

Nr 130.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till kungörelse angående ändring i vissa delar av allmänna rese-reglementet den 27 juni 1929 (nr 210); given Stockholms slott den 27 februari 1942.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för denna dag, föreslå riksdagen att antaga härvid fogade 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 sjukdom,
enligt Dess nådiga beslut:

GUSTAF ADOLF.

Ernst Wigforss.

Förslag
till
**kungörelse angående ändring i vissa delar av allmänna rese-
reglementet den 27 juni 1929 (nr 210).**

Härigenom förordnas, *dels* att 8 § 3 mom. allmänna resereglementet den 27 juni 1929 skall upphöra att gälla, *dels ock* att 2, 4 och 5 §§, 8 § 1 och 2 mom. samt 10, 15 och 17—19 §§ samma reglemente skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives¹.

2 §.

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

Färdssätt	Klass I	Klass II	Klass III
Järnväg	Avgift för 1 plats i I klass	Avgift för 1 plats i II klass	Avgift för 1 plats i III klass
Fartyg	Avgift för enskild hytt med högst 2 liggplatser	Avgift för hyttplats	Avgift för salongsplats
Luftfartyg, spårväg och omnibus	Avgift för 1 plats	Avgift för 1 plats	Avgift för 1 plats
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	40 öre per km	40 öre per km	40 öre per km
Hästskjuts	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 — — — i sovvagn.

Med fartyg — — — verkligen använts.

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

Med taxeautomobil — — — kunnat ifrågakomma.

Har förrättningsman — — — hava utgivit.

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

¹ Senaste lydelse av 2 § 1 mom. och 8 § 1 mom. se 1933: 376 samt av 8 § 2 och 3 mom. och 17 § 2 mom. se 1931: 241.

	T r a k t a m e n t s k l a s s e r					
	A	B	C	D	E	F
För dag	17 kronor	15 kronor	13 kronor	12 kronor	10 kronor	8 kronor
För natt	9 „	9 „	8 „	7 „	6 „	5 „
Tillhopa för dygn	26 kronor	24 kronor	21 kronor	19 kronor	16 kronor	13 kronor

Dygnet räknas från klockan 0.

Med d a g — — — av dygnet.

4 §.

Resekostnads- och traktamentsersättning — — — icke förelegat.

Förrättningsman är — — — med luftfartyg.

Beträffande resor, som företagas med förrättningsmannen tillhörigt motorfordon, äger Kungl. Maj:t för vissa befattningshavare eller grupper av befattningshavare förordna, att resekostnadsersättning skall efter särskilda av Kungl. Maj:t eller vederbörande myndighet fastställda beräkningsgrunder utgå för berörda färdstätt även i fall, då förrättningsmannen icke enligt bestämmelserna i första stycket är berättigad till ersättning för sådant färdstätt. Ersättningen skall beräknas efter vad som kan anses motsvara de verkliga kostnaderna, dock att beräkningsgrunderna, där ej Kungl. Maj:t med hänsyn till särskilda omständigheter finner skäl medgiva undantag, skola så fastställas, att ersättningen må antagas ej komma att överstiga den i 2 § 1 mom. stadgade.

Har förrättningsman — — — mån nedbringas.

5 §.

Resekostnadsersättning utgår — — — 1 kilometer.

Vid färd, som annorledes än med järnväg, fartyg, spårväg eller omnibus äger rum inom stads, köpings eller därmed jämförligt samhälles planlagda område, må resekostnadsersättning icke utgå, med mindre Kungl. Maj:t eller, enligt Kungl. Maj:ts bemyndigande, vederbörande myndighet prövar skäligt medgiva sådan ersättning. Företages med ett och samma fortskaffningsmedel färd mellan ett planlagt område och ort, belägen mer än 1 kilometer utanför samma område, utgår dock ersättning jämväl för den del av färden, som äger rum inom det planlagda området.

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, väntpenningar och sedvanlig gottgörelse åt förare av fortskaffningsmedel, samt förskjutes för samtliga förrättningsmän av främste förrättningsmannen.

2 mom. Om vid gemensam färd användes fortskaffningsmedel, som tillhör eller disponeras av någon av förrättningsmännen, äger denne åtnjuta, förutom resekostnadsersättning för egen resa, jämväl gottgörelse med 5 öre per kilometer för varje medresande förrättningsman.

10 §.

Nödgas förrättningsman vid förrättning företaga särskild resa för erhållande av nattkvarter, äger han därför åtnjuta ersättning enligt bestämmelserna i detta reglemente, dock icke med högre belopp än 15 kronor.

Om eljest — — — dylikt avbrott.

15 §.

Där transportmedel kostnadsfritt tillhandahålles förrättningsmannen, utgår resekostnadsersättning endast i fall, då annat transportmedel än järnväg, fartyg, luftfartyg, spårväg eller omnibus frivilligt tillhandahålles av enskild person eller företag, som varken föranlett förrättningen eller eljest därav beröres.

17 §.

1 mom. Traktamentsersättning må — — — eller tjänstgöring.

2 mom. Traktamentsersättning utgår icke för dag, varav högst 3 timmar tagits i anspråk för resa eller förrättning, eller för natt, varav högst 1 timme sålunda tagits i anspråk.

För dag, varav mer än 3 men högst 8 timmar tagits i anspråk för resa eller förrättning, utgår traktamentsersättningen med hälften av det i 2 § 2 mom. upptagna beloppet.

Vid tillämpning av vad i detta moment stadgats skall i dagtid jämväl inräknas nattid, för vilken traktamentsersättning till följd av bestämmelsen i första stycket icke utgår.

3 mom. Kungl. Maj:t äger föreskriva undantag från vad ovan i 1 och 2 mom. är stadgat.

4 mom. Kungl. Maj:t äger förordna om minskning av traktamentsersättningen för de fall, då förrättning föranleder vistelse å en och samma ort utöver viss av Kungl. Maj:t bestämd tid.

18 §.

Då förrättningsman på grund av gällande bestämmelse erhåller kostnadsfri inkvartering, utgår icke traktamente för natt. Beredes förrättningsman genom vederbörande myndighets försorg inkvartering mot erläggande av viss ersättning, utgår traktamente för natt med högst ett belopp, motsvarande vad förrättningsmannen sålunda har att erlagga.

Traktamente för natt utgår icke i de fall, då förrättningsman på statens bekostnad innehar sovplats å järnväg eller liggplats å fartyg; dock att vad nu sagts icke skall gälla beträffande natt, under vilken förrättningsman ankommer till eller avreser från förrättnings- eller överliggningsort.

19 §.

Inträffar under resa eller förrättning uppehåll genom naturhinder eller styrkt sjukdom eller av annan giltig anledning, må traktamentsersättning utgå även för den tid, varunder uppehållet ägt rum, dock högst under 15 dygn, så framt icke vederbörande myndighet i särskilt fall annorlunda bestämmer. Åtnjuter förrättningsmannen sjukhusvård, som helt eller delvis bekostas av statsmedel, beror det på prövning av vederbörande myndighet, huruvida traktamentsersättningen under tiden för sjukhusvistelsen skall nedsättas eller helt upphöra.

Förrättningsman, som — — — bostads- eller tjänstgöringsorten.

Denna kungörelse träder i kraft den 1 juli 1942.

*Utdrag av protokollet över finansärenden, hållet inför Hans Maj:t
Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 27 februari
1942.*

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena GÜNTHER, statsråden PEHRSSON-BRAMSTORP, WESTMAN, WIGFORSS, MÖLLER, SKÖLD, ERIKSSON, BERGQUIST, BAGGE, ANDERSSON, DOMÖ, ROSANDER, GJÖRES, EWERLÖF.

Chefen för finansdepartementet, statsrådet Wigforss, anmäler fråga om *ändringar i allmänna resereglementet* samt anför därvid följande.

I. Inledning.

Gällande allmänna föreskrifter om ersättning vid resa för förrättning i statens ärenden återfinnas i allmänna resereglementet den 27 juni 1929 (nr 210), vilket ändrats genom kungörelser den 19 juni 1931 (nr 241) och den 14 juni 1933 (nr 376). Reglementsbestämmelserna hava i vissa delar utarbetats på grundval av sakkunnigutredningar, som framlagts i två den 31 december 1928 och den 28 juni 1930 dagtecknade betänkanden. Det senare betänkandet har därjämte tjänat till ledning vid fastställande av särskilda reseersättningsbestämmelser, s. k. besparingsreglementen, för åtskilliga förvaltningsgrenar samt vid översyn av tidigare gällande dylika bestämmelser.

I samband med behandlingen vid 1933 års riksdag av proposition med förslag till ändringar i allmänna resereglementet förehades dels vid riksdagen väckta motioner och dels av 1932 års statsrevisorer gjorda uttalanden med avseende å reglementet. Över de av statsrevisorerna gjorda uttalandena införskaffade statsutskottet riksräkenskapsverkets yttrande, vilket såsom bilaga fogades vid utskottets utlåtande nr 93 i ärendet. I sitt yttrande förordade riksräkenskapsverket åtskilliga ändringar i reglementet. En del av de i ärendet framställda förslagen föranledde beslut av riksdagen. Därjämte uttalade sig riksdagen i skrivelse nr 247 för närmare utredning beträffande vissa i övrigt ifrågasatta ändringar.

Sådan utredning verkställdes därefter av en inom finansdepartementet tillkallad utredningsman, som i promemoria den 29 januari 1934 (i det följande benämnd 1934 års promemoria) framlade förslag i ämnet. Över promemorian avgåvos yttranden av statskontoret och riksräkenskapsverket.

Ytterligare frågor om ändringar i allmänna resereglementet väcktes sedermera i olika sammanhang, däribland av 1937 års statsrevisorer. Yttranden

häröver avgåvos av statskontoret och riksräkenskapsverket. I skrivelse nr 308 (punkten 4:o) anhöll 1938 års riksdag, att Kungl. Maj:t måtte taga under övervägande vad revisorerna i ämnet anfört. Yrkanden om ändringar i rese-reglementet framställdes även från personalhåll.

Under år 1939 upptogs frågan om revision av resereglementet till förnyad beredning inom finansdepartementet, varvid vissa förberedande undersökningar utfördes. På sätt omnämnts i bilaga till propositionen nr 79 till 1939 års urtima riksdag, blev emellertid efter krigsutbrottet frågans vidare utredning uppskjuten.

Under tiden efter den senaste ändringen av resereglementet har arbetet med ävägbringande av nya besparingsreglementen och översyn av äldre sådana fortgått. Särskilda besparingsföreskrifter gälla sålunda numera för ett stort antal förvaltningsgrenar. En reglering av reseersättningarna har även, i anslutning till av 1934 års riksdag uppställda villkor för statsbidrag, genomförts för befattningshavare hos hushållningssällskap och skogsvårdsstyrelser.

Utvecklingen efter krigsutbrottet har skärpt behovet av en översyn av gällande föreskrifter om ersättning för resa, närmast vad angår traktamentsersättningarna. Med hänvisning härtill hava från personalhåll gjorts ytterligare framställningar om revision av reglementet.

Med stöd av Kungl. Maj:ts den 28 juni 1941 givna bemyndigande tillkallades ledamoten av riksdagens andra kammare, riksgäldsfullmäktigen E. G. E. Eriksson, t. f. byråchefen V. M. J. Fahlander, sekreteraren A. G. Linnäs samt ombudsmannen S. Sjöberg såsom sakkunniga med uppdrag att under Fahlanders ordförandeskap verkställa utredning och avgiva förslag rörande revision av allmänna resereglementet.

I uttalande till statsrådsprotokollet nyssnämnda dag framhölls till en början behovet av en omprövning av resereglementets traktamentsbestämmelser men anfördes vidare, att samtidigt därmed även övriga tidigare väckta förslag om ändring av reglementet borde upptagas till prövning. Samtliga hithörande frågor borde sålunda lämpligen upptagas till behandling i ett sammanhang.

I anslutning till genomförandet av de ändringar i allmänna resereglementet, vartill översynen kunde föranleda, borde sedermera, enligt vad i berörda sammanhang framhölls, en omarbetning företagas av de särskilda besparingsreglementen, som gälla för åtskilliga förvaltningsgrenar.

De sakkunniga hava den 9 december 1941 avgivit en promemoria med förslag till ändringar i allmänna resereglementet. I promemorian har förordats höjning av traktamentsbeloppen. Därjämte hava de sakkunniga behandlat tidigare väckta frågor om andra ändringar i reglementet och framlagt förslag till vissa dylika ändringar, delvis avseende begränsningar i olika hänseenden av rätten till resekostnads- och traktamentsersättning. Ytterligare hava de sakkunniga föreslagit vissa jämkningar av övervägande teknisk natur. Det vid promemorian fogade författningsutkastet torde få såsom bihang fogas vid protokollet i detta ärende.

Över promemorian hava yttranden infordrats från arméförvaltningen, medicinalstyrelsen, länsstyrelserna i Stockholms, Jönköpings, Malmöhus, Göteborgs och Bohus, Jämtlands och Norrbottens län, generalpoststyrelsen, telegrafstyrelsen, järnvägsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statskontoret, kammarrätten, generaltullstyrelsen, riksräkenskapsverket, allmänna lönenämnden, domänstyrelsen, lantbruksstyrelsen och lotsstyrelsen.

Dessutom hava framställningar i ämnet inkommit från tjänstemännens centralorganisation, centrala statsförvaltningens tjänstemannaförening, kungl. arméförvaltningens personalförening, kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tjänstemannaförening och statens vägingenjörers förening.

I remissyttrandena behandlas företrädesvis frågan om traktamentsbeloppen, i vilket hänseende vissa erinringar framställts. Myndigheternas erinringar i övrigt gälla frågor av begränsad räckvidd. Dock har en av myndigheterna, *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*, avstyrkt sakkunnigförslaget i dess helhet såsom innebärande alltför snäv begränsning av ersättningarna. Styrelsen har hemställt, att den definitiva revisionen av resereglementet uppskjutes, tills mera normala förhållanden inträtt, och att för närvarande endast provisoriska förbättringar av vissa förmåner genomföras. Framställning i liknande syfte har gjorts av *centrala statsförvaltningens tjänstemannaförening* samt av *kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tjänstemannaförening*, vilka påkallat ny utredning i ärendet.

Beträffande vissa föreslagna ändringar, som äro betingade av nu rådande särskilda förhållanden, har *kammarrätten* anført, att det kunde frågasättas, om dylika av en mer eller mindre tillfällig konjunktur betingade ändringar borde få sin plats i själva resereglementet eller om de icke snarare borde meddelas i form av särskilda föreskrifter. Emellertid har *kammarrätten* framhållit, att det finge anses ligga i sakens natur, att allmänna resereglementet även under normala förhållanden vore starkt påverkat av teknisk och ekonomisk utveckling och därför för att vara fullt tidsenligt i varje fall emellanåt måste bliva underkastat ändringar. Med hänsyn härtill och då andra av konjunkturförhållandena ej påverkade jämkningar i reglementet nu syntes böra vidtagas, har *kammarrätten* förklarar sig icke göra någon direkt erinran mot de sakkunnigas förslag i förevarande hänseende.

Departements-
chefen.

De sakkunniga hava enligt sitt uppdrag haft att utreda icke blott frågan om en av prisutvecklingen föranledd höjning av traktamentsbeloppen utan även vissa sedan flera år aktuella spörsmål om andra jämkningar i ersättningsgrunderna. Utredningen av dessa senare spörsmål har givit anledning till ändringsförslag bland annat på vissa punkter, där de hittillsvarande reglerna ansetts medföra högre ersättningar, än som svarat mot de verkliga kostnaderna. Det synes icke befogat att, såsom en av remissmyndigheterna ifrågasatt, nu inskränka sig till en förbättring av vissa ersättningsförmåner och ytterligare uppskjuta omprövningen av reglementets ersättningsgrunder i övrigt. Jag förordar därför, att en allmän revision av resereglementet nu under-

ställes riksdagen. Den föreliggande utredningen synes lämpligen kunna läggas till grund för proposition i ämnet.

Lika med kammarrätten finner jag icke anledning till erinran mot att de ändringar i ersättningsgrunderna, som finnas påkallade, införas i resereglementet även till den del de kunna anses betingade av krisförhållandena.

II. Frågor rörande resekostnadsersättning.

Luftfartyg.

Ersättning vid färd med luftfartyg utgår med avgift för en plats. I fråga om rätten att använda luftfartyg vid tjänsteresor gälla de allmänna bestämmelserna i 4 § första stycket resereglementet. Därjämte är i andra stycket av paragrafen stadgat, att förrättningsman icke på grund av bestämmelserna i reglementet är pliktig att färdas med luftfartyg.

Fråga har tidigare väckts om medgivande av utsträckt rätt att använda luftfartyg vid tjänsteresor. Härom hava de sakkunniga lämnat följande redogörelse:

I en vid 1940 års riksdag väckt motion (I: 22) föreslogs införande i resereglementet av föreskrift, att förrättningsman som är berättigad till ersättning för I klass järnvägsbiljett skulle äga rätt att alternativt begagna sig av luftfartyg och erhålla ersättning för kostnaden härför. I motionen anfördes bl. a., att vid bedömandet av frågan, huruvida en resa skulle företagas med flyg eller järnväg, hänsyn även borde tagas till de tidsvinster, som särskilt vid längre resor uppstode vid användande av trafikflyget. Dessa tidsvinster innebure — förutom minskade traktamentskostnader — en besparing av arbetstid, som av vederbörande förrättningsman kunde nyttjas till produktivt arbete i uppdragsgivarens — statens — intresse.

I utlåtande (nr 191) över motionen anförde *statsutskottet*, att möjlighet att i vissa fall företaga tjänsteresa med luftfartyg redan funnes stadgad i resereglementet och att den föreliggande frågan borde komma under omprövning vid en blivande överarbetning av reglementet. I enlighet med utskottets hemställan föranledde motionen ej någon riksdagens åtgärd.

De sakkunniga hava avstyrkt ändring av resereglementet i förevarande del och därvid anförde:

Frågan om rätt att använda luftfartyg vid tjänsteresor är enligt 4 § första stycket resereglementet att bedöma icke blott ur kostnadssynpunkt utan även med beaktande av vad som är lämpligast med hänsyn till resans ändamål och övriga föreliggande omständigheter. Erinras må, att bland dylika omständigheter även är att beakta förrättningsmannens vanliga arbete i statens tjänst. Om bortovaron från detta arbete kan förkortas genom användande av visst färd sätt, bör enligt den gällande bestämmelsen hänsyn därtill tagas, även om förkortandet av bortovaron icke leder till minskning i traktamentskostnaderna. Detta och andra lämplighetshänsyn få i förekommande fall vägas mot kostnaderna. Yrkandet i motionen innebär, att man skulle gå härutöver och för reseklass I medge ersättning för användande av luftfartyg utan att i de särskilda fallen hänsyn överhuvud skulle tagas till möjligheten att använda annat färd sätt. Den första förutsättningen för att en dylik regel skall

kunna förordas är att fördelarna av att använda luftfartyg i de åsyftade fallen praktiskt taget alltid uppväga de högre kostnaderna. Då detta knappast kan antagas vara förhållandet, synes någon ändring av bestämmelserna i denna del icke böra vidtagas.

Kammarrätten har i sitt yttrande över sakkunnigförslaget förklarat sig vara ense med de sakkunniga, att nya specialbestämmelser i ämnet icke böra meddelas, men framhållit önskvärdheten av en omarbetning av 4 § för tydliggörande av i vilka fall ett dyrare fortskaffningsmedel kan av lämplighets-skäl användas i stället för ett billigare. *Kammarrätten* har härom anfört:

Enligt nu gällande bestämmelser må visserligen resekostnadsersättning i princip åtnjutas för användande av luftfartyg vid företagande av tjänsteresa, men vid bedömande av frågan, huruvida gottgörelse för användande av dylikt färdmedel får i det särskilda fallet utbetalas, måste likväl iakttagas föreskriften i 4 § resereglementet, att resekostnads- och traktamentsersättning utgår med hänsyn tagen till den väg och det färsätt, som för resan verkligen använts, dock att ersättningen icke må tillgodonjutas med sammanlagt högre belopp än som skulle hava utgått, därest förrättningsmannen begagnat sig av den väg och det färsätt, som med avseende å resans ändamål samt för åstadkommande av minsta sammanlagda rese- och traktamentskostnad eller eljest varit lämpligast. De faktorer, som kunna tagas i betraktande för avgörande, huruvida lämpligaste färsättet använts, äro ofta, i den mån de icke beröra den direkta kostnaden, tämligen svårbedömbara. *Kammarrätten* har i tidigare yttranden rörande ifrågasatta ändringar i resereglementet påpekat de svårigheter, som vore förknippade med tolkningen av 4 §, samt påyrkat, att det åtminstone angåves exempel på sådana faktorer, som borde utgöra grund för frågans bedömande. I det vid proposition nr 40 till 1929 års riksdag fogade statsrådsprotokollet har föredragande departementschefen framhållit tidsvinst såsom en omständighet, vilken måste tagas i betraktande vid den i 4 § stadgade jämförelsen. I praktiken har dock hänsyn sällan kunnat tagas till sådana omständigheter, som medföra rätt till användande av ett dyrare färsätt med påföljd, att kostnaderna i sin helhet för resans verkställande bliva högre, än om annat färsätt använts. Detta sammanhänger väsentligen med gällande bevisregler och kontrollsystem. Det är nämligen, såsom ovan antytts, i regel förenat med stor vansklighet att avgöra, huruvida en tjänstemans förkortade bortavaro från hans vanliga tjänstgöring uppväger olägenheten av de ökade kostnaderna. De personer eller myndigheter, som skola göra ett sådant bedömande, torde — icke minst med hänsyn till risken för anmärkning från vederbörande statliga revision med ty vanligen åtföljande återbetalningsåläggande — vara benägna att låta allenast den direkta och påvisbara kostnadsbesparingen vara den avgörande faktorn vid bedömande av frågan om rätt färsätt. Vad nu sagts gäller visserligen vid resor i allmänhet men framträder ofta särskilt starkt vid färder med luftfartyg, där själva resekostnaden fortfarande är jämförelsevis hög. Detta har haft till följd, att luftfartyg jämförelsevis sällan kommer till användning vid resor i statens ärenden. Men i händelse exempelvis av en särskilt bråds-kande resa eller, om resa överhuvud taget ej kan företagas med annat färdmedel än med luftfartyg, får detta färsätt dock tillgripas och ersättning för därmed förknippad resekostnad åtnjutas. *Kammarrätten* är ense med de sakkunniga, att nya specialbestämmelser för att gynna användande av luftfartyg vid resa i statens ärenden icke böra meddelas, men anser, att en omarbetning av 4 § i resereglementet vore önskvärd i ändamål att göra tydligare i vilka fall ett dyrare fortskaffningsmedel kan av lämplighetsskäl användas i stället för ett billigare.

Med hänsyn till vad de sakkunniga anfört torde nya specialbestämmelser ^{Departements-} om rätt att använda luftfartyg vid tjänsteresor icke böra införas i resereglementet. Såsom kammarrätten yttrat vore det önskvärt, att i reglementet kunde ytterligare tydliggöras i vilka fall ett dyrare fortskaffningsmedel av lämplighetskäl får användas i stället för ett billigare. Emellertid möter det stora svårigheter att härutinnan åstadkomma utförligare regler som lämpa sig för att erhålla allmän giltighet. Möjligt är, att de föreliggande tillämpningsspörsmålen i viss utsträckning skulle kunna lösas genom meddelande av anvisningar för olika specialfall, där frågan om användande av dyrare fortskaffningsmedel är särskilt aktuell. Dylika anvisningar torde kunna meddelas av Kungl. Maj:t med stöd av det i 1 § lämnade bemyndigandet att meddela tillämpningsföreskrifter till reglementet.

Omnibus.

I 4 § tredje och fjärde styckena resereglementet äro stadgade vissa inskränkningar i skyldigheten att använda omnibus. Sälunda är förrättningsman i fall, där järnväg kan användas i stället för omnibus, berättigad att begagna sig av järnväg, därest icke härigenom trakamentsersättningen blir högre än om omnibus använts. Vidare är förrättningsman icke skyldig att färdas med omnibus i annat fall än då han samma dag, han avreser från en ort, dit återkommer. Den sistnämnda inskränkningen gäller dock endast under förutsättning, att ej annorlunda av vederbörande myndighet föreskrives för viss resa eller särskilda slags resor.

De sakkunniga hava till behandling upptagit frågan om borttagande av de nuvarande inskränkningarna i skyldigheten att använda omnibus. Beträffande denna frågas tidigare behandling har i promemorian lämnats följande redogörelse:

En utsträckning av skyldigheten att använda omnibus vid tjänsteresor har i olika sammanhang blivit ifrågasatt. Ett uttalande i sådan riktning gjordes av 1932 års statsrevisorer. I sitt till statsutskottet vid 1933 års riksdag avgivna yttrande i ärendet förordade riksräkenskapsverket ett fullständigt upphävande av de härutinnan stadgade inskränkningarna. Riksräkenskapsverket framhöll därvid, att frågan, huruvida omnibus borde begagnas i stället för annat färd sätt eller icke, borde enligt vanliga regler avgöras med hänsyn tagen till de allmänna förhållanden, som enligt 4 § första stycket skulle tillmätas betydelse vid bedömandet av skyldigheten att använda visst färd sätt. Beträffande omnibus måste enligt ämbetsverket sälunda exempelvis beaktas, att avgångs- och ankomsttider fölle så, att icke oskäligen tidsspilan för den resande uppstode. Även utan särskild bestämmelse därom kunde det näppeligen krävas, att omnibus skulle anlitas vid färder under en så lång frånvaro från hemorten, att förrättningsmannen enligt gällande föreskrifter vid resa med järnväg eller fartyg ägde 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 använde taxeaomobil och i andra riktningen lämpligen kunde använda omnibus, för ena färden erhöles ersätt-

ning allenast efter omnibustaxa. Sistnämnda ofta praktiska och naturliga förfaringssätt vore 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 borde kunna tagas till fordonens beskaffenhet, funne riksräkenskapsverket inga som helst betänkligheter kunna hysas mot att stadgandena i tredje och fjärde styckena av paragrafen upphävdes.

I skrivelse nr 247 år 1933 uttalade riksdagen tveksamhet gentemot riksräkenskapsverkets förslag. Riksdagen anförde dock, att anledning icke finnes att motsätta sig införandet av skyldighet för befattningshavare att i något större utsträckning än för det dåvarande använda omnibus. Spörsmålet syntes emellertid riksdagen höra underkastas ytterligare övervägande.

I 1934 års promemoria förordades, att erfarenhet rörande verkningarna av de gällande bestämmelserna avvaktades, innan allmän skyldighet att använda omnibus stadgades.

Statskontoret framhöll i sitt yttrande över promemorian, att det ur kostnadssynpunkt vore av betydelse, att omnibus i ökad utsträckning komme till användning, men att andra skäl talade mot att åtminstone under då rådande förhållanden vidga skyldigheten att använda omnibus. En föreskrift i nämnda syfte komme enligt statskontoret att medföra osäkerhet vid tillämpningen av andra bestämmelser i resereglementet, framför allt i fråga om gottgörelse för fingerad resa. I många fall kunde det måhända icke anses vara med statsverkets intresse förenligt, att en befattningshavare använde ett färdssätt, som gjorde att resan droge ut på tiden mera än om ett annat, något dyrbarare färdssätt begagnades. Statskontoret framhöll emellertid önskvärdheten av att frågan övervägdes i samband med utfärdandet av besparingsreglementen.

Riksräkenskapsverket utvecklade i sitt yttrande över promemorian de av ämbetsverket förut anförda synpunkterna. Ämbetsverket framhöll därvid, att den ringa utsträckning, vari omnibus anlitas, syntes giva vid handen, att även vid resor om en dag, beträffande vilka undantaget i 4 § fjärde stycket alltså icke gällt, förrättningsmännen i stor utsträckning ansetts vara berättigade att begagna sig av annat färdssätt i stället för omnibus, enär sistnämnda färdmedel icke befunnits vara lämpligast att anlita. Det vore givet, att om det redan vid resor omfattande allenast en dag mött hinder för att begagna omnibus, dylika hinder måste så mycket oftare kunna åberopas vid längre resor. Detta sammanhängde dels med svårigheten att på förhand inordna omnibusfärder i en resplan för flera dagar, dels ock därmed, att vid anlitan av omnibus tidsspillan ofta uppstode vid längre resor. Med hänsyn därtill uttalade riksräkenskapsverket såsom sin mening, att även om man skulle helt slopa de nuvarande inskränkande bestämmelserna, detta i verkligheten icke skulle innebära någon mera väsentlig utvidgning av skyldigheten att använda nämnda färdssätt. Riksräkenskapsverket framhöll vidare vissa svårigheter, som vore förknippade med tillämpningen av de nuvarande bestämmelserna och som gjorde en ändring i förevarande hänseende än mera påkallad.

Frågan har sedermera återupptagits av 1937 års statsrevisor (sid. 78), som uttalat sig för en utvidgning av skyldigheten att använda omnibus vid tjänsteresa. Statsrevisorerna hava därvid i anslutning till meddelade statistiska uppgifter framhållit, att de koncessionerade busslinjerna sedan tillkomsten av gällande resereglemente nästan fördubblats i såväl antal som längd, varjämte trafiksystemet i olika avseenden förbättrats. Härtill hade statsverket avsevärt bidragit dels genom inrättande av nya linjer, dels ock genom inköp av privata sådana. Med den bekvämlighet, som numera ut-

märkte detta färd sätt, hade det i alltmera ökad omfattning kommit att utnyttjas av allmänheten. Under sådana förhållanden kunde det knappast längre anses försvarligt att undantaga statens befattningshavare från skyldigheten att vid tjänsteresor, då det lämpligen låte sig göra, använda sig av nämnda färd sätt.

I sitt yttrande häröver har *statskontoret* förklarat sig icke hava något att erinra mot en utvidgning av skyldigheten att använda omnibus men uttalat tvekan om huru långt man i sådant hänseende bör gå. Statskontoret har ifrågasatt, huruvida det icke, till möjliggörande av större smidighet i tillämpningen, borde läggas i Kungl. Maj:ts hand att medgiva undantag från de allmänna regler, som kunde bliva stadgade i ämnet. *Riksräkenskapsverket* har åberopat sina tidigare i ämnet gjorda uttalanden.

Riksdagen har härefter i skrivelsen nr 308 år 1938 uttalat, att en ändring i förevarande hänseende syntes vara av förhållandena motiverad.

I vissa *besparingsreglementen* hava de ifrågavarande inskränkningarna i skyldigheten att använda omnibus helt eller delvis borttagits. Sålunda gäller enligt resereglementet för lotsar (1937: 333) icke någon dylik inskränkning. Beträffande fångförare (1925: 372; 1932: 322) har den i 4 § fjärde stycket allmänna resereglementet stadgade inskränkningen förklarats icke skola gälla.

Vid färd med omnibus utgå, jämte ersättning för avgift för en plats, kilometerpenningar av 5 öre. Fråga om kilometerpenningarnas borttagande har tidigare varit under övervägande. Härom hava de sakkunniga lämnat följande redogörelse:

Frågan om borttagande av kilometerpenningarna vid färd med omnibus har vid de tidigare övervägandena satts i visst samband med spörsmålen om kilometerpenningar vid färd med taxautomobil och vid samåkning. Emot borttagande av kilometerpenningarna vid färd med omnibus har därjämte bland annat anförts, att användandet av detta fortskaffningsmedel, som hittills endast i begränsad mån varit obligatoriskt, borde uppmuntras.

1937 års *statsrevisorer* hava framhållit, att därest allmän skyldighet att anlita omnibus infördes, kilometerpenningar syntes lika litet böra utgå vid bussresa som exempelvis vid järnvägsresa.

Förslag om kilometerpenningarnas borttagande har även senare framställts vid riksdagen, däribland av 1940 års *statsrevisorer*.

Rätten till kilometerpenningar har borttagits i en del av *besparingsreglementena*. Detta är fallet bland annat i fråga om vägingenjörer m. fl. (1934: 211), befattningshavare vid byggnadsstyrelsens värmetekniska avdelning (1934: 400) och länsarkitekter m. fl. (1935: 597). Besparingsreglementena för dessa personalgrupper innehålla bestämmelser, enligt vilka kilometerpenningar icke skola utgå vare sig enligt 2 § 1 mom. allmänna resereglementet (vid resor med omnibus eller taxebil) eller enligt 8 § 3 mom. samma reglemente (till förrättningsmän vid samåkning). Detsamma gäller för skoglig befattningshavare hos stiftsnämnd vid resa inom det stift, där vederbörande tjänstgör (Kungl. Maj:ts cirkulär den 20 oktober 1939) samt för befattningshavare hos egnahemsnämnd vid resa inom nämndens verksamhetsområde (1940: 741). En bestämmelse av liknande innehåll finnes i besparingsreglementet för tjänstemän vid domänverket (1935: 50, 1936: 526), vilket gäller för berörda tjänstemäns resor med vissa inskränkningar beträffande resor och förrättningar utom vederbörandes tjänstgöringsområde eller för enskild parts räkning.

Enahanda bestämmelser finnas i de särskilda kungörelserna angående resekostnads- och traktamentsersättning åt befattningshavare hos hushållningssällskap (1934: 603) och hos skogsvårdsstyrelse (1934: 602). Dessa bestämmelser gälla beträffande tjänstförrättningar inom eget tjänstgöringsområde och därav föranledda resor.

Det särskilda resereglementet för lotsar (1937: 333) upptager icke någon föreskrift om rätt till kilometerpenningar i något av förenämnda fall.

De sakkunniga hava för egen del förordat borttagande av de särskilda inskränkningarna i skyldigheten att använda omnibus vid tjänsteresor. Till stöd härför hava de sakkunniga anfört:

Den omständigheten att fall kunna påvisas, då användandet av omnibus ställer sig mindre lämpligt med hänsyn till resplan eller eljest, lär icke utgöra något skäl i motsatt riktning. Dylika omständigheter kunna föreligga även beträffande de färd sätt, som icke äro föremål för några inskränkande föreskrifter i resereglementet. Såsom riksräkenskapsverket framhållit, blir det ej heller fråga om någon skyldighet att anlita omnibus i andra fall än då det kan anses lämpligast ur de synpunkter, som angivas i 4 § första stycket resereglementet. Med tillämpning av vad där stadgas skall vid bedömandet av frågan om skyldighet att anlita visst färd sätt hänsyn tagas icke blott till kostnaderna utan även till resans ändamål och övriga föreliggande omständigheter. I detta avseende må hänvisas till vad de sakkunniga anfört i fråga om resa med luftfartyg.

De sakkunniga hava vidare förordat borttagande av kilometerpenningarna vid färd med omnibus. Samma ändring ifrågasätta de sakkunniga på sätt i det följande närmare beröres, beträffande kilometerpenningarna vid färd med taxebil och vid samåkning.

Statskontoret har i sitt yttrande över sakkunnigförslaget ifrågasatt om det ej vore ändamålsenligt att begränsa skyldigheten att använda omnibus till — förutom sådana fall som avses i 4 § fjärde stycket — de busslinjer, för vilka turlistor publiceras i den officiella tidtabellen för Sveriges järnvägar. Ämbetsverket har därvid framhållit svårigheten att taga andra bussförbindelser i beräkning vid planläggning av resor och vid granskning av reseräkningar. Vidare har ämbetsverket förordat bibehållande av stadgandet i 4 § tredje stycket om rätt att under vissa förhållanden begagna järnväg i stället för omnibus.

Länsstyrelsen i Malmöhus län har anfört, att skyldighet att anlita omnibus icke borde föreskrivas för färder av mer än 20 kilometers längd. Det kunde nämligen knappast anses rimligt, att en tjänsteman vid resa exempelvis mellan Malmö och Ystad, där snabba tågförbindelser funnes, skulle vara tvungen att i stället anlita det långsammare och obekvämare färd sättet med omnibus. Länsstyrelsen har vidare ifrågasatt ett uttryckligt stadgande av innebörd, att vid valet mellan omnibus och annat färd sätt hänsyn skulle tagas till den besparing av arbetstid, som vid ena eller andra färd sättet kunde vinnas.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län har uttalat sig för bibehållande i viss utsträckning av kilometerpenningarna vid bussresor.

I betraktande av omnibustrafikens utveckling synes en utvidgning av skyldigheten att använda omnibus vid tjänsteresor befogad. På sätt de sakkunniga i anslutning till tidigare uttalanden av riksräkenskapsverket framhållit, skall enligt förslaget skyldigheten att använda omnibus bedömas enligt de allmänna reglerna i 4 § första stycket resereglementet, enligt vilka regler hänsyn skall tagas icke blott till kostnaderna utan även till resans ändamål och andra föreliggande omständigheter. Vid en riktig tillämpning i enlighet med dessa bestämmelsers innebörd lära några olägenheter av sakkunnigförslagets genomförande i denna del icke behöva befaras. Jag tillstyrker därför, att de nu gällande särskilda inskränkningarna i skyldigheten att använda omnibus borttagas.

Departements-
chefen.

Förslaget om borttagande av kilometerpenningarna vid färd med omnibus vill jag likaledes tillstyrka.

Taxeautomobil.

Ersättning vid färd med taxeautomobil utgår med avgift för en person samt 5 öre för kilometer.

Beträffande ifrågasatt ändring av ersättningsgrunderna hava de sakkunniga till en början lämnat följande redogörelse:

Under den utredning, som föregick 1931 års ändring i resereglementet, då kilometerpenningarna nedsattes från 10 till 5 öre, hade deras borttagande ifrågasatts. Gentemot detta förslag hade emellertid erinringar framställts. Vid frågans prövning torde avgörande vikt hava fästs vid den omständigheten, att vissa utgifter vid sidan av taxavgiften äro förenade med bilfärder, såsom drickspenningar.

Efter den år 1931 vidtagna nedsättningen av kilometerpenningarna hava olika förslag om ytterligare begränsning av ersättningen framställts. Sålunda ifrågasatte 1932 års statsrevisorer borttagande av kilometerpenningarna för förrättningsmän med begränsade distrikt och ofta återkommande resor, såvitt angick färder inom eget distrikt (län). I sitt yttrande till statsutskottet över revisorernas uttalande avstyrkte riksräkenskapsverket detta förslag under hänvisning till frågans tidigare behandling. Riksdagen inskränkte sig härutinnan till att uttala önskvärldheten av en allmän utredning av hithörande spörsmål.

Frågan om ersättning vid färd med taxeautomobil upptogs ånyo av 1933 års statsrevisorer, som anmärkte, att de vid sin räkenskapsgranskning funnit, att icke så sällan den verkliga kostnaden vid dylik färd varit avsevärt lägre än den debiterade, i det att förrättningsmannen lyckats träffa avtal om lägre gottgörelse än den i reglementet medgivna. Revisorererna ifrågasatte, huruvida icke för dylika fall antingen bestämmelser om gottgörelse för allenast den verkliga utgiften borde införas i fråga om längre resor eller ock kilometerpenningarna borde begränsas, så att de icke finge utgå för längre väg än exempelvis 10 mil under en och samma resa. I yttrande häröver förordade statskontoret en utredning i ämnet men framhöll vissa svagheter, som vore förenade med det förstnämnda förslaget. Riksräkenskapsverket avstyrkte i sitt yttrande båda förslagen. Något uttalande i ämnet gjordes icke från statsutskottets eller riksdagens sida.

Förslaget om begränsning av kilometerpenningarna upptogs i 1934 års

promemoria, där följande anfördes: Vid en längre resa eller vid flera under samma dag företagna resor, vilka då i allmänhet torde kunna ske med användande av samma fordon, syntes en förrättningsman i regel kunna träffa uppgörelse med ägare av taxautomobil om tillämpning av en lägre taxa, än som upptagits i den för vederbörande län gällande automobiltaxan, eller ock om viss rabatt å sistnämnda taxa. Anledning syntes knappast föreligga att i dylika fall låta förrättningsmannen uppbära den stadgade ersättningen jämte därtill hörande kilometerpenningar. Även om man utginge ifrån att en revision av de av länsstyrelserna fastställda automobiltaxorna toge hänsyn till nämnda förhållande, syntes i allt fall anledning icke föreligga att vid de slag av resor, som vore i fråga, medgiva utbetalning av kilometerpenningar för den del av väglängden, som överstege 100 kilometer. Att på annat sätt begränsa gottgörelsen för färd med taxautomobil eller att stadga, att reseersättningen skulle utgå med vad som verkligen utgivits, syntes knappast vara ändamålsenligt. Uppmärksammas borde nämligen att, därest en föreskrift av sistnämnda slag skulle upptagas i allmänna resereglementet, missbruk icke syntes kunna undvikas, i synnerhet som kontrollen i dylika fall vore svår att åstadkomma. Länstaxorna borde för övrigt just i detta hänseende lämpas efter gängse ersättningsgrunder.

I sitt yttrande över promemorian biträdde *statskontoret* i princip förslaget om begränsning av kilometerpenningarna.

Riksräkenskapsverket avstyrkte däremot i sitt yttrande över promemorian införande av bestämmelser i den föreslagna riktningen. Jämte det i yttrandet framhölls vissa olägenheter, som i händelse av förslagets genomförande skulle uppkomma beträffande ersättandet av extra utgifter under den del av resan, för vilken kilometerpenningar ej utginge, åberopades såsom en huvuderinran mot de föreslagna bestämmelserna, att de skulle uppmuntra till en med hänsyn till tjänsteresornas ändamålsenliga planläggning olämplig uppdelning av längre resor. Den omständigheten, att rabatt å automobiltaxorna ofta kunde erhållas, borde i stället, framhöll riksräkenskapsverket, föranleda en skälig nedsättning av taxorna.

En begränsning efter självkostnadsprincipen av ersättningen vid färd med taxebil har ifrågasatts av *1940 års statsrevisorer*.

Såsom tidigare nämnts, har rätten till kilometerpenningar borttagits i åtskilliga *besparingsreglementen*.

De sakkunniga hava för egen del anført:

En begränsning av resekostnadsersättningen vid färd med taxebil till att närmare motsvara de verkliga utgifterna anse jämväl de sakkunniga vara påkallad. Att göra ersättningen i dess helhet beroende av vad som verkligen utgivits synes dock knappast lämpligen låta sig göra. Vad angår det i 1934 års *promemoria* förordade förslaget till begränsning av kilometerpenningarna synas väl de erinringar, som framställts mot detta förslag, icke sakna fog. Då det gäller att finna en ersättningsform, som låter ersättningen närmare än vad nu är fallet ansluta sig till den verkliga utgiften, synes dock förslaget innebära avsevärda fördelar, och överhuvud torde väl förslaget få anses som en framkomlig utväg.

I det läge, vari spörsmålet om rätt till kilometerpenningar vid olika färd-sätt kommit, synes emellertid närmast böra tagas i överbägande, huruvida icke kilometerpenningarna kunna i sin helhet borttagas även vid färd med taxebil. I sådant fall torde det bliva nödvändigt att bereda gottgörelse i annan form för de extra utgifter, som kilometerpenningarna varit avsedda att täcka. I 2 § 1 mom. sista stycket resereglementet förekommer en allmän regel om rätt till gottgörelse för utgift, som icke täckes av de i allmänhet före-

kommande ersättningarna. För dylik gottgörelse erfordras emellertid utredning dels angående utgiftens belopp och dels därom, att den varit nödvändig. Beträffande de extra utgifterna vid färd med taxebil torde dessa förutsättningar, särskilt vad drickspenningar angår, knappast vara för handen. För att kilometerpenningarna vid färd med taxebil skola kunna borttagas, torde således böra förutsättas, att tillfälle till gottgörelse för extra utgifter beredes utöver vad som följer av 2 § 1 mom. sista stycket. Närmast synes i detta syfte kunna ifrågasättas, att vederbörande myndighet skall hava att tillerkänna förrättningsman skälig gottgörelse för brukliga utgifter utöver avgift enligt taxa. Att beredande av gottgörelsen bör bliva beroende av en skälighetsprövning, följer därav, att det till en del rör sig om utgifter, som formellt sett icke varit nödvändiga. På skälighetsprövningen bör jämväl ankomma, i vilken mån verifikationer rörande uppgivna extra utgifter skola fordras.

Det kunde ifrågasättas att fastställa ett visst maximum för ersättningen för extra utgifter. De sakkunniga hava dock för sin del icke ansett detta vara erforderligt eller lämpligt. Högre ersättning än 10 procent av taxeavgiften torde i allmänhet icke behöva ifrågakomma, och vid längre resor bör ersättningen kunna stanna vid lägre belopp. Det är särskilt vid längre bilresor som den nu föreslagna regeln åsyftar att åvägabringa en rimligare beräkning av ersättningen för extra utgifter än som följer av den gällande regeln om kilometerpenningar.

Tillämpningen av den nu förordade ersättningsbestämmelsen ställer vissa krav på tillförlitlighet i förrättningsmännens egna uppgifter och på omdöme hos de utbetalande myndigheterna. I dessa hänseenden torde hinder icke behöva möta för förslagets genomförande. Det torde kunna antagas, att tillämpningen ganska snart skall komma att underlättas genom tillkomsten av en viss praxis.

De sakkunniga hava alltså förordat, att kilometerpenningarna vid färd med taxebil borttagas och att i stället medgives skälig gottgörelse för brukliga utgifter vid sidan av taxeavgiften.

De sakkunnigas ifrågavarande förslag har mött erinringar i flertalet *yttranden*. I främsta rummet har erinrats, att den föreslagna ersättningsregeln skulle medföra osäkerhet i tillämpningen och avsevärt tynga myndigheternas arbete med granskning av reseräkningar. Vidare har framhållits, att jämsides med höjningar i biltaxorna inträtt en stegring av de extra utgifter, som kilometerpenningarna äro avsedda att täcka. En del remissmyndigheter antaga, att vid tillämpning av sakkunnigförslaget ersättningen för extra utgifter allmänt skulle komma att debiteras i reseräkningarna med 10 procent av taxeavgiften, vilket med nuvarande taxor skulle innebära större ersättning än den nuvarande ersättningen av 5 öre för kilometer.

Av remissmyndigheterna hava generalpoststyrelsen, telegrafstyrelsen och statskontoret helt avstyrkt ändring av de nuvarande bestämmelserna om kilometerpenningar. Allmänna lönenämnden har förordat ytterligare omprövning av frågan, innan de sakkunnigas förslag förelägges riksdagen.

Vissa myndigheter hava med avstyrkande av sakkunnigförslaget ifrågasatt jämkningar i de nuvarande ersättningsgrunderna. Sålunda har länsstyrelsen i Stockholms län anfört att, om en begränsning av den efter fixa grunder utgående gottgörelsen ansåges ofrånkomlig, självkostnadsprincipen syntes böra

tillämpas beträffande resor med taxeaomobil, eventuellt med begränsning till dylika resor utöver en viss minimilängd. Samma länsstyrelse har emellertid framhållit såsom en lämpligare åtgärd att i särskilda besparingsreglementen borttaga kilometerpenningarna för sådana tjänstemän, som ofta företaga längre resor. Länsstyrelserna i Malmöhus, Göteborgs och Bohus och Jämtlands län samt domänstyrelsen och lotsstyrelsen hava ifrågasatt en maximering av kilometerpenningarna vid längre färder.

Några myndigheter hava uttalat sig för att ersättningen för extra utgifter bestämmes till vissa procent av taxeaavgiften. Sålunda har arméförvaltningen föreslagit, att ersättningen bestämmes att utgå i visst förhållande till den utgivna körlegan, förslagsvis efter en fallande skala alltefter den väglängd, som tillryggalagts. Kammarrätten har anfört, att regeln om kompensation för extra utgifter kunde givas det innehåll, att förrättningsman vid resa med taxeaomobil finge åtnjuta ett tillägg med viss procent å den utbetalta ersättningen för färdmedlets användande. Riksräkenskapsverket har föreslagit, att gottgörelsen för extra utgifter fixeras till 5 procent av taxeaavgiften, att utgå endast i den mån ersättningen för taxeaavgiften icke täcker de verkliga kostnaderna. Lantbruksstyrelsen har uttalat sig för att i resereglementet uttryckligen fastslås, att gottgörelsen skall utgöra 10 procent av den verkliga resekostnaden. Statskontoret har uttalat att, om en anordning i överensstämmelse med de sakkunnigas förslag skulle ifrågakomma, gottgörelsens storlek i varje fall borde bestämmas i reglementet, förslagsvis till 10 procent av taxeaavgiften.

I vissa yttranden har vidare erinrats, att det vid utbyte av kilometerpenningarna mot viss rätt till gottgörelse för extra utgifter måste klarläggas, i vad mån gottgörelsen skall medräknas vid den jämförelse, som enligt 4 § skall läggas till grund för beräkning av ersättning vid s. k. fingerade resor.

För närmare belysning av de i yttrandena behandlade spörsmålen må här återgivas följande uttalanden:

Kammarrätten: Det vill synas som om en ändring ifråga om rätten till kilometerpenningar vore av omständigheterna påkallad — — — med hänsyn därtill, att rätten till kilometerpenningar icke visat sig verka materiellt sett tillfredsställande. — — — För kammarrätten står det emellertid klart, att den av de sakkunniga föreslagna bestämmelsen skulle såväl för de utbetalande och granskande myndigheterna som för kammarrätten föranleda en mångfald arbete och besvär vid fastställande av gottgörelsens storlek. Det bör därför noga övervägas, om en dylik bestämmelse verkligen är i så hög grad påkallad, att den bör införas trots de olägenheter, som onekligen måste vara därmed förknippade. Dessa olägenheter synas kammarrätten så stora, att den nuvarande bestämmelsen i 2 § resereglementet om rätt till kilometerpenningar torde böra bibehållas, därest icke ett bättre system än vad de sakkunniga föreslagit kan utfinnas för en kompensation, om en sådan verkligen befinnes nödvändig. För undanröjande av olägenheterna med den diskretionära prövningen av storleken av den av de sakkunniga föreslagna gottgörelsen kunde emellertid kompensationsbestämmelsen givas det innehåll, att förrättningsman vid resa med taxeaomobil finge åtnjuta ett tillägg med viss procent å den utbetalta ersättningen för färdmedlets användande. I varje fall måste klarläggas, i vad mån det ifrågasatta tillägget skulle medräknas

vid den jämförelse, som är nödvändig vid beräkning av ersättningen vid s. k. fingerade resor. Kammarrätten vill emellertid erinra om att vid borttagande på sin tid av rätten till kilometerpenningar vid resa med hästskjuts detta skedde utan införande av några särskilda kompensationsregler liknande de nu föreslagna. Av den remitterade promemorian framgår, att det endast är vid resa med taxeaomobil, som den föreslagna kompensationsregeln skulle komma till användning. Men i sak skulle samma skäl för åtnjutande av ifrågavarande särskilda förmån kunna åberopas även i andra fall, t. ex. vid resa med hästskjuts.

Riksräkenskapsverket: Det framförda förslaget att grunda ersättningen för med taxeaomobils begagnande förenade extra utgifter på en skälighetsprövning synes riksräkenskapsverket mindre tillfredsställande. Ett stadgande i sådan riktning skulle medföra osäkerhet för förrättningsmannen vid ersättningens debitering samt förorsaka avsevärt merarbete för den utbetalande myndigheten.

Av de sakkunnigas förslag framgår icke med tydlighet, huruvida förrättningsmannen skall äga debitera ersättning för dylika utgifter, oavsett om han fått vidkännas sådana eller ej. Därest ifrågavarande ersättning under alla förhållanden finge debiteras, skulle förslaget endast innebära, att de nuvarande kilometerpenningarna ersattes med en »skälig gottgörelse för andra brukliga utgifter för taxeaomobils begagnande».

Vid en höjning av automobiltaxorna skulle den föreslagna gottgörelsen, beräknad efter 10 procent å taxeaavgiften, medföra högre kostnader för statsverket än nu utgående kilometerpenningar.

Vidare må framhållas, att systemet med drickspenningar vid resor med taxeaomobil huvudsakligen tillämpas i städer och större samhällen, medan däremot å den egentliga landsbygden drickspenningar torde förekomma i mindre utsträckning.

I sådant fall, då den verkliga kostnaden vid färd med taxeaomobil, inklusive drickspenningar, icke överstiger taxeaavgiften, exempelvis då förrättningsmannen träffat avtal om lägre gottgörelse än den fastställda avgiften, skulle den föreslagna ersättningen — liksom för närvarande kilometerpenningarna — bereda förrättningsmannen en icke avsedd vinst.

Enligt riksräkenskapsverkets mening bör för ernående av enkelhet vid tillämpningen gottgörelsen för ifrågavarande extra utgifter fixeras till viss procent på taxeaavgiften, vilken icke bör sättas högre än till 5 procent. Denna gottgörelse bör utgå allenast i den mån den utgivna ersättningen för automobileresan verkligen överstiger den debiterade taxeaavgiften. I anslutning härtill synes omhandlade stadgande böra givas förslagsvis följande lydelse:

»Jämte ersättning för avgiften må gottgörelse utgå för andra brukliga utgifter för taxeaomobils begagnande med högst fem procent å avgiften, dock att sådan gottgörelse endast må utgå i den mån ersättningen för avgiften icke täcker de verkliga kostnaderna.»

Vid tillämpningen av den nu föreslagna regeln skulle den utbetalande myndigheten i regel bli hänvisad att lita på förrättningsmannens egna uppgifter. Den garanti mot missbruk i form av oriktiga uppgifter, som innefattas i 25 §, torde emellertid även i förevarande fall få anses vara tillfyllest.

Allmänna lönenämnden: Lönenämnden är för sin del synnerligen tveksam, huruvida den av de sakkunniga föreslagna anordningen skulle medföra några mera betydande fördelar framför det nuvarande systemet med kilometerpenningar. Mot ett bibehållande av kilometerpenningar vid färd med taxeaomobil talar särskilt den omständigheten, att vid mycket långa resor stundom erhålles en ersättning, som kan bli onödigt hög. Med hänsyn härtill skulle lönenämnden för sin del icke hava något emot, att detta system

kunde ersättas med en anordning, som skulle möjliggöra en smidigare anpassning efter den resandes faktiska utgifter. Sakkunnigförslaget synes emellertid lönenämnden vara ägnat att medföra en betydande osäkerhet i tillämpningen och det skulle säkerligen bli mycket svårt att åstadkomma en för hela statsförvaltningen enhetlig och lämplig praxis, särskilt om denna skall utbildas genom prejudikat av kammarrätten. Härtill kommer den omständigheten, att med nuvarande länstaxor förslaget torde medföra ökade kostnader för statsverket. På grund av de olägenheter, som sålunda skulle vara förenade även med de sakkunnigas förslag, får lönenämnden för sin del förordade, att förevarande spörsmål tages under ytterligare omprövning, innan förslaget förelägges riksdagen.

*Departements-
chefen.*

Den nuvarande regeln om kilometerpenningar vid färd med taxebil har ansetts verka mindre tillfredsställande, och det har därför framstått som ett önskemål att kunna åvägabrinda en lämpligare metod att ersätta de extra utgifter, huvudsakligen drickspenningar, varom fråga är. De sakkunnigas förslag i detta ämne har emellertid mött invändningar, i främsta rummet avseende de tillämpningssvårigheter, som befaras följa av förslagens genomförande. Med hänsyn till de flesta remissmyndigheternas inställning till förslaget har jag ansett mig icke böra framlägga detsamma till antagande. Vissa andra förslag till frågans lösning hava framställts, men även dessa synas vara förenade med olägenheter. Härtill kommer, att kostnaderna för färd med taxebil väsentligt stegrats, vilket medfört, att erinringarna mot anordningen med kilometerpenningar numera icke göra sig gällande i samma mån som förut. Under sådana omständigheter vill jag förordade, att kilometerpenningarna vid färd med taxebil tills vidare bibehållas oförändrade.

Eget motorfordon.

Ersättning vid färd med annan automobil än taxeautomobil eller omnibus utgår med 30 öre per kilometer. Ersättningen har sänkts två gånger efter gällande resereglementes tillkomst, nämligen år 1931 från 40 till 35 öre och år 1933 till det nuvarande beloppet. Vid annat färdssätt än i 2 § 1 mom. särskilt angivits utgår ersättning med 20 öre per kilometer, till vilket belopp ersättningen år 1933 sänktes efter att tidigare hava utgjort 30 öre per kilometer. Hit hänföres bland annat färd med motorcykel.

Ersättningen utgår med 30 respektive 20 öre per kilometer jämväl då förrättningsmannen använt eget motorfordon, dock icke i fall, då resan företagits under sådana omständigheter, att billigare fortskaffningsmedel lämpligen kunnat användas. I sådant fall beräknas ersättningen enligt 4 § resereglementet, som om resan företagits med det billigare fortskaffningsmedlet.

För vissa grupper av befattningshavare är rätten till resekostnadsersättning vid användande av egen bil underkastad särskild reglering. Denna avser att, i den mån det ur tjänstesynpunkt är angeläget, att befattningshavare håller egen bil, å ena sidan underlätta användandet därav genom att låta befattningshavaren få ersättning för bilresa även på vägsträckor, där billigare

fortskaffningsmedel kunnat användas, samt å andra sidan anpassa ersättningen så nära som möjligt efter självkostnaderna. Härom må följande anföras:

Enligt det särskilda resereglementet för tjänstemän vid domänverket (1935: 50, 1936: 526) äger domänstyrelsen att beträffande tjänsteresa, som företages med eget motorfordon, medgiva att, oaktat förrättningsmannen enligt allmänna resereglementet icke skulle varit berättigad till ersättning för sådant färdstätt, resekostnadsersättning må utgå med belopp motsvarande förrättningsmannens verkliga, av resan föranledda kostnader för fordonet, dock högst vad förrättningsmannen skulle hava uppburit, därest ersättning beräknats för färdstättet i fråga enligt allmänna resereglementet. Ersättningen kan även utgå i form av fast resekostnadsanslag.

Liknande bestämmelser gälla för befattningshavare hos skogsvårdsstyrelser och hushållningssällskap (1934: 602 och 603). Dessa bestämmelser medgiva olika tillvägagångssätt vid anordnandet av ersättning. Dels kunna fasta resekostnadsanslag för månad eller år bestämmas, dels kan ersättningen utgå efter väglängd, och dels förekommer en kombination av resekostnadsanslag, avsett att ersätta fasta kostnader, med en efter väglängd beräknad gottgörelse för löpande kostnader. Som en allmän begränsning gäller även här, att ersättningen icke må, för kilometer räknat, överstiga det i allmänna resereglementet bestämda beloppet av 30 öre.

För de hos lantbruksstyrelsen anställda mejeriinspektörerna har ersättning vid resa med egen bil utgått enligt grunder, som angivits i 1937 års statsverksproposition, nionde huvudtiteln, sid. 16. Ersättningen har beräknats dels med ett fast belopp av 1,500 kronor för år, dels med 10 öre för kilometer körd vägsträcka.

Beträffande skoglig personal hos stiftsnämnderna gälla särskilda föreskrifter, som likaledes varit föremål för riksdagens prövning. Enligt dessa föreskrifter, som utfärdats i Kungl. Maj:ts cirkulär den 20 oktober 1939 (med ändring genom cirkulär den 4 juli 1941), ankommer det på stiftsnämnd att bestämma, huruvida befattningshavare skall äga rätt att vid sina resor i tjänsten begagna egen bil och åtnjuta resekostnadsersättning därför jämväl i fall då han enligt allmänna resereglementet icke skulle varit berättigad till ersättning för dylikt färdstätt. I fråga om ersättningens bestämmande innehåller cirkuläret i dess ursprungliga lydelse bland annat följande:

1. Fasta årliga omkostnader för bilen ersättas,

kostnader för skatt: med belopp, som befattningshavaren styrker sig härför hava utgivit, högst dock motsvarande skatten för året för en automobil med en tjänstevikt av 1,500 kilogram;

kostnad för försäkring: med 70 procent av gällande premier för helförsäkring, med 100 kronors självrisk (trafik-, brand-, stöld- och vagnskadeförsäkring) av en automobil med ett försäkringsvärde av 3,000 kronor; samt

kostnad för garage (även sådant utanför bostadsorten): med belopp, som befattningshavaren styrker sig för sådant ändamål hava fått vidkännas, högst dock vad med hänsyn till förhållandena må befinnas skäligt.

2. Uppkomna kostnader för automobilens förflyttning mellan olika ställen under förrättning, då befattningshavaren icke varit i tillfälle att själv medfölja i bilen, ersättas med belopp, som denne styrker sig i sådant hänseende hava utgivit, högst dock vad med hänsyn till förhållandena må befinnas skäligt. Särskild kostnad för anlåtande av chaufför i annat fall ersättes däremot ej, utan bör resa, då förhållandena äro sådana, att särskild chaufför skulle bliva erforderlig för den egna automobilens begagnande, i stället företagas med annat tillgängligt fortskaffningsmedel.

3. Övriga med innehavet av automobil normalt förenade kostnader ersätts med 15 öre per kilometer tillryggalagd väglängd.¹

4. Ersättning enligt punkterna 1—3 må sammanlagt icke till samme befattningshavare för år utgå med högre belopp än som enligt motsvarande bestämmelser i allmänna resereglementet skulle för samma tillryggalagda väglängd hava utgått för resa med egen automobil (för närvarande 30 öre per kilometer).

5. Utöver vad under punkterna 1—4 medgivits, utgår till befattningshavare hos stiftsnämnden i Härnösands och i Luleå stift en tilläggsersättning med ett öre per kilometer tillryggalagd väglängd.

6. Vid resa med egen automobil, i fall som här avses, är befattningshavaren, där jämte honom en eller flera personer, som hava att färdas i huvudsak samma väg, på grund av stiftsnämndens förordnande skola i förrättningen deltaga, skyldig låta jämväl dessa förrättningsmän, i mån av utrymme, medfölja i automobilen på resan. Med förrättningsman jämställas härvid sådant av pastorat för skogsskötseln anlitat biträde, som på anmodan av befattningshavaren eller eljest har att vid förrättningen närvara. För dylik skjutsning äger befattningshavaren, utöver den honom jämlikt punkterna 1—5 tillkommande resekostnadsersättningen för egen resa, åtnjuta gottgörelse med 5 öre per kilometer vägsträcka för varje medresande förrättningsman.

7. Med iakttagande av vad under punkt 4 stadgas, må ersättning till befattningshavaren jämlikt punkt 1 utbetalas, i avseende å skatt och garage, i den mån kostnaderna därför uppkomma och, i avseende å försäkring, så snart årspremien för obligatorisk försäkring guldits, samt jämlikt punkterna 2 och 3 samt 5 och 6 efter räkning för månad. Stiftsnämnden äger dock beträffande viss befattningshavare med hänsyn till omfattningen av dennes resor eller andra föreliggande omständigheter bestämma, att ersättning till sådan befattningshavare för skatt och försäkring skall helt eller delvis inneslå, intill dess sluträkning med avseende å hans resekostnader för året kan verkställas.

8. Det åligger varje befattningshavare att noggrant planlägga resor och förrättningar samt tillse, att olika sådana, såvitt ske kan, kombineras, så att icke onödiga kostnader för hemresor och dylikt uppkomma.

Ändringar av ersättningsgrunderna för resa med egen bil hava i olika sammanhang ifrågasatts. De sakkunniga hava härom lämnat följande redogörelse:

1937 års statsrevisorer anförde, att enligt vad revisorererna iakttagit användandet av egen automobil vid tjänsteresor betydligt ökats. I anslutning därtill yttrade revisorererna bland annat: På grund av stadgandet i 4 § resereglementet erhöle förrättningsman ofta endast ersättning såsom om resan helt eller delvis företagits å järnväg, oaktat han använt sig av egen bil. Vid uppgörande av reseräkning för en dylik resa hade förrättningsmannen därför att beräkna kostnaden för färdsätt och färdväg, som icke använts utan fingerats. Det låge i sakens natur, att upprättande och granskning av dylika räkningar måste bliva avsevärt tidsödande. Lika självfallet vore, att därvid kunde uppkomma svåra bedömningsfall. Att användandet av egen bil i viss mån kommit att dominera vid företagandet av tjänsteresor, hade sin grund i de praktiska fördelar, som användandet av ett dylikt färdsätt ofta medförde ur såväl statens som den enskilde förrättningsmannens synpunkt. Det kunde emellertid

¹ Genom cirkuläret den 4 juli 1941 har ersättningen höjts till 27 öre att utgå tills vidare från den tidpunkt, då övergång skett från bensin- till gengasdrift (ang. ändringens tillkomst, se den följande redogörelsen).

icke förnekas, att gällande bestämmelser om ersättning vid sådana resor numera finge anses opraktiska och otidsenliga. För att i största möjliga utsträckning kunna undanröja med s. k. fingerade resor förenade olägenheter borde tagas under överbägande att medgiva användandet av egen bil i större utsträckning än vad som för närvarande vore fallet.

Revisorerna ifrågasatte även en minskning av ersättningen för användande av egen bil.

Statskontoret anförde i yttrande häröver, att en överarbetning av nuvarande stadganden om ersättning vid färd med egen automobil förefölle påkallad. Därest ersättningen fastställdes så nära den verkliga kostnaden, som kunde anses rimligt, skulle behovet att räkna med s. k. fingerade resor komma att minskas samt följaktligen de därmed förenade, av statsrevisorerna påtalade olägenheterna i motsvarande mån reduceras. Att helt avskaffa det korrektiv mot resekostnadernas utsvällning, som tillämpningen av beräkningssättet med fingerade resor innebure, ansåge statskontoret emellertid vara uteslutet.

Riksräkenskapsverket uttalade, att en utsträckning av rätten att använda egen bil vid tjänsteresor skulle till stor del kunna undanröja de nuvarande olägenheterna vid beräkandet av ersättningen. Det borde emellertid därvid tagas under överbägande, huruvida icke en minskning av ersättningen kunde anses befogad. Att detta lät sig genomföra, ansåge riksräkenskapsverket framgå därav, att i en del fall egen bil användes vid tjänsteresor i vidgad utsträckning, ehuru ersättning utginge med lägre belopp än resereglementet föreskrev för sådant färdstätt.

Riksdagen uttalade i skrivelsen nr 308 år 1938, att en ändring i förevarande del av resereglementet syntes vara av förhållandena motiverad.

Sedermera gjordes ett flertal av krisförhållandena föranledda framställningar om höjning av ersättningen för färd med egen bil. Därvid framhölls, att driftkostnaderna ökats genom prisstegringen på bensin, olja, gummi och reparationer. I den mån bränslebrist eller andra krisförhållanden nödvändiggjort inskränkning i bilarnas användning hade, enligt vad vidare anfördes, tidigare gjorda kostnadsberäkningar rubbats, i det att varje tillryggalagd vägkilometer kommit att belastas med en större del av de fasta kostnaderna. I den mån åter övergång till gengasdrift ifrågakomme, ökades kostnaderna enligt företedda beräkningar, i första hand genom nödvändigheten att anskaffa gengasaggregat, för vilka beräknades en jämförelsevis kort brukningstid. Jämväl hänvisades till den senaste tidens höjningar i länstaxorna för yrkesmässig biltrafik.

Framställningarna behandlades i *proposition*, nr 134, till 1941 års riksdag. I propositionen uttalades, att utredningen icke syntes giva vid handen, att en höjning av den i allmänna resereglementet fastställda ersättningen av 30 öre för kilometer vore påkallad annat än möjligen för att beträffande tjänstemännens fordon underlätta en övergång till drift med gengas eller andra inhemska bränslen. I likhet med statskontoret ansåg föredragande departementschefen sig icke heller ur denna synpunkt kunna förorda en ändring av allmänna resereglementet. Härtill vore nämligen förutsättningarna för driftsomläggningen ännu alltför svårbedömbara, icke minst vad kostnaderna anginge. Av tillgängliga uppgifter syntes ej heller framgå annat än att den nuvarande ersättningen av 30 öre nöjaktigt svarade mot kostnaderna även vid gengasdrift, såvida icke den körda vägsträckan för år vore jämförelsevis kort.

Emellertid hemställdes i propositionen om bemyndigande för Kungl. Maj:t att höja de ersättningar, som med riksdagens medverkan fastställts till lägre belopp än 30 öre för kilometer. Detta bifölls av *riksdagen* enligt skrivelse nr 208.

De sakkunniga hava framställt förslag rörande särskild reglering i vissa fall av ersättningen för färd med eget motorfordon. I detta avseende hava de sakkunniga anfört:

Användandet av egen bil kan vara till fördel icke blott för den enskilde förrättningsmannen utan även ur tjänstesynpunkt, enär därigenom beredes möjlighet till ett bättre utnyttjande av tiden och en lämpligare planläggning av resorna. Härtill kommer önskemålet att i möjligaste mån undvika de olägenheter, som äro förenade med tillämpning av regeln om fingerade resor.

För att kostnaderna för färd med egen bil skola kunna gottgöras, även om billigare färdsätt lämpligen kunnat användas å någon eller några färdsträckor, måste förutsättas, att gottgörelsen ej avsevärt skiljer sig från kostnadernas verkliga belopp. Dessa äro emellertid i hög grad växlande. Särskilt vanskligt är det att beräkna ett visst belopp per vägkilometer för sådana kostnader som skatt, försäkringspremier och garagekostnader. Dessa äro desamma, vare sig bilen användes i större eller mindre utsträckning. De belopp, med vilka de belasta varje i tjänsten tillryggalagd vägkilometer, komma följaktligen att variera alltefter den omfattning, i vilken bilen användes för tjänstebruk. Liknande är förhållandet med amortering och ränta, vilka kostnader ej heller äro proportionella mot antalet vägkilometer.

Under sådana förhållanden låter det sig knappast göra att försätta bestämelsen om fingerade resor ur kraft såvitt angår färd med egen bil. Härvid skulle nämligen, för undvikande av alltför stor kostnadsökning, erfordras en så snäv begränsning av ersättningen för vägkilometer, att syftet med ändringen därigenom skulle äventyras. Däremot torde man kunna ge utsträckt tillämpning åt det redan nu anlitade förfaringssättet att fastställa särskilda ersättningsgrunder för vissa förvaltningsgrenar eller personalgrupper eller eljest med begränsad giltighet. Frågan, huruvida i olika förekommande fall sådana särskilda ersättningsgrunder böra fastställas eller de allmänna reglerna i resereglementet böra tillämpas, bör bero av en lämplighetsprövning, verkställd icke blott med beaktande av kostnadssynpunkten utan även med hänsyn tagen till vad som påkallas för en rationell tjänstutövning.

Den särskilda regleringen av ersättningsgrunderna bör innebära, att ersättningen fastställs så nära de verkliga kostnaderna som möjligt samt att den sålunda fastställda ersättningen får utgå oavsett i vad mån järnväg, buss eller annat billigare fortskaffningsmedel kunnat användas på en del vägsträckor.

Fastställandet bör ske med utgångspunkt från vissa efter förhållandena avvägda normalfordringar i fråga om bilens storlek och kvalitet. Härav bestämmas i stort sett de fasta kostnaderna. I vilken mån dessa böra gottgöras av statsverket eller vila å bilägaren, får göras beroende av den omfattning, i vilken bilen användes för tjänsteresor. De ersättningsbara fasta kostnaderna böra alltefter omständigheterna kunna gottgöras efter tillryggalagd väglängd eller med fasta ersättningsbelopp för månad eller år. De löpande kostnaderna torde i allmänhet kunna mera schablonmässigt beräknas efter vägkilometer. Tillämpningen i dessa hänseenden bör emellertid icke nu bindas genom några generella regler utan anpassas med ledning av efter hand gjorda erfarenheter.

Vad nu anförts torde i stort sett äga tillämpning jämväl i fråga om färd med motorcykel.

Vid ersättningens fastställande bör tillses, att den icke behöver befaras överstiga den i allmänhet stadgade ersättningen per kilometer. Den grund-

läggande bestämmelsen torde dock ej böra så avfattas, att den nödvändiggör retroaktiv avräkning härutinnan. Däremot böra ersättningsgrunderna med vissa mellanrum och därutöver så snart anledning därtill yppas bliva föremål för omprövning med verkan för den fortsatta tillämpningen.

Från regeln, att ersättningen i nu avsedda fall bör bestämmas till högst vad som svarar mot den allmänna kilometerersättningen, bör dock undantag kunna göras. I det följande förordas visserligen en höjning av den nuvarande 30-öresersättningen för egen bil. Ersättningen kan emellertid icke fastställas högre, än att det fordras en jämförelsevis stor årlig körlängd för att ersättningen skall täcka icke blott utgifterna för driv- och smörjmedel m. m. utan även de fasta kostnaderna. I fall då denna körlängd ej uppnås torde det kunna inträffa, att användandet av eget motorfordon likväl är så angeläget för tjänsten, att det kan finnas skäligen bereda ersättning även för kostnader utöver den allmänna maximigränsen.

För genomförande av den nu ifrågasatta jämkningen i de gällande bestämmelsernas tillämpning torde i 4 § allmänna resereglementet böra intagas föreskrifter, enligt vilka det överlämnas åt Kungl. Maj:t att avgöra, i vilken mån förordnanden av här avsedd innebörd må förekomma. Fastställandet av de särskilda beräkningsgrunderna för ersättningen bör ankomma på Kungl. Maj:t eller, efter Kungl. Maj:ts bemyndigande, på vederbörande myndighet. För att ersättningen skall kunna överstiga den i 2 § 1 mom. stadgade bör dock alltid förutsättas medgivande av Kungl. Maj:t.

Vidare hava de sakkunniga föreslagit höjning till 40 öre av den i 2 § 1 mom. stadgade kilometerersättningen för annan bil än taxebil. Till stöd därför hava de sakkunniga anfört:

I den mån särskild reglering av ersättningen för resa med eget motorfordon icke äger rum, skola de i 2 § 1 mom. allmänna resereglementet stadgade ersättningsbeloppen utgå. Bestämmandet av dessa belopp är enligt det förut anförda av betydelse jämväl ur den synpunkten, att beloppen i regel skola utgöra övre gräns för de särskilt reglerade ersättningarna. Vad angår frågan om höjning av den nuvarande 30-öresersättningen för resa med egen bil föreligger nu ytterligare erfarenhet, som kan tjäna till ledning vid denna frågas bedömande. Väl är det ännu ovisst i vilken omfattning förhållandena under den närmare framtiden kunna medge trafik med privatbilar. I främsta rummet torde härvid begränsningen i tillgången på gummi och smörjmedel vara bestämmande. Däremot torde kostnaderna för drift med gengas och andra bränslen nu kunna bättre beräknas än vid tiden för avlåtandet av propositionen nr 134 år 1941, och då så är förhållandet, torde hänsyn till eventuella begränsningar i trafikmöjligheterna icke böra hindra att frågan om ersättningsbeloppet nu tages under omprövning.

För de sakkunnigas räkning har inom domänstyrelsen efter samråd med motormännens riksförbunds tekniska avdelning utarbetats en promemoria jämte tre kalkyler rörande kostnaderna för egen bil vid drift med kogas respektive metanol eller bensin. Därjämte föreligger en från riksförbundet erhållen specialkalkyl över vissa rörliga bilkostnader, utvisande bl. a. skillnaden i kostnader för ved- och kogasdrift.

Den av domänstyrelsen gjorda utredningen har granskats av chefen för bränslekommissionens gengasbyrå, som framlagt resultatet av granskningen i en promemoria jämte kostnadskalkyl.

De ifrågavarande kostnadskalkylerna avse bilar av standardtyp (tjänstevikt omkring 1,500 kg). Vid en årlig körlängd av 7,000 km utvisa kalkylerna för drift med kogas en kostnad av 43.4—46.5 öre per km. Vid mindre körlängd ökas kostnaden per km. Vid större körlängd däremot minskas

kostnaden och utgör exempelvis vid 12,000 km årlig kör längd 34.1—35.5 öre per km.

Till jämförelse må nämnas, att länstaxorna för personbiltrafik hittills höjts med i allmänhet 25—40 procent av 1931 års normaltaxa.

Även om vissa detaljer i de föreliggande kostnadsberäkningarna kunna vara föremål för delade meningar, utvisa beräkningarna otvivelaktigt en betydande stegring av kostnaderna för körning med egen bil. Vad beträffar frågan om den höjning av ersättningen, som härav bör föranledas, måste en dylik höjning bli i viss mån godtycklig. I vad mån ena eller andra beloppet täcker de verkliga kostnaderna blir nämligen, såsom av det förut anförda framgår, beroende på växlande faktorer, icke minst på den omfattning, i vilken bilen användes för tjänstebruk. Härtill kommer, att tillämpningen av regeln om fingerade resor medför en beskärning av ersättningen.

De sakkunniga vilja för sin del förordna en höjning av ersättningsbeloppet till 40 öre per km. Höjningen bör även gälla resa med annan tillhörig bil, som icke är taxebil.

Beträffande ersättningen för annat färdssätt än i 2 § 1 mom. särskilt angivits — d. v. s. bl. a. färd med motorcykel — synes anledning till ändring ej föreligga.

De sakkunnigas ifrågavarande förslag har i allmänhet lämnats utan erinran i remissyttrandena. Vissa jämkningsförslag hava dock framställts av *statskontoret*, som anfört:

För sådana fall, där det ur statsverkets synpunkt kan anses så angeläget, att förrättningsmännen använda egna motorfordon, att Kungl. Maj:t finner sig böra medgiva, att ersättning för dylikt färdssätt må utgå även då förrättningsmännen eljest icke skulle vara berättigade härtill, synes anledning icke föreligga till erinran mot att ersättningen bestämmes efter de grunder, som de sakkunniga förordat. Statskontoret håller dock före, att dessa ersättningsgrunder för vinnande av största möjliga enhetlighet alltid böra fastställas av Kungl. Maj:t. Vidare måste statskontoret av principiella skäl avstyrka, att möjlighet beredes Kungl. Maj:t, att vid ersättningsgrundernas bestämmande gå utöver ett i reglementet bestämt högsta ersättningsbelopp för kilometer. Ämbetsverket har intet att invända mot att detta maximibelopp sättes till 40 öre.

Då det torde kunna förutsättas, att särskilda ersättningsgrunder komma att bestämmas i praktiskt taget alla de fall, där det kan göras gällande, att begagnandet av egen bil sker i statens intresse, lärer anledning icke föreligga att höja det i 2 § 1 mom. resereglementet angivna ersättningsbeloppet, 30 öre för kilometer, för färd med annan automobil. Erfarenheterna tala enligt statskontorets mening för att detta ersättningsbelopp bör sättas i underkant — en åtgärd, mot vilken berättigade invändningar knappast kunna göras från förrättningsmännens sida, då möjligheten att anlita taxebil alltid står öppen. Statskontoret vill i detta sammanhang påpeka, att — såsom de sakkunniga framhållit — länstaxan för personbiltrafik hittills höjts med i allmänhet 25—40 procent av 1931 års normaltaxa. Detta innebär, att avgiften för taxebil vid rundresa för närvarande utgår med mellan 35 och 39 öre för kilometer.

Kammarrätten har anmärkt, att i de sakkunnigas författningsförslag icke kommit till uttryck vad de sakkunniga anfört därom, att beräkningsgrunderna vid särskild reglering av ersättningen för färder med eget motorfordon skola kunna fastställas av vederbörande myndighet först efter Kungl. Maj:ts be-

myndigande. Beträffande förslaget att höja ersättningsbeloppet i 2 § till 40 öre för kilometer har kammarrätten anfört:

Att kostnaderna för automobildriften, vare sig det gäller taxeautomobil eller egen automobil, numera stigit högst väsentligt torde vara självklart. En höjning av ersättningen synes därför vara motiverad. Mot det av de sakkunniga föreslagna beloppet har kammarrätten i och för sig intet att erinra. Vid en återgång till mera normala förhållanden bör givetvis ersättningen, i den mån omständigheterna därtill giva anledning, åter sänkas. Tänkbart är också, att vid en fortsatt prisstegring ersättningen borde höjas utöver den nu föreslagna. Då de faktorer, som påverka frågan om ersättningens storlek, särskilt under nuvarande förhållanden äro mycket fluktuerande, kunde det starkt ifrågasättas, om det icke borde helt överlämnas åt Kungl. Maj:t att bestämma de belopp, varefter ersättningen finge utgå. Det kunde även tänkas, att länsstyrelserna, som nu jämlikt 28 § motorfordonsförordningen (SFS 1930: 284) och med ledning av den av Kungl. Maj:t den 26 februari 1931 utfärdade normaltalan hava att fastställa taxan för persontrafikbilar, be- myndigades fastställa även den norm, varefter resekostnadsersättning finge utgå vid tjänsteresor med annan automobil än taxeautomobil.

De sakkunnigas förslag rörande särskild reglering i vissa fall av ersättning- *Departements-*
en för färder med förrättningsmannen tillhörigt motorfordon har till syfte *chefen.*
att, i den mån det ur tjänstesynpunkt finnes angeläget, att befattningshavare håller eget motorfordon, å ena sidan underlätta användandet därav genom att medge ersättning för färd med motorfordonet även på vägsträckor, där billigare fortskaffningsmedel kunnat användas, samt å andra sidan anpassa ersättningen så nära som möjligt efter självkostnaderna. Förslaget innebär fullföljande av ett förfaringssätt som tidigare, delvis på grund av särskilda riksdagsbeslut, kommit till användning inom vissa förvaltningsgrenar.

För egen del biträder jag vad de sakkunniga sålunda föreslagit. Vad beträffar de av statskontoret framställda erinringarna, torde det väl få förutsättas, att de särskilda ersättningsgrunderna mestadels finnas böra fastställas av Kungl. Maj:t, men möjlighet bör dock hållas öppen att uppdraga fastställandet åt vederbörande myndighet. Att möjlighet beredes Kungl. Maj:t att i undantagsfall överskrida det i 2 § bestämda ersättningsbeloppet, synes icke behöva möta betänkligheter, om man fasthåller vid att fråga endast är om att ersätta de verkliga kostnaderna samt att förfaringssättet skall användas endast i fall då det ur tjänstesynpunkt är angeläget, att eget motorfordon kommer till användning. Med anledning av kammarrättens erinran mot författningstextens avfattning synes böra göras ett förtydligande tillägg av innebörd, att Kungl. Maj:ts förordnande om särskild reglering av ersättningsgrunderna skall avse vissa befattningshavare eller grupper av befattningshavare.

Vad härefter angår de sakkunnigas förslag att höja ersättningen enligt 2 § för färd med annan bil än taxebil från 30 till 40 öre för kilometer, är det visserligen under nu rådande förhållanden vanskligt att avgöra vilket ersättningsbelopp som får anses vara lämpligast avvägt. Att en höjning av det nuvarande beloppet är befogad synes emellertid uppenbart. Jag anser mig kunna biträda sakkunnigförslaget även i denna del.

Resekostnadsersättning vid vissa färder inom eller i närheten av stationeringsorten.

Enligt 5 § allmänna resereglementet utgår icke resekostnadsersättning för färd, som ej överstiger 1 kilometer. Samma paragraf innehåller bestämmelser, enligt vilka resekostnadsersättning ej heller utgår vid färd inom stadsplaneområde med annat fortskaffningsmedel än järnväg, fartyg, spårväg eller omnibus, såvida icke färden står i visst samband med längre färd. I 16 § finnas bestämmelser angående i vilken mån reseersättning skall i olika fall beräknas från eller till bostaden, stationeringsorten o. s. v. I fråga om resekostnadsersättning finnes icke någon motsvarighet till den bestämmelse i 17 § 1 mom., som utesluter rätten till traktamentsersättning vid förrättning, som utföres å bostads- eller tjänstgöringsorten eller i viss närhet till densamma.

Beträffande tillämpningen av ifrågasatt bestämmelser samt ifrågasatt utsträckning av rätten till ersättning hava de sakkunniga lämnat följande redogörelse:

I praxis har resekostnadsersättning tillerkänts befattningshavare vid färder i tjänsteärenden, som varit helt begränsade till stationeringsorten (kamrarrättens årsbok 1933 ref. 7). Oavsett i vad mån rätt till resekostnadsersättning i dylika fall ansetts föreligga hava i vissa verk, även före tillkomsten av berörda praxis, spårvagns-, buss- och färjebiljetter genom vederbörande myndighet anskaffats och tillhandahållits tjänstemännen vid budskickning och andra tjänsteärenden.

Under de senare åren hava i samband med fastställandet av omkostnadsstater för yrkesinspektionen fasta ersättningsbelopp bestämts, att till täckande av omkostnader för tjänsteresor med spårvagn, omnibus eller färja inom Stockholms stads planlagda område utgå till olika befattningshavare vid yrkesinspektionen. Därvid har jämväl föreskrivits, att till ifrågasatt befattningshavare icke må utgå ersättning enligt allmänna resereglementet för dylika tjänsteresor inom stadens planlagda område.

I skrivelse den 21 april 1937 har *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* hemställt om bemyndigande att utbetala resekostnadsersättning vid användande av taxeaomobil för resor, som tjänstemännen vid styrelsens järnvägs- och luftfartsbyrå företaga i tjänsteärenden till och från Stockholms stads flygplatser vid Bromma och Lindarängen. Till stöd därför har styrelsen åberopat bland annat, att användandet av bil vid dessa färder i allmänhet är påkallat för undvikande av tidsspillan samt att den byrån tilldelade tjänstebilen till följd av användning även vid längre tjänsteresor icke alltid är tillgänglig för nn ifrågasatt ändamål.

Statskontoret har i yttrande över framställningen anfört, att under vissa förutsättningar skäl kunde tala för att ersättning borde utgå vid användande av taxeaomobil jämväl vid tjänsteresa, som företoges uteslutande inom stads planlagda område. Ämbetsverket har emellertid framhållit, att ett medgivande i denna riktning skulle innebära en avvikelse från ersättningsgrunderna i allmänna resereglementet.

Genom Kungl. Maj:ts brev den 2 maj 1941 har, i samband med fastställande av omkostnadsstat för statens kriminaltekniska anstalt för budgetåret 1941/42 föreskrivits, att av den i staten upptagna anslagsposten till reseer-

sättningar må tagas i anspråk högst 300 kronor för gäldande av kostnader förenade med begagnande av taxeaomobil vid sådana inom Stockholms stads planlagda område av anstaltens befattningshavare företagna resor för förrättningar i tjänsten, för vilka dylikt fortskaffningsmedel är oundgängligen nödvändigt och för vilka ersättning eljest icke utgår (jfr 1941 års statsverksproposition, femte huvudtiteln, sid. 330).

De sakkunniga hava för egen del anfört, att det under vissa omständigheter kan vara skäligt, att färder med annat fortskaffningsmedel än de i 5 § angivna må på statsverkets bekostnad företagas inom samhälles planlagda område. De sakkunniga hava därför i sitt förslag intagit en bestämmelse om rätt för Kungl. Maj:t eller, enligt Kungl. Maj:ts bemyndigande, vederbörande myndighet att pröva, i vad mån ersättning i sådant fall må utgå. Å andra sidan har föreslagits en jämkning i avfattningen för tydligare angivande därav, att resekostnadsersättning icke utgår vid färd till fots inom planlagt område.

Förslaget till ändring av 5 § har vid remissbehandlingen icke föranlett annan erinran, än att *statskontoret* ifrågasatt, om icke avgörandet beträffande rätten att anlita annat än i paragrafen angivet fortskaffningsmedel lämpligen borde anförtros åt vederbörande myndighet. Enligt statskontorets mening borde möjlighet föreligga för exempelvis de centrala ämbetsverken att i särskilda fall medgiva befattningshavare ersättning för bilskjuts vid brådsakande förrättning i huvudstaden utan att härför Kungl. Maj:ts tillstånd skulle behöva inhämtas. Med hänsyn till de befogenheter, ämbetsverken tillerkänts med avseende å dispositionen av exempelvis anslagsposten till expenser syntes några betänkligheter mot en sådan anordning icke behöva möta.

För närvarande är jag icke beredd att förorda medgivande av en allmän befogenhet för myndigheterna att utbetala ersättning för bilskjuts inom samhälles planlagda område. Jag tillstyrker däremot, att 5 § resereglementet ändras i enlighet med de sakkunnigas förslag. *Departementss-
chefen.*

Samåkning.

I de fall, då två eller flera förrättningsmän företaga gemensam färd utan att därvid använda fortskaffningsmedel, som tillhör eller disponeras av någon av dem, utgår enligt 8 § allmänna resereglementet resekostnadsersättning med vad som verkligen utgivits, däri inbegripet styrkta utgifter för hämtning av resande, beställningspenningar och väntpenningar. Om vid gemensam färd användes aomobil, som tillhör eller disponeras av någon av förrättningsmännen, äger denne därför åtnjuta gottgörelse enligt för taxeaomobil gällande taxa. Vid gemensam färd i annat fortskaffningsmedel, som tillhör eller disponeras av förrättningsman, äger denne dels åtnjuta resekostnadsersättning för egen resa enligt 2 § 1 mom. och dels uppbära 5 öre per kilometer för varje medresande förrättningsman. Dessutom äger i samtliga dessa fall en var förrättningsman uppbära en ersättning av 5 öre per kilometer.

Vissa begränsningar i rätten till ersättning vid samåkning hava tidigare ifrågasatts. Härom inhämtas av de sakkunnigas redogörelse följande:

En begränsning av rätten till ersättning vid samåkning har ifrågasatts av 1937 års statsrevisorer, som därvid närmast uppehållit sig vid frågan om ersättning vid samåkning i automobil. Revisorerna hava berört bland annat de begränsningar, som härutinnan äro stadgade för befattningshavare hos hushållningssällskap och skogsvårdsstyrelser samt vissa statliga befattningshavare. I anslutning härtill hava revisorerna anfört följande.

Vad angår den extra ersättning, som innehavare av automobil vid samåkning beredes genom rätten till gottgörelse enligt för taxeaomobil gällande taxa jämte kilometerpenningar, torde den vara väl högt tilltagen. Revisorerna vilja erinra därom, att i de i anledning av riksdagens beslut utfärdade bestämmelserna om ersättning åt befattningshavare vid skogsvårdsstyrelserna och hushållningssällskapen rätten till dylik extra ersättning reducerats så att ägaren endast erhåller 5 öre per kilometer för varje medresande. Enligt revisorernas uppfattning föreligger icke något skäl att i detta hänseende ställa statens befattningshavare i en gynnsammare ställning. — Vad beträffar kilometerpenningar till medresande förrättningsmän vid samåkning, har denna ersättning motiverats med att förrättningsmännen därigenom skulle bliva mera benägna att använda sig av detta färdssätt. Då emellertid staten vid samåkning i själva verket avgiftsfritt tillhandahåller förrättningsmännen fortskaffningsmedel — vid resa med taxeaomobil genom ersättning till den främste av förrättningsmännen för vad han verkligen utgivit jämte kilometerpenningar och vid resa med annan automobil genom ersättning till den, som äger eller disponerar bilen — lära i överensstämmelse med vad som gäller, då förrättningsman använder kronan tillhörigt fordon, några kilometerpenningar till de medresande överhuvud taget icke böra utgå.

Statskontoret har i yttrande häröver biträtt revisorernas uttalande. I likhet med revisorerna har ämbetsverket funnit skäl tala för att vid samåkning kilometerpenningarna utgå allenast till den, som tillhandahåller automobil eller eljest har att svara för dess anskaffande.

Riksräkenskapsverket har uttalat sig för att den begränsning av ersättningen vid samåkning, som revisorerna ifrågasatt, tages under närmare övervägande.

Riksdagen har i skrivelsen nr 308 år 1938 uttalat, att en ändring i de av revisorerna berörda hänseendena syntes vara av förhållandena motiverad.

1940 års statsrevisorer hava anmärkt, att numera vidtagna höjningar i biltaxorna medfört en väsentlig ökning av den extra ersättningen till innehavare av bil, som användes vid samåkning.

Den rätt till kilometerpenningar, som enligt 8 § 3 mom. allmänna rese-reglementet vid samåkning tillkommer förrättningsman i denna hans egen-skap, har borttagits i vissa besparingsreglementen.

I 6 § besparingsreglementet för tjänstemän vid domänverket (1935: 50, 1936: 526) stadgas vidare, att om vid tjänsteresa, vari deltaga två eller flera personer, användes automobil, som tillhör eller disponeras av någon av förrättningsmännen, denne skall, förutom ersättning för egen resa, åtnjuta en ytterligare gottgörelse av 5 öre för kilometer och person mot skyldighet att i automobilen skjutsa övriga förrättningsmän i den utsträckning utrymmet i densamma medgiver. Liknande bestämmelser gälla för skoglig personal hos stiftsnämnderna (Kungl. Maj:ts cirkulär den 20 oktober 1939).

De särskilda kungörelserna angående resekostnads- och traktamentsersättning åt befattningshavare hos hushållningssällskap (1934: 603) och skogs-

vårdsstyrelse (1934: 602) innehålla med avseende å resa i anledning av förrättning inom vederbörande befattningshavares eget tjänstgöringsområde bestämmelser av samma innebörd som nyssnämnda inom domänverket gällande.

Under år 1932 har *Västerbottens läns hushållningssällskaps förvaltningsutskott* gjort framställning om utfärdande av sådana bestämmelser, att samåkning förfarandet vid tjänsteresor jämväl måtte utsträckas att gälla i de fall, då hushållningssällskap skall bekosta av sällskapet utsedd förrättningsmans resor. Denna framställning har berörts i *riksräkenskapsverkets* yttrande till statsutskottet vid 1933 års riksdag. Ämbetsverket har därvid anfört, att det av förvaltningsutskottet framställda förslaget syntes med enahanda fog kunna och böra genomföras jämväl beträffande av kommunala organ och statsunderstödda institutioner utsedda representanter vid förrättning gemensam för såväl statens som andra förrättningsmän. Den sålunda framförda frågan syntes emellertid icke böra föranleda ändring i allmänna resereglementet utan snarast införande av ett stadgande i ämnet uti de av Kungl. Maj:t fastställda tillägsbestämmelserna till reglementet.

De sakkunniga hava i anslutning till sitt förslag om avveckling av kilometerpenningarna vid färd med taxebil förordat, att denna ersättningsform vad angår samåkning borttages såväl för den förrättningsman, som anskaffar eller tillhandahåller fortskaffningsmedlet, som för medresande förrättningsmän. I enlighet härmed har stadgandet i 8 § 3 mom. utslutits i de sakkunnigas författningsförslag.

Om regeln angående skälig gottgörelse för drickspenningar och andra extra utgifter vid färd med taxebil bleve fastslagen i 2 § 1 mom., anse de sakkunniga det följa av sakens natur, att den bleve tillämplig även vid samåkning med sådant fordon. Den nuvarande lydelsen av 8 § 1 mom. skulle enligt de sakkunniga ej lägga hinder i vägen för en dylik tillämpning.

Med hänsyn bland annat till den ifrågasatta anordningen med fastställande av särskilda ersättningsgrunder vid färd med egen bil anse de sakkunniga, att den i 8 § 2 mom. förekommande särbestämmelsen om samåkning i bil bör upphävas. Förrättningsman, som i egen bil skjutsar medresande förrättningsmän, skall enligt förslaget erhålla resekostnadsersättning för egen del såsom vid enskild färd och dessutom 5 öre per kilometer för varje medresande förrättningsman.

Vad beträffar frågan om tillämpning av bestämmelserna angående samåkning i fall, då även representanter för kommunala organ och statsunderstödda institutioner deltaga i förrättning och gemensam färd, anse de sakkunniga att denna fråga icke bör lösas i allmänna resereglementet, varemot frågan, i den mån så skulle finnas lämpligen böra ske, skulle kunna regleras i tillägsbestämmelserna eller vederbörliga besparingsreglementen.

Vissa av de remissmyndigheter, som förordat bibehållande av kilometerpenningarna vid färd med taxebil, hava yttrat sig i samma riktning beträffande kilometerpenningarna vid samåkning. Sålunda har *länsstyrelsen i Stockholms län* anfört, att någon verkligt effektiv kontroll icke kunde utövas över tillvaratagandet av möjligheterna till samåkning och att länsstyrelsen därför

ville ifrågasätta lämpligheten av att borttaga kilometerpenningarna till medresande förrättningsmän, då denna ringa ersättning otvivelaktigt kunde uppmuntra till användandet av samåkning. *Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* har av delvis liknande skäl förordat bibehållande av kilometerpenningarna vid samåkning men ifrågasatt en maximering av ersättningen. *Länsstyrelsen i Jämtlands län* har förordat att kilometerpenningar vid samåkning med taxebil få utgå till den förrättningsman, som anskaffat bilen, dock med begränsning till viss väglängd. Jämväl *telegrafstyrelsen* har uttalat sig för att kilometerpenningar vid samåkning med taxebil få utgå till den som har att betala avgiften för bilen.

Statskontoret — som i likhet med flera andra myndigheter tillstyrkt upphävande av bestämmelsen om kilometerpenningar i 8 § 3 mom. — har beträffande den av de sakkunniga berörda gottgörelsen för extra utgifter vid samåkning med taxebil förordat införande i 8 § 1 mom. av en uttrycklig bestämmelse, att i resekostnadsersättningen må inbegripas jämväl här avsedda utgifter. Ett sådant tillägg angives i yttrandet överensstämma med hittills tillämpad praxis.

Jämväl *allmänna lönenämnden* förordar ett förtydligande tillägg i 8 § 1 mom. om rätt till ersättning för extra utgifter vid färd med taxebil. Lönenämnden har vidare framhållit att, även om kilometerpenningarna bibehållas vid enskild färd med taxebil, det vid gemensam färd med sådant fordon, vilken ersättes enligt länstaxan, bör kunna ordnas så, att drickspenningar och dylikt ersättas i enlighet med den av de sakkunniga under 2 § föreslagna regeln. Kilometerpenningar till de samåkande anser nämnden icke böra ifrågakomma. I här avsedda fall bör kvitto å resekostnaden enligt yttrandet även omfatta tillägget för drickspenningar.

*Departements-
chefen.*

De sakkunnigas förslag om upphävande av bestämmelsen i 8 § 3 mom. om kilometerpenningar vid samåkning, vilket förslag lämnats utan erinran i det övervägande flertalet remissyttranden, vill jag biträda.

I 8 § 1 mom. andra stycket äro angivna vissa särskilda slag av utgifter, som få inbegripas i ersättningen vid samåkning i fall då fortskaffningsmedlet icke tillhör eller disponeras av någon av förrättningsmännen. Statskontoret och allmänna lönenämnden hava föreslagit ett tillägg till denna uppräkningsavseende extra utgifter vid färd med taxebil. Detta förslag synes böra iakttagas. Då uppräkningsmedlet har karaktären av exemplifiering, synes det tillfyllest att tillägget får avse drickspenningar. Tillägget synes lämpligen kunna så avfattas, att det kommer att gälla sedvanlig gottgörelse åt förare av fortskaffningsmedel i allmänhet. I enlighet med vad allmänna lönenämnden förordat böra verifikationer å resekostnaden i här avsedda fall även omfatta eventuellt tillägg för drickspenningar.

I enlighet med de sakkunnigas förslag bör särbestämmelsen i 8 § 2 mom. om samåkning med bil, som tillhör eller disponeras av någon av förrättningsmännen, upphävas. Förrättningsman, som i egen bil skjutsar medresande för-

rättningsmän, bör sålunda erhålla resekostnadsersättning för egen del såsom vid enskild färd och dessutom 5 öre per kilometer för varje medresande förrättningsman.

Resa för erhållande av nattkvarter m. m.

Enligt 10 § första stycket allmänna resereglementet äger förrättningsman, som vid förrättning nödgas företaga särskild resa för erhållande av nattkvarter, åtnjuta ersättning därför enligt bestämmelserna i reglementet, dock icke med högre belopp än 12 kronor.

Under hänvisning till att från personalhåll, med hänsyn till stegringen av resekostnaderna, ifrågasatts höjning av ersättningens maximibelopp, hava *de sakkunniga* förordat höjning av maximibeloppet till 15 kronor. Å andra sidan hava de sakkunniga föreslagit, att ersättningen samtidigt begränsas så, att den icke må överstiga den verkliga kostnaden för resan.

Kammarrätten har i detta ämne anfört:

Vid resa med egen automobil kan det vara svårt att avgöra, vad som svarar mot den verkliga kostnaden. Med den föreslagna lydelsen av 10 § kunna därför tolkningssvårigheter uppstå. Vid sådant förhållande och då alltjämt såsom huvudregel skulle gälla, att ersättning må utgå enligt resereglementet, samt bestämmelsen om begränsning till de verkliga kostnaderna sakligt sett torde spela en jämförelsevis underordnad roll, anser kammarrätten, som icke har något att erinra mot höjningen av maximiersättningen, att annan ändring i 10 § icke bör vidtagas, än att beloppet, 12 kronor, ändras till 15 kronor.

Riksräkenskapsverket har anfört, att enligt ett av kammarrätten meddelat utslag (årsboken 1927 ref. 8) förrättningsman ansetts berättigad till ersättning för resa till bostads- eller stationeringsorten över helgdag, som infaller under en förrättning, i den mån ersättningen icke är högre än de traktamentskostnader, som skulle hava utgått, därest förrättningsmannen kvarstannat på förrättningsorten. Det har av riksräkenskapsverket ifrågasatts, om ej denna princip borde komma till uttryck i resereglementet genom ett tillägg i 10 §.

Den föreslagna höjningen till 15 kronor av maximibeloppet av ersättningen vid resa för erhållande av nattkvarter anser jag mig kunna tillstyrka. *Departements-
chefen.*

Vad åter angår den av de sakkunniga ifrågasatta begränsningen av ersättningen till att omfatta endast självkostnaden synes en dylik begränsning kunna medföra vissa tillämpningssvårigheter. På grund härav och då den sakliga betydelsen av begränsningen torde vara ringa, får jag i likhet med kammarrätten avstyrka förslaget i denna del.

Den av riksräkenskapsverket berörda tillämpningen i fråga om ersättning för hemresa över helgdag synes väl förenlig med de gällande bestämmelserna. Jag förutsätter, att denna tillämpning oberoende av särskilt stadgande i sådan riktning skall bliva allmänt genomförd.

Avgiftsfri resa.

Enligt 15 § allmänna resereglementet utgår icke resekostnadsersättning, då förrättningsman avgiftsfritt använder kronans transportmedel eller då han eljest färdas avgiftsfritt å järnväg, fartyg, luftfartyg, spårväg eller omnibus, liksom ej heller då, bortsett från samåkning, transportmedel enligt gällande bestämmelser kostnadsfritt tillhandahålles.

Beträffande tidigare förslag om ändring av denna bestämmelse innehåller sakkunnigpromemorian följande redogörelse:

Av 1932 års statsrevisorer fästes uppmärksamheten därå, att resekostnadsersättning debiterats statsverket i flera fall, då sakägare eller icke statliga institutioner, exempelvis hushållningssällskap och vägdistrikt, utan att därtill vara skyldiga tillhandahållit tjänsteman fortskaffningsmedel avgiftsfritt. Revisorerna uttalade, att skäl syntes saknas att påföra statsverket resekostnad i sådana fall, där befattningshavare av statsunderstödd institution åtnjöte förmånen av kostnadsfri resa.

I yttrande häröver anförde *riksräkenskapsverket* bland annat följande: Den av statsrevisorerna ifrågasatta skärpningen avser tydligen främst kostnadsfritt tillhandahållande av automobil utan att skyldighet därtill föreligger. Med statsunderstödda institutioner böra enligt *riksräkenskapsverkets* mening jämsställas 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 inspektionsförrättningarna angår, synes det ur statens synpunkt vara önskligt, att den inspekterande icke har ekonomiskt intresse av att den inspekterade utan ersättning transporterar förrättningsmannen.

Riksräkenskapsverket ansåg emellertid frågan påkalla vidare utredning.

I 1934 års *promemoria* föreslogs, att resekostnadsersättning ej skulle utgå vid avgiftsfri färd med bil eller hästskjuts och att dessa trafikmedel således skulle jämsställas med de i paragrafen särskilt angivna.

Detta förslag biträdades av *statskontoret*.

Riksräkenskapsverket avstyrkte däremot förslaget. I ämbetsverkets yttrande framhölls, att förslaget avsevärt skilde sig från vad statsrevisorerna och riksräkenskapsverket tidigare ifrågasatt. Jämte formella erinringar framställde ämbetsverket vidare anmärkningen, att efterlevnaden av en bestämmelse med den i promemorian föreslagna innebörden icke skulle kunna i erforderlig mån kontrolleras och att betäckelsen skulle bliva lätt att kringgå genom en överenskommelse, att förrättningsmannen skulle erlagga ett rent fiktivt belopp, exempelvis motsvarande normala drickspenningar.

Beträffande i ämnet gällande *besparingsregler* må nämnas en föreskrift i besparingsreglementet för tullverket (Kungl. Maj:ts brev den 20 juli 1925, Tullverkets författningssamling 1925: 166), enligt vilken resekostnadsersättning i fall, som i reglementet avses, utgår endast under den uttryckligt angivna förutsättning, att särskild fortskaffningskostnad för resan förekommit. Nämda reglemente gäller inspektions- och bevakningsresor m. m., som företagas av tjänstemän hos generaltullstyrelsen eller vid tullstaten.

För befattningshavare hos hushållningssällskap och skogsvårdsstyrelse (1934: 603 och 602) gäller med avseende å tjänstförrättningar inom det egna tjänstgöringsområdet, att resekostnadsersättning icke utgår vid färd med transportmedel, som kostnadsfritt tillhandahållits förrättningsmannen, dock att gottgörelse kan tilläggas förrättningsmannen för styrkta direkta utgifter, såsom för transport av personlig utrustning.

I skrivelse den 10 december 1940 har *medicinalstyrelsen* gjort framställning i syfte att styrelsen måtte bemyndigas att, utan binder av bestämmelserna i 15 § resereglementet, utbetala en resekostnadsersättning av 5 öre för kilometer vid resor, som med tjänstecykel företagas av vissa befattningshavare vid statens sinnessjukhus. Styrelsen har därvid åberopat, att dylika tjänsteresor vore förenade med personliga utgifter för bland annat lämpliga ytterkläder och skodon, vilka bleve utsatta för stark förslitning.

Statskontoret har i häröver avgivet yttrande avstyrkt bifall till framställningen.

De sakkunniga hava för egen del anfört:

En utvidgning av de i 15 § stadgade undantagen från rätt till resekostnadsersättning synes befogad. I främsta rummet torde dylik rätt böra uteslutas vid avgiftsfri färd med kommuns eller statsunderstödd inrättnings transportmedel. Detsamma torde böra gälla i de fall, då transportmedel tillhandahålles av någon, som föranlett förrättningen eller eljest därav beröres. Önskvärt är nämligen, att förrättningsmannen i dylika fall ej har ekonomiskt intresse av att transportmedlet gratis tillhandahålles. Däremot synas icke tillräckliga skäl föreligga att från rätten till resekostnadsersättning undantaga de fall, då t. ex. bil gratis tillhandahålles av enskild person eller företag, som icke på sätt nyss berörts har intresse i förrättningen.

Från nu angivna utgångspunkter förorda de sakkunniga, att undantagsbestämmelsen i 15 § erhåller en mera generell innebörd sålunda, att rätten till ersättning vid kostnadsfri färd begränsas till de fall, då annat transportmedel än järnväg, fartyg, luftfartyg, spårväg eller omnibus frivilligt tillhandahålles av enskild person eller företag, som varken föranlett förrättningen eller eljest därav beröres. I enlighet härmed har utkastet i denna del avfattats.

De sakkunniga anse sig icke hava tillräckliga skäl att förorda någon undantagsbestämmelse om rätt till ersättning för resor med tjänstecykel i fall, som åsyftas i förenämnda framställning.

Arméförvaltningen har mot de sakkunnigas förslag erinrat, att resekostnadsersättning enligt 2 § syntes böra utgå för sådant kostnadsfritt tillhandahållet transportmedel, som dreves av förrättningsmannen själv. Om vid en förrättning endast dylikt fortskaffningsmedel kunde komma till användning, syntes den omständigheten, att detsamma tillhandahölles kostnadsfritt, icke skäligen böra utesluta förrättningsmannen från den resekostnadsersättning, som skulle utgå, därest denne begagnade egen cykel o. s. v.

Lantbruksstyrelsen har anfört följande i fråga om de resor, vid vilka transportmedel kostnadsfritt tillhandahålles av enskild person eller företag, som föranlett förrättningen eller eljest därav beröres:

Dylika resor förekomma ej sällan för befattningshavare inom lantbruksstyrelsen, numera så gott som uteslutande resor med automobil, och styrelsen har en mycket bestämd erfarenhet därav, att det tämligen undantagslöst föreligger tvång för förrättningsmannen att lämna drickspengar till den medföljande chauffören. Då dessa resor kunna omfatta hela dagar, är det tydligt, att drickspengarna kunna uppgå till betydande belopp, som icke rimligen kan betalas av förrättningsmannens dagtraktamente. Möjlighet måste i dylika fall finnas för att förrättningsmannen skall kunna få ersättning för lämnade drickspengar antingen genom ett bibehållande av rätten till kilometerpengar eller på annat lämpligt sätt.

Departementis-
chefen.

Den av arméförvaltningen gjorda erinran beträffande färd med exempelvis cykel, som kostnadsfritt tillhandahållits, synes gälla även den nuvarande bestämmelsen, som från ersättning utesluter bland annat de fall, då förrättningsman avgiftsfritt använder kronans transportmedel. Ett undantag för nu avsedda fall synes kunna få ganska vidsträckta konsekvenser. För min del är jag icke beredd att förorda ett dylikt undantag. Vad nu sagts gäller även det av de sakkunniga avstyrkta förslaget om medgivande av rätt till ersättning i vissa fall vid resa med tjänstecykel.

Vad angår den av lantbruksstyrelsen berörda frågan om medgivande av ersättning för drickspenningar vid avgiftsfri resa är jag icke övertygad om att ett dylikt medgivande är av behovet påkallat.

Jag biträder således de sakkunnigas förslag till ändring av 15 §.

Fråga om resekostnadsersättning vid färder mellan bostaden och avlägset belägna tjänsteställen.

I sakkunnigpromemorian har beträffande uppkommen fråga om resekostnadsersättning i vissa fall vid färder mellan befattningshavares bostad och tjänstgöringsplats lämnats följande redogörelse:

I framställning den 24 augusti 1935 har *De tullanställdas samorganisations Stockholmsavdelning* anhållit, att ersättning måtte beredas tullpersonalen för resor från bostaden till avlägset belägna tjänsteställen. I framställningen har åberopats bland annat ett yttrande, som *tulldirektören i Stockholm* den 24 februari 1934 avgivit över en hos generaltullstyrelsen gjord framställning med liknande syfte. I detta yttrande hade föreslagits införande i det särskilda resereglementet för tullverket av en bestämmelse, att tjänstemän finge för färd med spårvagn, omnibus, ångslup eller annat dylikt fortskaffningsmedel mellan bostaden och tjänsteställe, beläget minst tre kilometer från tullanstaltens huvudkontor, antingen utanför samhälle men nära invid dess gräns eller ock inom samhälle, kunna efter generaltullstyrelsens bestämmande åtnjuta ersättning för den del av honom åsamkad kostnad för sådan färd, som överstege vad han skulle haft att utgiva för färd mellan bostaden och tullanstaltens huvudkontor.

Till motivering av förslaget hade i yttrandet anförts bland annat följande: Med hänsyn till tjänstgöringens rationella ordnande och personalens fulla utnyttjande skulle det vara till fördel, om de tjänstemän, som funnits böra förflyttas till avlägset eller eljest obekvämt belägna tjänsteställen, kunde beredas åtminstone något vederlag för de merutgifter, som åsamkades dem på grund av resorna till och från tjänsteställena i fråga. Vid Stockholms centraltullkammare förekomme dylika förflyttningar i mycket stor utsträckning. På grund av tullplatsens betydande utsträckning och hamnområdets uppsplittring på ett flertal olika hamnar hade det varit nödvändigt att här anordna ett stort antal olika tjänsteställen, spridda över ett vidsträckt område och till en del belägna på avsevärt avstånd från stadens centrum. De tjänstemän, som för längre eller kortare tid förflyttades till mera avlägset beläget tjänsteställe, finge vidkännas icke obetydliga ekonomiska uppföringar för sina resor från och till bostaden. På grund av de ofta förekommande omplaceringarna vore det knappast möjligt för tjänstemännen att ordna sina bostadsförhållanden med hänsyn till tjänsteställets läge.

I utlåtande den 24 september 1935 över samorganisationens framställning

har *generaltullstyrelsen* framhållit, att styrelsen saknade befogenhet att medgiva den med framställningen avsedda förmånen, enär de för tullverket gällande bestämmelserna om reseersättning icke omfattade vare sig rätt för inom ett samhälle stationerad tjänsteman att på tullverkets bekostnad erhålla fribiljett till sådana resor i allmänhet från och till bostaden, som påkallades av skyldighet att inställa sig i den vanliga tjänstgöringen, eller rätt att åtnjuta kontant ersättning, motsvarande större eller mindre del av beräknad biljettkostnad för färder mellan bostaden och tjänstestället.

Styrelsen har vidare anfört följande: Huruvida de ifrågasatta förmånerna överhuvud taget böra beviljas, synes styrelsen tveksamt. Ett beslut i sådan riktning skulle nämligen innebära ett avsteg från principen, att sådan vanlig inställelse till tjänstgöring å avdelning vid förvaltning, där befattningshavaren har sin dagliga tjänstgöring, liksom ock hemresa från sådan avdelning efter fullgjord dylik tjänstgöring böra bekostas av befattningshavaren oavsett varest denne har sin bostad. De konsekvenser, som skulle uppstå av ett dylikt avsteg med hänsyn till resekostnaderna icke blott hos tullverket utan även hos statsförvaltningen i övrigt, låta sig icke helt överblicka. Av ett medgivande sådant som det ifrågasatta skulle jämväl följa behov av en kostsam och tidsödande kontroll i ändamål att utrona riktigheten av de uppkommande många kraven å färdkostnadsersättning.

Sedermera har *generaltullstyrelsen* med utlåtande den 30 september 1938 i fråga om vissa tilläggsbestämmelser till civila avlöningsreglementet överlämnat en från *Sveriges allmänna tulltjänstemannaförenings styrelse* inkommen, den 23 september 1938 dagtecknad framställning, vari föreningsstyrelsen bland annat, under åberopande av tulldirektörens yttrande, anhållit om beredande av möjlighet för tulltjänstemän att på tullverkets bekostnad erhålla biljetter för färder från och till bostaden i fall av här åsyftad beskaffenhet. *Generaltullstyrelsen* har i sitt utlåtande framhållit, att en lösning enbart för tullverkets del av den föreliggande frågan vore förbunden med vissa vanskligheter. En vidsträcktare reglering av frågan skulle enligt vad i utlåtandet vidare anförts påkalla, att de blivande bestämmelserna i ämnet intoges i allmänna resereglementet eller i en särskild författning.

För egen del hava *de sakkunniga* anfört:

De föreliggande framställningarna avse beredande av viss möjlighet till ersättning för resor mellan bostaden och tjänsteställe. Önskemålet härom är föränlett därav, att tullpersonalen i Stockholm är fördelad på ett flertal sammellan avlägset liggande tjänsteställen samt att tjänstgöringsförhållandena i viss utsträckning utgöra hinder för en mera stadigvarande placering av personalen å ett och samma tjänsteställe.

Resor för inställelse till den vanliga tjänstgöringen å tjänstgöringsorten äro icke att jämställa med egentliga tjänstesor, som avses i resereglementet, utan böra fastmer i ersättningshänseende noga särskiljas från de senare. En eventuell reglering av det väckta ersättningsspörsmålet bör därför icke ske i resereglementet. Vad angår frågan om en dylik reglering vid sidan av resereglementet, synes det i varje fall icke vara möjligt att uppdraga några allmängiltiga riktlinjer beträffande vare sig förutsättningarna för rätt till ersättning eller grunderna för dess utgående. Vid nu angivna förhållanden hava *de sakkunniga* icke ansett sig böra förorda meddelande av allmänna bestämmelser i ämnet. De sakkunniga hava ej heller tagit ståndpunkt till frågan om möjlighet till ersättning genom särskilt beslut i det förevarande fallet bör beredas eller icke.

Vad *de sakkunniga* sålunda anfört har icke mött erinran i remissyttrandena och föranleder ej heller erinran från min sida.

Departements-
chefen.

III. Frågor rörande traktamentsersättning.

Traktamentsersättningens storlek.

I 1925 års resereglemente fastställdes antalet traktamentsklasser till sex, betecknade A—F, och bestämdes traktamentena i dessa klasser, för dygn räknat, till 24, 21, 18, 15, 12 och 9 kronor. Av varje belopp utgjorde två tredjedelar dagtraktamente och en tredjedel nattraktamente.

Ett i propositionen nr 190 år 1927 framlagt förslag om ökning av traktamentsbeloppen med 1 krona, lika för alla klasser, att läggas till nattraktamentet, vann icke riksdagens bifall. Förslaget återupptogs emellertid i propositionen nr 40 till 1929 års riksdag och blev nu bifallet av riksdagen.

De sakkunnigas majoritet har förordat, att traktamentsbeloppen höjas för envar av klasserna A, B och C med 1 krona, att läggas till dagtraktamentet, samt för envar av klasserna D, E och F med 3 kronor, därav 2 kronor till dagtraktamentet och 1 krona till nattraktamentet. Till stöd därför har anförts:

Något utförligt statistiskt material som kan belysa utvecklingen av måltids- och rumspriserna under tiden efter de nuvarande traktamentsbeloppens fastställande föreligger icke, bortsett från de uppgifter om inackorderingspriser för arbetare, som årligen överlämnas från socialstyrelsens ombudsor. Dessa uppgifter utvisa en prisstegring från år 1929 med 21 procent såväl för måltider enbart som för måltider och husrum tillsammans.

Under medverkan av socialstyrelsens statistiska byrå hava gjorts vissa undersökningar angående prisutvecklingen på förevarande område. Dessa synas ge vid handen, att restaurangpriserna efter år 1929 höjts med 30 å 40 procent. Den lägre av dessa siffror avser närmast allmänna restaurangföretag, medan den högre siffran gäller restauranger överhuvud taget. Verkan av prisstegringen bör i någon mån ha begränsats genom tillkomsten flerstädes av moderna restauranger med lägre priser. Detta förhållande har dock ej kunnat siffermässigt belysas. Vad angår hotellrumspriserna synes den genomsnittliga stegringen från år 1929 inskränka sig till på sin höjd 10 å 12 procent. Det har framhållits, att inom hotellfacket under de senare åren i olika delar av landet tillkommit nya företag med jämförelsevis låga priser samt att prisstegringen jämväl hållits tillbaka av minskning i resandefrekvensen. Prisstegringen för måltider och rum tillsammans synes kunna uppskattas till 25 å 30 procent.

De sakkunniga hava övervägt att underkasta traktamentsgrunderna en fullständig principiell revision, avseende bland annat spörsmålen huruvida antalet traktamentsklasser och skillnaden mellan högsta och lägsta traktamentsbeloppen kunna anses rätt avvägda. Emellertid hava de sakkunniga funnit sig böra avstå härifrån, när kostnadsnivå och andra förhållanden i det nuvarande krisläget icke ge tillfredsställande utgångspunkter för en dylik omreglering.

På grund av prisutvecklingen är en höjning av traktamentsersättningarna påkallad. Kravet på begränsning av utgifterna gör sig emellertid även här gällande. Erinras må, hurusom det efter krigsutbrottet funnits nödvändigt att strängt begränsa medelsanvisningen för tjänsteresor och detta även med eftersättande i viss utsträckning av vägande förvaltningsintressen. En ökning

av traktamentsbeloppen i full motsvarighet till prisstegringen kunna de sakkunniga följaktligen icke ifrågasätta. Härmed är icke avsett, att tjänstemännen själva skola vidkännas en del av merkostnaden för sina resor. Däremot förutsättes, att prisstegringen skall till en del kunna mötas genom att de personliga anspråken inom detta liksom andra områden anpassas efter de skärpta tidsförhållandena. Utrymmet för en sänkning av standarden är emellertid mindre i de lägre än i de högre traktamentsklasserna.

Av vad förut anförts framgår, att de sakkunnigas förslag innebär ett provisorium, bestämt av krisläget. Detta förhållande kommer till synes bland annat i den ojämnhet i skillnaden mellan traktamentsklasserna, som blir en följd av de föreslagna höjningarna.

Den av förslaget betingade kostnadsökningen för statsverket kan svårigen på förhand närmare beräknas. Bland annat blir den beroende av i vad mån traktamentsersättningarna i besparingsreglementena komma att höjas i anslutning härtill. Till en avsevärd del torde kostnadsökningen komma att motvägas av de likaledes svårberäkneliga besparingar, som föranledas av vissa i övrigt ifrågasatta ändringar i allmänna resereglementet.

I detta sammanhang må nämnas, att de sakkunniga samtidigt föreslagit en ytterligare begränsning av traktamentsersättningen för del av dag sålunda, att traktamente ej utgår för dag, varav högst 3 timmar tagits i anspråk för resa eller förrättning, samt att halvt traktamente utgår för dag, varav mer än 3 men högst 9 timmar tagits i anspråk. Detta förslag kommer att i det följande upptagas till närmare behandling.

En reservant bland de sakkunniga, *sekreteraren A. G. Linnäs*, har uttalat sig för höjning av traktamentsbeloppen i samtliga klasser med 3 — eller under viss förutsättning 2 — kronor för dag och 1 krona för natt. Reservationen har följande innehåll:

Vid bedömandet av frågan om traktamentsbeloppens storlek bör det enligt min mening beaktas, att de nuvarande traktamentena voro för låga redan före krigsutbrottet. Detta förhållande var i själva verket en av anledningarna till att frågan om resereglementets revision aktualiserades år 1939. Sedan dess har prisnivån undergått en fortgående stegring, och traktamentsbeloppen kunna numera icke anses stå i rimligt förhållande till de utgifter, som förorsakas den resande. I likhet med majoriteten av de sakkunniga förstår jag väl, att man under nuvarande förhållanden icke kan helt kompensera statens befattningshavare för den inträdda prisstegringen utan även på detta område måste åvägbringa en anpassning efter de skärpta tidsförhållandena. Man måste dock tillse, att ersättningen icke blir så knapp, att tjänstemännen bli nödsakade att själva vidkännas en del av sina ofrånkomliga utgifter vid förrättningar i statens ärenden. Det bör hållas i minnet, att möjligheterna till en begränsning av utgifterna äro väsentligt mindre under en resa än då tjänstemannen befinner sig på sin stationeringsort. De höjningar av traktamentsbeloppen, som nu föreslås, äro enligt min bestämda övertygelse icke tillräckliga, helst om hänsyn toges till de skärpta tidsbegränsningar som föreslås för dagtraktamentets utgående. Vad de tre högsta traktamentsklasserna angår, medför denna skärpning, att traktamentsersättningarna genomsnittligt bliva sämre än enligt nuvarande grunder. Sätillvida blir det en fortlöpande utveckling, som liknande försämringar inträdde genom uppdelningen av dygntraktamentet i dag- och natttraktamente år 1925 och intagandet år 1929 av bestämmelsen, att för dag, varunder frånvaron ej överstiger

6 timmar, endast halvt traktamente skall utgå. Enligt en av mig på sin tid företagen undersökning, avseende cirka 1,300 tjänsteresor inom postverket, minskades den genomsnittliga traktamentsersättningen vid det första tillfället med över 18 procent och vid det senare, trots då företagen ökning med en krona av natraktamentet, med cirka 7 procent. Den nu företagna skärpningen torde, enligt vad vissa på de sakkunnigas föranstaltande företagna beräkningar visa, kunna uppskattas till genomsnittligt 14 à 15 procent av dagtraktamentena. Med utgångspunkt från detta sakförhållande och i övrigt kända fakta samt till de sakkunnigas förfogande stående prismaterial har jag kommit till den uppfattningen, att traktamentsbeloppen inom samtliga traktamentsklasser böra höjas med en krona för natt och tre kronor för dag.

En höjning av natraktamentet med en krona kan, särskilt för de lägre traktamentsklasserna, förefalla något hög i förhållande till de statistiska uppgifter rörande prishöjningen å hotellrum, som ställts till de sakkunnigas förfogande. Sett mot bakgrunden av de verkliga utgifterna för nattlogi jämte betjäningsavgifter och i förekommande fall ersättning för transport av resefakter, måste dock natraktamentena även efter en sådan höjning anses ligga i underkant. Vad beträffar dagtraktamentena, kan väl även en höjning med 3 kronor förefalla jämförelsevis hög i lägsta traktamentsklassen. Om höjningen av måltidspriserna beräknas till cirka 33 procent, skulle ju en höjning med 2 kronor ge full kompensation för prisstegringen. Reellt sett torde dock prisstegringen vara ej oväsentligt högre än den siffermässigt konstaterade, då jämsides med restaurangprisernas ökning en kvalitetsminskning torde ha inträtt å de måltider, som blivit föremål för jämförelse. Vidare måste hänsyn tagas till att de skärpta tidsbegränsningarna för dagtraktamentet i själva verket innebära en genomsnittlig sänkning av utgående traktamentsbelopp. Detta förhållande gör sig väl icke fullt så starkt gällande i traktamentsklass F, där minskningen av denna anledning blir lägre, sannolikt dock minst 10 procent. En höjning av dagtraktamentet i traktamentsklass F från 6 till 9 kronor medför en reell ökning av genomsnittliga beloppen för dagtraktamentena i klass F, om minskningen av ovan angiven anledning beräknas till 15 procent, med 1 krona 65 öre och, om minskningen antages vara 10 procent med 2 kronor 10 öre. Man bör även ihågkomma, att nuvarande traktamente i klass F är så lågt, att full kompensation för utgiftsökningarna måste ges. Någon egentlig marginal att täckas med personliga inskränkningar i livsföringen finnes, såvitt jag kan förstå, icke här. Det må i detta sammanhang erinras om att i det förslag till nytt resereglemente, som av Kungl. Maj:t förelades 1925 års riksdag, den lägsta traktamentsersättningen var 12 kronor, men att riksdagen beslöt införa en ny traktamentsklass under de i förslaget upptagna.

Vad beträffar övriga traktamentsklasser, blir den reella ökningen av dagtraktamentena än mindre. Om från den nominella ökningen drages minskningen på grund av de ändrade tidsbegränsningarna, beräknad till 15 procent, erhålles följande belopp, vilka således visa nettoökningen.

E	.....	(3 — 1.65) =	kronor 1.35
D	.....	(3 — 1.95) =	» 1.05
C	.....	(3 — 2.25) =	» 0.75
B	.....	(3 — 2.55) =	» 0.45
A	.....	(3 — 2.85) =	» 0.15.

Det kan måhända göras gällande, att minskningen genom de ändrade tidsbegränsningarna endast drabbar den resande i sådana fall, då nuvarande traktamentsbelopp ge för hög ersättning, exempelvis då halvt traktamente utgår för resor, som börja efter kl. 9 på kvällen eller avslutas före kl. 9 på

morgonen, eller då fullt traktamente utgår för resor om 6—9 timmars varaktighet. I de först nämnda fallen är emellertid fråga om resor, som så gott som undantagslöst omfatta även efterföljande respektive föregående dag (dagar), och besparingen av en del av dagtraktamentet för avrese- eller hemkomstdagen behöver vid nuvarande traktamentsbelopp mer än väl tagas i anspråk för att kompensera utgifter under de andra resedagarna, till vilka nu utgående traktamentsbelopp ej förslå. Vad beträffar enstaka resor på 6—9 timmar, bör hänsyn tagas till att dessa ofta omedelbart föregås eller följas av några timmars arbete på tjänsterummet, varför som regel kostnader uppstå för minst ett huvudmål och ett lättare mellanmål. Om den tid, under vilken endast halvt traktamente skall utgå, utsträcker till 9 timmar, kan ett halvt dagtraktamente av den storlek de sakkunnigas majoritet föreslagit icke anses tillräckligt. För min del har jag därför ansett mig böra påyrka, att, om den föreslagna tidsbegränsningen för dagtraktamentet fastställes, traktamentsbeloppen i samtliga klasser höjas med tre kronor för dag och en krona för natt. Därest nu gällande tidsbegränsningar bibehållas, anser jag höjningen av dagtraktamentet kunna begränsas till två kronor i varje traktamentsklass.

Även de av mig föreslagna beloppen måste anses låga och motsvara, så vitt jag kunnat finna, icke vad som plägar utgå i enskild tjänst.

I flertalet *remissyttranden* hemställes om större höjning av traktamentsbeloppen, än de sakkunnigas majoritet föreslagit, särskilt i de högre traktamentsklasserna. Därvid göres gällande, att de av majoriteten föreslagna höjningarna finge anses otillräckliga i förhållande till prisstegringen, detta även om man i likhet med de sakkunniga utginge från att någon full kompensation för prisstegringen icke kunde ifrågasättas. Jämväl har åberopats, att efter sakkunnigförslagets framläggande publicerats meddelande om en förestående höjning av hotell- och pensionatrumsprisen i Stockholm med 10 procent, en åtgärd som tros komma att följas av liknande höjningar på andra håll. Flera myndigheter vilja dessutom såsom skäl för ytterligare höjning av traktamentsbeloppen åberopa den av de sakkunniga förordade begränsningen i rätten till traktamentsersättning för dag, som endast delvis tages i anspråk för resa eller förrättning. Såsom en oegentlighet betecknas i en del yttranden det förhållandet, att skillnaden i traktamentsbelopp mellan klasserna C och D enligt majoritetsförslaget utgör endast 1 krona, medan skillnaden mellan närliggande klasser i övrigt enligt förslaget är 3 kronor.

Vad beträffar den närmare innebörden av remissyttrandena, hava länsstyrelserna i Stockholms, Jönköpings samt Göteborgs och Bohus län lämnat sakkunnigmajoritetens förslag utan erinran. Telegrafstyrelsen har föreslagit, att höjningen av traktamentsbeloppen bestämmes till 2 kronor för samtliga klasser. Riksräkenskapsverket har föreslagit höjning med 1 krona för klasserna A och B, 2 kronor för klasserna C och D samt 3 kronor för klasserna E och F. En höjning med 3 kronor för alla klasser har förordats av medicinalstyrelsen, länsstyrelsen i Malmöhus län, generalpoststyrelsen, statskontoret, lantbruksstyrelsen och lotsstyrelsen. Än större höjning har förordats av järnvägsstyrelsen och allmänna lönenämnden, nämligen med 2 kronor i klass A, 3 kronor i klass B och 4 kronor i övriga klasser. Reservantens yrkande om höjning med 4 kronor i alla klasser understödjes av kammarrätten, som dock

alternativt ifrågasätter begränsning av höjningen till 3 kronor i klasserna A—C, samt av arméförvaltningen, länsstyrelsen i Jämtlands län och domänstyrelsen. En ledamot av sistnämnda ämbetsverk har dock uttalat sig till förmån för sakkunnigmajoritetens förslag.

Länsstyrelsen i Norrbottens län och generallullstyrelsen hava, utan att ange vissa belopp, förordat en höjning av traktamentena utöver vad de sakkunnigas majoritet föreslagit, länsstyrelsen särskilt för de lägre traktamentsklasserna men generallullstyrelsen för de högre traktamentsklasserna. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens allmänna ståndpunkt till majoritetsförslaget har berörts i ett föregående sammanhang.

Nämnas må, att länsstyrelsen i Norrbottens län, generalpoststyrelsen och telegrafstyrelsen helt avstyrka den av de sakkunniga föreslagna ytterligare begränsningen av rätten till traktamentsersättning för dag, som endast delvis tages i anspråk för resa eller förrättning, medan vissa andra myndigheter, såsom arméförvaltningen, länsstyrelsen i Malmöhus län, järnvägsstyrelsen, statskontoret och lantbruksstyrelsen, förorda större eller mindre jämkningar i sakkunnigförslaget i denna del.

De i det föregående omnämnda personalsammanslutningarna understödja, i den mån en preciserad ståndpunkt angives, det av reservanten bland de sakkunniga framställda förslaget.

Ur remissyttrandena må här återges följande:

Generalpoststyrelsen: De föreslagna, under nu rådande förhållanden givetvis ofrånkomliga förhöjningarna av traktamentsbeloppen anser generalpoststyrelsen vara väl knappt tilltagna. Detta i all synnerhet vad det gäller de tre högsta traktamentsklasserna. Redan nu lära de för dessa klasser fastställda natraktamentena i regel icke täcka utgifterna för hotellrum. Enligt vad i dagarna meddelats, hava flertalet innehavare av hotell och pensionat i Stockholm höjt rumspriserna med ytterligare 10 procent och man torde hava grundad anledning antaga, att liknande åtgärd kommer att vidtagas även annorstädes i landet. En ytterligare höjning av måltidspriserna torde väl även med visshet kunna förutses. Med hänsyn härtill torde det få anses rimligt, att traktamentsbeloppen även i de tre högsta traktamentsklasserna höjas med samma belopp, som föreslagits i fråga om de lägsta traktamentsklasserna.

De sakkunniga hava uttalat, att det icke vore avsett, att tjänstemännen själva skulle vidkännas en del av merkostnaden för sina resor, men att en del av prisstegringen kunde mötas genom anpassning av de personliga anspråken. Detta är givetvis riktigt och redan nu har otvivelaktigt en sådan anpassning framtvungits av de inträdda prisförhöjningarna. Den av generalpoststyrelsen förordade traktamentshöjningen lär dock icke föranleda någon lindring härutinnan. Man torde emellertid med visst fog kunna ifrågasätta lämpligheten av, att en statens befattningshavare, som nått så hög tjänsteställning, att han hänföres till en av de tre högsta traktamentsklasserna — vilket i regel också innebär att han uppnått en högre levnadsålder — skulle förutsättas vara hänvisad till hotell och näringsställen av lägre klass. Antalet tjänstemän, hänförliga till ifrågavarande traktamentsklasser, och av dessa tjänstemän företagna tjänsteresor torde vara så ringa, att den ekonomiska inbörden av en lika stor förhöjning av traktamentsbeloppen för samtliga traktamentsklasser torde bli obetydlig.

Riksräkenskapsverket: Riksräkenskapsverket anser sig böra framhålla, att de föreslagna höjningarna av traktamentsbeloppen till stor del motvägas av

de skärpta tidsbegränsningarna i avseende å traktamentes åtnjutande, vilka föreslagits under 17 § 2 mom. Detta gäller särskilt traktamentsklasserna A—C. Verkan härav framträder huvudsakligen i de fall, då såsom ofta förekommer, avresa till förrättning äger rum mellan kl. 21 och kl. 23 eller återkomst sker mellan kl. 7 och kl. 9, i vilka fall den nu medgivna rätten till halvt dagtraktamente skulle bortfalla.

I likhet med de sakkunniga finner riksräkenskapsverket en sträng begränsning av utgifterna för tjänsteresor påkallad. Den av de sakkunniga föreslagna anordningen, enligt vilken traktamentena för de lägre klasserna skulle höjas med större belopp än traktamentena för de högre klasserna, är enligt ämbetsverkets mening i princip väl grundad. Emellertid anser riksräkenskapsverket, att de sakkunnigas förslag i detta hänseende skulle medföra en icke fullt tillfredsställande differentiering de olika reseklasserna emellan. Denna ojämnhet framträder särskilt vid en jämförelse mellan traktamentsklasserna C och D, där skillnaden, som för närvarande utgör 3 kronor, skulle inskränkas till blott 1 krona. I syfte att vinna en jämnare avvägning av traktamentenas storlek vill riksräkenskapsverket för sin del föreslå att traktamentsbeloppen höjas för envar av klasserna A och B med 1 krona, att läggas till dagtraktamentet, för envar av klasserna C och D med 2 kronor, därav 1 krona att läggas till dagtraktamentet och 1 krona till nattractamentet, samt för en var av klasserna E och F med 3 kronor, därav 2 kronor till dagtraktamentet och 1 krona till nattractamentet.

Allmänna lönenämnden: Enligt lönenämndens mening skulle det varit önskvärt, om en fullständig revision kunnat vidtagas rörande de nuvarande traktamentsgrunderna. Därvid borde hava upptagits till prövning ej blott frågor om antalet traktamentsklasser och skillnaden mellan högsta och lägsta traktamentsbelopp utan även spörsmålet om vilka lönegrader, som de olika klasserna böra omfatta. Lönenämnden håller för sin del före, att antalet traktamentsklasser skulle kunna nedbringas samt att vissa principiella omläggningar borde genomföras i fråga om befattningarnas inordnande under de olika klasserna. Då emellertid de sakkunniga funnit sig böra avstå från en dylik omprövning av själva grunderna för traktamentena, anser sig lönenämnden icke böra närmare ingå på detta spörsmål.

Beträffande de ifrågasatta höjningarna av traktamentsbeloppen vill lönenämnden till en början framhålla, att en höjning av de belopp, som fastställdes år 1929, måste anses ofrånkomlig i betraktande av prisutvecklingen efter nämnda tidpunkt. De sakkunniga hava sökt att statistiskt belysa denna utveckling, men de lämnade uppgifterna äro i hög grad summariska och förefalla, såvitt nämnden kan bedöma, beräknade i underkant. Av utredningen framgår emellertid otvetydigt, att en betydande prisstegring ägt rum. Utvecklingen på förevarande område företer ock alltjämt en stigande tendens, vilket framgår av den höjning av levnadskostnadsindex, som konstaterats vid sistförflutna kvartalskifte. Berörda omständighet är givetvis av betydelse i förevarande sammanhang, enär de traktamentsbelopp, som nu fastställas, torde komma att bliva gällande även vid en ännu högre prisnivå än den nuvarande.

Vid ett bedömande av skäligheten av de höjningar, som föreslagits av de sakkunniga, måste givetvis hänsyn tagas även till förslaget om den s. k. 3—9-timmarsregeln d. v. s. att traktamente ej utgår för dag, varav högst 3 timmar tagits i anspråk för resa eller förrättning, samt att halvt traktamente utgår för dag, varav 3—9 timmar tagits i anspråk. Särskilt vid kortare resor medför en tillämpning av denna regel en icke obetydlig skärpning i förhållande till nuvarande bestämmelser. Härtill kommer en omständighet, som inträffat efter det att de sakkunniga avgivit sitt förslag. Enligt meddelande i dagspressen torde nämligen hotell- och pensionatsrumspriserna i Stockholm i all-

mänhet komma att under innevarande månad höjas med 10 procent, en åtgärd som sannolikt kommer att följas av liknande höjningar även på andra håll.

Lönenämnden har vid sin granskning av förslaget kommit till den uppfattningen, att de ifrågasatta höjningarna med 3 kronor respektive 1 krona icke äro tillräckliga för att bereda en skälig kompensation för prisstegringen. Det synes lönenämnden även otillfredsställande, att skillnaden mellan traktamentsbeloppen i klasserna C och D allenast skulle komma att utgöra 1 krona. Härvid må framhållas, att sistnämnda traktamentsklass omfattar bland annat lönegraderna A 17—23 och traktamentsklass C lönegraderna A 24—28. Sålunda skulle för att taga ett exempel en överinspektör vid statens järnvägar endast erhålla en krona mera i traktamente än en förste stationsskrivare. Lönenämnden kan icke finna detta innebära en rättvis avvägning.

Det kan givetvis vara tveksamt, huru en ökning av traktamentsbeloppen bör fördelas på dag- respektive natttraktamenten. Lönenämnden vill för sin del förorda, att de nuvarande natttraktamentena i samtliga klasser höjas med 1 krona samt att dagtraktamentena höjas i klass A med 1 krona, i klass B med 2 kronor och i envar av de återstående klasserna med 3 kronor.

*Departements-
chefen.*

Det förslag rörande traktamentsbeloppen, som framlagts av de sakkunniga, har av majoriteten betecknats såsom ett provisorium, bestämt av krisläget. De sakkunniga säga sig under förhandenvarande förhållanden icke hava funnit tillfredsställande hållpunkter för en fullständig principiell omreglering av traktamentsgrunderna, avseende bland annat antalet traktamentsklasser och skillnaden mellan traktamentsbeloppen i de olika klasserna. Någon ökning av traktamentsbeloppen i full motsvarighet till prisstegringen har ansetts icke kunna ifrågasättas. Inom de lägre traktamentsklasserna har dock mindre utrymme ansetts föreligga för en anpassning efter de skärpta tidsförhållandena än inom de högre traktamentsklasserna. Dessa förhållanden hava legat till grund för majoritetens förslag att höja traktamentsbeloppen med 3 kronor i de tre lägsta traktamentsklasserna och 1 krona i de tre högsta klasserna.

I remissyttrandena, vilka till en del ansluta sig till den av reservanten bland de sakkunniga uttalade meningen, har i allmänhet icke framställts någon erinran mot de principiella utgångspunkterna för majoritetsförslaget. Däremot har gjorts gällande, att de av majoriteten föreslagna traktamentshöjningarna, särskilt vad angår de högre traktamentsklasserna, icke äro tillräckliga för att täcka de nödvändiga kostnaderna. Stor betydelse har i sådant sammanhang tillmätts den av de sakkunniga samtidigt förordade skärpta regeln om begränsning av traktamentsersättningen för dag, som endast delvis tages i anspråk för resa eller förrättning. Såsom en teknisk brist i majoritetsförslaget framhålles den omständigheten, att skillnaden i traktamentsbelopp mellan klasserna C och D endast är 1 krona, medan skillnaden mellan närliggande klasser i övrigt är 3 kronor.

För egen del anser jag, att en principiell revision av den nuvarande traktamentsskalan skulle hava varit önskvärd, men att i det rådande läget giltiga

skäl finnas för att begränsa sig till en provisorisk höjning av traktamentsbeloppen.

Vad beträffar förslaget om minskning av traktamentsersättningen för dag, som endast till en del tages i anspråk för resa eller förrättning, må här framhållas, att med detta förslag åsyftas rättelse av ersättningsgrunderna på en punkt, där dessa enligt vad länge påtalats icke äro riktigt avvägda. Den sålunda avsedda rättelsen bör icke kunna ge berättigad anledning till krav på kompenstation i form av större höjning av traktamentsbeloppen än som eljest kan finnas påkallad, detta så mycket mindre som de hittillsvarande bestämmelserna icke verkat likformigt utan såsom en godtycklig förstärkning av traktamentsförmånen vid resor, som varit förlagda på visst sätt. För att komma till en riktig avvägning av ersättningsgrunderna är det nödvändigt att skilja mellan å ena sidan frågan om det ersättningsbelopp, som erfordras för att täcka en hel dags traktamentskostnader, och å andra sidan frågan hur detta ersättningsbelopp skall begränsas för viss del av dagen.

Den höjning av traktamentsbeloppen, som de sakkunnigas majoritet föreslagit för de tre lägsta traktamentsklasserna, D—F, är enligt min uppfattning skälig. Vad angår de högre traktamentsklasserna vill jag icke motsätta mig ett tillmötesgående av de i yttrandena uttryckta önskemålen i så måtto, att traktamentet i klasserna B och C, utöver vad sakkunnigmajoriteten föreslagit, höjes med 1 krona, att läggas till natttraktamentet. I enlighet härmed skulle höjningen av traktamentsbeloppen bliva för klass A 1 krona, att läggas till dagtraktamentet, för klasserna B och C 2 kronor, därav 1 krona till dagtraktamentet och 1 krona till natttraktamentet, samt för klasserna D—F 3 kronor, därav 2 kronor till dagtraktamentet och 1 krona till natttraktamentet.

Traktamentsersättning vid förrättning inom eller i närheten av bostads- eller tjänstgöringsorten.

Enligt 17 § 1 mom. allmänna resereglementet må traktamentsersättning icke åtnjutas för förrättning, som utföres å förrättningsmannens bostads- eller tjänstgöringsort eller på avstånd ej överstigande 3 kilometer därifrån eller, beträffande stad, köping eller därmed jämförligt samhälle, från gränsen för det planlagda område, inom vilket förrättningsmannen har sin bostad eller tjänstgöring.

Rörande dessa bestämmelser hava *de sakkunniga* anfört:

Bestämmelserna hava ansetts icke utesluta rätt till traktamentsersättning i ett fall då förrättning ägde rum inom planlagt område av den stad, där förrättningsmannen hade sin bostad, men på mer än 3 kilometers avstånd från det planlagda område, inom vilket bostaden var belägen (kammarrättens årsbok 1931 ref. 13).

Bestämmelserna medföra en viss ojämnhet i tillämpningen. Till en del sammanhänger detta med att inom en och samma bostads- eller tjänstgöringsort kunna finnas flera, från varandra skilda planlagda områden. Vidare kunna bestämmelserna leda till att exempelvis en tjänsteman med stationering i

Stockholms centrum icke får traktamentsersättning vid resa till en viss förort, medan en tjänsteman med stationering i samma förort får ersättning vid resa till stadens centrum (jfr kammarrättens årsbok 1939 not. 220).

Hithörande spörsmål torde överhuvud icke kunna tillfredsställande lösas enbart genom allmänna föreskrifter i resereglementet. Huru dessa allmänna föreskrifter än avfattas, kunna förhållandena på vissa orter eller inom vissa förvaltningsgrenar göra undantagsföreskrifter påkallade. Enligt de sakkunnigas uppfattning bör Kungl. Maj:t äga befogenhet att meddela dylika undantagsföreskrifter. Emellertid kunna även ifrågasättas jämkningar i de nuvarande allmänna bestämmelserna för att i möjligaste mån undgå sådana ojämnheter i tillämpningen, som i det föregående berörts. De sakkunniga ha härutinnan övervägt olika alternativ, vilka synts böra komma under omprövning, ehuru intet av dem är fritt från invändningar. Enligt ett av dessa alternativ skulle rätten till traktamentsersättning i allmänhet begränsas genom två varandra kompletterande regler, den ena innebärande att ersättning ej må åtnjutas för förrättning, som utföres inom området för stad, köping eller municipalsamhälle, där förrättningsmannen har sin bostad eller tjänstgöring, och den andra innebärande att ersättning ej må utgå för förrättning, som utföres på högst 5 kilometers avstånd från förrättningsmannens bostad eller vanliga tjänsteställe. Den förra regeln skulle väl kunna leda till en alltför snäv begränsning av traktamentsrätten vad angår samhällen med mycket vidsträckt område, i synnerhet om dessa områden till stor del utgöras av landsbygd. För dylika fall kunde emellertid specialbestämmelser med lokal giltighet meddelas av Kungl. Maj:t. Om det i något fall vore ovisst vad som skall förstås med förrättningsmans vanliga tjänsteställe, borde anvisning därom kunna meddelas av vederbörande myndighet. Det bör anmärkas, att enligt de sålunda ifrågasatta reglerna hänsyn samtidigt skulle tagas till belägenheten av både bostaden och tjänstestället.

Alternativt kunde ifrågasättas, om ej traktamentsrätten skulle kunna i allmänhet begränsas enbart genom regeln, att ersättning ej må utgå för förrättning, som utföres på högst 5 kilometers avstånd från förrättningsmannens bostad eller vanliga tjänsteställe. Även i sådant fall kunde behov av undantagsföreskrifter för större samhällen uppkomma, ehuru i skärpande riktning.

Slutligen borde det måhända icke vara uteslutet att förenkla bestämmelserna ytterligare sålunda, att belägenheten av förrättningsmannens bostad skulle tillmätas betydelse endast om förrättningsmannen ej har något fast tjänsteställe.

Med hänsyn till svårigheten att på detta område åstadkomma bestämmelser, som under skiftande förhållanden medföra fullt tillfredsställande resultat, och då någon ändring av de gällande bestämmelserna icke bör företagas, med mindre en påtaglig förbättring därigenom kan vinnas, hava de sakkunniga emellertid icke upptagit något av berörda alternativ i utkastet.

Under alla förhållanden bör, såsom förut anförts, i resereglementet införas en bestämmelse om rätt för Kungl. Maj:t att föreskriva undantag från de allmänna reglerna i förevarande ämne. En dylik bestämmelse har intagits i ett nytt 3 mom. i 17 § av utkastet.

Vad de sakkunniga sålunda anförts och föreslagits har icke föranlett erinran eller särskilt uttalande från annan remissmyndighet än *statskontoret*, som förklarar sig av principiella skäl icke kunna tillstyrka, att möjlighet beredes Kungl. Maj:t att medgiva traktamentsersättning i andra fall än som avses i 17 § 1 mom.

De sakkunnigas förslag om rätt för Kungl. Maj:t att föreskriva undantag från den allmänna regeln i 17 § 1 mom. torde åsyfta icke blott de fall, då regeln finnes verka för snävt, utan även de fall, då förhållandet är det motsatta. Av skäl som de sakkunniga anfört tillstyrker jag förslaget om rätt för Kungl. Maj:t att meddela undantagsföreskrifter i såväl ena som andra riktningen.

Departements-
chefen.

Traktamente för del av dag eller natt.

Enligt 17 § 2 mom. resereglementet utgår icke traktamentsersättning 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.

Beträffande dessa bestämmelsers tillkomst och ifrågasatta ändringar i bestämmelserna jämte därmed sammanhängande spörsmål framgår av de sakkunnigas promemoria följande:

I *propositionen nr 40 år 1929* föreslogs, att traktamentsersättning i regel ej skulle utgå vid förrättning, som endast krävt frånvaro från bostads- eller tjänstgöringsorten under högst 6 dagtimmar i följd. Vidare skulle traktamente för dag beräknas sålunda, att frånvaro, som räckt mer än 6 men högst 18 dagtimmar, räknat från tidpunkten för resas anträdande, ersattes med ett traktamente, frånvaro, som räckt mer än 18 men högst 36 dagtimmar, med två traktamenten o. s. v. I skrivelse nr 136 förklarade emellertid *riksdagen* sig i likhet med vissa motionärer finna den föreslagna inskränkningen icke vara fullt skälig och lämplig. Det syntes nämligen *riksdagen*, som om steget vore väl långt från de då gällande föreskrifterna, enligt vilka fullt dagtraktamente medgaves vid förrättningar, som droge en tid av 6 dagtimmar eller därunder, till det föreslagna stadgandet, enligt vilket ingen som helst traktamentsersättning skulle utgå i dylikt fall. *Riksdagen* anslöt sig därför till ett av statskontoret framlagt förslag att medgiva halvt dagtraktamente vid förrättningar av nämnda utsträckning.

De bestämmelser i ämnet, som infördes i resereglementet, hava med viss år 1931 vidtagen jämkning det innehåll som förut angivits.

I det år 1930 avgivna sakkunnigbetänkandet ifrågasattes införande för åtskilliga förvaltningsgrenar av gemensamma besparingsregler, enligt vilka dels traktamente för dag icke skulle utgå, därest befattningshavaren varit frånvarande från bostads- eller tjänstgöringsorten högst 3 timmar av dagen, medan traktamentet för dag, varunder frånvaron omfattat mer än 3 men högst 9 timmar, skulle begränsas till halva beloppet, dels ock traktamentet för natt, varunder frånvaron uppgått till mellan 1 och 3 timmar, skulle begränsas likaledes till halva beloppet.

I de *yttranden*, som avgåvos över betänkandet, gjordes olika meningar i frågan gällande. Vissa myndigheter lämnade förslaget utan erinran, medan andra myndigheter uttalade sig emot så långt gående begränsningar i traktamentsersättningen, som den sakkunnige ifrågasatt.

Spörsmålet behandlades därefter av 1932 års statsrevisorer, som uttalade, att vad anginge resor eller förrättningar, vilka toge mindre än 6 timmar i anspråk, det ville förefalla, att de därmed förenade utgifterna för mat och logi, om sådana utgifter överbuvud taget förekomme, vore så obetydliga.

att särskild traktamentsersättning icke borde ifrågakomma. Revisorerna framhöll därvid, att befattningshavare i ämbetsverken med en normalarbetstid å tjänsterummet av 7 timmar ofta vore nödsakade att på egen bekostnad intaga en måltid utom hemmet, samt att redan nu stora grupper av befattningshavare icke vore berättigade till traktamentsersättning vid resor och förrättningar, som omfattade mindre tid än 6 timmar.

I sitt yttrande häröver förordade *riksräkenskapsverket*, att dagtraktamente i allmänhet skulle erhållas först vid 3 timmars frånvaro samt att endast halvt dagtraktamente skulle utgå vid frånvaro mellan 3 och 9 timmar. Beträffande natttraktamente föreslog riksräkenskapsverket icke någon ändring i gällande bestämmelser, enligt vilka frånvaro under mer än 1 timme berättigar till fullt traktamente.

Någon ändring beträffande traktamentsberäkningen blev icke beslutad vid *riksdagen*.

Frågan återupptogs i *riksräkenskapsverkets* yttrande över 1934 års promemoria, vilken senare ej innehöll något förslag i ämnet. Riksräkenskapsverket erinrade nu, att i vissa då utfärdade besparingsreglementen föreskrivits, att traktamentsersättning icke utginge för dag, varav högst 6 timmar tagits i anspråk för resa eller förrättning. Ämbetsverket yttrade därefter följande: Riksräkenskapsverket måste emellertid för sin del finna den av ämbetsverket föreslagna tidsberäkningen vara att föredraga, särskilt som därigenom skulle möjliggöras en för såväl allmänna resereglementet som ifrågavarande besparingsreglementen gemensam beräkningsgrund. Det är nämligen att märka, att i berörda besparingsreglementen även föreskrivits en allmän nedsättning av traktamentsbeloppen, vadan de befattningshavare, för vilka besparingsreglementena äro gällande, erhålla en avsevärt reducerad ersättning i jämförelse med förrättningsmän i övrigt. På grund härav skulle det, så vitt riksräkenskapsverket kan se, icke vara nödvändigt att vidhålla en särskild tidsberäkning i berörda besparingsreglementen. Vad angår verkningarna av det utav riksräkenskapsverket förordade beräknings sättet, är det tydligt, att i fråga om förrättningar, å vilka allmänna resereglementet skall tillämpas, en viss besparing kommer att uppstå. Denna kommer dock främst att göra sig gällande i fråga om frånvaro under del av dag, som infaller i början eller slutet av en längre resa. Beträffande åter de under besparingsreglementena hörande förrättningsresorna låter det sig knappast avgöra, om någon nämnvärd besparing kommer att uppstå. Den omständigheten, att halvt traktamente skulle utgå till ifrågavarande förrättningsmän vid frånvaro mellan 3 och 6 timmar, torde nämligen uppvägas av att för tid mellan 6 och 9 timmar skulle utgå halvt i stället för helt traktamente. I detta sammanhang bör emellertid observeras, att de nu gällande besparingsbestämmelserna måste anses innebära en uppmuntran till att utsträcka de korta förrättningsresorna över 6 timmar, då därigenom helt traktamente erhålles, medan för tid därunder ingen som helst gottgörelse utgår. Enligt den av riksräkenskapsverket förordade tidsberäkningen skulle övergången ej bliva så skarp och fördenskull benägenheten att draga ut på tiden bliva mindre. I sistnämnda förhållande synes det riksräkenskapsverket ligga en viss anledning antaga, att någon besparing kommer att uppstå på den förändrade tidsberäkningen jämväl i avseende å sådana förrättningar, vilka skola ersättas jämlikt besparingsreglementena. På grund av vad nu anförts finner sig riksräkenskapsverket böra vidhålla sitt år 1933 framlagda förslag beträffande sättet för beräkningen av dagtraktamente enligt allmänna resereglementet.

Föreskriften, att traktamentsersättning icke utgår för dag, varav högst 6 timmar tagits i anspråk för resa eller förrättning, återfinnes jämväl i se-

nare tillkomna *besparingsreglementen* och gäller nu inom ett stort antal förvaltningsgrenar. I en del av reglementena är föreskriften begränsad till att avse förrättningar inom vederbörandes eget tjänstgöringsområde. Även de särskilda kungörelserna angående resekostnads- och traktamentsersättning åt befattningshavare hos hushållningssällskap och hos skogsvårdsstyrelse innehålla berörda föreskrift med avseende å förrättningar inom eget tjänstgöringsområde. Fortfarande gälla därjämte inom vissa förvaltningsgrenar besparingsföreskrifter, som reglera traktamentsersättningen enligt andra grunder, delvis med ännu längre gående avvikelser från allmänna resereglementet.

De sakkunniga hava anfört:

Till följd av utvecklingen inom besparingsreglementenas område har den ekonomiska betydelsen av frågan om traktamentsreduceringen i allmänna resereglementet minskats. Såsom ett önskemål har framhållits, att större enhetlighet i regleringen av förevarande traktamentsspörsmål inom olika förvaltningsgrenar måtte åvägabringas. Även om förhållandena inom de skilda förvaltningsgrenarna, enligt vad erfarenheten givit vid handen, äro alltför skiftande för att en fullständig enhetlighet skall kunna ernås, synes detta önskemål värt beaktande. Man torde dock fortfarande få räkna med ett behov av särskilda besparingsregler inom vissa förvaltningsgrenar.

En ändring av 17 § 2 mom. allmänna resereglementet med syfte att ytterligare begränsa rätten till traktamentsersättning för del av dag synes emellertid principiellt befogad. Härvid kunde det, särskilt i betraktande av önskemålet om större enhetlighet, synas ligga nära till hands att införa regeln, att dagtraktamente endast må utgå för dag, varav mer än 6 timmar tagits i anspråk för resa eller förrättning. Såsom förut nämnts, gäller denna regel numera för stora grupper av befattningshavare, ehuru inom vissa förvaltningsgrenar endast vid resor inom det egna distriktet. Emellertid ha de sakkunniga icke kunnat förorda, att regeln erhåller allmän giltighet. I synnerhet i början och slutet av längre resor kan den vålla en väl stark begränsning av traktamentsersättningen. Ej heller synes man som allmän regel kunna utgå ifrån att resor på upp till 6 timmar skola kunna företagas utan särskild kostnad. Om regeln skulle göras tillämplig endast på resor, som i sin helhet omfatta högst 6 timmar, skulle dessutom den därmed åsyftade verkan endast delvis uppnås.

Den andra av de ifrågavarande reglerna — nämligen att traktamente ej utgår för dag, varav högst 3 timmar tagits i anspråk för resa eller förrättning, samt att halvt traktamente utgår för dag, varav 3—9 timmar tagits i anspråk — synes bättre avvägd för en allmännare tillämpning. På grund härav få de sakkunniga förorda, att 3—9-timmarsregeln införes i reglementet. Därvid torde, i enlighet med vad som ifrågasatts i yttranden över tidigare förslag, böra tilläggas en bestämmelse av innebörd, att i dagtiden skall inräknas nattid, som ej uppgår till över en timme och för vilken natttraktamente i följd därav ej utgår.

Om 3—9-timmarsregeln sålunda införes i allmänna resereglementet, bör emellertid Kungl. Maj:t äga befogenhet att föreskriva undantag därifrån. En dylik möjlighet till undantag är behöfvlig med hänsyn bland annat till att traktamentsersättningarna för vissa grupper av tjänstemän äro och fortfarande böra vara reglerade efter andra grunder än de i allmänna resereglementet stadgade. Även om man synes böra eftersträva samma tidsbegränsningar för traktamentes utgående i besparingsreglementena som i allmänna resereglementet, lär man icke kunna utgå ifrån att detta alltid är möjligt. Vidare kan undantag bli påkallat i de fall, då förrättningsmannen icke i så-

dan egenskap åtnjuter lön eller arvode, liksom även i de ännu förekommande fall, då traktamentsersättning och arvode icke äro helt åtskilda.

I anslutning till vad nu förordats har 17 § 2 mom. i utkastet avfattats, varjämte bestämmelsen i det nya 3 mom. av samma paragraf om rätt för Kungl. Maj:t att meddela undantagsföreskrifter gjorts tillämplig även i förevarande fall.

Tidigare har omnämnts, hurusom de sakkunnigas förslag till ytterligare begränsning av traktamentsersättningen för dag, som endast delvis tagits i anspråk för resa eller förrättning, i ett flertal *remissyttranden* ställts i samband med frågan om höjning av traktamentsbeloppet. De sakkunnigas förslag rörande den ifrågavarande tidsbegränsningen har även i och för sig föranlett erinringar i vissa av yttrandena. Sålunda har invänts, att särskilt längre resor vore förenade med en del utgifter i samband med avresan eller återkomsten — exempelvis för bilskjuts — för vilka enligt reglementet särskild ersättning icke utginge. Jämväl har anförts, att befattningshavare ofta vore hänvisad till att intaga måltid utom hemmet före resas anträdande eller efter dess avslutande. En av myndigheterna har anfört, att den ifrågasatta traktamentsbegränsningen kunde befaras föranleda befattningshavare till att låta resan draga ut på tiden. En annan myndighet har uttryckt förmodan att borttagandet av traktamentsersättningen för mindre del av dagen än 3 timmar skulle medföra obenägenhet att anlita nattåg för tjänsteresor, vilket skulle leda till ökning av statsverkets kostnader och förfång för tjänsten.

Av remissmyndigheterna hava länsstyrelsen i Norrbottens län, generalpoststyrelsen och telegrafstyrelsen helt avstyrkt den av de sakkunniga föreslagna skärpta traktamentsbegränsningen. Telegrafstyrelsen har därvid bland annat hänvisat till vissa särskilda inom telegrafverket rådande tjänstgörings- och avlöningsförhållanden.

Statskontoret har endast tillstyrkt sådan ändring av nuvarande bestämmelser, att traktamentsersättningen uteslutes vid förrättning, som föranleder bortovaro under en tid av högst 3 timmar av dagen, dock att ersättningen icke på dylikt sätt begränsas för del av dag vid tjänsteresas anträdande eller avslutande. Ämbetsverket har vidare avstyrkt de sakkunnigas förslag om rätt för Kungl. Maj:t att föreskriva undantag från de allmänna reglerna i ämnet.

Arméförvaltningen har tillstyrkt sakkunnigförslaget endast i vad det avser en begränsning av rätten till traktamentsersättning för resa, som i sin helhet ej tager längre tid än 6 timmar i anspråk.

Järnvägsstyrelsen och lantbruksstyrelsen hava förordat, att för dag, varav 1—3 timmar tagits i anspråk, må utgå ett fjärdedels traktamente, järnvägsstyrelsen dock under förutsättning att resan sträcker sig även över föregående eller påföljande nattimmar. En reservant i allmänna lönenämnden har intagit samma ståndpunkt som järnvägsstyrelsen.

Länsstyrelserna i Stockholms samt Göteborgs och Bohus län hava ifrågasatt någon jämkning nedåt av 9-timmarsgränsen för halvt dagtraktamente.

Länsstyrelsen i Malmöhus län har uttalat sig för att helt dagtraktamente fortfarande medges för dag, varav över 6 timmar tagas i anspråk. Framställning av samma innebörd har gjorts av tjänstemännens centralorganisation.

Lotsstyrelsen har ifrågasatt att, om sakkunnigförslaget genomföres, särskild ersättning beredes för vissa utgifter — till exempel för bilskjuts vid avfärd eller återkomst — som hittills bekostats av traktamentsersättningen.

Allmänna lönenämndens majoritet har förklarat sig tillstyrka sakkunnigförslaget endast under förutsättning att traktamentsbeloppen fastställas på sätt nämnden förordat.

I detta sammanhang må omnämnas ett i *riksräkenskapsverkets* yttrande framställt förslag om införande i 17 § 2 mom. resereglementet av en tolkningsregel rörande tidsberäkningen. Ämbetsverket har anfört:

Enligt departementschefens uttalande i proposition till 1931 års riksdag, nr 199, angående ändring i vissa delar av allmänna resereglementet (sid. 19) borde traktamentsersättning beräknas för den tid, varunder förrättningsman använde färd sätt, för vilket resekostnadsersättning utginge. Detta innebure sålunda, att traktamentsersättning borde få åtnjutas jämväl för tid, som åtginge för resa inom bostads- och tjänstgöringsorten, då enligt gällande bestämmelser resekostnadsersättning för sådan resa uppbares. Nu angivna regel borde uppenbarligen analogivis komma till tillämpning i de särskilda fall, då enligt 15 § förrättningsman avgiftsfritt använde fortskaffningsmedel och i anledning därav resekostnadsersättning icke utginge.

Av uttalandet framgår, att vid traktamentsersättningens beräkande hänsyn icke finge tagas till tid, som använts för fortskaffning exempelvis till fots till och från järnvägsstation, då förflyttningen äger rum inom stads, köpings eller därmed jämförligt samhälles planlagda område.

Enligt riksräkenskapsverkets mening kan det knappast anses skäligt, att förrättningsman, som på grund av att spårvagn eller omnibusförbindelse till järnvägsstation icke finnes eller på grund av att resan anträdades under sådan tid på dygnet, att förefintliga förbindelser icke kunna utnyttjas, skall i traktamentshänseende försättas i ogynnsammare ställning än om spårvagn eller omnibus kunnat användas.

Riksräkenskapsverket ifrågasätter för den skull, huruvida icke till 17 § 2 mom. bör fogas ett stadgande, av innehåll, att traktamentsersättning beräknas från den tidpunkt, förrättningsman för resans anträdande lämnar bostaden eller arbetsplatsen, och till den tidpunkt, han dit återkommer.

Såsom förut nämnts, har frågan om en ytterligare begränsning av traktamentsersättningen för dag, som endast delvis tages i anspråk för resa eller förrättning, sedan flera år tillbaka varit aktuell. Olika förslag till frågans lösning hava framställts. I ett flertal besparingsreglementen har införts regeln, att traktamentsersättning ej utgår för dag, varav högst 6 timmar tagits i anspråk. De sakkunniga hava av anförda skäl icke förordat denna regel till införande i resereglementet utan i stället regeln, att traktamentsersättning ej utgår för dag varav högst 3 timmar tagits i anspråk, samt att traktamentsersättningen för dag, varav 3—9 timmar tagits i anspråk, minskas till hälften. Av yttrandena framgår, att nu liksom tidigare olika meningar i denna fråga göra sig gällande. En del remissmyndigheter hava biträtt sakkunnig-

*Departements-
chefen.*

förslaget, medan andra myndigheter avstyrkt ändring av de gällande bestämmelserna i ämnet eller framlagt jämkningsförslag av skiftande innebörd.

För egen del anser jag övervägande skäl tala för att frågan löses väsentligen i överensstämmelse med de sakkunnigas förslag. Emellertid synes den av de sakkunniga förordade 3—9-timmarsregeln i anslutning till vad i vissa yttranden ifrågasatts böra jämkas sålunda, att den övre tidsgränsen för halvt dagtraktamente sänkes från 9 till 8 timmar.

Om beträffande något verk skulle framgå av en närmare undersökning, att den nu förordade regeln icke lämpar sig för verkets speciella förhållanden — vilket i ärendet gjorts gällande för telegrafverkets del — bör härav betingat undantag från regeln tillämpning kunna göras. De sakkunniga hava av olika närmare angivna skäl föreslagit rätt för Kungl. Maj:t att meddela föreskrifter om undantag från den allmänna regeln. Detta förslag bör enligt min uppfattning godkännas.

Vissa skäl synas tala till förmån för den i riksräkenskapsverkets yttrande föreslagna tolkningsregeln rörande tidsberäkningen vid bestämmandet av traktamentsersättning. Det kan dock ifrågasättas om tillräcklig anledning finnes att nu frångå den tillämpning, som åsyftades vid den år 1931 vidtagna ändringen i 17 §. Jag har fördenskull ansett mig icke för närvarande böra framlägga förslag i sådan riktning.

Traktamentsersättning vid längre tids vistelse å en och samma plats.

Beträffande den tidigare behandlingen av frågan om begränsning av traktamentsersättningen vid längre tids vistelse å en och samma plats hava de sakkunniga lämnat följande redogörelse:

I *propositionen nr 40 år 1929* föreslogs intagande i 17 § allmänna resereglementet av följande bestämmelser:

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.

Propositionen blev i denna del icke bifallen av *riksdagen*, som enligt skrivelse nr 136 ansåg, att bestämmelserna i ämnet borde få sin plats i vederbörliga besparingsreglementen.

Förslaget upptogs ånyo i *riksräkenskapsverkets* yttrande till statsutskottet vid 1933 års riksdag samt därefter i *1934 års promemoria*, vari framhölls, att införandet av ifrågavarande bestämmelser i resereglementet syntes nödvändigt till förebyggande av misstag, vilka lätt kunde uppstå på grund av svårigheten att skilja mellan traktamentsersättningen enligt resereglementet och tjänstgöringstraktamente enligt avlöningsreglementena.

I sitt yttrande över promemorian anförde *statskontoret*, att det syntes tveksamt, huruvida de ifrågasatta bestämmelserna borde införas i allmänna resereglementet, då traktamentsersättningen i vissa klasser måste anses tämligen snävt tilltagen. Ämbetsverket förklarade sig dock icke vilja avstyrka förslaget.

I riksräkenskapsverkets yttrande över promemorian erinrades om de år 1933 vidtagna ändringar i resereglementena för lantbruksingenjörer och lantmätare (1933: 303 och 304), varigenom minskningen av traktamentsersättningen i här åsyftade fall bestämts till endast en tredjedel för familjeförsörjare och hälften för andra förrättningsmän. Ämbetsverket framhöll emellertid, att detta syntes hava sin förklaring däri, att traktamentena för berörda personalgrupper blivit nedsatta avsevärt under vad som gällde enligt allmänna resereglementet, vartill komme, att vederbörande verksstyrelser ägde viss befogenhet att besluta om ytterligare nedsättning av traktamentena.

De i propositionen och sedermera i promemorian föreslagna bestämmelserna skilja sig i vissa hänseenden från vad som gäller beträffande tjänstgöringstraktamente. Detta är än mera fallet med de för lantbruksingenjörer och lantmätare gällande reglerna.

I vissa andra *besparingsreglementen* har traktamentsersättningen vid längre tids vistelse å en och samma plats reglerats genom hänvisning till bestämmelserna om tjänstgöringstraktamente. Så är fallet exempelvis med besparingsreglementet för tullverket (Tullverkets författningssamling 1925:166).

Enligt 23 § civila avlöningsreglementet ankommer meddelandet av bestämmelser om tjänstgöringstraktamente på Kungl. Maj:t med allenast den begränsningen, att tjänstgöringstraktamente icke i något fall må överstiga den enligt allmänna resereglementet bestämda traktamentsersättningen.

De sakkunniga hava — under hänvisning till att vissa besparingsreglementen innehålla föreskrifter om minskning av resetraktamentet vid längre tids vistelse å en och samma plats — anfört, att jämväl fastställandet av dylika bestämmelser med allännare giltighet syntes böra, i motsvarighet till vad som vore fallet beträffande tjänstgöringstraktamente, ankomma på Kungl. Maj:t. En bestämmelse i sådant syfte hava de sakkunniga intagit i 17 § 4 mom. i sitt författningsförslag.

Statskontoret har ifrågasatt behövligheten av den föreslagna bestämmelsen och därvid hänvisat till stadgandet i 1 § andra stycket. Enligt sistnämnda stadgande äger Kungl. Maj:t för vissa grupper av befattningshavare förordna om begränsning av resekostnads- och traktamentsersättningen. Statskontoret har vidare anfört, att den föreliggande frågan om nedsättning av traktamentsersättningen vid längre tids vistelse å en och samma ort syntes hava betydelse allenast för sådana förrättningsmän, beträffande vilka särskilda bestämmelser rörande tjänstgöringstraktamente icke vore tillämpliga.

Med hänsyn bland annat till svårigheten att i vissa fall skilja mellan rese-^{Departements-}traktamente och tjänstgöringstraktamente är det önskvärt, att den föreliggande frågan om traktamentsersättningen vid längre tids vistelse å en och samma plats kan lösas enligt för båda slagen av traktamente gemensamma riktlinjer. För att Kungl. Maj:t skall i fråga om resetraktamente äga meddela här åsyftade bestämmelser för allännare tillämpning och icke endast för vissa grupper av befattningshavare torde det av de sakkunniga föreslagna bemyndigandet vara erforderligt. Jag tillstyrker därför, att ett dylikt bemyndigande intages i 17 §.

Vissa ytterligare begränsningar i rätten till traktamentsersättning.

De sakkunniga hava föreslagit införande i 18 och 19 §§ av vissa ändringar och tillägg i syfte att åvägabringa likformighet med vad som gäller om tjänstgöringstraktamente enligt 4 § 3 och 4 mom. tilläggsbestämmelserna till civila avlöningsreglementet. Angående den närmare innebörden av dessa förslag torde få hänvisas till de sakkunnigas författningsutkast.

Arméförvaltningen har anfört, att bestämmelsen i 18 § om begränsning av traktamentsersättningen vid beredande av inkvartering borde kompletteras med en föreskrift om skyldighet för förrättningsman att godtaga av vederbörande myndighet anvisad inkvartering.

Tjänstemännens centralorganisation har ifrågasatt meddelande av en uttrycklig föreskrift, att den anvisade inkvarteringen skall fylla rimliga anspråk på lämplighet och anpassning efter vederbörandes reseklass.

Statskontoret har anfört, att vederbörande myndighet ägde i särskilt fall medge undantag från den bestämmelse, enligt vilken tjänstgöringstraktamente vid sjukdom må utgå högst under 15 dygn, samt att enahanda befogenhet borde i 19 § tilläggas myndigheten med avseende å resetraktamente.

*Departements-
chefen.*

Det torde ligga i sakens natur att, om inkvartering beredes genom vederbörande myndighets försorg, förrättningsmannen icke bör kunna erhålla vanlig traktamentsersättning genom att underlåta att begagna sig av inkvarteringen. En uttrycklig föreskrift härom synes därför icke erforderlig. Ej heller synes det lämpligt att i reglementet införa en föreskrift av den obestämda innebörd, som tjänstemännens centralorganisation föreslagit.

I enlighet med vad statskontoret föreslagit bör i 19 § första stycket göras ett tillägg om rätt för vederbörande myndighet att medge undantag från den i författningsrummet upptagna allmänna regeln. Tillägget synes lämpligen kunna gälla samtliga här åsyftade fall och sålunda icke behöva begränsas till att gälla sjukdomsfall.

I övrigt har jag icke något att erinra mot de sakkunnigas förslag i förevarande del.

Vissa arvodesfrågor.

De sakkunniga hava slutligen berört det i vissa fall föreliggande sambandet mellan resetraktamente och arvode för utfört arbete. I fråga härom hava de sakkunniga anfört följande:

I det år 1928 avgivna sakkunnigullåtandet berördes en tidigare väckt fråga om utbrytande ur resereglementet av sådana grupper av befattningshavare, för vilka traktamentsersättning jämväl kunde anses i viss mån innefatta ersättning för det under förrättningen utförda arbetet. Såsom dylika befattningshavare nämndes i utlåtandet nämndemän, ledamöter i ägodelningsrätt, gode män vid vissa förrättningar samt ordförande och ledamöter i vissa nämnder. I utlåtandet påvisades, att ersättningsfrågan såvitt angick dessa

funktionärer kunde regleras genom särskilda föreskrifter och att hänsyn till nu berörda spörsmål icke behövde tagas vid utformningen av allmänna resereglementet. Denna uppfattning godkändes vid 1929 års riksdag. Därvid framhöll riksdagen, att frågan om fastställandet av särskilda förrättningsarvoden för vissa grupper av förrättningsmän icke borde lämnas åsido, ehuru den icke behövde lösas i samband med behandlingen av allmänna resereglementet.

Det förevarande spörsmålet bragtes i erinran av 1932 års statsrevisorer, varefter 1933 års riksdag (skrivelse nr 247) uttalade sig för en närmare utredning i ämnet.

Vid de sakkunnigas behandling av frågan om begränsning av traktamentsersättningen för del av dag eller natt har förutsatts, att undantag från den föreslagna allmänna regeln i ämnet kan bli påkallat i de fall, då förrättningsmannen icke i sådan egenskap åtnjuter lön eller arvode eller då traktamentsersättning och arvode icke äro helt åtskilda. Av detta och andra skäl har föreslagits, att Kungl. Maj:t skall äga föreskriva dylikt undantag.

Spörsmålen om rätt till arvoden vid allmänna uppdrag liksom frågorna om rätt att överhuvud åtnjuta traktamentsersättning vid dylika uppdrag och om vederbörandes placering i rese- och traktamentsklass torde icke påkalla behandling i nu förevarande sammanhang.

Vad de sakkunniga sålunda anfört föranleder ej erinran från min sida.

Departements-
chefen.

IV. Särskilda frågor berörande resereglementets tillämpning.

Kostnader i samband med inställande av tjänsteresa.

Riksräkenskapsverket har i sitt yttrande över promemorian berört ett fall, då kostnader kunna uppkomma i samband med att en planerad eller beordrad tjänsteresa på grund av mellankommande omständigheter måste inställas eller uppskjutas, nämligen om inställandet eller uppskovet föranleder avbeställning av sovplats. Ämbetsverket har därvid hänvisat till ett av kammarrätten meddelat utslag (årsboken 1935 not. 106), varigenom en förrättningsman förklarats berättigad utfå ersättning för ifrågavarande kostnader. Riksräkenskapsverket har uttalat sig för att den sålunda fastslagna principen bringas till uttryck i resereglementet genom ett stadgande av innehåll, att avgift för avbeställning av plats i sovagn må ersättas, då skäl därtill finnes vara för handen.

Mot den princip, som kommit till uttryck i det åberopade utslaget, synes icke vara något att erinra. Det torde även i fortsättningen böra ankomma på praxis, i vad mån ifrågavarande eller därmed jämförliga kostnader med hänsyn till omständigheterna i det särskilda fallet må kunna gottgöras.

Departements-
chefen.

Tjänsteresa i samband med semester eller annan ledighet.

Riksräkenskapsverket har i sitt yttrande föreslagit införande i 16 § resereglementet av en föreskrift, att befattningshavare, som under semesterledighet inkallas till tjänstgöring och i anledning därav nödgas företaga resa från och åter till den ort, där han under ledigheten befinner sig, må, i den mån vederbörande myndighet så prövar skäligen, beredas ersättning för resor till och från tjänstgöringsorten. Till stöd härför har ämbetsverket anfört:

I proposition till 1927 års riksdag, nr 190, med förslag till allmänt resereglemente framhöll föredragande departementschefen under specialmotiveringen till 16 §, att, då befattningshavare under pågående semester eller annan ledighet inkallades i tjänstgöring, han enligt gällande bestämmelser icke kunde erhålla gottgörelse för resa, som i anledning därav påkallades från och åter till den ort, där han under ledigheten befunnit sig. Det hade syntes departementschefen kunna ifrågasättas, om icke en föreskrift borde intagas i resereglementet, varigenom tillfälle bereddes att i särskilda fall av denna art medgiva ersättning. Då emellertid ett stadgande i sådan riktning lätteligen skulle kunna föranleda missbruk och då redan Kungl. Maj:t syntes äga möjlighet att undantagsvis bereda gottgörelse för resor av ifrågavarande slag, hade icke någon bestämmelse i ämnet intagits i det vid propositionen fogade reglementsförslaget.

Frågan berördes även i proposition till 1929 års riksdag, nr 40, med förslag till allmänt resereglemente. Under erinran om det i 1927 års proposition gjorda uttalandet anmälde föredragande departementschefen (sid. 51), att generalpoststyrelsen och telegrafstyrelsen samt trafiktjänstemännens riksförbund ifrågasatt meddelande av en bestämmelse, som lämnade åt vederbörande verksstyrelse att pröva, huruvida ersättning finge utgå eller icke. Departementschefen uttalade, att vad anginge resa, föranledd av inkallelse till tjänstgöring av befattningshavare, som åtnjöte semester eller annan ledighet, övervägande skäl talade för tillämpning av det förfarings sätt, som i 1927 års proposition förordats.

Enligt riksräkenskapsverkets mening föreligga starka billighets skäl för beredande av gottgörelse åt tjänsteman, som under semesterledighet inkallas till tjänstgöring, för härav föranledda resekostnader.

Erinras må, att semester numera i princip erhållit karaktären av en ovillkorlig rätt, som icke får förvägras en tjänsteman under återopande av att göromålsens behöriga gång icke medgiver semesterns uttagande. Semestern torde även i regel tillbringas å annan ort än stationeringsorten. Det synes därför med billighet överensstämma att, då en tjänsteman under sådan ledighet inkallas till tjänstgöring, skäligen gottgörelse beredes honom för uppkomna resekostnader under förutsättning likväl att ej alltför obetydlig del av semestern återstår, när avbrottet genom inkallelse till tjänstgöring äger rum.

Generaltullstyrelsen har ifrågasatt införande i resereglementet av vissa bestämmelser i ändamål att förebygga, att tjänsteman, som har sig ålagt att utan förordnande i varje särskilt fall företaga tjänsteresor, verkställer sådan resa i omedelbart samband med enskild ledighet, som tillbringats eller är avsedd att tillbringas utom vanliga tjänstgöringsorten, utan att tjänsteresan vid förevarande tidpunkt är ur statsverkets synpunkt ovillkorligen nödvändig. Styrelsen har anfört, att den omständigheten, att hinder mot ett dylikt för-

farande icke föreläge, kunde få till följd, att tjänstemannen komme att utan trängande skäl förlägga första eller sista tjänstförrättningen under resan till eller i närheten av den plats utom tjänstgöringsorten, där han under ledigheten vistades eller ämnade uppehålla sig. Därigenom finge tjänstemannen sina resekostnader ersatta av statsmedel, utan att statsverkets reseutgifter kunde anses motsvara värdet av tjänsteresan.

Viss möjlighet att lämna gottgörelse till tjänsteman, som inkallas till tjänstgöring med avbrytande av semester eller annan ledighet, har anvisats i de av riksräkenskapsverket åberopade uttalandena i propositioner till 1927 och 1929 års riksdagar. Önskemålet att tjänstemännen skola erhålla en mera tryggad rätt till sådan ersättning synes i princip befogat. Det torde emellertid möta betydande svårighet att åstadkomma en allmän reglering, som tillgodoser det ifrågavarande önskemålet utan att giva rum för missbruk. Man torde även böra räkna med att dylika avbrott i ledighet åtminstone under normala förhållanden skola höra till undantagen. Bestämmelser i förevarande ämne borde för övrigt knappast få sin plats i resereglementet utan snarare i de allmänna avlöningsförfattningarna.

Jämväl beträffande den av generaltullstyrelsen berörda frågan möter svårighet att genom allmänna bestämmelser åstadkomma en tillfredsställande reglering. För motverkande av missbruk i det av styrelsen angivna avseendet torde man närmast få lita till övervakning från överordnads sida och revision.

Av nu anförda skäl har jag ansett mig för närvarande icke böra framlägga förslag i dessa ämnen.

Utrikes resor.

Enligt 26 § resereglementet ankommer det på Kungl. Maj:t att förordna om resekostnads- och traktamentsersättning vid resor i statens ärenden utom rikets gränser.

Riksräkenskapsverket har ifrågasatt, huruvida icke vissa grundläggande föreskrifter, som genomgående återfinnas i Kungl. Maj:ts beslut rörande ersättning för utrikes resor, borde intagas i resereglementet.

Det torde framdeles i samma mån som hittills böra ankomma på Kungl. Maj:t att reglera ersättningarna vid utrikes tjänsteresor. I den mån det kan finnas önskvärt att meddela allmänna regler i ämnet, torde dessa böra få sin plats icke i själva resereglementet utan i tilläggsbestämmelserna eller annan författning vid sidan av reglementet.

V. Ändringarnas ikraftträdande m. m.

De nu förordade ändringarna i allmänna resereglementet torde böra träda i kraft den 1 juli 1942. Före ikraftträdandet erfordras omarbetning av tilläggsbestämmelserna till resereglementet samt olika besparingsreglementen ävensom vissa andra avlöningsföreskrifter, som äga samband med allmänna resereglementets bestämmelser.

I vissa yttranden har uttryckts önskemål, att allmänna resereglementet måtte efter ändringarnas vidtagande utgivas i sin fullständiga lydelse. Det torde böra ankomma på Kungl. Maj:t att för sådant ändamål, efter riksdagens behandling av ärendet, föranstalta om sammanförande av de beslutade ändringarna och tidigare ändringar i nytryck av reglementet.

Föredragande departementschefen hemställer härefter, att ett i enlighet med vad i det föregående anförts inom finansdepartementet upprättat förslag till kungörelse angående ändring i vissa delar av allmänna resereglementet den 27 juni 1929 (nr 210) måtte genom proposition föreläggas riksdagen till antagande.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdade hemställan förordnar Hans Maj:t Konungen, att proposition av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skall avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:

Sune Wisén.

Bihang.

Utkast

till

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

Härigenom förordnas *dels* att 8 § 3 mom. allmänna resereglementet den 27 juni 1929 skall upphöra att gälla, *dels ock* att 2 och 4—6 §§, 8 § 2 mom. samt 10, 15 och 17—19 §§ samma reglemente skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan sägs¹:

2 §.

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

F ä r d s ä t t	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, spårväg och omnibus	Avgift för 1 plats	Avgift för 1 plats	Avgift för 1 plats
Taxeautomobil	Avgift för 1 person	Avgift för 1 person	Avgift för 1 person
Annan automobil	40 öre per km	40 öre per km	40 öre per km
Hästskjuts	30 öre per km	30 öre per km	30 öre per km
Annat färdssätt än ovan nämmts	20 öre per km	20 öre per km	20 öre per km

Vid resa — — — i sovvagn.

Med fartyg — — — verkligen använts.

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

Med taxeaomobil avses automobil, som med vederbörligt tillstånd användes i annan yrkesmässig trafik än s. k. linjetrafik. Avgift för taxeaomobil beräknas efter den lägsta fastställda taxa, som för resan kunnat ifrågakomma. Jämte ersättning för avgiften må skälig gottgörelse utgå för andra brukliga utgifter för taxeaomobils begagnande.

Har förrättningsman — — — hava utgivit.

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

¹ Senaste lydelse av 2 § 1 mom. se 1933:376 samt av 8 § 2 och 3 mom. och 17 § 2 mom. se 1931:241.

	T r a k t a m e n t s k l a s s e r					
	A	B	C	D	E	F
För dag	17 kronor	15 kronor	13 kronor	12 kronor	10 kronor	8 kronor
För natt....	9 „	8 „	7 „	7 „	6 „	5 „
Tillhopa för dygn	26 kronor	23 kronor	20 kronor	19 kronor	16 kronor	13 kronor

Dygnet räknas från klockan 0.
Med dag — — — av dygnet.

4 §.

Resekostnads- och traktamentsersättning — — — icke förelegat.
Förrättningsman är — — — med luftfartyg.

Beträffande resor, som företagas med förrättningsmannen tillhörigt motorfordon, äger Kungl. Maj:t förordna, att resekostnadsersättning skall efter särskilda av Kungl. Maj:t eller vederbörande myndighet fastställda beräkningsgrunder utgå för berörda färdsätt även i fall, då förrättningsmannen icke enligt bestämmelserna i första stycket är berättigad till ersättning för sådant färdsätt. Ersättningen skall beräknas efter vad som kan anses motsvara de verkliga kostnaderna, dock skola beräkningsgrunderna, där ej Kungl. Maj:t med hänsyn till särskilda omständigheter finner skäl medgiva undantag, så fastställas, att ersättningen må antagas ej komma att överstiga den i 2 § 1 mom. stadgade.

Har förrättningsman — — — mån nedbringas.

5 §.

Resekostnadsersättning utgår — — — 1 kilometer.

Vid färd, som annorledes än med järnväg, fartyg, spårväg eller omnibus äger rum inom stads, köpings eller därmed jämförligt samhälles planlagda område, må resekostnadsersättning icke utgå, med mindre Kungl. Maj:t eller, enligt Kungl. Maj:ts bemyndigande, vederbörande myndighet prövar skäligt medgiva sådan ersättning. Företages med ett och samma fortskaffningsmedel färd mellan ett planlagt område och ort, belägen mer än 1 kilometer utanför samma område, utgår dock ersättning jämväl för den del av färden, som äger rum inom det planlagda området.

6 §.

Resekostnadsersättning utgår icke för längre väg än som verkligen tillryggalagts, där ej enligt gällande taxa avgift erlagts för viss minimiväglängd.

Vid beräkning — — — hel kilometer.

8 §.

2 mom. Om vid gemensam färd användes fortskaffningsmedel, som tillhör eller disponeras av någon av förrättningsmännen, äger denne åtnjuta, förutom resekostnadsersättning för egen resa, jämväl gottgörelse med 5 öre per kilometer för varje medresande förrättningsman.

10 §.

Nödgas förrättningsman vid förrättning företaga särskild resa för erhållande av nattkvarter, äger han därför åtnjuta ersättning enligt bestämmelserna i

detta reglemente, dock icke med högre belopp än som svarar mot den verkliga kostnaden och icke i något fall med högre belopp än 15 kronor.

Om eljest — — — dylikt avbrott.

15 §.

Där transportmedel kostnadsfritt tillhandahålles förrättningsmannen, utgår resekostnadsersättning endast i fall, då annat transportmedel än järnväg, fartyg, luftfartyg, spårväg eller omnibus frivilligt tillhandahålles av enskild person eller företag, som varken föranlett förrättningen eller eljest därav beröres.

17 §.

1 mom. Traktamentsersättning må — — — eller tjänstgöring.

2 mom. Traktamentsersättning utgår icke för dag, varav högst 3 timmar tagits i anspråk för resa eller förrättning, eller för natt, varav högst 1 timme sålunda tagits i anspråk.

För dag, varav mer än 3 men högst 9 timmar tagits i anspråk för resa eller förrättning, utgår traktamentsersättningen med hälften av det i 2 § 2 mom. upptagna beloppet.

Vid tillämpning av vad i detta moment stadgats skall i dagtid jämväl inräknas nattid, för vilken traktamentsersättning till följd av bestämmelsen i första stycket icke utgår.

3 mom. Kungl. Maj:t äger föreskriva undantag från vad ovan i 1 och 2 mom. är stadgat.

4 mom. Kungl. Maj:t äger förordna om minskning av traktamentsersättningen för de fall, då förrättning föranleder vistelse å en och samma ort utöver viss av Kungl. Maj:t bestämd tid.

18 §.

Då förrättningsman på grund av gällande bestämmelse erhåller kostnadsfri inkvartering, utgår icke traktamente för natt. Beredes förrättningsman genom vederbörande myndighets försorg inkvartering mot erläggande av viss ersättning, utgår traktamente för natt med högst ett belopp, motsvarande vad förrättningsmannen sålunda har att erlagga.

Traktamente för natt utgår icke i de fall, då förrättningsman på statens bekostnad innehar sovplats å järnväg eller liggplats å fartyg; dock att vad nu sagts icke skall gälla beträffande natt, under vilken förrättningsman ankommer till eller avreser från förrättnings- eller överliggningsort.

19 §.

Inträffar under resa eller förrättning uppehåll genom naturhinder eller styrkt sjukdom eller av annan giltig anledning, må traktamentsersättning utgå även för den tid, varunder uppehållet ägt rum, dock högst under 15 dygn. Åtnjuter förrättningsmannen sjukhusvård, som helt eller delvis bekostas av statsmedel, beror det på prövning av vederbörande myndighet, huruvida traktamentsersättningen under tiden för sjukhusvistelsen skall ned sättas eller helt upphöra.

Förrättningsman, som — — — bostads- eller tjänstgöringsorten.

Denna kungörelse träder i kraft den