

**Nr 199.**

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till kungörelse angående ändring i vissa delar av allmänna resereglementet den 27 juni 1929 (nr 210); given Stockholms slott den 13 mars 1931.*

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för denna dag, föreslå riksdagen att godkänna bilagda förslag till kungörelse angående ändring i vissa delar av allmänna resereglementet den 27 juni 1929 (nr 210).

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

**GUSTAF ADOLF.**

*Felix Hamrin.*

## Förslag

till

kungörelse angående ändring i vissa delar av allmänna resereglementet den 27 juni 1929 (nr 210).

Härigenom förordnas, att 2 § 1 mom., 8 § 2 och 3 mom., 17 § 2 mom. och 24 § allmänna resereglementet den 27 juni 1929 skola, 2 § 1 mom. och 24 § i nedan angivna delar, erhålla följande ändrade lydelse:

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 5 öre per km.	Avgift för 1 plats samt 5 öre per km.	Avgift för 1 plats samt 5 öre per km.
Taxeautomobil .....	Avgift för 1 person samt 5 öre per km.	Avgift för 1 person samt 5 öre per km.	Avgift för 1 person samt 5 öre per km.
Annan automobil .....	35 öre per km.	35 öre per km.	35 öre per km.
Hästkjuts .....	Lega för 1 häst samt 5 öre per km.	Lega för 1 häst samt 5 öre per km.	Lega för 1 häst samt 5 öre per km.
Annat färd sätt än ovan nämnts .....	30 öre per km.	30 öre per km.	30 öre per km.

Vid resa — — — verkligen använts.

Med fartyg — — — verkligen använts.

Till omnibus — — — persontrafik (s. k. linjetrafik).

Med taxeautomobil — — — kunnat ifrågakomma.

Lega för — — — kilometer räknat.

Har förrättningsman — — — per kilometer.

8 §.

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 taxeautomobil gällande taxa samt i annat fall med, förutom resekost-

nadsersättning för egen resa enligt 2 § 1 mom., 5 öre per kilometer för varje medresande förrättningsman.

3 mom. Vid resa, varom i denna paragraf är fråga, äger envar förrättningsman uppbära en ersättning av 5 öre per kilometer.

17 §.

2 mom. Traktamentsersättning utgår icke för dag eller natt, varav högst 1 timme tagits i anspråk för resa eller förrättning. För dag, varav mer än 1 timme men högst 6 timmar tagits i anspråk, utgår traktamentsersättningen med hälften av det i 2 § 2 mom. upptagna beloppet.

24 §.

Räkning å — — — må fastställas.

Har räkning å resekostnads- och traktamentsersättning icke inkommit till vederbörande myndighet inom ett år efter det resan eller förrättningen avslutats, är rätten till ersättning förfallen, där ej Kungl. Maj:t på grund av särskilda omständigheter annorlunda medgiver.

---

Denna kungörelse träder i kraft den 1 juli 1931, men skall ej gälla i avseende å resa, som företagits dessförinnan.

---

*Utdrag av protokollet över finansärenden, hållet inför Hans  
Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stock-  
holms slott den 13 mars 1931.*

Närvarande:

Statsministern EKMAN, ministern för utrikes ärendena friherre RAMEL, statsråden GÄRDE, HAMRIN, VON STOCKENSTRÖM, STADENER, GYLLENSWÄRD, LARSSON, HOLMBÄCK, JEPSSON, HANSÉN, RUNDQVIST.

Chefen för finansdepartementet, statsrådet Hamrin, anmäler vissa frågor om *ändring i allmänna resereglementet den 27 juni 1929 (nr 210)* och anför därvid följande.

**Föreliggande  
ändrings-  
förslag.**  
*Utredning  
rörande s. k.  
besparings-  
reglementen.*

I den för 1927 års riksdag framlagda propositionen, nr 190, med förslag till allmänt resereglemente erinrade föredragande departementschefen, att för vissa grupper av befattningshavare, nämligen sådana, för vilka resor i tjänsten ingå såsom ett regelbundet led i tjänsteutövningen, särskilda resereglementen, s. k. besparingsreglementen, utfärdats, varigenom bland annat traktamentsersättningen begränsats. Enligt departementschefens uppfattning borde dylika besparingsreglementen i vidgad omfattning komma till användning. Innan bestämmelser i sådant syfte kunde av Kungl. Maj:t utfärdas, vore emellertid med hänsyn till de skiftande förhållanden, som på förevarande område äro för handen, en ingående utredning nödvändig. Denna utredning syntes med det snaraste böra igångsättas.

1927 års riksdag förklarade sig i likhet med departementschefen finna behovet av särskilda bestämmelser i berörda hänseende vara starkt motiverat. Riksdagen hade därför med tillfredsställelse tagit del av departementschefens uttalande om att en utredning härav skulle åvägbringas.

Den av departementschefen bebådade utredningen uppdrogs sedermera åt generaldirektören K. Levinson, som i utlåtande den 31 december 1928 framlade utredningens resultat. Utlåtandet, vilket finnes fogat såsom bilaga till 1929 års proposition (nr 40) angående allmänt resereglemente, utmynnade i förevarande avseende i ett uttalande av innehåll, att de åtgärder till nedbringande av statens kostnader för tjänsteresor, som enligt utredningen befunnits möjliga och befogade, borde hänföras till allmänna resereglementet. Om besparingsbestämmelser i den utsträckning, som i utlåtandet föreslagits, infördes i nämnda resereglemente, komme detta att medföra, att de avsevärda olikheter, som de förefintliga besparingsreglementena företedde, i ej obetydlig mån bortföle och större enhetlighet på förevarande område inträdde. Med hänsyn härtill ansåg generaldirektör

Levinson, att med detaljgranskningen av de speciella besparingsreglementena borde anstå, till dess frågan om det allmänna resereglementets utformning blivit för längre eller kortare tid framåt avgjord.

Sedan 1929 års riksdag på grundval av Kungl. Maj:ts nyssnämnda proposition nr 40 för sin del antagit nytt allmänt resereglemente, uppdrog chefen för finansdepartementet med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 5 juli 1929 åt generaldirektören E. Stridsberg att, på grundval av föreliggande utredningsmaterial, fortsätta och slutföra utredningen angående besparingsreglementen samt avgiva förslag i ämnet. Sådant förslag har av generaldirektör Stridsberg avlämnats i ett den 28 juni 1930 dagtecknat betänkande.

I detta betänkande föreslås dels vissa s. k. allmänna besparingsregler, avsedda att tillämpas å alla de grenar av statsförvaltningen, inom vilka tjänsteresor förekomma i större utsträckning, dels ock speciella besparingsföreskrifter för särskilda grupper av förrättningsmän. Av dessa bestämmelser skulle de allmänna besparingsreglerna intagas i kungörelsen den 27 juni 1929 (nr 211) med tilläggsbestämmelser till allmänna resereglementet, och i samma kungörelse skulle uppräknas de befattningshavare, för vilka reglerna skulle äga tillämpning. De speciella besparingsföreskrifterna däremot skulle hava sin plats i vederbörande besparingsreglementen. I betänkandet har emellertid framhållits, att det kunde ifrågasättas att införa vissa av de såsom allmänna besparingsregler föreslagna bestämmelserna i allmänna resereglementet. Direkt förslag i sådan riktning har dock icke av den sakkunnige framlagts. Därjämte hava i betänkandet upptagits till behandling vissa andra jämkningar i allmänna resereglementet, vilka synts den sakkunnige böra tagas under övervägande vid eventuell ändring i reglementet.

Över förslaget hava hörts ett stort antal myndigheter, nämligen fångvårdsstyrelsen, arméförvaltningen, marinförvaltningen, sjökarteverket, försvarsväsendets lönenämnd, socialstyrelsen, medicinalstyrelsen, statens inspektör för fattigvård och barnavård, generalpoststyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, byggnadsstyrelsen, telegrafstyrelsen, järnvägsstyrelsen, vattenfallsstyrelsen, kommunikationsverkens lönenämnd, statskontoret, kammarrätten, generaltullstyrelsen, riksräkenskapsverket, allmänna civilförvaltningens lönenämnd, skolöverstyrelsen, lantmäteristyrelsen, domänstyrelsen, lantbruksstyrelsen, statens meteorologisk-hydrografiska anstalt, rikets allmänna kartverk, Sveriges geologiska undersökning, styrelsen för statens skogsförsöksanstalt, kommerskollegium, lotsstyrelsen och samtliga länsstyrelser.

I de avgivna utlåtandena hava de hörda myndigheterna i stor utsträckning gjort gällande, att de begränsningar, som innefattas i de föreslagna allmänna besparingsreglerna, borde, i den mån de funnes befogade, införas i allmänna resereglementet och alltså erhålla giltighet för samtliga förrättningsmän.

Vid ärendets fortsatta beredning inom finansdepartementet har även jag kommit till den uppfattningen, att vissa av de i betänkandet framförda förslagen, särskilt såvitt angår resekostnadsersättningen, äro av den beskaffenhet, att det bör tagas i övervägande att genomföra dem i form av ändringar i själva resereglementet. De förslag, jag härvid åsyftar, avse minskning av ersättningen för färd i annan automobil än taxeaomobil, ändrade grunder för ersättning för s. k. samåkning i automobil, som tillhör eller disponeras av någon av förrättningsmännen, samt viss ändring i bestämmelserna om ersättning för erlagda väntpenningar. I anslutning till ett i betänkandet gjort påpekande torde i samband härmed även böra till behandling upptagas frågan om vissa jämkningar i bestämmelserna i 17 § resereglementet angående sättet för beräkning av trakta-mentsersättning. Övriga i betänkandet framlagda förslag, avseende besparingsföreskrifter, torde få upptagas till prövning vid den översyn av de särskilda besparingsreglementena, som bör komma till stånd, sedan nu föreliggande frågor om ändring i allmänna resereglementet blivit behandlade av riksdagen.

Statens orga-  
nisations-  
nämnd.

I skrivelse den 14 februari 1931 har statens organisationsnämnd erinrat, att enligt de direktiv för nämndens verksamhet, vilka av chefen för finansdepartementet angåvos vid nämndens tillsättande, ett energiskt fullföljt försök bör göras att nedbringa statens nuvarande utgifter, samt härefter anfört följande.

Vid de undersökningar i sistberörda riktning, som inom organisationsnämnden förehafts, hade nämnden icke kunnat undgå att fästa uppmärksamheten vid en utgiftsgrupp, som under senare år kommit att spela en allt större roll i statshushållningen, nämligen de ersättningar, som utginge till ämbets- och tjänstemän för i statliga ärenden företagna resor. Vilka betydande belopp, dessa ersättningar sammanlagt utgjorde, framginge, bland annat, av vissa bilagor, som fogats till Kungl. Maj:ts proposition nr 40 till 1929 års riksdag med förslag till nytt resereglemente. Sålunda hade exempelvis för budgetåret 1927/1928 summan av statsverkets utgifter av ifrågavarande slag uppgått till närmare 10,000,000 kronor. Någon anledning till antagande, att antalet av de resor, för vilka ersättning skulle utgå av statsmedel, komme att minskas, föreläge säkerligen icke. Tvärtom vore tendensen snarare den motsatta.

Den enda vägen för åstadkommande av en begränsning av ifrågavarande utgifter för statsverket syntes vara att finna i en nedsättning, i den mån en sådan skäligen låte sig göra, av de särskilda ersättningsbeloppen i ett eller annat avseende. Vid en i sådant syfte inom nämnden företagen översikt av hithörande bestämmelser, innefattade i allmänna resereglementet den 27 juni 1929, hade uppmärksamheten fäst vid den olikhet i beräkningen av resekostnadsersättningsbeloppen, som förelåge mellan å ena sidan färd med järnväg, fartyg, luftfartyg och spårväg och å andra sidan färd med omnibus och taxeaomobil, nämligen förekomsten vid sistnämnda två färdsätt till skillnad från de först nämnda av de s. k. kilometerpenningarna.

Efter verkställd utredning har organisationsnämnden föreslagit viss nedsättning av kilometerpenningarna. Detta förslag torde nu få underställas Kungl. Maj:ts prövning.

I skrivelse den 2 maj 1930, nr 175, har riksdagen gjort framställning om utfärdande av ändrade bestämmelser angående tiden för ingivande av reseräkningar. Även denna fråga torde i förevarande sammanhang böra upptagas till prövning.

*Riksdagens  
skrivelse den  
2 maj 1930.*

Jag ber nu att få närmare redogöra för vart och ett av ifrågavarande spörsmål och börjar därvid med frågan om minskning av kilometerpenningarna.

Enligt 2 § 1 mom. allmänna resereglementet utgår resekostnadsersättning vid färd med omnibus eller taxeaomobil med avgift för en plats samt vid färd med hästskjuts med lega för en häst. Vid samtliga dessa färdssätt åtnjutes dessutom en ersättning av 10 öre per kilometer, de s. k. kilometerpenningarna. I 8 § av reglementet återfinnes en ytterligare föreskrift om reseersättning i form av kilometerpenningar. 3 mom. av nämnda författningsrum innehåller nämligen, att vid resa, varom i sistnämnda paragraf är fråga, d. v. s. vid samåkning av flera förrättningsmän, envar förrättningsman äger uppbära en ersättning av 10 öre per kilometer. Detta gäller vare sig det för samtliga förrättningsmän erforderliga fortskaffningsmedlet anskaffats hos utomstående person (1 mom.) eller detsamma tillhör eller disponeras av någon av förrättningsmännen (2 mom.). Till förrättningsman, som för gemensam färd ställer annat fortskaffningsmedel än automobil till förfogande, utgår vidare enligt 8 § 2 mom. gottgörelse med 10 öre per kilometer för varje medresande.

**Kilometerpenningar.**

*Gällande bestämmelser.*

I fråga om tillkomsten av dessa bestämmelser må erinras om följande.

Enligt 1925 års resereglemente utgingo kilometerpenningar med 15 öre per kilometer vid färd med hästskjuts eller taxeaomobil. I kilometerpenningarna skulle inbegripas ersättning för hämtning av skjuts, åkdonslega samt s. k. beställningspenningar.

I det till 1927 års riksdag framlagda förslaget till resereglemente upptogs omnibus såsom särskilt färdssätt; ersättningen skulle utgå med avgift för en plats jämte kilometerpenningar. Hästskjuts upptogs icke i förslaget som särskilt färdssätt utan inräknades under »annat färdssätt», där reseersättningen skulle utgå allenast med visst belopp per kilometer. Särskilda kilometerpenningar skulle sålunda finnas endast för färd med omnibus eller taxeaomobil. De föreslogos emellertid sänkta från 15 till 10 öre per kilometer.

Som skäl för förslaget i nu nämnda delar anförde föredragande departementschefen bland annat följande.

Från åtskilliga håll hade påpekats, att kilometerpenningarna ej sällan steg till orimliga belopp. Så t. ex. hade riksdagens år 1926 församlade revisorer påtalat två fall, då förrättningsmans kilometerpenningar på ett

dygn uppgått till respektive 37 kronor 20 öre och 36 kronor 30 öre. Liknande exempel hade från andra håll anförts. Även departementschefen vore av den meningen, att kilometerpenningarna vore för höga, och att de utan åsidosättande av förrättningsmännens berättigade intressen kunde beskäras. Att helt borttaga dem ansåge departementschefen däremot icke kunna ifrågakomma. Då enligt departementschefens förslag den dittills utgående gottgörelsen för väntpenningar skulle bortfalla, syntes kilometerpenningarna icke böra sättas lägre än till 10 öre per kilometer. Beträffande kilometerpenningarna vid omnibus framhöll departementschefen, att han funne det skäligt, att förrättningsman, som begagnade sig av omnibus, bereddades någon ekonomisk fördel. Den obenägenhet att anlita transportmedlet i fråga, som på sina håll alltjämt torde förefinnas, kunde därigenom lättare bortarbetas, vilket borde lända även statsverket till båtnad. Av praktiska skäl syntes tilläggsersättningen böra bestämmas till ett fixt belopp per kilometer, förslagsvis 10 öre eller samma belopp som vid begagnandet av taxeaomobil.

1927 års riksdag beslöt att icke upptaga omnibus såsom särskilt färd-sätt i resereglementet men bibehöll hästskjuts som särskilt färd-sätt. Beträffande taxeaomobil godkände riksdagen den föreslagna sänkningen av kilometerpenningarna till 10 öre per kilometer, för hästskjuts däremot ansågs beloppet 15 öre per kilometer böra kvarstå.

Under förarbetena till 1929 års resereglemente sattes från olika håll i fråga, att kilometerpenningarna vid färd med taxeaomobil skulle försvinna eller begränsas. Sålunda anförde exempelvis länsstyrelsen i Gotlands län, att då full ersättning i regel utginge för bilkostnader (som dessutom i verkligheten ofta betingade lägre pris än den officiella taxan), kilometerpenningarna borde bortfalla eller åtminstone reduceras. Därest undantagsvis extra kostnad för beställning eller dylikt betingades, syntes sådan kostnad i stället böra ersättas.

Föredragande departementschefen yttrade emellertid vid förslaget framläggande, att ehuru en reduktion av ersättningen för färd med taxeaomobil måste anses äga visst stöd i en del myndigheters yttranden i denna del, han dock funne sig, i betraktande av den sänkning av kilometerpenningarna, som i 1927 års reglemente genomförts, böra avstå från att föreslå vidtagande av åtgärd i sådan riktning. Beträffande kilometerpenningarna vid hästskjuts föreslogs däremot en sänkning till 10 öre.

I 1929 års förslag till resereglemente upptogs även omnibus såsom särskilt färd-sätt. I fråga om ersättningen vid färd med omnibus yttrade departementschefen, att, då den i 1927 års proposition föreslagna ersättningen med hänsyn till önskvärdheten att främja användandet av ifrågavarande färd-sätt vid tjänsteresor syntes departementschefen väl avvägd, densamma upptagits även i föreliggande förslag. I enlighet härmed skulle enligt propositionen ersättningen för färd med omnibus utgå med avgift för en plats samt 10 öre per kilometer.

Kungl. Maj:ts förslag i nu berörda delar vann riksdagens godkännande.



I en inom statens organisationsnämnd upprättad promemoria angående kilometerpenningarna anfördes, efter historik i ämnet, följande.

*Inom statens  
organisations-  
nämnd upp-  
rättad  
promemoria.*

»Av den föregående redogörelsen framgår, att kilometerpenningarna i sin nuvarande form tillkommit för att bereda den resande ersättning huvudsakligen för åkdonslega vid hästskjuts samt för hämtning av skjuts, beställningspengar och väntningsavgift.

I de fall, där hästskjuts fortfarande användes, kan väl tänkas, att sådana utgifter som de nyss nämnda alltjämt förekomma. Då kilometerpenningarna sålunda där fortfarande torde fylla ett visst ändamål, synes också anledning saknas till vidtagande av någon ändring i bestämmelserna om kilometerpenningar vid färd med hästskjuts.

Vad däremot beträffar färd med automobil och då i främsta rummet taxeautomobil förefaller det vara föga i överensstämmelse med verkligheten att räkna med att utgifter av ifrågavarande slag skulle i någon ens nämnvärd omfattning där förekomma. Åkdonslega är ju där uteluten. Särskilda avgifter för hämtning av automobil torde ytterst sällan förekomma. Likaså torde det vara mycket sällsynt, att beställandet av en automobil drager särskild kostnad. Och vad väntningsavgift beträffar givas i resereglementets 12 § bestämmelser om särskild ersättning för väntpenningar. Det skäl, som på sin tid åberopades för att — — — införa kilometerpenningar även för taxeautomobil — nämligen att den resande vid färd med taxeautomobil får vidkännas i huvudsak samma extra kostnader som vid hästskjuts — synes sålunda hava i det närmaste helt och hållet förlorat sin giltighet. Vad sålunda sagts om taxeautomobil gäller i än högre grad om omnibus. Det ligger i sakens natur, att sådana utgifter, som avsetts att bestridas med kilometerpenningarna, icke förekomma vid sistnämnda färd sätt. Detsamma är förhållandet vid samåkning enligt 8 § i resereglementet, såvitt rör de förrätningsmän, som icke ombesörjt fordonets anskaffande, och beträffande samtliga förrätningsmän, där en av dem äger automobil. Kilometerpenningarnas utgående i sistberörda fall har också vid upprepade tillfällen påtalats, senast av 1926 års riksdagsrevisorer. Det riktigaste synes därför vara att, i stället för kilometerpenningar, i analogi med vad som skett beträffande vissa andra omkostnader under tjänsteresa, tillerkänna förrätningsman rätt till särskild ersättning jämväl för vad han med kvitto styrker sig hava utgivit för beställning eller hämtning av automobil i de sällsynta undantagsfall, då särskild kostnad i sådant hänseende förekommit.

Det kan möjligen invändas, att kilometerpenningarna, fränsett sitt egentliga ändamål, fylla ett berättigat syfte genom att utgöra en sorts kompensation för resans besvärligheter. Beträffande färd med omnibus framgår t. o. m., att detta syfte skulle vara det huvudsakliga. Det synes emellertid kunna starkt ifrågasättas, huruvida de synpunkter som ligga bakom ett sådant resonemang äro principiellt riktiga. Principen bör väl, som ock av 1920 års sakkunniga framhållits, vara den, att ersättning beredes den resande för utgifterna för själva resan. Vad han därutöver skäligen kan påfordra i ersättning bör han få i form av traktamente. Denna princip tillämpas ju också beträffande andra färd sätt. Kilometerpenningar utgå sålunda icke vid båt- eller tågresa; och dock torde sådana resor för mången vara lika tröttande eller förenade med lika stora obehag som en automobilfärd. Med den utveckling, som omnibusväsendet på senare tider tagit, står numera ofta icke heller en omnibusfärd övriga

fortskaffningssätt mycket efter i bekvämlighet. Att genom resereglementets bestämmelser utöver traktamentsersättningen bereda vederbörande någon ersättning för personlig uppoffring synes för övrigt opåkallat även ur andra synpunkter än den nu nämnda.

De ovan anförda principiella synpunkterna tala för ett borttagande av kilometerpenningarna vid färd med automobil. Enligt vad företagen beräkning giver vid handen, förorsaka kilometerpenningarna statsverket en högst betydande årlig utgift. Enligt bilaga 2 till ovanberörda proposition nr 40/1929 uppgingo de under budgetåret 1927/1928 av statsverket utbetalade resekostnadsersättningarna till ett sammanlagt belopp av inemot 4,000,000 kronor. Av de talrika stickprovsuppgifter, som återfinnas i bilaga 3 till samma proposition, synes man kunna sluta, att ungefär hälften av nämnda belopp eller sålunda bortåt 2,000,000 kronor belöpt a färder med taxeautomobil. Av sistnämnda belopp torde, med hänsyn tagen till den genomsnittliga taxenivån i länen, omkring en femtedel, d. v. s. bortåt 400,000 kronor, belöpa å kilometerpenningarna. I de fall där grundtaxan per kilometer är så hög som 50 eller 60 öre, utgöra visserligen för enskild enkel färd kilometerpenningarna blott en sjättedel respektive en gott som samtliga gällande taxor vid tur- och returäkning, vid rundkörning tillbaka till utgångspunkten och vid samåkning — allt fall, som äro synnerligen vanliga — själva avgiften avsevärt reducerad, medan kilometerpenningarna utgå med oförändrat belopp, vadan jämförelsetalet blir i motsvarande mån lägre. Och då dessutom, såsom ovan nämnts, enligt 8 § i resereglementet, kilometerpenningar vid samåkning utgå jämväl vid begagnande av annan automobil än taxeautomobil, och kilometerpenningar ju också utgå vid färd med omnibus, lärer med all sannolikhet summan av de årligen utgående kilometerpenningarna vid färder med taxeautomobil och omnibus snarare över- än understiga ett belopp av 400,000 kronor.»

*Yttranden.*

Över promemorian avgåvos, efter hemställan av nämnden, yttranden av samtliga länsstyrelser ävensom av arméförvaltningen, marinförvaltningen, statskontoret, kammarrätten och riksräkenskapsverket. Dessutom beredde nämnden följande myndigheter tillfälle att avgiva yttrande i anledning av promemorian, nämligen fångvårdsstyrelsen, sjökarteverket, riksförsäkringsanstalten, medicinalstyrelsen, socialstyrelsen, pensionsstyrelsen, generalpoststyrelsen, telegrafstyrelsen, järnvägsstyrelsen, vattenfallsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, byggnadsstyrelsen, generaltullstyrelsen, kontrollstyrelsen, skolöverstyrelsen, domänstyrelsen, lantbruksstyrelsen, lantmäteristyrelsen, stuteriöverstyrelsen, chefen för rikets allmänna kartverk, chefen för Sveriges geologiska undersökning, kommerskollegium, lotsstyrelsen, statens meteorologisk-hydrografiska anstalt och överståthållarämbetet. Samtliga dessa myndigheter med undantag av riksförsäkringsanstalten, lotsstyrelsen och överståthållarämbetet inkommo med yttranden.

Av de i anledning av remisserna till nämnden avgivna yttrandena gingo en del i tillstyrkande riktning. I några få yttranden avstyrktes varje minskning av kilometerpenningarna. Flertalet av de hörda myn-

digheterna vitsordade, att kilometerpenningarna vore för höga och borde nedsättas, men avstyrkte kilometerpenningarnas fullständiga borttagande.

I sin förutnämnda skrivelse den 14 februari 1931 har organisationsnämnden anfört följande:

»De sakliga skäl, som i yttrandena anförts mot ett fullständigt borttagande av kilometerpenningarna, omfatta huvudsakligen två olika synpunkter, nämligen dels att smärre med automobilresor förenade utgifter, däribland drickspenningar, ävensom dessa resors större besvärlighet skulle motivera kilometerpenningarnas bibehållande, dels ock att kilometerpenningarna i viss mån tjäna som ett slags kompensation för det påstådda förhållandet, att de enligt resereglementet utgående traktamentsersättningarna stundom visade sig vara otillräckliga.

Vad beträffar den senare invändningen eller att kilometerpenningarna skulle utgöra en lämplig utfyllnad av en otillräcklig traktamentsersättning, finner nämnden för sin del ett sådant resonemang vara ur principiell synpunkt ohållbart. Dessutom torde de fall, där de utgående traktamentsersättningarna kunna visa sig knappa, främst hänföra sig till uppehåll i städer eller större samhällen. Men ersättning för resor till eller mellan dylika samhällen kommer i de flesta fall enligt resereglementet att utgå såsom efter färd med järnväg, vid vilket färd sätt kilometerpenningar icke förekomma. Vid de färder till och mellan större platser på landsbygden, där taxeautomobilerna hava sin ojämförligt största användning, lärer anmärkningen om knappa traktamentsersättningar hava mindre berättigande.

Påståendet, att resor med automobil på grund av därmed förenade besvärligheter skulle behöva särskilt gottgöras, torde heller knappast vara hållbart. All erfarenhet giver vid handen, att de kontrollerande myndigheterna främst måste ägna uppmärksamhet däråt, att automobil ej onödigtvis användes där annat billigare färd sätt (järnväg) kunnat komma till användning, ej tvärtom. Det ligger också i öppen dag att begagnandet av automobil, varigenom den resande kommer från »dörr till dörr» utan att behöva vidkännas särskilda kostnader för transport av reseffekter m. m., för honom innebär en sådan påtaglig fördel, att han gärna anlitar detta färd sätt, där det överhuvud kan ifrågakomma, framför andra. Väterligen har aldrig slitningen av kläder och reseffekter utgjort skäl för införandet av kilometerpenningarna ens vid hästskjuts, där man dock möjligen kunnat tala om dylik slitning.

Däremot kunna otvivelaktigt vissa kontanta utgifter vara förenade med en automobilfärd. Det remitterade förslaget upptog bestämmelser om rätt till ersättning för vissa slags kostnader i den mån den resande styrkte vad han i sådant hänseende utgivit. Uti de inkomna svaren har, såsom redan antytts, allmänt framhållits, att enligt gängse kutym resande även hade att betala s. k. drickspenningar, vilka jämte övriga i det remitterade förslaget omförmälda kostnader bestredes med kilometerpenningarna. Därjämte har från riksräkenskapsverkets sida gjorts gällande, att ett ökat krav på verifikationer å olika slags kostnader vore ur flera synpunkter mindre lämpligt och skulle bliva för de granskande myndigheterna än mera tyngande.

Organisationsnämnden har ej kunnat fränkänna dessa invändningar ett visst berättigande. Även om i många fall, särskilt där taxeautomobilens förare tillika är dess ägare, drickspenningar ej torde förekomma, har man

Statens organisationsnämnds skrivelse den 14 februari 1931.

måhända alltjämt anledning att räkna med drickspenningar som en vanlig utgiftspost vid färd med taxeautomobil. Visserligen lära avgifterna enligt de automobiltaxor, som nu tillämpas, ofta ligga så högt över de i verkligheten utbetalade ersättningarna, att den mellanliggande marginalen i regel blir fullt tillräcklig till bestridande av eventuella drickspenningar jämte de övriga med själva resan förbundna utgifter, som ej särskilt ersättas den resande. Emellertid har nämnden med särskild skrivelse den 8 januari 1931 avlämnat förslag till normaltaxa för yrkesmässig automobiltrafik i länen, syftande till att bringa tarifferna till närmare överensstämmelse med vad som i verkligheten behöver erläggas. Därest nämnda förslag, vilket, såvitt för nämnden är känt, alltjämt är beroende på Eders Kungl. Maj:ts prövning, skulle vinna nådigt beaktande, torde måhända skäl förefinnas att nu icke helt avskaffa kilometerpenningarna utan allenast, på sätt flertalet myndigheter tillstyrkt, tillsvidare begränsa dem så att resandenas verkliga kostnader i de olika hänseenden, för vilka särskild ersättning nu icke utgår, i varje fall kunna antagas bliva täckta.

Med avseende å det sätt, på vilket en nedsättning bör åvägabringas, hava olika förslag framställts. En maximering till visst belopp per dag synes nämnden mindre lämplig, utan torde en procentuell nedsättning vara att föredraga. Därest kilometerpenningarna, på sätt av flera myndigheter föreslagits, nedsättas från 10 till 5 öre per kilometer, torde vinnas, å ena sidan att resande befattningshavare får tillräcklig ersättning för sina eventuella extra utgifter och å andra sidan att reseersättningen, alltjämt under förutsättning av effektiv reducering av automobiltaxorna, nedbringas till någorlunda överensstämmelse med de verkliga kostnaderna. Besparingen för statsverket av en dylik reducering kan beräknas till något över 200,000 kronor om året.

Därest nedsättningen av kilometerpenningarna begränsas till vad nu sagts, förefinnes ej tillräcklig anledning att göra någon åtskillnad mellan de olika färd sätt, vid vilka kilometerpenningar nu utgå, utan bör en nedskärning göras över hela linjen. Ej heller föreligga några skäl att, på sätt utremitterade förslaget innehåller, tillerkänna resande rätt till särskild ersättning för vissa styrkta utgifter i vidare utsträckning än vad nu är fallet.»

I anslutning härtill har nämnden överlämnat förslag till ändring av 2 § 1 mom. samt 8 § 2 och 3 mom. allmänna resereglementet och hemställt, att förslaget måtte genom proposition föreläggas 1931 års riksdag.

I detta sammanhang må nämnas, att även 1930 års statsrevisorer uttalat sig för en lämplig reducering av kilometerpenningarna. För att giva en föreställning om till vilka belopp kilometerpenningar i vissa fall kunde uppgå hava revisorerna meddelat följande exempel.

Vid gemensam färd under två dagar i taxeautomobil för besiktning av ackordhästar hade till tre befattningshavare utgått kilometerpenningar med 57 kronor till var och en eller sammanlagt 171 kronor. För dylika resor under en dag i samma taxeautomobil hade en var av tre befattningshavare uppburit kilometerpenningar med 29 kronor eller sammanlagt 87 kronor. För resor för inspektion av landstormsförråd m. m. hade en var av tre befattningshavare vid gemensam färd i taxeautomobil under sex dagar uppburit kilometerpenningar med 151 kronor eller sammanlagt 453 kronor.

Det av organisationsnämnden framlagda förslaget avser, såsom fram- *Departements-*  
går av den lämnade redogörelsen, att kilometerpenningarna i samt- *chefen.*  
liga fall, då sådana enligt gällande resereglemente utgå, skola nedsättas  
från 10 öre till 5 öre per kilometer. Tanken på en sänkning av kilome-  
terpenningarna från deras nuvarande belopp har vunnit understöd från  
flertalet myndigheter, som i anledning av den förut omförmälda prome-  
morian yttrat sig i frågan.

För min del finner jag de skäl, som av organisationsnämnden anförts  
för en nedsättning av kilometerpenningarnas belopp, övertygande. I lik-  
het med nämnden anser jag sänkningen böra avse även den ersättning med  
10 öre per kilometer för varje medresande, som enligt 8 § 2 mom. utgår till  
förrättningsman, vilken vid samåkning tillhandahåller annat fordon än  
automobil.

I detta sammanhang ber jag att vad angår den av nämnden berörda  
frågan om fastställande av normaltaxa för yrkesmässig automobiltrafik i  
länen få erinra, att Kungl. Maj:t den 26 februari 1931 utfärdat cirkulär  
till länsstyrelserna angående normaltaxa för länstrafik med vanlig per-  
sonautomobil. Enligt normaltaxan utgör — vid användning av väglängd-  
mätare — avgiften för befordran vid enkel resa av 1—2 personer 40 öre  
per kilometer. Vid tur- och returresa eller rundresa tillbaka till utgångs-  
punkten utgår ersättning med 70 procent av avgiften vid enkel resa för  
sammanlagda väglängden. Tillika har Kungl. Maj:t föreskrivit, att,  
därest länsstyrelse vid utfärdande av sådana taxebestämmelser, som i  
cirkuläret avses, finner sig böra bestämma högre ersättning än som i  
normaltaxan angives, länsstyrelsen samtidigt med taxans utfärdande  
skall till Kungl. Maj:t insända meddelande därom, innefattande för varje  
avvikelse, som sålunda må hava skett, fullständig utredning rörande de  
förhållanden, vilka varit anledning därtill.

För färd med annan automobil än taxeautomobil utgår enligt 2 § 1  
mom. gällande resereglemente en ersättning av 40 öre per kilometer.

I 1925 års resereglemente fanns ifrågavarande färdsätt icke särskilt  
upptaget, utan ersättningen beräknades efter samma grund som för häst-  
skjuts, d. v. s. lega för en häst samt 15 öre per kilometer.

Sedan, bland andra, 1926 års statsrevisorers påpekat, att i åtskilliga fall  
den ersättning, som enligt 1925 års resereglemente utgick för användning  
av egen automobil, måste anses vara alltför hög, upptogs frågan i 1927  
års proposition med förslag till allmänt resereglemente. Föredragande  
departementschefen anförde, att det enligt hans mening onekligen låge  
nära till hands, att vid ifrågavarande färdsätt låta ersättningen utgå på  
enahanda sätt, som om taxeautomobil begagnats, d. v. s. med tillämpning  
av den för orten gällande automobiltaxan, därvid dock vederbörande icke  
borde äga rätt att åtnjuta kilometerpenningar. I praktiken skulle emel-  
lertid en dylik beräkningsgrund sannolikt medföra åtskilliga svårighe-

*Annan auto-  
mobil än  
taxeauto-  
bil.*

*Gällande  
bestämmelser.*

ter, särskilt ur kontrollsynpunkt. Härtill komme, att, även om det låge i statens intresse att uppmuntra användningen av de egna bilarna såsom bidragande till ökad effektivitet i tjänstestövningen, den utgående ersättningen mången gång syntes även på detta sätt kunna bli högre än skäligen vore. I sådant hänseende erinrades, att, medan den tyngre bilen merendels sannolikt bleve normerande för de nya enhetligare biltaxorna, de egna tjänstebilarna regelmässigt torde tillhöra den lättare typen. Vid sådant förhållande och då det på förevarande område syntes förenat med betydande fördelar att kunna räkna med en efter fast grund utgående ersättning, hade departementschefen stannat för att förorda, att gottgörelsen fastsloges till visst fixt belopp per vägenhet, vilket belopp syntes böra bestämmas så, att kostnaderna för bilens drift och successiva amortering kunde beräknas bli täckta. Efter verkställd undersökning rörande storleken av det belopp, som för sådant ändamål kunde anses rimligt, föreslog departementschefen, att ersättningen skulle utgå med 50 öre per kilometer.

1927 års riksdag sänkte emellertid detta belopp till 40 öre. Riksdagen hade nämligen bemärkt, att vid en tillämpning av Kungl. Maj:ts förslag ersättningen i ett flertal län komme att utgå med högre belopp än vid användandet av taxeautomobil. En ersättning av 40 öre per kilometer syntes enligt riksdagens mening väl täcka de kostnader, som i detta fall skäligen syntes böra ersättas med statsmedel.

I 1929 års proposition angående allmänt resereglemente föreslogs icke någon ändring i det fastställda beloppet, 40 öre per kilometer. Föredragande departementschefen anmälde emellertid, att vissa myndigheter — dock endast ett relativt fåtal — framställt erinringar mot den gällande ersättningsgrunden. Bland dessa myndigheter hade meningarna varit delade. Även om härvid flera uttalat sig för höjning än för sänkning av ersättningen, utgjorde anförda förhållanden enligt departementschefens mening i viss mån ett bevis för att sistnämnda ersättning i det stora hela syntes vara ganska väl avvägd. I själva verket syntes det till stor del vara jämförelsen med ersättningen för färd med taxeautomobil, som givit anledning till yrkandena om höjning av ersättningen. Det syntes därför icke saknas skäl att antaga, att den justering nedåt av biltaxorna i vissa län, vilken väl komme att ingå såsom ett led i regleringen av biltaxorna inom riket, komme att återverka på uppfattningen om skäligheten av ifrågavarande ersättning.

1929 års riksdag gjorde icke något uttalande i frågan, och det ersättningsbelopp, 40 öre per kilometer, som bestämdes år 1927, kvarstår alljämt.

Generaldirek-  
tör Strids-  
bergs förslag.

I det av generaldirektör Stridsberg avgivna betänkandet föreslås, att bland de allmänna besparingsreglerna måtte upptagas en föreskrift av innehåll, att ersättningen vid färd med annan automobil än taxeauto-

mobil skall för de grupper av befattningshavare, å vilka sagda regler skulle erhålla tillämpning, utgå med 30 öre för kilometer. Nödgas befattningshavare för förrättnings verkställande vid sådan färd medföra redskap, instrument eller annan dylik icke personlig utrustning till vikt av minst 20 kilogram, skall särskild ersättning härför utgå med 5 öre för kilometer.

Till stöd för förslaget har anförts, att den nu utgående ersättningen syntes vara väl hög för de befattningshavare, å vilka de allmänna besparingsreglerna avsåges skola vinna tillämpning, enär färd med egen bil praktiskt taget alltid hade natur av rundresa eller tur- och returresa. Härom har den sakkunnige vidare yttrat:

»Enligt en verkställd beräkning är för närvarande grundtaxan för rundresa i genomsnitt för samtliga län omkring 40 öre för kilometer. I de 11 län, där bestämmelser finnas om lägre ersättning vid återresa, är grundavgiften i medeltal omkring 32 öre för kilometer. Härvid har endast räknats med resa å sammanlagt 20 kilometer och ej tagits hänsyn till de reduktioner, som skola tillämpas vid längre resor. Ifrågavarande avgifter äro avsedda att ej blott täcka den verkliga driftkostnaden utan även bereda erforderlig inkomst åt automobilens ägare. För den, som använder egen automobil vid förrättningar i statens ärenden, gäller det däremot endast att få den egentliga driftkostnaden täckt.»

Bestämmelsen om särskild ersättning för transport av icke personlig utrustning har i förslaget upptagits i viss anslutning till vad som gäller enligt det besparingsreglemente för rikets allmänna kartverk, som utfärdats av Kungl. Maj:t den 16 maj 1930 (nr 155).

Bland de myndigheter, som yttrat sig över sakkunnigförslaget, hava meningarna i denna fråga varit delade.

*Yttranden.*

Statskontoret har förklarat sig icke hava något att erinra mot den föreslagna bestämmelsen. Kammarrätten har icke något att invända mot bestämmelsen och anser den böra införas i resereglementet. Av kommunikationsverken har generalpoststyrelsen funnit de föreslagna besvärningarna i resekostnadsersättningen sakligt motiverade, och vattenfallsstyrelsen har förklarat sig icke hava något att erinra mot förslaget. Järnvägsstyrelsen och telegrafstyrelsen meddela, att frågan för statens järnvägars, respektive telegrafverkets del är utan större betydelse. Kommunikationsverkens lönenämnd har icke någon anmärkning mot förslaget. Av länsstyrelserna har halva antalet tillstyrkt förslaget eller lämnat det utan erinran.

Socialstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, skolöverstyrelsen, lantmäteristyrelsen, Sveriges geologiska undersökning och rikets allmänna kartverk samt statens fattigvårdsinspektör hava avstyrkt förslaget i denna del. Av länsstyrelserna hava tolv mer eller mindre bestämt uttalat sig i avstyrkande riktning. En länsstyrelse har emellertid liksom domänstyrelsen ifrågasatt en ersättning av 35 öre per kilometer.

1930 års  
statsrevisorer.

Frågan om ersättningen för annan automobil än taxeautomobil har även berörts av 1930 års statsrevisorer, som härom anfört, att den nu utgående ersättningen syntes dem väl hög, särskilt om hänsyn toges till att avgiften enligt automobiltaxan vid s. k. rundresa i flera län understege nämnda ersättning. I revisorerernas berättelse har meddelats, att taxan vid rundresa exempelvis i tre län vore 3 kronor per mil samt i ett län 2 kronor 70 öre per mil.

Departements-  
chefen.

Då ersättningen för färd med annan automobil än taxeautomobil av 1927 års riksdag fastställdes till 40 öre per kilometer, skedde detta under hänsynstagande till den genomsnittliga kostnaden enligt då gällande automobiltaxor i länen för fram- och återresa samt rundresa.

Enligt den förut omnämnda, av Kungl. Maj:t den 26 februari 1931 utfärdade normaltaxan för länstrafik med vanlig personautomobil utgör grundavgiften för personbefordran 40 öre per kilometer. Vid tur- och returresa eller rundresa utgår ersättningen med 70 procent härav, motsvarande 28 öre per kilometer.

Den justering nedåt av den genomsnittliga befodringsavgiften enligt länstaxorna, som får antagas bliva en följd av normaltaxis utfärdande, läser böra föranleda en sänkning jämväl av ersättningen för färd med egen automobil. På grundval av tillgängliga uppgifter rörande kostnaderna för hållande av automobil finner jag mig i sådant avseende böra förorda, att ersättningen bestämmes till 35 öre per kilometer. Detta belopp torde visserligen ligga något i överkant, men då det särskilt inom vissa förvaltningsgrenar måste anses ur tjänstens synpunkt önskvärt, att användningen av egen automobil för förrättningsresor uppmuntras, har jag icke velat ifrågasätta en ytterligare nedsättning. Därest ersättningen bestämmes till det sålunda förordade beloppet, synes anledning icke föreligga att upptaga den föreslagna särskilda ersättningen för befodraren av icke personlig utrustning.

I enlighet med den uppfattning, åt vilken jag inledningsvis givit uttryck, synes den föreslagna sänkningen av ersättningsbeloppet böra erhålla generell giltighet och följaktligen åvägabringas genom ändring i allmänna resereglementet.

Samåkning.

Enligt 8 § resereglementet utgår vid samåkning i taxeautomobil resekostnadsersättning med vad som verkligen utgivits, däri inbegripet styrkta utgifter för hämtning, beställningspenningar och väntpenningar. Vid samåkning i automobil, som tillhör eller disponeras av någon av förrättningsmännen, gäller däremot, att denne äger åtnjuta gottgörelse enligt för taxeautomobil gällande taxa. I såväl det ena som det andra fallet utgår dessutom till envar av förrättningsmännen kilometerpenningar med 10 öre per kilometer.

Följden av dessa olika regler för samåkning i taxeautomobil och i förrättningsman tillhörig automobil blir tydligen, att i län, där automobil-



taxan ligger så högt, att underhandsöverenskommelse kan träffas om billigare pris än taxan, användningen av egen automobil för samåkning kommer att draga högre — ofta nog betydligt högre — kostnader för statsverket än anlåtande av taxeautomobil, då ju ersättningen utgår i förra fallet enligt taxan, i senare fallet med det lägre belopp, som i verkligheten debiteras. Till undvikande av den vinst för förrättningsmannen, som härigenom måste uppkomma, har generaldirektör Stridsberg i förslaget till allmänna besparingsregler upptagit en bestämmelse av innehåll, att gottgörelse åt befattningshavare, som i honom tillhörig eller av honom disponerad automobil fortskaffar annan förrättningsman, skall utgå med resekostnadsersättning för egen resa jämte 5 öre för kilometer för varje medresande förrättningsman.

Detta förslag har tillstyrkts eller lämnats utan erinran av de flesta myndigheter, som yttrat sig i frågan.

Enligt min uppfattning kan det tagas under allvarligt övervägande att bestämma ersättningen till förrättningsman, som ställer automobil till förfogande för samåkning, efter de grunder, som av generaldirektör Stridsberg föreslagits. Efter utfärdandet av den förut omnämnda normaltaxan för länstrafik har emellertid denna fråga i viss mån kommit i annat läge. Om länstaxorna, såsom man får antaga, allmänt regleras så, att de ej överstiga de i normaltaxan upptagna befodringsavgifterna, och om ersättningen för färd med annan automobil än taxeautomobil ej sänkes längre än till 35 öre per kilometer mot det av generaldirektör Stridsberg föreslagna beloppet av 30 öre, blir utrymmet för missbruk av den art, som i betänkandet antytts, i väsentlig grad inskränkt. Anledning synes därför föreligga att på denna punkt tills vidare ställa sig avvaktande.

*Departements-  
chefen.*

Har resande för färd från förrättningsställe använt samma fortskaffningsmedel som för ditresan och för väntningen måst utgiva gottgörelse, är han enligt 12 § resereglementet berättigad till ersättning för vad han styrker sig hava utgivit i väntpenningar, dock icke med högre belopp än som motsvarar den ökning i honom tillkommande resekostnadsersättning, som skulle hava föranletts av nytt fortskaffningsmedels anlåtande.

**Vänt-  
penningar.**

I det av generaldirektör Stridsberg avgivna betänkandet har nu erinrats, att ackord om reduktion av automobiltaxorna ofta kan erhållas, samt vidare anförts följande. Erlagda väntpenningar skola visserligen styrkas, men intet syntes hindra en automobilförare att utfärda ett kvitto på erhållna väntpenningar enligt gällande taxa, även om i verkligheten någon särskild ersättning för väntningen ej beräknats vid överenskommelsen om priset för färden, blott väntpenningarna ej överstege hela den erhållna ersättningen. Med den disproportion mellan taxan och den verk-

*Generaldirek-  
tör Strids-  
bergs förslag.*

liga kostnaden, som förefunnes i flera län, kunde det väl tänkas, att stundom den faktiska avgiften ej mycket överstigit de taxeenliga väntpenningarna. Under åberopande härav har generaldirektör Stridsberg bland de av honom föreslagna allmänna besparingsreglerna upptagit en föreskrift av innehåll, att, där väntpenningar åtnjutas, reseersättningen jämväl i övrigt skall utgå efter den verkliga kostnad, vilken befattningshavaren styrker sig hava fått vidkännas för det använda fortskaffningsmedlet. En bestämmelse av sådant innehåll har införts i det förutnämnda år 1930 utfärdade besparingsreglementet för kartverket.

*Yttranden.*

Av de myndigheter, som yttrat sig över generaldirektör Stridsbergs betänkande, hava länsstyrelserna i Stockholms, Jönköpings och Örebro län tillstyrkt vad i denna del föreslagits. Länsstyrelsen i Uppsala län har anfört, att föreskriften skulle vid tillämpningen möta alltför stora praktiska svårigheter, och har på grund härav avstyrkt förslaget. Länsstyrelsen i Hallands län har också framhållit, att det skulle uppstå svårigheter att kontrollera riktigheten av den uppgivna verkliga kostnaden. Kammarrätten har uttalat, att, då det missbruk, som med det ifrågasatta stadgandet skulle stävjas eller förebyggas, enligt kammarrättens förmenande vore av beskaffenhet att kunna beivras såsom tjänstefel, förekomsten av detsamma icke syntes utgöra tillräckligt skäl till införande av ett dylikt stadgande. Jämväl skolöverstyrelsen och Sveriges geologiska undersökning hava avstyrkt bestämmelsen.

*Departements-  
chefen.*

Det i betänkandet framförda förslaget, att resekostnadsersättningen till förrättningsman, som erhåller gottgörelse för vad han styrker sig hava utgivit i väntpenningar, jämväl i övrigt skall utgå efter den verkliga utgiften för resan, synes mig i och för sig vara värt beaktande. Av skäl liknande dem, som föranlett mitt ståndpunktstagande i nästföregående fråga, anser jag emellertid, att även med denna frågas upptagande bör för närvarande anstå.

*Traktaments-  
ersättningens  
beräkning.*

Enligt 17 § 2 mom. resereglementet må traktamente för dag endast beräknas för den tid, varunder förrättningsman varit frånvarande från bostads- och tjänstgöringsorten.

Denna bestämmelse, som är utan motsvarighet i 1925 och 1927 års resereglementen, härleder sig från det förslag till resereglemente, som av Kungl. Maj:t förelades 1929 års riksdag. I det föreslagna momentet hade beräkningen av dagtraktamentet närmare preciserats så, att dagtimmarna skulle räknas »från tidpunkten för resans anträdande». Sistnämnda uttryck bortföll i det av riksdagen beslutade reglementet i samband med den omläggning av bestämmelserna om traktamentsersättningens utgående, som av riksdagen genomfördes.

Generaldirektör Stridsberg har i sitt betänkande påpekat, att med en strängt formell tolkning av ifrågavarande bestämmelse traktamentsersättningen vid resa från eller till stad får räknas endast från, respektive till gränsen för det planlagda området. Reseersättning erhålles däremot enligt 5 och 16 §§ ända fram till bostaden, om ett och samma fortskaffningsmedel användes för färd mellan det planlagda området och ort, belägen mer än en kilometer utanför samma område. I betänkandet har framhållits, att en dylik verkan ej var avsedd i 1929 års proposition om allmänna resereglementet. Härjämte har påpekats, att då enligt 23 § i rese-räkning skall angivas »tiden för avresa och återkomst», härmed torde hava avsetts den tidpunkt, vid vilken resan faktiskt påbörjats respektive avslutats, räknat från avfärden från, respektive återkomsten till bostaden eller annan plats inom tjänstgöringsområdet, varifrån reseersättning må beräknas. Denna uppfattning bestyrktes av det formulär till rese-räkning, som funnes fogat vid kungörelsen med tilläggsbestämmelser till resereglementet. Då där sista raden lydde: »Spårvagn; resan avslutad kl. 0.45», avsåge denna tidsbestämning givetvis icke tidpunkten för passerandet av stadsgränsen eller ankomsten till järnvägsstationen utan för återkomsten till bostaden.

På grund av det anförda har i betänkandet uttalats, att det i varje fall syntes skäligt, att traktamentsersättningen finge beräknas efter den tid, varunder förrättningsman använde färdstätt, för vilket reseersättning utginge, samt att det överhuvud taget vore önskligt, om bättre överensstämmelse i terminologien kunde vinnas mellan 16 och 17 §§.

I sistnämnda önskemål har arméförvaltningen i sitt utlåtande i ärendet instämt. Jämväl kammarrätten har förklarat sig anse vad i betänkandet i dessa delar anförts böra vinna beaktande.

*Yttranden.*

Även jag delar uppfattningen, att traktamentsersättningen bör beräknas för den tid, under vilken förrättningsman använder färdstätt, vid vilket resekostnadsersättning utgår. Detta innebär sålunda, att traktamentsersättning bör få åtnjutas jämväl för tid, som åtgår för resa inom bostads- och tjänstgöringsorten, då enligt gällande bestämmelser resekostnadsersättning för sådan resa uppbäres. Nu angivna regel bör uppenbarligen analogivis komma till tillämpning i de särskilda fall, då enligt 15 § förrättningsman avgiftsfritt använder fortskaffningsmedel och i anledning därav resekostnadsersättning icke utgår.

*Departements-  
chefen.*

Beträffande traktamentsersättningen för natt gäller för närvarande enligt ifrågavarande författningsrum, att sådan ersättning icke utgår, därest frånvaron från bostads- eller tjänstgöringsorten omfattat högst en timme av natten. I fråga om dagtraktamentet finnes icke någon motsvarande föreskrift. Tillräcklig anledning synes mig dock icke föreligga att göra

en dylik åtskillnad, utan torde dagtraktamente och natttraktamente bära i förevarande hänseende likställas.

För tillgodoseende av ifrågavarande syftemål bör 17 § 2 mom. undergå erforderlig omarbetning.

**Ingivande av  
reseräkning.**

Såsom förut nämnts, har 1930 års riksdag gjort framställning om ändrade bestämmelser angående tiden för ingivande av reseräkning.

Enligt 24 § resereglementet bör räkning å resekostnads- och traktamentsersättning, där hinder icke möter, vara till vederbörande myndighet inkommen inom tre månader efter det resan eller förrättningen avslutats eller, om förrättningsmannen avger reseräkningar kvartalsvis, inom tre månader efter kvartalets utgång; dock skall, därest förskott enligt 22 § resereglementet uppburits, räkning avgivas inom den kortare tid, som av vederbörande må fastställas.

Rörande tillkomsten av detta stadgande må erinras om följande.

Enligt 1907 års resereglemente fanns icke någon tid angiven, inom vilken reseräkning borde ingivas till vederbörande myndighet.

Det av särskilda sakkunniga den 15 november 1920 avgivna förslaget till nytt resereglemente innehöll (under 28 §) ett stadgande, att räkning å resekostnads- och traktamentsersättning skulle, vid äventyr av fordringsrättens förlust, vara till vederbörande myndighet inkommen inom ett år efter det resan eller förrättningen avslutats, dock att Kungl. Maj:t skulle, där i särskilda fall så prövades skäligt, äga tillerkänna förrättningsman ersättning, ändå att räkning senare inkommit.

Såsom motivering för detta förslag anförde de sakkunniga huvudsakligen följande.

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

I 1925 års proposition med förslag till allmänt resereglemente anförde föredragande departementschefen, att det icke syntes kunna bestridas, att vissa olägenheter för de utbetalande och kontrollerande myndigheterna kunde föranledas därav, att räkningar å resekostnads- och traktaments-

ersättning avlämnades lång tid efter det resorna och förrättningarna ägt rum. Ett lämpligt korrektiv mot onödigt dröjsmål med ingivande av reseräkningar låge visserligen redan däri, att indragning eller minskning av reseförskott kunde äga rum. Därutöver syntes emellertid vara erforderligt, att i resereglementet infördes en bestämmelse om att räkning å resekostnads- och traktamentsersättning borde, där hinder icke mötte, vara till vederbörande myndighet inkommen inom viss tid efter det resan eller förrättningen avslutats. Då man kunde hava berättigad anledning antaga, att tjänstemännen skulle i regel ställa sig denna föreskrift till efterrättelse, syntes något äventyr icke böra stadgas för underlåtenhet härutinnan. Vid sådant förhållande kunde fristen för räkningens ingivande lämpligen göras kortare än de sakkunniga föreslagit; och förordade departementschefen i sådant hänseende en tid av sex månader.

Kungl. Maj:ts proposition avfattades i enlighet med departementschefens sålunda uttalade mening och blev i denna del av riksdagen bifallen, dock med den ändringen att tiden nedsattes till tre månader; varjämte tillades en föreskrift därom, att, därest reseförskott uppburits, räkning skulle avgivas inom den kortare tid, som av vederbörande myndighet kunde fastställas.

I 1927 års proposition i ämnet anförde departementschefen, att föreskriften om reseräkningens avlämnande inom tre månader efter det resan eller förrättningen avslutats syntes vara väl sträng för sådana fall, då förrättningsman avgåve räkningar kvartalsvis. I propositionen föreslogs fördenskull, att den tid, inom vilken dylika kvartalsräkningar böra avgivas, skulle bestämmas till tre månader efter kvartalets utgång. Förslaget härutinnan godkändes icke av riksdagen men upptogs ånyo i Kungl. Maj:ts proposition nr 40 till 1929 års riksdag och vann denna gång riksdagens bifall.

1929 års statsrevisorer framställde anmärkning mot att reseräkningar i vissa av dem undersökta fall inlämnats till vederbörande länsstyrelse för likvidering ända till inemot tio år efter det resorna företagits.

1929 års  
statsrevisorer.

I anledning härav anförde riksdagen i skrivelse den 2 maj 1930, nr 175, under punkten 10:o) följande:

1930 års  
riksdag.

De av revisorerna påtalade förhållandena syntes riksdagen vara av sådan beskaffenhet, att rättelse i anmärkta avseendet vore erforderlig. Då den av revisorerna omförmälda bestämmelsen i allmänna resereglementet, att, där hinder icke möter, räkning å resekostnads- och traktamentsersättning bör vara ingiven till vederbörande myndighet inom tre månader efter det resan eller förrättningen avslutats, icke syntes vara tillfyllest, torde skärpta föreskrifter i ämnet böra meddelas. I sådant avseende hade riksdagen ansett sig böra föreslå utfärdandet av sådan kompletterande bestämmelse, att reseräkning skall, där ej särskilda skäl föreligga, insändas till vederbörande förvaltningsmyndighet inom ett år efter det resan eller förrättningen verkställts, vid äventyr att reseräkningen eljest icke må av myndigheten likvideras.

På grund av vad sålunda anförts har riksdagen anhållit, att Kungl. Maj:t måtte utfärda bestämmelser i anslutning till vad riksdagen anför.

*Förslag av  
statskontoret.*

Sedan statskontoret fått sig anbefallt att inkomma med utlåtande och förslag i anledning av vad riksdagen sålunda anför, yttrade statskontoret i ett den 5 juni 1930 dagtecknat utlåtande följande:

»Statskontoret, som icke torde hava att yttra sig beträffande behovet och lämpligheten av den av riksdagen föreslagna bestämmelsen, utan endast om dess utformning, får i sådant avseende anföra följande.

Av den formulering, riksdagen givit sitt beslut i ämnet, vill det synas, som om riksdagen möjligen avsett, att den föreslagna bestämmelsen skulle utgöra ett tillägg till de föreskrifter, som nu innefattas i 24 § av rese-reglementet. Finnes detta vara fallet, torde den föreslagna bestämmelsen kunna fogas såsom ett nytt stycke till sagda paragraf och förslagsvis erhålla följande lydelse:

'Räkning, som inkommit till vederbörande myndighet sedan mer än ett år förflutit efter det resan eller förrättningen avslutats, må ej av myndigheten gäldas.'

Statskontoret kan emellertid ej undgå att finna de föreskrifter, som sålunda skulle innehållas i 24 § av rese-reglementet, väl tunga och omständliga. Införes i sagda paragraf den föreslagna preskriptionsbestämmelsen, synas de i samma författningsrum nu intagna, ganska detaljerade bestämmelserna om reseräkning avlämnande lämpligen kunna ersättas med en kortfattad föreskrift, att reseräkning skall snarast möjligt ingivas till den myndighet, som har att därmed taga befattning. Därest riksdagens beslut i ämnet icke skall anses innebära, att den föreslagna bestämmelsen skall utgöra ett tillägg till den nuvarande 24 §, som i övrigt måste lämnas oförändrad, får statskontoret därför hemställa, att berörda paragraf erhåller följande ändrade lydelse:

'Räkning å resekostnads- och traktamentsersättning bör snarast möjligt efter det resan eller förrättningen avslutats ingivas till vederbörande myndighet. Räkning, som till myndighet inkommit sedan mer än ett år förflutit efter sagda tidpunkt, må ej av myndigheten gäldas.'»

*Yttranden.*

Över det av statskontoret framlagda förslaget hava infortrade utlåtanden avgivits av fångvårdsstyrelsen, arméförvaltningen, marinförvaltningen, medicinalstyrelsen, generalpoststyrelsen, telegrafstyrelsen, järnvägsstyrelsen, vattenfallsstyrelsen, generaltullstyrelsen, riksräkenskapsverket, domänstyrelsen, lotsstyrelsen ävensom länsstyrelserna i Stockholms, Malmöhus, Göteborgs och Bohus, Västmanlands, Jämtlands och Västerbottens län.

Ingen av de hörda myndigheterna har haft något att erinra mot att åtgärder vidtagas i det av riksdagen angivna syftet. Vattenfallsstyrelsen har dock anmärkt, att den föreliggande frågan är utan nämnvärd praktisk betydelse beträffande statens vattenfallsverk. Generaltullstyrelsen har framhållit, att det med avseende å tullverket icke visat sig vara av behovet påkallat att erhålla skärpta föreskrifter i ämnet. Det har även syns styrelsen, som om den föreslagna bestämmelsen på grund

av gällande allmänna stadganden om preskription av fordran icke skulle komma att få fullt den betydelse, som riksdagen torde hava avsett.

I valet mellan de två alternativa förslag, som av statskontoret framlagts, hava flera myndigheter förklarat sig föredraga det förra, enligt vilket den av riksdagen avsedda bestämmelsen skulle fogas såsom tillägg till 24 §. Domänstyrelsen, som ställt sig på denna ståndpunkt, har anfört, att därigenom den nuvarande föreskriften om reseräknings ingivande i vissa fall kvartalsvis eller oftare bleve orubbad. För domänverkets vidkommande har det — yttrar styrelsen — visat sig synnerligen lämpligt, särskilt i fråga om kronojägarna, att räkning icke ingives »snarast möjligt» efter tjänsteresas avslutande utan månadsvis, varom styrelsen redan år 1917 av förekommen anledning utfärdat föreskrift. Lotsstyrelsen har framhållit, att det enligt styrelsens förmenande vore av vikt, att räkningarna ingåves snarast möjligt, så att vederbörande kunde hava i minnet såväl detaljerna från sina resor som deras allmänna utförande. I synnerhet gällde detta för lotsbefälet och fyringenjörkontorets tjänstemän, vilka till följd av sin tjänst årligen måste företaga ett stort antal och mången gång långvariga resor. Lotsstyrelsen kunde ur nu nämnda synpunkt icke finna det av statskontoret framlagda senare alternativet vara tillfredsställande, då man därigenom överläte till vederbörande själva — även i de fall, då förskott uppburits — att inom en så lång tidrymd som intill ett helt år kunna fördröja ingivandet av en reseräkning.

Vattenfallsstyrelsen har ifrågasatt lämpligheten av att vidtaga en så långt gående inskränkning i preskriptionstiden, som statskontoret föreslagit, och har erinrat, att riksdagen i sin skrivelse förutsatt, att reseräkning även skulle kunna ingivas och likvideras sedan mer än ett år förflutit efter resans eller förrättningens avslutande, därest särskilda skäl därtill föreläge. Styrelsen har i anslutning härtill föreslagit ett stadgande av innebörd, att vederbörande myndighet skulle äga att, där särskilda skäl föreläge, medgiva utbetalning av reseersättning, även om reseräkningen inkommit efter nyssnämnda tidpunkt.

Fångvårdsstyrelsen har anmärkt att, vad fångvården beträffar, tvekan skulle kunna uppstå rörande innebörden av uttrycket »vederbörande myndighet». Detta skulle exempelvis bliva fallet, om en fångförare, som verkställt en fångtransport, till vederbörande landsfiskal inger reseräkning för denna resa och landsfiskalen likviderar räkningen med förskottsmedel, som lämnats honom av vederbörande länsstyrelse. Det kunde i sådant fall synas tveksamt, huruvida räkningen skall anses hava inkommit till »vederbörande myndighet», då densamma ingivits till landsfiskalen, eller då denna redovisar sitt förskott till länsstyrelsen. Att märka vore härvid, att någon kameral granskning av reseräkningen icke sker förrän hos länsstyrelsen.

Järnvägsstyrelsen har anfört, bland annat, att det syntes styrelsen, som om riksdagens förslag borde utformas därhän, att det tydligt framginge,

att verklig fordringspreskription avsåges. Styrelsen har därför föreslagit, att 24 § resereglementet måtte förses med följande tillägg:

»Har reseräkning ej inkommit till vederbörande myndighet inom ett år efter det resan eller förrättningen avslutats, vare förrättningsmannen sin rätt till ersättning förlustig, och må förty efter sagda tid räkning ej av myndigheten likvideras.»

Riksräkenskapsverket har framhållit, att enligt verkets mening de av riksdagens revisorer i förevarande avseende påtalade missförhållandena måste avhjälpas, samt vidare anfört följande:

»Det händer alltjämt ej sällan, att reseräkningar inkomma till vederbörande förvaltningsmyndigheter flera år efter den tid, då förrättningarna verkstälts. Myndighetens räkenskaper äro då i regel avlämnade till riksräkenskapsverket, och myndigheten kan i sådant fall icke utan riksräkenskapsverkets medverkan konstatera, huruvida räkningar förut likviderats eller icke. Riksräkenskapsverket har stor svårighet att utan asidosättande av sina ordinarie göromål biträda länsstyrelserna med dylika undersökningar, vilka ytterligare försvåras därav, att de äldre räkenskaperna magasinerats på olika ställen utanför riksräkenskapsverkets lokaler. Till frågans belysning anser sig riksräkenskapsverket böra omförmåla, hurusom länsstyrelsen i Värmlands län med skrivelse den 22 innevarande juli<sup>1</sup> till riksräkenskapsverket överlämnat ej mindre än 26 stycken av en landsfiskal upprättade reseräkningar, alla avseende år 1920, med anhållan, att undersökning måtte verkställas, huruvida ersättning för resorna ifråga utgått av statsmedel. Det torde böra anmärkas, att under åren 1920—1929 fyra olika resereglementen varit gällande.

Enligt riksdagens uttalande skulle missförhållandena ifråga undanröjas genom utfärdande av en bestämmelse, att reseräkning skall, därest ej särskilda skäl föreligga, insändas till vederbörande förvaltningsmyndighet inom ett år efter det resan eller förrättningen verkstälts, vid äventyr, att reseräkningen eljest icke må av myndigheten likvideras. Statskontoret har förordat ett stadgande av innehåll att räkning, som inkommit till vederbörande myndighet sedan mera än ett år förflutit efter det resan eller förrättningen avslutats, ej må av myndigheten gäldas.

Huru en dylik bestämmelse skulle kunna verka, belyses av följande exempel.

En landsfiskal har en i sak ostridig fordran på ersättning för en verkställd polisresa men insänder först några år efter resans företagande sin reseräkning till vederbörande länsstyrelse. Denna vägrar betala beloppet, enär räkningen 'insänts' för sent. Med stöd av kungl. kungörelsen den 4 november 1887 (nr 81) angående förändrad preskriptionstid för utbekommande av fordran från statsverket instämmer landsfiskalen kronan till allmän domstol med yrkande om betalning, och enligt R. B. 11:19 delgiver han kronan stämningen genom dess överlämnande till länsstyrelsen. Denna måste uppenbarligen fortfarande vägra honom likvid. Slutresultatet blir i allt fall, att kronan ålägges betala räkningens belopp samt motpartens rättegångskostnader; och länsstyrelsen måste, trots förbudet, verkställa utbetalningen.

Exemplet torde ådagalägga, att rättelse av missförhållandet ifråga icke lämpligen kan vinnas med det av statskontoret föreslagna stadgandet.

<sup>1</sup> Den 22 juli 1930.



Den enda framkomliga vägen för missförhållandets avhjälpande synes riksräkenskapsverket vara att, i enlighet med § 19 i förordningen den 4 mars 1862 om tioårig preskription, utfärda en direkt föreskrift om kortare preskriptionstid för fordringar av nu ifrågavarande beskaffenhet. En sådan föreskrift kan lämpligen givas formen av ett tillägg till rese-reglementets 24 §. Den ifrågasatta preskriptionstiden, ett år, förefaller visserligen att vara lång men torde dock kunna anses lämplig, under förutsättning att tiden räknas icke från resans eller förrättningens avslutande, utan — såsom riksdagen närmast avsett — från tiden för resans eller förrättningens verkställande. Vid resor, som i ett sammanhang företagas under en längre period, kan det nämligen ibland möta svårighet att bestämma tiden för en viss resa eller förrättnings avslutande.»

På grund av vad sålunda anförts har riksräkenskapsverket hemställt, att till 24 § resereglementet måtte fogas ett nytt stycke, så lydande:

»Därest räkning å resekostnads- och traktamentsersättning icke till vederbörande myndighet inkommit inom ett år från resans eller förrättningens företagande, förfaller rätt till ersättning.»

Såsom framgår av den lämnade redogörelsen, upptager gällande rese-reglemente — liksom ock 1925 och 1927 års resereglementen — vissa föreskrifter om tid för ingivande av reseräkningar. Någon påföljd för underlåtenhet att inom föreskriven tid avlämna reseräkning finnes emellertid icke stadgad.

*Departements-  
chefen.*

Riksdagen har nu föreslagit utfärdande av en bestämmelse av innehåll, att reseräkning skall, där ej särskilda skäl föreligga, insändas till vederbörande förvaltningsmyndighet inom ett år efter det resan eller förrättningen verkställts, vid äventyr att reseräkningen eljest icke må av myndigheten likvideras.

De fall av missbruk i förevarande hänseende, som i ärendet åberopats, avse visserligen samtliga resor, vilka ägt rum före ikraftträdandet av 1925 års resereglemente. Enligt då gällande bestämmelser funnos överhuvud taget icke några allmänna stadganden om tid för ingivande av reseräkning. Huruvida de sedan år 1925 gällande bestämmelserna i ämnet blivit av förrättningsmännen åsidosatta, framgår icke av den verkställda utredningen.

I likhet med de i ärendet hörda myndigheterna har jag emellertid icke något att erinra mot att resereglementet kompletteras med en föreskrift i den av riksdagen åsyftade riktningen. Mot en dylik åtgärd, vilken endast lär kunna vara till fördel för de utbetalande och reviderande myndigheternas arbete, torde berättigade invändningar från förrättningsmännens sida icke kunna resas, under förutsättning att den frist, inom vilken reseräkning skall avlämnas, sättes tillräckligt lång. Den av riksdagen i sådant hänseende föreslagna tiden av ett år synes mig lämpligt avvägd. I fråga om det sätt, varpå det av riksdagen väckta förslaget bör genomföras, ansluter jag mig till den av järnvägsstyrelsen och riksräkenskapsverket framförda meningen.

Riksräkenskapsverket har ansett den föreslagna tiden av ett år bära räknas från resans eller förrättningens »företagande». Riktigare synes vara, att tidsberäkningen i detta liksom i övriga i 24 § avsedda fall löper från tidpunkten för resans eller förrättningens avslutande.

Jag finner det vidare önskvärt, att i resereglementet inrymmes befo genhet för Kungl. Maj:t att, där särskilda omständigheter äro för handen, medgiva utbetalande av ersättning, ändock att räkning inkommit senare än efter utgången av den stadgade tiden. I sin framställning i ämnet synes även riksdagen hava förutsatt, att undantag från den föreslagna bestämmelsen skall kunna meddelas i särskilda fall.

Vad beträffar fångvårdsstyrelsens anmärkning angående innebörden av uttrycket »vederbörande myndighet» synes mig tvekan icke behöva råda därom, att med detta uttryck bör förstås den statsinstitution eller den statstjänsteman, som har att i första hand utbetala ersättningen. Något förtydligande torde icke härutinnan vara erforderligt.

**Hemställan.** Föredragande departementschefen uppläser härefter förslag till kungörelse angående ändring i vissa delar av allmänna resereglementet den 27 juni 1929 (nr 210) och hemställer, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att godkänna detsamma.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse bilaga vid detta protokoll utvisar skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

*Olga Gjörloff.*