

Nr 93.

Ankom till riksdagens kansli den 16 maj 1933 kl. 2 e. m.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag om ändring i vissa delar av allmänna resereglementet den 27 juni 1929 (nr 210) m. m. jämte i ämnet väckta motioner.
(1:a avd.)

Uti en till riksdagen avlåten, den 10 februari 1933 dagtecknad proposition (nr 100) har Kungl. Maj:t, under åberopande av vid propositionen fogat utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för samma dag, föreslagit riksdagen att godkänna följande

Förslag

till

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

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

2 §.

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

Färdssätt	Klass I	Klass II	Klass III
Järnväg	Avgift för 1 plats i I klass	Avgift för 1 plats i II klass	Avgift för 1 plats i III klass
Fartyg	Avgift för enskild bytt 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 och häst- skjuts	85 öre per km.	35 öre per km.	35 öre per km.
Annat färdssätt 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 taxeaomobil — — — kunnat ifrågakomma.

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

8 §.

1 mom. Hava vid — — — båtar m. m.

Resekostnadsersättning utgår i dylikt fall med vad som verkligen utgivits, däri inbegripet styrkta utgifter för hämtning av resande, beställningspenningar och väntpenningar, samt förskjutes för samtliga förrättningsmän av främste förrättningsmannen.

Denna kungörelse träder i kraft den 1 januari 1934.

Uti tvenne likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *J. Johansson* i Friggeråker (nr 252) och den andra inom andra kammaren av herr *I. Pettersson* i Rosta m. fl. (nr 421) har hemställts, att riksdagen måtte dels i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, att Kungl. Maj:t måtte i den utsträckning som kan befinnas lämplig föreskriva, att kilometerpenningar icke skola utgå till i motionen omnämnda grupper av befattningshavare, dels ock besluta, att den i 2 § i allmänna resereglementet upptagna ersättningen för färd med annan automobil sänkes från 35 öre till 30 öre per kilometer.

I fråga om de skäl, motionärerna anfört till stöd för sin framställning, får utskottet hänvisa till motionen I: 252.

I förevarande sammanhang har utskottet till behandling jämväl upptagit av riksdagens år 1932 församlade revisorer under §§ 28 och 29 i deras berättelse gjorda uttalanden angående dels utlämnande av reseförskott och kontrollen över deras återbetalning dels ock statsverkets kostnader för tjänsteresor.

I berörda proposition nr 100 har departementschefen framhållit, att i samband med det förslag till upphävande av stadgan om skjutsväsendet, som förelagts innevarande års riksdag, jämväl erfordrades vissa ändringar i allmänna resereglementet den 27 juni 1929. Det av departementschefen framlagda förslaget till dessa ändringar innebär i huvudsak, att resekostnadsersättning för hästskjuts bestämmes till 35 öre per kilometer utan tillägg av kilometerpenningar eller alltså efter enahanda

grunder, som nu gälla för bestämmande av ersättning för resa med annan automobil än taxeaomobil. Den i resereglementets 2 § 1 mom. ingående tabellen föreslås sålunda skola undergå den ändringen, att rubrikerna för dessa två färdsätt ersättas med den gemensamma rubriken: »Annan automobil och hästskjuts.» Förslaget innefattar därjämte dels av den sålunda föreslagna ändringen påkallad redaktionell ändring av nyssnämnda moments sista stycke, dels ock att ordet »åkdonslega» skall utgå ur resereglementets 8 § 1 mom.

Beträffande ovanberörda av riksdagens revisorer gjorda anmärkningar får utskottet lämna följande redogörelse.

Under finansdepartementet, § 28, hava revisorerna meddelat, att de verkställt en detaljgranskning beträffande inom vissa myndigheter utlämnade reseförskott och deras kontroll över återbetalningen av desamma (Del I, sid. 86—90). I anslutning härtill hava revisorerna gjort följande uttalande:

Den sålunda verkställda granskningen har givit revisorerna anledning att framhålla vikten av att ovan intagna bestämmelser sorgfälligt iakttagas samt att noggrann kontroll utövas över att icke onödigt höga förskott lämnas av vederbörande myndigheter. Otvivelaktigt föreligga för närvarande på detta område anmärkningsvärda missförhållanden. Revisorerna bortse härvid icke från att det ofta i praktiken kan möta svårigheter att i förväg exakt bedöma resornas omfattning och de kostnader, som därav föranledas, men enligt deras uppfattning har man alltför ofta icke ingått i ett bedömande av förskottens lämpliga avvägning, utan allenast utanordnat, vad befattningshavaren själv uppgivit sig behöva i reseförskott.

Revisorerna vilja även ifrågasätta, huruvida icke sådana bestämmelser böra meddelas, att för framtiden icke nytt förskott utbetalas, innan redovisning verkställts för tidigare lämnat förskott. Vidare torde allmänna resereglementets föreskrifter böra även i så måtto kompletteras, att bestämmelser meddelas därom, att befattningshavare, som önska tillfälligt reseförskott, skall uppgiva tidpunkten för den tilltänkta resans anträdande samt att, för den händelse en befattningshavare med hänsyn till tilltänkt resa uppburit tillfälligt förskott, men av någon anledning icke kommit att företaga resan på avsedd tidpunkt, förskottet skall återbetalas, därest det icke inom exempelvis en månad erfordrats för resan i fråga.

Revisorerna hava också uppmärksammat, att hos en del myndigheter reseförskotten avföras under särskild förskottstitel, medan hos andra myndigheter förskotten utlämnas från och redovisas direkt å vederbörande myndighets reseanslag. I anledning härav vilja revisorerna framhålla, att, för den händelse det av praktiska skäl anses lämpligt att omedelbart avföra lämnat förskott å ett anslag, förskotten i varje fall böra upptagas i en förskottsliggare eller ock på annat sätt särskilt redovisas, så att en fullständig översikt kan erhållas över vid varje tillfälle utestående förskott samt tidpunkten för förskottens redovisning.

Vad särskilt beträffar vattenfallsstyrelsen hava revisorerna icke kunnat finna det av styrelsen tillämpade förfaringssättet att låta inräkna

förskotten i kassabehållningen och icke särskilt bokföra dessa vara ur kontrollsynpunkt tillfredsställande och i övrigt lämpligt. Detta förfaringssätt, som enligt revisorernas åsikt är av anmärkningsvärd beskaffenhet, bör omedelbart upphöra.

De erfarenheter, som sålunda vunnits, hava revisorerna ansett sig böra framlägga för riksdagen såsom resultat av den verkställda undersökningen rörande tillämpningen av gällande bestämmelser om reseförskott.

Förklaringar hava avgivits av statskontoret, riksräkenskapsverket och vattenfallsstyrelsen (Del III, sid. 174—178).

Vidare hava revisorerna under finansdepartementet, § 29, behandlat frågan om statsverkets höga kostnader för tjänsteresor och föreslagit vissa åtgärder för nedbringandet av desamma (Del I, sid. 90—98). Revisorerna hava därvid gjort följande allmänna uttalande:

Statsverkets kostnader för tjänsteresor torde kunna beräknas till i runt tal 10,000,000 kronor för år. För nedbringande av dessa kostnader har, bland annat, verkställts en sänkning av automobiltaxan och kilometerpenningarna. Genom dessa åtgärder hava visserligen, såvitt revisorerna kunnat finna, för tillfället förhindrats en ytterligare stegring av nämnda utgifter. Däremot torde för *nedbringande* av de nuvarande höga kostnaderna andra mera effektiva åtgärder böra vidtagas. Frånsett en allmän sänkning av de i riksstaten för reseersättningar avsedda anslagen vilja revisorerna ifrågasätta, huruvida icke dessa anslag eller anslagsposter böra uppföras med bestämda belopp att för avsett ändamål fördelas mellan olika myndigheter eller personer. Härvid torde viss del böra av Kungl. Maj:t eller vederbörande myndighet disponeras för sådana fall, då det åt viss befattningshavare anvisade särskilda beloppet av en eller annan anledning befinnes otillräckligt.

Även andra utvägar böra sökas för åstadkommande av här avsedda besparingar. Härvid synes en nedsättning i gottgörelsen för färd i taxautomobil vara synnerligen befogad. Automobiltaxorna äro fortfarande så höga, att genom överenskommelse rabatt å taxorna ofta kan erhållas, i synnerhet om samma fordon mera stadigvarande användes. Då möjlighet till ett billigt ordnande av tjänsteresor i första hand kan utnyttjas av förrättningsman med begränsat distrikt och ofta återkommande resor, synes för sådana personalgrupper kilometerpenningarna vid färder inom eget distrikt (län) utan olägenhet kunna indragas. I samband härmed bör även ersättningen för annan automobil sänkas för nämnda kategori befattningshavare. För det undantagsfall att ersättning enligt automobiltaxan icke skulle täcka med resan förenade särskilda utgifter torde jämlikt 2 § 1 mom. sista stycket i allmänna resereglementet gottgörelse härför kunna utgå.

Det billiga färsättet med omnibus synes böra i viss utsträckning göras obligatoriskt även vid längre resor. Vidare synes skäl saknas att påföra statsverket resekostnad i sådana fall, där befattningshavare av statsunderstödd institution åtnjuter förmånen av kostnadsfri resa.

Såsom revisorerna i det föregående påvisat har planläggningen av resorna i flera fall varit bristfällig. Revisorerna vilja med anledning härav understryka betydelsen av noggrann kontroll på hithörande område.

Vad angår resor eller förrättningar, som taga mindre tid än 6 timmar i anspråk, vill det förefalla att de härmed förenade utgifterna för mat och logi, om sådana utgifter överhuvudtaget förekomma, äro så obetyd-

liga, att särskild traktamentsersättning icke bör ifrågakomma. Som en jämförelse må erinras om att tjänstemän vid ämbetsverken i Stockholm hava sig ålagda 7 timmars tjänstgöring å tjänsterummet. Om de, som ofta är fallet, äro bosatta på längre avstånd från arbetsplatsen, hava de därför icke möjlighet att intaga sin frukostmåltid (lunch) i hemmet utan äro nödsakade vidkännas särskild kostnad för detta mål utan att ersättning i någon form härför utgår. Vidare torde böra beaktas att redan nu stora grupper befattningshavare icke äro berättigade till traktamentsersättning vid resor eller förrättningar, som omfatta mindre tid än sex timmar.

Slutligen hava revisorerna i detta sammanhang ansett sig böra något beröra frågan om det allmänna resereglementets tillämplighetsområde. Revisorerna hava fäst sig vid den åtskillnad, som föreligger i fråga om traktamentsersättningens karaktär. För de flesta förrättningsmän är traktamentet endast avsett att utgöra ersättning för den merkostnad vederbörande fått vidkännas på grund av att han nödgas vistats utom bostadsorten. För andra åter måste traktamentet jämväl anses utgöra ersättning för det under förrättningen utförda arbetet. Med hänsyn till den skillnad, som sålunda föreligger i fråga om traktamentets ändamål, torde det vara uppenbart att åtgärder i besparande syfte i hög grad försvåras därigenom att för samtliga förrättningsmän stadgats gemensamma bestämmelser i nu nämnt hänseende. Det vill därför synas revisorerna att skäl tala för att ur allmänna resereglementet utbryta sådana grupper förrättningsmän, för vilka traktamentsersättningen utgör ersättning jämväl för det under förrättningen utförda arbetet.

Utskottet har med stöd av § 46 riksdagsordningen införskaffat yttrande från riksräkenskapsverket över den av riksdagens revisorer under § 29 gjorda framställningen, vilket yttrande är såsom bilaga A här bifogat.

Utskottet.

Beträffande först de av revisorerna under § 28 meddelade uppgifterna rörande utlämnandet av reseförskott och kontrollen över dessa förskotts återbetalning är utskottet av den uppfattningen, att vissa kompletterande bestämmelser måhända kunna anses erforderliga för att ernå en fullständig kontroll över reseförskotten. De av revisorerna gjorda erfarenheterna synas nämligen giva vid handen, att i vissa fall berättigade anmärkningar kunna framställas mot sättet för reseförskottens utlämnande och redovisning. Utskottet, som förutsätter att såväl vederbörande myndigheter som Kungl. Maj:t ägna de av revisorerna berörda spörsmålen sin uppmärksamhet, har dock icke ansett påkallat, att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om vidtagande av särskilda åtgärder i anledning av vad revisorerna anfört.

Revisorernas yttrande under § 29, som avhandlar statsverkets kostnader för tjänsteresor, har utskottet ansett sig böra behandla i samband med de av Kungl. Maj:t i föreliggande proposition ävensom i ovannämnda motioner och av riksräkenskapsverket i dess yttrande framlagda förslag till vissa jämkningar i allmänna resereglementets särskilda paragrafer.

Vad då först beträffar de föreslagna ändringarna i 2 § av allmänna resereglementet, är utskottet i likhet med motionärerna och riksräkenskapsver-

ket av den uppfattningen, att en nedsättning av ersättningen vid användandet av »annan automobil» (än omnibus och taxeautomobil) är befogad. Jämväl enligt utskottets mening bör ersättningen icke bestämmas till högre belopp än 30 öre per kilometer. Ej heller kan utskottet finna nödvändigt, att ersättningen för hästskjuts fastställes till högre belopp än som föreslagits vid användandet av egen automobil. Utskottet ansluter sig därför till riksräkenskapsverkets uppfattning, att även ersättningen för hästskjuts bör bestämmas till 30 öre per kilometer. Vidkommande frågan om ersättning vid användande av »annat färdssätt än ovan nämnts» — i första rummet motorcykel och velociped samt fotvandring — delar utskottet riksräkenskapsverkets mening, att ifrågavarande fortskaffningssätt kunna i och för sig vara fullt gottgjorda med 20 öre per kilometer. Uppmärksammas må dock, att, därest vid användande av motor- och roddbåt verkliga kostnaden skulle komma att överstiga den sålunda fastställda summan, i resereglementet är stadgat, att vederbörande äger åtnjuta ersättning för vad han visar sig hava utgivit.

I anslutning till vad riksräkenskapsverket förordat, vill utskottet jämväl föreslå sådan jämkning i allmänna resereglementet, att rätten att vid färd å järnväg uppbära ersättning för 1:a klass å dagtåg begränsas till fall, då i omedelbart samband med färden dylik plats i sovvagn användes.

I samband med ändringarna i 2 § har utskottet ansett sig böra yttra sig över det i motionerna framförda yrkandet, att riksdagen skulle i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, att Kungl. Maj:t måtte i den utsträckning, som kunde befinnas lämplig, föreskriva, att kilometerpenningar icke skulle utgå till vissa grupper befattningshavare, som hava på visst sätt begränsade tjänstgöringsdistrikt och ofta där företaga resor. Utskottet har icke funnit sig böra särskilt upptaga detta yrkande, som jämväl framförts av revisorerna, men har å andra sidan ansett, att riksdagen bör i skrivelse till Kungl. Maj:t fästa uppmärksamheten på önskvärdheten av att en allmän utredning sker rörande såväl detta spörsmål som vissa andra här nedan angivna eller i övrigt föreliggande frågor, vilka beröra allmänna resereglementet och de s. k. besparingsreglementena.

Vad därefter beträffar riksräkenskapsverkets förslag i avseende å borttagande av de nu i 4 § intagna bestämmelserna om inskränkning i skyldigheten att använda omnibus, måste utskottet ställa sig tveksamt mot detta förslag. Utskottet är dock av den uppfattningen, att anledning icke finnes att motsätta sig införandet av skyldighet för befattningshavare att i något större utsträckning än för närvarande använda omnibus. Jämväl detta spörsmål synes emellertid böra underkastas ytterligare övervägande.

Vidkommande förslaget om sådan ändring i 12 § att, där ersättning för väntpengar åtnjutes, reseersättningen jämväl i övrigt skall utgå efter den verkliga kostnad, som förrättningsmannen styrker sig hava fått vidkännas för det använda fortskaffningsmedlet, ansluter sig utskottet till riksräkenskapsverkets uppfattning.

Vad beträffar den av såväl revisorerna som riksräkenskapsverket berörda frågan om särskilda förrättningsarvoden vid vissa slag av förrättningar, där traktamentet för närvarande skall utgöra ersättning för visst utfört arbete, är utskottet, i anslutning till vad som tidigare i denna sak anförts från riksdagens sida, av den meningen, att detta spörsmål bör närmare undersökas och utredas. Jämväl torde böra ytterligare övervägas de spörsmål, som stå i samband med frågan om förbättrad planläggning av tjänsteresor, vilken fråga behandlats såväl av revisorerna som riksräkenskapsverket.

Utskottet har uppgjort såsom bilaga B vid utlåtandet fogat förslag till ändringar i vissa paragrafer av resereglementet.

Slutligen vill utskottet uttala, att utskottet förväntar, att, då utskottet nu föreslår en ytterligare undersökning och utredning av vissa spörsmål, som beröra befattningshavarnas resor, allmänna resereglementet skall, sedan jämväl denna utredning verkstälts, erhålla en sådan avfattning, att icke ändringar däri skola behöva åtminstone under de närmaste åren vidtagas.

Utskottet hemställer,

att riksdagen må i anledning av Kungl. Maj:ts förslag samt motionerna I: 252 och II: 421

a) godkänna vid utlåtandet fogat förslag till kungörelse angående ändring i vissa delar av allmänna resereglementet den 27 juni 1929 (nr 210);

b) i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville taga under övervägande vad utskottet här ovan anført beträffande ytterligare utredning angående vissa allmänna resereglementet och besparingsreglementena berörande spörsmål.

Stockholm den 16 maj 1933.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar *Kvarnzelius, Lindblad, Widell, Nilsson* i Malmö, *Oscar Olsson, Asplund, Ernfors, Nilsson* i Fredriksfält, *Thelin, Björck* och *Nordborg* samt

från andra kammaren: herrar *Anderson* i Råstock, *Holmgren, Strindlund, Persson* i Fritorp, *Eriksson* i Stockholm, *Jeppsson, Andersson* i Höör, *Persson* i Falla, *Jonsson* i Eskilstuna, *Andersson* i Prästbol, *Nilsson* i Hörby och *Norsell*.

Bilaga A.

Till riksdagens statsutskott.

På grund av Kungl. Maj:ts beslut den 24 mars 1933 åligger det riksräkenskapsverket att till statsutskottet avgiva utlåtande över den av riksdagens revisorer i deras berättelse om den år 1932 verkställda granskningen av statsverkets jämte därtill hörande fonders tillstånd, styrelse och förvaltning för tiden 1 juli 1931—30 juni 1932 under § 29 behandlade frågan om statsverkets kostnader för tjänsteresor. Då riksräkenskapsverket nu går att fullgöra detta åliggande, vill ämbetsverket förutskicka, att verket ansett sig företrädesvis hava dels att yttra sig angående de av statsrevisorerna ifrågasatta åtgärderna i syfte att nedbringa statens utgifter för tjänsteresor, dels ock att angiva de ändringar i allmänna resereglementet (1929: 210, 1931: 241), vilka enligt ämbetsverkets egen, tidigare vunna erfarenhet kunna anses lämpliga för vinnande av den utav revisorerna avsedda utgiftsbesparingen.

Statsrevisorerna hava i första hand ifrågasatt, huruvida icke vederbörande riksstatsanslag och anslagsposter för reseersättningar böra uppföras med bestämda belopp, att för avsett ändamål fördelas mellan olika myndigheter eller personer. I anledning av detta förslag är från riksräkenskapsverkets sida endast att framhålla, att utvecklingen redan gått i denna riktning, i det att alltflera verk erhållit begränsade specialanslag för resekostnaders bestridande. Vid den allmänna översyn av uppställningen av riksstatens utgiftssida, vilken av Kungl. Maj:t uppdragits åt statskontoret och riksräkenskapsverket, torde komma att uppmärksammas, huru denna fråga allmänt budgettekniskt bör lösas beträffande övriga förvaltningsgrenar.

Statsrevisorerna hava ock yttrat sig angående allmänna resereglementets tillämplighetsområde. Revisorerna hava härvid bland annat anfört, att skäl tala för att ur allmänna resereglementet utbryta sådana grupper för rättningsmän, för vilka traktamentsersättningen utgör ersättning jämväl för det under förrättningen utförda arbetet.

Det synes riksräkenskapsverket uppenbart, att förhållandena i nu förevarande avseende måste ställa sig väsentligt olika för sådana förrättningsmän, som åtnjuta lön eller särskilt förrättningsarvode, samt för sådana, vilka ej uppbära annan gottgörelse för tidsspillan under resa och deltagande i förrättning än ersättningen enligt resereglementet. Såsom framgår av statsrevisorernas återgivna uttalande, gäller emellertid särställningen väsentligen själva traktamentsersättningen. Beträffande ersättningen för resekostnaden ställer sig saken däremot annorlunda.

Det ur alla synpunkter riktigaste och ändamålsenligaste vore tvivelsutan att för alla förrättningar fastställa särskilt dagarvode, att utgå där ej vederbörande på grund av tjänstebefattning har att deltaga i förrättning. Riksräkenskapsverket vill ock i första hand uttala sig för en omläggning i sådan riktning. Denna kan emellertid icke genomföras utan

en tämligen tidskrävande utredning, då det här gäller ett flertal förvaltningsgrenar av vitt skilda slag.

Därest man emellertid redan nu vill åstadkomma en i och för sig motiverad åtstramning av reglerna för ersättning enligt resereglementet utan att alltför hårt träffa förrättningsmän, vilka ej åtnjuta lön eller arvode, synes den utvägen närmast stå till buds att genom särskilt beslut fastslå, att inskränkningarna i traktamentsberäkningen icke eller endast delvis skola gälla nämnda förrättningsmän.

Beträffande ersättningen för resekostnaderna finnes det däremot enligt riksräkenskapsverkets mening icke anledning att försätta nu omhandlade förrättningsmän i någon särställning i förhållande till förrättningsmän i allmänhet. I de fall då särskild gottgörelse för arbetet icke utgår, förhåller det sig oftast så, att vederbörande är bosatt i närheten av — i varje fall inom samma län som — den ort, där förrättningen utföres. Med hänsyn till känndomen om de lokala förhållandena har förrättningsmannen därför i viss mån samma möjligheter att ordna sina resor relativt billigt som tjänstemän med mindre arbetsdistrikt, för vilka s. k. besparingsreglementen gälla. Att beträffande de omhandlade, oavlönade förrättningsmännen ifrågasätta särskilda besparingsbestämmelser med avseende å resekostnadsersättningen kan emellertid icke anses skäligt. Dessa förrättningsmän synas därför böra i reseersättningshänseende jämsställas med andra, för vilka speciella besparingsregler icke gälla.

Då riksräkenskapsverket nu övergår till att behandla de olika bestämmelser i allmänna resereglementet, i vilka ändring kan anses befogad eller ifrågasättas, utgår riksräkenskapsverket sålunda från den förutsättningen, att reglementets ersättningsbestämmelser endast äro avsedda att täcka resekostnaderna samt bestrida merutgifterna för uppehållet under resa och förrättning. Riksräkenskapsverket upptager nu till diskussion resereglementets olika stadganden i den ordning de förekomma i reglementet.

2 §.

1 mom. av förevarande paragraf avhandlar de olika färdsätten samt den ersättning, som utgår i de särskilda reseklasserna (I—III). Vad dessa bestämmelser angår, kunna eventuella besparingssträvanden åsyfta dels minskad bekvämlighet för den resande, dels ock nedsatt gottgörelse för utgifterna utöver de verkliga erlagda. Delvis får emellertid sistnämnda spörsmål behandlas i samband med vissa efterföljande paragrafer.

Bland färdmedlen upptages främst järnväg. Rätten att erhålla ersättning för biljett till I—III klassens järnvägsvagn är i verkligheten avgörande för indelningen i reseklasser enligt reglementet. Den enda förändring, som här synes böra sättas i fråga, är att begränsa rätten för förrättningsman tillhörande reseklass I att åtnjuta ersättning för plats i I klass vagn å dagtåg. I detta avseende är att erinra följande.

Då 1925 års provisoriska allmänna resereglemente tillkom, förefanns icke möjlighet att resa i I klass järnvägsvagn utan att avgift till sovplats samtidigt lösts. Nmera hava emellertid I klass-avdelningar införts även å vissa dagtåg på de sydliga statsbanelinjerna. Något verkligt behov av att å dagtåg färdas i I klass-avdelning synes riksräkenskapsverket icke förefinnas. Det må erinras, att statsrådets ledamöter innehava fribiljett till I klass å statens järnvägar, varför de icke skulle drabbas av en inskränkning i avseende å rätten till ersättning för färd i I klass vagn.

Riksräkenskapsverket tillstyrker fördenskull, att rätten att vid färd å järnväg uppbära ersättning för avgift till I klass plats å dagtåg begränsas till fall, då i omedelbart samband med färden dylik plats i sovagn användes. — En konsekvens av en dylik föreskrift synes vara, att vissa jämkningar böra vidtagas i avseende å fribiljetterna för vissa tjänstemän vid statens järnvägar med flera.

Beträffande färd med f a r t y g skulle kunna sättas ifråga att föreskriva, att förrättningsman tillhörande reseklass I icke må använda hytt med 2 liggplatser, därest hytt med 1 plats finnes tillgänglig. En sådan inskränkning torde emellertid ur besparingssynpunkt vara av så ringa värde, att riksräkenskapsverket ej anser sig böra förorda någon ändring i dylik riktning.

Vid färd med omnibus erhåller förrättningsman utom ersättning för avgift för 1 plats jämväl kilometerpenningar av 5 öre. I vad mån jämkning här bör göras — närmast genom slopande av kilometerpenningarna — sammanhänger nära med behandlingen av ersättningen för begagnande av taxeaomobil.

Ersättningen vid färd med taxeaomobil är reglerad enligt enahanda grund, som gäller för resa med omnibus.

Beträffande färd med automobil uppställer sig frågan, om kilometerpenningarna böra bibehållas. Statsrevisorerna hava framkastat ett förslag, att denna tilläggsersättning skulle slopas för förrättningsmän med begränsade distrikt och ofta återkommande resor. Enligt vad riksräkenskapsverket erfarit, har ock i vissa under innevarande år inom vederbörande departement utarbetade förslag till besparingsreglementen kilometerpenningarna borttagits. Då det gäller förrättningsmän tillhörande berörda kategori — vilka på grund av kännedomen om de lokala förhållandena kunna utnyttja förefintliga möjligheter att erhålla skjuts med taxeaomobil till lägre pris än gällande taxa — kan en dylik indragning vara berättigad. Mot att generellt indraga rätten till kilometerpenningar tala de skäl, som, då förslag i sådant syfte på sin tid framlades av statens organisationsnämnd, anfördes mot detta förslag och på grund av vilka Kungl. Maj:t och riksdagen år 1931 stannade vid att nedsätta kilometerpenningarna från 10 till 5 öre.

Ett förhållande, som är av vida större betydelse än kilometerpenningarna i avseende å kostnaderna för färd med taxeaomobil, är läget av själva taxan. Såsom statsrevisorerna framhållit, förekommer det i stor utsträckning, att rabatt å gällande taxa erhålles, särskilt då samma fordon mera stadigvarande användes liksom vid längre resor. Frågan om automobiltaxornas nedsättning kan emellertid icke upptagas till omprövning i nu förevarande sammanhang, då dessa taxor fastställas av vederbörande länsstyrelser.

Riksräkenskapsverket anser alltså, att någon ändring i allmänna rese-reglementet icke bör vidtagas beträffande bestämmelserna om ersättning för färd med taxeaomobil.

Vid nu angivna förhållande saknas anledning att beträffande omnibus vidtaga någon ändring i fråga om kilometerpenningarna, helst som användningen av detta fortskaffningsmedel bör i möjligaste mån understödjas.

Enligt nu gällande bestämmelser utgår ersättningen för färd med annan automobil (än omnibus och taxeautomobil) med 35 öre per kilometer. Detta ersättningsbelopp fastställdes år 1931. Dessförinnan var ersättningen 40 öre per kilometer.

Beträffande frågan om möjligheten att ytterligare nedsätta gottgörelsen för användningen av annan — vanligen egen — automobil, tillåter sig riksräkenskapsverket åberopa vad statskontoret i detta ämne yttrat i ett utlåtande den 18 mars 1933 med anledning av remiss å förslag till kungörelse om resekostnads- och traktamentsersättning åt statens fattigvårds- och barnavårdskonsulenter. Ämbetsverket anför:

»Vad därefter beträffar den föreslagna nedsättningen av ersättning för färd med annan automobil än taxeautomobil från 35 till 30 öre per kilometer vill statskontoret framhålla, att, enligt vad ämbetsverket under hand inhämtat, den föreslagna ersättningen av 30 öre per kilometer torde få anses fullt tillräcklig, även om hänsyn toges till de icke oväsentliga fasta årliga kostnader, som automobilägare få vidkännas, såsom t. ex. för försäkring, skatt, garagehyra, m. m. I detta sammanhang torde böra framhållas, att enligt gällande normaltaxor för länstrafik med vanlig personautomobil föreskrivits en avgift av 40 öre per kilometer för befordran vid enkel resa av 1—2 personer. Vid tur- och returresa eller rundresa tillbaka till utgångspunkten utgår i regel ersättning med 70 procent av avgiften vid enkel resa för den sammanlagda väglängden eller sålunda allena 28 öre per kilometer. Sistnämnda ersättning är avsedd att täcka icke blott de egentliga driftkostnaderna utan även avlöning åt chaufför och dessutom lämna någon vinst åt bilens ägare. Härjämte bör beaktas, att befattningshavare, som vid sina tjänsteresor begagna sig av taxeautomobil, ej sällan kunna träffa avtal med någon automobilägare om än lägre ersättning än den, som skulle utgå enligt nyssberörda taxebestämmelser.

Det vill under sådana förhållanden synas, som om en ersättning av 30 öre per kilometer för färd med annan automobil än taxeautomobil icke kan anses vara för låg. Statskontoret får därför tillstyrka föreliggande förslag jämväl i nu förevarande del.

Ämbetsverket anser sig emellertid böra ifrågasätta, huruvida icke en dylik nedsättning lämpligen borde bliva allmän samt ändring i sådant syfte alltså vidtagas i allmänna resereglementet. Även om en dylik åtgärd i vissa fall kunde föranleda, att vederbörande i stället för detta färd sätt använder sig av taxeautomobil, skulle den dock i betraktande av den utsträckning, i vilken tjänsteresor företagas med annan automobil än taxeautomobil (jfr sid. 92—95 i del I av statsrevisorernas berättelse år 1932), för statsverket medföra högst avsevärda besparingar. Såsom ovan framhållits innebär användandet av taxeautomobil icke alltid högre kostnader för statsverket. Erinras må, att förslag om dylik nedsättning motionsvis förelagats innevarande års riksdag (mot. I: 252 och II: 421).»

Riksräkenskapsverket vill för sin del, på de av statskontoret anförda skälen, förorda en omedelbar nedsättning beträffande samtliga förrättningsmän av ersättningen för användning av egen automobil. Någon nämnvärd kostnadsskillnad mellan användningen av sådan automobil inom större eller mindre förrättningsområden torde ej förefinnas. Det må erinras, att då det nu gällande ersättningsbeloppet fastställdes, detsamma av föredragande departementschefen (prop. 1931: 199 sid. 16) angavs ligga något i överkant. Riksräkenskapsverket anser en nedsättning av gottgörelsen för egen automobil till 30 öre per kilometer vara fullt motiverad.

Därest en sänkning av automobiltaxorna i allmänhet skulle komma till stånd, kan en ytterligare nedsättning av gottgörelsen för användning av egen automobil sättas ifråga. Det bör vid bedömandet av denna fråga beaktas, att innehavaren av egen automobil ej kan anses hava anspråk på, att staten skall gottgöra honom hela hans kostnad för hållandet av automobil eller ens någon större del därav. Staten skall endast ersätta den kostnad, som kan beräknas belöpa å tjänsteresorna. Den synnerligen betydande utsträckning, vari enligt statsrevisorernas berättelse privatautomobil numera användes, visar, att den nuvarande ersättningen för användningen av sådan bil i statens ärenden varit rikligt tilltagen.

Riksräkenskapsverket tillstyrker alltså, att ändring av resereglementet vidtages därhän, att ersättningen för färd med annan automobil (än omnibus och taxeautomobil) bestämmes till 30 öre per kilometer.

Enligt proposition till innevarande års riksdag (nr 100) om ändring i vissa delar av allmänna resereglementet skall ersättning för hästskjuts utgå såsom för egen automobil. Det har vid den förberedande behandlingen av denna proposition framförts den uppfattningen, att en ersättning av 35 öre per kilometer för hästskjuts vore för låg och att densamma skulle medföra, att det alltför ofta bleve nödvändigt att tillämpa bestämmelserna i resereglementet 2 § 1 mom. sista stycket angående ersättning för styrkta, verkliga kostnader. Dessa erinringar skulle måhända kunna anses äga än större giltighet, om ersättningen reduceras till 30 öre per kilometer. De av statsrevisorerna gjorda statistiska undersökningarna utvisa emellertid — något som man ej torde hava haft full insikt om tidigare — att färdssättet hästskjuts numera förekommer mycket sällan och är statt i snabb avskrivning. Detta färdssätt torde alltmera begränsas till de fall, då förrättningsmannen själv äger skjutsen.

Det kan givetvis icke ifrågakomma, att det mindre effektiva och sällsynt förekommande färdmedlet hästskjuts skulle bliva avgörande för bestämmandet av ersättningen för egen automobil. Ej heller kan det anses lämpligt, att hästskjutsen ersättes högre än den egna automobilen. Med hänsyn till hästskjutsens sparsamma förekomst såsom färdssätt enligt resereglementet synes riksräkenskapsverket ingen olägenhet kunna uppstå, om undantagsregeln om ersättning efter de verkliga kostnaderna allmänt skulle komma att tillämpas vid användning av annan än förrättningsmannen själv tillhörig hästskjuts.

Riksräkenskapsverket anser alltså, att hästskjuts bör liksom »annan automobil» ersättas med 30 öre per kilometer.

Sist bland färdssätten upptages i resereglementet »annat färdssätt än ovan nämnts» med ett ersättningsbelopp av 30 öre per kilometer. Till ifrågavarande kategori räknas främst motorcykel och velociped samt fotvandring. Även motor- och roddbåt hör hit, men för dessa jämförelsevis sällan förekommande färdmedel torde undantagsbestämmelsen om ersättning med den verkliga kostnaden i fall av behov få komma i tillämpning. De övriga nu ifrågavarande fortskaffningssätten kunna i och för sig vara fullt gottgjorda med 20 öre per kilometer. Detta gäller jämväl motorcykel, för vilken bland de så att säga normala färdmedlen inom ifrågavarande kategori den verkliga kostnaden lär vara högst. Riksräkenskapsverket vill alltså förorda, att för gruppen »annat färdssätt än ovan nämnts» ersättningen bestämmes till 20 öre per kilometer.

2 mom. Beträffande de i förevarande moment upptagna traktamentsbeloppen synes det riksräkenskapsverket icke vara skäl att vidtaga ändring. Beloppen torde i och för sig icke vara för höga. De inskränkningar beträffande rätten till åtnjutande av traktamentsersättning, vilka kunna anses befogade, böra enligt riksräkenskapsverkets mening vidtagas dels genom besparingsreglementen för särskilda grupper av förrättningsmän, dels ock genom ett lämpligt avmätande av traktamentet under frånvaro från bostads- eller tjänstgöringsorten under del av dygnet. Till denna fråga återkommer ämbetsverket under 17 §.

4 §.

Under 4 § tredje och fjärde styckena finnas upptagna vissa inskränkningar i skyldigheten att använda omnibus. Dessa stadganden lyda:

»I fall, där järnväg kan användas i stället för omnibus, är förrättningsmannen berättigad att begagna sig av förstnämnda färdstätt, därest icke härigenom traktamentsersättningen blir högre än om omnibus använts.

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.»

Det har av statsrevisorerna påvisats, att det billiga färdmedlet omnibus använts i jämförelsevis ringa utsträckning. Av den utav revisorerna meddelade sammanställningen av resekostnaderna under viss tid i Skaraborgs och Västerbottens län inhämtas sålunda, att av den samlade reseersättningen inom vederbörande län allenast 1.0 respektive 1.6 procent faller på färder med omnibus. Revisorerna hava ock uttalat sig för, att användningen av omnibus i viss utsträckning göres obligatorisk även vid längre resor.

Riksräkenskapsverket hyser för sin del den uppfattningen, att de inskränkande bestämmelserna beträffande skyldigheten att använda omnibus utan vidare böra upphävas. Det är att märka, att bortsett från luftfartyg — där särskilda synpunkter varit avgörande — några undantag eljest icke förefinnas från den allmänna regeln i 4 § första stycket, att resekostnads- och traktamentsersättning ej må tillgodonjutas med högre belopp än som skulle hava utgått, därest förrättningsmannen begagnat sig av den väg och det färdstätt, som med avseende å resans ändamål samt för åstadkommande av minsta sammanlagda rese- och traktamentskostnad eller eljest varit lämpligast.

Vid avgörandet enligt vanliga regler, huruvida omnibus bör begagnas eller icke i stället för annat färdstätt, måste givetvis tagas hänsyn till de allmänna förhållanden, som enligt 4 § första stycket böra tillmätas betydelse vid bedömandet rörande skyldigheten att använda visst färdstätt. I fråga om omnibus måste sålunda exempelvis beaktas, att avgångs- och ankomsttider falla så, att icke oskäligen tidsspilla för den resande uppstår. Även utan särskild bestämmelse därom kan det näppeligen krävas, att omnibus skall anlitas vid färder under en så lång frånvaro från hemorten, att förrättningsmannen enligt gällande föreskrifter (kungörelsen 1930: 68) vid resa med järnväg eller fartyg äger utfå ersättning för kostnad för befordran av effekter. Däremot skulle ett upphävande av de inskränkande bestämmelserna medföra, att under några få dagars resa en förrättningsman, som i ena riktningen använder taxeaomobil och i andra riktningen lämpligen kan använda omnibus, för ena färden erhåller ersättning alle-

nast efter omnibustaxa. Sistnämnda ofta praktiska och naturliga förfaringssätt är förrättningsman nu ej skyldig att tillämpa på grund av bestämmelsen i 4 § fjärde stycket. Då givetvis vid bedömandet av skyldigheten att anlita omnibus viss hänsyn även bör kunna tagas till fordonens beskaffenhet, finner riksräkenskapsverket inga som helst betänkligheter kunna hysas mot att stadgandena i tredje och fjärde styckena av förevarande paragraf nu upphävas.

7 §.

Enligt 7 § må, om till kostnadens nedbringande tur- och retur- eller annan dylik biljett kunnat användas och detta låtit sig på förhand beräkna, resekostnadsersättning icke utgå med högre belopp än som vid användande av sådan biljett skolat tillkomma förrättningsmannen.

Vid detta stadgandes avfattande förefanns ännu icke en biljettform, som på senare tid tillkommit och som bringar viss oreda och tveksamhet i fråga om beräkandet av resekostnadsersättning å järnväg. Numera kan nämligen inköpas legitimationskort, vilka medföra viss rabatt vid järnvägsresor. Korten, som betinga en årsavgift av 200 kronor, berättiga innehavaren att erhålla biljett till II och III klass vagn för halv avgift.

Fråga lär vara, om resande, som privat anskaffat nu nämnt legitimationskort, är berättigad att vid resa för statens räkning uppbära högre ersättning än den (halva) biljettkostnad, som han verkligen fått vidkännas för resan ifråga. Spörsmålet om dessa legitimationskorts användning har av statskontoret upptagits till behandling i skrivelse till Kungl. Maj:t den 28 december 1931, vari ämbetsverket förordat anskaffande på statens bekostnad av legitimationskort i sådana fall, då resekostnad för viss befattningshavare överstiger 400 kronor per år.

I häröver den 29 februari 1932 avgivet utlåtande har riksräkenskapsverket på anförda skäl i första hand uttalat, att användning av på statens bekostnad anskaffade legitimationskort icke är att förorda, i varje fall icke obligatoriskt för alla förvaltningsgrenar. Därest i allt fall en sådan ordning skulle införas, har riksräkenskapsverket ansett det böra bestämmas, att på statlig bekostnad anskaffade legitimationskort ej borde få användas vid privata resor. Å andra sidan borde ej heller privatanskaffade kort få användas för uttagande av rabatt vid tjänsteresor.

Berörda spörsmål har ännu ej varit föremål för Kungl. Maj:ts avgörande.

8 §.

1 mom. Beträffande de under 8 § 1 mom. meddelade allmänna bestämmelserna om s. k. samåkning har riksräkenskapsverket icke att föreslå någon ändring. Ämbetsverket kan dock ej underlåta att påpeka, att samåkningsbestämmelsernas nuvarande avfattning innebära, att ersättningen vid samåkning i taxeaomobil, vilken beräknas efter den verkliga kostnaden, kan bli avsevärt lägre än ersättningen vid färd av enskild förrättningsman, vilken har rätt att beräkna ersättning enligt taxa, även om han betalar avsevärt mindre.

I detta sammanhang torde böra omnämnas, att Västerbottens läns hushållningssällskaps förvaltningsutskott i skrivelse den 26 oktober 1932 hemställt, att Kungl. Maj:t måtte utfärda sådana bestämmelser, att samåkningsförfarandet vid tjänsteresor jämväl må utsträckas att gälla i de fall, att hushållningssällskap skall bekosta av sällskapet utsedd ledamots resor. Vad förvaltningsutskottet sålunda föreslagit synes med enahanda fog kunna och böra tillämpas jämväl beträffande av kommunala organ

och statsunderstödda institutioner utsedda representanter vid förrättning gemensam för såväl statens som andra förrättningsmän. Den sålunda framförda frågan synes emellertid icke böra föranleda ändring i allmänna resereglementet utan snarast införande av ett stadgande i ämnet uti de av Kungl. Maj:t fastställda tilläggsbestämmelserna till reglementet.

2 mom. Vid samåkning i automobil, som tillhör eller disponeras av någon av förrättningsmännen, äger denne åtnjuta gottgörelse såsom för taxeaomobil. Bestämmelsen tillämpas så, att även bilägaren betraktas såsom resande enligt taxan. Därigenom kan stundom avgiften komma att beräknas enligt tariff för högre antal personer än fallet skulle bli, om bilägaren-förrättningsmannen behandlades såsom förare. En omläggning i sistangivna riktning synes i och för sig vara befogad. Det kan emellertid sättas i fråga, om nu berörda förhållande utgör tillräcklig anledning att vidtaga ändring i en redan bestående föreskrift. Det må ock påpekas, att i huvudsak samma syfte kan vinnas, därest den lägsta tariffen för taxeaomobil omlägges till att omfatta icke 1—2 utan 1—3 personer. Med en dylik omläggning skulle blott två tariffer erfordras, en för 1—3 och en för 4—6 personer. Detta skulle mera motsvara de verkliga förhållandena, enligt vilka sällan någon avgiftsförhöjning på grund av ökat personantal uttages vid färder med taxeaomobil å landsbygden.

10 §.

Häri intagna bestämmelser om ersättning för resa i och för erhållande av nattkvarter synas böra kompletteras med ett stadgande av innehåll, att där under förrättning utanför bostads- eller tjänstgöringsorten, som sträcker sig utöver ett dygn, förrättningsmannen lämpligen kan tillbringa nätterna i sitt hem och ersättningen för resa mellan förrättningsstället och bostaden samt åter understiger traktamentet för natt, i stället för sådant traktamente skall utgå resekostnadsersättning enligt resereglementet. Behov av en dylik bestämmelse har vid olika tillfällen framträtt, särskilt med avseende å förrättningar vid vissa militära förläggningar i närheten av Stockholm.

12 §.

De i 12 § meddelade bestämmelserna angående ersättning för väntpenningar förutsätta, att utgiften styrkts medelst kvitto. Som det såsom nämnt alltjämt förekommer, att — särskilt beträffande förrättningsmän som ofta företaga resor inom begränsade distrikt — den resande kan träffa ackord med bilförare om lägre taxa än den officiella, möter det ofta inga svårigheter att pretera ett kvitto å »väntpenningar», vilka i verkligheten endast utgöra en del av ersättningen för själva körningen. Det finnes givetvis ingen anledning att låta förrättningsman uppbära särskilda väntpenningar i fall, då den av honom betalade ersättningen inberäknat väntpenningar ej ens uppgår till avgiften enligt taxan för körningen. För att vinna reda inom hithörande område synes det riksräkenskapsverket böra tillämpas samma regler, som gälla för fältarbete vid rikets allmänna kartverk. Enligt resereglementet för kartverket (1930: 155) § 2 punkt 3 skall, där ersättning för väntpenningar åtnjutes, reseersättningen jämväl i övrigt utgå efter den verkliga kostnad, som förrättningsmannen styrker sig hava fått vidkännas för det använda fortskaffningsmedlet. Riksräkenskapsverket kan ej finna skäl föreligga att icke

utsträcka denna föreskrift till att gälla jämväl resor, som ersättas enligt allmänna resereglementet.

Det bör till mötande av eventuella erinringar mot en dylik föreskrift — se propositionen 1931:199 sid. 18 — framhållas, att något besvär därav icke skulle förorsakas förrättningsmannen, då denne i allt fall måste förskaffa sig kvitto av den skjutsande för att överhuvudtaget erhålla ersättning för väntpenningar. Verkan av en bestämmelse i nu angiven riktning torde emellertid väsentligen bliva, att ersättning för väntpenningar alltmera sällan komma att krävas, då väntpenningarna i regel rymmas inom den avtalade skjutsersättningen. Erfarenheten från allmänna kartverket tyder härpå. Erinras må för övrigt att vid samåkning med taxeaomobil väntpenningar ersättas efter nu förordade regel samt att väntpenningar icke kunna ifrågakomma vare sig vid enskild färd med egen automobil eller vid samåkning med anlåtande av fortskaffningsmedel, som tillhandahålles av i färden deltagande förrättningsman.

Införandet av en bestämmelse, sådan som ovan förordats, skulle givetvis medverka till att minska obenägenheten att använda omnibus, då möjligheterna till förtjänst vid resa med taxeaomobil därigenom skulle beskäras.

15 §.

Enligt förevarande paragraf utgår icke resekostnadsersättning, då förrättningsman avgiftsfritt använder kronans transportmedel eller då han eljest avgiftsfritt färdas å järnväg, fartyg, luftfartyg, spårväg eller omnibus liksom då — bortsett från samåkning — transportmedel enligt gällande bestämmelser kostnadsfritt tillhandahålles.

Statsrevisorerna hava uppmärksammat, att resekostnadsersättning debiterats statsverket i flera fall, då sakägare eller icke statliga institutioner, exempelvis hushållningssällskap och vägdistrikt, utan att därtill vara skyldiga likväl tillhandahållit tjänsteman fortskaffningsmedel avgiftsfritt. Revisorerna hava för egen del uttalat, att skäl synes saknas att påföra statsverket resekostnad i sådana fall, där befattningshavare av statsunderstödd institution åtnjuter förmånen av kostnadsfri resa.

Riksräkenskapsverket finner det av statsrevisorerna framförda uppslaget beaktansvärt. Det må erinras, att 1901 års förslag till resereglemente upptog ett stadgande av innehåll, att då vid tjänsteresa fortskaffningsmedlet kostnadsfritt upplåtits åt förrättningsman, icke finge åtnjutas annan resekostnadsersättning än gottgörelse för transport av reseffekter. 1907 års resereglemente begränsade emellertid de ifrågavarande fall, då ersättning ej utgick, till avgiftsfri resa på fartyg eller järnväg. Praktiskt sett vilas 1929 års resereglemente på samma grund. Att icke reseersättning kunde debiteras, då sakägare ålagts att tillhandahålla fortskaffningsmedel kostnadsfritt, ansågs självfallet även enligt 1907 års reglemente.

Den av statsrevisorerna ifrågasatta skärpningen avser tydligen främst kostnadsfritt tillhandahållande av automobil utan att skyldighet därtill föreligger. Med statsunderstödda institutioner böra enligt riksräkenskapsverkets mening jämställas kommunala myndigheter ävensom personer och inrättningar, vilkas anläggningar och dylikt äro föremål för inspektioner av olika slag men som icke äro ålagda att tillhandahålla den inspekterande fortskaffningsmedel. Vad särskilt inspektionsförrättningar angår, synes det ur statens synpunkt vara önskligt, att den inspekterande

icke har ekonomiskt intresse av att den inspekterade utan ersättning transporterar förrättningsmannen.

Ändring av 15 § i nu omhandlade syfte torde emellertid knappast kunna vidtagas utan en något mera ingående utredning.

17 §.

2 mom. stadgar, enligt lydelse den 19 juni 1931, att traktamentsersättning icke utgår för dag eller natt, varav högst 1 timme tagits i anspråk för resa eller förrättning, ävensom att för dag, varav mer än 1 timme men högst 6 timmar tagits i anspråk, traktamentsersättning utgår med hälften av det i 2 § 2 mom. upptagna beloppet.

Statsrevisorerna hava uttalat, att vad angår resor eller förrättningar, som taga mindre än 6 timmar i anspråk, det ville förefalla, att de därmed förenade utgifterna för mat och logi, om sådana utgifter överhuvudtaget förekomma, äro så obetydliga, att särskild traktamentsersättning icke bör ifrågakomma. Till stöd för denna uppfattning hava revisorerna åberopat, dels att befattningshavare i ämbetsverken med en normalarbets-tid å tjänsterummet av 7 timmar ofta äro nödsakade intaga en måltid utom hemmet utan att ersättning i någon form härför utgår, dels ock att redan nu stora grupper av befattningshavare icke äro berättigade till traktamentsersättning vid resor och förrättningar, som omfatta mindre tid än 6 timmar.

Sistberörda förhållande har närmast avseende å lantmätare och lantbruksingenjörer med tjänstebiträden samt statens folkskolinspektörer. För dessa förrättningsmän gäller enligt senast meddelade bestämmelser (1932: 190 och 191 resp. 564) att — i regel vid förrättning inom vederbörande distrikt — traktamentsersättning icke utgår för dag, varav högst 6 timmar tagits i anspråk för resa eller förrättning. Beträffande andra grupper av befattningshavare tillämpas delvis än starkare restriktioner. Särskilt gäller detta befattningshavare vid försvarsväsendet och skogsstaten. I fråga om kommunikationsverken äro förhållandena tämligen skiftande, i det att under vissa förhållanden tillämpas strängare och under andra mildare bestämmelser än de för lantmätare med flera gällande. I de för sistberörda grupper gällande besparingsreglementena äro traktamentena ock reducerade för hel dag respektive natt.

I utlåtande den 28 juni 1930 angående planläggning av tjänsteresor, besparingsreglementen m. m. framlade undertecknad Stridsberg bland annat förslag till vissa s. k. allmänna besparingsregler för de grenar av statsförvaltningen, inom vilka tjänsteresor för befattningshavare förekomma i större utsträckning. Dessa bestämmelser voro avsedda att tillämpas vid sidan av de särskilda besparingsreglementena, där sådana vore eller förutsattes bliva gällande för vissa grupper befattningshavare vid resor inom begränsade förrättningsområden.

Nämnda förslag innehöll under punkt 4 följande stadgande:

»Traktamente för dag utgår icke, därest befattningshavare varit frånvarande från bostads- eller tjänstgöringsorten högst 3 timmar av dagen. För dag, varunder frånvaro omfattat mer än 3 men högst 9 timmar, utgår traktamentet med hälften av det i allmänna resereglementet 2 § 2 mom. upptagna beloppet.

För natt, varunder befattningshavare varit frånvarande från bostads- eller tjänstgöringsorten mer än 1 timme men högst 3 timmar, utgår trak-

tamentet med hälften av det i allmänna resereglementet 2 § 2 mom. upptagna beloppet.»

Statsrevisorerna synas hava avsett, att för alla förrättningsmän — bortsett från sådana för vilka traktamentet jämväl utgör ersättning för arbete — skulle tillämpas regeln, att för resa eller förrättning, som tager högst 6 timmar i anspråk, traktamentsersättning ej bör utgå. Det torde emellertid redan här få påpekas, att medan revisorerna yttra sig om frånvaron såsom helhet, de ovan citerade bestämmelserna beträffande lantmätare med flera endast avse frånvaro under del av dag. Detta har betydelse, då det gäller frånvaro omfattande del av dag i samband med natt. Med det av revisorerna använda uttrycket — vilket givetvis icke varit avsett att kunna direkt intagas i en författningstext — skulle sålunda efter en längre resa den resdag, varunder färden avslutas, kunna medföra rätt till traktamente, även om därav använts blott en eller annan timme.

Resereglementet i dess nuvarande form sammanlägger icke frånvaro under dag och under natt vid beräkning av traktamentet. Detta kan bli obilligt. För en bortovaro mellan klockan 4.55 och 7.05 beräknas ett helt nattractamente och halvt dagtractamente, medan en bortovaro från klockan 5.05 till 6.55 icke medför någon traktamentsersättning. Dessa fall äro givetvis extrema och torde vara av mindre praktisk betydelse. Om däremot frånvaro under dag intill 6 timmar ej skulle ersättas, blir frågan mera invecklad, särskilt då det gäller början eller slutet av en längre resa. Då ställer sig nämligen saken helt annorlunda, än om det gäller en fristående resa under del av dag om högst 6 timmar. I de gällande besparingsreglementena äro dessa spörsmål lösta på olika sätt. Det må ock här erinras om det förslag, som i förevarande avseende innefattades i propositionen 1929:40 angående allmänt resereglemente. Under 17 § 2 mom. upptogs följande stadgande:

»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.»

Det vill synas riksräkenskapsverket, att det mest praktiska förfaringsättet är att fortfarande räkna dag och natt var för sig. Under sådana förhållanden torde den i ovanberörda förslag till allmänna besparingsregler innefattade periodindelningen beträffande dag kunna anses tillfredsställande. Visserligen skulle vid dagresa om allenast 3 timmar halvt traktamente utgå, men å andra sidan skulle helt traktamente beräknas först vid frånvaro om 9 timmar. Beträffande åter frånvaro under natten synes knappast tillräcklig anledning föreligga att vidtaga ytterligare begränsning i fråga om det nuvarande beräkningssättet.

Skulle det av riksräkenskapsverket närmast förordade systemet komma till användning, utesluter detta ej, att i vissa besparingsreglementen halvt traktamente medges först vid frånvaro om 6 timmar samt helt traktamente först efter 12 timmars frånvaro. En annan utväg är emellertid att i dessa besparingsreglementen vidtaga en sådan reducering av traktamentsbeloppen för hel dag respektive natt, att de allmänna tidsfristerna för beräkningen av del utav dygn kunna tillämpas, något som givetvis

ur åtskilliga synpunkter vore förenat med fördelar. Beträffande andra besparingsreglementen torde en omläggning av tidsberäkningen på sätt ovan förordats böra föranleda vissa ändringar i skärpande riktning. Att här närmare ingå på dessa detaljer saknas emellertid anledning.

Vad angår traktamentsersättningen, torde i allmänna resereglementet allenast erfordras ytterligare en ändring, nämligen beträffande reducering av traktamentet vid längre tids vistelse å samma plats.

I propositionen 1929:40 föreslogs under 17 § 3 mom. följande stadgande:

»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.»

Riksdagen ansåg emellertid, att en dylik bestämmelse hade sin plats i vederbörliga besparingsreglementen.

Avsaknaden av föreskrifter i nu berörda avseende har vid olika tillfällen visat sig olämplig. Detta sammanhänger bland annat med den förefintliga svårigheten att skilja mellan s. k. tjänstgöringstraktamente enligt avlöningsreglementena för nyreglerade verk samt traktamente enligt resereglementet. Tjänstgöringstraktamente skall reduceras efter 15 dygn, varför ojämnhet olika personalgrupper emellan uppstår, om rese-traktamentet icke skall reduceras. Riksräkenskapsverket får fördenskull tillstyrka, att till 17 § fogas ett 3 mom. av det innehåll, som innefattades i 1929 års proposition. Påpekas må emellertid, att lämpligen samma dygnantal bör tillämpas i 17 § och 19 §, i vilken senare förekommer en tidsperiod om 14 dygn.

Några ytterligare ändringar i allmänna resereglementet har riksräkenskapsverket icke att föreslå. På grund av den begränsade tid, som ämbetsverket kunnat avse för handläggningen av förevarande remiss, har verket icke varit i tillfälle att så genomarbeta de upptagna spörsmålen, att ämbetsverket kunnat framlägga några formulerade förslag till ändrade stadganden i resereglementet. Vissa av uppslagen från såväl statsrevisorernas som riksräkenskapsverkets sida torde ock, såsom i det föregående framhållits, tarva närmare bearbetning, innan beslut om ändring i reglementet kan fattas. Beträffande andra möter det enligt riksräkenskapsverkets mening icke svårighet att omedelbart fatta beslut. Detta gäller främst följande spörsmål:

- 1) rätten att erhålla ersättning för I klass plats å dagtåg (2 § 1 mom.);
- 2) ersättningen för »annan automobil» och hästskjuts (2 § 1 mom.);
- 3) ersättningen för »annat färdstätt» (2 § 1 mom.);
- 4) skyldigheten att färdas i omnibus (4 § 3 och 4 styckena);
- 5) ersättningen vid hemresa för nattkvarter (10 §);
- 6) beräkningen av reseersättning, då väntpenningar utgivits (12 §);
- 7) uppdelningen av dagtraktamentet (17 § 2 mom.);
- 8) reducering av traktamente vid längre vistelse på samma plats (tilllägg till 17 §).

Jämväl vissa andra detaljspörsmål kunna måhända lösas utan ytterligare utredning.

Beträffande frågan, huru traktamentsersättningen skall regleras för sådana fall, då traktamentet är avsett att utgöra gottgörelse till förrättningsman jämväl för arbete eller tidsspillan, torde det icke ankomma på riksräkenskapsverket att i förevarande sammanhang avgiva yttrande.

Statsrevisorerna hava jämväl något berört frågan om en förbättrad planläggning av tjänsteresor.

Riksräkenskapsverket vill erinra, att i det av undertecknad Stridsberg den 28 juni 1930 avgivna, ovan berörda utlåtandet frågan om tjänsteresornas lämpliga ordnande var föremål för utredning och förslag. Däri förordades sålunda att Kungl. Maj:t skulle utfärda ett cirkulär till myndigheterna angående planläggning av tjänsteresor m. m. Detta cirkulär upptog följande bestämmelser:

»1. Det åligger vederbörande förvaltningsmyndigheter att öva tillsyn å att underlydande befattningshavares förrättningsresor så planläggas, att samtidigt som resas ändamål tillgodoses kostnaderna därför i möjligaste mån nedbringas. Där så lämpligen ske kan, bör härvid myndigheten fastställa särskild resplan samt eljest i samband med beslut om tjänsteresa meddela de anvisningar om resans planmässiga utförande, som på förhand kunna lämnas.

2. Vid sådan planläggning av resa, varom ovan sagts, liksom vid granskning av ingiven reseräkning skall vederbörande myndighet särskilt ägna uppmärksamhet åt, att tidrymden för resa vederbörligen begränsas genom anlitande av lämpliga fortskaffningsmedel, nattåg o. dyl., att omnibus vederbörligen användes — varvid bör tillses att taxeautomobil icke onödigtvis anlitas i stället för omnibus —, att samåkning tillämpas i den utsträckning så ske kan och med användande av billigaste färd sätt samt att av staten anskaffade överliggningslokaler utnyttjas.

3. Sker utbetalning av resekostnads- och traktamentsersättning av annan myndighet än den, varunder befattningshavare lyder, bör genom sistnämnda myndighets försorg reseräkning före dess ingivande till utbetalningsmyndigheten granskas med hänsyn till resas ändamålsenliga utförande. Räkning, som sålunda granskats, skall för ses med påskrift därom, utvisande jämväl de erinringar som må hava framkommit vid granskningen.

4. Där så finnes lämpligt för åstadkommande av kontroll å förrättningsresors utförande, bör vederbörande myndighet ålägga befattningshavare, som i mera avsevärd omfattning utför resor i tjänsten, att föra dagbok eller eljest avgiva fortlöpande redogörelse rörande resornas fullgörande.»

Det vill synas riksräkenskapsverket, att detta förslag lämpligen kan läggas till grund för bestämmelser om planläggning av tjänsteresor. I ett avseende synes emellertid en viss utbyggnad av förslaget vara önskvärd. Riksräkenskapsverket syftar här på behovet av en föreskrift, att icke till tjänsteförrättningar må kommenderas eller förordnas flera personer än som är nödvändigt. Särskilt av vissa militära inspektionsresor har riksräkenskapsverket erhållit det intrycket, att en större stab medföljt vederbörande chef än som varit strängt betingat av förhållandena.

De föreskrifter angående planläggning av tjänsteresor och vad därmed sammanhänger, vilka må finnas vara erforderliga, synas riksräkenskapsverket lämpligen böra intagas såsom en särskild avdelning i den av

Kungl. Maj:t utfärdade kungörelsen med tilläggsbestämmelser till allmänna resereglementet (senast 1929: 211).

Frågan, huruvida och i vilken mån för vissa förvaltningsgrenar särskilda bestämmelser om tjänsteresors ändamålsenliga planläggning kunna vara önskvärda eller erforderliga, kan riksräkenskapsverket här icke upptaga till prövning.

I övrigt har riksräkenskapsverket icke i anledning av den erhållna remissen funnit sig böra vidtaga utredning eller avgiva yttrande.

Stockholm den 11 april 1933.

ERIK STRIDSBERG.

H. Levin.

Bilaga B.

Förslag

till

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

Härigenom förordnas, att 2 § 1 mom., 8 § 1 mom. och 12 § allmänna resereglementet den 27 juni 1929 skola i nedan angivna delar erhålla följande ändrade lydelse:

2 §.

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

Färdssätt	Klass I	Klass II	Klass III
Järnväg	Avgift för 1 plats i I klass	Avgift för 1 plats i II klass	Avgift för 1 plats i III klass
Fartyg	Avgift för enskild hytt med högst 2 ligglägen	Avgift för hyttplats	Avgift för salongsplats
Luftfartyg	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 och häst- skjuts	30 öre per km.	30 öre per km.	30 öre per km.
Annat färdssätt än ovan nämnts	20 öre per km.	20 öre per km.	20 öre per km.

Vid resa på järnväg utgår icke ersättning för avgift till högre vagnklass än som verkligen använts. Ersättning för plats i I klass å dagtåg må icke utgå i annat fall än då platsen användes i omedelbart samband med begagnande av dylik plats i sovvagn.

Med fartyg — — — verkligen använts.

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

Med taxeautomobil — — — kunnat ifrågakomma.

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

8 §.

1 mom. Hava vid — — — båtar m. m.

Resekostnadsersättning utgår i dylikt fall med vad som verkligen utgivits, däri inbegripet styrkta utgifter för hämtning av resande, beställningspenningar och väntpenningar, samt förskjutes för samtliga förrättningsmän av främste förrättningsmannen.

12 §.

Har resanden — — — forskaffningsmedels anlitande.

Där ersättning för väntpenningar åtnjutes, skall jämväl i övrigt reseersättningen utgå efter den verkliga kostnad, vilken den resande styrker sig hava fått vidkännas för det använda forskaffningsmedlet.

Denna kungörelse träder i kraft den 1 januari 1934.