

## Nr 36.

*Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till kungörelse om ändrad lydelse av 2 § 1 mom. och 4 § allmänna resereglementet den 27 juni 1929 (nr 210) jämte i ämnet väckta motioner.*

(5:e avd.)

I propositionen nr 19 har Kungl. Maj:t, under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över civilärenden för den 12 januari 1951, föreslagit riksdagen godkänna vid propositionen fogat förslag till kungörelse om ändrad lydelse av 2 § 1 mom. och 4 § allmänna resereglementet den 27 juni 1929 (nr 210).

Berörda kungörelseförslag är av följande lydelse.

**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.<sup>1</sup>

**2 §.**

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

Färdsätt	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 färdsätt än ovan nämnts .....	2 0 ö r e p e r k m		

<sup>1</sup> Senaste lydelse av 2 § 1 mom., se 1948:414.

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 resekostnadsersättning 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.

---

I förevarande sammanhang har utskottet till behandling förehåft

*dels* två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Lundqvist m. fl.* (I: 293) och den andra inom andra kammaren av herr *Adolfsson m. fl.* (II: 388), i vilka hemställts, att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, att Kungl. Maj:t vid utfärdande av de bestämmelser för resekostnadsersättning vid användande av annan automobil än taxiautomobil, varom stadgas i 2 § 1 mom. allmänna rese-reglementet den 27 juni 1929 enligt den i propositionen nr 19 föreslagna utformningen, ville undantaga provinsialläkare, sjuksköterskor, barnmorskor och praktiserande tjänsteveterinärer och i stället under beaktande av vad i motionerna anförts för dessa utfärda bestämmelser vari stadgas fast ersättning per färdkilometer;

*dels ock* en inom andra kammaren av herr *Nihlfors* väckt motion (II: 387), i vilken hemställts, att riksdagen måtte uttala sig för sådan ändring i redovisade riktlinjer för bestämmelser avseende nyttjande av egen bil i tjänsten, att tjänsteman, som erhållit tillstånd nyttja egen bil i tjänsten, icke skall vara skyldig att för anbefalld resa använda tjänstebil, om sådan ställes till förfogande.

Beträffande de skäl motionärerna anført till stöd för sina yrkanden får utskottet hänvisa till motionerna I: 293 och II: 387.

I propositionen föreslås sådana ändringar i allmänna resereglementet, att enhetliga, för så gott som hela statsförvaltningen gällande bestämmelser skola kunna utfärdas i fråga om resekostnadsersättning vid tjänsteresa

med förrättningsman tillhörig bil. I anslutning härtill 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.

Till grund för propositionsförslaget ligger ett av statens sakrevision på uppdrag av Kungl. Maj:t utarbetat förslag, vilket, innan detsamma i slutligt skick överlämnats till Kungl. Maj:t, varit utsänt till ett stort antal myndigheter och sammanslutningar för inhämtande av deras synpunkter på de förevarande frågorna. Över det slutliga förslaget ha utlåtanden avgivits av statskontoret och riksräkenskapsverket.

*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 taxeaomobil) 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.

Besparingsreglementena uppgå för närvarande till ett trettiotal. I propositionen lämnas å s. 5 och 6 en redogörelse för fyra olika huvudtyper av dylika besparingsreglementen. Utskottet får hänvisa till denna redogörelse.

*Sakrevisionens förslag* innebär i huvudsak, att 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. Föreskrifter om ersättningens storlek skola utfärdas av Kungl. Maj:t i tilläggsbestämmelser 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 på grundval av i februari 1950 rådande prisläge beräknat de fasta och rörliga kostnadselementen vid olika årliga körlängder. Efter omräkning med hänsyn till därefter inträffade prisändringar innebär sakrevisionens förslag, att ersättning för tjänsteresa med förrättningsman tillhörig bil skall utgå med härefter angivna belopp.<sup>1</sup>

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 resereglementet med 5 öre per km för varje medresande förrättningsman.

<sup>1</sup> 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.

Till stöd för sitt förslag om ett enhetligt för hela statsförvaltningen gällande ersättningssystem har sakrevisionen anfört bl. a., 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.

Från huvudregeln att 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 rubriceras 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 bilbesiktningmännen huvudanledningen till bilinnehavet hänför sig till nödvändigheten att genom regelbunden körning i trafik vidmakthålla körvana och icke till förrättningsresor i allmänhet. Sakrevisionen motsätter sig däremot, att ytterligare undantag från de enhetliga ersättningsnormerna göras.

Sakrevisionen har vidare anfört, att det föreslagna enhetliga ersättningssystemet 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 att av åtskilliga myndigheter och personalorganisationer framförts farhågor 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 tilläggbestämmelser. 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 (propositionen, s. 9—11).

Ehuru ersättning vid tjänstresa 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 tjänstresa med egen bil skola genom myndighets beslut undantagas från den i 4 § första stycket allmänna resereglementet angivna jämförelseberäkningen kunna 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.

Vid övervägandet om ersättning skall få beräknas för begagnande av större eller mindre bil böra myndigheterna enligt sakrevisionens förslag ut-

gå från att endast ersättning för mindre bil som regel bör medgivas. 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 behöfvlig 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 allmän förutsättning för tillämpande av ett system som det här skisserade är givetvis, framhåller sakrevisionen, att den myndighet, som äger anbefalla företaget av tjänsteresa, noggrant prövar behovet härav i varje särskilt fall.

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. Beträffande vissa uttalanden i denna fråga får utskottet hänvisa till propositionen, s. 12 och 13.

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 skäligen 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. Nämda syften finner sakrevisionen kunna uppnås, därest vissa principiella synpunkter, för vilka närmare redogörelse lämnas i propositionen å s. 13 och 14, beaktas vid utformandet av ersättningsbestämmelserna. På grundval härav bör ersättningssystemet enligt sakrevisionens 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 kilo-

meter körd vägsträcka och/eller årliga eller månatliga engångsbelopp för täckning av vissa kostnadsposter, anser sakrevisionen 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 körlängder.

Å s. 15 i propositionen finnes intagen en sammanställning utvisande kostnadsersättningen vid olika körlängder enligt sakrevisionens förslag efter omräkning med hänsyn till nu rådande prisläge. I sammanställningen, till vilken utskottet får hänvisa, har även upptagits sakrevisionens omräknade förslag till zontaxa.

Till de i sammanställningen angivna beloppen 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 stadgandet i 8 § 2 mom. allmänna resereglementet med 5 öre per km för varje medresande förrättningsman.

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 på grundval av prisläget i februari 1950 upprättat en tablå — intagen å s. 16 i propositionen — utvisande den totalt uppburna ersättningen vid vissa årliga körlängder och den därvid uppburna genomsnittsansättningen per km.

I allmänheten ha remissinstanserna givit sin anslutning till tanken, att ersättningsbeloppen böra så nära som möjligt ansluta sig till de verkliga självkostnaderna. Vissa myndigheter ha dock 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.

Däremot ha skiftande meningar kommit till uttryck beträffande de av sakrevisionen uppställda principerna för fördelning av de fasta kostnaderna. Härutinnan ävensom beträffande vissa yttranden i anledning av sakrevisionens förslag om förhöjd ersättning vid vissa tjänsteresor samt om ett tillägg av 5 öre per km för varje medresande förrättningsman får utskottet hänvisa till propositionen, s. 17—20.

*Departementschefen* anför för egen del följande.

»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 ersättningssystem 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 bilanskaffning ekonomiskt försvarbart utnyttjande uppnås enbart i statens tjänst, och att förutom de rörliga kostnaderna endast viss del av de fasta kostna-

derna 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 ersättningssystem. 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 alltjämt 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 bliva 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 angives 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.

Sedan riksdagen meddelat beslut i ämnet, torde det ankomma på Kungl. Maj:t att utfärda de avsedda ersättningsbestämmelserna. För att riksdagen skall bliva 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 skälig 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 sänkning 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 grun-

das 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:ts 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.»

*Utskottet.* I likhet med departementschefen hyser utskottet den uppfattningen, att de nuvarande, i hög grad oenhetliga bestämmelserna om ersättning för tjänsteresa med förrättningsman tillhörig bil i olika avseenden äro i behov av ändring och att ett för hela statsförvaltningen enhetligt ersättningssystem såvitt möjligt bör genomföras. De former, i vilka denna omläggning föreslås skola ske, synas utskottet innebära en rimlig avvägning mellan statens och förrättningsmannens intressen. Inför utskottet ha visserligen från talesmän för de av förslaget berörda befattningshavargrupperna gjorts gällande, att förslaget icke i tillräcklig grad tillgodosåge förrättningsmannens intressen och att ett genomförande av detsamma kunde befaras leda till att förrättningsmännen i fortsättningen icke funne det med sin fördel förenligt att hålla egen bil såsom tjänstefordon. Dessa farhågor synas utskottet i huvudsak ogrundade.

Vid tillskapande av ett enhetligt ersättningssystem på förevarande område böra, såsom i propositionen förutsattes, bilinspektionens besiktningsmän och postverkets lantbrevbärare undantagas från tillämpningen av de nya ersättningsgrunderna. De förrättningsfärder, som företagas av dessa befattningshavargrupper, ha nämligen icke karaktären av tjänsteresor i egentlig bemärkelse. I övrigt böra bestämmelserna såvitt möjligt så utformas, att inom vissa förvaltningsområden rådande särförhållanden kunna beaktas.

Enligt utskottets mening bör därvid för de fall, då reseersättningarna skola erläggas av enskilda uppdragsgivare, eftersträvas att om möjligt låta ersättning för resekostnader från rekvisit utgå efter fixt belopp utan att förden skull avsteg göres från de enhetliga bestämmelserna om den ersättning, som skall tillkomma förrättningsmannen. Detta synes utskottet knappast behöva medföra alltför betungande redovisnings- och kontrollförfarande. Utskottet kan alltså icke dela den i motionerna I: 293 och II: 388 hävdade uppfattningen, att förekomsten av enskilda uppdragsgivare bör föranleda undantag från gemensamma föreskrifter i förevarande hänseende för provinsialläkare, sjuksköterskor, barnmorskor och praktiserande tjänsteveterinärer.

Utskottet ansluter sig till vad departementschefen anfört angående möjlighet för Kungl. Maj:t att till vederbörande centrala förvaltningsmyndigheter delegera prövningen av frågor om undantag vid tjänsteresa med förrättningsman tillhörig bil från den i 4 § första stycket allmänna resereglementet stadgade skyldigheten att företaga kostnadsjämförelser. De härvid förordade riktlinjerna för medgivande av dispens från sådana jämförelser anser sig utskottet kunna tillstyrka.

I förenämnda motioner I: 293 och II: 388 ha betänkligheter framförts mot den föreslagna skyldigheten för förrättningsman att avgiva förbindelse att under tiden för här avsett medgivande använda egen bil för resor i tjänsten. Med anledning härav vill utskottet framhålla, att sådan förbindelse givetvis icke bör omfatta fall, då förrättningsmannen är förhindrad att använda den egna bilen på grund av omständigheter, över vilka han icke råder, exempelvis att bilen ej är körklar vid undergående av nödvändiga reparationer eller att naturhinder föreligger. Vidare uttalas i motionen II: 387 den uppfattningen, att det ur olika synpunkter måste te sig obilligt att förrättningsman, på sätt i propositionen förutsättes, skall vara skyldig att för anbefalld resa använda tjänstebil, om sådan ställes till förfogande. Man torde emellertid enligt utskottets mening icke rimligen kunna undvara de garantier, förbindelser i förevarande hänseenden utgöra mot att förrättningsmannen i eget ekonomiskt intresse begränsar användningen av sin bil i tjänsten och mot att resekostnaderna bli oskäligt höga till följd av att förrättningsmän, som ha att färdas samma väg eller till samma plats, använda flera fordon än nödvändigt.

Mot vad departementschefen anfört beträffande biltyp vid lämnande av medgivande att begagna egen bil i tjänsten samt vid beräkning av ersättning i de fall, då kostnadsjämförelse alltjämt skall ske, har utskottet icke något att erinra.

Utskottet tillstyrker departementschefens förslag i fråga om erforderliga ändringar i allmänna resereglementet, att träda i kraft den 1 april 1951.

Den i propositionen lämnade redogörelsen för den blivande utformningen av ersättningsbestämmelserna i berörda avseende föranleder icke någon erinran från utskottets sida. Såvitt utskottet kunnat finna torde tillämpningen av de avsedda föreskrifterna medföra, att ersättningen för begagnande av egen bil i tjänsten i allmänhet kommer att överensstämma med vederböran-

des självkostnader så nära detta är möjligt inom ramen för ett enhetligt ersättningssystem. Vad särskilt angår den angivna gränsen, 1 500 mil, för statens bestridande av samtliga fasta kostnader för bilnehavet hyser utskottet den uppfattningen att, även om ur förrättningsmannens synpunkt skäl kunna tala för att gränsen sänkes, detta icke skulle stå i överensstämmelse med ekonomiska synpunkter på ett tillfredsställande totalutnyttjande av bilen i såväl statlig som enskild tjänst, därvid hänsyn tagits till bilens livslängd och för bilen erforderlig kapitalinvestering. De kalkyler, som ligga till grund för propositionen, synas också bekräfta, att den i propositionen gjorda gränsdragningen är den ur olika synpunkter mest lämpliga.

I övrigt föranleder det i propositionen framlagda förslaget icke något särskilt uttalande från utskottets sida.

Åberopande det anförda får utskottet hemställa,

a) att riksdagen må godkänna Kungl. Maj:ts förslag till kungörelse om ändrad lydelse av 2 § 1 mom. och 4 § allmänna resereglementet den 27 juni 1929 (nr 210);

b) att motionerna I: 293 och II: 388 icke må till någon riksdagens åtgärd föranleda;

c) att motionen II: 387 icke må till någon riksdagens åtgärd föranleda.

Stockholm den 2 mars 1951.

På statsutskottets vägnar:

KARL WARD.

*Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit*  
från första kammaren: herrar Gustaf Karlsson, Iwar Anderson, Ohlson, Leander, Heiding, Gillström, fröken Andersson, herrar Eric Ericson, Hesselbom, Erik Gustaf Andersson, Andrée, Einar Persson, Ivar Persson, Axel Andersson och Svärd; samt

från andra kammaren: herrar Ward, Boman i Kieryd, Mårtensson i Uddevalla, Wallentheim, Svensson i Ljungskile, Lindholm, Rubbestad, Eriksson i Sandby, Staxäng, Pettersson i Dahl, Kollberg, Petterson i Degerfors, Kyling, Svensson i Alingsås och Larsson i Stockholm.

## R e s e r v a t i o n

av herr *Heiding*, fröken *Andersson*, herrar *Ivar Persson*, *Svärd*, *Boman* i *Kieryd*, *Rubbestad*, *Staxäng*, *Kollberg* och *Kyling*, vilka ansett, att utskottet bort tillstyrka motionerna I: 293 och II: 388 och att därför

*dels* utskottets yttrande fr. o. m. det stycke på s. 13, som börjar med orden »I likhet», t. o. m. det stycke på s. 14 som slutar med orden »praktiserande tjänsteveterinärer», bort ha följande lydelse:

»Såsom i propositionen framhålles präglas de nuvarande bestämmelserna om ersättning för tjänsteresa med förrättningsman tillhörig bil av stor oenhetlighet. Det framstår därför i och för sig som önskvärt, att ett mera enhetligt ersättningssystem tillskapas på förevarande område. Denna enhetlighet bör emellertid icke drivas så långt, att förrättningsmännens berättigade intressen trädas för när. Även om det föreslagna systemet kan anses väl avpassat för de fall, då staten har att gälda reseersättningen, är utskottet icke övertygat om att systemet i fråga lämpar sig för tjänstemannagrupper, som till övervägande del erhålla ersättning från enskilda rekvirenter. De olägenheter som här framträda äro, såsom i motionerna I: 293 och II: 388 påpekas, väsentligen av två slag. För det första blir ett redovisnings- och kontrollsystem, som tillfredsställer kravet på tillförlitlighet, oskäligt betungande för de tjänstemän, om vilka här är fråga. Vidare medför systemet att vederbörande rekvirent nödgas erlagga olika resekostnader för samma vägsträcka allt efter den tid av året, vid vilken förrättningen äger rum, något som otvivelaktigt är ägnat att skapa irritation hos allmänheten. Dessa olägenheter ha också påtalats inför utskottet av representanter för av förslaget berörda befattningshavargrupper.

På grund av det anförda kan utskottet icke tillstyrka Kungl. Maj:ts förslag, i vad detsamma avser befattningshavargrupperna provinsialläkare, sjuksköterskor, barnmorskor och praktiserande tjänsteveterinärer, utan tillstyrker i stället det i motionerna I: 293 och II: 388 framförda yrkandet om att riksdagen måtte besluta att hos Kungl. Maj:t hemställa, att dessa grupper undantagas från de blivande ersättningsgrunderna och att för dem i stället utfärdas föreskrifter om fast ersättning per färdkilometer. Vad åter angår övriga förrättningsmannakategorier kan utskottet i allt väsentligt biträda det föreliggande förslaget, vilket i denna del synes innebära en rimlig avvägning mellan statens och förrättningsmännens intressen. Såsom i propositionen förutsättes böra härvid bilinspektionens besiktningsmän och postverkets lantbrevbärare undantagas från tillämpningen av de nya ersättningsgrunderna, eftersom de förrättningsfärder, som företagas av dessa grupper, icke ha karaktären av tjänsteresor i egentlig mening.»

*dels* det stycke av utskottets yttrande på s. 14, som börjar med orden »I förenämnda» och slutar med orden »än nödvändigt», bort ha följande lydelse:



»Enligt propositionen skulle förrättningsman vara skyldig att avgiva förbindelse att under tiden för här avsett medgivande använda egen bil för resor i tjänsten. En dylik föreskrift bör givetvis icke tillämpas alltför rigoröst. För egen del utgår utskottet från att förbindelse i nämnda hänseende icke bör omfatta sådana fall, då förrättningsmannen är förhindrad att använda den egna bilen på grund av omständigheter, varöver han icke kan råda, exempelvis att bilen ej är körklar vid undergående av nödvändiga reparationer eller att naturhinder föreligger. I motionen II: 387 uttalas vidare den uppfattningen, att det ur olika synpunkter måste te sig obilligt att förrättningsman, på sätt i propositionen förutsättes, skall vara skyldig att för anbefalld resa använda tjänstebil, om sådan ställes till förfogande. Vid tillämpning av det i propositionen föreslagna ersättningssystemet torde man emellertid svårigen kunna undvara de garantier, förbindelserna utgöra mot att förrättningsmannen i eget ekonomiskt intresse begränsar användningen av sin bil i tjänsten och mot att resekostnaderna bli oskäligt höga till följd av att förrättningsmän, som ha att färdas samma väg eller till samma plats, använda flera fordon än nödvändigt.»

*dels* de två sista styckena i utskottets yttrande bort ersättas med text av följande lydelse:

»Den i propositionen lämnade redogörelsen för den blivande utformningen av ersättningsbestämmelserna i berörda avseende föranleder icke någon principiell erinran från utskottets sida, såvitt angår de befattningshavargrupper, för vilka bestämmelserna enligt vad utskottet ovan anfört böra bli gällande. För dessa grupper synes tillämpningen av de avsedda föreskrifterna medföra att ersättningen för begagnande av egen bil i tjänsten i allmänhet kommer att överensstämma med vederbörandes självkostnader så långt detta är möjligt inom ramen för ett enhetligt ersättningssystem. Vad angår den angivna gränsen, 1 500 mil, för statens bestridande av samtliga fasta kostnader för bilnehavare kunna givetvis ur förrättningsmannens synpunkt skäl anföras som stöd för en sänkning av densamma. Det vill dock förefalla utskottet, att en dylik sänkning icke skulle stå i god överensstämmelse med ekonomiska synpunkter på ett tillfredsställande totalutnyttjande av bilen i såväl statlig som enskild tjänst, därvid hänsyn tagits till bilens livslängd och för densamma erforderlig kapitalinvestering.»

*dels ock* utskottets hemställan under b) bort ha följande lydelse:

»b) att riksdagen må med bifall till motionerna I: 293 och II: 388 i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, att Kungl. Maj:t vid utfärdande av bestämmelser för resekostnadsersättning vid användande av annan automobil än taxiautomobil ville undantaga provinsialläkare, sjuksköterskor, barnmorskor och praktiserande tjänsteveterinärer samt i stället under beaktande av vad i motionerna anförts för dessa befattningshavare utfärda bestämmelser, i vilka stadgas fast ersättning per färdkilometer.»