivet.

Färdssätt	Klass I	Klass II	Klass III
Järnväg	Avgift för 1 plats i I klass	Avgift för 1 plats i II klass	Avgift för 1 plats i III klass
Fartyg	Avgift för enskild hytt med högst 2 liggplatser	Avgift för hyttplats	Avgift för salongsplats
Luftfartyg	Avgift för 1 plats	Avgift för 1 plats	Avgift för 1 plats
Spårväg	Avgift för 1 plats	Avgift för 1 plats	Avgift för 1 plats
Omnibus	Avgift för 1 plats samt 10 öre per km.	Avgift för 1 plats samt 10 öre per km.	Avgift för 1 plats samt 10 öre per km.
Taxeautomobil	Avgift för 1 person samt 10 öre per km.	Avgift för 1 person samt 10 öre per km.	Avgift för 1 person samt 10 öre per km.
Motorcykel, av förrättningsman personligen drivet resdon eller förflyttning till fots	30 öre per km.	30 öre per km.	30 öre per km.
Annat färdssätt än ovan nämnts	50 öre per km.	50 öre per km.	50 öre per km.

Vid resa på järnväg utgår icke ersättning för avgift 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. linjetrafik).

Med taxeautomobil avses automobil, som med vederbörligt tillstånd användes i annan yrkesmässig trafik än s. k. linjetrafik.

Har förrättningsman nödgats för transportmedlet vidkännas kostnad till högre belopp än den sammanlagda ersättning, som enligt ovanstående bestämmelser tillkommer honom, äger han undfå gottgörelse för vad han visar sig hava utgivit.

2 mom. Traktamentsersättning jämlikt detta reglemente utgår i enlighet med någon av nedannämnda traktamentsklasser.

	T r a k t a m e n t s k l a s s e r					
	A	B	C	D	E	F
För dag	16 kronor	14 kronor	12 kronor	10 kronor	8 kronor	6 kronor
» natt	9 »	8 »	7 »	6 »	5 »	4 »
Tillhopa för dygn	25 kronor	22 kronor	19 kronor	16 kronor	13 kronor	10 kronor

Dygnet räknas från midnatt.

Med dag avses i detta reglemente tiden mellan klockan 6 förmiddagen och midnatt, med natt den övriga delen av dygnet.

3 §.

Kungl. Maj:t bestämmer, till vilken rese- och traktamentsklass förrättningsman är att hänföra.

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 under resa för tillträdande av förordnandet ersättning efter den befattning, han sålunda har att bestrida, varemot vid återresa ersättning utgår efter hans egen befattning.

Till förrättning må icke förordnas eller kommenderas någon av högre tjänstegrad eller tjänsteklass än ärendets vikt fordrar.

4 §.

Resekostnads- och traktamentsersättning utgår med hänsyn tagen till den väg och det färd sätt, som för resan verkligen använts, dock att ersättningen icke må tillgodonjutas med sammanlagt högre belopp än som skulle hava utgått, därest förrättningsmannen begagnat sig av den väg och det färd sätt, som med avseende å resans ändamål samt för åstadkommande av minsta sammanlagda rese- och traktamentskostnad eller eljest varit lämpligast. Vid beräklandet av denna sammanlagda kostnad må hänsyn tagas jämväl till sådan förmån, som förrättningsmannen vid sistnämnda färd sätt ägt åtnjuta och kunnat begagna, varjämte må tagas i beräkning ej blott traktamente, även om sådant icke av statsmedel utgår till förrättningsmannen, utan ock, i det fall att förrättningsmannen äger avgiftsfritt anlita järnväg, fartyg, luftfartyg, spårväg eller omnibus, den resekostnadsersättning, som vid färd med sådant fortskaffningsmedel skulle hava tillkommit honom, om avgiftsfrihet icke förelegat.

Förrättningsman är icke på grund av bestämmelserna i detta reglemente pliktig att färdas med luftfartyg.

Därest av vederbörande myndighet för viss resa eller särskilda slags resor icke annorlunda föreskrives, är förrättningsman 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 §.

Resekostnadsersättning utgår icke för färd, som ej överstiger 1 kilometer.

Vid resa med annat fortskaffningsmedel än järnväg, fartyg, spårväg eller omnibus utgår reskostnadsersättning allenast för färd, som äger rum utom stads, köpings eller därmed jämförlikt 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 erlagts för viss minimiväglängd. I dylikt fall må jämväl den vid användande av omnibus eller taxeaomobil utgående särskilda ersättningen av 10 öre per kilometer beräknas för samma väglängd.

Vid beräkning av resekostnadsersättning enligt detta reglemente räknas överskjutande del av kilometer såsom hel kilometer.

7 §.

Om till kostnadens nedbringande tur- och retur- eller annan dylik biljett kunnat användas och detta låtit sig på förhand beräkna, må resekostnadsersättning icke utgå med högre belopp än som vid användande av sådan biljett skolat tillkomma förrättningsmannen. Om sådan förhandsberäkning icke varit möjlig, men det sedermera visar sig, att biljett av nyssnämnd beskaffenhet kunnat begagnas, bör anteckning härom göras i reseräkningen.

8 §.

1 mom. Hava vid förrättningsresa två eller flera i samma förrättning deltagande personer att färdas samma väg, och användes därvid icke fortskaffningsmedel, som tillhör någon av förrättningsmännen, skall den främste bland förrättningsmännen, där sådant låter sig göra och befinnes ägnat att nedbringa reskostnaden, anskaffa för samtliga förrättningsmän erforderliga fortskaffningsmedel. Det ankommer å nämnde förrättningsman att meddela

i sammanhang med resan erforderliga bestämmelser, såsom rörande färdledtagarnas fördelning på åkdon eller båtar m. m.

Resekostnadsersättning utgår i dylikt fall med vad som verkligen utgivits, däri inbegripet styrkta utgifter för hämtning av skjuts, åkdonslega, beställningspenningar och väntpenningar, samt förskjutes för samtliga förrättningsmän av främste förrättningsmannen. Därjämte äger envar förrättningsman uppbära en ersättning av 10 öre per kilometer.

2 mom. Om vid gemensam färd användes fortskaffningsmedel, som tillhör någon av förrättningsmännen, äger denne åtnjuta, förutom resekostnadsersättning för egen resa enligt 2 § 1 mom., gottgörelse med 10 öre per kilometer för varje medresande förrättningsman. Till envar av sistnämnda förrättningsmän utgår i sådant fall en resekostnadsersättning av 10 öre per kilometer.

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 dubbelt traktamente för en natt och i intet fall med mera än 12 kronor.

Om eljest avväg tages eller uppehåll sker för enskild angelägenhet, skall resekostnads- och traktamentsersättning beräknas såsom hade förrättningen eller resan fortgått utan dylikt avbrott.

11 §.

För plats i sovvagn utgår gottgörelse endast om förrättningsman nattetid begagnat sådan plats.

12 §.

Har förrättningsman vid färd med taxeaomobil för återresa från förättning använt samma fordon som för bortresan, äger han tillgodonjuta den besparing i resekostnad, som härigenom kan uppstå.

13 §.

Resekostnadsersättning utgår icke för sådan förflyttning till fots eller medelst 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 befordran av redskap, instrument eller annan dylik icke personlig utrustning, som han för förrättnings verkställande behövt medföra, äger han, därest vikten av

sådan utrustning uppgår till minst 5 kilogram, undfå ersättning dels vid färd å järnväg för erlagd avgift för inskrivning av sagda utrustning såsom resgods, dels ock för vad han styrker sig därutöver hava i sådant avseende utgivit.

Om ersättning för befordran av effekter till eller från sjökommendering förordnar Kungl. Maj:t.

Förrättningsman, som vid förflyttning till fots måst anlita vägvisare eller för forsling av tält, proviant eller annan nödvändig utrustning använda bärare, äger undfå ersättning för vad han styrker sig hava för sådant ändamål utgivit, dock högst med 50 öre per kilometer.

15 §.

Då förrättningsman avgiftsfritt använder kronans transportmedel; då han eljest färdas avgiftsfritt å järnväg, fartyg, luftfartyg, spårväg eller omnibus; då, utom i fall som avses i 8 §, transportmedel enligt gällande bestämmelser kostnadsfritt tillhandahålles honom; eller då biljett för resan genom vederbörande myndighet utan kostnad för förrättningsmannen anskaffas, utgår icke resekostnadsersättning.

16 §.

Ersättning för resa till förrättning må beräknas från förrättningsmannens bostad, stationeringsort 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.

Om förrättningsman före en förrättnings början i enskilda angelägenheter uppehåller sig å annan ort än nu sagts, utgår ersättning, såsom om resa företagits från förrättningsmannens stationeringsort eller, om sådan icke är för honom bestämd, från hans bostad.

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 eller 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 bostads- eller tjänstgöringsorten.

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 fortskaffningsmedlet samt den vagns-
klass 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 tre månader efter det resan eller förrättningen avslutats, eller, om förrättningsmannen avgiver reseräkningar kvartalsvis, inom tre månader efter kvartalets utgång; dock skall, därest förskott enligt 22 § uppburits, räkning avgivas inom den kortare tid, som av vederbörande myndighet må fastställas.

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 resekostnads- och traktamentsersättning 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 nedsättas.

Detta reglemente träder i kraft den 1 juli 1927.

Utdrag av protokollet över finansärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 22 februari 1927.

Närvarande:

Statsministern EKMAN, ministern för utrikes ärendena LÖFGREN, statsråden THYRÉN, RIBBING, MEURLING, GÄRDE, PETTERSSON, HELLSTRÖM, ROSÉN, HAMRIN, ALMKVIST, LYBERG.

Chefen för finansdepartementet, statsrådet Lyberg, anför:

I proposition nr 95 till 1925 års riksdag begärde Kungl. Maj:t riksdagens yttrande över ett inom finansdepartementet utarbetat förslag till allmänt resereglemente.

I sin i anledning härav till Kungl. Maj:t avlåtna skrivelse, nr 334, anförde riksdagen bland annat följande:

Tidigare hade resereglementet utfärdats av Kungl. Maj:t, utan att riksdagens medverkan härtill ansetts erforderlig. Under de senaste åren hade emellertid Kungl. Maj:t ansett sig böra underställa riksdagens prövning vissa frågor om rese- och traktamentsersättning. I förevarande proposition hade Kungl. Maj:t begärt riksdagens yttrande över ett förslag till nära nog fullständigt nytt resereglemente. Härav framginge, att utvecklingen gått därhän, att riksdagens medverkan i allt större utsträckning tagits i anspråk vid fastställandet av resereglementets bestämmelser. Med hänsyn till den avgörande betydelse resereglementet ägde för beräkandet av ett flertal anslag under de olika huvudtitlarna, syntes det riksdagen, som om därför numera borde från riksdagens sida intagas den ståndpunkten, att resereglementet, i likhet med flertalet andra reglementen, som avse statens befattningshavare tillkommande förmåner, borde fastställas av Kungl. Maj:t och riksdagen gemensamt. Detta uteslöte givetvis icke, att förrättningsmännens fördelning å särskilda rese- och traktamentsklasser verkställdes av Kungl. Maj:t. Riksdagen förutsatte dock, att dessförinnan vederbörande lönenämnder bereddades tillfälle att yttra sig i denna fråga.

Vid närmare behandling av det föreliggande förslaget till resereglemente hade riksdagen funnit, att förslaget innehölle åtskilliga nya bestämmelser med ganska stor räckvidd. Sålunda hade i förslaget icke blott upptagits ett flertal nya färdsätt, utan även en genomgående revision skett av de i det då gällande reglementet intagna bestämmelserna angående dagtraktamente. En sådan ingående förändring i resereglementets föreskrifter måste givetvis bliva av stor betydelse för statsförvaltningen i allmänhet. Särskilt gällde detta de myndigheter, som hade att verkställa granskning av ingivna reseräkningar, och det syntes riksdagen, som om särskilt för dessa myndigheters del det vore fördelaktigt, att en viss tid fastställdes, under vilken ett nytt resereglementes lämplighet kunde bliva ur olika synpunkter prövad. Även i ett annat avseende syntes det emellertid vara av vikt att, innan ett resereglemente slutligt fastställdes, erhålla den erfarenhet, som kunde anses möjlig

att vinna. Riksdagen syftade härvid på de ekonomiska konsekvenser i avseende å utgifterna under anslagen till rese- och traktamentspenningar, som torde bliva en följd av en förändring i resereglementets allmänna grunder. Av en av riksdagens vederbörande utskott verkställd undersökning syntes framgå, att reglementsförslaget icke kunde anses för statsverket medföra någon kostnadsbesparing i förhållande till då gällande bestämmelser. Huruvida någon kostnadsökning skulle bliva följden av detsammans tillämpning, hade riksdagen icke av tillgängligt materiel kunnat bedöma. En genomgående överflyttning av kostnaderna från resekostnader till traktamentskostnader föranledde däremot förslaget. Det syntes emellertid böra uppmärksammas, att Kungl. Maj:t ifrågasatt, att särskilda föreskrifter beträffande åtskilliga grupper av befattningshavare, vilka på grund av sin tjänstgöring ofta måste företaga resor, borde meddelas, i avsikt att för dessas del under vissa förutsättningar reducera traktamentsersättningarna. Huru en tillämpning av dessa särskilda föreskrifter komme att ställa sig syntes icke kunna bedömas med ledning av de meddelade uppgifterna.

Jämväl inplaceringen av de särskilda befattningshavarna m. fl. i olika rese- och traktamentsklasser måste utöva ett väsentligt inflytande på de kostnader reglementsförslaget skulle föra med sig. Några fullständiga uppgifter härom hade icke förelagts riksdagen, och riksdagen hade alltså haft svårt att bedöma det ekonomiska resultatet härav.

De sålunda anförda synpunkterna beträffande resekostnaderna vid reglementsförslagets tillämpning hade stärkt riksdagen i den uppfattningen, att ett definitivt fastställande av reglementet icke för det dåvarande borde ske. Riksdagen hade därför ansett lämpligt, att reglementet allenast provisoriskt fastställdes att lända till efterrättelse under omkring två års tid, för att därunder erfarenheter rörande dess tillämpning på olika områden måtte kunna samlas, varefter riksdagen syntes kunna besluta om reglementets definitiva antagande.

I anslutning till vad sålunda anförts och med iakttagande av vissa erinringar mot propositionens detaljbestämmelser, som riksdagen funnit anledning framställa, anmälde riksdagen i sin ifrågavarande skrivelse, att riksdagen för sin del antagit ett vid skrivelsen fogat förslag till allmänt rese-reglemente. Detta förslag blev den 18 juni 1925 av Kungl. Maj:t fastställt att, i enlighet med riksdagens beslut, gälla under tiden från och med den 1 augusti 1925 till och med den 30 juni 1927 (sv. förf.-saml. nr 354 år 1925). Samma dag utfärdades tillika kungörelse med tilläggsbestämmelser till allmänna resereglementet (nr 355). Denna kungörelse, som erhöll enahanda giltighetstid som resereglementet, innehåller bestämmelser om olika förrättningsmäns fördelning å de särskilda rese- och traktamentsklasserna i reglementet.

Någon ändring i det allmänna resereglementet har därefter icke ägt rum. Jag tillåter mig emellertid erinra, att sedan hos Kungl. Maj:t anmälts, att samtliga skjutsanstalter i Malmöhus län komme att indragas vid 1926 års slut, Kungl. Maj:t genom kungörelse den 3 december 1926, nr 491, förklarar, att, där för viss ort maximibelopp av lega för en häst icke fastställts för tid efter ingången av år 1927, det maximibelopp, som närmast före sagda

tidpunkt varit för orten gällande, skall tillsvidare lända till fortsatt efterrättelse vid beräkning av resekostnadsersättning i nämnda fall.

I sammanhang med utfärdandet den 18 juni 1925 av resereglementet med tillägsbestämmelser anbefalldes Kungl. Maj:t ett stort antal myndigheter — nämligen fångvårdsstyrelsen, arméförvaltningen, marinförvaltningen, sjökartverket, riksförsäkringsanstalten, medicinalstyrelsen, socialstyrelsen, pensionsstyrelsen, generalpoststyrelsen, telegrafstyrelsen, järnvägsstyrelsen, vattenfallsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, byggnadsstyrelsen, statskontoret, kammarrätten, riksräkenskapsverket, generaltullstyrelsen, kontrollstyrelsen, skolöverstyrelsen, domänstyrelsen, lantbruksstyrelsen, lantmåteristyrelsen, stuteriöverstyrelsen, chefen för rikets allmänna kartverk, chefen för Sveriges geologiska undersökning, kommerskollegium, lotsstyrelsen, statens meteorologisk-hydrografiska anstalt och samtliga länsstyrelser — att senast den 30 september 1926 till finansdepartementet inkomma med uppgift, huruvida och i vilka avseenden erfarenheten visat, att ändringar i nämnda författningar vore av behovet påkallade.

Samtliga sålunda infordrade utlåtanden, flera åtföljda av yttranden från förvaltningarna underlydande befattningshavare, hava numera avgivits.

Framställningar i ämnet hava därjämte inkommit från föreningen Sveriges landsfiskaler, statstjänarnas centralorganisation, svenska underofficersförbundet, Sveriges allmänna tulltjänstemannaförening, Sveriges statstjänstemannanämnd, telegrafverkets radiotelegrafistförening, trafiktjänstemännens riksförbund, underinspektörerna vid yrkesinspektionen, yrkesinspektionens tjänstemannaförening, föreningen Sveriges ordinarie jägmästare och de extra jägmästarnas förbund samt svenska provinsialläkarföreningen.

Då, såsom nyss nämndes, det nuvarande allmänna resereglementet upphör att gälla den 30 juni 1927, bör frågan om fortsatt provisorisk giltighet eller definitivt antagande av reglementet, med de ändringar som anses böra däri vidtagas, underställas nu pågående riksdag.

*Departements-
chefen.*

Då 1925 års riksdag beslöt att giva det då föreliggande förslaget till resereglemente allenast provisorisk giltighet, anförde riksdagen — såsom av den lämnade redogörelsen framgår — att, innan reglementet definitivt fastställdes, erfarenheter på olika områden borde samlas rörande reglementets tillämpning. Förslaget innehölle nämligen åtskilliga nya bestämmelser av ganska stor räckvidd. Sålunda hade upptagits ett flertal nya färdsätt, och en genomgående revision hade skett av bestämmelserna angående dagtraktamente. En sådan ingående förändring i resereglementets föreskrifter måste givetvis bliva av stor betydelse för statsförvaltningen i allmänhet och särskilt för de myndigheter, som hade att verkställa granskning av ingivna reseräkningar. Före definitivt reglementes fastställande borde jämväl erfarenhet avvaktas rörande de ekonomiska konsekvenser i avseende å utgifterna under anslagen till rese- och traktamentspenningar, som bleve en följd av den ifrågasatta förändringen i resereglementets allmänna grunder.

Den tid av allenast något mer än ett och ett halvt år, under vilken det nuvarande resereglementet varit gällande, är givetvis väl kort för att medgiva en bestämd uppfattning angående reglementets verkningar i olika hänseenden. Samtidigt som åtskilliga av de i ärendet hörda myndigheterna framhållit detta, torde dock av de inkomna yttrandena få anses framgå, att reglementet i stort sett väl fyllt sin uppgift, och de erinringar, som gjorts i yttrandena, beröra i allmänhet icke de principer, som vunnit tillämpning i reglementet, utan närmast olika detaljbestämmelser däri. De jämkningar, som föreslås, avse också blott i ringare mån, att de nuvarande föreskrifterna befunnits vara i och för sig mindre ändamålsenliga, utan sammanhänga i första hand med ändrade faktiska omständigheter, främst den starka utveckling, som motortrafiken de senaste åren tagit, och den minskade betydelse, som i jämbredd härmed hästskjutsen kommit att erhålla som fortskaffningsmedel.

Vad särskilt angår frågan om de ekonomiska konsekvenserna för statsverket av 1925 års resereglemente tillåter jag mig erinra, att 1926 års statsrevisorer i sin till nu pågående riksdag avgivna berättelse anfört, att det syntes revisorerna, som om reglementet medfört lägre kostnader än som skulle hava utgått enligt tidigare gällande bestämmelser. Visserligen innebure 1925 års resereglemente en allmän höjning av traktamentsersättningen för dygn, men detta motverkades av att befattningshavarna vid inplaceringen i traktamentsklasser av Kungl. Maj:t placerats lägre än som tidigare varit fallet. Uppdelningen av traktamentsersättningen i dag- och natttraktamenten hade vidare varit ägnad att väsentligen nedbringa traktamentskostnaderna. Ifråga om de egentliga resekostnaderna vore att märka, att den omständigheten, att ersättning för färd i omnibus, motorcykel m. m. enligt 1925 års reglemente finge beräknas såsom färd med en häst, i någon mån föranlett en höjning i resekostnaderna i förhållande till Kungl. Maj:ts förslag, men att i allt fall resekostnaderna i det hela blivit väsentligt lägre än enligt 1907 års resereglemente. Den väsentligaste sänkningen i resekostnaderna hade emellertid, förutom av den verkställda inplaceringen i reseklasser, förorsakats därav, att befattningshavare i de högre reseklasserna icke vidare ägde för färd debitera skjuts efter två hästar.

Statsrevisorernas uppfattning, att 1925 års resereglemente ur statsverkets synpunkt verkat i kostnadsbesparande riktning, bestyrkes av en på mitt föranstaltande gjord jämförande sammanställning av belastningen å huvudtitlarnas allmänna anslag till rese- och traktamentskostnader för ett vart av kalenderåren 1924 och 1926. Av denna sammanställning framgår, att den totala belastningen i runda tal utgjorde under förstberörda år, då tidigare gällande bestämmelser voro i kraft, 4,515,000 kronor och under sistnämnda år, då 1925 års resereglemente var tillämpligt, 3,864,000 kronor. Då det senare beloppet med omkring 651,000 kronor understiger det förra, synes härav framgå, att det nya resereglementet medfört en icke oväsentlig besparing för statsverket. Påpekas må dock, att den begränsade tid, jämförelsen avser,

givetvis är för kort, för att på grundvalen därav fullt säkra slutsatser skola kunna dragas.

Ehuru under nu angivna förhållanden en ännu i viss mån bestående ovisshet om verkningarna av 1925 års allmänna resereglemente skulle kunna åberopas som stöd för ett fortsatt provisorium, har jag dock ansett, att den vunna erfarenheten och de erinringar, som alltid kunna göras mot ett långvarigt författningsprovisorium, utgöra tillräckligt vägande skäl att förläna reglementet definitiv giltighet från ingången av nästa budgetår, detta så mycket mera som reglementets definitiva antagande knappast i väsentligare mån försvårar ett framtida vidtagande av de ytterligare ändringar, som erfarenheten kan visa önskvärda.

I överensstämmelse med denna min uppfattning har jag låtit inom finansdepartementet uppgöra förslag till allmänt resereglemente att utan tidsbegränsning gälla från och med den 1 juli 1927. I förslaget, som i huvudsak bygger på nuvarande föreskrifter, hava sådana ändringar vidtagits, som med beaktande av innehållet i de inkomna yttrandena och framställningarna eller eljest funnits påkallade. Jag anhåller nu att få lämna en kortfattad redogörelse för ändringsförslagen under reglementets olika paragrafer.

1 §.

Ingresserna till 1 och 2 §§ i det nuvarande allmänna resereglementet innehålla, att, där enligt allmän författning eller särskild föreskrift rese- *Resereglementets tillämpningsområde.* kostnads- och traktamentsersättning skall utgå för förrättning i statens ärenden, vederbörande förrättningsman äger, i den mån ej annorlunda är eller varder stadgat, åtnjuta sådan ersättning i enlighet med vad för de i samma paragrafer nämnda rese- och traktamentsklasser finnes bestämt.

Frågan angående befattningshavares rätt att företaga resor i tjänsten regleras för närvarande genom spridda bestämmelser i allmänna författningar, instruktioner för olika ämbetsmyndigheter o. s. v. I många fall äro emellertid föreskrifterna härutinnan ofullständiga och i andra fall saknas helt och hållet bestämmelser. Riksräkenskapsverket har fäst uppmärksamheten å detta förhållande samt framhållit, att ovisshet, huruvida rätt att resa föreligger, emellanåt är för handen, och att i brist på bestämda regler dylika frågor ej sällan vore svåra att lösa. Enligt riksräkenskapsverkets uppfattning borde därför de föreskrifter, som reglera ifrågavarande spørsmål, fullständigas och i vissa fall förtydligas.

I sin förenämnda skrivelse nr 334 angående förslaget till allmänt resereglemente berörde 1925 års riksdag en annan, i viss mån närstående fråga, nämligen angående en ändamålsenlig planläggning av vederbörande förrättningsmäns tjänsteresor samt om myndigheternas skyldighet att vaka häröver. Enligt riksdagens mening borde betydande begränsningar å reseanslagen kunna uppstå, därest noga övervakades, att förrättningsmännens resor ordnades på det såväl med hänsyn till förrättningarnas utförande som

med avseende på kostnadernas nedbringande lämpligaste sättet. Riksdagen ansåg sig därför böra uttala sin förväntan, att Kungl. Maj:t skulle vidtaga de åtgärder för ändamålet, som kunde befinnas påkallade.

Under åberopande av detta uttalande hava 1926 års statsrevisorer anført, att de ansett det äga intresse att något närmare undersöka det sätt, på vilket planläggningen av befattningshavarnas tjänsteresor i allmänhet ägt rum. Revisorerna hade därvid kommit till den bestämda uppfattningen, att uti ifrågavarande hänseende åtskilliga brister föreläge. För att för framtiden hindra missbruk syntes det revisorerna lämpligt att för den myndighet, som lämnar i uppdrag åt en befattningshavare att företaga tjänsteresa, stadga skyldighet att i beslutet om resans företagande fullständigt och specificerat angiva de platser, som skola besökas, ävensom de närmare orsakerna till att resan anbefallts. I fråga om planläggningen av resorna syntes från vederbörande myndigheters sida i allmänhet tillräcklig kontroll icke utövas över sådana befattningshavare, vilka det ålåg att mera stadigvarande företaga tjänsteresor i inspektionssyfte. Här vore det enligt revisorernas mening påkallat, att förrättningsmännen ålades att regelbundet förete av dem uppgjorda resplaner för lämplig tidsperiod framåt, samt att dessa planer av vederbörande myndigheter underkastades noggrann granskning och eventuell korrigering, innan resorna finge företagas, varjämte bevis om resans överensstämmelse med den fastställda planen borde åteknas ingiven reseräkning, innan densamma överlämnades till vederbörande för utbetalning. I nu omförmälda hänseenden vore önskvärt, att kompletterande bestämmelser meddelades.

För vissa grupper av befattningshavare, nämligen sådana, för vilka resor i tjänsten ingå såsom ett regelbundet led i tjänsteutövningen, hava särskilda resereglementen, s. k. besparingsreglementen, utfärdats, varigenom bland annat traktamentsersättningens storlek begränsats. Sådana reglementen förekomma exempelvis vid statens olika affärsverk, för lantmätare, lantbruksingenjörer m. fl. Riksräkenskapsverket har emellertid framhållit, att det syntes böra tagas under omprövning, huruvida icke besparingsreglementen borde i vidgad omfattning komma till användning i fråga om befattningshavare, som på grund av sitt ämbete hade att i mera betydande utsträckning företaga tjänsteresor. Särskilt gällde detta befattningshavare — inspektörer m. fl. — vilka väsentligen utförde förrättningar å landsbygden. Härvid borde jämväl beaktas, huruvida i nu gällande besparingsreglementen iakttagits de begränsningar i rätten till resekostnads- och traktamentsersättning, som med hänsyn till de särskilda förhållandena kunde anses påkallade och skäligen.

Tvivel synes mig icke kunna råda därom, att i samtliga nu berörda spörsmål — angående befattningshavares rätt att företaga tjänsteresor, angående åtgärder för tjänsteresors rationella planläggning och angående s. k. besparingsreglementen för vissa grupper av befattningshavare — ett starkt

behov av utvidgade och kompletterande bestämmelser föreligger. Utfärdandet av sådana bestämmelser torde ankomma å Kungl. Maj:t. Innan en närmare reglering kan ske, synes emellertid med hänsyn till de skiftande förhållanden, som på dessa områden äro för handen, en ingående utredning vara oundgängligen nödvändig. Denna utredning lärer med det snaraste böra igångsättas.

Allmänna resereglementet torde i nu omhandlade hänseenden icke böra innehålla annat än *dels* ett stadgande, att, där vid resa inom riket för förrättning i statens ärenden ersättning skall utgå, vederbörande förrättningsman äger, i den mån ej annorlunda är eller varder stadgat, åtnjuta resekostnads- och traktamentsersättning enligt bestämmelserna i reglementet, *dels ock* en bestämmelse, att, om särskilda föreskrifter erfordras för tillämpningen av resereglementet eller om resekostnads- och traktamentsersättning för vissa grupper av befattningshavare vid resor inom riket finnes böra utgå med lägre belopp än i reglementet sägs, Kungl. Maj:t äger därom förordna. Stadgande av denna innebörd har av mig intagits i en första paragraf av det föreliggande förslaget.

2 §.

I nuvarande 1 § av resereglementet angivas de olika färd-sätten enligt reglementet och de resekostnadsersättningar, som vid vart och ett av dessa färd-sätt utgå. I 2 § åter upptagas de traktamentsklasser, enligt vilka traktamentsersättning uppbäres, samt traktamentenas belopp i de skilda traktamentsklasserna. För att icke i fortsättningen av resereglementet behöva bryta den nuvarande paragrafindelningen torde bestämmelserna i dessa paragrafer lämpligen böra, under särskilda moment, sammanföras under en ny 2 §.

I propositionen till 1925 års riksdag upptogos följande sju färd-sätt, nämligen »järnväg», »fartyg», »spårväg», »omnibus», vartill hänfördes automobil i regelbunden persontrafik (s. k. linjetrafik), »taxeautomobil», varmed avsågs automobil i yrkesmässig trafik utom omnibus, »motorcykel, av förrättningsman personligen drivet resdon eller fotvandring» samt »hästskjuts eller annat färd-sätt än ovan nämnts». Riksdagen beslöt emellertid, att såväl »omnibus» som »motorcykel, av förrättningsman personligen drivet resdon eller fotvandring» skulle utgå ur reglementet. Det ansågs nämligen, att det knappast kunde åläggas förrättningsman att begagna sig av dylika färd-sätt, och att de såväl på grund härav som av praktiska skäl icke särdeles ofta torde ifrågakomma. Enligt gällande resereglemente skall sålunda i de fall, då något av sistnämnda färd-sätt kommer till användning, ersättning beräknas såsom för »annat färd-sätt» enligt de grunder, som stadgas för hästskjuts, d. v. s. med belopp motsvarande lega för en häst jämte 15 öre per kilometer.

De olika färd-sätten enligt resereglementet.

Med den ökade omfattning, som omnibustrafiken de senaste åren erhållit, har följden av omnibusens uteslutande såsom särskilt färd sätt blivit, att statsverket i utbetalade reseersättningar fått vidkännas betydande merkostnader, och att förrättningsmän, vilka anlita ifrågavarande samfärdselmedel, beretts tillfälle att tillgodoräkna sig avsevärda överskott. Detta förhållande, vilket uppenbarligen icke står i god överensstämmelse med grunderna för resereglementet, har ock påtalats i flera av de inkomna yttrandena.

Till belysande härav har sålunda riksräkenskapsverket lämnat följande jämförelse mellan de verkliga kostnaderna för resor, som inom Stockholms län företagas med omnibus, och den ersättning, som vid dylika färder under normala förhållanden tillkommer den resande.

Resans längd	Avgift vid färd med omnibus	Enligt resereglementet utgående ersättning	
		om dagen	om natten
5 km.	kr. 0: 50	kr. 2: 75	kr. 3: 15
10 »	» 1: —	» 5: 50	» 6: 30
20 »	» 1: 25	» 11: --	» 12: 60
50 »	» 2: 50	» 27: 50	» 31: 50

En reduktion av resekostnadsersättningen vid färder av nu ifrågavarande slag syntes riksräkenskapsverket vara desto mer befogad, som resekostnadsersättning numera utginge för färd, så snart den överstege 1 kilometer, medan enligt det före den 1 augusti 1925 gällande resereglementet resekostnadsersättning icke utgick för kortare färd än 2 kilometer; och det syntes hava varit med hänsyn bland annat till den av Kungl. Maj:t år 1925 föreslagna nedsättningen av ersättning för färd med omnibus, motorecykel etc., som Kungl. Maj:t i sitt förslag till riksdagen ansett sig kunna tillmötesgå framställt krav på nedsättning av ifrågavarande minimiväglängd.

Generaltullstyrelsen har likaledes ifrågasatt, huruvida icke bland de i 1 § angivna färd sätten jämväl färd med omnibus borde upptagas, på sätt Kungl. Maj:t i proposition till 1925 års riksdag föreslog. Visserligen borde icke bortses från att i en del undantagsfall kunde befinnas olämpligt att för resa använda omnibus, men å andra sidan måste det anses oegentligt, att i fall, då omnibus verkligen användes, statsverket finge vidkännas utgift för dyrare färd sätt. Till belysande av storleken av berörda merutgift har generaltullstyrelsen anfört några siffror för en del inom Stockholms län ofta förekommande resor av tullpersonal. Resa från Gimo till Öregrund och åter betingade sålunda efter häst 45 kronor 10 öre men med omnibus 6 kronor vid köp av tur- och returbiljett och 8 kronor vid köp av enkla biljetter; resa från Stockholm till Dalarö och åter kostade efter häst 52 kronor 80 öre men med omnibus 6 kronor. För å nämnda sträckor företagna resor, vilka kunde förutsättas hava av tullpersonal i flertalet fall företagits med omnibus, hade statsverket således haft att i regel utgiva för mycken ersättning

med respektive 39 kronor 10 öre, 37 kronor 10 öre eller 46 kronor 80 öre för varje resa. Intagandet i reglementet av omnibus såsom färd sätt syntes med hänsyn till lydelsen av de sista orden i första punkten av 4 § visserligen icke ovillkorligen behöva medföra, att omnibus måste anlitas jämväl i förut antydda undantagsfall. Men generaltullstyrelsen föreställde sig, att ett stadgande, som inneslöte befogenhet för vederbörande verkstyrelse eller däremot svarande annan överordnad myndighet att i de olika fallen träffa avgörande i frågan, skulle verka lämpligt återhållande i fråga om utnyttjande av möjligheten att utfå ersättning för i stället för omnibus anlitat dyrare fortskaffningsätt.

Jämväl statskontoret, arméförvaltningen, domänstyrelsen och byggnadsstyrelsen samt länsstyrelserna i Jönköpings, Malmöhus, Värmlands och Gotlands län hava föreslagit införande i resereglementet av bestämmelse om skyldighet att för tjänsteresor använda omnibus, när sådan står till buds.

Sedan frågan om omnibussen såsom ett av resereglementet erkänt regelbundet färd sätt förra gången behandlades i riksdagen, har utvecklingen av omnibuslinjerna i vårt land gått raskt framåt. I många fall torde också fordonens kvalitet hava avsevärt förbättrats. Om, såsom jag vid behandlingen av 4 § kommer att vidare beröra, förrättningsmans skyldighet att färdas med omnibus i allmänhet begränsas till de fall, då han samma dag, han avreser från en ort, dit återkommer, synes mig betänklighet mot att upptaga omnibussen såsom färd sätt i resereglementet icke böra möta. Reseffekter behöva i dylika fall endast i ringa utsträckning medföras, och resans strapatser bliva föga större än vid färd med annat fortskaffningsmedel. Jag har fördenskull infört omnibus såsom färd sätt i förslaget till resereglemente.

Som ett missförhållande lärer det jämväl få betecknas, att, såsom nyss påpekades, förrättningsman vid användande av motoreykel eller annat av förrättningsmannen personligen drivet resdon ävensom vid förflyttning till fots enligt gällande resereglemente äger rätt till ersättning såsom för hästskjuts. På sätt riksräkenskapsverket framhållit, synes också i dessa fall den utgående gottgörelsen vara väl hög. Då vissa kategorier befattningshavare i stor utsträckning begagna motoreykel vid tjänsteresor, är förhållandet ingalunda betydelselöst för statsverket. Liknande påpekanden hava gjorts av statskontoret och domänstyrelsen ävensom av länsstyrelserna i Malmöhus och Gävleborgs län. Då jag delar den åsikt, varåt sålunda givits uttryck, har jag i förslaget såsom särskilt färd sätt infört »motoreykel, av förrättningsman personligen drivet resdon eller förflyttning till fots». Under »förflyttning till fots» bör därvid inbegripas färd med skidor, skridskor o. d. Till frågan om ersättningens bestämmande återkommer jag senare.

I 1925 års resereglemente finnes färd med luftfartyg icke omnämnd. Detta innebär, att för närvarande också sagda färd sätt ingår under rubriken »hästskjuts eller annat färd sätt än ovan nämnts». Med hänsyn till flyg-

trafikens ökade vikt har det synts mig lämpligt att i förslaget till resereglemente intaga »luftfartyg» såsom särskilt färd sätt.

Förutom »omnibus», »motoreykel, av förrättningsman personligen drivet resdon och förflyttning till fots» samt »luftfartyg», vilka färd sätt nu ingå under rubriken »hästskjuts eller annat färd sätt än ovan nämnts» men som enligt mitt förslag skulle utbrytas såsom särskilda färd sätt, hänföres till denna rubrik bland annat även färd med »egen bil», ett färd sätt som på senare tid erhållit en alltmer utbredd användning. Hästskjutsen har däremot med motortrafikens utveckling fått allt mindre betydelse. I Malmöhus län äro sålunda, såsom redan nämnt, från ingången av innevarande år skjutsstationerna avskaffade, och liknande förhållande torde efter hand inträda även i andra län. I anledning härav och då under sådana omständigheter hästlegan knappast vidare lämpar sig såsom grund för reseersättnings bestämmande, torde tiden vara inne att helt avföra hästskjutsen ur resereglementet. Ifrågavarande rubrik torde fördenskull böra förändras till »annat färd sätt än ovan nämnts». Såsom jag senare kommer att närmare utveckla, lär reseogtgörelsen vid dylikt »annat färd sätt» böra bestämmas närmast med hänsyn till den »egna bilen». I de fall, då hästskjuts kommer till användning, skall ersättningen uppenbarligen utgå enligt denna rubrik.

Järnväg, fartyg och spårväg.

När jag härefter övergår till frågan om närmare föreskrifter rörande de olika färd sätten, vill jag till en början anmärka, att jag icke har någon ändring att föreslå i nuvarande resereglementes bestämmelser beträffande järnväg, fartyg och spårväg. De jämkningar, som det föreliggande förslaget i avseende härå innehåller, äro av rent redaktionell natur.

Luftfartyg.

Vid begagnandet av färd sätet »luftfartyg» torde ersättningen böra utgå med belopp, motsvarande avgift för en plats. Då ifråga om luftfartyg olika biljettklasser icke lära förekomma, saknas anledning att göra skillnad mellan de olika reseklasserna. Frågan om den utsträckning, i vilken fort-skaffningsmedlet ifråga för närvarande kan beräknas komma till användning, beröres närmare under 4 §.

Taxeautomobil.

Enligt 1925 års resereglemente utgår vid färd med taxeautomobil reseersättningen med dels ett belopp, motsvarande avgiften för en person, varvid avgiften skall »beräknas efter den lägsta fastställda taxa, som för resan kunnat ifrågakomma», dels därutöver 15 öre per kilometer.

Jämlikt gällande förordning om motorfordon åligger det länsstyrelserna att utfärda taxor för yrkesmässig automobiltrafik, som icke endast avser befordran av gods. Enligt de taxor, som sålunda fastställts, olika för olika län, är avgiftens storlek bestämd på de mest skiftande sätt. Bland de faktorer, som därvid inverka, må i första hand nämnas bilens vikt, d. v. s.

bilens egenskap av »lättare» eller »tyngre», samt antalet personer, som samtidigt befordras. I vissa län utgår vidare en särskild, varierande grundavgift, i andra län har den resande att erlægga viss minimiavgift. Vid återfärd, ibland även vid rundresa, lämnas ofta reduktion i biljettpriset. Väntpenningar utgå efter skiftande grunder. Resgods får i allmänhet fritt medföras till viss minimivikt, övertikt betalas efter en mångfald olika bestämmelser. För nattresor erlägges merendels höjd avgift, med skiftande belopp för olika antal personer. Natten beräknas olika i olika län och under olika delar av året. Under vintertid, som likaledes beräknas olika, gälla förhöjda taxor; ibland är tillägget procentuellt, ibland är det beroende på bilens vikt och antalet resande personer.

Det ligger i öppen dag, att den brist på enhetlighet, som sålunda är rådande på förevarande område, måste medföra betydande vanskligheter vid beräkning av den ersättning, som bör utgå vid begagnandet av taxeaugomobil, och framför allt i avseende å kontrollen därå, när det gäller att avgöra, huruvida »lägst fastställda taxa, som för resan kunnat ifrågakomma», blivit använd. Särskilt framtråda svårigheterna vid de kostnadsberäkningar (»fingerade resor»), som föreskrifterna i 4 § resereglementet i stor utsträckning nödvändiggöra.

Dessa svårigheter hava också starkt framhållits vid ärendets remissbehandling. Länsstyrelsen i Örebro län har sålunda uttalat den meningen, att det skulle medföra en ofantlig lättnad såväl för förrättningsmannen som för de granskande myndigheterna, om en enhetlig kilometeravgift bestämdes för varje annat färdssätt än järnväg och fartyg. Bestämmelserna i automobiltaxorna vore i åtskilliga län ganska invecklade, med ett flertal detaljföreskrifter för automobiler av olika tyngd, rabatter vid fram- och återresa samt rundresa, väntpenningar m. m. Ofta hade det visat sig hart när omöjligt att avgöra, om en resa vore att betrakta såsom fram- och återresa eller rundresa, och fall kunde förekomma, då dessa kategorier vore sammanblandade under samma förrättningsresa. Den enhetliga kilometeravgift, som länsstyrelsen ville förorda, kunde antingen bibehållas i enlighet med vad som nu gällde för »annat färdssätt», nämligen lega för en häst med tillägg av kilometerpenningar, eller sättas lika för hela riket med en viss kilometeravgift, vilken lämpligen skulle kunna bestämmas till 50 öre. I denna kilometeravgift borde inbegripas — förutom ersättning för hämtning av skjuts — åkdonslega samt s. k. beställningspenningar ävensom väntpenningar. Länsstyrelsen i Kopparbergs län har påpekat önskvärdheten av en för hela riket gällande normaltaxa för automobiltrafiken, länsstyrelsen i Uppsala län vitsordar, att automobiler med låg skattevikt endast i ringa omfattning förekomma i yrkesmässig trafik, och länsstyrelsen i Stockholms län föreslår, att avgift för taxeaugomobil skall beräknas efter den taxa, som gäller för den använda taxeaugomobil.

Uppenbart torde vara, att det för resereglementets tillämpning på denna punkt är i hög grad angeläget, att större enhetlighet och likformighet åväga-

bringas i avseende å automobiltaxorna i de olika länen. Enligt vad jag inhämtat, pågå också inom kommunikationsdepartementet förarbeten i sådant syfte, vilka förarbeten numera fortskridit därhän, att föreskrifter i ämnet kunna förväntas bliva utfärdade före den 1 juli 1927, då det nya resereglementet bör träda i kraft. Härigenom skulle antingen automobiltaxornas fastställande för samtliga län läggas i Kungl. Maj:ts hand eller ock på annan väg den önskvärda enhetligheten i grunderna för taxornas uppställning och innehåll åstadkommas. Framför allt är anledning antaga, att den nuvarande uppdelningen i särskilda taxor för lättare och tyngre bilar kommer att försvinna. Däremot torde det icke bliva möjligt eller lämpligt att för närvarande fastställa samma befordringsavgifter för landets olika delar.

Med hänsyn till sistnämnda omständighet synes mig tiden ännu icke vara inne att, på sätt länsstyrelsen i Örebro län ifrågasatt, i resereglementet fastslå en enhetlig kilometeravgift såsom ersättning för färd med taxeaomobil, utan torde nuvarande föreskrift, att ersättningen skall utgå med belopp motsvarande avgiften för en person enligt den fastställda taxan, alltjämt böra bibehållas, varvid dock bestämmelsen, att avgiften skall beräknas »efter den lägsta fastställda taxa, som för resan kunnat ifrågakomma», torde kunna såsom ej vidare behöblig bortfalla.

För det fall att det skulle visa sig erforderligt, att fastställandet av taxorna för den automobiltrafik, som här avses, verkställas av Kungl. Maj:t, läser Kungl. Maj:t, därest riksdagen häremot icke uttalar erinran, vidtagna erforderlig ändring av § 28 i förordningen den 15 juni 1923 om motorfordon. Därjämte erfordras viss jämkning i 12 § tredje stycket och 41 § första stycket i skjutsstadgan, varom chefen för kommunikationsdepartementet kommer att framlägga förslag.

Såsom nyss nämndes, gäller för närvarande, att vid färd med taxeaomobil förrättningsman jämväl äger uppbära s. k. kilometerpenningar med 15 öre per kilometer. Dessa kilometerpenningar äro enligt 1925 års proposition angående resereglementet avsedda såsom ersättning för tidigare utgående särskild gottgörelse för åkdonslega (som dock förekommer allenast vid hästskjuts) samt för hämtning av skjuts och för beställningspenningar. Kilometerpenningarna äro däremot icke ämnade att täcka även kostnad för väntpenningar, för vilka alltjämt — enligt 12 § i nu gällande resereglemente — särskild gottgörelse, ehuru med viss begränsning, åtnjutes.

Beträffande kilometerpenningarna har från åtskilliga håll påpekats, att de för närvarande ej sällan stiga till orimliga belopp. Så t. ex. hava riksdagens år 1926 församlade revisorer påtalat två fall, då förrättningsmans kilometerpenningar på ett dygn uppgått till respektive 37 kronor 20 öre och 36 kronor 30 öre. Liknande exempel hava från andra håll anförts.

Även jag är av den meningen, att de nuvarande kilometerpenningarna äro för höga, och att de utan åsidosättande av förrättningsmännens berättigade intressen kunna beskäras. Att helt borttaga dem anser jag däremot

icke kunna ifrågakomma. Då jag vid behandlingen av 12 § i resereglementet kommer att föreslå, att den nu utgående gottgörelsen för väntpenningar skall bortfalla, synas mig kilometerpenningarna icke böra sättas lägre än till 10 öre per kilometer.

Riksräkenskapsverket har påpekat, att uttrycket »taxeautomobil» varit föremål för olika tolkningar. I ett fall, då en landsfiskal färdats i bil, som tidigare varit insatt i yrkesmässig trafik men vars trafikillstånd återkallats, hade vederbörande länsstyrelse vägrat att utbetala ersättning såsom för taxeautomobil och utanordnat ersättning allenast för »annat färd sätt», d. v. s. med lega för en häst och 15 öre per kilometer. Sedan besvär häröver anförts, hade kammarrätten — dock icke enhälligt — givit den resande rätt till ersättning för färd med taxeautomobil. Riksräkenskapsverket, som ansett förstnämnda tolkning böra för framtiden gälla, har ifrågasatt, huruvida icke föreskriften borde i sådan riktning förtydligas. Förslaget har i denna del avfattats i anslutning till riksräkenskapsverkets uppfattning.

Enligt mitt förut framställda förslag skulle i det nya resereglementet omnibus upptagas såsom särskilt färd sätt. När Kungl. Maj:t framlade enahanda förslag för 1925 års riksdag, anförde föredragande departementschefen, att, då det låge i statens intresse att uppmuntra till användande av ifrågasvarande billiga transportmedel, det syntes böra ordnas så, att jämväl den resande finge någon fördel av att begagna omnibus. Att tillerkänna förrättningsmannen kilometerpenningar såsom vid färd med taxeautomobil eller med hästskjuts kunde dock ej anses vara berättigat, då han vid anlitan av omnibus i huvudsak vore befriad från de kostnader, vilka kilometerpenningarna avsåge att täcka. Däremot syntes det vara rimligt, att förrättningsmannen vid färd med omnibus tillerkändes ersättning för avgift för två platser.

Omnibus.

I likhet med dåvarande departementschefen finner jag det skäligt, att förrättningsman, som begagnar sig av omnibus, beredes någon ekonomisk fördel. Den obenägenhet att anlita transportmedlet i fråga, som på sina håll alltjämt torde förefinnas, kan därigenom lättare bortarbetas, vilket bör lända även statsverket till bättnad. Av praktiska skäl torde tilläggsersättningen böra bestämmas till ett fixt belopp per kilometer, förslagsvis 10 öre eller samma belopp som vid begagnandet av taxeautomobil. Om man utgår från att biljettkostnaden vid färd med omnibus i de flesta fall icke överstiger 1 krona per mil, och då dylik resa enligt nu gällande bestämmelser, när reseersättningen utgår såsom för hästskjuts, gottgöres förrättningsmannen med belopp, som kan beräknas i allmänhet vara minst 5 gånger så stort, skulle medgivandet av en ersättning av 10 öre i kilometerpenningar utöver avgiften för 1 plats giva förrättningsmannen ett överskott av 1 krona per mil, medan besparingen för statsverket i förhållande till vad nu gäller skulle belöpa sig till omkring 3 kronor.

I enlighet med vad jag sålunda anfört upptager förslaget vid färd med omnibus ersättning för avgift för 1 plats samt 10 öre per kilometer.

*Motorcykel
etc.*

Enligt 1925 års resereglemente utgår vid färd med motorcykel samt med av förrättningsman personligen drivet resdon och vid förflyttning till fots reseersättningen såsom vid hästskjuts, d. v. s. med belopp motsvarande lega för en häst jämte 15 öre per kilometer, vilket med nuvarande hästlegor i allmänhet torde utgöra tillhoppa 50 à 65 öre per kilometer.

Såsom jag redan anfört, synes mig denna ersättning vara väl hög. Enär driftkostnaden vid färd med motorcykel i allmänhet icke torde överstiga 10 öre per kilometer, ansluter jag mig till en av riksräkenskapsverket uttalad uppfattning, att vid dylikt färd sätt gottgörelsen bör bestämmas i enlighet med Kungl. Maj:ts förslag till 1925 års riksdag eller till 30 öre per kilometer. Då användandet av motorcykel, som för statsverket ställer sig förmånligare än exempelvis begagnandet av taxeaomobil, synes mig böra uppmuntras, har jag å andra sidan ej ansett lämpligt att föreslå en ytterligare nedsättning av ersättningens storlek. För övriga till ifrågasvarande rubrik hörande färd sätt, nämligen »av förrättningsman personligen drivet resdon» samt »förflyttning till fots» läser enahanda ersättning böra utgå.

*»Annat färd-
sätt.»*

Därest mitt förslag om upptagande i resereglementet av vissa nya färd sätt vinner bifall, kommer den kvarstående rubriken »annat färd sätt än ovan nämnts» i huvudsak att omfatta — förutom »hästskjuts» — den »egna bilen». Ersättningens storlek torde, såsom jag förut erinrat, i första hand böra avpassas med hänsyn till sistnämnda färd sätt.

Vid ärendets remissbehandling har av ett flertal myndigheter påpekats, att nuvarande bestämmelser, enligt vilka vid användandet av »egen bil» ersättning debiteras såsom för hästskjuts, icke äro tillfredsställande. Statskontoret, som anser den utgående ersättningen vara för hög, har sålunda uttalat, att vid färd med icke-taxeaomobil lega för en häst även utan kilometerpenningar utgör fullt skäligen ersättning. Lantbruksstyrelsen ifrågasätter utfärdande av en för hela riket gällande taxa vid resa med »egen bil». Länsstyrelsen i Jönköpings län föreslår, att ersättning för färd med »egen bil» bör utgå såsom vid färd med taxeaomobil. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anser ersättning för »annat färd sätt» böra utgå efter lägsta gällande taxa för taxeaomobil. Länsstyrelsen i Älvsborgs län erinrar, att det med hänsyn till bestämmelserna i automobiltaxorna om avgifter för rundresa och återfärd ofta är billigare att resa med taxeaomobil än efter häst. Om taxeaomobil funnes att tillgå, kunde det med hänsyn till föreskriften i 4 § ifrågasättas, huruvida förrättningsman, som använt egen bil, vore berättigad till ersättning såsom för hästskjuts. Vore så ej fallet, framställde sig svårigheten att kontrollera, huruvida i varje före-

kommande fall taxeaomobil varit tillgänglig, och dess beskaffenhet av tyngre eller lättare.

Av 1926 års statsrevisorer har uttalats, att i åtskilliga fall den ersättning, som enligt resereglementet utgår för användningen av egen automobil, måste anses vara alltför hög, i synnerhet när fråga är om personer, som hava till uppgift att mera oavbrutet företaga tjänsteresor i inspektionssyfte. Beräkningsgrunderna för debitering av ersättning vid detta färd sätt utgjorde ett exempel på det fåtal fall, då 1925 års resereglemente, beträffande förrättningsmän med rätt att använda skjuts efter en häst, medfört ökade resekostnader för statsverket i jämförelse med tidigare gällande bestämmelser. På grund av gjorda iakttagelser ansåge revisorerna, att ifrågavarande spörsmål borde ägnas särskild uppmärksamhet vid utarbetandet av förslag till nytt resereglemente. För egen del ville revisorerna framhålla, att det i varje fall knappast syntes vara lämpligt, att, då egen bil kommit till användning, befattningshavare skulle äga uppbära kilometerpenningar.

Enligt min mening ligger onekligen nära till hands att vid färd sättet »egen bil» låta ersättningen utgå på enahanda sätt, som om taxeaomobil begagnats, d. v. s. med tillämpning av den för orten gällande automobiltaxan, därvid dock, på sätt statsrevisorererna uttalat, vederbörande icke borde äga rätt att åtnjuta kilometerpenningar. I praktiken skulle emellertid en dylik beräkningsgrund sannolikt medföra åtskilliga svårigheter, särskilt ur kontrollsynpunkt. Härtill kommer, att, även om det torde ligga i statens intresse att uppmuntra användningen av de egna bilarna såsom bidragande till ökad effektivitet i tjänsteutövningen, den utgående ersättningen mången gång synes även på detta sätt kunna bli högre än skäligt är. I sådant hänseende må erinras att, medan den tyngre bilen merendels lär bli normerande för de nya enhetligare biltaxorna, de egna tjänstebilarna regelmässigt torde tillhöra den lättare typen.

Vid sådant förhållande och då det på förevarande område synes mig vara förenat med betydande fördelar att kunna räkna med en efter fast grund utgående ersättning, har jag stannat för att förorda, att, liksom vid färd med motorcykel, gottgörelsen fastslås till visst fixt belopp per vägenhet, vilket belopp torde böra bestämmas så, att kostnaderna för bilens drift och successiva amortering kunna beräknas bli täckta. Efter verkställd undersökning rörande storleken av det belopp, som för sådant ändamål kan anses rimligt, föreslår jag, att ersättningen må utgå med 50 öre per kilometer.

I 1 § av nuvarande resereglemente är ifråga om färd efter häst föreskrivet, att, om resande mäst vidkännas resekostnad till högre belopp än den för orten fastställda maximilegan, han äger undfå gottgörelse för vad han visar sig hava utgivit. Skäligt synes vara, att detta medgivande utsträcker att gälla oberoende av transportmedlets art, men att det å andra sidan inskränkes till sådant fall, då den verkliga högre kostnaden överstiger den sammanlagda ersättning, som vederbörande enligt de i 2 § första momentet med-

Ersättning i fall, då den verkliga resekostnaden överstiger den enligt 2 § första mom. eljest utgående.

delade regler äger åtnjuta. I enlighet härmed har bestämmelsen i förslaget omformulerats.

Kilometerpenningar.

Enligt gällande resereglemente utgå »kilometerpenningar» med 15 öre per kilometer vid färdsätten »taxeautomobil» och »hästskjuts eller annat färdsätt». Sista stycket av nuvarande 1 § innehåller att »i kilometerpenningarna inbegripes ersättning för hämtning av skjuts, åkdonslega samt s. k. beställningspenningar».

Av vad jag förut anfört framgår, att enligt mitt förslag kilometerpenningar äro avsedda att med 10 öre per kilometer utgå vid färdsätten »omnibus» och »taxeautomobil», samt att ifrågavarande gottgörelse skulle i viss mån också täcka utgift för s. k. väntpenningar, för vilka särskild ersättning icke vidare borde såsom hittills åtnjutas. Enär emellertid nyssberörda föreskrift om vad som skall anses »inbegripet» i kilometerpenningarna synes obehöfvig och kan verka missvisande, har densamma fått utgå ur förslaget.

Traktamentsersättningens storlek.

Enligt Kungl. Maj:ts förslag till 1925 års riksdag hade antalet traktamentsklasser, som enligt då gällande bestämmelser utgjorde sex, upptagits till allenast fem. Traktamentets storlek för dygn räknat föreslogs i lägsta traktamentsklassen till 12 kronor och i den högsta till 24 kronor.

Efter riksdagens mening syntes emellertid den av Kungl. Maj:t föreslagna reduceringen av traktamentsklassernas antal kunna medföra en kostnadsökning, som för det dåvarande icke kunde bedömas. Riksdagen ansåg därför, att antalet traktamentsklasser borde bibehållas vid sex, och att alltså ytterligare en traktamentsklass, utöver vad Kungl. Maj:t tänkt sig, borde införas, upptagande 9 kronor i traktamentsersättning för dygn. Tillika beslöt riksdagen sådan ändring i den av Kungl. Maj:t föreslagna uppdelningen av traktamentet på dag och natt, att dagtraktamentet skulle utgöra $\frac{2}{3}$ och natttraktamentet $\frac{1}{3}$ av dygntraktamentet. I enlighet härmed är det nuvarande resereglementet avfattat.

Av de i ärendet hörda myndigheterna har allmänt framhållits, att nu utgående traktamenten äro för sitt ändamål otillräckliga. Särskilt har anförts, att natttraktamentet ofta icke förslår till bestridande av de med förhyrande av nattlogi förenade utgifterna.

Det lär icke kunna förnekas, att nuvarande traktamentsersättningar äro låga, i all synnerhet om hänsyn tages till att traktamentet är avsett att bestrida jämväl kostnaderna för transport av reseffekter, vilka kostnader enligt förut gällande reglemente särskilt gottgjordes den resande. En mindre höjning av traktamentsbeloppen synes mig för den skull rimlig. I sådant syfte får jag föreslå, att traktamentet ökas med en krona, lika för alla klasserna, att läggas till natttraktamentet. Vid bifall härtill skulle traktamentsersättningarna för dygn bliva respektive 25, 22, 19, 16, 13 och 10 kronor, därav natttraktamente respektive 9, 8, 7, 6, 5 och 4 kronor.

Att något så när exakt beräkna den utgiftsökning för statsverket, som en

dylik förhöjning kan medföra, låter sig näppeligen göra. Påpekas må emellertid att, enär förrättningar i mycket stort antal slutföras på en dag och då vidare enligt 18 § natraktamente icke utgår i de fall, då förrättningsman på statens bekostnad innehar sovplats å järnväg eller liggplats å fartyg, frågans statsfinansiella räckvidd väsentligen reduceras. Tvivel torde icke heller råda, att ökningen kommer att mer än uppvägas av de likaledes svårberäknliga besparingar, som kunna väntas bliva följden av ett genomförande utav förslagen om kilometerpenningarnas minskning samt om nedsättning av resekostnadsersättningen vid färd med omnibus, motorecykel och »egen bil».

3 §.

Enligt 3 § första stycket av resereglementet bestämmer Kungl. Maj:t, till vilken rese- och traktamentsklass förrättningsman är att hänföra. Föreskrifter härom finnas, såsom nämnt, meddelade i de samtidigt med resereglementet utfärdade tilläggsbestämmelserna till reglementet.

Indelningen i rese- och traktamentsklasser.

I fråga om rese- och traktamentsklassindelningen hava i de i ärendet inkomna yttrandena och framställningarna ett flertal ändringsyrkanden framställt, vilka yrkanden företrädesvis gå ut på vissa befattningshavargrupper uppflyttning i högre rese- och traktamentsklasser. Rörande detta spörsmål, som tarvar ett ingående överbäggande, har jag för avsikt att sedermera, efter det riksdagen fattat beslut om resereglementet, inför Kungl. Maj:t framlägga förslag till de jämkningar, som kunna befinnas önskvärda. Redan i detta sammanhang vill jag emellertid hava uttalat, att den nu gällande klassindelningen, som vad nyreglerade förvaltningsgrenar angår i regel följer lönegradregleringen enligt avlöningsreglementena, i princip torde böra bibehållas, samt att sålunda — givetvis bortsett från de modifikation, som kunna påkallas i anledning av förekomsten av s. k. besparingsreglementen för vissa förvaltningsgrenar — undantag från denna allmänna grundsats bör ifrågasättas allenast i sådana fall, då särskilt starka skäl kunna därför åberopas.

I 3 § andra stycket föreskrives, att 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, och i tredje stycket av samma paragraf stadgas, att den, som förordnas att uppehålla högre befattning än han själv innehar, åtnjuter ersättning efter den befattning han sålunda bestrider.

Ersättning vid resa för till- och frånträdande av förordnande å högre tjänst.

Vid tillämpningen av berörda bestämmelse i tredje stycket har tvekan uppstått, huruvida tjänsteman, som förordnats att uppehålla befattning av högre grad än sin egen å annan ort än stationeringsorten, skall för resa, som företages för tillträdande av förordnandet respektive efter förordnandets upphörande, äga uppbära resekostnads- och traktamentsersättning efter den klass, som den befattning, förordnandet avser, tillhör, eller allenast efter den klass, vartill hans egen tjänst berättigar. Praxis har varit olika härutinnan.

Riksräkenskapsverket har meddelat, att verket i förekommande fall tillämpat den för förrättningsmännen mindre fördelaktiga tolkningen, men har förklarat sig hålla före att goda skäl, särskilt önskvärldheten av tydliga bestämmelser, kunna anföras för utfärdande av föreskrift, som på denna punkt gäve förrättningsmännen i någon mån ökade förmåner. Riksräkenskapsverket har därför föreslagit, att 3 § tredje stycket måtte erhålla ett tillägg av innehåll, att den högre ersättningen skall utgå ej blott under tiden för förordnandet utan även vid resor för till- och frånträdande av förordnandet.

I 26 § resereglementet är föreskrivit, att, därest förrättningsman vid resa utom riket tillerkännes högre traktamente än i reglementet 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.

I analogi med denna bestämmelse synes nu föreliggande fråga böra lösas på sådant sätt, att vid förordnande å högre tjänst ersättning skall utgå för bortresan efter de bestämmelser, som gälla för den högre befattningen, men för återresan efter de föreskrifter, som äro tillämpliga å befattningshavarens egen tjänst. I enlighet härmed har tredje stycket av 3 § omformulerats. Då det nuvarande stadgandet i nämnda stycke, enligt vilket den, som förordnas att uppehålla högre befattning än han själv innehar, »åtnjuter ersättning efter den befattning han sålunda bestrider», redan synes till fullo täckt av föreskriften i andra stycket av samma paragraf, har i den nya avfattningen förstnämnda stadgande fått utgå.

4 §.

*Resekostnads-
ersättning
vid s. k.
fingerade
resor m. m.*

Enligt 4 § första stycket utgår resekostnadsersättning 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 den väg och det färd sätt, 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.

I propositionen till 1925 års riksdag uttalas, att av uttrycket »eller eljest» bör anses följa, att vid planläggning av resor hänsyn bör tagas jämväl till den kostnad för vikarier och dylikt, som kan förorsakas av olämplig väg eller användning av alltför långsamt färd sätt.

Tillämpningen av förevarande stadgande, som meddelar regler för det sätt, på vilket resekostnadsersättning vid så kallade fingerade resor skall beräknas, har visat sig förenad med betydande svårigheter.

Sålunda har — med hänsyn till stadgandet i 11 § resereglementet, att gottgörelse för plats i sovvagn utgår endast om förrättningsman natttid begagnat sig av sådan plats — fråga uppstått, huruvida dylik ersättning för sovvagnsbiljett kan beräknas vid fingerad resa. Liknande vanskligheter kunna uppkomma även i andra fall, exempelvis med avseende å ersättning, som förrättningsman enligt 14 § äger tillgodonjuta. Med utgångspunkt härifrån har skolöverstyrelsen föreslagit, att vid den beräkning, som enligt 4 § skall äga rum, då förrättningsman icke begagnat den väg och det färd sätt, som med hänsyn till resans ändamål samt för åstadkommande av minsta sammanlagda rese- och traktamentskostnad eller eljest varit lämpligast, hänsyn skall tagas till de vid sist berörda färd sätt medgivna förmåner, vilka förrättningsmannen reglements enligt ägt och kunnat åtnjuta, om han använt ifrågasatt färd sätt. För tillgodoseende av denna synpunkt, vilken torde vara värd beaktande, har i förslaget en bestämmelse intagits i den av skolöverstyrelsen ifrågasatta riktningen.

Andra svårigheter hava framträtt för det fall, då förrättningsman, exempelvis en landsfiskal, som i sin tjänsteutövning begagnat sig av egen bil, har fribiljett å järnväg. Frågan har då gällt, om med nuvarande bestämmelser förrättningsmannen över huvud taget kan erhålla resekostnadsersättning för bilfärden, i den mån densamma täckes av fingerad kostnad för den avgiftsfria järnvägsresan. Även i fall av denna art synes det mig uppenbart, att resekostnadsersättning bör utgå, detta så mycket hellre som, på sätt jag förut påpekat, det ofta ur tidsvinstens och andra synpunkter måste anses ligga i tjänsteutövningens intresse att tjänsteresa företages med användande av egen bil. Stadgandet i 4 § första stycket har fördenskull i förslaget kompletterats med en bestämmelse av innebörd att vid beräkandet av ersättning för fingerad resa i fall, då förrättningsman äger avgiftsfritt anlita järnväg, fartyg, luftfartyg, spårväg eller omnibus, skall tagas i beräkning den resekostnadsersättning, som vid färd med sådant fortskaffningsmedel skulle hava tillkommit honom, om avgiftsfrihet icke förelegat.

Uti 4 § första stycket har slutligen jämkning vidtagits i syfte att klargöra, att det är den sammanlagda resekostnads- och traktamentsersättningen, till vilken hänsyn skall tagas vid den föreskrivna jämförelsen mellan kostnaderna vid användande av olika vägar och färd sätt.

I förslagets 2 § första momentet har, såsom nämnts, luftfartyg upp tagits som särskilt färd sätt. Enär fortskaffningsmedlet ifråga ännu så länge drager en relativt hög kostnad, torde detsamma med hänsyn till nyssberörda stadgande i 4 § första stycket tillsvidare endast mera sällan komma till användning, i alla händelser knappast annat än undantagsvis i andra fall än då vederbörande förrättningsman är berättigad till resekostnadsersättning enligt första reseklassen, d. v. s. till första klass biljett på järnväg. A andra sidan må påpekas, att avfattningen av stadgandet i 4 § första stycket är sådan, att ersättning för färd med luftfartyg alltid skall kunna utan ordnas i fall, då det kan visas, att tjänsteärendets vikt eller andra om-

ständigheter verkligen nödvändiggjort användandet av ifrågavarande transportmedel.

I 4 § torde böra intagas en föreskrift av innehåll att förrättningsman icke på grund av bestämmelserna i resereglementet är pliktig att färdas med luftfartyg.

Vid behandlingen av 2 § första momentet har jag antytt, att förrättningsman i allmänhet icke synes böra förpliktas att begagna sig av omnibus såsom fortskaffningsmedel i annat fall än då han samma dag, han avreser från en ort, dit återkommer. Då särskilda skäl därför tala, torde dock en vidsträcktare skyldighet i detta hänseende böra kunna föreskrivas. Det torde böra läggas i vederbörande myndighets hand att bestämma härom. Föreskrift i ämnet har intagits i 4 §.

5 §.

Färd med omnibus i visst fall.

Införandet i 2 § första momentet av omnibus såsom reguljärt fortskaffningsmedel torde böra föranleda sådant tillägg till 5 §, att med däri omfördärd färd med spårväg jämställes resa med omnibus.

6 §.

Beräkning av kilometerpenningar i visst fall.

I 6 § första stycket har ordet »kilometerpenningarna» utbytt mot uttrycket »den vid användande av omnibus eller taxeaomobil utgående särskilda ersättningen av 10 öre per kilometer». Ändringen är av uteslutande formell natur och närmast föranledd därav, att, sedan sista stycket i nuvarande reglementes 1 § utgått ur förslaget, uttrycket »kilometerpenningar» ansetts icke böra vidare bibehållas i författningstexten.

- Den i andra stycket av 6 § föreslagna jämkningen i ordalagen är närmast avsedd att genom inskjutande av orden »enligt detta reglemente» tydliggöra, att bestämmelsen är tillämplig även å beräkning av resekostnadsersättning enligt den efterföljande 8 §.

7 §.

Tur- och returbiljett.

I 7 § föreskrives, att, om till kostnadens nedbringande tur- och retur- eller annan dylik biljett kunnat användas och sådant låtit sig på förhand beräkna, resekostnadsersättning icke må utgå med högre belopp än som vid användande av sådan biljett skolat tillkomma den resande. I anslutning till ett av länsstyrelsen i Stockholms län framställt förslag torde av praktiska skäl detta stadgande böra kompletteras med en föreskrift av innehåll, att, om sådan förhandsberäkning, som nyss nämndes, icke varit möjlig, men det sedermera visar sig, att biljett av berörda beskaffenhet kunnat begagnas, anteckning härom bör göras i reseräkningen.

8 §.

Samåkning.

I 8 § av resereglementet givas bestämmelser för s. k. samåkning. Enligt detta författningsrum gäller, att, när vid förrättningsresa två eller flera i

samma förrättning deltagande personer hava att färdas samma väg med taxeautomobil, hästskjuts eller fortskaffningsmedel, för vilket enligt 1 § ersättning beräknas såsom för hästskjuts, skall, där sådant låter sig göra och befinnes ägnat att nedbringa resekostnaden, den främste bland förrättningsmännen anskaffa för samtliga förrättningsmän erforderliga fortskaffningsmedel och mot ersättning förskjuta kostnaden därför. I dylikt fall skall gottgörelse lämnas jämväl för utgifter för hämtning av skjuts, åkdonslega samt s. k. beställningspenningar, vilka utgifter vid andra resor icke ersättas särskilt utan betalas medelst de till vederbörande utgående kilometerpenningarna. Även dessa utgifter — liksom kostnader för s. k. väntpenningar, vilka ersättas enligt nuvarande 12 § — skola förskjutas av främste förrättningsmannen. Ehuru sålunda i förevarande fall gottgörelse utgår för nyssberörda kostnader, äga såväl främste förrättningsmannen som övriga förrättningsmän uppbära ersättning motsvarande de i 1 § omförmälda kilometerpenningarna.

Då enligt mitt förslag hästskjuts icke vidare skulle upptagas såsom särskilt färd sätt enligt resereglementet, och när över huvud taget en uppräknig av de färd sätt, vid vilka »samåkning» kan förekomma, lär vara överflödig, synas orden »med taxeautomobil, hästskjuts eller fortskaffningsmedel, för vilket enligt 1 § ersättning beräknas såsom för hästskjuts» böra uteslutas ur förevarande stadgande.

I sin berättelse till riksdagen hava 1926 års statsrevisorer påtalat, att enligt 1925 års resereglemente kilometerpenningar vid samåkning utgå till samtliga befattningshavare. Då det ålåg den främste bland förrättningsmännen att anskaffa för alla förrättningsmännen erforderliga fortskaffningsmedel och mot ersättning förskjuta kostnaden därför, ville det synas revisorerna, som om det knappast kunde anses rimligt, att övriga i förrättningen deltagande personer, vilka begagnade sig av samma fortskaffningsmedel, skulle äga uppbära kilometerpenningar. En ändring av bestämmelserna på denna punkt syntes därför böra vidtagas. Även från vissa av de i ärendet hörda myndigheternas sida har ifrågasatts, om icke förevarande särskilda ersättning vid samåkning borde borttagas eller minskas.

Vid framläggandet av 1925 års statsverksproposition rörande resereglementet motiverade föredragande departementschefen kilometerpenningarna vid samåkning därmed, att det fullständiga borttagandet därav säkerligen skulle göra de resande synnerligen obenägna att anordna samåkning, helst denna i regel skulle medföra minskad bekvämlighet för de i färden deltagande, samt att det syntes billigt, att den betydande besparing, som genom samåkning kunde uppstå, i någon mån också komme de resande till godo. Då dessa skäl alltjämt måste tillerkännas giltighet, anser jag att i förevarande hänseende annan ändring icke är påkallad i gällande föreskrifter än som följer av mitt i det föregående framställda förslag om nedsättning över huvud taget av kilometerpenningarna från nu utgående 15 öre till 10 öre per kilometer.

Bestämmelserna om samåkning hava vid tillämpningen visat sig medföra

särskilda svårigheter för den händelse, att någon av förrättningsmännen ställt »egen bil» till förfogande för resan. Dylikt fall föreligger exempelvis, när landsfiskal, som vid vägsyn färdas i egen bil, i densamma lämnar plats för i förrättningen deltagande nämndemän. Praxis har varit vacklande, huru under angivna förutsättning den till landsfiskalen utgående resekostnadsersättningen skall beräknas. Riksräkenskapsverket har gjort gällande, att, då vid begagnande av »egen bil» enligt nuvarande resereglemente skall förfaras på samma sätt, som om hästskjuts kommit till användning, ersättningen bör upptagas såsom för lega för en häst jämte kilometerpenningar. Vissa länsstyrelser hava ställt sig på en annan, för förrättningsmannen förmanligare ståndpunkt. Skulle det anses skäligt, att i fall av detta slag ersättning utginge med högre belopp, borde enligt riksräkenskapsverkets mening uttryckligt stadgande därom intagas i resereglementet.

Enligt det föreliggande förslagets 2 § första momentet skall resekostnadsersättningen vid användande av »egen bil» utgöra 50 öre per kilometer. Om sådan, förrättningsman tillhörig bil anlitas för befordran jämväl av andra i förrättningen deltagande personer lär det icke i och för sig böra medföra, att ersättningen skall utgå efter annan grund. De nu utgående kilometerpenningarna skola sålunda bortfalla. Det synes emellertid skäligt, att vid dylik samåkning innehavaren av bilen, utöver den ersättning, som eljest tillkommer honom, tillerkännes viss extra gottgörelse, förslagsvis 10 öre per kilometer för envar av de medresande, såsom kompensation för de merkostnader och den inskränkning i bekvämlighet, som orsakas av samåkningen. Liksom vid samåkning av nyss omförmält slag torde varje medresande förrättningsman böra få åtnjuta en ersättning av 10 öre per kilometer. Motsvarande regler torde böra gälla, då vid samåkningen använts förrättningsman tillhörig motorecykel eller annat förrättningsman tillhörigt resdon.

I enlighet med de synpunkter, åt vilka jag nu givit uttryck, har jag låtit omarbета 8 §, varvid densamma uppdelats i två särskilda moment.

10 §.

Resa för erhållande av nattkvarter.

Enligt 10 § äger förrättningsman, som vid förrättning nödgas företaga särskild resa för erhållande av nattkvarter, att därför åtnjuta ersättning enligt resereglementets bestämmelser, dock icke med högre belopp än som motsvarar traktamente för en natt.

Vid motiveringen av detta stadgande framhöll föredragande departementschefen, att vid användande av moderna fortskaffningsmedel nattkvarter kunde tagas på betydande avstånd från förrättningsplatserna, och att statsverket därför lätteligen kunde, om begränsande bestämmelser icke meddelades, oskäligt betungas med resekostnadsersättning för dylika färder. Fördenskull borde stadgas en maximigräns, utöver vilken ersättning för resa av ifrågavarande slag icke borde medgivas. Förrättningsmannens befogade intresse syntes bliva tillgodosett, om det stadgades, att kostnaden 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 ändamålsenligaste sätt.

Av åtskilliga i ärendet hörda myndigheter, bland annat av skolöverstyrelsen och generaltullstyrelsen, har nu gjorts gällande, att ersättningen för färder till nattkvarter är otillräcklig, och yrkanden hava framkommit, att maximibegränsningen borde borttagas.

Såvitt jag kunnat finna, böra de sålunda gjorda erinringarna icke frånännas ett visst fog. Det lär knappast kunna förnekas, att förrättningsmännen med nuvarande bestämmelser understundom själva få vidkännas reseutgifter, som rätteligen borde drabba statsverket. Å andra sidan är på förevarande område faran för missbruk alltför betydande och möjligheten till effektiv kontroll alltför liten, för att man skulle kunna våga frånfalla kravet på en ganska snävt tillmätt begränsning. Vid vägandet av dessa synpunkter mot varandra har jag stannat vid att föreslå, att maximiersättningen för resa, som här avses, bestämmes till ett belopp motsvarande dubbelt natraktamente, dock i intet fall mera än 12 kronor. Med en dylik föreskrift synes mig förrättningsmännens berättigade intresse bliva tillgodosett, så långt detta med behörigt iakttagande av det allmännas synpunkter lämpligen låter sig göra.

12 §.

Har resande för färd från förrättningsställe använt samma fortskaffningsmedel som för ditresan och för väntningen måst utgiva gottgörelse, är han enligt 12 § 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 anlåtande.

Väntpenningar.

Mot detta stadgande hava anmärkningar framställts från ett flertal myndigheter. Länsstyrelsen i Örebro län har sålunda anfört, att bestämmelsen ifråga i tillämpningen visat sig synnerligen otymplig. Författningsrummet förutsatte icke, att förrättningsmannen medelst verifikationer styrkte utgiften, men det hade visat sig, att i nästan samtliga de fall, då dylik ersättning begärts, även verifikationer företetts. Över huvud taget vore det ytterst sällan, som framställning om ersättning för väntpenningar förekomme. Detta vore helt naturligt beroende på svårigheten för en förrättningsman att veta vad han verkligen utgivit i väntpenningar. Före resans anträdande torde vanligen uppgörelse träffas vad hela resan skall kosta, inbegripet eventuell ersättning för väntetid, och att sedermera avgöra, huru mycket av kostnaderna, som belöpte å väntetiden, vore ogörligt. Det syntes förty länsstyrelsen lämpligast, att bestämmelsen om väntpenningar helt uteslötes ur resereglementet. Jämväl åtskilliga andra myndigheter hava framhållit de stora svårigheter, som väntpenningarnas beräkning förorsakade förrättningsmännen och de utbetalande myndigheterna, i all synnerhet vid fingerade resor, d. v. s. i sådana fall då vid användande av ett dyrare färd sätt jämförelse med kostnaden för billigaste färd sätt skall äga rum.

De gjorda erinringarna äro av den art, att det syntes mig böra tagas under öfvervägande, huruvida icke ersättningen för väntpenningar borde helt avskaffas. Detta synes mig ock kunna ske, under förutsättning att, vid färd med taxeaomobil, varom i detta sammanhang närmast är fråga, förrättningsman, som för återresa från förrättning använt samma fordon som för bortresan, berättigas att tillgodonjuta den besparing i resekostnad, som därigenom kan uppstå. Genom en sådan anordning skulle förrättningsmannen erhålla ett ekonomiskt intresse att ordna sina resor på billigaste sätt, och statsverkets fördel skulle tillgodoses dels genom inbesparing av utgifter för väntpenningar, dels genom den betydande arbetsminskning, som bleve följden vid reseräkningarnas uppgörande och granskning. I det föreliggande förslaget har därför 12 § omformulerats med iakttagande av vad nu anförts.

14 §.

Transport av icke personlig utrustning.

I 14 § stadgas, att om förrättningsman måst vidkännas särskild kostnad för transport av redskap, instrument eller annan dylik icke personlig utrustning, som han för förrättnings verkställande behövt medföra, han äger undfå ersättning för vad han styrker sig hava i sådant avseende utgivit. I anslutning till ett under ärendets remissbehandling gjort påpekande torde stadgandet ifråga böra kompletteras på sådant sätt, att ersättning skall utgå allenast då vikten av de medförda redskapen etc. uppgår till eller överstiger visst minimum, förslagsvis 5 kilogram.

Styrkande av resgodsbiljett.

Då vid resa å järnväg dylika effekter polletteras, har förrättningsmannen att lösa resgodsbiljett — för närvarande till pris av 50 öre — för bagaget. Enär kvitto å sådan biljett icke plägar lämnas och utställande därav med hänsyn till avgiftens obetydlighet icke skäligen torde kunna ifrågasättas, är förrättningsmannen praktiskt taget avskuren från att verificera ifrågavarande utgift och går följaktligen miste sin rätt till ersättning. Säsom en följd härav lärer emellanåt förekomma, att förrättningsmän i stället för att medtaga behöfvliga redskap såsom inskrivet gods försända desamma som ilgods eller postpaket, vilket vållar onödig olägenhet för såväl förrättningsmannen själv som vederbörande kommunikationsanstalter. Till förekommande härav föreslår jag i anslutning till ett av riksräkenskapsverket gjort förslag, att 14 § av resereglementet så avfattas, att vid färd å järnväg utgift för inskrivning av resgods av ifrågavarande slag icke behöver styrkas.

Transport av effekter vid sjökommen-dering.

Marinförvaltningen har framhållit, att de sjömilitära myndigheterna enstämmigt påpekat behovet av en ändring i föreskrifterna beträffande ersättning för transport av resgods. Enligt ämbetsverkets åsikt kunde meningarna vara delade om lämpligheten av att, såsom skett i allmänna resereglementet, i traktamentsersättningen inräkna ersättning för transport av personliga effekter vid tjänsteresa i allmänhet. Vid den utredning, som verkställts för bestämmandet av den härav föranledda ökningen av traktamentsersätt-

ningen, hade man uppenbarligen endast tagit hänsyn till vanliga tjänsteresor men icke till resor för sjökommendering. Dessa kommenderingar måste på grund av åtskilliga omständigheter vara av synnerligen växlande tidslängd och medföra högst olika transportkostnader för personlig utrustning. I de fall då embarkeringen skedde vid förläggningssorten bleve dessa kostnader relativt små, under det att de, om embarkeringen skulle ske å annan ort, exempelvis i Karlskrona för en i Stockholm förlagd beställningshavare, kunde bliva betydande, ja i vissa fall rent av uppgå till i det närmaste samma belopp som det under sjökommenderingen utgående sjötillägget. Enligt marinförvaltningens uppfattning vore det nödvändigt att tillförsäkra personalen skälig ersättning för dess utlägg för transport av erforderlig utrustning vid dylik kommendering. Ersättningens belopp borde fastställas av marinförvaltningen, liksom nu vore föreskrivet i avseende å flyttningkostnader. Marinförvaltningen har därvid förutsatt, att ämbetsverket skulle erhålla bemyndigande att utbetala ersättning för verkliga kostnader för transporter av ifrågakommande slag, i den mån dessa kostnader betingats av erforderliga transportmedel och prövades stå i skäligt förhållande till kommenderingarnas längd och beskaffenhet i övrigt.

Såsom framhållits i den av marinförvaltningen verkställda utredningen, torde för övrig statsanställd personal icke finnas någon motsvarighet till den marina personalens resor till och från sjökommenderingarna. Under ifrågakommande kommenderingar, som vanligen äro av en avsevärd varaktighet — i många fall sex månader eller därutöver — är personalen nödsakad att medföra en ansenlig personlig utrustning. För flertalet fartygschefer och högre befälhavare kommer härtill, att de måste föra med sig egna serviseffekter och duktyg. Resorna till och från dessa kommenderingar kunna därför i viss mån jämföras med en flyttning, och kostnaderna för transport av medförda effekter tillhörande den personliga utrustningen bliva ofta ganska avsevärda, isynnerhet om embarkeringen måste ske å annan plats än förläggningssorten. Det synes därför vara skäligt, att ersättning i dessa fall utgår för verkligen havda kostnader av ifrågakommande slag. Emellertid torde rätten till ersättning böra i så måtto begränsas, att ersättningsbeloppet icke får överskrida viss lägre procent av det till beställningshavaren under sjökommenderingen utgående sjötillägget. De närmare föreskrifterna härom torde böra meddelas av Kungl. Maj:t.

Vid föredragningen av 1925 års proposition anförde departementschefen, att, om för vissa grupper av befattningshavare behov skulle föreligga att vid vandring i fjälltrakter använda vägvisare eller bärare för transport av exempelvis tältutrustning och proviant, det finge tagas under överbärande, huruvida särskilda bestämmelser om ersättning under dylik färd borde meddelas. Något stadgande i sådan riktning har emellertid icke blivit utfärdat.

*Ersättning för
vägvisare och
bärare.*

Under återopande av berörda uttalande av dåvarande chefen för finansdepartementet har statskontoret nu framhållit, att, då vid tjänsteresor under kanske flera veckors tid i de egentliga fjälltrakterna bärare ofta måste anlitas för framforslande av proviant och annan personlig utrustning, det enligt ämbetsverkets uppfattning vore otillfredsställande, att ersättning för kostnaden härför icke utginge. Statskontoret tillstyrker fördenskill meddelande av bestämmelse i dylikt syfte. En ledamot har emellertid velat begränsa ersättningen till högst 30 öre per kilometer.

Önskemålet om gottgörelse för kostnader av förevarande slag synes mig böra tillgodoses. Att begränsa medgivandet till att avse endast vandring i fjälltrakterna förefaller mig icke vara tillräckligt motiverat, utan torde gottgörelsen böra kunna utgå även i andra trakter och i andra fall vid förflyttning till fots, såsom vid färd med skidor.

I likhet med reservanten i statskontoret anser jag, att ersättningen i fråga, vars storlek icke regleras av taxor eller andra av myndighet utfärdade bestämmelser, bör begränsas uppåt. Ett maximibelopp av 50 öre per kilometer synes mig rimligt. Uppenbart är, att vid ersättningens beräkning hänsyn må tagas endast till den väglängd, som förrättningsmannen själv under anlitande av vägvisaren eller bäraren tillryggalagt, men icke till vägsträcka handräckningsmannen för återfärd eller eljest därutöver förflyttat sig.

15 §.

*Färd med
luftfartyg
eller omni-
bus i visst
fall.*

Införandet i 2 § första momentet av luftfartyg och omnibus såsom regelbundna fortskaffningsmedel bör givetvis föranleda, att avgiftsfri färd med någotdera av nämnda färd sätt jämställes med avgiftsfri färd å järnväg, fartyg eller spårväg.

Till förekommande av missförstånd har i 15 § införts en hänvisning till 8 §, enligt vilken vid samäkning en resekostnadsersättning av 10 öre per kilometer tillkommer medresande förrättningsman, ehuru transportmedlet kostnadsfritt tillhandahålles honom.

16 §.

»Stationeringsort.»

I enlighet med ett av telegrafstyrelsen framställt förslag har i första stycket av 16 § ordet »stationsort» utbytt mot det mera omfattande uttrycket »stationeringsort».

*Ersättning
vid resa i
visst fall från
annan ort än
bostad etc.*

Telegrafstyrelsen har vidare hemställt om utfärdande av föreskrift rörande den resekostnadsersättning, som skall utgå, då tjänsteman från plats, där han för enskilda angelägenheter vistas, beordras att företaga resa till annan ort än hemorten. Enligt vad jag erfarit, har jämväl på andra håll behov av en dylik bestämmelse yppats.

Med hänsyn härtill har i förslaget såsom ett andra stycke införts en föreskrift av innehåll, att, om förrättningsman före en förrättnings början i

enskilda angelägenheter uppehåller sig å annan ort än i första stycket sägs, ersättning skall utgå såsom om resa företagits från förrättningsmannens stationeringsort eller, om sådan icke är för honom bestämd, från hans bostad. Att låta ersättningen beräknas för resa från den plats, där förrättningsmannen för enskilda angelägenheter vistas, lär icke kunna komma i fråga, då detta skulle kunna för statsverket medföra orimliga krav på resekostnads- och traktamentsersättning.

Enligt gällande bestämmelser kan befattningshavare, som under pågående semester eller annan ledighet inkallas i tjänstgöring, icke erhålla gottgörelse för resa, som i anledning därav påkallas från och åter till den ort, där befattningshavaren under ledigheten befinner sig. Det har synt mig kunna ifrågasättas, om icke en föreskrift borde intagas i resereglementet, varigenom tillfälle bereddes att i särskilda fall av denna art medgiva ersättning. Då emellertid ett stadgande i sådan riktning lätteligen skulle kunna föranleda missbruk, och då redan för närvarande Kungl. Maj:t lär äga möjlighet att undantagsvis bereda gottgörelse för resor av ifrågavarande slag, har icke någon bestämmelse i ämnet intagits i förslaget.

Resersättning vid inkallelse i tjänst under befattningshavarens ledighet i visst fall.

24 §.

Nu gällande föreskrift, att räkning å resekostnads- och traktamentsersättning bör, där hinder icke möter, vara till vederbörande myndighet inkommen inom tre månader, efter det resan eller förrättningen avslutats, synes vara väl sträng för sådana fall, då förrättningsman avgiver reseräkningar kvartalsvis. Lantbruksstyrelsen har sålunda påpekat, hurusom det ofta mötte svårigheter att under sommaren, då förrättningsarbetet i regel påginge som brådst, iakttaga berörda föreskrift. Det syntes därför önskligt, att tidsfristen för reseräkning ingivande något utsträcktes.

Tid för ingivande av reseräkning.

Denna framställning synes mig vara befogad. Förslaget upptager förden skull en förlängning av den tid, inom vilken dylika kvartalsräkningar böra avgivas, till tre månader efter kvartalets utgång.

26 §.

Första stycket av 26 § innehåller, att Kungl. Maj:t äger förordna om tillämpning av resereglementet vid resor i statens ärenden utom rikets gränser. I detta stadgande föreslår jag en ändring av övervägande formell natur.

Resor utom rikets gränser.

De smärre jämkningar i författningstexten, som det föreliggande förslaget i övrigt innehåller, äro uteslutande av redaktionell art.

Jämknningar i övrigt.

Föredragande departementschefen uppläser härefter förslag till allmänt resereglemente och hemställer, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att godkänna detsamma.

Departementschefens hemställan.

Kungl. Maj:ts proposition Nr 190.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten 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.