

Nr 40.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till allmänt resereglemente; given Stockholms slott den 18 januari 1929.

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
Min⁷ allernådigste Konungs och Herres frånvaro,
enligt Dess nådiga beslut:

GUSTAF ADOLF.

Nils Wohlin.

Förslag till Allmänt resereglemente.

Härigenom förordnas som följer:

1 §.

Vid resa inom riket för förrättning i statens ärenden äger vederbörande förrättningsman, i den mån ej annorlunda är eller varder stadgat, åtnjuta 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 färd sätt och reseklasser finnes angivet.

Färd sätt	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.
Annan automobil	40 öre per km.	40 öre per km.	40 öre per km.
Hästskjuts	Lega för 1 häst samt 10 öre per km.	Lega för 1 häst samt 10 öre per km.	Lega för 1 häst samt 10 öre per km.
Annat färd sätt än ovan nämnts	30 öre per km.	30 öre per km.	30 öre per km.

Vid resa på järnväg utgår icke ersättning för avgift till högre vagnklass 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 taxeaomobil avses automobil, som med vederbörligt tillstånd användes i annan yrkesmässig trafik än s. k. linjetrafik. Avgift för taxaautomobil beräknas efter den lägsta fastställda taxa, som för resan kunnat ifrågakomma.

Lega för häst utgår med det för orten fastställda maximibeloppet av dylik lega för kilometer räknat.

Har förrättningsman nödgats för transportmedlet vidkännas kostnad till högre belopp än den sammanlagda ersättning, som enligt ovanstående bestämmelser tillkommer honom, eller är i fråga om hästskjuts maximilega icke för viss ort bestämd, 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 klockan 0.

Med dag avses i detta reglemente tiden mellan klockan 6 och klockan 24, 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 beräkandet 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 resekostnadsersättning allenast för färd, som äger rum utom stads, köpings eller därmed jämförligt samhälles planlagda område. Företages med ett och samma fortskaffningsmedel färd mellan ett planlagt område och ort, belägen mer än 1 kilometer utanför samma område, utgår dock ersättning jämväl för den del av färden, som äger rum inom det planlagda området.

6 §.

Resekostnadsersättning utgår icke för längre väg än som verkligen tillryggalagts, där ej enligt gällande taxa avgift erlagts för viss minimiväglängd. I dylikt fall må jämväl kilometerpenningar 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.

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 eller disponeras av någon av förrättningsmännen, skall den främste bland förrättningsmännen, där sådant låter sig göra och befinnes ägnat att nedbringa resekostnaden, anskaffa för samtliga förrättningsmän erforderliga fortskaffningsmedel. Det ankommer å nämnde förrättningsman att meddela i sammanhang med resan erforderliga bestämmelser såsom rörande färdtagarnas 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 eller disponeras av någon av förrättningsmännen, äger denne därför åtnjuta gottgörelse, om fortskaffningsmedlet utgöres av automobil, enligt för taxautomobil gällande taxa samt i annat fall med, förutom resekostnadsersättning för egen resa enligt 2 § 1 mom., 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 resande för färd från förrättningsställe använt samma fortskaffningsmedel som för ditresan och för väntningen måst utgiva gottgörelse, är han berättigad till ersättning för vad han styrker sig hava utgivit i väntpen-

ningar, dock icke med högre belopp än som motsvarar den ökning i honom tillkommande resekostnadsersättning, som skulle hava föranletts av nytt fortskaffningsmedels anlitande.

13 §.

Resekostnadsersättning utgår icke för sådan förflyttning 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.

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 §.

1 mom. Traktamentsersättning må icke åtnjutas för förrättning, som utföres å förrättningsmannens 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 förrättningsmannen har sin bostad eller tjänstgöring.

Ej heller må, där ej Kungl. Maj:t för särskild grupp av befattningshavare annorlunda förordnar, sådan ersättning åtnjutas för förrättning, som endast krävt frånvaro från bostads- eller tjänstgöringsorten under högst 6 dag-timmar i följd.

2 mom. Traktamente för dag må endast beräknas för den tid, varunder förrättningsman varit frånvarande från bostads- eller tjänstgöringsorten, sålunda att frånvaro, som räckt mer än 6 men högst 18 dagtimmar, räknat från tidpunkten för resas anträdande, ersättes med ett traktamente, frånvaro, som räckt mer än 18 men högst 36 dagtimmar, med två traktamenten o. s. v.

3 mom. Vistas förrättningsman för förrättning på samma plats längre tid i följd än 15 dygn, minskas traktamentsersättningen från och med sextonde dygnet för den, som är familjeförsörjare, med hälften och för annan med två tredjedelar.

Vistelsen å samma plats anses icke bliva avbruten därigenom, att förrättningsmannen för enskild angelägenhet uppehåller sig å annan ort.

18 §.

Då förrättningsman på grund av gällande bestämmelse erhåller kostnadsfri inkvartering, utgår icke traktamente för natt. Ej heller utgår sådant traktamente i de fall, då förrättningsman på statens bekostnad innehar sovplats å järnväg eller liggplats å fartyg; dock att vad nu sagts icke skall gälla beträffande natt, under vilken förrättningsman ankommer till eller avreser från förrättnings- eller överliggningsort.

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, den vagnsklass å tåg eller plats å fartyg, i vilken resan företagits, och numret å taxea-utomobil, som använts; 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 färdens.
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 1929.

*Utdrag av protokollet över finansärenden, hållet inför Hans Maj:t
Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 18 januari 1929.*

Närvarande:

Statsministern LINDMAN, ministern för utrikes ärendena TRYGGER, statsråden LÜBECK, WOHLIN, BESKOW, LUNDBIK, BORELL, VON STEYERN, MALMBERG, LINDSKOG, BISSMARK, JOHANSSON.

Chefen för finansdepartementet, statsrådet Wohlin, anför:

Sedan Kungl. Maj:t, i överensstämmelse med riksdagens beslut, den 18 juni 1925 utfärdat allmänt resereglemente att gälla under tiden från och med den 1 augusti 1925 till och med den 30 juni 1927 (sv. förf.-saml. nr 354 år 1925), föreslog Kungl. Maj:t i proposition nr 190 till 1927 års riksdag, att riksdagen måtte godkänna ett inom finansdepartementet utarbetat förslag till allmänt resereglemente att utan tidsbegränsning gälla från och med den 1 juli 1927.

Uti sin i anledning härav till Kungl. Maj:t avlätna skrivelse, nr 184, anförde riksdagen, bland annat, följande:

Riksdagen hade till en början till behandling upptagit frågan, huruvida ett allmänt resereglemente lämpligen nu borde definitivt antagas. I detta hänseende borde då först framhållas, att jämförelsevis obetydlig erfarenhet stått att vinna beträffande det år 1925 antagna provisoriska reglementet, vilket icke varit i tillämpning under mera än ett och ett halvt år. Redan denna omständighet gjorde, att man måste ställa sig tveksam, huruvida de genom nämnda reglemente införda nya grunderna för rese- och traktamentsersättningens beräkning kunde anses hava blivit tillräckligt prövade. Riksdagen hade även uppmärksammat, att från de olika ämbetsverk, som haft att yttra sig rörande erfarenheterna av reglementet, ett flertal erinringar framställt i fråga om lämpligheten av de grunder, på vilka detsamma byggde. I det framlagda förslaget hade emellertid till behandling upptagits endast en ringa del av de sålunda gjorda erinringarna. Även detta förhållande syntes riksdagen tala för att man ännu någon tid borde vänta med att definitivt antaga ett allmänt resereglemente. Det viktigaste och enligt riksdagens mening avgörande skälet för uppskov med frågan vore emellertid, att någon mera tillförlitlig erfarenhet icke kunde, av utredningen i ärendet att döma, anses föreligga rörande det ekonomiska utfallet av 1925 års reglemente vid jämförelse med det tidigare gällande resereglementet av år 1907.

Vid sitt ståndpunktstagande hade riksdagen jämväl tagit hänsyn till det förhållande, att, såsom departementschefen meddelat, frågan om enhetliga automobiltaxor i de olika länen vore under omprövning, ävensom att kommunikationsväsendet för närvarande befunde sig i stark utveckling, omständigheter, vilka båda talade för ett uppskov tillsvidare med frågan.

Riksdagen ansåge alltså, att 1925 års resereglemente fortfarande provisoriskt borde gälla, och funne för sin del giltighetstiden böra bestämmas till ytterligare två år, räknat från den 1 juli 1927. 1929 års riksdag syntes alltså böra till prövning upptaga frågan om antagande av nytt allmänt resereglemente. Detta utselöte dock icke, att riksdagen på vissa punkter ansett sig böra vidtaga sådana ändringar i det gällande provisoriska reglementet, vilka syntes riksdagen vara påkallade med hänsyn till redan vunnna erfarenheter.

Riksdagen förutsatte, att den utredning, som komme att av Kungl. Maj:t verkställas för förberedande av förslag till 1929 års riksdag till nytt resereglemente, framför allt upptog frågan om de ekonomiska verkningarna av reglementet. Därjämte ville riksdagen framhålla önskvärdheten av att de anmärkningar mot reglementet, som nu blivit gjorda och framdeles kunde komma att framställas av vederbörande myndigheter, upptoges till en mera fullständig och ingående granskning än som i samband med föreliggande förslag syntes hava varit fallet. Detta funne riksdagen vara så mycket mera påkallat, som vederbörande befattningshavare och ämbetsverk härigenom kunde erhålla ett beaktansvärt stöd vid tolkningen av reglementets olika bestämmelser, och sålunda både vederbörande förrättningsmän vinna lättnad vid reseräkningarnas uppställande och arbetet hos ämbetsverken och revisionsmyndigheterna vid räkningarnas granskning förenklas.

I anslutning till vad sålunda anförts anmälde riksdagen i sin ifrågasvarande skrivelse, att riksdagen för sin del antagit ett vid skrivelsen fogat förslag till allmänt resereglemente. Detta förslag blev den 18 juni 1927 av Kungl. Maj:t fastställt att, i enlighet med riksdagens beslut, gälla under tiden från och med den 1 juli 1927 till och med den 30 juni 1929 (sv. förf.-saml. nr 243 år 1927). Samma dag utfärdades tillika kungörelse med tilläggsbestämmelser till allmänna resereglementet (nr 244). Denna kungörelse, som erhöll enahanda giltighetstid som resereglementet, innehåller bestämmelser om olika förrättningsmäns fördelning å de särskilda rese- och traktamentsklasserna i reglementet.

Genom beslut den 8 juli 1927 anbefalldes därefter 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, lantmäteristyrelsen, stuteriöverstyrelsen, chefen för rikets allmänna kartverk, chefen för Sveriges geologiska undersökning, kommerskollegium, lotsstyrelsen, statens meteorologisk-hydrografiska anstalt och samtliga länsstyrelser — att senast den 31 augusti 1928 till finansdepartementet inkomma med

dels yttrande, huruvida och i vilka avseenden erfarenheten visat, att ändringar i gällande allmänna resereglemente jämte tilläggsbestämmelser syntes vara av behovet påkallade,

dels ock uppgift för varje särskild grupp av förrättningsmän å det sam-

manlagda belopp, som av vederbörande myndighet eller densamma underordnade förvaltningar under tiden 1 juli 1927—30 juni 1928 utbetalts för

- a) resekostnadsersättning,
- b) traktamentsersättning,
- c) eventuellt förekommande förrättningsarvoden,

varvid skulle angivas, från vilka anslag eller andra medel kostnaderna i fråga avförts.

Sedermera anbefalldes Kungl. Maj:t genom beslut den 30 september 1927 vederbörande myndigheter att senast den 10 oktober 1928 inkomma med uppgifter enligt visst formulär angående de under tiden 1 oktober 1927—30 september 1928 utbetalda beloppen av rese- och traktamentsersättningar för förrättningar i statens ärenden till följande grupper av förrättningsmän, nämligen befattningshavare hos fångvårdsstyrelsen, befattningshavare, tjänstgörande å arméförvaltningens artilleri-, fortifikations- och intendentsdepartement, befattningshavare, tjänstgörande i marinförvaltningen, fattigvårdskonsulenter, förste provinsialläkare och provinsialläkare, landsfiskaler, befattningshavare i väg- och vattenbyggnadsdistrikten, befattningshavare hos vattenfallsstyrelsen, befattningshavare, tjänstgörande i kontrollstyrelsen, befattningshavare hos vitterhets-, historie- och antikvitetsakademien, riksantikvariens ombud, folkskolinspektörer, lantmäteripersonal, sysselsatt med lantmäteriförrättningar, personal, anställd hos rikets allmänna kartverk, befattningshavare hos Sveriges geologiska undersökning samt befattningshavare hos kommerskollegium och elektriska inspektionen.

Samtliga sålunda infordrade yttranden och uppgifter hava numera inkommit; varjämte flygstyrelsen på särskild anmodan avgivit yttrande angående enligt erfarenheten erforderliga ändringar i resereglementet och uppgift å för flygvapnets räkning utbetalda resekostnads- och traktamentsersättningar under budgetåret 1927/1928.

Vidare har trafik tjänstemännens riksförbund i skrivelse den 22 december 1928 anfört vissa önskemål i avseende å den definitiva utformningen av resereglementet med därtill hörande tillägsbestämmelser.

Såsom av det föregående framgår, utgår giltighetstiden för det nuvarande allmänna resereglementet den 30 juni 1929. Med hänsyn härtill måste frågan om motsvarande bestämmelser för tiden därefter underställas innevarande års riksdag.

Till en början gäller det härvid att avgöra, huruvida det nuvarande reglementet — med de ändringar, som anses böra däri vidtagas — bör förlänas definitiv giltighet eller under ytterligare tid framåt tilläggas provisorisk karaktär.

Ett av de skäl, 1927 års riksdag anförde till stöd för fortsatt provisorium, var den jämförelsevis obetydliga erfarenhet, som — med hänsyn till den korta tid, 1925 års resereglemente varit i tillämpning — stått att vinna

rörande de genom nämnda reglemente införda nya grunderna för resekostnads- och traktamentsersättningarnas beräkning. Detta skäl har uppenbarligen nu icke motsvarande betydelse. Då 1927 års reglemente i fråga om grunderna för ersättningarnas beräkning i allt väsentligt överensstämmer med 1925 års, måste nämligen dessa grunder anses hava blivit tillräckligt prövade. Av de i ärendet avgivna yttrandena torde ock få anses framgå, att reglementet i stort sett fyllt sin uppgift väl. Riktigheten av denna uppfattning lär icke jävas av den omständigheten, att en del erinringar, vilka i det följande torde få upptagas till närmare skärskådande, framställts mot olika detaljbestämmelser i reglementet.

Såsom det viktigaste och enligt riksdagens mening avgörande skälet för det år 1927 beslutade uppskovet med antagande av definitivt resereglemente angav riksdagen, att någon mera tillförlitlig erfarenhet icke förelåg rörande det ekonomiska utfallet av 1925 års reglemente vid jämförelse med det tidigare gällande resereglementet av år 1907. Med anledning härav torde följande förtjäna framhållas i fråga om möjligheten att bestämma de ekonomiska verkningarna av de nya resereglementena.

Ett sätt att beräkna desamma vore att efter de nya bestämmelserna omräkna i enlighet med 1907 års reglemente uppgjorda och likviderade reseräkningar. Naturligtvis ställer det sig ogörligt att så förfara med samtliga under ett år ingivna reseräkningar, men även omdebitering av räkningar, omfattande en eller annan procent av totalsumman reseersättning, skulle medföra ett synnerligen omfattande arbete. Det är dessutom klart, att man på ett än så omsorgsfullt gjort urval av räkningar för sistnämnda ändamål svårligen kan grunda några slutsatser om kostnadsändringar för övriga räkningar. Man behöver härvid blott tänka på den olika proportion, i vilken för skilda befattningshavare resekostnadsersättning och traktamentsersättning ingå i reseersättningen. För budgetåret 1927/1928 uppgingo sålunda exempelvis för statsgeodeterna resekostnadsersättningarna till 16,400 kronor och traktamentsersättningarna till 11,400 kronor, medan motsvarande siffror för statskartograferna voro 8,200 kronor och 29,400 kronor. Vidare är att märka, att man vid omdebitering av ersättningarna icke blott har att räkna med den rent siffermässiga förändringen i ersättningstaxorna. Kunskap måste jämväl föreligga om de rent lokala förhållandena i och för bestämmandet av den väg och det färd sätt, för vilken ersättning skall utgå, liksom det för omräkning av traktamentsersättningen är nödvändigt att veta tidpunkten för resans början och slut. Kännedom om dessa förhållanden torde blott delvis kunna erhållas. Vid en omräkning måste jämväl lämnas ur sikte de förändringar, som ett nytt resereglemente kan medföra på sådana rent faktiska omständigheter, som äro av betydelse för storleken av reseersättning, såsom färd sätt etc.

En annan metod att utröna de ekonomiska verkningarna av de nya resereglementena skulle kunna tänkas vara att göra en jämförelse mellan belastningen under olika år å de anslag i riksstaten, som äro avsedda enbart

för utgifter för rese- och traktamentsersättning. En sådan jämförelse torde emellertid — förutom av det skäl, som gäller beträffande den nedan angivna tredje tänkbara utvägen — icke kunna lämna tillfredsställande resultat på den grund, att utgifter för reseersättningar i ett stort antal fall överflyttats mellan olika riksstatsanslag efter den 1 juli 1925.

Den tredje tänkbara utvägen för bestämmande av de ekonomiska verkningarna vore att för varje grupp befattningshavare uträkna de å densamma belöpande ersättningarna för något år före och efter tillkomsten av de nya reglementena. Denna utväg är emellertid behäftad med den bristfälligheten, att den kostnadsändring, som på detta sätt kan konstateras, icke utan vidare kan hänföras till omgestaltningar i ersättningstaxorna eller andra bestämmelser i resereglementena. Densamma utesluter nämligen hänsynstagande till den förskjutning, som kan hava inträtt i de rent faktiska, för de sammanlagda resekostnadernas storlek bestämmande förhållandena. Förskjutning kan sålunda hava skett i det antal färdmil, som årligen faller på en viss grupp befattningshavare, denna förskjutning må nu vara att hänföra till ändrat antal befattningshavare, ändrad tjänsteskyldighet, ändring i bestämmelserna om för vilka resor ersättning utgår, inrättandet av nya eller omläggning av äldre förbindelselinjer, exempelvis genom upprättandet av omnibusrouter, anläggning av järnvägar och nya vägar etc. Ändringar i fråga om traktamentsersättningar kunna jämväl vara beroende på växlingar i färdhastigheten, vilken ju i sin tur är bestämd av bland annat det färd sätt, som kommer till användning. Omkastningar i färd sättet komma givetvis alltid att återspegla sig i kostnaderna för tjänsteresor. Man behöver därvid blott tänka på den allt mer och mer framskridande automobiliseringen, vare sig denna tager sig uttryck i anskaffande av egna motorfordon eller i tillkomsten av bilar i allmän trafik.

Låter man emellertid undersökningen omfatta exempelvis budgetåret 1924/1925 å ena och något senare budgetår å andra sidan, skulle ju kunna sägas, att de faktiska förhållanden, som sålunda berörts, kunna antagas under mellanliggande tid hava hållit sig konstanta, och att man alltså utan större felkalkylering kan bortse från den inverkan, växlingar i desamma haft på kostnadsändringen. Detta antagande håller dock icke streck exempelvis beträffande en i kostnadshänseende så betydelsefull grupp som landsfogdar, landsfiskaler, polis- och fjärdingsmän. Kostnaderna för landsfogdars och landsfiskalers tjänsteresor utgjorde för budgetåret 1924/1925 417,000 kronor. För budgetåret 1927/1928 torde enligt verkställd utredning resekostnaderna för samma befattningshavare hava uppgått till 545,000 kronor. För polismäns och fjärdingsmäns resor, för vilka kostnaderna för kalenderåret 1922 tidigare beräknats uppgå till 17,000 kronor, utgjorde motsvarande kostnader enligt omförmälda utredning för budgetåret 1927/1928 113,000 kronor. Givetvis medför emellertid den omgestaltning av polisväsendet på landet, som genomfördes från och med den 1 januari

1926, liksom den avsevärda utökning, som därvid vidtogs i rätten till ersättning för tjänsteresor, att det är omöjligt att avgöra, i vad mån kostnadsökningen för hithörande befattningshavare är att hänföra till införandet av de nya resereglementena.

På grund av de organisatoriska förändringar, som senare tider vidtagits beträffande försvarsväsendet, ligger i öppen dag, att man icke heller beträffande de högst betydande kostnader, som falla på detta förvaltningsområde, kan draga några slutsatser om de nya reglementenas inverkan.

Vid sammanställning av å viss grupp befattningshavare belöpande resekostnader för tid före och efter tillkomsten av de nya resereglementena har man även att taga i betraktande den inverkan, som vid sidan av allmänna resereglementet för befattningshavarna införda bestämmelser kunna hava utövat. Sålunda har man beträffande rikets allmänna kartverk att räkna med det inflytande, de år 1926 vidtagna ändringarna i de för verket gällande specialbestämmelser kunna haft, ett inflytande vars noggrannare bestämmande näppeligen är möjligt. Motsvarande förhållande gör sig gällande beträffande lantmätarna, lantbruksingenjörerna och domänverket.

Beträffande sistnämnda verk torde jämväl hänsyn böra tagas till de personalindragningar, som på senare tid vidtagits inom verket.

För de affärsdrivande verkens del har man att taga i betraktande de växlingar i driftens omfattning, som bero av ekonomiska konjunktioner, nyanläggningar av järnvägar, telegraflinjer och elektriska ledningar samt andra driftsändringar, faktorer vilkas inverkan icke heller torde kunna närmare bestämmas.

Vid veterinärstaten har man att beakta den större eller mindre utsträckning, i vilken kreaturssjukdomar kunna hava förekommit.

Allt som allt torde man sålunda kunna påstå, att det beträffande ovan berörda grupper befattningshavare — i kostnadshänseende synnerligen betydelsefulla — icke låter sig göra att åvägbringa någon tillförlitlig utredning om de ekonomiska verkningarna av de nya resereglementena vid jämförelse med 1907 års reglemente. Beträffande vissa andra grupper har jag emellertid låtit uppgöra en jämförande tablå, i samband varmed på grundval av myndigheternas uppgifter upprättats sammanställningar över samtliga resekostnader under tiden 1 september 1925—31 augusti 1926 och tiden 1 juli 1927—30 juni 1928 samt över resekostnadsersättningens fördelning på olika färdsätt och traktamentsersättningens fördelning på dag- och natttraktamenten för vissa befattningshavargrupper för tiden 1 oktober 1927—30 september 1928. Omförmälda tablå och sammanställningar torde få såsom bilagor 1—3 fogas vid statsrådsprotokollet i detta ärende.

Ytterligare, om ock mera i förbigående, åberopade 1927 års riksdag till stöd för sitt ståndpunktstagande i hithörande del, att frågan om enhetliga automobiltaxor i de olika länen vore under omprövning, ävensom att kom-

munikationsväsendet befunne sig i stark utveckling. Vad automobiltaxorna beträffar, måste tyvärr konstateras, att den önskade enhetligheten ännu icke kunnat åvägbringas. Frågan om åtgärder i denna riktning är, enligt vad jag erfarit av chefen för kommunikationsdepartementet, fortfarande under beredning i nämnda departement. Denna frågas inverkan på resereglementet synes mig emellertid icke vara av den beskaffenhet, att ur denna synpunkt ytterligare uppskov bör äga rum med antagandet av ett definitivt resereglemente. Vad åter kommunikationsväsendets utveckling angår, torde det få anses uteslutet att enbart med hänsyn till denna utveckling i längden fortsätta med provisorium på förevarande område.

Överhuvud torde det, på sätt riksräkenskapsverket i sitt yttrande framhållit, förhålla sig så, att, å ena sidan, beteckningen »definitiv» i detta ords egentliga bemärkelse knappast kan användas om en utvecklingens lag så starkt underkastad författning som ett resereglemente, men att, å andra sidan, tillräcklig anledning att låta det resereglemente, som skall efterträda det nu gällande, erhålla blott provisorisk karaktär, icke kan anses föreligga.

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 1929.

Uti 1927 års proposition med förslag till allmänt resereglemente uttalade föredragande departementschefen, att behov föreläge av utvidgade och kompletterande bestämmelser angående befattningshavares rätt att företaga tjänsteresor, angående åtgärder för tjänsteresors rationella planläggning och angående s. k. besparingsreglementen för vissa grupper av befattningshavare. Utfärdandet av sådana bestämmelser ankomme å Kungl. Maj:t. Innan en närmare reglering kunde ske, syntes emellertid med hänsyn till de skiftande förhållanden, som på detta område vore för handen, en ingående utredning vara oundgängligen nödvändig. Denna utredning borde med det snaraste igångsättas. I sin förenämnda skrivelse i ämnet anförde riksdagen, bland annat, att riksdagen med tillfredsställelse tagit del av departementschefens uttalande om att en utredning i berörda hänseenden skulle åvägbringas. Enligt riksdagens mening vore det emellertid önskvärt, att en undersökning samtidigt komme till stånd, i vad mån det kunde anses lämpligt att ur allmänna resereglementet helt och hållet utbryta sådana grupper befattningshavare, vilka hade att under längre tidsperioder stadigvarande företaga förrättningar, eller för vilka traktamentsersättningen jämväl kunde anses i viss mån innefatta ersättning för det under förrättningen utförda arbetet. Det ville nämligen synas riksdagen, som om åtskilliga skäl kunde anföras för att i det allmänna resereglementet intaga bestämmelser beträffande huvudsakligen allenast sådana extra förrättningar i statens ärenden, som tid efter annan måste företagas för fullgörande av särskilda uppdrag, under det att i ett särskilt reglemente eller på annat sätt föreskrifter meddelades angående er-

sättning för sådana förrättningar, vilka det ålåg befattningshavare att utföra såsom ett direkt led i tjänstetövningen.

Efter därtill av Kungl. Maj:t erhållet bemyndigande tillkallade min företrädare i ämbetet den 27 juni 1927 numera generaldirektören K. Levinson att såsom sakkunnig inom finansdepartementet verkställa ifrågavarande utredning. Resultatet av utredningen föreligger i ett av den sakkunnige den 31 nästlidne december avgivet utlåtande, vilket torde få såsom bilaga 4 fogas till statsrådsprotokollet i förevarande ärende.

I detta utlåtande (sid. 5) anföres med avseende å nyssnämnda, av riksdagen berörda fråga om allmänna resereglementets tillämpningsområde, bland annat, att det för närvarande torde förhålla sig så, att ersättning utgår för envar tjänsteresa i enlighet med sagda reglementes grunder, såvida särskilda bestämmelser icke i en eller annan form meddelats om att ersättning ej skall utgå eller skall utgå enligt andra normer. Som enligt den sakkunniges mening någon erinran knappast syntes kunna göras mot den praxis, som sålunda utvecklats sig, ifrågasätter den sakkunnige en i överensstämmelse därmed ändrad utformning av allmänna resereglementets bestämmelser, i samband varmed han framhåller, att befattningshavares rätt att företaga tjänsteresor alltfört måste bliva beroende av innehållet i instruktioner eller andra dylika föreskrifter.

Beträffande särskilt sådana befattningshavare, för vilka traktamentsersättningen i viss mån innefattar ersättning för det under förrättningen utförda arbetet, påvisar den sakkunnige (sid. 21—22 i utlåtandet) att, då ersättningsfrågan för dessas vidkommande regleras eller kan regleras genom särskilda föreskrifter, hänsyn till dem ej behöver tagas vid utformningen av allmänna resereglementet.

Då jag delar den sakkunniges syn på förevarande fråga, har jag funnit mig böra förorda en lösning av densamma i enlighet med hans förslag. Jag föreslår alltså, att i allmänna resereglementet uttryckligen angives, att reglementets ersättningsbestämmelser skola tillämpas i fråga om tjänsteresor, med avseende å vilka ej annat särskilt är eller varder stadgat, samt att i samband därmed, förutom ersättningsgrunderna, även ersättningsrätten fastslås i reglementet. Formellt sett står visserligen den sålunda förordade anordningen av reseersättningsbestämmelserna icke i överensstämmelse med det av 1927 års riksdag gjorda uttalandet i ämnet. I sak torde emellertid skillnaden vara skäligen oväsentlig, förutsatt att ersättningarna enligt allmänna resereglementet i görligaste mån avpassas efter de verkliga resekostnaderna. För tillgodoseende av sistnämnda synpunkt anser jag mig, såsom av det följande kommer att framgå, böra förorda vissa ändringar i de nuvarande bestämmelserna beträffande såväl resekostnads- som traktamentsersättning.

Vad angår de i berörda sakkunnigutlåtande avhandlade frågorna om planläggning av tjänsteresor och om s. k. besparingsreglementen för vissa grupper

Bihang till riksdagens protokoll 1929. 1 saml. 31 häft. (Nr 40.)

per av befattningshavare, torde jag framdeles, sedan vederbörande myndigheter blivit hörda, få underställa dessa frågor Kungl. Maj:ts prövning.

Jag torde nu få övergå till att lämna en redogörelse för de under de särskilda paragraferna i förslaget upptagna bestämmelserna.

1 §.

Resereglementets tillämpningsområde.

Första stycket av denna paragraf har, i anslutning till det nyss anförda, erhållit en i förhållande till motsvarande stycke i nu gällande resereglemente sålunda ändrad avfattning, att här uttryckligen angives, att vid resa inom riket för förrättning i statens ärenden ersättning skall utgå enligt resereglementet, i den mån ej annorlunda är eller varder stadgat.

Sistnämnda förbehåll är tydligen nödvändigt med hänsyn därtill, att i vissa fall ingen som helst ersättning för resan kan anses motiverad, och att i andra fall väl resekostnads- men ej traktamentsersättning är vederbörande medgiven. Förbehållet i fråga innebär emellertid därjämte, att i fall, där båda slagen av ersättningar finnas böra utgå, andra grunder än de i resereglementet stadgade härvid kunna vinna tillämpning.

Andra stycket av paragrafen innehåller bland annat *bemyndigande för Kungl. Maj:t* att för vissa grupper av befattningshavare bestämma ersättningarna till *lägre* belopp än i reglementet sägs.

Lantmäteristyrelsen har ifrågasatt sådan ändring i den nuvarande avfattningen av detta stycke, att Kungl. Maj:t skulle erhålla befogenhet att även meddela beslut om högre ersättning än reglementet medger. Till stöd härför har styrelsen anfört, att ersättningen för färd till fots syntes obillig för sådana förrättningsmän, vilkas inkomster till mera betydande del utginge i form av förrättningsarvoden eller eljest ersättning för utfört arbete, varför det vore erforderligt, att nämnda ersättning i dylika fall förhöjdes eller ock särskild ersättning utginge för tidsspillan.

Utan att vilja fränkänna dessa synpunkter allt berättigande, finner jag dem dock icke vara av den betydelse, att de motivera en ändring av den nuvarande bestämmelsen.

Icke heller anser jag påkallat att, såsom trafik tjänstemännens riksförbund ifrågasatt, vidtaga ändring i berörda bestämmelse i syfte att angiva, att nedsättning av ersättningarna endast må ifrågakomma vid regelbundna resor inom vederbörandes normala arbetsområde.

2 §.

I 1 mom. av denna paragraf angivas de olika färdsätten och resekostnadsersättningarna vid vart och ett av dessa färdsätt.

Uti 1925 års reglemente voro de grundläggande bestämmelserna härom följande.

Färdsätt	Klass I	Klass II	Klass III
Järnväg	I klass plats	II klass plats	III klass plats
Fartyg	Enskild hytt med högst 2 liggplatser	Hyttplats	Salongsplats
Spårväg	Avgift för 1 plats	Avgift för 1 plats	Avgift för 1 plats
Taxeautomobil	Avgift för 1 person samt 15 öre per km.	Avgift för 1 person samt 15 öre per km.	Avgift för 1 person samt 15 öre per km.
Hästskjuts eller annat färdsätt än ovan nämnda	Lega för 1 häst samt 15 öre per km.	Lega för 1 häst samt 15 öre per km.	Lega för 1 häst samt 15 öre per km.

Enligt 1927 års proposition föreslogos motsvarande bestämmelser skola
hava följande innehåll:

Färdsätt	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 förrätt- ningsman personligen drivet resdon eller för- flyttning till fots	30 öre per km.	30 öre per km.	30 öre per km.
Annat färdsätt än ovan nämnda	50 öre per km.	50 öre per km.	50 öre per km.

Till stöd för förslagen om införande av »omnibus» och »luftfartyg» såsom
färdsätt men uteslutande av »hästskjuts» bland de särskilt omnämnda färd-
sätten anförde föredragande departementschefen, under erinran om att
»omnibus» redan i 1925 års proposition upptagits såsom särskilt färdsätt,
men då av riksdagen uteslutits ur reglementet, följande:

Med den ökade omfattning, som omnibustrafiken de senaste åren erhållit,
hade följden av omnibusens uteslutande såsom särskilt färdsätt blivit, att
statsverket i utbetalade reseersättningar fått vidkännas betydande merkost-
nader, och att förrättningsmän, vilka anlätade ifrågavarande samfärdselmedel,
beretts tillfälle att tillgodoräkna sig avsevärda överskott. Detta förhållande,
vilket uppenbarligen icke stode i god överensstämmelse med grunderna för
resereglementet, hade och påtalats i flera av de inkomna yttrandena.

Till belysande härav hade sålunda riksräkenskapsverket lämnat följande
jämförelse mellan de verkliga kostnaderna för resor, som inom Stockholms
län företoges med omnibus, och den ersättning, som vid dylika färder under
normala förhållanden tillkomme 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 hade syntts 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 utgätt 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, motorcykel etc., som Kungl. Maj:t i sitt förslag till riksdagen ansett sig kunna tillmötesgå framställt krav på nedsättning av ifrågavarande minimiväglängd.

Generaltullstyrelsen hade likaledes ifrågasatt, huruvida icke bland de i 1 § angivna färdssätten jämväl färd med omnibus borde upptagas, på sätt Kungl. Maj:t i proposition till 1925 års riksdag föreslagit. Visserligen borde icke bortses från att i en del undantagsfall kunde finnas 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 färdssätt. Till belysande av storleken av berörda merutgift hade 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 färdssätt 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 verksstyrelse 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 utfä ersättning för i stället för omnibus anlitat dyrare forskaffningssätt.

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

Sedan frågan om omnibussen såsom ett av resereglementet erkänt regelbundet färdssätt förra gången behandlades i riksdagen, hade utvecklingen av omnibuslinjerna i vårt land gått raskt framåt. I många fall torde också fordonens kvalitet hava avsevärt förbättrats. Om förrättningsmans skyldig-

het att färdas med omnibus i allmänhet begränsades till de fall, då han samma dag, han avreste från en ort, dit återkomme, syntes betänklighet mot att upptaga omnibussen såsom färd sätt i resereglementet icke böra möta. Reseffekter behövde i dylika fall endast i ringa utsträckning medföras, och resans strapatsar bleve föga större än vid färd med annat fortskaffningsmedel.

I 1925 års resereglemente funnes färd med luftfartyg icke omnämnd. Detta innebure, att också sagda färd sätt inginge under rubriken »hästskjuts eller annat färd sätt än ovan nämnts». Med hänsyn till flygtrafikens ökade vikt hade det syntts lämpligt att i förslaget till resereglemente intaga »luftfartyg» såsom särskilt färd sätt.

Hästskjutsen hade med motortrafikens utveckling fått allt mindre betydelse. I Malmöhus län vore sålunda från ingången av år 1927 skjutsstationerna avskaffade, och liknande förhållande torde efter hand inträda även i andra län. I anledning härav och då under sådana omständigheter hästlegan knappast vidare lämpade sig såsom grund för reseersättnings bestämmande, syntes tiden vara inne att helt avföra hästskjutsen ur resereglementet.

Riksdagen ansåg emellertid för sin del:

beträffande *omnibus* befattningshavarna icke böra åläggas att begagna sig därav;

beträffande *luftfartyg* tiden icke ännu vara inne för dess upptagande såsom särskilt färd sätt; samt

beträffande *hästskjuts* skäl icke för det dåvarande föreligga att ur reglementet utesluta dylik skjuts såsom särskilt färd sätt.

I anslutning härtill och med iakttagande av vissa, av riksdagen i samband härmed gjorda ändringar i övrigt, antog riksdagen för sin del följande, i 1927 års reglemente fastställda lydelse för här ifrågakvarande bestämmelser:

Färd sätt	Klass I	Klass II	Klass III
Järnväg	Avgift för I klass plats	Avgift för II klass plats	Avgift för III klass plats
Fartyg	Avgift för enskild hytt med högst 2 liggplatser	Avgift för hyttplats	Avgift för salongsplats
Spårväg	Avgift för 1 plats	Avgift för 1 plats	Avgift för 1 plats
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.
Annan automobil, ej i regelbunden persontrafik	40 öre per km.	40 öre per km.	40 öre per km.
Hästskjuts.....	Lega för 1 häst samt 15 öre per km.	Lega för 1 häst samt 15 öre per km.	Lega för 1 häst samt 15 öre per km.
Annat färd sätt än ovan nämnts.....	30 öre per km.	30 öre per km.	30 öre per km.

Uti de nu avgivna yttrandena i ärendet hava en del myndigheter framställt förslag om vissa ändringar i oförmälda bestämmelser.

Sålunda yrka vattenfallsstyrelsen, byggnadsstyrelsen, generaltullstyrelsen, kammarrätten och riksräkenskapsverket samt länsstyrelserna i Stockholms, Jönköpings, Kristianstads, Malmöhus och Örebro län upptagande av *omnibus* såsom särskilt färd sätt, förstnämnda styrelse dock endast beträffande färder inom planlagda områden. Med avseende å skyldigheten att använda omnibus förutsätta de myndigheter, som yttrat sig härom, enahanda begräns-

ning, som föreslogs i 1927 års proposition; dock att länsstyrelsen i Örebro län i stället ifrågasätter den begränsningen, att dylik skyldighet skulle gälla färd till plats, belägen på kortare avstånd från stads eller annat samhälles planlagda område än förslagsvis 5 eller 10 kilometer.

Riksräkenskapsverket och allmänna kartverket föreslå införande av *luftfartyg* såsom särskilt färsätt. Förstnämnda verk och byggnadsstyrelsen förordar, att *hästskjuts* måtte uteslutas såsom särskilt färsätt. I samband härmed ifrågasätter byggnadsstyrelsen, att »taxeautomobil» och »annan automobil, ej i regelbunden persontrafik», »hästskjuts» och »annat färsätt än ovan nämnts» borde ersättas med »taxeautomobil eller annat färsätt än ovan nämnts», utan att dock närmare ingå på ersättningsens beräkning i händelse av en dylik åtgärd.

Vattenfallsstyrelsen och länsstyrelsen i Stockholms län påyrka upptagande av *motorbåt* och *roddbåt* bland färsätten.

Beträffande *skälen* för de sålunda framställda olika ändringsförslagen må följande här nämnas.

Till stöd för yrkandet om upptagande av omnibus bland färsätten åberopas *dels* den bekvämlighet, som numera utmärker detta i ökad omfattning anlitade färsätt, *dels ock* den vinst, den nuvarande ersättningen för detta färsätt bereder förrättningsmännen. Den utförligaste motiveringen lämnas av riksräkenskapsverket, som anför, att omnibuslinjernas antal i vårt land under de allra senaste åren ökats oerhört, så att det nu beräknades uppgå till omkring 3,000. Vid sådant förhållande kunde det knappast längre vara försvarligt, att förrättningsmännen i resereglementet uttryckligen fritoges från skyldighet att använda omnibus, helst som resekostnaden med detta färsätt bleve avsevärt billigare än vid användande av automobil eller häst. Omnibusarnas beskaffenhet hade också betydligt förbättrats. Då förrättningsman enligt 4 § vore skyldig att begagna det fortskaffningssätt, som vore lämpligast, och han följaktligen under vissa omständigheter till och med vore skyldig att färdas till fots — exempelvis då vägsträckan vore mycket kort och inga reseffekter medfördes eller då terrängen icke medgäve användande av åkdon — kunde riksräkenskapsverket icke finna det vara rimligt, att han skulle vara fritagen från skyldigheten att begagna ett så pass bekvämt och allmänt använt fortskaffningsmedel som omnibus. Det borde måhända framhållas, att en förrättningsman, för vilken tiden måste anses särskilt dyrbar, givetvis icke borde tvingas att offra tid på inväntandet av lämplig omnibuslägenhet, om färden utan oskäligen kostnad kunde företagas på annat sätt.

Det sist av riksräkenskapsverket påpekade förhållandet beröres i viss mån även av länsstyrelsen i Jönköpings län, som framhåller, att förrättningsmannens tjänsteställning och resans ändamål ofta nog kunde motivera val av annat fortskaffningsmedel än omnibus, men att dessa omständigheter komme att beaktas vid prövning enligt 4 §, varför någon särbestämmelse för omnibus ej syntes erforderlig.

I fråga om luftfartyg såsom reguljärt fortskaffningsmedel må erinras om, att enligt nu gällande resereglemente förrättningsman må, där särskilda förhållanden sådant föranleda, efter medgivande av Kungl. Maj:t åtnjuta ersättning för färd med luftfartyg, varvid ersättningen skall utgå med avgift för 1 plats oberoende av den reseklass förrättningsmannen tillhör. I anslutning härtill är i tilläggsbestämmelserna till resereglementet föreskrivet, att förrättningsman, som icke tillhör rese- och traktamentsklassen I A, skall, för erhållande av rätt att för viss resa utbekomma ersättning för färd med luftfartyg, till vederbörande statsdepartement eller chefsmyndighet ingiva till Konungen ställd ansökan i ämnet.

Under hänvisning till dessa bestämmelser framhåller riksräkenskapsverket, att det kan inträffa, att förrättningsman, exempelvis tillhörande klass I B, genom anlåtande av flygfartyg kan nedbringa den honom tillkommande ersättningen för resor och förrättningar under det belopp, som han ägt uppbära om han begagnat järnväg, fartyg eller annat reguljärt färdssätt. Till belysande härav anför ämbetsverket, att en första klassens biljett å järnväg och färja från Göteborg till Köpenhamn kostar 39 svenska kronor + 10.05 danska kronor, medan en färd å samma sträcka med luftfartyg betingar ett pris av 45 svenska kronor. I dylika fall vore det meningslöst att besvara Kungl. Maj:t med ansökan om rätt att använda luftfartyg. Det syntes fördenskull riksräkenskapsverket vara lämpligast att beträffande luftfartyg återupptaga det i 1927 års proposition ingående förslaget.

Även i chefens för allmänna kartverket yttrande framföras liknande synpunkter.

Från telegrafstyrelsens och trafiktjänstemännens riksförbunds sida föreslås sådan ändring i nu gällande bestämmelser i ämnet, att vederbörande verkstyrelse måtte få lämna tillstånd till företagande av färd med luftfartyg.

Beträffande skälen för hästskjutsens uteslutande såsom särskilt färdssätt hänvisa riksräkenskapsverket och byggnadsstyrelsen till 1927 års proposition.

Vad slutligen angår de av vattenfallsstyrelsen och länsstyrelsen i Stockholms län framförda kraven på särskilda bestämmelser för färd med motorbåt och roddbåt, hava de motiverats med, att den för närvarande såsom för »annat färdssätt än ovan nämnts» utgående ersättningen stundom visat sig otillräcklig.

För egen del har jag vid det övervägande, jag ägnat frågan angående de särskilda färdssätten, kommit till den uppfattningen, att vissa av ovan nämnda ändringsförslag äro synnerligen motiverade. Främst synes mig så vara fallet beträffande omnibusens upptagande såsom särskilt färdssätt. Redan de skäl, som till stöd härför framförts såväl tidigare som i vissa myndigheters nu avgivna yttranden, förefalla mig härvidlag vara avgörande. Härtill kommer emellertid, att den ovan av mig förordade anordningen av reseersättningsbestämmelserna i alldeles särskild grad kräver tillvaratagande av den möjlighet till nedbringande av statsverkets kostnader för tjänsteresor, som här föreligger. Ehuru det ur sistnämnda syn-

punkt skulle kunna ifrågasättas, huruvida en inskränkning i skyldigheten att använda detta färd sätt — vare sig i den riktning, 1927 års proposition innehöll, eller i den riktning, länsstyrelsen i Örebro län i sitt förberörda yttrande förordat — bör stadgas, har jag emellertid, om ock med tvekan, vid utarbetandet av föreliggande förslag anslutit mig till den i sagda proposition intagna ståndpunkten härutinnan. I betraktande av den begränsade omfattning, vari befattningshavarna sålunda skulle komma att åläggas att begagna omnibus, synas mig några befogade invändningar icke kunna göras mot förslaget i denna del, särskilt som bestämmelserna i 4 § i sådana fall, som riksräkenskapsverket och länsstyrelsen i Jönköpings län i sina yttranden berört, torde giva stöd för eftergift även från den på ovan angivna sätt inskränkta skyldigheten att använda ifrågavarande färd sätt.

Förutom den nu omförmälda ändringen i bestämmelserna rörande färd sätten anser jag mig jämväl böra upptaga det i 1927 års proposition framförda förslaget om luftfartygs införande såsom särskilt färd sätt. De nuvarande bestämmelserna angående rätt till ersättning för färd med detta i snabb utveckling stadda fortskaffningsmedel synas mig nämligen leda till större omgång än nödigt är. Tillräcklig garanti mot missbruk av en i enlighet med berörda proposition avfattad föreskrift i ämnet synes mig ligga i bestämmelserna i 4 §, att ersättning 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 trakta-
mentskostnad eller eljest varit lämpligast.

Beträffande hästskjutsen såsom särskilt färd sätt anser jag mig däremot icke hava anledning att nu påyrka dess uteslutande ur reglementet.

Ehuru jag vidare finner vad vattenfallsstyrelsen och länsstyrelsen i Stockholms län anfört angående ersättning för färd med motorbåt och roddbåt värt beaktande, anser jag mig emellertid icke böra förorda de särskilda färd sätternas utökande med nämnda två fortskaffningsmedel, alldenstund, såsom av det följande kommer att framgå, annan utväg torde stå till buds för tillgodoseende av syftet med nämnda myndigheters förslag.

Jag torde härefter få övergå till frågan om närmare föreskrifter rörande de olika färd sätten.

Vad då först järnväg och fartyg beträffar, hava riksräkenskapsverket och ett flertal militära myndigheter ifrågasatt upphävande av de nu gällande bestämmelserna, att vid resa å järnväg eller fartyg ersättning icke utgår efter högre vagnsklass, respektive dyrare plats, än som verkligen använts. Till stöd härför har i huvudsak åberopats svårigheten att övervaka efterlevnaden av nämnda bestämmelser och risken att dessa lockade till användande av annat färd sätt, genom vars anlitan-
de vederbörande kunde bereda sig vinst på resan.

Från riksräkenskapsverkets yttrande i angivna del har chefen så tillvida varit skiljaktig, att han uttalat, att han visserligen för sin del ansåge införandet av självkostnadsprincipen i fråga om järnvägs- och fartygsresor icke vara av omständigheterna betingat, men att, då nu en gång så skett och några större olägenheter därav icke försports, det syntes honom icke böra ifrågakomma att återgå till de tidigare gällande bestämmelserna i ämnet.

De till stöd för omförmälda förslag anförda skälen hänföra sig till förhållanden, som varit under övervägande vid ifrågavarande bestämmelsers införande år 1925. Med hänsyn härtill och då, på sätt chefen för riksräkenskapsverket uttalat, några större olägenheter av nämnda bestämmelser icke försports, synes förslaget icke böra föranleda någon vidare åtgärd.

Vidkommande järnvägsresa hava skolöverstyrelsen, lantbruksstyrelsen och länsstyrelsen i Stockholms län uttryckt önskvärldheten av att gällande bestämmelser förtydligades med avseende å rätten att beräkna ersättning för snälltågsbiljett. Samtliga framhålla, att ersättning för tilläggsbiljett till snälltåg understundom förvägrats, trots att tidsvinsten genom användande av snälltåg varit avsevärd. Till förekommande härav anser skolöverstyrelsen tillräckligt att komplettera bestämmelserna om ersättning för järnvägsresa med ett stadgande om att ersättning för tilläggsbiljett till snälltåg ej utgår, om icke sådant tåg använts för resan, under det att länsstyrelsen i Stockholms län för samma ändamål föreslår införande av en uttrycklig bestämmelse om att ersättning för dylik tilläggsavgift utgår, därest den tidsvinst, som användningen av snälltåg medfört för förrättningsmannen, kan anses hava kommit dennes tjänst tillgodo.

Såsom alla tre myndigheterna synas förutsätta, inbegripes givetvis tilläggsbiljett till snälltåg i den avgift för vagnsklass, varför ersättning enligt resereglementet utgår. Det är således utan vidare klart, att vederbörande icke äger tillgodoräkna sig gottgörelse för dylik tilläggsbiljett, med mindre snälltåg verkligen använts. Men det synes icke heller kunna råda någon tvekan därom, att frågan, huruvida snälltåg i det särskilda fallet får anlitas och ersättning därför beräknas, måste avgöras under hänsynstagande till samtliga de omständigheter, som enligt 4 § äro av betydelse för resekostnadsersättningens beräkning i olika fall, varvid uppenbarligen även tidsvinsten kommer i betraktande. Något förtydligande härutinnan läser icke vara av behovet påkallat. I allt fall synes intetdera av de av skolöverstyrelsen och förenämnda länsstyrelse framställda ändringsförslagen vara ägnat att leda till ökad klarhet. Jag anser mig alltså icke böra i anledning av dessa förslag förorda någon ändring i nu gällande bestämmelser i ämnet.

Såsom i 1927 års proposition föreslogs, torde ersättningen vid begagnande av färdstättet luftfartyg för samtliga reseklasser böra utgå med avgift för 1 plats.

Luftfartyg.

Spårväg.

I de beträffande spårväg gällande föreskrifterna har icke påyrkats ändring i vidare mån, än att länsstyrelsen i Örebro län uttalat lämpligheten av att låta kilometerpenningar utgå, för att begagnandet av detta färdssätt icke skall bliva alltför betungande.

För egen del kan jag icke biträda detta förslag och finner ej heller i övrigt anledning att föreslå någon ändring i förevarande bestämmelser.

*Taxe-
automobil.*

I fråga om ersättningens beräkning för färd med taxeaomobil hava ändringar av olika innebörd föreslagits i vissa av de avgivna yttrandena.

Länsstyrelsen i Örebro län, som uttalar sig för självkostnadsprincipens tillämpande i ökad utsträckning, föreslår, att ersättningen måtte utgå efter den verkliga kostnad, färden enligt kvitto betingat, vartill dock borde, såsom nu, komma kilometerpenningar med 10 öre.

Vattenfallsstyrelsen är inne på en i viss mån liknande tankegång. Styrelsen framhåller, att vid långa resor med automobil fordonen ofta utan svårighet kunna genom särskild överenskommelse erhållas för lägre kostnad än avgiften enligt gällande taxa, och föreslår, att vid sådana resor med automobil, vilka med samma fordon överstiga 15 mil, ersättning måtte utgå endast med det belopp, förrättningsmannen styrker sig hava utgivit för själva förhyrandet av fordonet. Vidare föreslår styrelsen, att, då beloppet av kilometerpenningar vid automobilresor visat sig kunna bliva alltför stort i förhållande till de verkliga kostnader, som kilometerpenningarna avse att täcka, nämnda ersättning måtte begränsas att utgå för högst 15 mil per dygn.

Även länsstyrelsen i Gotlands län anser, att ersättningen för färd med taxeaomobil bör sänkas. I sådant avseende anför länsstyrelsen, att, då full ersättning i regel utgår för bilkostnader (som dessutom i verkligheten ofta betinga lägre pris än officiella taxan), kilometerpenningarna borde bortfalla eller åtminstone reduceras. Därest undantagsvis extra kostnad för beställning eller dylikt betingades, syntes sådan kostnad i stället böra ersättas.

Sistnämnda länsstyrelse samt telegrafstyrelsen och trafikfjästemännens riksförbund vända sig mot den nu gällande bestämmelsen, att avgiften för taxeaomobil skall beräknas efter den lägsta fastställda taxa, som för resa kunnat ifrågakomma. Med tillämpningen av denna bestämmelse — vilken icke upptogs i 1927 års proposition — vore förenade svårigheter för såväl förrättningsmannen som revisionen.

Slutligen erinrar riksräkenskapsverket om att innebörden av ordet taxeaomobil visat sig vara föremål för olika uppfattning. Medan kammarrätten tidigare i visst fall förklarar, att automobil, som tillhandahållits allmänheten mot ersättning, varit att hänföra till taxeaomobil i resereglementets mening, ehuru ägaren icke hade tillstånd att med samma automobil idka yrkesmässig trafik, hade riksräkenskapsverket däremot i två särskilda den 18 maj 1928 meddelade utslag uttalat motsatt uppfattning.

Ehuru en reduktion av ersättningen för färd med taxeaomobil måste anses äga visst stöd i ovan omnämnda myndigheters yttranden i denna

del, finner jag mig dock, i betraktande av den sänkning av kilometerpenningarna, som i 1927 års reglemente genomfördes, böra avstå från att nu föreslå vidtagande av åtgärd i sådan riktning. I det föreliggande förslaget hava således in fråga om detta färd sätt gällande ersättningsgrunder upptagits oförändrade.

Vad angår bestämmelsen, att ersättningen i varje särskilt fall skall beräknas efter den lägsta fastställda taxa, som därvid kunnat ifrågakomma, lär denna bestämmelse icke kunna undvaras, så länge en enhetlig reglering av biltaxorna inom olika län icke kommit till stånd. Med hänsyn härtill har nämnda bestämmelse upptagits även i föreliggande förslag.

I anledning av den av riksräkenskapsverket påvisade oklarheten rörande begreppet taxeaomobil, får jag erinra om, att 1927 års förslag i denna del upptog en i överensstämmelse med riksräkenskapsverkets uppfattning avfattad förtydligande bestämmelse, vilken dock av riksdagen uteslöts. Även om genom kammarrättens i riksräkenskapsverkets yttrande omförmälda utslag får anses fastslaget, att enligt de nuvarande bestämmelserna till taxeaomobil bör hänföras jämväl sådan automobil, som, utan att omfattas av meddelat tillstånd att idka yrkesmässig trafik, mot ersättning upplättes till allmänheten, vill det dock förefalla mera egentligt att i ersättningshänseende likställa färd med dylik automobil med färd med »annan automobil». Jag har därför upptagit en bestämmelse härom i förevarande förslag.

Enligt mitt förut framställda förslag skulle i det nya resereglementet omnibus upptagas såsom särskilt färd sätt. I fråga om den ersättning, som vid anlåtande av detta färd sätt bör utgå, må erinras om, att nämnda ersättning i 1925 års proposition föreslogs till avgift för 2 platser och i 1927 års proposition till avgift för 1 plats jämte 10 öre per kilometer. Av de myndigheter, som nu yttrat sig i denna fråga, ansluta sig riksräkenskapsverket samt länsstyrelserna i Jönköpings och Örebro län till 1927 års förslag, medan generaltullstyrelsen och länsstyrelsen i Kristianstads län föreslå ersättningens bestämmande till allenast avgift för 1 plats samt länsstyrelsen i Stockholms län förordar tillämpning av sistnämnda ersättning för färd inom planlagt område och 20 öre för kilometer för färd utom dylikt område.

Omnibus.

Då den i 1927 års proposition föreslagna ersättningen med hänsyn till önskvärdheten att främja användandet av ifrågavarande färd sätt vid tjänstesor syns mig väl avvägd, har densamma även upptagits i föreliggande förslag.

Ersättningen för färd med annan automobil än taxeaomobil och omnibus — vilken ersättning enligt 1925 års reglemente utgick efter samma grund som ersättningen för hästskjuts — bestämdes av 1927 års riksdag till 40 öre per kilometer. Förslag hava nu framställts såväl om höjning som om sänkning av ifrågavarande ersättning.

*Annan auto-
mobil.*

Socialstyrelsen erinrar om, att styrelsen i sitt yttrande angående erfarenheterna av 1925 års reglemente anförde, att det näppeligen kunde anses oskäligt, att ersättningen finge utgå såsom vid begagnande av taxeaomobil. De fasta omkostnaderna per mil för en taxeaomobil vore nämligen avsevärt lägre än dem, som måste beräknas för en tjänstemans egen bil, på grund därav att en taxeaomobil genomlöpte ett betydande större årligt kilometertal. Det vore ock, enligt vad styrelsen vidare i samma yttrande uttalade, tänkbart, att frågan kunde ordnas genom uppgörelse mellan staten och de särskilda tjänstemännen eller tjänstemannagrupperna på sådant sätt, att tjänstemännen tillförsäkrades visst belopp per mil för visst antal mil, för år räknat, och att därefter ersättningen skulle utgå efter en reducerad taxa.

Styrelsen tillägger nu, att den nuvarande ersättningen synes vara för låg och böra höjas. I förenämnda yttrande uttalad farhåga för att befattninghavarna efterhand skulle finna sig nödsakade att återgå till andra färd sätt med åtföljande minskning i arbetsprestationen hade, enligt vad som framginge av yrkesinspektörernas yttranden, besannats. En ersättning av 5 kronor per mil syntes skälig.

Lantbruksstyrelsen anför, att av styrelsen underställda tjänstemän anmärkts, att den nuvarande ersättningen för begagnande av egen bil vore för låg och icke täckte kostnaderna för slitage och drift, särskilt när denna ersättning enligt bestämmelserna i 4 § i själva verket skulle helt eller delvis beräknas enligt järnvägs biljettpriser.

Lantmäteristyrelsen anser, att ur principiell synpunkt någon anledning till skillnad i fråga om ersättningen vid begagnande av taxeaomobil eller av egen automobil icke föreligger, liksom att en dylik skillnad ej heller påkallas av några praktiska skäl, åtminstone såvitt angår den styrelsen underställda personalen. Vidare framhåller även denna styrelse, under åberopande av delvis samma omständigheter, som berörts i socialstyrelsens och lantbruksstyrelsens yttranden, att den nu medgivna ersättningen i regel icke täcker förrättningsmannens självkostnader. Styrelsen föreslår därför samma ersättning som för färd med taxeaomobil.

Länsstyrelserna i Stockholms och Västerbottens län göra gällande liknande synpunkter och föreslå, förstnämnda länsstyrelse att samma ersättning måtte få utgå vid användande av privatbil som för färd med taxeaomobil, med undantag för kilometerpenningar, samt sistnämnda länsstyrelse, att ersättningen måtte bestämmas till 50 öre per kilometer.

Länsstyrelsen i Norrbottens län anser, att kilometerpenningar rättvisligen böra utgå även vid färd med annan automobil än taxeaomobil, samt erinrar härvid om, att så är förhållandet vid samåkning.

Sänkning av den nu utgående ersättningen ifrågasättes åter av länsstyrelsen i Gotlands län, som anför, att i fråga om taxeaomobil vanligen gäller, att vid återfärd halv taxa skall beräknas. Då detta ej vore fallet

för »annan automobil», bleve prisskillnaden ofta ej så stor mellan privatbil och yrkesbil, ehuru för yrkesbilens ägare tillkomme extra kostnader såsom chaufför m. m., vilka utgifter ej alltid träffade den privata bilägaren.

Även riksräkenskapsverket synes förorda en sänkning av ersättningen för ifrågavarande färd sätt. Ämbetsverket uttalar nämligen, att en åtskillnad mellan »annan automobil» och »annat färd sätt» knappast synes vara av behovet påkallad, särskilt sedan automobiltaxorna blivit nedbringade till en rimligare nivå än för närvarande på sina håll vore fallet.

Såsom av den nu lämnade redogörelsen framgår, är det endast ett relativt fåtal myndigheter, som framställt erinringar mot de för ifrågavarande färd sätt för närvarande fastställda ersättningsgrunderna. Och bland dessa myndigheter hava meningarna i förevarande fråga visat sig delade. Även om härvid flera uttalat sig för höjning än för sänkning av den nuvarande ersättningen, utgöra dock anförda förhållanden enligt min mening i viss mån ett bevis för att sistnämnda ersättning i det stora hela torde vara ganska väl avvägd. I själva verket synes det till stor del vara jämförelsen med ersättningen för färd med taxeaomobil, som givit anledning till yrkandena om höjning av ersättningen vid nu ifrågavarande färd sätt. Det torde därför icke saknas skäl att antaga, att den justering nedåt av biltaxorna i vissa län, vilken väl torde komma att ingå såsom ett led i regleringen av biltaxorna inom riket, kommer att återverka på uppfattningen om skäligheten av den nuvarande ersättningen för färd med annan automobil.

På grund av det nu anförda finner jag icke anledning föreslå någon ändring i förevarande avseende.

Även i fråga om ersättningen för detta färd sätt hava vissa ändringar föreslagits i de avgivna yttrandena.

Hästskjuts.

Sälunda anför riksräkenskapsverket, att anledning syntes saknas att bibehålla kilometerpenningarna vid så högt belopp som 15 öre. Kilometerpenningarna vore ju avsedda till bestridande av kostnaderna för hämtning av skjuts, åkdonslega och s. k. beställningspenningar. Då gästgiverierna nu allmänt använde automobiler vid skjutsningen, komme hästskjuts företrädesvis till användning i de fall, då förrättningsman hade egen häst, och i dylika fall förekomme icke några utgifter för nyss angivna ändamål. Det syntes ämbetsverket föreligga så mycket mindre skäl för de jämförelsevis höga kilometerpenningarna vid hästskjuts, som detta mindre rationella och mindre kostsamma färd sätt vore förenat med högre ersättning än det moderna fortskaffningsmedlet »automobil, ej i regelbunden trafik». Medräknades kilometerpenningarna, kunde sälunda skillnaden mellan egen hästskjuts och egen bil uppgå till ej mindre än 3 kronor 50 öre för mil.

Det av riksräkenskapsverket senast berörda förhållandet har ock påtalats av länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län, som föreslår rättelse på det sätt,

att ersättningen för »annan hästskjuts än från skjutsstation» begränsas till samma belopp, som utgår för »annan automobil, ej i regelbunden persontrafik».

Länsstyrelsen i Örebro län — som, på sätt i det föregående omförmälts, förordar ökad tillämpning av självkostnadsprincipen — föreslår med utgångspunkt härifrån, att ersättningen för färd med hästskjuts måtte, i likhet med ersättningen för färd med taxeaomobil, bestämmas till verkliga kostnaden jämte 10 öre i kilometerpenningar.

Med avseende å förevarande fråga må vidare erinras därom, att, då 1927 års riksdag, i enlighet med Kungl. Maj:ts förslag, beslöt sänka kilometerpenningarna vid taxeaomobil från 15 till 10 öre, riksdagen samtidigt uttalade, att de skäl, som motiverade denna åtgärd, icke syntes riksdagen vara tillämpliga beträffande hästskjuts, enär vid begagnande av detta färd-sätt förrättningsman ofta finge vidkännas åtskilliga kostnader utöver hästlega, såsom för åkdonslega m. m. För min del kan jag icke anse sistberörda förhållande utgöra tillräckligt skäl för att beräkna kilometerpenningarna till högre belopp för hästskjuts än för taxeaomobil. Med större fog skulle möjligen till stöd för olikheten i kilometerpenningarnas storlek vid omförmällda tvenne färd-sätt kunna anföras, att den vinst, en förrättningsman vid användande av taxeaomobil kan tillgodogöra sig på kilometerpenningarna, är av en helt annan storleksordning än motsvarande vinst vid färd med hästskjuts. Icke heller detta förhållande torde emellertid kunna anses innefatta bärande skäl för bibehållande av den förefintligen olikheten i kilometerpenningarna vid dessa båda färd-sätt.

På grund härav och av de ytterligare skäl, som framgå av riksräkenskapsverkets och länsstyrelsens i Göteborgs och Bohus län ovan återgivna yttranden, finner jag — som icke heller i fråga om hästskjuts kan understödja länsstyrelsens i Örebro län förslag — mig nu böra föreslå, att kilometerpenningarna vid förevarande färd-sätt bestämmas till 10 öre.

Annat färd-sätt än ovan nämmts.

Ersättningen vid begagnande av hit hänförligt färd-sätt bestämdes av 1927 års riksdag till 30 öre per kilometer.

Länsstyrelsen i Örebro län föreslår nu, att, till vinnande av förenkling, ifrågavarande ersättning bestämmas till 40 öre per kilometer, varigenom »annan automobil» skulle kunna hänföras hit och alltså icke behöva särskilt omnämnas.

Länsstyrelsen i Norrbottens län anser kilometerpenningar rättvisligen böra utgå även vid begagnande av här ifrågavarande färd-sätt.

Å andra sidan uttalar länsstyrelsen i Gotlands län, att ifrågavarande ersättning synes kunna något reduceras för färd till fots, med cykel m. m., men däremot böra bibehållas med avseende å färd med motorcykel.

Vad sålunda förekommit har icke föranlett mig att föreslå någon ändring i nu gällande ersättningsbestämmelse, utan ansluter sig det föreliggande förslaget i denna del till 1927 års reglemente.

I nuvarande resereglemente är i fråga om färd efter häst föreskrivet, att, om resande måst vidkännas resekostnad till högre belopp än den för orten fastställda maximilegan, han äger undfå gottgörelse för vad han visar sig hava utgivit. Uti 1927 års proposition föreslogs, att dylikt medgivande skulle gälla oberoende av transportmedlets art, men endast avse sådant fall, då den verkliga kostnaden överstege den sammanlagda ersättning, som vederbörande enligt de i 2 § 1 mom. meddelade regler ägde åtnjuta. Ett flertal myndigheter hava nu påyrkat, att omförmälda föreskrift måtte ändras i överensstämmelse med nämnda förslag eller kompletteras i den riktning, samma förslag avsåg. Sålunda uttala sig riksräkenskapsverket, kammarkollegium och länsstyrelserna i Jönköpings samt Göteborgs och Bohus län för en bestämmelse i enlighet med berörda förslag, varvid framhålles (av riksräkenskapsverket), att särskilt vid båtfärder den verkliga resekostnaden ofta betydligt överstiger den enligt resereglementet utgående, samt (av förstnämnda länsstyrelse), att kostnaden för hämtning av taxeaomobil ibland överstiger kilometerpenningarna. Vidare föreslår telegrafstyrelsen, under åberopande av kostnaderna vid motorbåtsfärder, en komplettering av de nuvarande bestämmelserna i angivna riktning, såvitt avser »annat färd sätt än ovan nämnts». Detta förslag biträdades av trafiktjänstemännens riksförbund. Ytterligare förorda socialstyrelsen, statskontoret, lantbruksstyrelsen, lantmäteristyrelsen och länsstyrelsen i Jämtlands län en bestämmelse om merkostnadens ersättande vid motorbåtsfärd (socialstyrelsen: »färd sjöledes», statskontoret och nämnda länsstyrelse: »motor- eller roddbåt»). Slutligen påyrka skolöverstyrelsen samt länsstyrelserna i Stockholms, Uppsala och Norrbottens län ersättande av de verkliga hämtningskostnaderna (skolöverstyrelsen: eventuellt höjning av kilometerpenningarna i vissa fall).

Här må ock erinras om vattenfallsstyrelsens och länsstyrelsens i Stockholms län i det föregående omnämnda förslag angående motorbåts och roddbåts upptagande bland de särskilt uppräknade färd sätten.

Vid det övervägande jag ägnat ovan omförmälda yrkanden, har jag kommit till den uppfattningen, att förberörda i 1927 års proposition framställda förslag måste anses innebära en rättvis, praktisk och även i övrigt oangriplig lösning av förevarande spörsmål.

Det nu utarbetade förslaget har därför i denna del avfattats i nära överensstämmelse med sagda proposition.

I detta sammanhang anser jag mig böra nämna, att statskontoret ifrågasatt införande i 2 § 1 mom. av en bestämmelse, inrymmande befogenhet för Kungl. Maj:t att medgiva tjänsteinnehavare, tillhörande reseklass II eller III, rätt att, då han under resa nattetid måste medföra handlingar av särskild vikt såsom värdepapper, hemliga handlingar eller dylikt, efter av vederbörande myndighet för varje fall meddelat beslut att resan skall företagas å järnväg i första klass eller å fartyg i enskild hytt, åtnjuta den för nämnda färd sätt för reseklass I stadgade ersättning. Till stöd härför

Ersättning i fall, då den verkliga resekostnaden överstiger den enligt 2 § 1 mom. eljest utgående.

Ifrågasatt rätt till ersättning för högre vagnsklass å järnväg eller dyrare plats å fartyg än eljest enligt 2 § 1 mom. skulle gälla.

har statskontoret anført, att statskontorets ombudsman, vilken är uppförd i lönegraden B 28 och sålunda åtnjuter resekostnads- och traktamentsersättning enligt klass II C, understundom vore nödsakad att vid resor i tjänsten nattetid medföra värdehandlingar — vanligen inteckningar — till betydande belopp, då tiden icke medgäve att postledes under assurans försända handlingarna. Beslut om ombudsmannens inställelse vid vederbörande förrättning, t. ex. en exekutiv auktion eller en köpeskillingslikvid, kunde nämligen på grund av ingångna underrättelser behöva fattas så sent, att avresan måste ske med nattåg samma dag, och ifrågavarande förrättningar vore vanligen utsatta så tidigt på dagen, att man icke vågade riskera att genom försändande med posten handlingarna icke skulle vara i rätt tid för ombudsmannen tillgängliga. Uppenbart vore emellertid, att handlingarnas medförande i en 2 klass kupé, där vanligen åtminstone ytterligare en resande vistades, måste medföra större risk för olovligt tillgrepp av desamma än om förrättningsmannen disponerade egen sovkupé. Inom bankvärlden förekomme det icke heller, att man under motsvarande omständigheter vågade transportera värdehandlingar på ett dylikt föga betryggande sätt. Statskontorets ombudsman hade också vid ett under senaste tid inträffat tillfälle av angiven art ansett sig böra färdas i 1 klass och i sin reseräkning debiterat ersättning härför. Statskontorets pluralitet godkände på grund av de förekomna omständigheterna räkningen och utanordnade beloppet från den fond, vars intresse i ärendet bevakats. Anmärkning här emot hade emellertid framställts av riksräkenskapsverkets revision, och målet vore för närvarande beroende på nämnda ämbetsverks prövning. Sannolikt förefunnes behov av en för dylikt fall avsedd bestämmelse även beträffande transport av andra viktiga handlingar än värdepapper i egentlig mening, såsom militära eller utrikesförvaltningen berörande handlingar.

Vad statskontoret sålunda anført synes mig icke utgöra tillräckligt skäl för införande i resereglementet av en sådan detaljbestämmelse som den av statskontoret föreslagna. Uppenbarligen äro de fall, då värdehandlingar och dylikt av skäl, som statskontoret angivit, nödvändigtvis måste medföras i tågupé eller fartygshytt, synnerligen sällsynta. Och där de undantagsvis förekomma, torde det icke saknas utväg att täcka den av handlingarnas medförande orsakade merutgiften. Så har ju ock skett i det av statskontoret anförda fallet, ehuru anmärkning däremot sedermera framställts av riksräkenskapsverkets revision. Enligt vad jag inhämtat, har anmärkningsmålet på grund av mellankomna omständigheter numera nedlagts.

*Traktaments-
ersättningens
storlek.*

2 mom. av 2 § innehåller bestämmelser rörande traktamentsersättningens storlek.

I 1925 års reglemente fastställdes antalet traktamentsklasser till sex, betecknade med A, B, C, D, E, F, och bestämdes traktamentena i dessa klasser, för dygn räknat, till 24 kronor, 21 kronor, 18 kronor, 15 kronor, 12 kronor och 9 kronor. Ett vart av dessa traktamenten uppdelades i dagtraktamente och natttraktamente sålunda, att $\frac{2}{3}$ utgjorde dagtraktamente och $\frac{1}{3}$ natttraktamente.

Uti 1927 års proposition med förslag till allmänt resereglemente anförde dåvarande departementschefen bland annat. Av de i ärendet hörda myndigheterna hade allmänt framhållits, att traktamentena vore för sitt ändamål otillräckliga. Särskilt hade anförts, att nattractamentet ofta icke försloge till bestridande av de med förhyrande av nattlogi förenade utgifterna. Det syntes departementschefen icke kunna förnekas, att de utgående traktamentsersättningarna vore låga, i all synnerhet om hänsyn toges till att traktamentet vore avsett att bestrida jämväl kostnaderna för transport av reseffekter, vilka kostnader enligt förut gällande reglemente särskilt gottgjorts den resande. En mindre höjning av traktamentsbeloppen syntes för den skull rimlig. I sådant avseende finge departementschefen föreslå, att traktamentet ökades med en krona, lika för alla klasser, att läggas till nattractamentet.

Riksdagen anförde i sin i anledning av berörda proposition till Kungl. Maj:t avlåtna skrivelse i ärendet, att riksdagen icke ansett lämpligt för det dåvarande vidtaga någon ändring i gällande bestämmelser rörande traktamentsersättningen, utan syntes dessa böra tillämpas även under den förlängda provisorietiden. Härvid uttalade dock riksdagen, att enligt dess mening åtskilliga skäl kunde anföras för den av Kungl. Maj:t ifrågasatta förhöjningen i traktamentsersättningen.

I anslutning härtill fastställdes traktamentsersättningen uti 1927 års reglemente till samma belopp som i 1925 års reglemente.

Även i de nu avgivna yttrandena hava myndigheterna i stor utsträckning framhållit otillräckligheten av den nuvarande traktamentsersättningen, särskilt nattractamentet, och framställt mer eller mindre preciserade yrkanden om förhöjning av beloppen. Av dem, som angivit sin mening rörande den erforderliga höjningens storlek, inskränka sig två, nämligen statskontoret och kommerskollegium, till att påyrka upptagande av det i 1927 års proposition framlagda förslaget, medan övriga, nämligen arméförvaltningen, socialstyrelsen, medicinalstyrelsen, generalpoststyrelsen, telegrafstyrelsen, vattenfallsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statens meteorologisk-hydrografiska anstalt samt länsstyrelserna i Skaraborgs och Örebro län anse en större höjning erforderlig, somliga ända till 3 kronor per dygn.

Trafiktjänstemännens riksförbund hemställer om höjning av dagtraktamentena med 1 krona och nattractamentena med 2 kronor.

I samband härmed må ock nämnas, att socialstyrelsen nu vidhåller sitt i yttrandet över verkningarna av 1925 års resereglemente framställda förslag om avskaffande av traktamentsersättningens uppdelning i dag- och nattractamente, samt att länsstyrelsen i Älvsborgs län anser avvägningen mellan dag- och nattractamentet otillfredsställande.

Vad nu och tidigare i denna fråga förekommit synes mig giva vid handen, att en höjning av traktamentsersättningens belopp icke längre låter sig undanskjutas. Beträffande storleken av denna höjning anser jag mig

icke kunna gå utöver vad i 1927 års proposition i sådant avseende föreslogs. På grund härav och då jag icke finner anledning att biträda socialstyrelsens förslag om borttagande av ersättningens uppdelning i dag- och natttraktamente, samt länsstyrelsens i Älvsborgs län erinringar beträffande denna uppdelning förefalla mig sakna fog, tillstyrker jag, att den nuvarande traktamentsersättningen, lika för alla klasser, ökas med en krona, att läggas till natttraktamentet.

Den kostnadsökning för statsverket, som ett bifall till detta förslag kan komma att medföra, låter sig svåriligen ens något så när exakt på förhand beräknas. Påpekas må emellertid, att enär förrättningar i mycket stort antal slutföras på en dag och då vidare enligt 18 § natttraktamente i allmänhet icke anses skola utgå i de fall, då förrättningsman på statens bekostnad innehar sovplats å järnväg eller liggplats å fartyg, frågans statsfinansiella räckvidd betydligt reduceras. Ifrågavarande kostnadsökning torde för övrigt komma att uppvägas av de likaledes svårberäkneliga besparingar, vilka lära uppkomma på grund av vissa av mig å andra punkter föreslagna ändringar i de nuvarande bestämmelserna.

Utöver ovanberörda sakliga ändring hava bestämmelserna i 2 § 2 mom. jämväl synts böra underkastas vissa formella jämkningar, sammanhängande med den numera tillämpade timindelningen av dygnet.

3 §.

Indelningen i rese- och traktamentsklasser.

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.

I fråga om rese- och traktamentsklassindelningen hava i förevarande sammanhang åtskilliga ändringsyrkanden framställts, vilka yrkanden företrädesvis gå ut på vissa befattningshavargrupperns uppflyttning i högre rese- och traktamentsklasser. Rörande detta spörsmål, som tarvar ett ingående övervägande, har jag för avsikt att sedermera, efter det riksdagen fattat beslut om resereglementet, inför Kungl. Maj:t framlägga förslag. Redan här 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 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.

Uti 1927 års proposition anförde min företrädare i ämbetet, att vid tillämpningen av berörda bestämmelse i tredje stycket tvekan uppstått, huruvida tjänsteman, som förordnats att uppehålla befattning av högre grad än sin egen å annan ort än stationeringsorten, skulle för resa, som företoges för tillträdande av förordnandet respektive efter förordnandets upphörande, äga uppbära resekostnads- och traktamentsersättning efter den klass, som den befattning, förordnandet avsåge, tillhörde, eller allenast efter den klass, var till hans egen tjänst berättigade. Praxis hade varit olika härutinnan. Riksräkenskapsverket hade meddelat, att verket i förekommande fall tillämpat den för förrättningsmännen mindre fördelaktiga tolkningen, men hade förklarat sig hålla före att goda skäl, särskilt önskvärdheten av tydliga bestämmelser, kunde anföras för utfärdande av föreskrift, som på denna punkt gäve förrättningsmännen i någon mån ökade förmåner. Riksräkenskapsverket hade därför föreslagit, att 3 § tredje stycket måtte erhålla ett tillägg av innehåll, att den högre ersättningen skulle utgå ej blott under tiden för förordnandet utan även vid resor för till- och frånträdande av förordnandet.

I analogi med bestämmelsen i 26 § av resereglementet föreslogs i 1927 års proposition, att omförmälda fråga skulle lösas på sådant sätt, att vid förordnande å högre tjänst ersättning skulle utgå för bortresan efter de bestämmelser, som gällde för den högre befattningen, men för återresan efter de föreskrifter, som vore tillämpliga å befattningshavarens egen tjänst.

Riksdagen fann sig emellertid icke böra vidtaga någon ändring i angivna hänseende.

Nu hava yrkanden åter framkommit om förtydligande av ifrågakommande bestämmelse, varvid olika meningar gjort sig gällande angående den riktning, i vilken förtydligandet bör ske.

Generalpoststyrelsen, järnvägsstyrelsen och kammarrätten samt trafik-tjänstemännens riksförbund förorda komplettering av bestämmelsen därhän, att reseersättning må utgå efter den befattning, förordnandet avser, vid såväl bort- som återresa. Generalpoststyrelsen — som förmäler sig redan hava tillämpat bestämmelsen på detta sätt — och järnvägsstyrelsen motivera sin ståndpunkt därmed, att resorna måste anses föranledda av det meddelade förordnandet. Förstnämnda styrelse hämtar ock stöd för sin uppfattning i Kungl. Maj:ts skrivelse till statskontoret den 3 maj 1927, enligt vilken skrivelse landskanslist och landskontorist ävensom extra ordinarie tjänsteman vid länsstyrelse skulle, då han, i anledning av ordinarie tjänsteman beviljad ledighet, förordnades att upprätthålla tjänst vid landsstaten utom länsstyrelsen, äga att för resan till och från tjänstgöringsorten åtnjuta reseersättning enligt den klass i resereglementet, till vilken den befattning vore att hänföra, som han förordnats uppehålla. Kammarrätten — som beträffande tolkningen av nu gällande bestämmelse i ämnet intager motsatt ståndpunkt mot generalpoststyrelsen — åberopar till stöd för en ändring av bestämmelsen, att jämlikt 37 § i domsagostadgan vikarie för häradshövding för resa för tillräde av förordnande och

för återresa vid förordnandets frånträde åtnjuter reseersättning enligt vad för häradshövding är stadgat.

Riksräkenskapsverket — som i sitt yttrande angående erfarenheterna av 1925 års reglemente framställde enahanda förslag som förenämnda myndigheter nu framföra — inskränker sig i sitt senaste yttrande till att — under erinran om innehållet i 1927 års proposition i denna del — hemställa om ändring i överensstämmelse med nämnda proposition.

Telegrafstyrelsen, som även anser behov föreligga av förtydligande av den nuvarande bestämmelsen, hävdar emellertid den uppfattningen, att detta förtydligande bör gå i den riktningen, att de för den förordnades egen befattning gällande föreskrifterna angående ersättning för tjänsteresa skola tillämpas.

För vinnande av en likformig tillämpning av oförmälda bestämmelse i förevarande paragraf anser även jag, att under alla förhållanden ett förtydligande av denna bestämmelse bör komma till stånd. I och för sig skulle det kanske ligga närmast till hands att i sådant avseende uttryckligen fastslå vad som väl för närvarande torde gälla, nämligen att den förordnades egen befattning skall vara bestämmande med avseende å den ersättning, som skall utgå vid ifrågavarande resor. Starka skäl synas emellertid kunna anföras även till förmån för en bestämmelse i motsatt riktning. I betraktande härav vill det förefalla mig, att den medelväg, som valdes i 1927 års proposition, innebär en rimlig lösning av förevarande fråga. Åt det nu utarbetade reglementsförslaget har därför i förevarande del givits samma innehåll som det med nämnda proposition framlagda förslaget. I samband härmed har, liksom i sistnämnda förslag var fallet, det nuvarande stadgandet i tredje stycket, vilket till fullo täckes av föreskriften i andra stycket, fått utgå.

4 §.

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

Enligt 4 § första stycket i nu gällande reglemente, vilket härutinnan överensstämmer med 1925 års reglemente, 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 1927 års proposition uttalades, att tillämpningen av förevarande stadgande visat sig förenad med betydande svårigheter.

Sålunda hade — med hänsyn till stadgandet i 11 § resereglementet, att gottgörelse för plats i sovvagn utginge endast om förrättningsman nattetid begagnat sig av sådan plats — fråga uppstått, huruvida dylik ersättning

för sovvagnsbiljett kunde beräknas vid fingerad resa. Liknande vanskligheter kunde uppkomma även i andra fall, exempelvis med avseende å ersättning, som förrättningsman enligt 14 § ägde tillgodonjuta. Med utgångspunkt härifrån hade skolöverstyrelsen föreslagit, att vid den beräkning, som enligt 4 § skulle 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 skulle tagas till de vid sist berörda färd sätt medgivna förmåner, vilka förrättningsmannen reglementsenligt ägt och kunnat åtnjuta, om han använt ifrågavarande färd sätt. För tillgodoseende av denna synpunkt, vilken syntes vara värd beaktande, borde införas en bestämmelse i den av skolöverstyrelsen ifrågasatta riktningen. Andra svårigheter hade framträtt för det fall, då förrättningsman, exempelvis en landsfiskal, som i sin tjänsteutövning begagnat sig av egen bil, hade fribiljett å järnväg. Frågan hade då gällt, om med nuvarande bestämmelser förrättningsmannen över huvud taget kunde erhålla resekostnadsersättning för bilfärden, i den mån densamma täcktes av fingerad kostnad för den avgiftsfria järnvägsresan. Även i fall av denna art syntes det uppenbart, att resekostnadsersättning borde utgå, detta så mycket hellre som det ofta ur tidsvinstens och andra synpunkter måste anses ligga i tjänsteutövningens intresse att tjänsteresa företoges med användande av egen bil. Stadgandet i 4 § första stycket borde fördens skull kompletteras med en bestämmelse av innebörd att vid beräkandet av ersättning för fingerad resa i fall, då förrättningsman ägde avgiftsfritt anlita järnväg, fartyg, luftfartyg, spårväg eller omnibus, skulle tagas i beräkning den resekostnadsersättning, som vid färd med sådant fortskaffningsmedel skulle hava tillkommit honom, om avgiftsfrihet icke förelägit. Uti 4 § första stycket borde slutligen jämkning vidtagas i syfte att klargöra, att det var den sammanlagda resekostnads- och traktamentsersättningen, till vilken hänsyn skulle tagas vid den föreskrivna jämförelsen mellan kostnaderna vid användande av olika vägar och färd sätt.

Riksdagen ansåg sig emellertid icke böra vidtaga de sålunda ifrågasatta ändringarna.

Uti de nu avgivna yttrandena påyrka statskontoret, riksräkenskapsverket, skolöverstyrelsen och länsstyrelsen i Jönköpings län upptagande i större eller mindre utsträckning av de i 1927 års proposition föreslagna förtydligandena, vilkas behövlighet bekräftats av erfarenheten.

Även i andra avseenden hava emellertid enligt myndigheternas yttranden svårigheter framträtt vid tillämpningen av ifrågavarande stadgande.

Sålunda gör riksräkenskapsverket gällande den tolkningen, att den i förevarande paragraf föreskrivna jämförelsen mellan kostnaden för olika färd sätt skall avse bort- och återresa var för sig, medan skolöverstyrelsen giver uttryck för den motsatta uppfattningen, att jämförelsen skall omfatta resan i dess helhet. Enligt vad riksräkenskapsverket upplyst, är denna fråga i ett visst fall dragen under kammarrättens prövning.

Vidare framhåller länsstyrelsen i Kronobergs län såsom ett önskemål, att på ett eller annat sätt anvisning gives till ledning för avgörandet, huruvida vid omförmälda jämförelse hänsyn må, såsom länsstyrelsen anser skäligt, tagas jämväl till den större eller mindre tidsuppföring och därav följande

intrång på befattningshavarens tjänstegöromål i hemvistet, som begagnandet av det ena eller andra färd sättet medför.

I nära samband härmed står ett av kammarrätten uttalat önskemål om åtminstone en exemplifiering av de faktorer, med vilka man bör räkna vid ifrågavarande jämförelse.

Ytterligare beröra länsstyrelserna i Jönköpings, Malmöhus och Göteborgs och Bohus län det fall, att förrättningsman använder egen automobil till färden, men kunnat begagna sig av järnväg till viss järnvägsstation och därifrån färdas å landsväg till förrättningsstället. Med avseende å detta fall synas delade meningar hava yppat sig, huruvida vid den i förevarande paragraf föreskrivna jämförelsen mellan reseersättningskostnaderna vid användande av egen automobil för hela färden och motsvarande kostnader vid begagnande av den till buds stående järnvägsförbindelsen, förrättningsmannen skall för den efter avslutad järnvägsresa återstående färdsträckan anses berättigad att tillgodoräkna sig ersättning för färd med taxeaomobil eller endast för färd med egen automobil.

Såsom av förestående redogörelse framgår, lämnar den nuvarande avfattningen av första stycket i 4 § mycket övrigt att önska i fråga om tydlighet. Det måste givetvis anses önskvärt att i största möjliga utsträckning råda bot på detta missförhållande. Genom upptagande av de förslag, som i sådant avseende framlades i 1927 års proposition, torde detta önskemål kunna i väsentlig mån tillgodoses. Härigenom skulle visserligen ovan särskilt nämnda, *dels* av riksräkenskapsverket och skolöverstyrelsen, *dels* av länsstyrelsen i Kronobergs län och kammarrätten, *dels ock* av länsstyrelserna i Jönköpings, Malmöhus och Göteborgs och Bohus län berörda tolkningsfrågor icke vinna sin lösning. Att i en författning meddela bestämmelser för alla de olika fall, där tvekan kan komma till synes, lär emellertid överhuvud icke vara görligt. Åt praxis måste överlämnas att härutinnan komplettera de meddelade bestämmelserna. Till vägledning härvid vill jag emellertid, *dels* erinra om att jag redan i det föregående anfört tidsvinst såsom en omständighet, vilken måste tagas i betraktande vid den i förevarande paragraf stadgade jämförelsen, *dels ock* framhålla, att det icke synes mig rimligt att vid denna jämförelse förutsätta skyldighet för en förrättningsman att, efter färd från hemorten med exempelvis järnväg, vid järnvägsresans slut anlita egen automobil.

Utöver vad som följer av det ovan anförda, hava de nuvarande bestämmelserna i 4 § jämväl, i anslutning till vad jag vid behandlingen av 2 § 1 mom. anfört och föreslagit, vid utarbetandet av föreliggande förslag underkastats vissa ytterligare ändringar och kompletteringar. Sålunda har här upptagits en föreskrift om att förrättningsman icke på grund av bestämmelserna i reglementet skall vara pliktig att färdas med luftfartyg. Och vidare har det nuvarande stadgandet, att förrättningsman icke är skyldig använda omnibus, ersatts med en bestämmelse av innebörd, att, därest vederbörande

myndighet icke för viss resa eller särskilda slags resor annorlunda föreskriver, förrättningsman ej är skyldig begagna sistnämnda färd sätt i annat fall än då han samma dag, han avreser från en ort, dit återkommer. Även i nu angivna delar överensstämmer förslaget således med 1927 års proposition.

5 §.

Beträffande första stycket av denna paragraf i nuvarande reglementet ifrågasätta vattenfallsstyrelsen och riksräkenskapsverket förtydligande i den riktningen, att resekostnadsersättning ej skall utgå för sådan del av resa, som ej överstiger 1 kilometer och för vilken användes annat färd sätt än som närmast därförut eller därefter nyttjats. Riksräkenskapsverket anser emellertid undantag härvid böra göras för färd med båt, enär dylikt fortskaffningsmedel ej sällan måste anlitas för färd, som icke överstiger 1 kilometer.

*Begränsning
i rätten till
resekostnads-
ersättning vid
kortare färd
m. m.*

Då något förtydligande av ifrågavarande bestämmelse icke synes erforderligt och tillräckliga skäl för den av riksräkenskapsverket förordade undantagsbestämmelsen enligt min åsikt ej föreligga, kan jag icke förorda någon åtgärd i anledning av berörda förslag.

Mot bestämmelsen i andra stycket av förevarande paragraf hava åtskilliga erinringar gjorts i de i ärendet avgivna yttrandena.

Socialstyrelsen, stuteriöverstyrelsen och länsstyrelsen i Norrbottens län anse, att bestämmelsen i fråga leder till orättvisa och därför bör utgå.

Vattenfallsstyrelsen föreslår, att beträffande rätt till ersättning för hästskjuts och automobil ingen skillnad måtte göras mellan färder inom städer och stadliksnande samhällen samt färder å landsbygden.

Kontrollstyrelsen, kommerskollegium och länsstyrelsen i Älvsborgs län — av vilka myndigheter ingen anslutit sig till kravet på upptagande av omnibus såsom särskilt färd sätt — förorda, att ersättning för färd med detta fortskaffningsmedel må utgå även vid färd inom planlagt område.

Skolöverstyrelsen anser omformulering av den nuvarande bestämmelsen erforderlig för tydliggörande av att, när under färd planlagt område passeras, ersättning skall utgå jämväl för den del av färden, som äger rum inom detta område.

För egen del finner jag en utvidgning av rätten till ersättning för färd inom planlagt område alltför vansklig för att kunna tillstyrka en sådan. I det föreliggande förslaget hava de i denna riktning gjorda yrkandena därför icke vunnit beaktande. En annan sak är, att mitt i det föregående framställda förslag om upptagande av omnibus bland de i 2 § 1 mom. särskilt angivna färd sätten leder till, att färd med detta fortskaffningsmedel i nu förevarande avseende bör likställas med resor å järnväg, fartyg och spårväg.

Vad angår det av skolöverstyrelsen ifrågasatta förtydligandet av bestämmelsen i andra punkten av andra stycket, torde det få anses fullt klart, att, då nämnda bestämmelse för det fall att färd med ett och samma fortskaff-

ningsmedel företages mellan ett planlagt område och ort, belägen mer än 1 kilometer utanför samma område, medgiver ersättning jämväl för den del av färden, som äger rum inom det planlagda området, rätt till ersättning föreligger även vid passerande av mellanliggande planlagt område. Jag saknar därför anledning att föreslå något förtydligande för sistnämnda fall.

6 §.

*Resekostnads-
ersättning
utgår endast
för verkliga
tillryggalagda
väg.*

Med avseende å denna paragraf anser riksräkenskapsverket det kunna ifrågasättas, huruvida kilometerpenningar böra utgå för längre väg än som verkligen tillryggalagts. Särskilt finner ämbetsverket det vara obefogat att vid färd med av gästgiveri tillhandahållen hästskjuts kilometerpenningarna alltid skola utgå för 5 kilometer, om resa endast omfattat 1—4 kilometer.

Ehuru riksräkenskapsverkets erinran i denna del torde äga ett visst berättigande, synes mig densamma icke vara av den betydelse, att den bör föranleda ändring av nu gällande bestämmelse i ämnet.

Ej heller i övrigt finner jag anledning föreligga till ändrad avfattning av bestämmelserna i förevarande paragraf.

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 yrkande föreslogs i 1927 års proposition, att detta stadgande skulle kompletteras med en föreskrift av innehåll, att, om sådan förhandsberäkning, som nyss nämnts, icke varit möjlig, men det sedermera visade sig, att biljett av berörda beskaffenhet kunnat begagnas, anteckning härom borde göras i reseräkningen.

Riksdagen upptog emellertid denna paragraf oförändrad.

Nu har omförmälda länsstyrelse förnyat sitt yrkande i angivna hänseende.

Då det föreslagna tillägget synes höra hemma i 23 §, torde jag få återkomma till denna fråga vid behandlingen av nämnda paragraf.

I fråga om 7 § har någon anledning till ändring av nu gällande bestämmelser icke yppats.

8 §

Samåkning.

Denna paragraf innehåller bestämmelser angående s. k. samåkning.

I 1925 års reglemente hade motsvarande paragraf följande lydelse:

När vid förrättningsresa två eller flera i samma förrättning deltagande personer hava att färdas samma väg med taxeaomobil, hästskjuts eller fortskaffningsmedel, för vilket enligt 1 § ersättning beräknas såsom för hästskjuts, skall, där sådant låter sig göra och finnes ägnat att nedbringa resekostnaden, den främste bland förrättningsmännen anskaffa för samtliga förrättningsmän erforderliga fortskaffningsmedel och mot ersättning förskjuta kostnaden därför, inberäknat utgifter för hämtning av skjuts, åkdons-

lega samt s. k. beställnings- och väntpenningar. Det åligger honom att meddela i sammanhang med resan erforderliga bestämmelser, såsom rörande färdtagarnas fördelning på åkdon eller båtar m. m.

Vid resa av här ifrågavarande beskaffenhet äger envar resande uppbära ersättning motsvarande kilometerpenningarna.

I 1927 års proposition — vilken innefattade förslag om, att såväl hästskjuts som annan automobil än omnibus och taxeaomobil skulle i ersättningshänseende hänföras till »annat färsätt än ovan nämnts», varvid färd med dylikt fortskaffningsmedel skulle gottgöras med 50 öre per kilometer — föreslogs i anslutning härtill den ändringen i samåkningsestämnelserna, att vid gemensam färd med fortskaffningsmedel, tillhörande någon av förrättningsmännen, denne skulle åtnjuta, förutom resekostnadsersättning för egen resa enligt angivna grund, gottgörelse med 10 öre per kilometer för varje medresande förrättningsman. Till envar av sistnämnda förrättningsmän skulle i sådant fall utgå en resekostnadsersättning av 10 öre per kilometer.

Beträffande särskilt kilometerpenningarna yttrade departementschefen i sitt anförande till statsrådsprotokollet följande:

I sin berättelse till riksdagen hade 1926 års statsrevisorer påtalat, att enligt 1925 års resereglemente kilometerpenningar vid samåkning utginge till samtliga befattningshavare. Då det åläge den främste bland förrättningsmännen att anskaffa alla för förrättningsmännen erforderliga fortskaffningsmedel och mot ersättning förskjuta kostnaden därför, hade det synts 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 hade därför synts böra vidtagas. Även från vissa av de i ärendet hörda myndigheternas sida hade ifrågasatts, om icke förevarande särskilda ersättning vid samåkning borde borttagas eller minskas.

Vid framläggandet av 1925 års proposition rörande resereglementet hade föredragande departementschefen motiverat 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, syntes i förevarande hänseende annan ändring icke vara påkallad i gällande föreskrifter än som följde av det i det föregående framställda förslaget om nedsättning över huvud taget av kilometerpenningarna från nu utgående 15 öre till 10 öre per kilometer.

I anledning av detta yttrande anförde riksdagen i sin skrivelse i ämnet:

Riksdagen hade ej kunnat undgå att finna de nu gällande bestämmelserna vara i åtskilliga hänseenden mindre tillfredsställande, men hade likväl icke velat nu vidtaga någon ändring i desamma. Det borde också framhållas, att en omständighet, som i någon mån invercade till minskning av den ersättning, som tillkomme de i samåkningen deltagande förrättningsmännen, vore, att enligt Kungl. Maj:ts förslag och det av riksdagen nu godkända

reglementet kilometerpenningarna vid färd med taxeaomobil sänkts från 15 öre till 10 öre. Det borde även erinras om att det ålåde den främste av förrättningsmännen att anordna samåkning samt att det alltså icke finge betraktas såsom vederbörande befattningshavares ensak att bestämma, huruvida han ville deltaga i samåkningen. Då av propositionens utredning och statsrevisorernas uttalanden rörande kilometerpenningarna framginge, att, såsom ovan antytts, åtskilliga invändningar kunde göras mot lämpligheten av de nuvarande föreskrifterna, hade riksdagen ansett önskvärt, att en närmare utredning av denna fråga skedde för vinnande av en fullt tillfredsställande lösning i samband med kommande förslag till definitivt resereglemente.

För sin del gjorde riksdagen i anledning av Kungl. Maj:ts förslag ingen annan ändring i förevarande paragraf i 1925 års reglemente, än att riksdagen kompletterade densamma med en föreskrift om samåkning med användande av aomobil, som tillhör eller disponeras av någon av förrättningsmännen.

I enlighet med riksdagens sålunda fattade beslut erhöå ifrågavarande paragraf i 1927 års reglemente följande lydelse:

När vid förrättningsresa två eller flera i samma förrättning deltagande personer hava att färdas samma väg med taxeaomobil eller 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 inberäknat utgifter för hämtning av skjuts, åkdonslega samt s. k. beställnings- och väntpenningar. Det åligger honom att meddela i sammanhang med resan erforderliga bestämmelser såsom rörande färddeltagarnas fördelning på åkdon.

Om vid gemensam färd användes annan aomobil än taxeaomobil och denna tillhör eller disponeras av någon av förrättningsmännen, åger denne åtnjuta gottgörelse därför enligt för taxeaomobil gällande taxa.

Vid resa av här ifrågavarande beskaffenhet åger envar resande uppbåra ersättning motsvarande kilometerpenningarna.

Uti de nu avgivna yttrandena har icke någon erinran gjorts mot storleken av den ersättning, som enligt sistnåmnda bestämmelser i olika fall utgår vid samåkning. Jag bortser härvid från riksråenskapsverkets i det föregående omförmålda uttalande rörande kilometerpenningarnas storlek vid färd med hästskjuts, vilket uttalande åven hänför sig till samåkningsbestämmelserna.

I andra hänseenden har däremot viss kritik ågnats ått förevarande bestämmelser.

Sålunda anser riksråenskapsverket den nuvarande avfattningen mindre lycklig, emedan den, bland annat, *dels* icke i samåkningsbestämmelserna inrymmer båtfårder, *dels* lider av oklarhet betråffande ersättningen vid gemensam färd med hästskjuts, som tillhör eller disponeras av någon av förrättningsmännen.

Åven domånstyrelsen anmärker på att samåkningsbestämmelserna icke med nuvarande avfattning gålla i fråga om båtresor.

Kommerskollegium och länsstyrelsen i Koppbergs län anse ersättnings-

bestämmelserna i andra stycket otydliga. Kommerskollegium anför i sådant hänseende, att tvekan uppstått, huruvida, då vid gemensam färd annan automobil än taxeaomobil användes och denna tillhör eller disponeras av någon av förrättningsmännen, dessa skola hava någon ersättning utom kilometerpenningar. Nämnda länsstyrelse åter anför, att enligt autombiltaxan i Kopparbergs län ersättning för automobil utgår med olika belopp, allteftersom därmed befordas 1–2 personer eller 3 eller flera personer. Olika meningar hava nu, enligt vad länsstyrelsen vidare framhåller, uppstått, huruvida, i det fall att någon av förrättningsmännen äger eller disponerar den använda automobilen och själv framför densamma, denne förrättningsman skall betraktas såsom »resande» och sålunda erhålla kilometerpenningar eller icke.

Lantmäteristyrelsen anför, att bestämmelserna syntes otydliga, när fråga vore om de inom lantmäteriet synnerligen vanliga fall, då samåkning skedde av befattningshavare, som ägde uppbära ersättning av statsmedel (lantmätare) och funktionärer, som åtnjöte reseersättning av enskilda sakägare (skiftesgodemän). Ett förtydligande syntes vara oundgängligen påkallat. Med avseende å frågan, efter vilken linje en lösning borde sökas, ville styrelsen till en början erinra därom, att samåkningsbestämmelsen tidigare varit tillämplig endast då vederbörande åtnjutit resekostnadsersättning efter resereglementet, samt att denna begränsning utan någon för styrelsen känd motivering kommit att bortfalla. Ett återinförande av denna begränsning syntes emellertid icke vara sakligt motiverat. De enskilda befattningshavarna borde ej komma i åtnjutande av högre ersättning än som tillkomme stats-tjänstemän vid samåkning. Vad åter anginge fördelningen av kostnaderna, borde enligt styrelsens förmenande bestämmelserna om samåkning knappast föranleda till att statsverket, när samåkning med skiftesgodemän ägde rum, å de enskilda jordägarna översköte någon del av resekostnaden för lantmätaren. De övervägande skälen syntes tala för en sådan lösning av frågan, att den förrättningsman, som uppbure ersättning av statsmedel, påförde statsverket kostnaden för sin resa, som om samåkning med annan icke ägt rum, samt att den eller de funktionärer, vilka ägde uppbära reseersättning av enskilda sakägare, av dessa ägde uttaga allenast kilometerpenningar jämte i förekommande fall den ökade resekostnad, som kunnat uppkomma till följd av samåkning.

Slutligen må i detta sammanhang anföras följande uttalande av kammar-rätten:

Tillämpningen av ifrågavarande bestämmelser hade varit synnerligen skiftande. Det hade sålunda inträffat, att samåkning allenast fingerats och att den ersättning, som skolat utgå för samåkning, fördelats mellan deltagarna, vilka färdats var för sig i omnibus eller på annat sätt. Den uppfattningen hade även gjorts gällande, att vid samåkning med användande av taxeaomobil ersättning finge uppbäras enligt gällande taxa, ehuru överenskommelse om lägre ersättning träffats. Ersättning för samåkning borde

emellertid utgå med allenast den verkliga kostnaden, och varken anordnaren av samåkningen eller de övriga färdtagarna finge göra sig någon vinst härpå. Paragrafens ordalydelse och motiven till densamma gäve även vid handen, att en sådan tolkning av bestämmelserna vore riktig. Det hade vidare ifrågasatts, huruvida bestämmelserna om samåkning vore gällande vid förrättning, som endast delvis ersattes av statsmedel, exempelvis vägsyneförrättning, men där reseersättning skulle utgå enligt bestämmelserna i allmänna resereglementet. Kammarrätten hade i visst fall utgått från att samåkningsbestämmelserna skulle gälla även dylika förrättningar. Det syntes emellertid vara lämpligt, att ett uttalande i sådant syfte gjordes i en blivande proposition i ämnet. Stundom syntes vederbörande haft en viss obenägenhet att anordna samåkning, oaktat detta lämpligen kunnat ske. Det kunde därför ifrågasättas, huruvida ej vederbörandes skyldighet härutinnan borde starkare betonas.

Såsom ovan framhållits, hava i förevarande sammanhang praktiskt taget inga erinringar framställts mot storleken av den ersättning, som för närvarande i olika fall utgår vid samåkning. Vid sådant förhållande torde man hava rätt att utgå från, att de år 1927 antagna ändrade bestämmelserna härutinnan äro i stort sett väl avvägda. Med hänsyn till vad i de i ärendet avgivna yttrandena anförts synas emellertid nämnda bestämmelser böra i vissa avseenden fullständigas.

Sålunda torde, i anslutning till riksräkenskapsverkets och domänstyrelsens uttalanden härutinnan, bestämmelserna böra erhålla sådan avfattning, att de — i likhet med vad fallet var med motsvarande föreskrifter i 1925 års reglemente — bliva tillämpliga även i fråga om båtfärder.

Vidare synes, såsom riksräkenskapsverket anmärkt, bestämmelse böra meddelas angående ersättningen vid gemensam färd med hästskjuts, som tillhör eller disponeras av någon av förrättningsmännen; varjämte motsvarande föreskrift erfordras beträffande färd med båt, som tillhör eller disponeras av förrättningsman. I båda dessa fall synes ersättningen böra beräknas efter de i 1927 års proposition härutinnan föreslagna grunderna.

Utöver de nu förordade ändringarna föranleder mitt i det föregående framställda förslag om sänkning av kilometerpenningarna vid hästskjuts även motsvarande ändring i denna paragraf.

Däremot kan jag icke finna behov föreligga av särskilda bestämmelser i de av kommerskollegium och länsstyrelsen i Kopparbergs län omförmälda hänseenden. Vad angår det av kommerskollegium avsedda fallet, regleras detsamma ju för närvarande i andra och tredje styckena av paragrafen. Genom den i föreliggande förslag verkställda omredigeringen av samåkningsbestämmelserna torde varje anledning till tvekan rörande bedömandet av nämnda fall bliva undanröjd. Beträffande åter det av nämnda länsstyrelse berörda spörsmålet, vill det synas självfallet, att en förrättningsman under

av länsstyrelsen angivna förhållanden äger uppbära ersättning motsvarande kilometerpenningar.

Med avseende å lantmäteristyrelsens yttrande rörande behovet av förtydligande i fråga om samåkningsbestämmelsernas tillämplighet vid förrättning, som endast delvis ersättes av statsmedel, får jag, under hänvisning i övrigt till kammarrättens uttalande i denna del, framhålla, att resereglementets bestämmelser i allmänhet gälla även beträffande dylik förrättning och att något undantag härifrån icke stadgats för samåkningsbestämmelserna. På grund härav och då tillräckliga skäl icke synas föreligga för den av lantmäteristyrelsen föreslagna särbestämmelsen angående sättet för bestämmelsernas tillämpande i förevarande fall, finner jag mig icke kunna tillstyrka någon åtgärd i anledning av styrelsens förslag.

Vidkommande slutligen kammarrättens uttalande angående önskvärdheten av, att samåkningsskyldigheten starkare betonas, är jag visserligen fullt ense med kammarrätten i fråga om angelägenheten av, att samåkning i största möjliga utsträckning anordnas, men kan jag icke se något sätt att tydligare än som skett giva uttryck däråt i reglementet.

9 §.

Någon ändring av det nuvarande innehållet i denna paragraf är ej från *Bro-, väg- och färjavgift.* något håll ifrågasatt.

Länsstyrelsen i Jönköpings län framhåller emellertid, att det syntes tveksamt, i vilken omfattning denna paragraf innefattade rätt till ersättning för transport av fordon över vattendrag eller sund. Det hade nämligen inträffat, att befattningshavare vid yrkesinspektionen, vilka hade sin stationeringsort i Jönköping, vid resor för inspektion å Öland låtit överföra sina från hemorten medhavda automobiler till Öland med ångfartyg, varå de själva varit passagerare. Länsstyrelsen hade visserligen vid det förhållandet, att kostnaden för resor å Öland med taxebil överstigit sammanlagda beloppet av kostnaden för bilfrakten och för samma resor företagna med den medförda bilen, ansett sig kunna utbetala ersättning för frakt. Emellertid hade i riksräkenskapsverket framställts anmärkningar mot dessa utbetalningar. Då det således icke kunde anses fullt tydligt, huruvida ersättning för dylik frakt finge beredas vederbörande, men det ej vore mer än skäligt, att så kunde ske, syntes en uttrycklig bestämmelse härom vara erforderlig.

Med anledning härav får jag såsom min mening uttala, att det synes överensstämma med de allmänna principerna i resereglementet att ersätta dylik frakt i fall, då den sammanlagda kostnaden för resan därigenom icke bliver högre, än om eljest medgivet färd sätt kommit till användning. Även i andra avseenden lära emellertid nämnda principer i tillämpningen förutsätta bedömanden utan ledning av särskilda bestämmelser. Med hänsyn härtill synes mig icke lämpligt att för detta speciella fall införa en uttrycklig föreskrift i reglementet.

10 §.

Resa för er-
hållande av
nattkvarter
m. m.

I denna paragraf i nu gällande reglemente, vilken är av samma lydelse som motsvarande paragraf i 1925 års reglemente, stadgas till en början, att förrättningsman, som vid förrättning nödgas företaga särskild resa för erhållande av nattkvarter, äger att därför åtnjuta ersättning enligt rese-reglementets bestämmelser, dock icke med högre belopp än som motsvarar traktamente för en natt.

Uti 1927 års proposition hade föreslagits en höjning av angivna maximigräns till ett belopp motsvarande dubbelt natttraktamente, dock högst 12 kronor, men detta ändringsförslag biträdades icke av riksdagen.

Av åtskilliga myndigheter, varibland socialstyrelsen samt länsstyrelserna i Kristianstads och Skaraborgs län, påyrkas nu borttagandet helt och hållet av omförmälda maximigräns och dylik ersättnings utgående med verkliga kostnaden. Alternativt föreslås av socialstyrelsen och sistnämnda länsstyrelse höjning av maximigränsen samt av länsstyrelsen i Kristianstads län fastställande av ett och samma maximibelopp för alla traktamentsklasser.

Förenämnda yrkanden hava motiverats med att den nuvarande ersättningen understundom icke förslår att täcka förrättningsmännens kostnader för färder till nattkvarter.

Det vill ock förefalla mig, att ett visst fog finnes för de sålunda gjorda erinringarna. Särskilt för befattningshavare tillhörande de lägre traktamentsklasserna torde ifrågavarande bestämmelser i många fall ställa sig obilliga. Mest tillfredsställande vore obestriddigen, om man här kunde tillämpa självkostnadsprincipen. Härför möter emellertid hinder i bristande kontrollmöjligheter. Jag kan därför icke anvisa någon annan lösning än att höja den nuvarande maximigränsen, varvid det i 1927 års proposition härutinnan framställda förslaget synes mig väl avvägt. I enlighet med nämnda förslag tillstyrker jag därför sådan ändring i förevarande paragraf, att ersättning för resa för erhållande av nattkvarter må utgå med högst det belopp, som motsvarar dubbelt traktamente för natt, och i intet fall med mera än 12 kronor.

Förutom nu berörda föreskrift upptager förevarande paragraf i det gällande reglementet en bestämmelse om, att, där eljest avväg tages eller uppehåll sker för enskild angelägenhet, resekostnads- och traktamentsersättning skall beräknas, såsom hade förrättningen eller resan fortgått utan dylikt avbrott.

Kammarrätten har nu framhållit, att sistnämnda bestämmelse tydligen vore avsedd att förekomma, att ett uppehåll för enskild angelägenhet skulle leda till ökning av kostnaderna för det allmänna. Ett sådant uppehåll kunde emellertid i särskilda fall leda till minskning i kostnadssumman. Då bestämmelsen i fråga möjligen kunde tagas till intäkt för att i dessa särskilda fall debitera de högre belopp, som skulle utgått, om avbrott i resan icke förekommit, samt det vore påtagligt, att detta strede mot reglementets

anda, kunde det ifrågasättas, om icke 10 § borde förtydligas med förbehåll, som även för dylika fall gjorde den verkliga kostnaden till maximigräns. I samband därmed borde måhända föreskrivas, att reseräkning skulle innehålla uppgift om avbrott, som förekommit.

Teoretiskt sätt kan väl vad kammarrätten sålunda erinrat hava sitt berättigande, men ur praktisk synpunkt förefaller mig frågan äga alltför liten betydelse för att motivera en ändring av förevarande bestämmelse.

11 §.

Någon anledning till ändring i denna paragraf i det nuvarande reglementet har icke framkommit. *Sovvagnsplats.*

12 §.

Bestämmelsen i denna paragraf av nu gällande reglemente överensstämmer med motsvarande föreskrift i 1925 års reglemente allenast med den skillnaden, att sistnämnda föreskrift icke uppställde krav på att utgivna väntpenningar skulle styrkas. *Väntpenningar.*

Av de i ärendet hörda myndigheterna yrkar nu en länsstyrelse återgång till 1925 års reglemente i denna del och en annan sådan ändring i avfattningen av förevarande bestämmelse, att väntpenningar skulle ersättas enligt för väntning med taxeaomobil fastställd taxa och endast tiden för väntningen behöva styrkas.

Andra av myndigheterna föreslå, att ersättning för väntning skall utgå med verkliga utgiften i fall, där svårighet föreligger att på förhand beräkna väntetiden, och åter andra kräva generell tillämpning av denna ersättningsprincip.

Skolöverstyrelsen finner det icke fullt klart framgå av den nuvarande bestämmelsen, om väntpenning ersättning skall kunna förekomma i andra fall, än då väntningen avser direkt återresa. Då styrelsen för sin del är av den åsikten, att dylik ersättning bör utgå även vid väntning i och för fortsatt resa till annan förrättningsort, föreslår styrelsen ett förtydligande i denna riktning.

Att nu frånträda det så sent som år 1927 uppställda kravet på väntpenningars styrkande synes mig icke kunna ifrågakomma. Icke heller kan jag finna skäl föreligga vare sig att låta ersättningen i alla fall utgå efter för taxeaomobil i sådant avseende gällande taxa eller att avskaffa den nu gällande begränsningen, att dylik ersättning icke må utgå med högre belopp än som motsvarar den ökning i resekostnadsersättningen, som skulle hava föranletts av nytt forskaffningsmedels anlitande. Mera befogat vore det visserligen att eftergiva sistnämnda begränsning i fall, där svårighet förelagat att på förhand beräkna väntetiden. Men då en ändring av bestämmelsen i denna riktning skulle medföra ökat besvär vid reseräkningarnas

granskning, finner jag mig böra avstå även från att föreslå en sådan ändring.

Vad angår den av skolöverstyrelsen berörda frågan, har jag för min del svårt att förstå den tvekan rörande tolkningen av den nuvarande bestämmelsen, varåt styrelsen givit uttryck. Det synes ligga i sakens natur, att ersättning för väntpenningar enligt förevarande paragraf skall utgå, såväl då väntningen avser fortsatt resa, som då den avser återresa.

13 §.

*Fotvandring
m. m.*

Beträffande denna paragraf i nu gällande reglemente, som är av samma lydelse som motsvarande paragraf i 1925 års reglemente, har generalpoststyrelsen i sitt nu föreliggande, liksom i sitt år 1926 avgivna yttrande framhållit, att det i vissa fall, exempelvis vid inspektion av lantbrevbäringslinje, kunde vara praktiskt, ehuru ej oundgängligen nödvändigt, att vederbörande inspektionsförrättare företoge färd till fots eller medelst velociped. Generalpoststyrelsen hade visserligen ansett sig kunna tolka stadgandet i förevarande paragraf på det sätt, att i dylikt fall ersättning kunde utgå för förflyttningen, men då detta skett med viss tvekan, funne styrelsen ett förtydligande härvidlag vara önskvärt.

Vidare har länsstyrelsen i Norrbottens län gjort gällande, att ifrågavarande föreskrift kunde leda till stor orättvisa, och i sådant avseende erinrat om att till exempel vid en flottledssyn å ett större vattendrag förrättningsmännen ofta vore nödsakade att flera dagar i sträck gå miltals efter vattendraget, utan att ersättning utginge för dessa till fots tillryggalagda sträckor.

Vad först angår det av generalpoststyrelsen påpekade förhållandet, synes mig något förtydligande av förevarande bestämmelse för det av styrelsen åsyftade fallet så mycket mindre erforderligt, som styrelsen själv ansett denna bestämmelse icke vara därå tillämplig.

Vidkommande därefter den av omförmälda länsstyrelse gjorda erinran, synes densamma icke kunna fränkännas allt berättigande. Då emellertid konsekvenserna av ett uppgivande helt eller delvis av ifrågavarande bestämmelse äro svåra att överskåda och någon invändning mot densamma icke från annat håll framförts, anser jag mig icke nu böra förorda någon ändring i bestämmelsen.

14 §.

*Transport av
icke personlig
utrustning.*

Denna paragraf i det nuvarande reglementet är av samma lydelse som motsvarande paragraf i 1925 års reglemente.

I 1927 års proposition föreslogos — av skäl beträffande vilka torde få hänvisas till nämnda proposition — vissa ändringar, vilka riksdagen emellertid avvisade. Dessa ändringar gingo ut på: *att* ersättning för kostnad för befordran av i paragrafen omförmäld utrustning endast skulle utgå, där vikten av utrustningen uppgick till minst 5 kilogram; *att* ersättning skulle

utga dels vid färd å järnväg för erlagd avgift för inskrivning av utrustningen såsom resgods, dels ock för vad vederbörande styrkte sig därutöver hava för transporten utgivit; *att* Kungl. Maj:t skulle äga förordna om ersättning för befordran av effekter till eller från sjökommendering; samt *att* förrättningsman, som vid förflyttning till fots måste anlita vägvisare eller för forsling av tält, proviant eller annan nödvändig utrustning använda bärare, skulle äga undfå ersättning för vad han styrkte sig hava för sådant ändamål utgivit, dock högst med 50 öre per kilometer.

Från vissa myndigheters sida hava nu berörda ändringsförslag i större eller mindre utsträckning upptagits.

Sälunda päyrka åtskilliga myndigheter införande av en uttrycklig bestämmelse om rätt till ersättning för inskrivningsavgift vid färd med järnväg.

Vidare förordar marinförvaltningen införande av bemyndigande för Kungl. Maj:t att meddela särbestämmelser om ersättning för transport av effekter till och från sjökommendering. Detta bemyndigande anses av arméförvaltningen och statskontoret böra utvidgas att omfatta befordran av effekter till och från militär kommendering i allmänhet, medan vattenfallsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, stuteriöverstyrelsen och kommerskollegium framhålla behovet av särbestämmelser i förevarande avseende för deras förvaltningsområden.

Ytterligare föreslå ett antal myndigheter medgivande i enlighet med 1927 års proposition av rätt till ersättning för kostnad för anlitande av vägvisare eller bärare vid förflyttning till fots.

Utöver nu omförmälda ändringsförslag hava yrkanden väckts: av kamarrätten om exemplifiering i förtydligande syfte av till icke personlig utrustning hörande effekter samt av chefen för allmänna kartverket om medgivande av rätt till ersättning för transport av velociped å järnväg.

För egen del finner jag samtliga de ändringsförslag, som framfördes i 1927 års proposition, hava goda skäl för sig. Beträffande det ifrågasatta bemyndigandet för Kungl. Maj:t att meddela bestämmelser om ersättning för transport av effekter till eller från sjökommendering får jag emellertid erinra om 1927 års riksdags uttalande i denna del. Riksdagen yttrade, att enligt dess mening dylika föreskrifter icke kunde inskränkas till att omfatta endast sjökommendering, då likartade skäl med dem, som i detta fall talade för en sådan bestämmelse, kunde anföras till stöd för motsvarande bestämmelse även vid andra kommenderingar eller annan tjänstgöring, framför allt i fråga om lantförsvaret och flygvapnet tillhörande personal. Såsom av det föregående framgår, bekräftas detta riksdagens uttalande av de i förevarande sammanhang avgivna yttrandena. Då dessa emellertid tydligt giva vid handen, att en rättvis gränsdragning mellan olika personalgrupper i förevarande avseende är förenad med stora svårigheter, synes

mig tanken på meddelande av särbestämmelser härutinnan böra uppgivas.

På grund av det nu anförda och då det icke kan anses behöfligt att, på sätt kammarrätten hemställt, tynga reglementet med en exemplifiering av till icke personlig utrustning hänförliga effekter samt i fråga om transport av velociped å järnväg lärer böra gälla vad under 9 § anförts angående transport av automobil å fartyg, synes förevarande paragraf böra avfattas i enlighet med motsvarande paragraf i det vid 1927 års proposition fogade förslaget, allenast med iakttagande av att bestämmelsen om bemyndigande för Kungl. Maj:t att förordna om ersättning för befordran av effekter till eller från sjökommendering icke bör medtagas.

15 §.

*Resekostnads-
ersättning ut-
går icke vid
avgiftsfri
resa.*

Med avseende å bestämmelsen i denna paragraf hava några smärre förtydliganden i den nuvarande avfattningen påyrkats av vissa myndigheter.

Sälunda hava riksräkenskapsverket och kommerskollegium framfört ett i 1927 års proposition upptaget förslag om införande av en hänvisning till 8 § för att förekomma eljest tänkbart missförstånd. Chefen för förstnämnda ämbetsverk har emellertid till protokollet uttalat avvikande mening och förordat den lösningen av motsägelsen mellan 8 och 15 §§, att kilometerpenningar skulle utgå även vid samåkning med statens fordon.

Vidare har vattenfallsstyrelsen, med förmålan att uttrycket »Då förrättningsman avgiftsfritt använder kronans transportmedel» medfört svårigheter (vilka dessa svårigheter äro angives icke) vid tillämpningen, förordat detta uttrycks utbytande mot »Då kronan avgiftsfritt tillhandahåller transportmedel».

Slutligen har länsstyrelsen i Blekinge län ansett en klarare formulering erforderlig i syfte att utmärka, att paragrafen icke har avseende å kostnadsfritt begagnande av privatbil.

Då tillräckliga skäl icke synas föreligga att, såsom chefen för riksräkenskapsverket föreslagit, medgiva kilometerpenningars utgående vid samåkning med av kronan avgiftsfritt upplåtet fordon, anser jag mig böra tillstyrka ett förtydligande av ifrågavarande bestämmelse i den riktning, riksräkenskapsverkets majoritet och kommerskollegium angivit. I övrigt synes något förtydligande icke erforderligt. Vad särskilt angår den av förenämnda länsstyrelse berörda frågan, vill det förefalla självklart, att paragrafen icke har avseende å kostnadsfri färd med privatbil.

Med anledning av mitt i det föregående väckta förslag om upptagande av luftfartyg och omnibus såsom särskilda färdssätt, har avgiftsfri färd med dessa fortskaffningsmedel ansetts böra jämföras med dylik färd å järnväg, fartyg eller spårväg.

16 §.

Med avseende å bestämmelsen i första stycket av förevarande paragraf i nu gällande reglemente har vattenfallsstyrelsen påyrkat ett detaljerat angivande av när tjänsteställe, bostad etc. skall tagas till utgångspunkt för beräkning av ersättning för resa.

Utgångspunkten för resa vid beräkning av ersättning därför.

Beträffande andra stycket av denna paragraf i nuvarande reglemente har länsstyrelsen i Jönköpings län ifrågasatt, att förrättningsman med bostadsort utom tjänstgöringsområdet, exempelvis landsfiskal, som ej själv ägt bestämma sin bostadsort, borde erhålla ersättning från bostadsorten.

I 1927 års proposition föreslogs införande av en föreskrift av innehåll att, om förrättningsman före en förrättnings början i enskilda angelägenheter uppehölle sig å annan ort än bostads- eller stationeringsorten, ersättning skulle utgå, såsom om resan företagits från stationeringsorten eller, om sådan icke vore för honom bestämd, från hans bostad. Riksdagen biträdde emellertid icke detta förslag. Riksräkenskapsverket framhåller nu i sitt yttrande behovet av en dylik bestämmelse.

Ut i nämnda proposition framhöll föredragande departementschefen vidare, att, då befattningshavare under pågående semester eller annan ledighet inkallades i tjänstgöring, han enligt gällande bestämmelser icke kunde erhålla gottgörelse för resa, som i anledning därav påkallades från och åter till den ort, där han under ledigheten befunne sig. Det hade syntes departementschefen kunna ifrågasättas, om icke en föreskrift borde intagas i rese-reglementet, varigenom tillfälle bereddes att i särskilda fall av nämnda art medgiva ersättning. Då emellertid ett stadgande i sådan riktning lättligen skulle kunna föranleda missbruk och då redan för närvarande Kungl. Maj:t syntes äga möjlighet att undantagsvis bereda gottgörelse för resor av ifrågavarande slag, hade icke någon bestämmelse i ämnet intagits i det vid propositionen fogade reglementsförslaget.

I omförmälda avseende hava generalpoststyrelsen och telegrafstyrelsen samt trafiktjänstemännens riksförbund ifrågasatt meddelande av en bestämmelse, som lämnade åt vederbörande verkstyrelse att pröva, huruvida ersättning finge utgå eller icke.

Med anledning av ovannämnda olika ändringsförslag får jag anföra följande.

Då det icke synes av behovet påkallat att närmare än som i nu gällande reglemente skett detaljera bestämmelserna i första stycket av förevarande paragraf och då det icke heller torde kunna ifrågakomma att jämka på de i paragrafens andra stycke fastslagna principerna, anser jag vattenfallsstyrelsens och förenämnda länsstyrelsens erinringar icke böra föranleda någon åtgärd.

I fråga om resekostnadsersättningens beräkning i det fall, att förrättningsmannen före förrättnings början i enskilda angelägenheter vistas utom bostads- eller stationeringsorten, finner jag däremot en komplettering av

gällande bestämmelser erforderlig, och förordar jag i sådant avseende meddelande av föreskrift av samma innebörd som den i 1927 års proposition härutinnan föreslagna.

Vad slutligen angår resa, föranledd av inkallelse till tjänstgöring av befattningshavare, som åtnjuter semester eller annan ledighet, synas övervägande skäl tala för tillämpning av det förfaringsätt, som i nyssberörda proposition förordades av min företrädare i ämbetet.

17 §.

*Traktaments-
ersättnings
åtnjutande.*

Mot lydelsen av denna paragraf i nu gällande reglemente hava vissa erinringar gjorts i de från myndigheterna inkomna yttrandena.

Sälunda framhålla generalpoststyrelsen och vattenfallsstyrelsen, att uttrycket »som det åligger förrättningsman att verkställa på grund av innehavande befattning» visat sig ägnat att framkalla den uppfattningen, att härunder icke skulle falla förrättning, som en tjänsteman verkställer på särskilt uppdrag av överordnad. I anslutning härtill framställas olika förslag till omformulering av förevarande bestämmelse.

Vidare påpeka ett par länsstyrelser, att av paragrafens avfattning ej tydligt framgår, huruvida traktamentsersättning får åtnjutas i det fall, att förrättningsplatsen väl är belägen mera än 3 kilometer från det planlagda området för stad eller dylikt, inom vilket förrättningsmannen har sin bostad eller tjänstgöring, men inom annat planlagt område, vars gräns är belägen på kortare avstånd än 3 kilometer från förstnämnda planlagda områdes gräns. En annan länsstyrelse anför, att planlagt område icke kan anses såsom lämplig utgångspunkt för begränsning av rätt till traktamente, enär genom en sådan begränsning orättvisa vederfares förrättningsmän i större samhällen. Sistnämnda synpunkt göres även gällande av trafiktjänstemännens riksförbund.

Med anledning av ovannämnda erinringar får jag anföra följande.

Då det icke torde kunna förnekas, att det av generalpoststyrelsen och vattenfallsstyrelsen åsyftade uttrycket kan vara ägnat att framkalla missförstånd, synes detsamma böra uteslutas ur paragrafen. Där i något fall traktamentsersättning anses böra utgå jämväl vid förrättning inom bostads- eller tjänstgöringsorten, torde detta framgå av sådana särskilda bestämmelser, som omförmälas i 1 §, varför något behov att i 17 § göra förbehåll härom icke synes föreligga.

Vad åter angår de av förstnämnda två länsstyrelser gjorda påpekandena, synes mig den nuvarande formuleringen av paragrafen icke giva anledning till att vid beräkning av det såsom förutsättning för traktamentsersättnings åtnjutande stadgade minimiavståndet taga hänsyn till gränsen för annat planlagt område än det, inom vilket förrättningsmannen har sin bostad eller tjänstgöring. Något förtydligande härutinnan synes mig alltså icke erforderligt.

Icke heller kan jag, här lika litet som beträffande 5 §, förorda någon ändring i anledning av vad i förevarande sammanhang anförts rörande olämpligheten av att taga planlagt område såsom utgångspunkt för begränsningen av traktamentsersättningsrätten.

Förutom ovan omförmälda erinringar föreligga från en del myndigheter olika förslag om borttagande eller begränsande av rätten till traktamentsersättning vid kortvariga resor. Sålunda uttala sig lotsstyrelsen samt länsstyrelserna i Gotlands och Örebro län för en nedsättning av traktamentsersättningen vid förrättning, som icke påkallar bortovaro från bostads- eller tjänstgöringsorten under längre tid än 6 timmar. Härvid föreslå lotsstyrelsen och länsstyrelsen i Örebro län traktamentsersättningens begränsande till hälften av eljest utgående belopp. I samma fråga anför statskontoret, att under den tid, det provisoriska resereglementet varit gällande, med allt större styrka för statskontoret framträtt det otillfredsställande i att helt dagtraktamente utginge, oavsett om resan och förrättningen tillsammans tagit en helt liten del av dagen i anspråk, ofta icke mer än 3 à 4 timmar eller mindre. Så vore exempelvis fallet vid en mängd resor, som företogs från Stockholm till närbelägna förrättningsställen såsom Drottningholm, Ulriksdal, Uppsala m. fl. platser. Statskontoret hade kommit till den uppfattningen, att i dylika fall halvt dagtraktamente borde utgöra fullt skälig ersättning och att tidsbegränsningen för sådan ersättning lämpligen borde bestämmas till högst 6 timmar. Samma fråga beröres vidare av länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län, som framhåller, hurusom genom motorfordonens övertagande av trafiken det blivit möjligt för en förrättningsman att snabbare, än tidigare kunnat ske, utföra en tjänsteresa. Då det numera ofta förekomme, att hela resan icke toge i anspråk så lång tid, att vederbörande behövde intaga måltid utanför hemmet och därmed grunden för traktamentsersättningen försvunnit, ville länsstyrelsen ifrågasätta införande av en bestämmelse om, att traktamentsersättning icke skulle utgå för förrättning, som, inberäknad resa fram och tillbaka, icke tagit längre tid i anspråk än 4 timmar. Även länsstyrelsen i Jönköpings län uttalar sig för en efter tiden för förrättningen bestämd gräns beträffande rätten till traktamentsersättning. En minimitid borde uppställas, varjämte eventuellt även borde föreskrivas reduktion av traktamentsbeloppen för kortvarig förrättning. Jämväl i fall, då förrättning eller resa sträckte sig endast obetydligt över gräns emellan dag och natt, syntes reduktion av traktamente böra föreskrivas. Att giva den, som avreste sent på kvällen eller anlände på morgonen, fullt dagtraktamente vore ej överensstämmande med grunden för rätten till traktamente.

Denna fråga behandlas även i förenämnda den 31 december 1928 avgivna sakkunnigutlåtande (sid. 18—20). På skäl, som där framgå, föreslår den sakkunnige införande i allmänna resereglementet av en bestämmelse av ungefär följande innehåll:

»Traktamentsersättning utgår ej för förrättning, som endast krävt frånvaro från bostads- eller tjänstgöringsorten under högst 6 dagtimmar i följd. Dylig ersättning beräknas endast för den tid, varunder vederbörande varit frånvarande från bostads- eller tjänstgöringsorten, sålunda att frånvaro, som räckt mer än 6 men högst 18 dagtimmar, ersättes med ett dagtraktamente, frånvaro, som räckt mer än 18 men högst 36 dagtimmar, med två dagtraktamenten o. s. v.»

De skäl, som sålunda från olika håll anförts till stöd för en begränsning av den nuvarande traktamentsersättningsrätten vid kortvariga resor, synas mig övertygande. Jag finner mig därför nu böra tillstyrka införande av föreskrift i sådant hänseende. Vad angår innehållet i en dylig föreskrift, hava såsom den ovan lämnade redogörelsen giver vid handen, olika meningar gjort sig gällande. Efter övervägande av de på denna fråga inverkan omständigheter har jag stannat för att biträda bemälda sakkunniges förslag härutinnan. I detta förslag ingår även en bestämmelse, avseende att undanröja den för närvarande förefintliga oegentligheten, att full traktamentsersättning utgår jämväl för dag, varav endast ett fåtal timmar tagas i anspråk för resas anträdande eller avslutande. Genom att upptaga även denna bestämmelse synes man på ett nöjaktigt sätt tillgodose det av mig i det föregående uttalade önskemålet om ersättningens avpassande i görligaste mån efter de kostnader, som äro avsedda att därmed bestridas.

I enlighet med vad nu anförts avfattade bestämmelser hava således upptagits i föreliggande reglementsförslag. Då det emellertid beträffande en eller annan av de befattningshavargrupper, som enligt särskilda besparingsreglementen äro underkastade en allmän reducering av traktamentsersättningsbeloppen, möjligen kan finnas ur statsverkets synpunkt önskvärt att meddela eftergift från den föreslagna begränsningen av traktamentsersättningsrätten vid kortvariga resor, har i förslaget inryckts en föreskrift, som lägger i Kungl. Maj:ts hand att träffa avgörande därutinnan.

Med hänsyn till vad förenämnde sakkunnige (sid. 21 i utlåtandet) anført beträffande reducering av traktamentsersättningen vid längre tids vistelse i och för en eller flera förrättningar på samma plats, har jag vidare ansett mig böra förorda införande av bestämmelse jämväl härom i denna paragraf.

18 §.

Den nuvarande bestämmelsen i förevarande paragraf är av samma lydelse som motsvarande föreskrift i 1925 års reglemente.

Uti 1927 års proposition ifrågasattes icke någon ändring i denna paragraf. I sin skrivelse i ämnet anförde emellertid riksdagen, att motionsvis yrkande framställdes, att i paragrafen stadgad begränsning i rätten till natttraktamente icke skulle inträda, då avresa med järnväg eller fartyg skedde på natten eller resan måst avbrytas på natten samt nattlogi tagits före eller efter begagnande av sovplats å tåg eller liggplats å fartyg. Riksdagen hade

*Begränsning
i rätten till
natttraktamente
vid innehav av
sovplats å
järnväg o. d.*

för sin del ansett de angivna synpunkterna vara värda att uppmärksammas, men funnit tillräckliga skäl icke föreligga att i avseende å provisorietiden göra någon ändring av de gällande bestämmelserna. Riksdagen förutsatte emellertid, att berörda spörsmål gjordes till föremål för en närmare undersökning, innan förslag till definitivt reglemente framlades.

I de nu avgivna yttrandena hava dels åtskilliga myndigheter, däribland socialstyrelsen, statskontoret och styrelserna vid de särskilda kommunikationsverken, dels ock trafiktjänstemännens riksförbund framställt förslag i den i riksdagens skrivelse angivna riktningen.

På sätt i omförmälda yttranden framhålles, läser nu gällande bestämmelse i ämnet vila på det antagandet, att förrättningsman icke behöver åsamkas någon utgift för logi under natt, då staten åt honom bekostar sovplats å järnväg eller liggplats å fartyg. Detta antagande torde emellertid icke hålla streck för det fall, att förrättningsman under natten (det vill enligt rese-reglementet säga mellan klockan 12 midnatt och 6 förmiddagen) avreser från förrättnings- eller överliggningsort eller nattetid framkommer till sådan ort. I allmänhet torde han i dylika fall vara nödsakad anskaffa rum för den del av natten, som infaller före resans påbörjande respektive efter dess avslutande. Där detta är förhållandet, innebär givetvis den nuvarande bestämmelsen en obillighet. Till förebyggande härav anser jag mig nu böra föreslå sådan ändring i nämnda bestämmelse, att vad i densamma sägs icke skall äga tillämpning beträffande natt, varunder förrättningsman ankommer till eller avreser från förrättnings- eller överliggningsort. De uppgifter, som i reseräkningarna skola lämnas, torde giva nöjaktig ledning för utövande av kontroll över att den sålunda ändrade bestämmelsen icke missbrukas.

19 §.

Även denna paragraf i nuvarande reglemente har med oförändrad lydelse upptagits från 1925 års reglemente.

I de nu avgivna yttrandena hava emellertid vissa ändringsförslag framförts.

Sålunda uttalar järnvägsstyrelsen, att det knappast vore riktigt, att en tjänsteman, som insjuknade under tjänsteresa och intoges på sjukhus på annan ort än hemorten, under alla förhållanden skulle erhålla traktamentsersättning även under sjukhusvistelsen, i den mån sjukdomstiden ej överstege 14 dagar. Särskilt då, såsom vid statens järnvägar vore fallet, vederbörande vore berättigad åtnjuta fri sjukhusvård på verkets bekostnad, syntes det styrelsen uppenbart, att nu gällande bestämmelser härutinnan icke kunde anses tillfredsställande. Styrelsen hemställde därför om ett tillägg till paragrafen av innehåll, att, om under resa inträffad sjukdom påkallade sjukhusvård, traktamentsersättning under tiden för sjukhusvistelsen endast skulle utgå i den mån och med belopp, som prövades skäligt.

Vidare ifrågasätter vattenfallsstyrelsen dels utbytande av ordet »må» i första

*Traktaments-
ersättning vid
uppehåll
under resa
m. m.*

stycket mot uttrycket »må kunna» dels ock borttagande av den i samma stycke fastställda maximigränsen, 14 dygn.

Slutligen anser länsstyrelsen i Gotlands län berörda maximigräns kunna sänkas till 7 dygn.

Med anledning av dessa olika ändringsförslag får jag anföra följande.

Järnvägsstyrelsens erinran kan visserligen icke fränkännas ett visst fog. Densamma synes emellertid icke vara av beskaffenhet att böra föranleda ändring i allmänna resereglementet, utan i stället böra tagas under omprövning vid den fortsatta granskningen av de så kallade besparingsreglementena.

Ett genomförande av vattenfallsstyrelsens förslag måste befaras komma att leda till en olikformig tillämpning av ifrågavarande bestämmelse med ty åtföljande klagomål och ökade administrativa besvär. Med hänsyn härtill kan jag icke heller tillstyrka detta förslag.

Beträffande slutligen förenämnda länsstyrelsens ändringsyrkande synas mig tillräckliga skäl icke föreligga att nu vidtaga någon inskränkning i den befattningshavarna för närvarande tillkommande rätt att vid uppehåll av i första stycket av förevarande paragraf avsett slag åtnjuta traktamentsersättning under högst 14 dygn.

I överensstämmelse härmed har paragrafen i fråga i det föreliggande förslaget bibehållits vid sin nuvarande lydelse.

20 §.

Resekostnadernas fördelning på olika anslag.

Med avseende å denna paragraf i det gällande reglementet synes någon anledning till ändring icke föreligga.

21 §.

Begränsning i rätten till traktamentsersättning vid förrättning, för vilken arvode utgives av enskild sakägare.

Icke heller i den nuvarande bestämmelsen i denna paragraf synes någon ändring påkallad.

22 §.

Reseförskott.

Även bestämmelsen i denna paragraf av nu gällande reglemente synes böra med oförändrad lydelse upptagas i det nya reglementet.

23 §.

Reseräkning.

Uti de under denna paragraf i gällande reglemente upptagna bestämmelserna hava från en del myndigheters sida påyrkats ändringar, i syfte att reseräkningarnas uppgifter måtte i olika hänseenden fullständigas.

Sälunda föreslås, att skyldighet måtte stadgas: att uppgiva tidpunkterna för ankomst till och avfärd från förrättningsställe, att beträffande färd å

järnväg angiva färdvägen samt att lämna utförliga uppgifter angående beräkningar enligt 4 §. Hit torde vidare böra hänföras ett under 7 § omförmält yrkande om åläggande att meddela uppgift angående orsaken till att tur- och retur- eller annan dylik biljett icke kommit till användning.

Givetvis är det ur kontrollsynpunkt av värde, att reseräkningarna innehålla så fullständiga uppgifter som möjligt. Beträffande såväl tidpunkterna för ankomst till och avfärd från förrättningsställe som färdvägen vid järnvägsresa torde emellertid reseräkningarna, i den mån de avfattas i överensstämmelse med det vid tillämpningsföreskrifterna till resereglementet fogade formuläret, i allmänhet giva tillräcklig ledning för granskningsmyndigheten. Vad angår övriga ifrågasatta nya uppgifter, torde de i fall av behov utan större besvär kunna av nämnda myndighet införskaffas. Med hänsyn härtill och då redan den nu förrättningsmännen åliggande uppgiftsskyldigheten är ganska omfattande och betungande, anser jag mig icke böra förorda bifall till de framställda ändringsyrkandena.

24 §.

Denna paragraf i det nuvarande reglementet är av samma lydelse som motsvarande paragraf i 1925 års reglemente.

Tid för ingivande av reseräkning.

Uti 1927 års proposition föreslogs sådan ändring, att för fall, där reseräkningar avgåves kvartalsvis, tiden för räkningarnas ingivande skulle bestämmas till 3 månader efter kvartalets utgång. Riksdagen lämnade emellertid ändringsförslaget utan bifall.

Lantmäteristyrelsen hemställer nu om förnyat upptagande av nämnda förslag.

Socialstyrelsen anser, att förevarande paragraf bör kompletteras med en bestämmelse, att den granskande myndigheten skall hava verkställt sin granskning inom 3 månader efter det räkningen till myndigheten inlämnats.

Två länsstyrelser föreslå i detta sammanhang bestämmande av en särskild kortare preskriptionstid för ersättningskrav enligt resereglementet.

Vad omförmälda ändringsförslag angår, finner jag mig beträffande tiden för ingivande av kvartalsräkningar böra tillstyrka en bestämmelse av det innehåll, som i 1927 års proposition föreslogs, varemot jag i övriga hänseenden icke anser skäl föreligga till ändring av det nuvarande stadgandet i förevarande ämne.

25 §.

Denna paragraf i det nuvarande reglementet synes böra med oförändrad avfattning upptagas i det nya reglementet.

Oriktig uppgift i räkning.

26 §.

I den under denna paragraf i nu gällande reglemente upptagna bestämmelsen synes allenast, i överensstämmelse med vad i 1927 års proposition föreslogs, böra vidtagas en mindre, formell jämkning.

Resor utom riket.

*Departements-
chefens
hemställan.*

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

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan förordnar Hans Maj:t Konungen, att proposition i ämnet skall avlätas till riksdagen av den lydelse, bilaga vid detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:
Olga Gjörloff.

Bilaga 1.

Tablå över utgifterna för resekostnads- och traktamentsersättning under budgetåren 1924/1925, 1926/1927 och 1927/1928 för vissa grupper befattningshavare.

	1924/1925	1926/1927	1927/1928
Överkontrollörer vid brännvins- och maltdryckstillverkningen	65,000.86	69,423.49	71,049.08
Befattningshavare vid skolöverstyrelsen	35,114.82	38,566.01	¹ 31,809.10
Folkskolinspektörer	271,108.82	255,871.25	245,264.10
Gymnastikinspektörer	62,892.81	53,623.25	51,196.27
Fiskerieradministrationen	32,712.41	33,465.88	30,659.10

¹ Minskningen torde bero på minskat antal resor.

Bilaga 2.

Sammanställning över statsverkets utgifter för resekostnads- och traktamentsersättning under tiden 1 september 1925—31 augusti 1926 och 1 juli 1927—30 juni 1928.

Titel	1 september 1925—31 augusti 1926			1 juli 1927—30 juni 1928		
	Resekostnads- ersättning	Traktaments- ersättning	Summa	Resekostnads- ersättning	Traktaments- ersättning	Summa
II H. T....	291,067.95	127,414.—	418,481.95	313,708.67	126,329.67	440,038.34
IV » ...	458,043.68	719,245.40	1,177,289.08	423,490.82	570,722.17	994,212.99
V » ...	874,518.59	362,117.58	1,236,636.17	1,025,503.80	418,348.67	1,443,852.47
VI » ...	117,958.72	24,380.—	142,338.72	130,350.14	38,475.40	168,825.54
VII » ...	98,563.71	284,296.51	382,860.22	151,713.77	303,625.58	455,339.35
VIII » ...	213,483.70	200,641.04	414,124.74	214,985.49	219,520.80	434,506.29
IX » ...	597,889.28	1,155,122.21	1,753,011.49	549,577.42	1,107,450.83	1,657,028.25
X » ...	70,627.67	64,448.08	135,075.75	72,891.97	80,729.40	153,621.37
Statens af- färsdrivan- de verk ...	1,096,019.70	2,953,543.21	4,049,562.91	1,042,546.11	2,835,109.18	3,877,655.29
Diverse me- del	21,485.56	76,478.—	97,963.56	12,699.11	37,199.—	49,898.11
Summa kr.	3,839,658.56	5,967,686.03	9,807,344.59	3,937,467.80	5,737,510.70	9,674,978.—

**Sammanställning, utvisande resekostnadsersättningens fördelning på olika färdssätt
grupper förrättningsmän för tiden**

Förrättningsmän	R e s e k o s t n a d s -				
	Järnväg kronor	Fartyg kronor	Spårväg kronor	Taxe- automobil kronor	Annan automobil kronor
Befattningshavare hos fångvårdsstyrelsen	3,938.70	224.—	16.10	—	14.50
Befattningshavare, tjänstgörande å ar- meförvaltningens artilleri-, fortifika- tions- och intendentsdepartement ...	23,156.45	990.70	128.20	822.81	127.08
Befattningshavare, tjänstgörande i ma- rinförvaltningen ...	19,035.35	256.19	90.15	109.05	89.80
Fattigvårdskonsulenter	6,129.20	29.25	48.40	4,388.15	7,981.75
Förste provinsialläkare och provinsial- läkare	4,660.45	286.—	48.50	48,005.53	35,359.23
Landsfiskaler	4,523.59	347.85	22.70	287,300.33	134,244.48
Befattningshavare i väg- och vatten- byggnadsdistrikten	5,339.82	351.95	17.45	5,971.88	8,388.55
Befattningshavare hos vattenfallsstyrel- sen	32,666.96	131.20	114.—	12,262.40	3,295.38
Befattningshavare, tjänstgörande i kon- trollstyrelsen	5,725.90	303.—	71.55	753.96	427.71
Befattningshavare hos vitterhets-, histo- rie- och antikvitetsakademien	1,412.15	208.65	2.90	557.04	1,461.70
Riksantikvariens ombud	4,979.95	266.75	51.60	2,117.95	1,339.15
Folkskolinspektörer	18,854.75	783.67	93.70	53,901.19	28,793.97
Lantmåteripersonal, sysselsatt med lant- måteriförrättningar	40,598.85	1,171.53	303.13	103,814.27	41,791.53
Personal, anställd hos rikets allmänna kartverk	5,901.40	754.95	173.45	24,076.23	11,402.36
Befattningshavare hos Sveriges geolo- giska undersökning	5,456.90	153.65	9.45	12,407.07	4,617.50
Befattningshavare hos kommerskolle- gium	12,855.27	632.02	25.75	8,418.58	3,567.20
	195,235.19	6,891.36	1,217.08	564,906.24	282,901.84

Bilaga 3.

och traktamentsersättnings fördelning på dag- och nattractamenten för vissa
1 oktober 1927—30 september 1928.

ersättning			Traktamentsersättning			Summa rese- kostnads- och trakta- mentsersätt- ning kronor
Hästs skjuts kronor	Annat färdsätt kronor	Summa rese- kostnads- ersättning kronor	Dagtrakta- menten kronor	Nattracta- menten kronor	Summa dag- och natt- tractamenten kronor	
—	—	4,193.80	1,900.—	398.—	2,298.—	6,491.80
1.50	2.90	25,229.39	19,955.90	5,034.80	24,990.70	50,220.09
20.90	—	19,601.44	16,683.90	4,766.50	21,450.40	41,051.84
513.10	165.43	19,255.28	12,915.—	4,330.—	17,245.—	36,500.28
2,730.78	1,378.22	92,468.71	63,586.92	6,115.—	69,701.92	162,170.63
24,387.13	12,212.42	463,038.50	6,412.60	505.95	6,918.55	469,957.05
1,165.53	2,507.59	23,742.27	14,941.78	4,628.95	19,570.73	43,313.—
249.65	759.10	49,478.69	38,335.70	12,733.80	51,069.—	100,547.69
—	80.85	7,362.47	6,044.—	1,886.—	7,930.—	15,292.47
9.50	76.05	3,727.99	3,110.—	1,185.—	4,295.—	8,022.99
138.05	992.26	9,885.71	16,702.—	5,760.50	22,462.50	32,348.21
5,197.70	4,145.54	111,770.52	87,810.—	19,622.—	107,432.—	219,202.52
12,502.81	11,335.29	211,516.91	422,579.94	132,371.87	554,951.31	766,468.22
915.77	3,164.55	46,388.71	63,371.59	31,287.68	94,659.27	141,047.98
14.25	6,108.89	28,767.71	31,632.—	15,008.—	46,640.—	75,407.71
17.05	85.05	25,600.92	9,746.—	3,133.—	12,879.—	38,479.92
47,863.22	43,013.64	1,142,028.52	815,727.38	248,766.05	1,064,493.38	2,206,521.90

Bilaga 4.

Till herr statsrådet och chefen för kungl. finansdepartementet.

Enligt Kungl. Maj:ts bemyndigande den 27 juni 1927 uppdrog dåvarande statsrådet och chefen för kungl. finansdepartementet samma dag åt undertecknad att såsom sakkunnig inom nämnda departement verkställa utredning angående befattningshavares rätt att företaga tjänsteresor, rörande åtgärder för tjänsteresors rationella planläggning och angående s. k. besparingsreglementen för vissa grupper av befattningshavare. Med stöd av samma bemyndigande utsåg bemälda departementschef vidare den 30 augusti 1927 revisorn i statskontoret K. A. V. Arvidsson att biträda med sekreterargöromål vid utredningen.

I anledning av utredningen hava enligt Kungl. Maj:ts beslut eller underhand till mig överlämnats framställningar i ämnet från följande myndigheter m. fl.:

1) medicinalstyrelsen angående särskilda bestämmelser rörande traktamentsersättning till befattningshavare vid statens hospital och asyler;

2) sjukskötaren vid Kristinehamns hospital K. Kvist angående hospitalspersonals rätt till traktamentsersättning vid vissa resor;

3) kommunikationsverkens lönenämnd, *dels* angående förslag till bestämmelser i fråga om ersättning för vissa tjänsteresor vid kommunikationsverken, *dels* angående grunderna för bestämmande av traktamentsersättning vid resa för tillträde av förordnande å högre tjänst m. m.;

4) svenska järnvägsmannaförbundet angående stationeringsortens bestämmande för vissa banvakter;

5) generaltullstyrelsen angående ändringar i vissa bestämmelser om resekostnads- och traktamentsersättning till befattningshavare vid tullverket;

6) statskartografen E. P:son Berger m. fl. angående viss ändring av 2 § i resereglementet för rikets allmänna kartverk;

7) statstopografen K. Stigmark m. fl. angående d:o;

8) rikets allmänna kartverk angående ändring i bestämmelserna om resekostnads- och traktamentsersättning vid fältarbete;

9) stuteriöverstyrelsen angående ökade dagtraktamenten m. m. till stallpersonalen vid statens hingstdepåer och stuteri;

10) Sveriges statstjänstemannaförbund angående visst samarbete vid upprättande av förslag till besparingsreglementen;

11) trafiktjänstemännens riksförbund angående d:o;

12) styrelserna för föreningen Sveriges ordinarie jägmästare och de extra jägmästarnas förbund angående nytt särskilt resereglemente för domänverkets personal.

Sedan utredning i berörda avseenden numera blivit av undertecknad verkställd, varvid samråd i erforderlig utsträckning ägt rum med representanter för olika ämbetsverk, får jag härmed framlägga dess resultat.

Härvid synes mig lämpligast att först lämna en redogörelse för utredningens förhistoria samt därefter var för sig behandla frågorna om befattningshavares rätt att företaga tjänsteresor, om planläggning av dylika resor samt om besparingsreglementen.

I. Utredningens förhistoria.

Enligt 1 § i 1907 års resereglemente skulle resekostnads- och traktementsersättning utgå för extra förrättning i statens ärenden, där ej genom instruktioner eller särskilda föreskrifter annorlunda var stadgat. Extra förrättning angavs i 3 § i reglementet vara antingen i allmän författning bestämd eller för tillfället genom nådigt förordnande eller av vederbörande ämbetsmyndighet anbefalld.

Ingresserna till 1 och 2 §§ i 1925 års resereglemente innehöllo, att, där enligt allmän författning eller särskild föreskrift resekostnads- och traktementsersättning skulle utgå för förrättning i statens ärenden, vederbörande förrättningsman ägde, i den mån ej annorlunda vore eller kunde varda stadgat, åtnjuta ersättning i enlighet med resereglementet. I sin motivering till nyssnämnda författningsrum anförde vederbörande departementschef följande:

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

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

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

I 1927 års resereglemente hava bestämmelserna om reglementets tillämpningsområde sammanförts i första stycket av 1 §. I sak förete dessa be-

stämmelser icke någon avvikelse från motsvarande föreskrifter i 1925 års resereglemente. Däremot har i andra stycket av nämnda paragraf införts ett stadgande, vartill någon motsvarighet icke fanns i 1925 års resereglemente, nämligen bestämmelsen, att, om särskilda föreskrifter erfordras för tillämpningen av resereglementet eller om resekostnads- och traktementsersättning för vissa grupper befattningshavare vid resor inom riket finnes böra utgå med lägre belopp än i reglementet sägs, Kungl. Maj:t äger därom förordna. Beträffande motiveringen till nämnda paragraf må anföras följande uttalande av vederbörande departementschef:

»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 spörsmål, fullständiga 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 förrättningsarnas 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 återopande av detta uttalande hava 1926 års statsrevisorer anförts, 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 lämnade i uppdrag åt en befattningshavare att företaga tjänsteresa, stadga skyldighet att i beslutet om resans företagande fullständigt och specificerat angiva de platser, som skulle 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 korrigerig, innan resorna finge företagas, varjämte bevis om resans överensstämmelse med den fastställda planen borde åtecknas 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 sär-

skilda 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 skäliga.

Twivel 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 på 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 läser 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 förrättningar 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.»

I sin skrivelse nr 184 i anledning av propositionen med förslag till allmänt resereglemente förklarade sig 1927 års riksdag anse behovet av särskilda bestämmelser uti ifrågavarande hänseenden vara starkt motiverat. I sammanhang härmed framhöll riksdagen önskvärdheten av att en undersökning samtidigt komme till stånd, i vad mån det kunde anses lämpligt att ur resereglementet helt och hållet utbryta sådana grupper befattningshavare, vilka hade att under längre tidsperioder stadigvarande företaga förrättningar eller för vilka traktamentsersättningen jämväl kunde anses i viss mån innefatta ersättning för det under förrättningen utförda arbetet. Det ville nämligen synas riksdagen, som om åtskilliga skäl kunde anföras för att i det allmänna resereglementet infoga bestämmelser beträffande huvudsakligen allenast sådana extra förrättningar i statens ärenden, som tid efter annan måste företagas för fullgörande av särskilda uppdrag, under det att i ett särskilt reglemente eller på annat sätt föreskrifter meddelades angående ersättning för sådana förrättningar, vilka det ålåg befattningshavare att utföra såsom ett direkt led i tjänsteutövningen.

II. Befattningshavares rätt att företaga tjänsteresor.

Frågan om befattningshavares rätt att företaga tjänsteresor torde i förvarande sammanhang vara av betydelse allenast såvitt därmed avses rätt att mot ersättning av statsmedel företaga dylika resor. Bortser man från ersättningsfrågan, torde nämligen företagandet av tjänsteresor mindre böra betraktas såsom en befattningshavaren tillkommande rättighet än såsom en honom åvilande skyldighet. Denna åtskillnad är emellertid icke konsekvent iakttagen i gällande instruktioner och reglementen. I vissa av dessa talas om skyldighet att verkställa tjänsteresor (eller fullgöra alliganden, som förutsätta sådana), i andra åter om rätt därtill. Visserligen skulle det kanske ligga nära till hands att i anslutning härtill anse bestämmelserna i sistnämnda, men icke i förstnämnda, fall jämväl innebära medgivande om reseersättnings utgående, under förutsättning naturligtvis att ersättningsfrågan icke särskilt reglerats. Emellertid torde en dylik slutsats icke vara riktig. Även där tjänsteresor angivas såsom befattningshavare åliggande skyldighet läser nämligen reseersättning tillkomma vederbörande. Faktiskt torde det förhålla sig så, att ersättning utgår för envar tjänsteresor i enlighet med allmänna resereglementets grunder, såvida särskilda bestämmelser icke i en eller annan form meddelats om att ersättning ej skall utgå eller skall utgå enligt andra normer. Detta förhållande rubbas icke därav, att i åtskilliga fall uttryckliga bestämmelser finnas meddelade angående såväl ersättningsrätten som ock ersättningsgrunderna, även där dessa icke avvika från allmänna resereglementet.

Till närmare belysning av det ovan anförda har genom sekreterarens försorg upprättats härvid fogade sammanställning¹ av olika gällande bestämmelser angående tjänsteresor och ersättning därför. I denna sammanställning — vilken jämväl giver en föreställning om nuvarande föreskrifter angående tjänsteresors planläggning — har dock i vissa fall ansetts tillräckligt att endast göra en hänvisning till vederbörlig föfattnings datum och nummer i Svensk föfattningsamling.

I anslutning till den praxis, som, enligt vad i det föregående angivits, utvecklats sig och mot vars befogenhet någon erinran knappast torde kunna göras, synes, till undanröjande av varje anledning till tvekan härutinnan, lämpligen böra övervägas ett generellt stadgande av den innebörd, att för tjänsteresor ersättning skall, i den mån ej annat särskilt är eller varder föreskrivet, utgå enligt allmänna resereglementet. En dylik bestämmelse skulle givetvis hava sin rätta plats i nämnda reglemente. Genom besparingsreglementen eller andra särskilda föreskrifter finge, liksom för närvarande är förhållandet, erforderliga undantag därifrån stadgas.

Den sålunda skisserade anordningen av reseersättningsbestämmelserna kan visserligen synas gå i motsatt riktning mot vissa av 1927 års riksdag gjorda uttalanden i ämnet. Formellt sett skulle detta även bliva fallet. Men i sak torde skillnaden icke bliva synnerligen stor, förutsatt nämligen, att man, så långt det ur praktisk synpunkt visar sig möjligt, fortsätter på den år 1925 inslagna och år 1927 i viss mån vidare beträdda vägen att mer och mer avpassa ersättningarna enligt allmänna resereglementet efter de verkliga resekostnaderna. Till spörsmålet om de åtgärder, som i sistnämnda avseende kunna ifrågasättas, återkommer jag i det följande.

Införandet i allmänna resereglementet av en generell föreskrift av ovan angivet innehåll skulle uppenbarligen endast lösa frågan angående rätten

¹ Här utesluten.

till ersättning för tjänsteresor och grunderna för denna ersättnings beräknande. Frågan, huruvida och i vad mån tjänsteresor böra av olika befattningshavare företagas, skulle däremot allttjämt bliva beroende av innehållet i de för olika befattningshavare gällande instruktioner eller andra dylika föreskrifter. De nuvarande bestämmelserna härutinnan äro, såsom av förenämnda sammanställning framgår, av skiftande innehåll. Vissa befattningshavare hava att för fullgörande av inspektions- eller kontrollåligganden besöka vederbörliga platser visst antal gånger under olika angivna tidsperioder. För andra äro tjänsteresorna knutna till vissa för rättningar, vilka än äro en gång för alla bestämda, än beroende på rekvisition av förrättningsökande. För åter andra befattningshavare stadgas skyldighet att företaga tjänsteresor, utan att denna skyldighet är till omfattningen närmare bestämd. Gemensamt för sistnämnda grupp gäller givetvis vad beträffande åtskilliga hithörande befattningshavare uttryckligen finnes stadgat, nämligen att tjänsteresorna skola vara »nödiga» eller »påkallas av vederbörandes ämbetsförvaltning» etc. De skiftningar, som ifrågavarande bestämmelser förete, sammanhånga givetvis med de i de olika fallen föreliggande, till befattningshavarnas arbetsuppgifter sig hänförande särskilda förhållandena. Med hänsyn till dessa läser det ock vara uteslutet att söka åvägabringa någon mera genomförd enhetlighet i förevarande avseende, varvid naturligtvis bortses från vissa rent formella olikheter, vilkas utplånande emellertid icke torde vara av någon som helst betydelse i detta sammanhang. Av angivna skäl synes det även ogörligt att för dem av nu omförmälda befattningshavare, för vilkas tjänsteresor en bestämd övre gräns icke utan vidare är given, införa en sådan. Beträffande vissa av dem, t. ex. yrkesinspektionens befattningshavare, torde det rent av kunna anses såsom ett samhällsintresse, att tjänsteresor företagas i största möjliga utsträckning. Där det emellertid ur besparingssynpunkt anses önskvärt och med statens intressen i övrigt förenligt att söka begränsa antalet tjänsteresor, torde enda framkomliga vägen vara att på förhand bestämma den ungefärliga storleken av de belopp, som staten anses hava råd att för ändamålet avse. En sådan anordning torde förutsätta beviljande av erforderliga medel i form av särskilda anslag för olika grupper av befattningshavare, vilka anslagsmedel fördelas mellan gruppen tillhörande befattningshavare av den myndighet, varunder dessa närmast lyda och vilken får anses mest kompetent att verkställa en dylik fördelning. Då denna fråga sammanhänger med spörsmålet om tjänsteresors planläggning, får jag tillfälle att under nästa avdelning närmare ingå på densamma.

Beträffande vissa verk är förhållandet det, att gällande instruktioner eller andra föreskrifter icke innehålla några bestämmelser om tjänsteresor eller pålägga verken eller befattningshavarna skyldigheter, vilkas fullgörande uppenbarligen förutsätter dylika resor. I dessa fall torde sådana resor ej heller förekomma, med mindre Kungl. Maj:t eller, beträffande tjänstemän vid statsdepartement, vederbörande departementschef därom meddelat uppdrag. Att sådant uppdrag i dessa fall är en förutsättning för ersättnings utgående finnes väl icke i lag eller författning uttryckligen bestämt, men torde anses så självfallet, att något lagfästade därav icke är av behovet påkallat.

Av vad sålunda anförts framgår, att jag för min del kommit till det resultat, att det för flertalet fall icke är görliet och för övriga fall icke kan anses påkallat att i vidare mån än som redan skett genom författningsbestämmelser reglera befattningshavares rätt (skyldighet) att företaga

tjänsteresor. Olägenheterna av den ofullständighet eller oklarhet, som ansetts vidlåda de nu gällande bestämmelserna i detta avseende, synas ej heller böra överskattas. Risken för missbruk av tjänstereserätten torde nämligen kunna antagas komma att avlägsnas, i mån som reseersättningen närmar sig de verkliga resekostnaderna.

III. Planläggning av tjänsteresor.

För nedbringande av statsverkets kostnader för befattningshavares tjänsteresor är det uppenbarligen av den allra största vikt, att en omsorgsfull planläggning av resorna äger rum, så att i resorna ingående förrättningar företagas i den ordning, som för statsverket medför minsta resekostnaden, samt, där vederbörande har att företaga en serie förrättningar, dessa inordnas i resor under hänsynstagande — i den mån så låter sig göra — till samma synpunkt. I sistnämnda avseende är ju sålunda önskvärt, att förrättningar i en och samma trakt företagas under samma resa och att förrättningar å avlägsen ort kombineras på billigaste sätt med resa. I första hand åligger det givetvis befattningshavarna själva att iakttaga dessa synpunkter med avseende å dem åliggande tjänsteresor. Åt denna deras skyldighet har ock i viss mån givits uttryck i 4 § av allmänna resereglementet. Där stadgas nämligen, bland annat, att förrättningsman bör vid flera förrättningar i följd anordna de därav föranledda resorna, såvitt lämpligen ske kan, på så sätt, att kostnaden för statsverket i största möjliga mån nedbringas. I de fall, där tjänsteresor företagas efter uppdrag av överordnad myndighet, torde denna hava skyldighet att tillse, att nämnda stadgande efterlevs. Med hänsyn härtill lärer väl ock vederbörande myndighet, där tjänsteresa avser flera förrättningar, i allmänhet fastställa plan för densamma. I de fall åter, där dylikt uppdrag för resans företagande icke erfordras, lämnas måhända ofta tillsynen över efterlevnaden av ifrågasvarande stadgande helt åt den myndighet, som har att utbetala reseersättningen. En sådan tillsyn förutsätter emellertid en fortgående kontroll över resornas företagande — en kontroll, som den utbetalande myndigheten i allmänhet icke lärer vara i tillfälle att utöva. Det måste därför framstå såsom ett önskemål att komplettera utbetalningsmyndighetens granskning av tjänsteresornas planläggning med en granskning jämväl av den fackmyndighet, under vilken befattningshavaren lyder. Mest effektivt torde härvid vara att stadga skyldighet för befattningshavarna att i förväg underställa fackmyndigheten resplaner. Härigenom blir det även möjligt för fackmyndigheten att avskilja sådana resor, som anses mindre nödvändiga eller mindre viktiga.

Såsom framgår av den i det föregående åberopade sammanställningen av gällande bestämmelser rörande tjänsteresor, är en i överensstämmelse med det senast anförda ordnad planläggning av tjänsteresorna stadgad beträffande vissa grupper av befattningshavare. Så är förhållandet i fråga om:

- 1) fattigvårdskonsulenter och skyddshemsinspektören, för vilka statens inspektör för fattigvård och barnavård fastställer resplaner;
- 2) överinspektören för sinnessjukvården, statsinspektören över köttkontrollen, 1. provinsialläkare, inspektrisen över sjuksköterskeväsendet och länsveterinärer, för vilka (beträffande sistnämnda befattningshavare dock

endast med avseende å vissa resor) resplaner fastställas av medicinalstyrelsen;

3) folkskolinspektörer, för vilka skolöverstyrelsen fastställer resplaner;

4) lantbruksingenjörer, statskonsulenter, inspektörer över den lägre lantbruksundervisningen och befattningshavare vid statens lokala fiskeriadministration, för vilka lantbruksstyrelsen fastställer resplaner.

Enahanda system tillämpas ock beträffande:

5) underinspektörer vid yrkesinspektionen och gymnastikinspektörer, för vilka vederbörande yrkesinspektör, respektive skolöverstyrelsen enligt av social- respektive skolöverstyrelsen meddelade bestämmelser fastställer resplaner.

I dylika resplaner torde ifrågakommande förrättningar i allmänhet upp- tagas i den ordning, som är ägnad att medföra minsta resekostnaden. Beträffande de resplaner, som fastställas för lantbruksingenjörernas resor, har emellertid, enligt vad jag från lantbruksstyrelsen erfarit, svårigheten att i förväg beräkna förrättningarnas varaktighet i förening med den omständigheten, att vissa efter resplans fastställande inkommande ansökningar om biträde av lantbruksingenjör måste tillgodoses, starkt begränsat möjligheterna att handlägga förrättningarna i enlighet med dylik plan. Med hänsyn härtill och till följd av den alltjämt fortgående ökningen i förrättningarnas antal hava resplanerna för lantbruksingenjörernas vidkommande under årens lopp ändrat karaktär, så att de numera endast utgöras av förteckningar över av lantbruksstyrelsen eller vederbörande länsstyrelse meddelade förordnanden. Vid dessa resplaners fastställande erinras emellertid vederbörande befattningshavare, bland annat, därom, att förrättningar i en och samma trakt böra, i den mån så lämpligen kan ske, för nedbringande av resekostnaden utföras i ett sammanhang.

Med anledning av det mig lämnade utredningsuppdraget har jag givetvis ansett mig böra i främsta rummet undersöka möjligheterna för en utsträckt tillämpning av det system för granskning av tjänsteresors planläggning, som kommit till användning beträffande ovan uppräknade grupper av befattningshavare, ehuru det i fråga om lantbruksingenjörerna numera måst övergivas. I första hand har denna undersökning inriktats på vissa befattningshavargrupper, för vilka de årliga resekostnaderna uppgå till mera betydande belopp, nämligen yrkesinspektörer och lantmätare. Härvid har samråd ägt rum med vederbörande centralmyndighet.

Vad angår *yrkesinspektörerna*, har från socialstyrelsens sida i huvudsak framhållits, att den mera regelbundna inspektionsverksamheten redan nu i förväg planlägges av inspektörerna själva; att styrelsen tidvis underkastar nämnda verksamhet granskning även ur synpunkten av huruvida planmässighet iakttagits vid dess fullgörande; att en anordning med genomgående förhandsgranskning och fastställande av resplaner för ifrågavarande befattningshavare skulle förutsätta inrättande av ett centralregister över alla landets arbetsställen och nödvändiggöra en avsevärd utökning av styrelsens administrativa apparat med därav följande ökade förvaltningskostnader; samt att en dylik anordning, även om den sålunda tekniskt låte sig genomföra, skulle stöta på betydande svårigheter med hänsyn till de omkastningar i tjänsteresorna, med vilka man enligt sakens natur alltid måste räkna på förevarande verksamhetsområde.

I avseende å *lantmätarna* har från lantmäteristyrelsens sida erinrats om de svårigheter, som föreligga att på förhand beräkna varaktigheten av olika lantmåteriförrättningar. Särskilt har härvid pekats på det ofta

återkommande förhållandet, att vid en förrättnings företagande det av olika skäl visar sig erforderligt att omedelbart avbryta densamma. Att detta, i all synnerhet då fråga är om en förrättning, vars utförande beräknats draga lång tid, måste alldeles omkasta en på förhand uppgjord resplan ligger ju i öppen dag. Ytterligare har erinrats om, att mellankommande bradskande förrättningar äro ägnade att inom lantmäteriverksamheten mer än på något annat område försvåra följandet av dylika resplaner.

Med hänsyn till vad sålunda anförts i förevarande fråga vill det synas uteslutet att för yrkesinspektörernas och lantmätarnas vidkommande binda tjänsteresorna vid på förhand uppgjorda, av vederbörande centralmyndighet fastställda resplaner.

Jämväl beträffande andra grupper, såsom befattningshavare vid polisväsendet, kontrollväsendet, bergsstaten, egnahems-, sprängämnes-, elektriska- och fartygsinspektionerna, synes det av nära liggande, delvis med de i fråga om yrkesinspektörerna ovan anförda sammanfallande skäl omöjligt eller olämpligt att gå in för ett dylikt system.

Om det vid nu angivna förhållanden — åtminstone vad beträffar befattningshavare, för vilka tjänsteresor i större utsträckning förekomma — icke synes låta sig göra att, i vidare mån än redan skett, anordna fackmyndigheternas kontroll å tjänsteresornas rationella planläggning efter ifrågavarande system, är härmed givetvis icke sagt, att tanken på att vid sidan av utbetalningsmyndighetens granskning åvägbringa en dylik kontroll bör uppgivas. Självfallet är enbart den omständigheten, att de myndigheter, vilka hava att övervaka vederbörande befattningshavares verksamhet i allmänhet, i samband härmed ägna uppmärksamhet jämväl åt planläggningen av tjänsteresor, som av verksamheten föranledas, av stort värde ur nu förevarande synpunkt. I regel torde ock myndigheterna beakta detta och, i den mån tid och arbetskrafter det tillåta, följa de underlydande befattningshavarnas dispositioner uti ifrågavarande avseende. Icke desto mindre kan det naturligtvis i betraktande av frågans betydelse *överbägas att i ett cirkulär eller dylikt understryka angelägenheten av att myndigheterna öva tillsyn över planläggningen av dem underställda befattningshavares tjänsteresor.*

Genom att *ålägga de underlydande befattningshavarna att föra dagbok över ifrågakommande tjänsteresor*, angivande jämväl de resevägar, som tagits, och den reseersättning, som påförts statsverket, kunna myndigheterna sätta sig i stånd att kontinuerligt följa resorna och giva de anvisningar, vartill de finna anledning föreligga. Detta förfaringssätt tillämpas för närvarande exempelvis av socialstyrelsen beträffande yrkesinspektionens befattningshavare, för vilka styrelsen meddelat bestämmelser här om i särskilt utfärdade tjänstgöringsföreskrifter. *I ett eventuellt cirkulär till myndigheterna kunde en dylik anordning lämpligen anbefallas till allmänt begagnande.*

I detta sammanhang må ock erinras om det system, som till resekostnadernas nedbringande införts beträffande fartygsinspektionens befattningshavare. För dessas vidkommande bestridas resekostnaderna icke av vederbörande huvudtitels allmänna reseanslag, utan hava de för ändamålet erforderliga medlen sammanförts med övriga för ifrågavarande förvaltningsgren avsedda medel. De ingå således såsom en post i anslaget till anordnande av förhandskontroll å fartygs sjövärdighet. Angående användningen av denna anslagspost har Kungl. Maj:t förordnat, att fördelningen skall ske enligt de grunder, som av kommerskollegium bestämmas, samt

att ifrågavarande ersättningar skola utbetalas till i Stockholm stationerad personal av kollegium samt till övrig personal av länsstyrelsen i det län, inom vilket personalen är stationerad.

Enligt vad från kollegium inhämtats, går kollegium vid fördelningen av ifrågavarande anslagspost tillväga på följande sätt. Vid budgetårets början uppgöres hos kollegium, med ledning av uppgifterna rörande de rese- och traktamentsbelopp, som under de föregående budgetåren förbrukats av respektive inspektörer, en fördelning å de olika inspektörerna av resemedelsanslaget, sedan likväl en del därav reserverats tillsv vidare för att framdeles under budgetåret anlitas i den mån det för den ene eller andre inspektören beräknade totalbeloppet visar sig behöva utökas. I ändamål att det sålunda för envar fartygsinspektör förslagsvis beräknade totalbeloppet för helt budgetår må kunna i görligaste mån jämnt fördelas å budgetåret, tilldelas inspektören enligt skrivelse till respektive länsstyrelse för varje gång allenast en fjärdedel av det beräknade totalbeloppet. Inspektören åligger därefter att i god tid, innan sålunda anvisat belopp i sin helhet tagits i anspråk, därom underrätta kollegium, som, om tidpunkten för anvisande av ny fjärdedel är inne eller eljest sådan tilldelning finnes motiverad, avlåter ny skrivelse till länsstyrelsen. Inspektörs rese-räkning insändes till vederbörande länsstyrelse för varje kalendermånad samtidigt med att avskrift av reseräkningen översändes till kollegium. Med en dylik anordning äger kollegium möjlighet att redan från budgetårets början följa det tempo, i vilket resemedlen förbrukas. I enstaka fall, då inspektör finnes hava överskridit det anvisade beloppet, plägar kollegium i samband med anvisandet av nytt belopp meddela inspektören att, därest under viss angiven tid det anvisade beloppet överskrides, ersättning av statsmedel för överskjutande del kan påräknas allenast i det fall inspektören, vid trängande behov av tjänsteresa, därtill inhämtat kollegii med-givande före resans anträdande.

Även med avseende å folkskolinspektörerna, vilkas resekostnader bestridas från ett särskilt för ändamålet i riksstaten upptaget anslag, har ett liknande system kommit till användning, fastän det här kombinerats med förhandsgranskning och fastställande av resplaner.

Ehuru den grundläggande förutsättningen — nämligen resekostnadernas bestridande från ett anslag, om vars närmare användning det tillkommer vederbörande överordnade myndighet att bestämma — icke föreligger i fråga om gymnastikinspektörerna, vilkas resor bekostas av åttonde huvudtitelns allmänna reseanslag, har skolöverstyrelsen, efter överenskommelse med statskontoret om förläggandet av den sakliga granskningen av reseersättningarna till överstyrelsen, gått in för motsvarande anordning beträffande sistnämnda inspektörer.

Betydelsen i besparingshänseende av dylika reglerande åtgärder belyses av följande siffror rörande resekostnaderna för folkskol- och gymnastikinspektörer under olika budgetperioder.

För *folkskolinspektörernas* resor hava kostnaderna uppgått till följande belopp:

1921	kronor	389,853: 90
1922	»	366,534: 86
1 januari—30 juni 1923	»	174,733: 94
1 juli 1923—30 juni 1924	»	350,290: 18

1 juli 1924 (från och med vilken tidpunkt systemet med maximibelopp för de särskilda inspektörerna började tillämpas)—30 juni 1925	kronor	271,108: 32
1 juli 1925—30 juni 1926	»	233,254: 56
1 juli 1926—30 juni 1927	»	255,871: 25
1 juli 1927—30 juni 1928	»	245,264: 10

För *gymnastikinspektörernas* resor ställa sig motsvarande siffror sålunda:

1921	kronor	100,133: 77
1922	»	88,951: 27
1 januari—30 juni 1923	»	42,731: 08
1 juli 1923 (från och med vilken tidpunkt reseräkningarna började attesteras av skolöverstyrelsen) —30 juni 1924	»	70,575: 89
1 juli 1924 (från och med vilken tidpunkt systemet med maximibelopp för de särskilda inspektörerna började tillämpas) —30 juni 1925	»	62,892: 31
1 juli 1925—30 juni 1926	»	55,489: 78
1 juli 1926—30 juni 1927	»	53,623: 25
1 juli 1927—30 juni 1928	»	51,196: 27.

Härmed torde böra jämföras nedan angivna siffror rörande kostnaderna för resor av befattningshavare vid vitterhets-, historie- och antikvitetsakademien, för vilka befattningshavare resekostnaderna före den 1 juli 1925 utgingo från två i riksstaten under vitterhets-, historie- och antikvitetsakademien uppförda reservationsanslag, nämligen 1) rese- och transportkostnader, fornlämningars vård, lyshållning m. m. samt 2) undersökning och beskrivning av fäderneslandets fornlämningar m. m., men från och med nämnda tidpunkt bestridas av åttonde huvudtitelns anslag till rese- och traktamentspenningar. Dessa kostnader hava uppgått till följande belopp:

1 juli 1923—30 juni 1924	kronor	25,895: 32
1 juli 1924—30 juni 1925	»	26,850: 41
1 juli 1925—30 juni 1926	»	21,375: —
1 juli 1926—30 juni 1927	»	40,693: —
1 juli 1927—30 juni 1928	»	42,928: —

Härtill må endast fogas den anmärkningen, att det givetvis icke är utslutet, att de förändringar i olika riktningar, som ovan anförda kostnads-siffror förete, till någon del kunna förklaras av omständigheter, som icke sammanhänga med sättet för resekostnadernas bestridande eller resornas planläggande.

Ett sådant *fastställande av maximibelopp för olika befattningshavares tjänsteresor*, som ovan omförmäls, torde visserligen, av i viss mån samma skäl som lägga hinder i vägen för tillämpning av systemet med fastställda resplaner, med avseende å vissa grupper av befattningshavare vara förenat med betydande svårigheter. Men även om dessa i något fall skulle finnas oöverkomliga, är dock *anordningen med särskilda, från de allmänna reseanslagen utbrutna anslag eller anslagsposter* i och för sig ägnad att

tjänans besparingsintresset genom den översikt, som densamma möjliggör över medelsåtgången för olika befattningshavargrupper resor och genom vilken fackmyndighetens tillsyn över resornas planmässiga ordnande givetvis i hög grad underlättas. Med hänsyn härtill torde det vara förtjänt att tagas under övervägande, huruvida det icke skulle vara lämpligt att gå in för en utsträckt tillämpning av berörda anordning. Bland grupper, som härvid i första hand borde komma i betraktande, må nämnas befattningshavare vid länsstyrelserna och fögderiförvaltningen, lappfogdar och lapptillsyningsmän, befattningshavare vid yrkesinspektionen, fattigvårds-konsulenter, statens gymnastikinspektörer, befattningshavare vid den lokala fiskeriadministrationen, lantbruksingenjörer och lantmätare.

Även utan en dylik anordning är naturligtvis en överflyttning av den saktliga granskningen av reseäkningarna å vederbörande fackmyndighet tänkbar. I fråga om gymnastikinspektörerna har, såsom i det föregående nämnts, en sådan överflyttning från och med den 1 juli 1923 ägt rum. Men jämväl beträffande andra befattningshavare lär det förekomma, att utbetalningsmyndigheten låter fackmyndigheten granska inkomna reseäkningar.

IV. Besparingsreglementen.

A. Översikt över hit hänförliga föreskrifter.

Från allmänna resereglementet avvikande bestämmelser i besparande syfte förekomma beträffande ett flertal grupper befattningshavare. De sålunda stadgade avvikelserna äro av varierande innebörd och omfattning för olika hithörande grupper. I allmänhet hava de avseende å traktamentsersättningen, stundom gälla de emellertid även resekostnadsersättningen. De mest betydande avvikelserna från allmänna resereglementet förete de särbestämmelser, som meddelats för kommunikationsverken, tullverket, lantbruksingenjörer, lantmätare, allmänna kartverket, lots- och fyrstaten samt domänverket. Smärre avsteg från nämnda reglementes ersättningsbestämmelser förekomma beträffande försvarsväsendets personal och vissa andra till omfanget mindre betydande personalgrupper. Jag övergår nu till att närmare redogöra för innebörden av ifrågakvarande från allmänna resereglementet avvikande bestämmelser i olika fall.

1. Avvikelser från allmänna resereglementets bestämmelser beträffande traktamentsersättning.

Fall, där traktamentsersättning ej alls utgår.

I vissa fall, där resekostnadsersättning är medgiven, utgår icke någon traktamentsersättning alls. Så är förhållandet beträffande nämndeman vid vissa rannsaknings- och tingsresor samt vid vägsyner och formliga efterbesiktningar, ävensom beträffande landsfiskaler. Hit kan ock möjligen hänföras en bestämmelse i det av statens vattenfallsverk för tjänstemän vid nämnda verk utfärdade besparingsreglementet, enligt vilken det i vissa fall ankommer på vederbörande förvaltningschef att bestämma, i vad mån traktamentsersättning må åtnjutas.

Fall, där traktamentsersättning utgår i mera speciella former.

I vissa fall är traktamentsersättning väl medgiven, men utgår den i särskilda former, såsom milpenningar till tågpersonal vid statens järnvägar samt resetraktamente, tilläggstraktamente och härbärgesersättning till resande personal vid postverket. (Särskilda kungl. brev den 16 december 1927.)

Fall, där en allmän reducering av traktamentsersättningen äger rum.

En tredje grupp av särbestämmelser i fråga om traktamentsersättning omfattar de fall, där generella reduceringar av nämnda ersättnings storlek äro föreskrivna för större eller mindre kategorier av befattningshavare.

Sådan reducering har vunnit tillämpning vid *telegrafverket*, där viss lägre linjepersonal vid resa eller förrättning inom eget distrikt åtnjuter dagtraktamenten med belopp, som med 16—33 procent understiga vad enligt allmänna resereglementet skolat utgå.

Vid *statens vattenfallsverk* reduceras traktamentsersättningen överlag vid tjänsteresa inom eget tjänstgöringsområde, men utom stationeringsorten. Reduceringen varierar från cirka 11 till 50 procent av allmänna resereglementets belopp.

Vid *tullverket* gälla olika bestämmelser för inspektions-, visitations- och bevakningsresor, varvid regeln är den, att vid inspektionsresor full traktamentsersättning utgår, att vid visitationsresor en reducering av 10 procent inträder, vartill ytterligare kommer en av ersättningens beräknande per tjänstgöringstimme föranledd minskning, samt att vid bevakningsresor traktamentsersättningen med vissa modifieringar reduceras med minst 50 procent.

Vid *domänverket* reduceras traktamentsersättningen genomgående beträffande resor, som ingå i den vanliga tjänstutövningen. Reduceringen växlar från cirka 30 till 50 procent.

Under *allmänna kartverkets* fältarbeten reduceras traktamentsersättningen till 85 procent för dag, varunder arbete på fältet äger rum, samt med ytterligare 2 kronor för annan dag.

Slutligen äger reducering jämväl rum för viss personal tillhörande *lots- och fyrstaten*, i det att lotskapten och lotslöjtnant, då tjänsteresa sker med anlåtande av lotsverkets tjänstefartyg, i dylik ersättning för dag åtnjuta ett belopp motsvarande 80 procent av det enligt allmänna resereglementet för dag bestämda traktamentsbeloppet.

Fall, där traktamentsersättning bortfaller eller reduceras på grund av förrättningens (resans) kortvarighet.

Beträffande åtskilliga grupper av befattningshavare gäller, att, då förrättnings- (inklusive rese-) tiden understiger visst bestämt antal timmar, *ingen som helst* traktamentsersättning utgår.

Sålunda stadgas för befattningshavare vid *domänverket*, att traktamente ej utgår vid frånvaro från bostaden under kortare tid än 6 timmar.

Likaså förutsättes för traktamentsersättnings utgående vid inspektions- och vissa bevakningsresor av *tullverkets* personal, att bortovaron från tjänstgöringsområdet eller, vid resor inom det sistnämnda, från bostadsorten omfattat minst 6 timmar, vilken tid emellertid i ett fall av bevakningsresa utsträckts ända till 24 timmar.

Jämväl beträffande vissa tjänstemän vid *statens vattenfallsverk* bortfaller traktamente vid frånvaro från stationeringsorten mindre än 6 timmar, för andra är gränsen satt till 12 timmar, i händelse frånvaron från nämnda ort helt och hållet faller inom samma dygn. Vid tjänsteresa inom eget tjänstgöringsområde med frånvaro från stationeringsorten under 6—12 timmar utgår för förstnämnda grupp tjänstemän tre fjärdedels eller ett traktamente, allt eftersom frånvaron faller inom ett eller två dygn, för de senare ett halvt traktamente då frånvaron faller inom två dygn. Dygnet räknas härvid från klockan 12 ena natten till samma tidpunkt påföljande natt.

För vissa tjänsteresor av *järnvägstjänstemän* gälla i viss mån likartade bestämmelser. Har resan ej varat 6 dagtimmar, utgår intet dagtraktamente. Har resan varat minst 6 men icke fullt 12 dagtimmar, utgår dagtraktamente med hälften av det i resereglementet för en resedag stadgade beloppet. Traktamente beräknas endast för den tid, varunder tjänsteman varit frånvarande från egen stationsort, sålunda att frånvaro, som räckt högst 18 dagtimmar, ersättes med ett traktamente, frånvaro 18—36 dagtimmar med två traktamenten o. s. v. Nattractamente utgår däremot enligt allmänna resereglementet.

I fråga om *försvarsväsendets personal* innehålla tilläggsbestämmelserna till de militära avlöningsreglementena, att traktamentsersättning vid tjänsteresa icke utgår, därest frånvaron från förläggningensorten räckt kortare tid än 8 timmar.

Med avseende å vissa andra grupper av befattningshavare innebära hit hörande besparingsföreskrifter allenast en *reducering* av traktamentsersättningen.

Detta är fallet i fråga om *lantbruksingenjörer* och *lantmätare*, för vilka båda grupper gäller, att traktamentsersättningen utgår med hälften av i allmänna resereglementet medgivet belopp, när under ett dygn företagna resor och förrättningar sammanlagt krävt kortare tid än 6 timmar.

Samma förhållande äger rum beträffande *fångförare* och *befattningshavare vid statens uppfostringsanstalt å Bona*, för vilka traktamentsersättningen under vissa tjänsteresor reduceras till hälften, när bortovaren från vederbörande anstalt icke omfattat mer än 6 timmar.

Enahanda princip har slutligen vunnit tillämpning i ytterligare ett par fall, på vilka emellertid synes onödigt här ingå.

Fall, där reducering av traktamentsersättningen inträder på grund av resans ringa utsträckning.

Grundsatsen, att traktamentsersättning icke skall utgå vid förrättning, som företages inom visst kortare avstånd från befattningshavares bostads- (tjänstgörings-)ort, är ju fastslagen i 17 § av allmänna resereglementet, där det stadgas, att traktamentsersättning icke må åtnjutas för förrättning, som utföres å förrättningsmannens bostads- eller tjänstgöringsort eller på avstånd ej överstigande 3 kilometer därifrån eller — beträffande stad etc. — från det planlagda områdets gräns.

Beträffande vissa affärsdrivande verk har emellertid det sålunda i allmänhet för rätt till traktamentsersättning förutsatta avståndet utökats. För *telegrafverkets* vidkommande gäller sålunda, att dylik ersättning ej utgår för resa eller förrättning inom ett avstånd av 5 kilometer, färdevägen

räknat, från tjänstgöringsortens centraltelegrafstation (telefonstation), dock med iakttagande av omförmälda bestämmelse i allmänna resereglementet. Till befattningshavare vid *statens vattenfallsverk* utgår icke traktamentsersättning vid resa inom stationeringsorten, som i regel omfattar ett cirkelformigt område med 4 kilometers radie omkring en för varje ort fastställd medelpunkt. För *domänverkets* befattningshavare bortfaller traktamentsersättning vid resa, som icke sträckt sig mer än 8 kilometer, eller förrättning, som icke verkställts på längre avstånd än 8 kilometer från bostaden, räknat i rak riktning från denna.

Fall, där reducering av traktamentsersättningen inträder vid längre tids uppehåll å samma plats.

Enligt kommunikationsverkens och övriga på samma lönesystem uppbyggda avlöningsbestämmelser utgår det tjänstgöringstraktamente, som tillkommer befattningshavare vid tjänsteutövning å annan ort inom riket än stationeringsorten, under 1—15 dygnet med belopp motsvarande vad vederbörande enligt allmänna resereglementet är berättigad uppbära såsom dygnstraktamente vid tjänsteresa, varemot tjänstgöringstraktamentet, därest vistelsen på en och samma plats fortsätter längre, från och med 16:de dygnet är underkastat en avsevärd minskning.

I vissa besparingsreglementen föreskrives en motsvarande reduktion av den vid tjänsteresa medgivna traktamentsersättningen vid uppehåll på samma plats under längre tid i följd än 15 dygn. Så är, bland annat, förhållandet beträffande befattningshavare vid tullverket och domänverket, lantbruksingenjörer och lantmätare.

Även där särskild föreskrift i angivna riktning ej meddelats, läser emellertid för befattningshavare, som tillhör nyreglerat verk, enahanda reducering av traktamentsersättningen enligt resereglementet böra inträda på grund av ovan åsyftade stadgande i avlöningsbestämmelserna. I denna del må här hänvisas till Kungl. Maj:ts proposition nr 95/1925, sid. 58—59.

Utöver de i det föregående omförmälda olika fall av avvikelser från allmänna resereglementets bestämmelser om traktamentsersättning, förekomma för vissa grupper ytterligare särbestämmelser, vilka emellertid synas alltför speciella för att behöva här närmare omnämnas.

2. Avvikelser från allmänna resereglementets bestämmelser beträffande resekostnadsersättning.

Beträffande resekostnadsersättningen äro avvikelser från allmänna resereglementets bestämmelser mera sparsamt förekommande.

I förevarande hänseende må framhållas, att resekostnadsersättning till reparatörer och linjeförmän vid *telegrafverket* utgår med verkliga kostnaden (dock icke med högre belopp än enligt allmänna resereglementet), samt att i anslutning härtill dylik tjänsteman icke erhåller någon resekostnadsersättning vid nyttjande av resdon, som av honom själv framdrives, eller vid fotvandring.

Även vid *statens vattenfallsverk* är rätten till resekostnadsersättning i viss mån begränsad vid användande av senast omförmält färd sätt, i det att vid tjänsteresa inom eget tjänstgöringsområde densamma beror av vederbörande överordnades medgivande.

För vissa befattningshavare vid *domänverket* gäller, att resekostnadsersättning icke utgår för färd till fots eller medeist skidor utan användande av dragare, varjämte vissa inskränkningar stadgats i fråga om såväl rätten till som beloppet av dylik ersättning vid färd med velociped (även med motoranordning) och färd med skidor efter dragare.

Med sistnämnda inskränkningar i viss mån likartade begränsningar gälla för befattningshavare vid *allmänna kartverket* i avseende å vissa färder under fältarbete.

Till ledamot i *ströungs- och avvitringsnämnd* utgår resekostnadsersättning vid färd inom förrättningsområde endast för det fall, att färden överstiger 6 kilometer och för färden använts fortskaffningsmedel, som ej kostnadsfritt ställts till förfogande.

I detta sammanhang må ock erinras om den vid *domänverket* förekommande anordningen med månatliga fasta respenninganslag till vissa befattningshavare. Densamma innebär, att domänstyrelsen årligen på grundval av vunnen erfarenhet inordnar ifrågavarande befattningshavare i vissa resekostnadsgrupper, för vilka bestämda respenninganslag äro fastställda. Därest sålunda utgående respenninganslag befinnes hava varit otillräckligt för vederbörandes verkliga reseutgifter under ett och samma kalenderår, kan domänstyrelsen tilldela honom skäligt tilläggsanslag, varjämte styrelsen, då omständigheterna föranleda särskild ökning under viss tid av de en befattningshavare åliggande resor, undantagsvis äger bevilja extra resekostnadstillägg för sådan tid.

B. I vad mån kan tillämpningen av besparingsreglementen utvidgas?

1. I fråga om traktamentsersättning.

För ett riktigt bedömande av förevarande spørsmål är det givetvis av nöden att först klargöra, vilka särskilda omständigheter som kunna anses möjliggöra begränsning av traktamentsersättningen i olika fall. Härutinnan må följande anföras.

Den allmänna utgångspunkten vid införandet av dylika begränsningar torde väl få anses hava varit, att ersättningarna enligt allmänna rese-reglementet äro så pass rikligt utmätta, att befattningshavare, som i större utsträckning företaga tjänsteresor, äro i tillfälle att — åtminstone i längden — göra sig en vinst på resorna. Att så ursprungligen varit förhållandet lär väl ej heiler kunna förnekas. Men lika obestridligt synes det vara, att möjligheten därtill undan för undan minskats, i mån som ersättningarna enligt resereglementet mer och mer anpassats efter de verkliga kostnaderna. Visserligen innehålla även de under senare tid utfärdade avlöningsförfattningarna allmänt en klausul, som torde vila på förstnämnda tankegång. Där stadgas nämligen, att för sådana regelbundet eller ofta återkommande resor, som innefattas i tjänstemans vanliga tjänsteutövning, ersättning må utgå enligt särskilda av Kungl. Maj:t meddelade bestämmelser. Emellertid torde det icke kunna förutsättas, att statsmakterna härmed avsett annat, än att ersättningarna enligt resereglementet skola beskäras i den mån de med hänsyn till de regelbundna och ofta återkommande resorna kunna anses överstiga de skäligen resekostnaderna.

I anslutning till detta resonemang gäller det således att avgöra, under

vilka omständigheter med en befattning förenade, regelbundet eller ofta återkommande tjänsteresor kunna utföras mot kostnader, som understiga de enligt resereglementet utgående ersättningarna, och lägre ersättningar fördenskull kunna ifrågasättas. Utan vidare synes det härvid klart, att där resorna äro begränsade till mindre tjänstgöringsdistrikt, vissa möjligheter föreligga att vidtaga anordningar för nedbringande av levnadskostnaderna. Särskilt där samma platser regelbundet eller ofta besökas, torde lägre kostnad för kost och logi kunna utverkas. Men även vunnen lokal kännedom om näringsställen och nattkvarter samt förvärvade personliga relationer komma härvid i betraktande. Synpunkter av nu antytt slag hava legat till grund för den beträffande domänverkets personal vidtagna kraftiga reduceringen av traktamentsersättningen. Detsamma torde hava varit fallet vid begränsandet av berörda ersättning för i det föregående omförmälda befattningshavare vid telegrafverket och statens vattenfallsverk.

Den undersökning, som i förevarande sammanhang verkstälts rörande frågan, i vad mån förutsättningar av ovan angiven art föreligga för *generella reduceringar* av den i allmänna resereglementet fastställda traktamentsersättningen beträffande andra grupper av befattningshavare än dem, för vilka dylika reduceringar redan genomförts, har givit vid handen, att så knappast är fallet. Härvid är att märka, att vid bedömandet av befattningshavares möjligheter att nedbringa kostnaderna för tjänsteresor hänsyn icke torde få tagas till den gästfrihet, varför vederbörande på grund av sin tjänstutövning kunna bli föremål. Att göra befattningshavare till någon del *beroende* av dylik gästfrihet synes så mycket mindre kunna ifrågakomma, som det måste anses vara en angelägenhet av största vikt att förebygga varje anledning till misstanke om våld och partiskhet vid tjänstutövningen.

Om således ytterligare generella traktamentsreduceringar icke torde kunna motiveras ur de synpunkter, som legat till grund för de hittills redan genomförda, skulle det emellertid kunna ifrågasättas, om icke dylika reduceringar beträffande ett par större grupper befattningshavare äro befogade av andra skäl. De grupper, som här åsyftas, äro lantbruksingenjörer och lantmätare samt de befattningshavare (lantbruksstipendiater, assistenter och tekniska biträden), som äro underkastade samma reseersättningsbestämmelser som nämnda tjänstemän. Enligt de för hithörande befattningshavare gällande bestämmelser i ämnet åligger det sakägare att, där så påfordras och det utan avsevärda svårigheter kan ske, mot i orten gängse pris tillhandahålla förrättningsmannen och hans tjänstbiträden god husmanskost samt tjänligt husrum med ljus, värme och upppassning. Uraktlåter sakägare detta, åligger honom att gälda ersättning till vederbörande för den merkostnad, som denne styrker sig hava för kost och husrum utgivit utöver honom tillkommande traktamentsersättning.

Det torde vara ofrånkomligt, att, i den mån ifrågavarande, sakägarna åliggande prestanda av dem utkrävas, möjlighet föreligger för befattningshavarna att å den till dem utgående traktamentsersättningen tillgodogöra sig viss besparing. Storleken av denna besparing torde väl i allmänhet kunna antagas stå i direkt förhållande till traktamentsersättningens storlek samt fördenskull bli större för högre befattningshavare än för lägre. Å andra sidan torde det förhålla sig så, att det förnämligast

är de lägre befattningshavarna, som draga fördel av den här avsedda bestämmelsen. Från lantbruks- och lantmäteristyrelserna hava icke några närmare upplysningar kunnat erhållas angående den utsträckning, vari vederbörande befattningshavare begagna sig av förmånen i fråga. Det torde emellertid vara berättigat att räkna med, att en reducering av traktamentsersättningarna skulle föranleda ökad tillämpning av omförmälda bestämmelse. Det tvång och den tunga, som ifrågavarande, sakägarna ävilande skyldighet i viss mån torde anses innebära för dem, måste således under angivna förutsättning antagas komma att göra sig gällande i ökad grad. Redan med hänsyn till de betänkligheter, som ur denna synpunkt kunna anföras mot en traktamentsreducering för hithörande befattningshavare, förefaller det tveksamt om det kan vara lämpligt att gå in för en sådan. Härtill kommer, att ifrågavarande befattningshavare, såsom i det föregående omförmäls, äro underkastade bestämmelse om reducering av traktamentsersättningen från och med 16:de dygnet vid längre tids vistelse för en eller flera förrättningar på samma plats. Enligt sakens natur måste en dylik bestämmelse spela en betydande roll inom de verksamhetsområden, vilka det här gäller. Och detta just såvitt avser de (lägre) befattningshavare, från vilkas sida utkrävande av ovannämnda sakägarna åliggande prestationsskyldighet förnämligast lärer ifrågakomma. Det är nämligen dessa befattningshavare, som utföra det väsentliga arbetet på marken och därför äro bundna vid förrättningsorten för längre tid. Då omförmälda, från och med 16:de dygnet inträdande reducering av traktamentsersättningen uppgår till hälften för den, som är familjeförsörjare, och till två tredjedelar för annan, lärer någon ytterligare reducering beträffande nämnda tid få anses fullkomligt utesluten. Från vederbörande myndigheters sida har fastmera uttalats önskemål om mildring i reduceringsbestämmelserna. Som dessa emellertid, enligt vad i det föregående angivits, ansluta sig till den princip, som i motsvarande hänseende kommit till uttryck i nyare avlöningsbestämmelser, torde det ej böra ifrågakomma att vidtaga någon ändring på denna punkt. Bibehållas berörda bestämmelser oförändrade, synes å andra sidan betydelsen av en reducering av traktamentsersättningen vid kortvariga förrättningar och under de 15 första dygnen av förrättningar, som föranleda längre tids vistelse på en och samma plats, ej oväsentligt minskas.

Ej heller beträffande andra grupper av befattningshavare synas giltiga skäl föreligga för generella reduceringar av traktamentsersättningen.

Jag övergår härefter till frågan, i vad man reducering av ersättningen kan genomföras för kortvariga eller till utsträckningen obetydliga tjänsteresor eller vid av tjänsteresa föranledd längre tids vistelse på en och samma ort.

Vad då först angår *kortvariga resor*, innehåller allmänna resereglementet icke någon särbestämmelse beträffande sådana, utan förutsätter reglementet tillämpning av samma ersättningsgrunder, oavsett vilken tid tjänsteresan i varje särskilt fall tager i anspråk. I åtskilliga av ovan omförmälda besparingsbestämmelser äro däremot mer eller mindre långtgående inskränkningar stadgade i fråga om ersättningen vid dylika resor. Till grund för dessa olika inskränkningar ligger givetvis den synpunkten, att tjänsteresa, som föranleder endast kortare bortovaro från bostads- eller tjänstgöringsorten, icke medför några särskilda kostnader för förrätt-

ningsmannen. Antingen vållas icke någon som helst rubbning i befattningshavarens vanliga måltidsordning eller ock kan måltid utan olägenhet förläggas till tid före avresan eller efter återkomsten eller kost medföras under resan. Och vad förrättning under nattetid beträffar, kan anlåtande av särskilt nattkvarter ställa sig onödigt.

Den synpunkt, som Sälunda ligger bakom ovan åsyftade inskränkande bestämmelser, synes äga den allmängiltighet, att tillräckliga skäl saknas att över huvud begränsa tillämpningen av dylika bestämmelser till vissa grupper av befattningshavare eller, såsom beträffande vissa grupper är förhållandet, till tjänsteresor inom eget tjänstgöringsdistrikt. Här synes med andra ord möjlighet erbjuda sig att i viss mån tillgodose det i det föregående angivna önskemålet om ersättningarnas avpassande efter de verkliga kostnaderna. At detta förhållande har ock uppmärksamhet ägnats i vissa av de yttranden, som inforrats från myndigheterna angående enligt erfarenheten påkallade ändringar i det nu provisoriskt gällande allmänna resereglementet.

Sälunda uttala sig lotsstyrelsen samt länsstyrelserna i Gotlands och Örebro län för en nedsättning av traktamentsersättningen vid förrättning, som icke påkallar bortovaro från bostads- eller tjänstgöringsorten under längre tid än 6 timmar. Härvid föreslå lotsstyrelsen och länsstyrelsen i Örebro län traktamentsersättningens begränsande till hälften av eljest utgående belopp. I samma fråga anför statskontoret, att under den tid, det provisoriska resereglementet varit gällande, med allt större styrka för statskontoret framträtt det otillfredsställande i att helt dagtraktamente utginge, oavsett om resan och förrättningen tillsammans tagit en helt liten del av dagen i anspråk, ofta icke mer än 3 à 4 timmar eller mindre. Så vore exempelvis fallet vid en mängd resor, som företoges från Stockholm till närbelägna förrättningsställen såsom Drottningholm, Ulriksdal, Uppsala m. fl. platser. Statskontoret hade kommit till den uppfattningen, att i dylika fall halvt dagtraktamente borde utgöra fullt skälig ersättning och att tidsbegränsningen för sådan ersättning lämpligen borde bestämmas till högst 6 timmar. Samma fråga beröres vidare av länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län, som framhåller, hurusom genom motorfordonens övertagande av trafiken det blivit möjligt för en förrättningsman att snabbare, än tidigare kunnat ske, utföra en tjänsteresa. Då det numera ofta förekomme, att hela resan icke toge i anspråk så lång tid, att vederbörande behövde intaga måltid utanför hemmet och därmed grunden för traktamentsersättningen försvunnit, ville länsstyrelsen ifrågasätta införandet av en bestämmelse om, att traktamentsersättning icke skulle utgå för förrättning, som, inberäknad resa fram och tillbaka, icke tagit längre tid i anspråk än 4 timmar. Även länsstyrelsen i Jönköpings län uttalar sig för en efter tiden för förrättningen bestämd gräns beträffande rätten till traktamentsersättning. En minimitid borde uppställas, varjämte eventuellt även borde föreskrivas reduktion av traktamentsbeloppen för kortvarig förrättning. Jämväl i fall, då förrättning eller resa sträckte sig endast obetydligt över gräns emellan dag och natt, syntes reduktion av traktamente böra föreskrivas. Att giva den, som avreste sent på kvällen eller anlände på morgonen, fullt dagtraktamente vore ej överensstämmande med grunden för rätten till traktamente.

Den närmare utformningen av en för införande i allmänna resereglementet avsedd tidsbegränsningsbestämmelse kan, såsom det föregående giver vid handen, ske på många olika sätt. Utöver de redan tillämpade

eller enligt det ovan anförda föreslagna möjligheterna må i detta sammanhang jämväl omnämnas det, enligt vad inledningsvis berörts, till mig överlämnade av kommunikationsverkens lönenämnd avgivna förslaget till bestämmelser i fråga om ersättning för vissa tjänsteresor vid kommunikationsverken. Enligt detta förslag skulle, bland annat, vid tjänsteresa inom eget distrikt, vilken omfattat högst 48 timmar, i traktamentsersättning utgå:

a) därest resan omfattat minst 4 men icke fullt 8 dagtimmar, hälften av det i allmänna resereglementet för en resedag stadgade beloppet;

b) därest resan omfattat minst 8 men icke fullt 12 dagtimmar, tre fjärdedelar av nämnda belopp;

c) därest resan omfattat minst 12 dagtimmar, hela sagda belopp;

d) därest frånvaro från stationeringsorten räckt minst 2 sammanhängande nattimmar, nattraktamente enligt resereglementet.

Därest resan varat kortare tid än 4 timmar, skulle intet dagtraktamente utgå.

Vid tjänsteresa, varför enligt förberörda förslag fullt dagtraktamente skulle utgå, skulle traktamente beräknas endast för den tid, varunder vederbörande varit frånvarande från stationeringsorten, sålunda att frånvaro, som räckt högst 18 dagtimmar, räknat från tiden för resans anträdande, skulle ersättas med *ett* traktamente, frånvaro, som räckt mer än 18 men högst 36 dagtimmar, med *två* traktamenten samt frånvaro över 36 dagtimmar med *tre* traktamenten. Såsom dagtid skulle jämväl räknas i resetiden ingående nattid, för vilken nattraktamente ej utginge.

Ehuru några vägande invändningar icke synas kunna framställas mot riktigheten av den tankegång, som ligger till grund för ovannämnda av kommunikationsverkens lönenämnd upprättade förslag i angivna del, torde dock — såsom också i däröver hörda myndigheters yttranden framhållits — det ifrågasatta tidsbegränsningssystemet, sådant det i förslaget utformats, få anses alltför invecklat för att kunna förordas till fastställelse. I all synnerhet måste det anses av stor betydelse att vid ett eventuellt införande av ett dylikt system i allmänna resereglementet däråt giva den enklast möjliga utformning. Efter övervägande av olika på förevärande fråga inverkan omständigheter har jag kommit till den uppfattningen, att *en med hänsyn till samtliga här föreliggande intressen godtagbar lösning av frågan skulle ernås genom en bestämmelse av ungefär följande innehåll*: Traktamentsersättning utgår ej för förrättning, som endast krävt frånvaro från bostads- eller tjänstgöringsorten under högst 6 dagtimmar i följd. Dylik ersättning beräknas endast för den tid, varunder vederbörande varit frånvarande från bostads- eller tjänstgöringsorten, sålunda att frånvaro, som räckt mer än 6 men högst 18 dagtimmar, ersättes med ett dagtraktamente, frånvaro, som räckt mer än 18 men högst 36 dagtimmar, med två dagtraktamenten etc.

Vidkommande härefter traktamentsersättning för *förrättning, som äger rum inom visst kortare avstånd från bostads- eller tjänstgöringsorten*, innehåller allmänna resereglementet, såsom i det föregående erinrats, en bestämmelse om reducering av dylik ersättning för sådan förrättning, varjämte i vissa besparingsreglementen meddelats skärpta föreskrifter i berörda avseende. Då sistnämnda sinsemellan avvikande föreskrifter torde vara betingade av de vid respektive förvaltningsgren rådande säregna förhållandena samt större betydelse lär beröra tillmätas den för förrättningen

använda tiden än det mellan förrättnings- och bostads-, respektive tjänstgöringsorten liggande avståndet, synas tillräckliga skäl ej föreligga att härutinnan meddela andra föreskrifter än som sålunda redan gälla.

Aterstår så frågan om *reducering av traktamentsersättningen vid längre tids vistelse å en och samma plats*. Såsom i det föregående framhållits, var vid framläggandet för riksdagen av det förslag i ämnet, som legat till grund för 1925 års allmänna resereglemente, utgångspunkten den, att de i nyare avlöningsbestämmelser införda reglerna angående reducering av vid tjänsteutövning å plats utom den vanliga tjänstgöringsorten utgående tjänstgöringstraktamente utan vidare vore tillämpliga även på de under nämnda avlöningsbestämmelser lydande befattningshavarnas tjänsteresor. På grund härav och då det icke ansågs av omständigheterna påkallat att meddela dylika föreskrifter för befattningshavare vid oreglerade statsinstitutioner samt en dylik avknappning av traktamentsersättningen därtill icke syntes lämplig beträffande sådana förrättningmän, vilka för sitt arbete icke åtnjote annan gottgörelse än traktamente, upptogs icke någon bestämmelse därom i allmänna resereglementet. I vissa av de utfärdade besparingsreglementena har däremot, på sätt den föregående redogörelsen giver vid handen, så skett.

Erfarenheten har nu visat, att olika meningar yppats angående de i förenämnda avlöningsbestämmelser ingående reduktionsreglernas tillämplighet å tjänsteresor. I detta avseende må här hänvisas till riksdagens revisorers berättelse om den år 1927 av dem verkställda granskningen (Del I sid. 164 och 165 och Del III sid. 136—139). Av berörda anledning och då de sakliga skäl, som uppbära reduktionsreglerna i sagda avlöningsbestämmelser och som legat till grund för motsvarande reglers upptagande i vissa resebesparingsreglementen, synas äga full giltighet beträffande befattningshavares tjänsteresor i allmänhet, synas, till vinnande av enhetlighet i förevarande hänseende, bestämmelser i angiven riktning böra upptagas i allmänna resereglementet. Den omständigheten, att vissa förrättningmän för sitt arbete icke åtnjuta annan gottgörelse än traktamente, torde icke böra utgöra hinder för en dylik åtgärd. *Dels* torde nämligen frågan för dessa förrättningmäns vidkommande i stort sett sakna aktualitet, *dels* står ju möjligheten öppen att i förekommande undantagsfall genom särskilda bestämmelser reglera saken på annat sätt.

Även övriga ovan ifrågasatta inskränkingar i rätten till traktamentsersättning kunna naturligtvis tänkas föranleda särbestämmelser beträffande sistnämnda kategori befattningshavare. Den tankegången, att hithörande befattningshavares ersättning kunde behöva regleras genom särskilda bestämmelser, kom ock, såsom av det föregående framgår, till uttryck i 1927 års riksdagsskrivelse i ämnet. Däri framhölls nämligen önskvärdheten av, att, bland annat, en undersökning komme till stånd, i vad mån det kunde anses lämpligt att ur resereglementet helt och hållet utbryta sådana grupper av befattningshavare, för vilka traktamentsersättningen jämväl kunde anses i viss mån innefatta ersättning för det under förrättningen utförda arbetet. De befattningshavare, som härmed åsyftas, torde utgöras av nämndemän, ledamöter i ägodelningsrätt, gode män vid vissa förrättningar, ordförande och ledamöter i vissa nämnder och dylikt. Frågan, huruvida traktamentsersättningen för dessas vidkommande innefattar gottgörelse för utfört arbete, torde böra besvaras olika allt eftersom

vederbörande är tillförsäkrad traktamentsersättning, oavsett om förrättningen äger rum utom eller inom hans egen bostadsort, eller dylik ersättning i enlighet med allmänna resereglementets bestämmelser tillkommer vederbörande allenast vid förrättning utom bostadsorten och på visst minimiavstånd från denna. Endast i förstnämnda fall torde traktamentsersättningen kunna anses innefatta gottgörelse för det under förrättningen utförda arbetet. Då emellertid allmänna resereglementets bestämmelser här icke lära vara tillämpliga i vidare mån, än särskild föreskrift därom meddelats, synes man böra bortse från dessa fall vid avfattningen av nämnda reglemente. Ehuru traktamentsersättningen beträffande befattningshavare, vars enda gottgörelse för en förrättning utgöres av ersättning för därav föranledda resor och frånvaro från bostadsorten, måste anses hava en annan karaktär än i nyssberörda fall, föreligger tydligen intet hinder att jämväl beträffande sådan befattningshavare meddela särskilda bestämmelser i förevarande hänseende. I vad mån så kan anses påkallat, torde böra ankomma på de myndigheter, till vilkas förvaltningsområden förrättningarna höra, att i första hand bedöma. Till vilket resultat man härvidlag än må komma, på allmänna resereglementets innehåll torde det icke böra öva något inflytande.

2. I fråga om resekostnadsersättning.

De föreskrifter, som, enligt vad av det föregående framgår, i syfte att nedbringa resekostnadsersättningen meddelats för befattningshavare vid vissa verk torde i det stora hela vara betingade av sådana i de olika fallen föreliggande särskilda förhållanden, som icke alls eller åtminstone icke i samma grad motivera motsvarande föreskrifter på andra håll. Undantag härifrån bildar givetvis den vid domänverket i viss utsträckning tillämpade anordningen med s. k. fasta respenningsanslag. Denna anordning är avsedd att beträffande resekostnadsersättningen fylla samma uppgift som de i det föregående avhandlade särskilda reseanslagen i fråga om reseersättningen i dess helhet. I den mån svårigheter göra sig gällande att för olika befattningshavare fastställa bestämda reseanslag, torde motsvarande hinder möta att för dem utmätta särskilda respenningsanslag. Därest emellertid frågan om särskilda reseanslag för olika grupper av befattningshavare anses förtjänt att tagas under närmare övervägande, torde detta övervägande böra och komma att avse jämväl spørsmålet om utvidgad användning av fasta respenningsanslag.

En fråga, som i förevarande sammanhang är av betydelse, är frågan om skyldighet att använda omnibus såsom färdmedel och om resekostnadsersättningens beräkning härvid. Enligt gällande allmänna resereglemente föreligger icke sådan skyldighet. Därest nämnda färdmedel emellertid begagnas, utgår ersättning härför såsom för »annat färdstätt», d. v. s. med 30 öre per kilometer. Såsom närmare framgår av Kungl. Maj:ts proposition nr 195/1927 (sid. 15—17 samt 21 och 28), föreslog Kungl. Maj:t omnibus till införande såsom färdstätt vid framläggande av förslag till resereglemente såväl år 1925 som år 1927. Härvid förutsattes skyldigheten att anlita detta färdstätt begränsad till de fall, då förrättningsmannen samma dag han avreser från en ort dit återkommer. Ersättningen skulle enligt 1925 års förslag beräknas till avgift för 2 platser och enligt 1927 års förslag till avgift för 1 plats samt 10 öre per kilometer. I de, enligt vad i det

föregående nämnts, från myndigheterna infordrade yttrandena angående erforderliga ändringar i 1927 års resereglemente har nu upptagande av omnibus bland färdsätten påyrkats av generaltullstyrelsen, kammarrätten, riksräkenskapsverket och byggnadsstyrelsen samt länsstyrelserna i Stockholm, Jönköpings, Kristianstads, Malmöhus och Örebro län. Härjämte har vattenfallsstyrelsen föreslagit omnibus såsom färdsätt vid färder inom planlagda områden. Däremot har statskontoret, som tidigare framfört yrkande på upptagande av omnibus bland färdsätten, med hänsyn till den avvisande ställning riksdagen i denna fråga intagit, nu ansett sig böra avstå från att förnya nämnda yrkande. Med avseende å skyldigheten att använda omnibus förutsätta de myndigheter, som ytrat sig härom, enahanda begränsning, som föreslogs i 1927 års proposition; dock att länsstyrelsen i Örebro län i stället ifrågasätter den begränsningen, att dylik skyldighet skulle gälla färd till plats, belägen på kortare avstånd från stads eller annat samhälles planlagda område än förslagsvis 5 eller 10 kilometer. I fråga om ersättningen för omförmälda färdsätt ansluta sig riksräkenskapsverket samt länsstyrelserna i Jönköpings och Örebro län till 1927 års förslag, medan generaltullstyrelsen och länsstyrelsen i Kristianstads län föreslå ersättningsbestämmande till avgift för 1 plats samt länsstyrelsen i Stockholms län förordar tillämpning av sistnämnda ersättning för färd inom planlagt område samt 20 öre för kilometer för färd utom dylikt område.

Därest reseersättningsbestämmelserna anordnas på sätt under avdelningen om befattningshavares rätt att företaga tjänsteresor föreslagits och ersättningarna alltså i görligaste mån avpassas efter de verkliga kostnaderna, ökas givetvis befohgenheten av yrkandena om upptagande av omnibus bland de i allmänna resereglementet särskilt omnämnda färdsätten. Ur samma synpunkt skulle väl ock starka skäla tala för obegränsad skyldighet att begagna dylikt färdsätt och för ersättningsbestämmande till avgift för 1 plats. Med hänsyn till vad i 1927 års proposition i hithörande delar anförts torde det emellertid vara lämpligast att — åtminstone för närvarande — härutinnan följa nämnda proposition. I så fall synes emellertid, såsom i samma proposition förutsattes, en blivande bestämmelse i ämnet böra förbindas med ett förbehåll om rätt för vederbörande myndighet att, beträffande skyldigheten att använda nämnda färdsätt, för viss resa eller särskilda slags resor meddela längre gående föreskrifter, än allmänna resereglementet innehåller. I sistnämnda avseende må nämnas, att det för befattningshavare vid telegrafverket gällande besparingsreglementet i anslutning till den i det föregående berörda föreskriften om resekostnadsersättnings utgående med verkliga kostnaden till viss personal jämväl upptager ett stadgande av innebörd, att omnibus skall användas i den utsträckning, som betingas av telegrafverkets intressen. För den händelse att bestämmelser i ovan angiven riktning införas i allmänna resereglementet, bör givetvis en undersökning genom vederbörande myndigheter äga rum, huruvida och i vad mån en i reglementet intagen begränsning av skyldigheten att använda omnibus bör för dem underlydande befattningshavares tjänsteresor modifieras.

Skulle åter kraven på införande av omnibus bland de i allmänna resereglementet upptagna särskilda färdsätten, i trots av nu och tidigare till stöd därför anförda skäl, allt fortfarande lämnas utan beaktande, torde, på sätt av generaltullstyrelsen i förevarande sammanhang antytts, frågan böra lösas genom särskilda föreskrifter för olika verk.

3. Sammanfattning.

Det ovan under förevarande avdelning anförda kan helt allmänt sammanfattas så:

I fråga om *traktamentsersättning* synas förutsättningar saknas för *generella reduceringar* av beloppen beträffande andra grupper av befattningshavare än dem, som redan äro underkastade sådana; däremot äro vissa *inskränkningar i ersättningsrätten* och *speciella reduceringar* av beloppen möjliga och befogade för alla grupper. Med avseende å *resekostnadsersättning* är förhållandet i viss mån detsamma.

De åtgärder till nedbringande av statens kostnader för tjänsteresor, som sålunda befunnits möjliga och befogade, böra hänföras till allmänna rese-reglementet. Därest emellertid denna ståndpunkt underkännes, bör en undersökning äga rum rörande frågan, i vad mån förefintliga speciella rese-reglementen böra i hithörande avseenden jämkas eller nya dylika föreskrifter böra tillkomma.

Om besparingsbestämmelser i ovan angiven utsträckning införas i allmänna resereglementet, kommer detta givetvis att medföra, att de avsevärda olikheter, som de nu förefintliga besparingsreglementena sinsemellan förete, i ej obetydlig mån bortfalla och större enhetlighet på förevarande område inträder. I väsentliga stycken sammanhänka dock nämnda olikheter med de för skilda grupper av befattningshavare rådande växlande tjänsteförhållandena och torde likformiga bestämmelser därför få anses uteslutna. Innan frågan om det allmänna resereglementets utformning blivit för längre eller kortare tid framåt avgjord, torde det få anses ändamålslost att närmare ingå på nu berörda spörsmål och alltså till detaljgranskning upptaga de speciella besparingsreglementena. I sinom tid torde vederbörande myndigheter böra erhålla i uppdrag att, var för sin verksamhetsgren, avgiva förslag till de ändrade eller nya besparingsreglementen, som må kunna föranledas av statsmakternas ståndpunktstagande till det allmänna resereglementet.

Samtliga i anledning av utredningen till mig överlämnade framställningar biläggas härjämte.

Stockholm den 31 december 1928.

KARL LEVINSON.

V. Arvidsson.