

Nr 19.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till kungörelse om ändrad lydelse av 2 § 1 mom. och 4 § allmänna resereglementet den 27 juni 1929 (nr 210); given Stockholms slott den 12 januari 1951.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över civilärenden för denna dag, föreslå riksdagen att godkänna härvid fogade förslag till kungörelse om ändrad lydelse av 2 § 1 mom. och 4 § allmänna resereglementet den 27 juni 1929 (nr 210).

GUSTAF ADOLF.

John Lingman.

Propositionens huvudsakliga innehåll.

I propositionen föreslås på grundval av ett av statens sakrevision upprättat förslag sådana ändringar i allmänna resereglementet, att enhetliga, för så gott som hela statsförvaltningen gällande bestämmelser kunna utfärdas i fråga om resekostnadsersättning vid tjänsteresa med förrättningsman tillhörig bil. I anslutning därtill förordas, att möjlighet öppnas att från Kungl. Maj:t till vederbörande centrala förvaltningsmyndigheter delegera prövningen av frågor om undantag vid begagnandet av dylikt färd sätt från den i 4 § första stycket resereglementet stadgade skyldigheten att företaga kostnadsjämförelser.

Förslag

till

kungörelse om ändrad lydelse av 2 § 1 mom. och 4 § allmänna resereglementet den 27 juni 1929 (nr 210).

Härigenom förordnas, att 2 § 1 mom. och 4 § allmänna resereglementet den 27 juni 1929 skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.¹

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 salongs- plats
Luftfartyg, spårväg och omnibus.....	A v g i f t f ö r 1 p l a t s		
Taxeautomobil	A v g i f t f ö r 1 p e r s o n		
Annan automobil ...	Enligt bestämmelser, utfärdade av Kungl. Maj:t		
Hästskjuts	3 0 ö r e p e r k m		
Annat färd sätt än ovan nämnts	2 0 ö r e p e r k m		

Vid resa — — — i sovvagn.

Med fartyg — — — verkligen använts.

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

Med taxeaomobil — — — verkliga kostnaderna.

Har förrättningsman — — — hava utgivit.

4 §.

Resekostnads- och traktamentsersättning — — — icke förelegat.

Förrättningsman är — — — med luftfartyg.

Beträffande resor, som företagas med förrättningsmannen tillhörigt motorfordon, äger Kungl. Maj:t eller myndighet, som Kungl. Maj:t bestämmer, för vissa befattningshavare eller grupper av befattningshavare förordna, att reskostnadsersättning skall utgå för angivna färd sätt även i fall, då förrättningsmannen icke enligt bestämmelserna i första stycket är berättigad till ersättning för sådant färd sätt.

Har förrättningsman — — — mån nedbringas.

Denna kungörelse länder till efterrättelse från och med den 1 april 1951.

¹ Senaste lydelse av 2 § 1 mom., se 1948:414.

*Utdrag av protokollet över civilärenden, hållet inför Hans Maj:t
Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 12 ja-
nuari 1951.*

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden SKÖLD, QUENSEL, DANIELSON, VOUGT, ZETTERBERG, NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, MOSSBERG, WEIJNE, ANDERSSON, LINGMAN.

Efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter anmäler chefen för civildepartementet, statsrådet Lingman, fråga om ändringar i allmänna resereglementet och anför därvid följande.

I. Inledning.

Genom beslut den 3 juni 1949 uppdrog Kungl. Maj:t åt statens sakrevision att verkställa utredning och avgiva förslag i fråga om ändrade bestämmelser rörande resekostnadsersättning vid befattningshavares tjänsteresa med egen bil.

Med skrivelse den 27 februari 1950 har sakrevisionen överlämnat förslag till dylika bestämmelser. Sakrevisionen har därvid meddelat, att den först uppgjort ett preliminärt förslag till lösning av ifrågavarande spörsmål, varvid under hand överlagts med vissa myndigheter och med representanter för olika personalsammanslutningar. Med skrivelse den 19 december 1949 har detta förslag därefter, med begäran om synpunkter på de förevarande frågorna, utsänts till följande myndigheter och sammanslutningar, nämligen försvarets civilförvaltning, socialstyrelsen, arbetarskyddsstyrelsen, arbetsmarknadsstyrelsen, generalpoststyrelsen, telegrafstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, vattenfallsstyrelsen, kontrollstyrelsen, skolöverstyrelsen, domänstyrelsen, lantbruksstyrelsen, rikets allmänna kartverk, skogsstyrelsen, veterinärstyrelsen, medicinalstyrelsen, länsstyrelserna i Kristianstads, Värmlands och Västerbottens län, hushållningssällskapens förbund, statstjänarkartellen, statstjänstemännens riksförbund, Sveriges akademikers centralorganisation och tjänstemännens centralorganisation. Därjämte ha automobilbesiktningsmännens förening samt Sveriges jägmästares och forstmästares riksförbund till sakrevisionen inkommit med skrifter i ärendet.

Sakrevisionen har sedermera — delvis med beaktande av vad i remissyttrandena anförts — uppgjort det med förenämnda skrivelse den 27 februari 1950 framlagda förslaget. Över detta förslag ha utlåtanden avgivits av statskontoret och riksräkenskapsverket.

Jag torde i detta sammanhang även få anmäla, att lantmäteristyrelsen i skrivelse den 14 november 1950 hemställt, att i viss mån andra grunder än de av sakrevisionen föreslagna skola tillämpas för lantmäteripersonalens vidkommande. Över framställningen har sakrevisionen den 4 december 1950 avgivit utlåtande. Vidare ha Sveriges lantmätareförening och Sveriges veterinärförbund till civildepartementet inkommit med skrifter i ärendet.

II. Gällande bestämmelser.

Nu gällande bestämmelser angående ersättning för resa med egen bil i tjänsten återfinnas dels i allmänna resereglementet, dels ock i vissa med stöd av detsamma utfärdade s. k. besparingsreglementen.

Enligt 2 § *allmänna resereglementet* utgår ersättning för resa med egen bil (annan automobil än taxeautomobil) i tjänsten med 40 öre per km. Beträffande tillämpningen av denna beräkningsgrund stadgas i 4 § första stycket samma reglemente, att resekostnads- och traktamentsersättning skall utgå med hänsyn tagen till den väg och det färd sätt, som för resan verkligen använts, dock att ersättningen icke må tillgodonjutas med sammanlagt högre belopp än som skulle ha utgått, därest förrättningsmannen begagnat sig av den väg och det färd sätt, som med avseende å resans ändamål samt för åstadkommande av minsta sammanlagda rese- och traktamentskostnad eller eljest varit lämpligast. Detta innebär, att ersättningen för begagnande av egen bil vid tjänsteresa är beroende av en jämförelse mellan kostnaderna för dylikt färd sätt och annat färd sätt som kunnat ifrågakomma.

Om vid gemensam färd användes bil, som tillhör någon av förrättningsmännen, äger denne jämlikt 8 § 2 mom. åtnjuta gottgörelse med 5 öre per km för varje medresande förrättningsman.

De s. k. *besparingsreglementena* ha tillkommit med stöd av 4 § tredje stycket allmänna resereglementet. Beträffande resor, som företagas med förrättningsmannen tillhörigt motorfordon, äger Kungl. Maj:t jämlikt detta författningsrum för vissa befattningshavare eller grupper av befattningshavare förordna, att resekostnadsersättning skall efter särskilda av Kungl. Maj:t eller vederbörande myndighet fastställda beräkningsgrunder utgå för ifrågavarande färd sätt även i fall, då förrättningsmannen icke enligt bestämmelserna i 4 § första stycket (här avses den förut omtalade kostnadsjämförelsen) är berättigad till ersättning för sådant färd sätt. 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 § stadgade, d. v. s. 40 öre per km.

Bland besparingsreglementena, vilka för närvarande torde uppgå till ett trettiotal, må här nämnas följande typer.

1. Vederbörande äger utan hinder av föreskrifterna i 4 § första stycket allmänna resereglementet — d. v. s. utan skyldighet att iakttaga kostnadsjämförelser — för tjänsteresor, som han företager med honom tillhörig bil, åtnjuta resekostnadsersättning enligt de i samma reglemente stadgade grunderna, dock med följande inskränkningar. Överstiger den under kalenderåret tillryggalagda väglängd, för vilken resekostnadsersättning sålunda utgår, 600 mil med bil, vars tjänstevikt uppgår till minst 1 100 kg, eller 400 mil med bil, vars tjänstevikt är lägre, utgör ersättningen för varje överskjutande vägkilometer i förstnämnda fall 20,5 öre och i sistnämnda fall 17 öre. För vissa nordliga län utgår därvid en tilläggsersättning med 1 öre per km för körning utöver 600 respektive 400 mil. Till denna typ torde höra större delen av besparingsreglementena.

Bestämmelser av här angivna innehåll gälla bland annat för statens fattigvårds- och barnavårdskonsulenter med undantag av konsumenten i Gotlands län, tjänstemän vid länsarbetsnämnd eller den offentliga arbetsförmedlingen, tjänstemän vid eller under vägförvaltning samt vissa befattningshavare inom länsarkitektorganisationen, vid kontrollstyrelsens lokala skattekontroll, hos lantbruksnämnderna och inom lantmåteriorganisationen samt vissa tekniker vid civilförsvaret. Vidare höra till denna kategori vissa skyddskonsulenter och skyddsassistenter, kyrkobokföringsinspektörer i visst fall, befattningshavare vid hushållningssällskap, vid statens lokala fiskeradministration samt hos skogsvårdsstyrelserna.

2. Enligt beslut den 28 januari 1949 äger besiktningsman vid statens bilinspektion, vilken är ägare till i vederbörande automobilregister införd bil — under förutsättning att han förbinder sig att enligt bestämmelser som meddelas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen använda bilen för resor i tjänsten — uppbära *dels* såsom bidrag till täckande av kostnaderna för hållande av bil ett belopp av 1 200 kronor för år räknat, därest bilens tjänstevikt uppgår till minst 1 100 kg, och 900 kronor för år räknat, därest bilens tjänstevikt är lägre, *dels* resekostnadsersättning vid tjänsteresa med sådan bil med 20,5 öre per km, då bilens tjänstevikt uppgår till minst 1 100 kg, samt med 17 öre per km, då bilens tjänstevikt är lägre. För besiktningsman, vilkens stationeringsort är belägen i Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens eller Norrbottens län, ökas ersättningen med 1 öre per km.

3. Enligt gällande resereglemente för tjänstemän vid domänverket äger domänstyrelsen beträffande resor, som företagas med förrättningsmannen tillhörigt motorfordon, medgiva att resekostnadsersättning skall efter särskilda av domänstyrelsen fastställda beräkningsgrunder utgå för berörda färdstätt även i fall, då förrättningsmannen icke enligt bestämmelserna i 4 § första stycket allmänna resereglementet 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 annat särskilt medgiver, skola så fastställas, att ersättningen må antagas ej komma att överstiga den i 2 § 1 mom. allmänna resereglementet stadgade. Vid samåkning utgår gottgörelse med 5 öre per km och medresan-

de förrättningsman. Ersättningsbeloppens storlek är beroende på bilens tjänstevikt (3 viktklasser) och den årliga körsträckan. Beloppen utgå efter en fallande skala (jfr s. 16).

4. Enligt medgivande av Kungl. Maj:t den 24 oktober 1947 äger vattenfallsstyrelsen, i fall då så befinnes förenligt med statsverkets intressen, träffa uppgörelse med vissa befattningshavare vid verket om användande av befattningshavarna tillhöriga motorfordon vid resor i tjänsten. Av de fasta kostnaderna betalar tjänstemannen i princip själv 40 procent med hänsyn till att han förfogar över bilen för egen räkning. De rörliga kostnaderna betalas av staten. Ersättning utgår dels med visst bestämt belopp — motsvarande statens andel i de fasta kostnaderna — dels med visst belopp för kilometer. Den totala ersättningen i genomsnitt under året får dock icke överstiga 40 öre per km. Tjänsteman, som enligt beslut av styrelsen mot förenämnd ersättning använder privat bil för tjänsteresor, är skyldig att i tjänsten utan extra ersättning i mån av behov medföra andra tjänstemän.

III. Sakrevisionens förslag och däröver avgivna yttranden.

Sakrevisionens förslag innebär i huvudsak följande.

Ersättning för tjänsteresa med egen bil skall utgå efter enhetliga normer, gällande för hela statsförvaltningen med vissa begränsade undantag. Den i 4 § första stycket allmänna resereglementet föreskrivna skyldigheten att göra kostnadsjämförelser skall i princip bibehållas, men prövningen av rätten att utan sådana jämförelser begagna motorfordon vid tjänsteresor skall delegeras från Kungl. Maj:t till vederbörande centrala förvaltningsmyndigheter. Bestämmelserna om ersättningens storlek skola icke kvarstå i allmänna resereglementet utan utfärdas av Kungl. Maj:t i tillägsbestämmelser till reglementet.

Ersättningsbeloppen skola så nära som möjligt ansluta sig till de verkliga självkostnaderna och beräknas på grundval av kalkyler beträffande två biltyper med en tjänstevikt under respektive över 1 100 kg. Med utgångspunkt från att bilanskaffning ekonomiskt sett icke kan anses försvarlig, om bilen ej kan utnyttjas 1 500 mil per år för statens och den enskildes behov, förordar sakrevisionen, att full täckning för såväl de fasta som de rörliga kostnaderna skall medgivas vid en körsträcka av 1 500 mil per år i statens tjänst. Begagnas bilen i mindre utsträckning vid tjänsteresor, skall täckningsprocenten för de fasta kostnaderna minskas så att statsverket och den enskilde befattningshavaren vid en årlig körlängd om högst 500 mil i statens tjänst svara för hälften vardera av de fasta kostnaderna.

Med utgångspunkt från angivna principiella synpunkter har sakrevisionen i skrivelsen den 27 februari 1950 på grundval av då rådande prisläge beräknat de fasta och rörliga kostnadselementen vid olika årliga körlängder. Efter omräkning med hänsyn till därefter inträffade prisändringar inne-

bär sakrevisionens förslag, att ersättning för tjänsteresa med förrättningsman tillhörig bil skall utgå med härefter angivna belopp.¹

Årlig körlängd	Bil med tjänstevikt	
	under 1 100 kg öre/km	minst 1 100 kg öre/km
0— 500 mil	29 (29)	38 (40)
501—1 500 mil	23 (24)	30 (32)
över 1 500 mil	16 (16)	20 (22)

Härtill skall enligt förslaget komma särskild ersättning *dels* med 1 öre per km vid tjänsteresa inom Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län, vilken ersättning under tiden den 1 november—den 30 april skall förhöjas med 1 öre per km, *dels* jämlikt 8 § 2 mom. allmänna rese-reglementet med 5 öre per km för varje medresande förrättningsman.

Jag torde härefter få övergå till en närmare redogörelse för sakrevisionens förslag och de däröver avgivna yttrandena.

1. Ett enhetligt för hela statsförvaltningen gällande ersättningssystem.

Sakrevisionen har till stöd för sitt förslag i denna del anfört, att ersättning för resa med egen bil i tjänsten för närvarande utgår efter oenhetliga bedömningar, medförande en betydande skillnad i ekonomiskt hänseende i fråga om ersättningsbeloppen, oaktat grundförutsättningarna för resornas anordnande och ersättande i många fall äro likartade. Med hänsyn härtill och till rättvisesynpunkter samt till önskvärdheten att såvitt möjligt nedbringa arbetet med reseersättningens beräkning och kontrollerande har sakrevisionen funnit det angeläget, att bestämmelser utfärdas, som enhetligt reglera förevarande förhållanden i alla de fall, då det ur statens synpunkt framstår såsom önskvärt att förrättningsmän tillhöriga bilar utnyttjas för resor i tjänsten. Enligt sakrevisionens uppfattning bör därför i princip eftersträvas, att varje förrättningsman, som för tjänsteresa utnyttjar egen bil, i ersättningsavseende skall följa samma reglemente. Härigenom skulle behovet av särskilda bestämmelser för speciella befattningshavare eller grupper av sådana bortfalla.

Från denna grundregel, enligt vilken nuvarande oenhetliga system skulle utbytas mot ett för statsförvaltningen enhetligt ersättningssystem, anser sakrevisionen undantag behöva göras blott i ringa utsträckning och där fråga är om bilresor, vilka egentligen icke ha karaktär av tjänsteresor i vanlig bemärkelse. Härom anför sakrevisionen, att varken de bilresor, som företagas av postverkets lantbrevbärarkår, eller de förrättningsfärder, som ske med bilar tillhörande bilinspektionens besiktningmän, kunna anses böra

¹ Inom parentes ha angivits de belopp, varmed ersättning enligt de av sakrevisionen föreslagna grunderna skulle utgå vid det i början av år 1950 rådande prisläget.

rubiceras såsom egentliga tjänsteresor. I det första fallet äro nämligen bilresorna i stor utsträckning förknippade med enskild ekonomisk verksamhet och i det senare fallet har det upplysts, att för bilbesiktningsmännen huvudanledningen till bilinnehavet hänför sig till nödvändigheten att genom regelbunden körning i trafik vidmakthålla körvana och icke till förrättningsresor i allmänhet. I fråga om postverkets lantbrevbärare och bilinspektionens besiktningsmän har sakrevisionen därför funnit de föreslagna ersättningsbestämmelserna icke böra tillämpas.

Sakrevisionen motsätter sig däremot, att ytterligare undantag från de enhetliga ersättningsnormerna göras. Med anledning av att rikets allmänna kartverk hos sakrevisionen påkallat särbestämmelser för kartverkets personal har sakrevisionen anfört, att det erbjuder vissa svårigheter att fullt säkert bedöma om kartverkets personal bör undantagas från de föreslagna allmänna ersättningsbestämmelserna. Av principiella skäl anser sakrevisionen det emellertid icke böra ifrågakomma, att ytterligare undantag göras. Sakrevisionen har i detta sammanhang uttalat, att frågan om den ekonomiska synpunkten på en tjänstemans bilinnehav alltid måste bedömas mot bakgrunden av hela hans bilkörning under året, således även den som han företager som privatman. Eftersom vid kartverket bilar komma till användning endast under fältarbetena under den ljusaste delen av året, bör, därest kartverkets befattningshavare i fortsättningen ej vilja ställa sina bilar till förfogande, enligt sakrevisionens mening undersökas, om erforderligt antal bilar kan disponeras genom lån från annat statligt verk. Enligt vad sakrevisionen inhämtat kan i detta avseende väg- och vattenbyggnadsstyrelsen komma i fråga.

Sakrevisionen har vidare anfört, att det föreslagna enhetliga ersättnings-systemet otvivelaktigt kan medföra vissa mindre önskvärda konsekvenser i de fall, då ersättning för tjänsteresa utbetalas av annan än den myndighet eller institution, där vederbörande är anställd. Sålunda blir debiteringen av resekostnadsersättning för t. ex. ett sjukbesök på en och samma plats varierande, beroende på under vilken del av året sjukbesöket inträffar. Vidare komma kontrollmöjligheterna, då kostnaderna skola ersättas från olika håll, att bliva förhållandevis begränsade, om man icke vill införa ett alltför omständligt och därför irriterande kontrollsystem. Sakrevisionen har därför undersökt möjligheterna att utforma taxan på sådant sätt att för hela väglängden upp till 1 500 mil per år skulle få debiteras ett och samma ersättningsbelopp per kilometer. Ett sådant tillvägagångssätt skulle emellertid medföra så låg kompensation till de förrättningsmän, som stanna vid förhållandevis låga körlängder per år, att revisionen icke ansett sig kunna framlägga förslag därom; detta framför allt med hänsyn till de av åtskilliga myndigheter och personalorganisationer framförda farhågorna för att en i förhållande till de faktiska kostnaderna alltför låg ersättning skulle kunna föranleda vederbörande förrättningsman att icke utnyttja sin bil i tjänsten. Att ett sådant förhållande skulle kunna leda till icke önskvärda konsekvenser för statsverket, finner sakrevisionen uppenbart. Sakrevisionen anser

vidare, att den omständigheten att kostnadsdebiteringar skulle variera under årets olika tider icke innebär större olägenhet i detta sammanhang. Då det däremot otvivelaktigt skulle representera ett stort värde, att en så betydande del av statsförvaltningen som möjligt inordnas under enhetliga bestämmelser på förevarande område, håller sakrevisionen före, att varken den sistnämnda omständigheten eller det förhållandet att kontrollen icke kan utbyggas på ett sätt, som i sig självt är önskvärt, bör få hindra, att det föreslagna systemet göres tillämpligt även på nu avsedda förrättningsmän, vilkas egna uppgifter om tidigare under året tillryggalagd körlängd i respektive fall torde få godtagas.

I fråga om det tekniska genomförandet av förslaget om ett enhetligt ersättningsystem anför sakrevisionen följande.

Från angivna utgångspunkter synes det nödvändigt att ändra de nuvarande bestämmelserna i 2 § resereglementet angående ersättning för resa med »Annan automobil» och ersätta dem med de särskilda ersättningsgrunder, som böra gälla för ifrågavarande tjänsteresor och vartill i det följande framlägges förslag. Då dessa ersättningsbelopp äro grundade på självkostnadsberäkningar och därför kunna behöva justeras med hänsyn till inträffade större förskjutningar — öknings- eller minskningar — i mera betydelsefulla kostnadsposter, synas ifrågavarande ersättningsgrunder smidigast kunna anpassas efter föreliggande förhållanden, om bestämmelserna helt utbrytas ur resereglementet och innefattas i särskilda av Kungl. Maj:t utfärdade tilläggsbestämmelser. Till dessa skulle hänvisas i resereglementet. Sålunda fastställda ersättningsgrunder avses skola tillämpas vid varje resa med annan bil än taxebil, sålunda icke blott vid tjänstresa med egen bil utan även om i förekommande fall förrättningsman erbjudes resa med annan tillhörig bil och ersättning för sådan resa kan utgå jämlikt 15 § allmänna resereglementet.

Sakrevisionens förslag i denna del har i allmänhet tillstyrkts i de avgivna yttrandena.

Rikets allmänna kartverk har dock ansett, att ett enhetligt för hela statsförvaltningen gällande ersättningsystem möter stora praktiska svårigheter vid genomförandet på grund av de väsentligt olika förhållanden, under vilka tjänstemän inom skilda grenar av statsförvaltningen arbeta. För kartverkets del ställa sig resekostnaderna med hänsyn till arbetets art omkring hälften billigare med förrättningsmännen tillhöriga bilar än med trafikbilar. På grund av att bilarna utnyttjas endast under den tid fältarbetet pågår bliva emellertid de fasta kostnaderna oproportionerligt höga per kilometer. Av detta skäl kan enligt kartverkets mening ett enhetligt ersättningsystem icke tillgodose befattningshavarnas berättigade anspråk på skäligen gottgörelse för att de för tjänstebruk hålla egen bil. Ämbetsverket har med anledning härav uttalat farhågor för att tjänstemännen icke skola vara villiga att ställa egen bil till förfogande för tjänsteresor, därest sakrevisionens förslag genomföres.

Liknande synpunkter ha anförts av *domänstyrelsen* och *skogsstyrelsen*. Sistnämnda myndighet har sålunda uttalat, att sakrevisionens förslag vis-

serligen erbjuder en för normalfallen avlöningstekniskt sett lämplig lösning men att det kan ifrågasättas, om icke skogsvårdsstyrelsernas befattningshavare och därmed jämförbara personalgrupper böra vara underkastade andra ersättningsbestämmelser.

Såsom jag i det följande kommer att närmare angiva har även *lantmäteristyrelsen* ansett, att i viss mån avvikande regler böra gälla för den under styrelsen lydande personalen.

Veterinärstyrelsen har i sitt utlåtande upptagit frågan om den resekostnadsersättning, som enskild person har att utgiva till förrättningsman. Veterinärstyrelsen har framhållit, att olikheter kunna uppstå icke blott beroende på den sammanlagda väglängd, som den ordinarie befattningshavaren under det löpande året i tjänsten tillryggalagt med sin bil före förrättningsfallet, utan även vid ledighet för denne, enär vikarien kan ha bil av annan storleksordning eller tidigare under året tillryggalagt annan väglängd än den förre. En sådan konsekvens av systemet utgör enligt veterinärstyrelsens mening en allvarlig svaghet hos detsamma. Veterinärstyrelsen anser emellertid att, då det föreslagna systemet skulle leda till minskade utgifter för djurägarna och vidare den uppkommande skillnaden i reseersättningarnas storlek i regel skulle bli mycket måttlig, nu berörda avigsidor icke böra få anses väga så tungt, att ett system, som i övrigt torde komma att medföra icke oväsentliga fördelar, bör på grund därav avvisas.

I särskilt yttrande ha tre veterinärråd anfört, att den av sakrevisionen föreslagna principen för ersättningarnas utformande synes praktiskt tillämplig i de fall, då samtliga resekostnader betalas av det ämbetsverk eller den myndighet, vilken har att bestämma om, när och hur resorna skola företagas. Då det gäller praktiserande tjänsteveterinär anse veterinärråden denna princip ägnad att skapa irritation i veterinärens förhållande såväl till vederbörande myndighet som framförallt till den djurägande allmänheten, vilken har att erlægga resekostnaden vid veterinärens sjukbesök. Därtill kommer, att kontrollen — även om den begränsas till stickprov — kan väntas bli betungande för såväl veterinären som ämbetsverken.

Jämväl *medicinalstyrelsen* har anfört att de föreslagna grunderna för ersättning icke synas kunna tillämpas ifråga om förrättningsmän, vilka i förevarande sammanhang intaga en markerad särställning — provinsialläkare, sjuksköterskor, barnmorskor — i det hänseendet, att kostnaderna för tjänsteresor skola ersättas i vissa fall av staten, i andra fall av landsting, kommuner, sjukkassor eller enskilda personer.

Liknande synpunkter ha anförts av *hushållningssällskapens förbund*.

Statskontoret har uttalat, att goda förutsättningar föreligga för införandet av enhetliga ersättningsgrunder. Ämbetsverket finner sig icke helt övertygat om att särbestämmelser erfordras för bilinspektionens del. I sistnämnda hänseende har skiljaktig mening anförts av t. f. statskommissarien Löndahl.

Med anledning av vad medicinalstyrelsen, veterinärstyrelsen och hushållningssällskapens förbund anfört föreslår statskontoret, att ersättning för resekostnader från rekvirent alltid skall erläggas efter fixt belopp, förslagsvis

25 öre per km. Skulle förrättningsman vid årets slut kunna påvisa, att den totala ersättningen härigenom blivit lägre än enligt de differentierade ersättningsgrunderna, bör han vara berättigad att av huvudmannen utfå ersättning för skillnaden.

Riksräkenskapsverket har framhållit, att de föreslagna ersättningsgrunderna enligt ämbetsverkets mening innebära en avsevärd förbättring i förhållande till nu gällande system med skilda bestämmelser för olika grupper av tjänstemän. Ett genomförande av förslaget skulle bland annat medföra en betydande förenkling av reseersättningens beräkning och kontrollen därå.

I likhet med sakrevisionen anser riksräkenskapsverket, att de olägenheter, som äro förbundna med att reseersättningarna komma att debiteras med olika belopp för kilometer beroende på under vilken del av året förrättningen äger rum, icke böra hindra, att det föreslagna systemet göres tillämpligt även vid förrättningar, där skilda uppdragsgivare skola bestrida resekostnaderna.

2. Delegering till vederbörande myndigheter av prövningen enligt 4 § tredje stycket allmänna resereglementet.

Ehuru ersättning vid tjänsteresa med egen bil bör fastställas efter enhetliga grunder, skola enligt *sakrevisionens* uppfattning icke de i 4 § första stycket allmänna resereglementet intagna villkoren för erhållande av resekostnadsersättning upphävas. Sakrevisionen anser emellertid, att det avgörande, som nu enligt 4 § tredje stycket resereglementet ankommer på Kungl. Maj:t, bör decentraliseras till vederbörande myndighet (central förvaltningsmyndighet), vilken den fordonsägande förrättningsmannen tillhör.

Beträffande frågan vilka förrättningsmän eller grupper av sådana som vid tjänsteresa med egen bil skola genom myndighets beslut undantagas från den i 4 § första stycket allmänna resereglementet angivna jämförelseberäkningen kan enligt sakrevisionens mening fullt exakta normer ej fixeras. Sakrevisionen anser, att erforderligheten av sådan dispens bör bedömas under hänsynstagande till arten och omfattningen av vederbörandes tjänsteåligganden, tillgången till tjänstebilar m. m. Såvitt möjligt bör dispensen bygga på en verklig kostnadsjämförelse i stort mellan olika resesätt. Medgivande att använda egen bil i tjänsten i förening med undantag från kostnadsjämförelsen bör lämnas endast om detta ur ekonomisk synpunkt och med hänsyn till ett rationellt bedrivande av verksamheten ställer sig förmanligt för statsverket. Medgivandet bör avse viss tid och visst tjänstgöringsområde, varvid jämväl bör fastställas den taxetyp (för »större» eller »mindre» bil), efter vilken ersättning skall beräknas, samt förutsätta förbindelse från vederbörande förrättningsman att under tiden för medgivandet använda bilen för resor i tjänsten, att medgiva att annan förrättningsman, som har att i tjänsteärende färdas i huvudsak samma väg, i mån av utrymme må medfölja i bilen, samt att för anbefalld resa använda tjänstebil, om sådan ställes till förfogande.

Vid övervägandet om ersättning skall få beräknas för begagnande av större eller mindre bil böra myndigheterna enligt sakrevisionens förslag utgå från att endast ersättning för mindre bil som regel bör medgivas. Det lär nämligen kunna förutsättas, att för inspektionsändamål anlitaandet av ett sådant fordon i det alldeles övervägande antalet fall är till fyllest. Avsteg från denna huvudregel synes allenast böra ifrågakomma dels för tjänsteresor i huvudsak inom de fyra nordligaste länen, där det på grund av resornas längd och mera ansträngande karaktär kan finnas särskilt motiverat, dels i sådana fall, då förrättningsman i sin tjänst har att mera regelbundet medföra ett större antal medresenärer eller befordra redskap, instrument eller annan dylik icke personlig utrustning, som är behöflig för förrättningens verkställande och som är så skrymmande, att densamma icke lämpligen kan medföras i mindre bil. För myndighets beslut i dylika fall synes särskild motivering böra givas. En förrättningsman, som av privata skäl önskar hålla större bil än tjänsten kräver, bör icke få debitera resekostnadsersättning med högre belopp än som motsvarar ersättning för resa med mindre bil.

Om det anses erforderligt, att en fortlöpande tillsyn utövas över tillämpningen av de förordade bestämmelserna, bör denna enligt sakrevisionens mening ske genom att avskrift av vederbörande myndighets beslut i ärenden av förevarande art insändas till finansdepartementet.

Sakrevisionen anför i detta sammanhang vidare.

En allmän förutsättning för tillämpande av ett system som det här skisserade är givetvis, att den myndighet, som äger anbefalla företaget av tjänsteresa, noggrant prövar behovet härav i varje särskilt fall. För att förhindra uppkomsten av eventuella okynnesresor har den möjligheten övervägts att i ersättningssystemet införa vissa klasser, till vilka förrättningsmännen skulle hänföras, allt efter omfattningen av deras på förhand beräknade årliga resebehov. Ersättning för resor inom klassgränsen skulle utgå med ett enhetligt belopp per kilometer, som vid klassgränsens överskridande brant skulle falla. Ett dylikt system skulle emellertid bliva besvärligt att tillämpa och kunna medföra mindre önskvärda konsekvenser. Man synes därför få utgå från att den kontroll, som vederbörande myndighet utövar vid resors anbefallande och planläggning samt genom granskningen av ingivna ersättningsräkningar, är till fyllest. Härtill kommer att, om ersättningssystemet konstrueras efter en fallande skala, en i viss mån återhållande verkan kan förväntas.

Den föreslagna decentraliseringen förutsätter en ändring av 4 § tredje stycket allmänna resereglementet. Då avsikten med utbrytningen av ersättningsgrunderna för färd med »Annan automobil» i 2 § reglementet är att få till stånd en smidigare anpassning av ersättningsbeloppen efter de faktiska förhållandena, bör enligt sakrevisionens förslag den i 4 § tredje stycket intagna bestämmelsen om maximering till 40 öre per km av den av Kungl. Maj:t fastställda ersättningen upphävas. Detta synes göra en ändring av 1 § andra stycket erforderlig.

De hörda myndigheterna och sammanslutningarna ha allmänt uttalat sig till förmån för den av sakrevisionen föreslagna decentraliseringen från

Kungl. Maj:t till vederbörande centrala förvaltningsmyndigheter av de avgöranden, som nu enligt 4 § tredje stycket resereglementet ankomma på Kungl. Maj:t. *Statskontoret* har dock icke ansett sig kunna förorda, att en decentralisering generellt genomföres på förevarande område. Ämbetsverket håller för sin del före, att bestämmanderätten alltjämt i princip bör förbehållas Kungl. Maj:t. Hinder bör dock icke möta för Kungl. Maj:t att delegera beslutanderätten i dessa frågor. Sådan delegation torde enligt statskontorets mening utan vidare kunna ske till affärsverken och de större centrala förvaltningsmyndigheterna, såsom försvarets civilförvaltning beträffande försvarsväsendet, arbetarskyddsstyrelsen beträffande yrkesinspektionens befattningshavare, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, byggnadsstyrelsen, kontrollstyrelsen och lantmäteristyrelsen.

Kontrollstyrelsen har anfört, att villkoren för dispens från kostnadsjämförelsen böra utformas så, att dispensen icke gäller för alla av förrättningsman företagna tjänsteresor utan blott för vissa av dem.

Riksräkenskapsverket har framhållit, att den av sakrevisionen diskuterade anordningen att till nedbringande av resekostnaderna införa vissa klasser, till vilka förrättningsmännen skulle hänföras med hänsyn till deras på förhand beräknade årliga resebehov — vilken anordning av domänstyrelsen i avgivet yttrande förordats — icke synes ämbetsverket praktiskt genomförbar. I likhet med sakrevisionen finner riksräkenskapsverket den kontroll, som av myndigheterna utövas vid resornas planläggning och vid granskningen av reseräkningar, till fyllest för förebyggande av att reseverksamheten utsträcker utöver vad som för tjänstens fullgörande är erforderligt.

3. Ersättningssystemets utformning.

I fråga om ersättningssystemets utformning framhåller *sakrevisionen*, att utgångspunkten bör vara att statens intresse av att utnyttja en förrättningsman tillhörig bil blir tillgodosett och att förrättningsmannens intresse av att erhålla skälig gottgörelse, därest hans bil ställes till förfogande, icke eftersettes. Ett system, som medför rättvisa i varje enskilt fall, är dock icke möjligt att ernå utan man får nöja sig med att utforma bestämmelserna om ersättningen så att denna blir ett uttryck för den genomsnittliga kostnaden i ett antal typfall.

Nämnda syften finner *sakrevisionen* kunna uppnås, därest följande principiella synpunkter beaktas vid utformandet av ersättningsbestämmelserna.

1) Ersättningsbeloppen böra så nära som möjligt ansluta sig till den verkliga självkostnaden för bildrift. Den underliggande kostnadsberäkningen bör dock äsyfta ett för hela landet för olika biltyper och körförhållanden representativt genomsnitt samt hänföra sig till fasta och rörliga kostnader. Med fasta kostnader avses härvid av den körda vägsträckan i stort sett oberoende kostnader för amortering, ränta, skatt, försäkring och garage. De rörliga kostnaderna bestå av utgifter för drivmedel, olja, rundsmörjning, tvättning, däck och reparationer.

2) Ersättningsbeloppens beräkning bör — i likhet med vad nu i vissa besparingsreglementen är fallet — grundas på kalkyler för två biltyper med tjänstevikt under respektive över 1 100 kg. Härmed bör avses den tjänstevikt, som bilen har i standardutförande.

3) Ersättningsbeloppen böra i viss mån differentieras, allt efter som tjänsteresorna företagas i vissa nordliga län eller övriga delar av landet. Sålunda bör ersättningen till förrättningsmän, som företaga tjänsteresor inom Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län förhöjas med 1 öre per km. Vid tjänsteresa vintertid, förslagsvis fr. o. m. den 1 november t. o. m. den 30 april, bör sistnämnda ersättning höjas till 2 öre per km.

4) Det sambruk mellan staten och den enskilde av den sistnämnde tillhörig bil, som här avses, bör läggas på en sund ekonomisk grundval därigenom, att såsom förutsättning för anordningen lägges ett ur ekonomisk synpunkt tillfredsställande totalutnyttjande av bilen i såväl statlig som enskild tjänst; denna utnyttjningsgrad bör med hänsyn till bilens livslängd och för bilen erforderlig kapitalinvestering kunna fixeras till 1 500 mil per år.

5) Vid årliga körlängder av 1 500 mil och mera i statens tjänst böra såväl de fasta som de rörliga kostnaderna helt bäras av staten. Vid årliga körlängder under 1 500 mil böra — förutom de rörliga kostnaderna — endast viss del av de fasta kostnaderna bestridas av staten. Därest man nämligen utgår ifrån att en enskild befattningshavare tillhörig bil sammanlagt för staten och den enskilde köres minst 1 500 mil per år, skulle i princip vid färder i statens tjänst under angivna väglängd per år rätteligen utgå täckning för de fasta kostnaderna med belopp, som står i samma relation till 100 procent som den befarna vägsträckan till 1 500 mil. För tjänsteresor upp till sammanlagt 500 mil per år skulle sålunda täckningsprocenten begränsas till 33 $\frac{1}{3}$ procent och för tjänsteresor upp till 1 000 mil per år till 66 $\frac{2}{3}$ procent. Detta skulle emellertid medföra en betydande minskning av nu utgående ersättningsbelopp för körning kortare väglängder. Man synes därför böra utgå från att vid årliga körlängder upp till 500 mil vardera parten bidrager med hälften av de fasta kostnaderna och att bilägaren under loppet av påföljande 1 000 mil erhåller ersättning för återstående fasta kostnader.

På grundval av dessa förutsättningar bör ersättningssystemet enligt saksrevisionens uppfattning konstrueras på sådant sätt, att resekostnadsersättningen utgår per i tjänsten tillryggalagd kilometer med belopp utgörande summan av rörliga och fasta kostnader. Den ersättningsberättigade kan då omedelbart få sitt ersättningsanspråk definitivt reglerat i samband med reseräkningens godkännande. Ett ersättningssystem, konstruerat på basis av ersättning per kilometer körd vägsträcka och/eller årliga eller månatliga engångsbelopp för täckning av vissa kostnadsposter, anser saksrevisionen kunna medföra betydande svårigheter vid tillämpningen. Risk skulle också föreligga för att den enskildes motprestation icke skulle komma att svara

mot engångsbeloppet. Systemet skulle dessutom föranleda en kostnadskrävande kontroll från statsmyndigheternas sida.

Med utgångspunkt från angivna principiella synpunkter har sakrevisionen beräknat de fasta och rörliga kostnadselementen vid olika årliga kör-längder. Beräkningarna ha i sakrevisionens slutliga förslag i vissa avseenden justerats på grund av vad i de avgivna yttrandena anförts.

Efter omräkning med hänsyn till nu rådande prisläge kommer kostnads-ersättningen enligt sakrevisionens förslag att vid olika körlängder utgå med belopp, som framgå av följande sammanställning, vari även upptagits sak-
revisionens omräknade förslag till zontaxa.

Zon mil/år	Fasta kostnader				Rör- liga kost- nader vid zonens slut kr	Fasta och rörliga kost- nader att ersätta				Förslag till zontaxa		
	sum- ma kr	härav ersätts inom zonen kr	total er- sättning vid zonens slut kr	kost- nads- täck- ning %		totalt vid slutet av varje zon		inom resp. zon		öre/ km	vid zonen slut uppburen ersätt- ning kr	
						kr	öre/ km	kr	öre/ km			
<i>A. Bil med tjänstevikt under 1 100 kg</i>												
t. o. m. 500	1 592	796	796	50	621	1 417	28·3	1 417	28·3	29·0	1 450	
501—1 000	1 645	569	1 365	83	1 242	2 607	26·1	1 190	23·8		23·0	2 600
1 001—1 500	1 885	520	1 885	100	1 863	3 748	25·0	1 141	22·8	16·0		3 750
1 501—2 000	2 097	212	2 097	100	2 484	4 581	22·9	833	16·7			16·0
2 001—2 500	2 276	179	2 276	100	3 105	5 381	21·5	800	16·0	15·3	5 350	
2 501—3 000	2 419	143	2 419	100	3 726	6 145	20·5	764	15·3		6 150	
<i>B. Bil med tjänstevikt om minst 1 100 kg</i>												
t. o. m. 500	2 086	1 043	1 043	50	829	1 872	37·4	1 872	37·4	38·0	1 900	
501—1 000	2 086	688	1 731	83	1 658	3 389	33·9	1 517	30·3		30·0	3 400
1 001—1 500	2 357	626	2 357	100	2 487	4 844	32·8	1 455	29·1	20·0		4 900
1 501—2 000	2 564	207	2 564	100	3 316	5 880	29·4	1 036	20·7			20·0
2 001—2 500	2 787	223	2 787	100	4 145	6 932	27·7	1 052	21·0	18·9	6 900	
2 501—3 000	2 905	118	2 905	100	4 974	7 879	26·8	947	18·9		7 900	

Till angivna belopp kommer särskild ersättning dels med 1 öre per km till förrättningsman vid tjänsteresa inom Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län, vilken ersättning förslagsvis under tiden 1 november—30 april skall förhöjas med 1 öre per km, dels på grund av stad-gandet i 8 § 2 mom. allmänna resereglementet med 5 öre per km för varje medresande förrättningsman.

Körd väglängd mil	Vanligaste besparings- reglementet		Domänverkets resereglemente		Vattenfalls- styrelsens taxa		Försvarets civilförvalt- nings (KAFT) beräkning		Telegrafsty- relsens beräkning		Statsjägmäs- tarnas före- nings förslag ¹		Motormännens riksförbunds beräkning		Sakrevisio- nens förslag	
	totalt	öre/km	totalt	öre/km	totalt	öre/km	totalt	öre/km	totalt	öre/km	totalt	öre/km	totalt	öre/km	totalt	öre/km
<i>A. Bil med tjänstevikt under 1 100 kg</i>																
t. o. m. 500	1 770	35·4	1 550	31·1	2 000	40·0 (max)	1 600	32·0	1 550	31·0	2 150	43·0	{ 2 315 2 1500 }	{ 46·3 30·0 }	1 450	29·0
501—1 000	2 620	26·2	2 670	26·7	3 020	30·2	2 900	29·0	2 850	28·5	3 300	33·0	{ 3 060 2 278·5 }	{ 30·6 29·1 }	2 650	26·5
1 001—1 500	3 470	23·1	3 765	25·1	3 720	24·8	4 200	28·0	4 150	27·7	4 050	27·0	3 990	26·6	3 850	25·7
1 501—2 000	4 320	21·6	4 880	24·4	4 420	22·1	5 050	25·3	5 050	25·3			4 860	24·3	4 650	23·3
2 001—2 500	5 170	20·7			5 120	20·5	5 900	23·6	5 950	23·8			5 725	22·9	5 450	21·8
2 501—3 000	6 020	20·1			5 820	19·4	6 750	22·5	6 850	22·8			6 570	21·9	6 250	20·8
<i>B. Bil med tjänstevikt om minst 1 100 kg</i>																
t. o. m. 500	2 000	40·0	2 065	41·3	2 000	40·0 (max)	2 150	43·0	2 000	40·0	2 850	57·0	{ 2 985 2 000 }	{ 59·7 40·0 }	2 000	40·0
501—1 000	3 220	32·2	3 620	36·2	4 000	40·0 (max)	3 900	39·0	3 650	36·5	4 400	44·0	{ 3 920 2 3580 }	{ 39·2 35·8 }	3 600	36·0
1 001—1 500	4 245	28·3	5 100	34·0	4 965	33·1	5 650	37·7	5 300	35·3	5 400	36·0	5 085	33·9	5 200	34·7
1 501—2 000	5 270	26·4	6 560	32·8	5 920	29·6	6 850	34·3	6 450	32·3			6 200	31·0	6 300	31·5
2 001—2 500	6 295	25·2			6 875	27·5	8 050	32·2	7 600	30·4			7 325	29·3	7 400	29·6
2 501—3 000	7 320	24·4			7 830	26·1	9 250	30·8	8 750	29·2			8 400	28·0	8 500	28·3

¹ Tjänstemannen svarar för 200 kronor av de fasta kostnaderna.

² Beloppet justerat med hänsyn till den täckningsprocent beträffande de fasta kostnaderna, varpå sakrevisionens förslag bygger.

För att giva en uppfattning om det ekonomiska utfallet vid en tillämpning av det föreslagna ersättningssystemet i förhållande till nu gällande grunder och till vissa införskaffade kostnadsberäkningar har sakrevisionen upprättat en tablå (s. 16), utvisande den totalt uppburna ersättningen vid vissa årliga körlängder och den därvid uppburna genomsnittsansättningen per km. Tablåen har upprättats på grundval av det i februari 1950 rådande prisläget.

I allmänhet ha *remissinstanserna* givit sin anslutning till tanken, att ersättningsbeloppen böra så nära som möjligt ansluta sig till de verkliga självkostnaderna. Såsom redan förut antytts ha emellertid vissa myndigheter ansett att de speciella självkostnader, som kunna uppkomma allt efter som arbetsförhållandena växla inom olika verksamhetsområden, böra tagas till utgångspunkt för kostnadsberäkningarna i stället för de genomsnittliga kostnaderna i ett antal typfall.

Ej heller mot förslaget att ersättningsbeloppen skola grundas på kalkyler för två olika biltyper med tjänstevikt under respektive över 1 100 kg ha som regel erinringar framförts. *Rikets allmänna kartverk* har dock uttalat sig för en biltyp och *kontrollstyrelsen* för tre biltyper.

Däremot ha skiftande meningar kommit till uttryck beträffande de av sakrevisionen uppställa principerna för fördelning av de fasta kostnaderna.

Riksräkenskapsverket har ansett de föreslagna ersättningsgrunderna väl avvägda för tillgodoseende av såväl statens intresse att tjänstemännen i erforderlig utsträckning ställa sina bilar till förfogande för tjänsteresor som den enskilde tjänstemannens intresse att erhålla skälig gottgörelse för sina kostnader för hållande av bil.

Statskontoret har tillstyrkt förslaget i denna del men framhållit, att det förefaller som om totalutnyttjandet per år för större bil satts vid ett förhållandevis lågt antal mil. Skiljaktig mening har uttalats av t. f. statskommissarien Jerdenius och förste byråsekreteraren Kull, vilka ansett, att man vid beräklandet av ersättning för driftkostnaderna för bil bör utgå från att ersättningen skall beräknas efter den genomsnittliga självkostnaden för bil vid ett ekonomiskt tillfredsställande totalutnyttjande av bilen, och att särskilda ekonomiska fördelar icke skola beredas någon av parterna. Ett konsekvent genomförande av denna princip leder enligt deras uppfattning till en enhetlig ersättning för kilometer vid alla körlängder upp till 1 500 mil för år, varigenom ett administrativt enkelt ersättningssystem skulle erhållas. Ersättningen för de första 1 500 milen per år bör med hänsyn härtill bestämmas till 25,5 öre per km vid användande av bil med en tjänstevikt under 1 100 kg och eljest till 34,5 öre per km.

Statstjänarkartellen har uttalat, att de föreslagna ersättningsbeloppen förefalla skäliga med hänsyn till rådande kostnader.

Tjänstemännens centralorganisation har förklarat sig godtaga såväl förslaget till kompensationsgrad i fråga om de fasta kostnaderna som princi-

pen att ersättningen baseras på en årlig total körlängd av 1 500 mil, även om sistnämnda bestämning synes väl hög.

I några yttranden har gjorts gällande, att full ersättning för de fasta kostnaderna bör utgå även om den årliga körsträckan i statens tjänst understiger 1 500 mil. Sålunda ha *socialstyrelsen*, *hushållningssällskapens förbund*, *Sveriges akademikers centralorganisation* samt *Sveriges jägmästares och forstmästares riksförbund* ansett, att ifrågavarande ersättningsgräns bör bestämmas till 1 000 mil per år, medan *skogsstyrelsen* uttalat sig för att fördelningen av de fasta kostnaderna inom hela latituden 500—1 500 mil bör ske med utgångspunkt från den fasta kostnaden vid 1 500 mil.

Domänstyrelsen har föreslagit, att statsverket skall oberoende av körsträckan betala hela kostnaden för fordonsskatt, försäkring och garage samt vid 500 miles körning i tjänsten bestrida $\frac{2}{3}$ av kostnaderna för amortering och ränta.

Rikets allmänna kartverk och *länsstyrelsen i Västerbottens län* ha anfört, att de fasta kostnaderna böra helt täckas av kilometeranslagen även om den årliga körlängden understiger 1 500 mil.

Statstjänstemännens riksförbund har i sitt yttrande anfört att de till förbundet anslutna organisationer, som avgivit yttranden över sakrevisionens preliminära förslag, i allmänhet framhållit att ersättningsbeloppen äro för låga och att ersättningen ej täcker självkostnaderna. Av ifrågavarande organisationer har Sveriges lantmätarcförening förordat full kompensation för de fasta kostnaderna vid en årlig körlängd i tjänsten av 700 mil.

Lantmäteristyrelsen har i sin förut omnämnda skrivelse hemställt, att en annan fördelningsgrund beträffande de fasta kostnaderna än den av sakrevisionen föreslagna skall tillämpas för lantmåteripersonalen. Styrelsen föreslår sålunda, att statsverket för såväl mindre som större bil skall bidra med 75 procent av de fasta kostnaderna vid årliga körlängder upp till 500 mil. Under därpå följande 1 000 mil per år skall bilinnehavaren erhålla ersättning för återstående fasta kostnader. I fråga om mindre bil bör därjämte enligt lantmäteristyrelsens förslag gälla den specialregeln, att statsverket vid årliga körlängder upp till 300 mil skall svara för 60 procent av de fasta kostnaderna.

Till stöd för sin framställning har lantmäteristyrelsen anfört bl. a. följande.

Lantmäteripersonalens tjänsteresor avvika i avsevärd grad från vanliga tjänsteresor inom statsförvaltningen. Sålunda medföres nästan utan undantag omfattande bagage. Detta består därvid av instrument (t. ex. teodolit, distanstub och avvägningsinstrument med tillhörande lådor och stativ), annan mätutrustning (t. ex. mätband, stakkäppar, stenborr, slägga och markeringsjärn) samt kontorsutrustning (t. ex. skrivmaskin, räknemaskin, planimeter, kartor, blanketter o. dyl.). Ej sällan medföres ytterligare personlig utrustning för ibland långvarig vistelse utanför stationeringsorten. Mycket ofta åtföljes lantmätaren av mätningstekniker, av gode män, som hämtas under färdvägen, eller av särskilt tillkallad sakkunnig. Då förrättningsobjekten ligga vitt utspridda på distriktets landsbygd, uppkommer i

regel en avsevärd tidsutdräkt, om allmänna kommunikationsmedel utnyttjas. Ofta äga resorna rum på dåliga vägar och under besvärliga väderleksförhållanden. Personalens bilar äro på grund härav utsatta för förslitning i högre grad än vid vanliga bilresor. På grund av lantmäteriarbetets art framstår bilen som ett synnerligen värdefullt hjälpmedel för personalen, och särskilt under nuvarande förhållanden med hårt pressad arbetstakt på grund av stor och växande arbetsmängd utgör bilen ett medel att rationalisera verksamheten, som icke kan undvaras.

Lantmäteristyrelsen har genom kontakter med lantmäteristatens tjänsteföreningar haft klart för sig att personalen ansett nuvarande ersättningsbestämmelser för begagnandet av egen bil i tjänsten som obilliga. Styrelsen, som med bekymmer sett den begynnande tveksamheten hos personalen att även i fortsättningen hålla sig med egen bil för tjänstebruk, har — i syfte att skapa ett underlag för att bedöma bilens ekonomiska betydelse för lantmäteriet — under hösten 1950 verkställt en undersökning inom ett trettio-tal representativa organisationsenheter angående de förändringar i rese- och traktamentskostnader samt tidsåtgång, som föranledes av en insats av en eller flera bilar per organisationsenhet. Av utredningen framgår bl. a., att den genomsnittliga årliga körlängden av tjänsteresor för lantmäteriets befattningshavare är jämförelsevis låg. Detta sammanhänger närmast med de begränsade verksamhetsområdena samt en omsorgsfull planläggning av resorna. Medelkörlängden för alla här ifrågakvarande bilar utgjorde under år 1949 446 mil. För de lätta bilarna gäller en lägre genomsnittlig körlängd per år eller omkring 370 mil.

Ett genomförande av sakrevisionens förslag skulle i huvudsak innebära en försämring för lantmäteripersonalen. Under nuvarande förhållanden skulle en dylik försämring kunna medföra vittgående, icke önskvärda konsekvenser för det allmänna. Vad som i stället skulle erfordras för att öka lantmäteriets arbetskapacitet och lönsamhet är närmast en förbättring av utgående ersättning för bilresor.

Sakrevisionens förslag, som såvitt lantmäteristyrelsen kunnat finna i övrigt grundar sig på omsorgsfull utredning och riktiga principer, innehåller en förutsättning, som icke är riktig och ej heller relevant vad beträffar förhållandena inom lantmäteristaten. Styrelsen syftar härvidlag på sakrevisionens antagande, att en bil, för att ekonomiskt totalutnyttjas, måste köras 1 500 mil per år. Det är verklighetsfrämmande att antaga, att en tjänsteman, som större delen av året är sysselsatt med pressande förrätningsarbete, under ledig tid skulle i privata ärenden köra 800 å 900 mil. Det torde emellertid icke finnas anledning att undersöka de privata resornas omfattning. Den enda omständighet, som i sammanhanget har någon betydelse, torde vara, att lantmäteripersonalen genom att tillhandahålla sina bilar för tjänsteresor, åstadkommer en arbetsprestation, som eljest icke skulle ha varit möjlig, och därigenom bereder statsverket en nettoinkomstökning av storleksordningen en kvarts miljon kronor. Detta förhållande skulle i och för sig kunna anföras som motiv för att statsverket redan från och med en ganska låg årlig körlängd iklädde sig hela de fasta kostnaderna för en bil.

I sitt yttrande över lantmäteristyrelsens framställning har *sakrevisionen* avstyrkt, att för lantmäteripersonalen skulle tillämpas annan kompensationsgrad än den som avsetts skola gälla för statsförvaltningen i övrigt. Sakrevisionen har emellertid funnit det skäligt, att särskild ersättning beredes lantmäteripersonalen, vilkens tjänsteresor i vissa hänscenden synas

avvika från tjänsteresor i allmänhet inom statsförvaltningen. Sålunda medföres vid lantmäteri-personalens förrättningar nästan utan undantag omfattande, statsverket tillhörig utrustning. Enligt vad sakrevisionen inhämtat består denna utrustning av »sammanträdesutrustning» å ca 40 kg, »normalutrustning» å ca 85 kg eller »större mätning utrustning» å ca 185 kg. Medförande av i allt fall någon av de två sistnämnda utrustningarna, som därtill äro skrymmande, medför ökade självkostnader, till vilka hänsyn icke tagits i sakrevisionens kostnadsberäkningar. På grund härav är det enligt sakrevisionens uppfattning icke oskäligt, att förrättningsman för tjänsteresor, vid vilka han för sina tjänsteförrättningar nödgas i bilen regelmässigt medföra utrustning av viss tyngd, beredes ersättning med samma belopp, 5 öre per km, som enligt 8 § 2 mom. allmänna resereglementet tillkommer förrättningsman, som i sin bil medför annan förrättningsman. Sakrevisionen anser sig dock icke böra föreslå, att dylik ersättning ifrågakommer för medförande av annan utrustning än »normalutrustning» eller »större mätning utrustning». Sakrevisionen har därvid förutsatt, att förenämnda ersättning å 5 öre per km för medresande förrättningsman är bestämd i viss anslutning till den i ett motorfordons tjänstevikt ingående personvikten av 75 kg. På grund härav bör den eljest utgående ersättningen ökas vid medförande av »normalutrustning» med 5 öre per km och av »större mätning utrustning» med 10 öre per km.

Sakrevisionen har slutligen framhållit att, därest det skulle visa sig att förrättningsman inom annat förvaltningsområde regelmässigt har att för sin tjänst medföra utrustning av förenämnda tyngd och skrymmande beskaffenhet, det synes skäligt, att motsvarande särskilda ersättning tillkommer sådan förrättningsman.

Vad angår sakrevisionens förslag om förhöjd ersättning vid vissa tjänsteresor har *arbetarskyddsstyrelsen* uttalat, att tilläggsersättning bör utgå ej blott vid tjänsteresor inom de fyra nordligaste länen utan även vid tjänsteresor som företagas av yrkesinspektionens befattningshavare i Gävle och Karlstad.

I några yttranden ha framförts erinringar mot förslaget att ett tillägg av 5 öre per km skall utgå för varje medresande förrättningsman. *Statskontoret* anser sålunda, att dylik tilläggsersättning bör medgivas endast om antalet medresande varit två eller flera och utgå med ett fixt belopp av 5 öre per km. Skiljaktig mening har anmälts av t. f. statskommissarien Löndahl. *Telegrafstyrelsen* har uttalat, att ersättningen bör nedsättas till ett par öre per kilometer. Även *vattenfallsstyrelsen* har funnit den föreslagna ersättningen vara för hög. *Statstjänstemännens riksförbund* har anfört, att såsom förrättningsman bör räknas jämväl medresande, vilken är stadd i statens ärenden men å vilken resereglementets bestämmelser icke äga tillämpning.

Departementschefen.

I allt mer stegrad utsträckning förekommer att bil användes vid resor, som företagas i tjänsten. Erfarenheten har givit vid handen, att på många områden arbetet kan i hög grad effektiviseras och avsevärda tidsvinster uppnås, om befattningshavarna vid tjänsteförrättningar utanför stationeringsorten kunna begagna bil i stället för andra kommunikationsmedel. Även om — vilket dock icke alltid är fallet — resekostnaderna ökas när bil användes, torde i allmänhet kostnadsökningen mer än uppvägas av att vederbörande tjänstemans arbetstid kan bättre utnyttjas.

Ofta är emellertid resefrekvensen icke så hög att det är ekonomiskt försvarbart att staten anskaffar tjänstebil och ställer denna till förfogande. I dylika fall kan det många gånger bliva för statsverket ekonomiskt lönande att förrättningsmän tillhöriga bilar begagnas vid resor i tjänsten. Härvid bör även beaktas, att möjligheten att använda egen bil i tjänsten är ägnad att skapa ökad trivsel i arbetet.

En förutsättning för det sambruk mellan statsverket och den enskilde, som dispositionen för tjänsteresor av denne tillhörig bil kan sägas innebära, är emellertid, å ena sidan, att det allmännas intresse av att utnyttja förrättningsmannens bil blir tillgodosett och, å andra sidan, att förrättningsmannen erhåller en skälig gottgörelse för att hans bil ställes till förfogande. I sistnämnda hänseende bör eftersträvas, att ersättningsbeloppen så nära som möjligt anslutas till de faktiska självkostnaderna och att en rättvis fördelning av dessa kostnader mellan statsverket och den enskilde tjänstemannen åstadkommes.

Ur angivna synpunkter lämna de nuvarande bestämmelserna i fråga om ersättning för användande av egen bil i tjänsten åtskilligt övrigt att önska. Ersättningsbeloppen äro för närvarande mycket varierande inom olika delar av statsförvaltningen. Bestämmelserna medföra därför ofta olika resultat i ersättningshänseende för likartade förrättningsresor och förorsaka därjämte en tidsödande och besvärlig kontrollprocedur. Vidare torde ersättningsbeloppen i många fall icke grunda sig på undersökningar rörande de faktiska självkostnaderna för innehav och drift av bil. För de fall, där de s. k. besparingsreglementena icke äro tillämpliga, kan ersättningsbeloppet med hänsyn till att detsamma angivits i allmänna resereglementet icke smidigt anpassas till inträffade kostnadsförändringar.

På grund av det anförda anser jag, att bestämmelserna om ersättning för tjänsteresor med förrättningsman tillhörig bil böra ändras. Det förslag, som härutinnan framlagts av statens sakrevision och som tillstyrkts i flertalet av de däröver avgivna yttrandena, synes mig väl ägnat att läggas till grund för en reglering av hithörande frågor. Detta förslag innebär bl. a., att ett enhetligt för hela statsförvaltningen gällande ersättningsystem skall genomföras och att detta system skall utformas så att ersättningsbeloppen så nära som möjligt anslutas till de verkliga självkostnaderna. I sistnämnda hänseende utgår förslaget från att full täckning för såväl de fasta som de

rörliga kostnaderna skall medgivas från statens sida, om tjänsteman tillhörig bil begagnas för tjänsteresor i sådan utsträckning, att ett för bilansskaffning ekonomiskt försvarbart utnyttjande uppnås enbart i statens tjänst, och att förutom de rörliga kostnaderna endast viss del av de fasta kostnaderna skall bestridas av statsverket vid mindre utnyttjande av bilen för statens räkning. Ersättningsbeloppen per kilometer bliva på grund härav olika vid olika årliga körlängder.

Såsom redan framhållits utgår ersättning för tjänsteresor med egen bil för närvarande enligt skilda bestämmelser inom olika delar av statsförvaltningen. Ehuru grundförutsättningarna för resornas anordnande och ersättande i många fall äro likartade, föranleda nu gällande ersättningsnormer betydande skillnader i fråga om storleken av ersättningsbeloppen. Såväl ur rättvisesynpunkt som med hänsyn till önskvärdheten att förenkla beräkningen av reseersättningarna och kontrollen däröver anser jag det angeläget, att ersättning för tjänsteresa med egen bil utgår efter enhetliga normer. De olika s. k. besparingsreglementena skulle då kunna upphävas i de delar, de avse ersättning för tjänsteresa med egen bil. Enligt vad jag inhämtat har inom 1949 års reseersättningskommitté diskuterats införandet av ett sådant system för traktamentsersättning att dessa reglementen även i övriga delar skulle kunna upphävas.

Den av sakrevisionen verkställda undersökningen synes mig giva vid handen, att förutsättningar föreligga för införande av ett enhetligt, för så gott som hela statsförvaltningen gällande ersättningsystem. Även om tjänsteresorna inom några få verksamhetsområden äro i viss mån olika de förrättningsresor, som tjänstemän i allmänhet företaga, bör detta icke utgöra hinder för att enhetliga ersättningsbestämmelser tillskapas. Det torde nämligen vara möjligt att så utforma ersättningsnormerna, att tillbörlig hänsyn kan tagas till de särpräglade förhållanden, som otvivelaktigt råda inom vissa förvaltningsgrenar. I likhet med sakrevisionen finner jag dock, att de enhetliga ersättningsgrunderna icke böra tillämpas i fråga om bilinspektions besiktningsmän och postverkets lantbrevbärare.

I några yttranden ha anförts betänkligheter mot att låta det föreslagna systemet gälla även i sådana fall, då reseersättningarna skola erläggas av enskilda rekvisiter. Utan tvivel är det också mindre önskvärt att enskilda uppdragsgivare kunna bliva skyldiga att erlægga olika ersättningsbelopp allt efter som förrättningen ägt rum i början eller slutet av den bestämda beräkningsperioden. Såsom riksräkenskapsverket och veterinärstyrelsen framhållit kan emellertid denna olägenhet icke tillmätas så stor betydelse att det enhetliga systemet på grund därav skulle avvisas.

Sakrevisionen har även föreslagit, att avgörandet, huruvida kostnadsjämförelse enligt 4 § första stycket resereglementet skall göras eller ej, skall generellt decentraliseras från Kungl. Maj:t till vederbörande centrala förvaltningsmyndigheter. I likhet med statskontoret anser jag dock, att beslutanderätten alltså i princip bör förbehållas Kungl. Maj:t men möjlighet bör öppnas för Kungl. Maj:t att delegera beslutanderätten i dessa frågor.

Beträffande förutsättningarna för att dispens skall givas från kostnadsjämförelsen synas de av sakrevisionen uppdragna riktlinjerna böra godtagas. Dispens bör sålunda bygga på en verklig jämförelse i stort beträffande kostnaderna för olika färdsätt. Medgivande att använda egen bil i tjänsten i förening med undantag från kostnadsjämförelse enligt 4 § första stycket bör lämnas endast om detta ur ekonomisk synpunkt och med hänsyn till ett rationellt bedrivande av verksamheten ställer sig förmånligt för statsverket. Medgivandet bör avse viss tid och visst tjänstgöringsområde, varvid även bör fastställas den biltyp, efter vilken ersättningen skall beräknas. För medgivandet bör vidare förutsättas förbindelse från vederbörande förrättningsman att under tiden för medgivandet använda bilen för resor i tjänsten, att låta annan förrättningsman, som har att i tjänsteärende färdas samma väg, i mån av utrymme medfölja i bilen, samt att för anbefalld resa använda tjänstebil, om sådan ställes till förfogande.

Jag delar även sakrevisionens uppfattning, att dylikt medgivande att begagna egen bil i tjänsten endast undantagsvis bör avse annan bil än mindre bil samt att för myndighets beslut om tillstånd att beräkna ersättningen efter den för större bil avsedda taxan bör fordras särskild motivering. Det kan dock bli erforderligt att övergångsvis medgiva en mindre restriktiv prövning i detta hänseende.

Då ersättningsbestämmelserna äro avsedda att gälla vare sig undantag från kostnadsjämförelse medgivits eller ej, uppstår frågan, efter vilken biltyp ersättningen skall beräknas i de fall, för vilka ersättningsbeloppet nu anges i 2 § 1 mom. resereglementet, eller således då kostnadsjämförelse skall ske och något beslut om användande av viss biltyp icke föreligger. I anslutning till vad jag nyss anfört bör enligt min mening gälla, att ersättningen i dylika fall skall, oavsett om mindre eller större bil kommit till användning, beräknas efter den taxa, som avses skola gälla för begagnande av mindre bil. Med hänsyn till att härvid i allmänhet torde vara fråga om mera tillfällig körning i tjänsten eller kortare körlängder, torde ersättningen i regel komma att utgå efter det högsta i nämnda taxa upptagna beloppet.

Vad jag här förordat förutsätter följande ändringar i allmänna resereglementet. Då ersättningsbeloppen enligt de av mig föreslagna grunderna skola bestämmas med hänsyn till självkostnadsberäkningar och därför tid efter annan kunna behöva jämkas på grund av inträffade större prisändringar, kunna ersättningsnormerna smidigast anpassas efter föreliggande förhållanden om bestämmelserna utbrytas ur resereglementet och innefattas i särskilda av Kungl. Maj:t utfärdade föreskrifter. Jag förordar därför, att den i 2 § 1 mom. resereglementet intagna bestämmelsen om ersättning för resa med »Annan automobil» utbytes mot en hänvisning till dylika av Kungl. Maj:t meddelade bestämmelser. Detta föranleder även ändringar i 4 § tredje stycket, bl. a. upphävande av stadgandet att Kungl. Maj:t i regel icke må bestämma ersättningen för tjänsteresa med egen bil till högre belopp än det i 2 § 1 mom. angivna. Även förslaget om möjlighet för Kungl.

Maj:t att till central förvaltningsmyndighet delegera prövningen av frågor om undantag från den i 4 § första stycket stadgade kostnadsjämförelsen påkallar en ändring av 4 § tredje stycket.

De nya bestämmelserna böra träda i kraft snarast möjligt, förslagsvis den 1 april 1951.

I enlighet med det anförda har inom civildepartementet upprättats *förslag till kungörelse om ändrad lydelse av 2 § 1 mom. och 4 § allmänna rese-reglementet den 27 juni 1929 (nr 210)*, vilket förslag torde böra föreläggas riksdagen till antagande.

Sedan riksdagen meddelat beslut i ämnet, torde det ankomma på Kungl. Maj:t att utfärda de avsedda ersättningsbestämmelserna. För att riksdagen skall bli i tillfälle att erhålla kännedom om hur dessa bestämmelser enligt min mening böra närmare utformas torde jag emellertid redan i detta sammanhang få något beröra även denna fråga. Jag delar sakrevisionens uppfattning, att utgångspunkten för fördelningen av de fasta kostnaderna mellan staten och den enskilde bör vara ett ur ekonomisk synpunkt tillfredsställande totalutnyttjande av bilen för såväl statligt som enskilt bruk. Sakrevisionens förslag att denna grad av utnyttjande skall anses vara uppnådd vid en körlängd av 1 500 mil per år synes böra godtagas. Då från vissa myndigheters och sammanslutningars sida gjorts gällande, att denna gräns skulle vara allt för hög, torde tillräcklig hänsyn icke ha tagits till de faktiska förhållandena.

I enlighet med det anförda böra vid årliga körlängder av 1 500 mil eller mera i statens tjänst såväl de fasta som de rörliga kostnaderna helt bäras av statsverket. Begagnas bilen i mindre utsträckning för tjänsteresor bör, förutom de rörliga kostnaderna, endast viss del av de fasta kostnaderna bestridas av staten. Sakrevisionens förslag i denna del innebär, att vid årliga körlängder av upp till 500 mil statsverket och den enskilde skola bestrida hälften vardera av de fasta kostnaderna och att bilägaren under därpå följande 1 000 mil skall få ersättning för återstående fasta kostnader. Lantmäteristyrelsen åter har förordat, att täckningsprocenten för de fasta kostnaderna skall vid körlängder upp till 500 mil per år vara 75, medan domänstyrelsen föreslagit, att statsverket skall vid sistnämnda körlängd svara för $\frac{2}{3}$ av kostnaderna för amortering och ränta samt oberoende av körsträckan helt bestrida övriga fasta kostnader.

Fastställandet av kompensationsgraden i fråga om de fasta kostnaderna vid lägre årliga körsträckor än 1 500 mil är enligt min mening en avvägningsfråga, vid vars bedömande hänsyn måste tagas såväl till statens intresse att tjänstemännen i erforderlig omfattning ställa sina bilar till förfogande för tjänsteresor som den enskilde tjänstemannens intresse att erhålla skäligen gottgörelse för kostnaderna för bilen. En rent proportionell minskning av täckningsprocenten synes på grund härav icke böra ifrågakomma. En dylik nedsättning skulle för övrigt innebära en betydande sänk-

ning av de enligt besparingsreglementena nu utgående ersättningsbeloppen. Jag finner mig med hänsyn till det anförda böra förorda, att kompensationsgraden bestämmes något högre. Då sakrevisionens förslag synes innebära en skälig fördelning av de fasta kostnaderna mellan staten och den enskilde tjänstemannen, anser jag mig böra förorda förslaget även i denna del. Man bör nämligen icke bortse från att bilinnehavet för den enskilde befattningshavaren medför fördelar utom tjänsten.

Den i enlighet med angivna principer utgående ersättningen bör beräknas med hänsyn till den genomsnittliga kostnaden i ett antal typfall och grundas på kalkyler för två biltyper, den ena med en tjänstevikt understigande 1 100 kg och den andra med en tjänstevikt av minst 1 100 kg. Dessa kalkyler böra enligt min mening omräknas varje år, förslagsvis under våren, varefter Kungl. Maj:t fastställer ersättningsbeloppen för det kommande budgetåret.

Mot sakrevisionens förslag, att ersättningsbeloppen skola så till vida differentieras, att ersättningen för resor i de fyra nordligaste länen höjes med 2 öre per km vintertid och eljest med 1 öre per km, har jag icke något att erinra.

Jag finner mig även böra godtaga, att den i 8 § 2 mom. resereglementet stadgade ersättningen av 5 öre per km för varje medresande förrättningsman bibehålles i avvaktan på resultatet av 1949 års reseersättningskommittés arbete, även om denna ersättning, såsom vissa myndigheter framhållit, förefaller väl hög. Prövningen av statstjänstemännens riksförbunds förslag om en utvidgning av tillämpningsområdet för detta författningsrum synes böra anstå till dess kommitténs förslag föreligger.

Med anledning av vad sakrevisionen anfört i sitt yttrande över lantmäteristyrelsens framställning vill jag ej motsätta mig, att befattningshavare, som vid förrättningar utanför stationeringsorten regelmässigt måste medföra tyngre eller mera skrymmande utrustning, efter Kungl. Maj:ts prövning tillerkännes särskild ersättning för de tjänsteresor, vid vilka sådan utrustning medföres. Härigenom kan skälig hänsyn tagas till de särpräglade förhållanden, som råda inom vissa förvaltningsområden. Högre ersättning än 5 öre per km synes dock icke böra medgivas.

Föredragande departementschefen hemställer härefter, att förenämnda författningsförslag måtte genom proposition föreläggas riksdagen till antagande.

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

Ur protokollet:

B. Sandberg.