

**Nr 265.**

Ankom till riksdagens kansli den 5 november 1946 kl. 1 em.

*Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till kungörelse angående ändring i vissa delar av allmänna resereglementet den 27 juni 1929 (nr 210).*

(3:e avd.)

I propositionen nr 325 har Kungl. Maj:t, under återopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för den 27 september 1946, föreslagit riksdagen godkänna följande vid propositionen fogade förslag till kungörelse angående ändring i vissa delar av allmänna resereglementet den 27 juni 1929 (nr 210).

**Förslag**

till

**kungörelse om ändrad lydelse av 2 och 23 §§ allmänna resereglementet den 27 juni 1929 (nr 210).**

Härigenom förordnas, att 2 och 23 §§ allmänna resereglementet den 27 juni 1929 skola erhålla ändrad lydelse på sätt av det följande framgår.<sup>1</sup>

**2 §.**

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

Färd sätt	Klass I	Klass II	Klass III
Järnväg .....	{ Avgift för 1 plats i I klass	Avgift för 1 plats i II klass	Avgift för 1 plats i III klass
Fartyg.....	{ Avgift för enskild hytt med högst 2 liggplatser }	Avgift för hyttplats	Avgift för salongsplats
Luftfartyg, 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 .....	35 öre per km	35 öre per km	35 öre per km
Hästskjuts .....	30 öre per km	30 öre per km	30 öre per km
Annat färd sätt än ovan nämnts	20 öre per km	20 öre per km	20 öre per km

<sup>1</sup> Senaste lydelse se 1942:339.

Vid resa — — — i sovvagn.

Med fartyg — — — verkligen använts.

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

Med taxeaomobil — — — verkliga kostnaderna.

Har förrättningsman — — — hava utgivit.

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

	Traktamentsklasser			
	A	B	C	D
För dag .....	17 kronor	14 kronor	12 kronor	10 kronor
» natt .....	10 »	9 »	8 »	7 »
Tillhopa för dygn	27 kronor	23 kronor	20 kronor	17 kronor

Dygnet räknas från klockan 0.

Med dag — — — av dygnet.

### 23 §.

I räkning — — — resor företagits;

det för varje del av resan använda fortskaffningsmedlet, den vagnsklass å tåg eller plats å fartyg, i vilken resan företagits, samt vagns- och platsnummer å sovplats eller numret å taxeaomobil, som använts; ävensom tilläventyrs uppbygget förskott till reseutgifternas bestridande.

Vid sådan — — — i färden.

När förrättning — — — bifogas räkningen.

Befattningshavare, vilken — — — och slut.

Denna kungörelse träder i kraft den 1 januari 1947.

### Resekostnadsersättning vid färd med annan automobil än taxeaomobil eller omnibus.

Ersättning vid färd med annan automobil än taxeaomobil eller omnibus fastställdes vid tillkomsten år 1929 av gällande resereglemente till 40 öre per kilometer. År 1931 sänktes ersättningen till 35 öre och år 1933 till 30 öre. Sistnämnda ersättningsbelopp gällde till dess 1942 års riksdag på förslag av Kungl. Maj:t i propositionen nr 130/1942 höjde beloppet till det för närvarande gällande 40 öre per kilometer. Bestämmelsen om denna ersättning är intagen i 2 § 1 mom. resereglementet.

Departementschefen har under förestående rubrik för egen del anfört följande.

Den år 1942 beslutade höjningen från 30 till 40 öre per kilometer vid färd med annan automobil än taxeautomobil eller omnibus hade sin grund i då inträffade kostnadsökningar av olika slag, framför allt i fråga om motorbränsle när den då nödtvungna ved- och kolgasdriften var betydligt dyrare än bensindriften. I en till grund för Kungl. Maj:ts proposition nr 130/1942 liggande sakkunnigpromemoria anfördes, bland annat, att den höjning av ersättningen, som borde föranledas av kostnadsstegringen, måste bli i viss mån godtycklig, när frågan i vad mån ena eller andra beloppet täckte de verkliga kostnaderna beleva beroende på växlande faktorer.

Från och med innevarande år har en allmän återgång till bensindriften kunnat äga rum. Därigenom ha de rörliga kostnaderna sjunkit betydligt. Å andra sidan torde — åtminstone ännu så länge — vissa fasta kostnader få beräknas till något högre belopp än före krisårens kostnadsstegring. Verkställda beräkningar giva emellertid vid handen, att de sammanlagda driftkostnaderna blivit ej obetydligt mindre. I anledning härav har Kungl. Maj:t genom beslut den 21 juni i år för vissa grupper av befattningshavare fastställt beräkningsgrunder, som giva lägre ersättning vid resa med egen automobil än de grunder, som fastställdes i samband med 1942 års beslut om höjning av ersättningen för färd med annan automobil än taxeautomobil eller omnibus. I analogi härmed torde vara motiverat att nu verkställa en sänkning av sistnämnda ersättningsbelopp. Hur stor denna sänkning bör bli, för att ersättningsbeloppet skall bli lämpligast avvägt, är mera vanskligt att avgöra. Tillgängliga beräkningar tyda på att en återgång redan nu till 30 öre per kilometer komme att innebära för stor sänkning. Jag anser mig därför böra förordna, att ersättningsbeloppet från och med den 1 januari 1947 sänkes till 35 öre per kilometer. Skulle kostnaderna fortsätta att minska, torde jag vid en senare, härför lämplig tidpunkt få återupptaga frågan om den lämpligaste avvägningen av förevarande ersättningsbelopp.

### Traktamentsersättning.

De för närvarande gällande traktamentsersättningsbeloppen ha fastställts i enlighet med förslag som framlagts i propositionen nr 130 till 1942 års riksdag och av samma riksdag godkänts. Till grund för nämnda proposition låg en promemoria, som utarbetats av särskilda, för revision av resereglementet tillkallade sakkunniga.

Från personalhåll har nu framförts önskemål om en förnyad höjning av traktamentsbeloppen. Därvid har framhållits, dels att de gällande beloppen under trycket av krisförhållandena år 1942 blivit snävt beräknade, dels ock att ytterligare prisstegringar inträtt efter nämnda år. Statstjänarkartellen och statstjänstemännens riksförbund ha till finansdepartementet överlämnat en den 8 mars 1946 dagtecknad promemoria i ämnet.

Med anledning av den sålunda gjorda framställningen ha från statens priskontrollnämnd under hand införskaffats vissa uppgifter om de förändringar, som under tiden september 1941—april 1946 förekommit i fråga om hotell- och restaurangpriserna. Uppgifterna synas giva vid handen, att den genomsnittliga prisstegringen sedan 1941 för restaurangmåltider utgjort 6—10 procent samt för hotellrum minst 10 procent.

Sedan därefter inom finansdepartementet upprättats en den 17 april 1946 dagtecknad promemoria i förevarande fråga, ha utlåtanden i ärendet inhämtats från statskontoret och allmänna lönenämnden.

*Departementschefen* har för egen del anfört följande.

Den år 1942 verkställda revisionen av resereglementets bestämmelser om traktamentsersättning torde närmast få betraktas såsom ett av krisförhållandena betingat provisorium. Såväl i sakkunnigpromemorian och ett flertal remissyttranden som i propositionen och riksdagens skrivelse framhölls önskvärdheten av en principiell revision av traktamentsgrunderna, innefattande bland annat prövning av spörsmålen om antalet traktamentsklasser samt avvägningen mellan högsta och lägsta traktamentsbeloppen. I samband med att fråga nu väckts om en ytterligare höjning av traktamentsersättningarna, ha såväl statskontoret som allmänna lönenämnden ånyo framhållit önskvärdheten av en omprövning av traktamentsgrunderna.

En fortsatt provisorisk höjning av traktamentsersättningarna utan prövning av frågan om själva traktamentsgrunderna synes mig i nuvarande läge icke tillfredsställande. Jag har därför ansett mig böra nu upptaga även sistnämnda fråga till behandling.

Antalet traktamentsklasser har alltsedan 1925 varit sex, betecknade A—F. Beloppen för dygn äro sedan 1942 i de särskilda klasserna 26, 23, 20, 19, 16 och 13 kronor. En så långt gående differentiering av befattningshavarna synes knappast erforderlig och enligt min mening tala vägande skäl för att en minskning av antalet traktamentsklasser nu genomföres. Vad särskilt angår de nuvarande klasserna C och D med traktamentsbeloppen 20 respektive 19 kronor för dygn ligger en sammanslagning nära till hands. Även i fråga om de båda högsta traktamentsklasserna medföra de nuvarande bestämmelserna en uppdelning av befattningshavarna, som är mindre tillfredsställande. Sålunda tillhöra exempelvis flertalet verkschefer traktamentsklass A, nämligen generaldirektör, överdirektör i lönegrad C 10 m. fl., under det att överdirektör i lönegrad B 2 och vissa verkschefer i lönegraden B 1 tillhöra närmast lägre traktamentsklass. En sammanslagning jämväl av dessa båda traktamentsklasser förefaller naturlig. Jag vill förden skull förorda, att traktamentsklassernas antal begränsas till fyra, därigenom att de nuvarande klasserna A och B sammanslås till en ny klass, benämnd A, samt klasserna C och D likaledes sammanföras till en ny klass, benämnd B. De hittillsvarande klasserna E och F böra däremot alltjämt bibehållas som fristående klasser, med beteckningarna C och D. I fråga om de olika befattningshavargruppernas fördelning på de föreslagna nya traktamentsklasserna torde det liksom hittills få ankomma på Kungl. Maj:t att meddela erforderliga bestämmelser.

Vad härefter angår storleken av de särskilda traktamentsbeloppen må till en början framhållas, att utredningen i ärendet ger vid handen, att en viss stegring av hotell- och restaurangpriserna ägt rum även efter år 1941. Med hänsyn härtill samt i betraktande av att den år 1942 verkställda höjningen av traktamentsbeloppen icke innebar full kompensation för ditintills inträdda prisstegringar, synes en justering uppåt av traktamentsbeloppen nu böra vidtagas. Vid bedömandet av storleken av dessa höjningar synes utgångspunkten böra vara — nu liksom 1942 — att behovet av en höjning är störst för dem, som åtnjuta de lägsta traktamentsersättningarna. Såsom statskontoret i ärendet framhållit bör emellertid beaktas, att tjänstgörings-traktamentena skola utgöra ersättning icke för befattningshavarens samtliga kostnader under en tjänsteresa utan endast för merkostnaderna på grund av frånvaron från hemmet. I fråga om avvägningen mellan högsta och lägsta

traktamentsbeloppen må erinras, att skillnaden för närvarande uppgår till 13 kronor för dygn. För egen del vill jag förorda, att denna skillnad minskas till 10 kronor för dygn. I fråga om det lägsta traktamentsbeloppet anser jag mig kunna tillstyrka det av personalorganisationerna framställda, av allmänna lönenämnden förordade förslaget om en höjning till 17 kronor för dygn.

I anslutning till det anförda vill jag föreslå, att ersättningsbeloppen för dygn i de fyra nya traktamentsklasserna fastställas till 27, 23, 20 och 17 kronor, varav respektive 17, 14, 12 och 10 kronor böra utgöra dagtraktamente och resten natttraktamente. Förslaget innebär, i förhållande till vad som nu gäller, förbättringar i envar av de nuvarande klasserna B samt D—F med 4 kronor för dygn samt i klasserna A och C med 1 krona respektive 3 kronor för dygn. De föreslagna ändringarna böra genomföras från och med den 1 januari 1947.

### Viss uppgiftsskyldighet.

Jämlikt 11 § allmänna resereglementet utgår vid resa inom riket för förrättning i statens ärenden gottgörelse för plats i sovagn endast om förrättningsman nattetid begagnat sådan plats.

Kungl. Maj:ts förslag innebär, att i resereglementet stadgas skyldighet för förrättningsman att vid begagnande av sovplats i reseräkning ange vagns- och platsnummer. Föreskriften borde lämpligen meddelas genom ett tillägg till 23 § resereglementet.

### Utskottet.

Utskottet har icke funnit anledning till erinran mot Kungl. Maj:ts förslag och får alltså hemställa,

att riksdagen må godkänna det vid propositionen fogade kungörelseförslaget.

Stockholm den 5 november 1946.

På statsutskottets vägnar:

J. B. JOHANSSON.

---

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet ha närvarit

från första kammaren: herrar *Johan Bernhard Johansson, Gränebo, Bäckström, Karl Andersson, Heiding, Mannerskantz, Boman, Ekströmer, Gustaf Iwar Anderson, Rosenberg* och *Hesselbom*; samt

från andra kammaren: herrar *Törnkvist, Eriksson* i Stockholm, *Svensson* i Grönvik, *Rubbestad, Andersson* i Malmö, *Mårtensson, Malmborg* i Skövde, *Lindholm, Holmström, Åkerström, Petterson* i Degerfors och *Birke*.

---