

## Matkustussäännöstä ja matkalaskuista.

AIMO MELA.

Matkalaskun laatiminen, niin kummalliselta kuin se kuuluukin, on niitä virkamiehen tehtäviä, joihin hän ryhtyy jonkinlaisella vastahakoisuudella. Kerran huomauttikin minulle eräs entinen esimieheni, jolle tästä puolileikkilisesti mainitsin, että matkalasku onkin ainoa toimituskirja, jonka virkamies saa, jos niin haluaa, jättää laatimatta, ja olen kuullut kerrottavan, että tähänkin äärimmäiseen keinoon on joku virkamies koettanut turvautua yrittäessään selviytyä monista sokkeloista ja salakuopista, joita virkamatkoja koskevat säännökset hänen mielestään matkustavalle virkamiehelle asettavat. Tällainen epätoivoinen keino tuskin kuitenkaan herättää erityistä myötätuntoamme, koska se ei missään tapauksessa osoita selvää harkintaa, vaan niitten puutteitten lioittelua, joita tässä lainsäädännössä kieltämättä on, mutta on tämä jokatapauksessa virkamiesten keskuudessa vallitsevia mielialoja kuvaava ja osoittaa, että matkustussääntöön viimeisten vuosikymmenien aikana, miltei poikkeuksetta virkamieskunnan vahingoksi, tehdyt muutokset ovat kyllä herättäneet laajaa tyytymättömyyttä, vaikkakaan se ei erityisemmin ole tullut ilmi.

Vanhemmat virkamiehet muistavat vielä ajan, jolloin matkustussääntö tarjosi virkamiehelle matkoista niin runsaan korvauksen, että siitä muodostui tulolähde, mikä ei suinkaan ollut väheksyttävä. Ymmärrettävästi juuri tästä syystä heidän on ollut vaikeampaa mukautua moniin muutoksiin, mikä taas nuoremmille on miltei huomaimatta onnistunut helpommin.

Ei liene mielenkiintoa vailla luoda lyhyt katsaus matkustussäännön vaiheisiin.

Ensimmäisenä varsinaisena matkustussääntönä on silloin mainittava asetus 16 päivältä helmikuuta 1891, joka oli voimassa aina vuoden 1917 loppuun, joten useat meidän polvemme metsänhoitajatkin ovat sitä joutuneet soveltamaan.

Siinä oli matkustavat virkamiehet jaettu kaikkiaan yhteentoista luokkaan, joissa korvauksen määrä oli erilainen ei vain päivärahaan

ja juna- tai laivapiletteihin, vaan vieläpä hevoskyytikorvauksiinkin nähden ollen korvauksen määrä huomattavasti suurempi ylemmissä luokissa aleten säännöllisesti alempiin luokkiin mentäessä niinkuin seuraavat esimerkit osoittavat:

Luokka:	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.
Päivär.	24:—	22:—	20:—	16:—	12:—	10:—	8:—	6:—	5:—	4:50	3:—
Hevosk.	1:—	—:50	—:42	—:35	—:30	—:28	—:28	—:28	—:18	—:16	—:16
Rautat. vaunu	I	I	I	I	II	II	II	II	II	III	III

Metsänhoitaja luettiin seitsemänteen, metsäkonduktööri kahdeksanteen luokkaan.

Näistä esimerkeistä ilmenee, että silloinen matkustussääntö rakentui kokonaan toisille periaatteille kuin nykyinen. Nykyinenhän myöntää — tai oikeastaan kenties vain tarkoittaa myöntää — korvauksen ainoastaan todellisista matkakuluista, mutta silloinen matkustussääntö antoi mahdollisuuden suoranaiseen lisäansioonkin. Tämä selviää parhaiten vertaamalla hevoskyytikorvauksen suuruutta eri luokissa. Kyytitaksan mukaan suoritettiin hevoskyydistä 14 penniä kilometriltä, joten alimmassa luokassa jäi virkamiehelle säästöä 2 penniä jokaiselta kilometriltä ja ensimmäisessä luokassa kokonaista 86 penniä edellytettynä, että käytettiin vain yhden hevosen kyytiä. Tähän luokkaan kuuluivat muuten ainoastaan kenraalikuvernööri ja ministeri- ja valtiotieteiden osasto. Mutta luokissa 5—9:kin, joihin kuuluivat ne virkamiehet, joilla oli oikeus II luokan paikkaan junassa, oli hevosen kyydin korvausmäärä 30—18 penniä, ja kun sen mukaisesti korvattiin, rautatie- ja laivamatkoja lukuunottamatta, yleensä kaikki matkat riippumatta todellisista kustannuksista, on selvää, että siitä jäi melkoinen säästö, venekyydeistä vieläkin enemmän, ja päivärahathan olivat rahanarvoon verrattuina melko korkeat vaihdellen noissa viidessä luokassa, joita pääasiassa tarkastelemme 12—5:een markkaan.

Vanhempi virkamieskuntamme, kuten sanottu, nämä ajat vielä hyvin muistaa, ajat, jolloin matkustussääntö ilmeisesti tahtoi tehdä virkamiehille mahdolliseksi matkoilla säilyttää arvovaltansa, mikä siihen aikaan nähtävästi viran hoidonkin kannalta katsottiin tärkeäksi. Mahdollisesti myös katsottiin oikeaksi jollakin tavoin korvata sitä suurempaa rasitusta, minkä matkoilla olo luonnollisesti aiheuttaa. Ja tällä seikalla onkin käsittääkseni ollut huomattava psykologinen merkitys virkamiehistön suhtautumiseen myöhemmin tehtyihin muutoksiin. Siitä ilman muuta myöskin selviää, miksi nuorimman virkamiespolven on suhteellisen helppoa mukautua niihin, koska se ei paremmasta tiedä.

Suomea on usein sanottu virkamiesten luvatuksi maaksi. Vaikka nuo ajat ovat olleet ja menneet, liikkuvat niitten aikojen käsitysten mainingit yhä kansan keskuudessa vahingoksi virkamiesten asialle siten, että kansa yhä muistaa noita aikoja, jolloin virkamies on voinut matkustaa mukavasti, jopa jossain tapauksessa ylellisestikin, mutta sen tietoisuuteen ei ole päässyt, minkä valtavan muutosprosessin kautta koko virkamieslainsäädäntö ja myös matkustussääntö tällävälin on käynyt.

Kun vuonna 1917 joulukuun 20 p:nä annettiin uusi matkustussääntö, ottikin virkamiehistö sen vastaan aivan tyynesti ja asiallisesti, vaikkakin sen miltei kaikki matkustamisesta siihen asti aiheutuneet edut yhdellä kertaa otettiin pois. Osaltaan tähän suhtautumiseen tietysti vaikuttivat sodanaikaiset monet poikkeuslait, jotka olivat totuttaneet ihmisiä suuresti rajoittamaan tarpeitaan, mutta ratkaisevinta nähdäkseni kuitenkin oli se, että vuoden 1917 asetus ei lounkannut oikeustajuntaa, vaikkakaan se ei enään ollut virkamiehiä suosiva.

Siinä oli johtavaksi periaatteeksi otettu se, että virkamiehen tuli saada virkamatkansa aiheuttamista kuluista täysi korvaus.

Virkamiehet jaettiin nyt viiteen luokkaan, joissa edellämainitut korvausmäärät olivat seuraavat:

Luokka:	1.	2.	3.	4.	5.
Päiväraha	28:—	24:—	20:—	16:—	12:—
Hevoskyyti	2 hev.	1 h.	1 h.	1 h.	1 h.
Rautatie	I lk.	II	II	II	III

Päivärahan määrän vahvisti nyt senaatti erikseen, ja on se rahanarvon vaihdellussa ollut monien muutosten alaisena.

Huomattavana periaatteellisena muutoksena on se, että hevosen kyyti korvattiin nyt ainoastaan todellisen kyytitaksan mukaan, joten siitä ei säästöä jäänyt. Poikkeustapauksessa suoritettiin enemmän kuitenkin mukaan.

Tähän matkustussääntöön, joka useimmissa tapauksissa korvasi virkamiehille täydet matkakulut ja oli kaikinpuolin selvä, oli tuskin ennätetty tottua, kun se korvattiin uudella, 27 päivänä tammikuuta 1928 annetulla asetuksella.

Tällöin omaksuttiin käsittääkseni jälleen uusi periaate, ja se oli se, ettei enään valtiota katsottu velvolliseksi korvaamaan virkamiehelle kaikkia virkamatkasta aiheutuvia kuluja.

Todistaakseni tämän mainitsen esimerkkinä n. k. kapsäkki-rahojen poiston. Kun se 6 §:n 3. momentin mukaan ulotettiin siihenkin tapaukseen, jolloin kaupungissa, kauppalassa tai taajaväkisessä

yhdykskunnassa asuva virkamies ei matkatavaroittensa kuljetuksesta saa korvausta rautatieasemalle tai laivarantaan, on mielestäni aivan selvästi vanhasta periaatteesta poikettu.

Tämä matkustussääntö sisältää myöskin sen huomattavan periaatteellisen muutoksen, että 11 §:n mukaan ainoastaan todelliset matkakulut korvataan, eikä virkamies saa laskuttaa 7 §:n mukaan esim. II luokan junapiletistä, jos on matkustanut III luokassa. Tätä muutosta pidän harhaanosuneena ja suorastaan onnettomana, sillä sitä kaikesta päättäen paljon rikotaan, koska sen kontrollointi on useimmiten mahdotonta. Mitä tällainen aikaa myöten vaikuttaa virkamiesmoraaliin, ei ole vaikea päätellä. Säännös ei tyydytkään virkamiesten oikeustajuntaa, mikä tietenkään ei oikeuta epälojaaliin suhtautumiseen. Erittäin ikävää asiassa on se, että rangaistusseuraukset niissä muutamissa harvoissa tapauksissa, joissa revisiolaitos m. m. rautateitten makuuvaunukarttoja tarkastettuaan tai muuten on voinut rikkomuksia todeta, saattavat olla aivan suhteettoman ankarat.

Vaikka tässä asetuksessa jo on selvästi »pula-ajan» tuntua, on sillä kuitenkin vielä se hyvä puoli, että sekin on selvä ja sellaisena siis helposti sovellettavissa.

Mutta sitä tuskin voi sanoa 17 päivänä heinäkuuta 1931 annetusta matkustussääntöä muuttavasta asetuksesta.

Siinäkin näyttäisi jälleen omaksutun uusi periaate, ja se tuskin on muu kuin pyrkimys budjetin tasapainoon saattamiseen m. m. virkamiesten matkakustannuksia supistamalla.

Tämä tarkoitus olisi yksinkertaisesti ja helposti matkustussääntöä turmelematta saavutettu alentamalla vain päivärahoja samalla kun virkamiesten palkkoja muutenkin alennettiin, tekemättä muutoksia ja rajoituksia itse matkustussääntöön, jotka muutokset useissa tapauksissa alunperin ovat olleet epäonnistuneet. Kaikissa tapauksissa ne eivät edes ole täyttäneet tarkoitustaan vähentää kustannuksia, vaan päinvastoin ovat niitä lisänneet, minkä lisäksi ne ovat saattaneet matkustussäännön hämäräksi ja joissakin kohdin mahdottomaksi noudattaa. Tarkoitan tässä lähinnä 6 §:n 2. momenttia:

»Jos viran tai toimenhaltija toimitusmatkalla ollessaan asuu tilapäisessä asunnossa, ei hän saa korvausta matkasta toimituspaikkaan ja sieltä takaisin.»

Tämän säännöksen kirjaimellinen noudattaminen on luonnollisesti mahdotonta, sillä se johtaisi siihen, ettei virkamies pitemmällä virkamatkallaan ensimmäisen yöpymisensä jälkeen enään saisi mitään matkakorvausta. Mutta vaikka tämä mahdoton tapaus jätettäi-

siinkin huomioonottamatta, esiintyy varsinkin metsähallinnon alalla joka päivä tapauksia, jolloin tulee kyseenalaiseksi, miten tätä määrystä on sovellettava. Niinkuin jokainen tietää, matkustaa metsänhoitovirkamies tavallisesti usean peninkulman päähän hoitoalueeseensa ottaen siellä jonkun asunnon keskuspaikkakseen, mistä käsin sitten päivittäin tekee matkoja eri puolille hoitoaluetta. Nämä matkat saattavat olla pitkiäkin ja toimituspaikat sijaita siten, ettei niistä tietä toiseen ole, vaan on aina palattava tuohon keskuspaikkaan. Tästä kulkemisesta ei matkustussäännön 6 §:n 2. momentti oikeastaan korvausta myöntäisi. Luonnollisesti siinä on tullut asetukseen virhe, sillä entisessä asetuksessa oli momentin loppuun liitetty sivulause: »jos toimituspaikka on yhtä kilometriä lähempänä mainittua asuntoa», mikä tekikin määräyksen järjelliseksi ja asianmukaiseksi. Erehdys on tietenkin aina mahdollista, mutta valitettavasti sitä ei vuoden 1933 uudessa asetuksessakaan korjattu. Tänä päivänäkin on kuitenkin eräs keskusvirasto, jonka mielestä tämä momentti on aivan erinomainen eikä kaipaa mitään muutoksia.

Tämä asetus sisältää lisäksi muutamia virkamiesten etuja vähentäviä määräyksiä, joita kyllä voidaan noudattaa ja toiset niistä saattavat olla kohtuullisiakin, mutta sitä tuskin on 10 §:n 3. momentti, jonka mukaan päivärahat esim. II luokassa kuudelta päivältä tekevät 360 markkaa, mutta seitsemältä päivältä ainoastaan 315 markkaa. Tällaisenakin sitä parin vuoden ajan sovellettiin. Useimmat siitä kyllä suoriutuivat verrattain helposti niin, ettei tämä »sakko» heitä kohdannut, sillä ei vaadita erittäin suurta nerokkuutta keksiä joku muodollisesti pätevä syy palata vaikkapa kaukaakin tukkikämpiltä pyhäksi kotiin kansliatöihin, joihin saattoi olla riittävästi muitakin intressejä, mutta ei suinkaan matkakuluissa täten saavuteta säästöä. Ja mihinkä ristiriitoihin se jälleen asetti velvollisuudentuntoisen virkamiehen. Hänellä saattoi olla kenties aivan vähäinen toimitus jällellä, jonka vuoksi olisi jäätävä pyhän yli toimituspaikalle, mutta häntä katkeroitti tuo rangaistuksen uhka, että hänen jo ansaitsemiaan päivärahoja vähennettäisiin, jos hän tekisi velvollisuutensa mukaan. Asialla ei ollut kovin suurta käytännöllistä merkitystä, mutta juuri tuo periaatteellinen loukkaus oli arveluttava. Tätä säännöstä muutettiin sitten v. 1933 siten, että alennus alkoi vasta seitsemännestä päivästä. Sillä tosin periaatteellinen puoli korjattiin, mutta muut haitat jäivät edelleen vaikuttamaan pakottaen virkamiehet alituisen kiertokulkuun tarkoin varoen, etteivät viivy samalla »paikkakunnalla» kuutta päivää enempää. Siinä onkin yleensä onnistuttu aivan erinomaisesti, minkä helposti voi matkalaskuista

havaita. Aivan suoralta kädeltä voi myöskin väittää, että tällä säännöksellä ei matkakuluja ole vähennetty, vaan lisätty.

Vuoden 1931 matkustussäännön vaikeimmin tulkittavia kohtia on 11 §. Myönnettävä onkin, että muuttuneet olosuhteet, kuten m. m. linja-autoliikenteen valtava kehitys, mikä yhä jatkuu, asettavat erityisiä vaikeuksia eri kulkuneuvojen käytön säännöstelylle.

Huomautettiin jo, että pykälän 1 kohta, joka edellisessäkin asetuksessa oli samansisältöinen, oli epäonnistunut, sillä valtion kannalta on katsottava samantekeväksi missä luokassa virkamies todellisuudessa matkustaa, mutta säännös sinänsä on kyllä selvä.

Niinikään on katsottava aivan asialliseksi määräys, että on laskuttava halvimmän soveltuvan matkustustavan mukaan, mikä määräys onkin vanhastaan ollut matkustussäännössä.

Tästä on sitten poikkeuksena pakottava syy, joka oikeuttaa käyttämään kalliimpaa matkustustapaa, mutta ei kalliimmalla takamalla, niinkuin jotkut sen ymmärtävät. Ilman tämän syyn selvää ilmoittamista laskussa ei velotusta luonnollisestikaan voida hyväksyä. Sellaiseksi syyksi ei kelpaa vain se, että virkamiehellä on oma auto eikä edes aina kiirekään taikka se, että matka satutetaan aikaan, jolloin linja-autoja ei kulje.

Oman auton käyttö muuten on aiheuttanut kenties enimmäin risti-riitoja ja ne ovat varsinaisesti tulleet esiin vasta sitten kun taksa omalla autolla suoritetusta matkasta määrättiin pienemmäksi kuin vuokra-autotaksa. Ainakin on itsestään selvää, ettei korvauksen määrä koko matkasta saa nousta korkeammaksi kuin, jos virkamies olisi käyttänyt vastaavasti vuokra-autoa, linja-autoa, juna j. n. e.

Yhteisen kulkuneuvon käyttämiseen ovat virkamiehet jo yleisesti tottuneet. Siitä miten yhteinen virkamatka korvataan autolla, jonka joku mukana matkustava virkamies omistaa, ei ole mitään määrätty.

Muutamia tapauksia on esiintynyt, jolloin kulkuneuvo, auto tai polkupyörä, on jonkun toisen, tavallisesti perheen jäsenen nimellä ja on velottu kuten vuokrakulkuneuvosta. Tällainen yritys on erittäin moitittava, ja m. m. se oli yhtenä aiheena metsähallitukselle määräykseen, että kuitti kaikista sopimuksen mukaan suoritetuista kyytimaksuista on laskuun liitettävä, mikä määräys muuten on matkustussäännön 21 §:n mukainen riippumatta siitä, noudattavatko mahdollisesti muut virastot samanlaista menettelyä.

Puuttumatta enempää tämän asetuksen yksityiskohtiin mainitsen vielä asetuksen 27 päivästä tammikuuta 1933. Siinä tehtiin äsken selostettu korjaus 10 §:n viimeiseen momenttiin, minkä lisäksi taksa omalla autolla suoritetusta matkasta korotettiin 2 markkaan

kilometriltä. Mutta asetuksen 7 §:n määräystä, jonka mukaan vuokrautolla tai vuokrahevosella tehdystä matkasta saa enintään kyytitaksan mukaisen korvauksen, ei tässäkään korjattu.

Senjälkeen kun metsähallitus on näistä ruvennut vaatimaan kuitteja, on paljastunut jälleen ikävä epäkohta, nimittäin, että luke-mattomissa tapauksissa virkamiehet, varsinkin metsänhoitajat, joutuvat matkoistaan suorittamaan huomattavasti enemmän kuin, mikä heille korvataan. Tämä on jo herättänyt laajempaakin huomiota ja ehkä johtaa siihen, että ainakin tämä epäkohta korjataan, joten siitä hankaluudesta, minkä kuittien vaatiminen metsähallinnon virkamiehiltä on aiheuttanut, sittenkin voi olla suotuisia tuloksia virkamiehille itselleen, mikä jonkinlaiseksi lohdutukseksi mainittakoon.

Matkustussäännön monenlaiset puutteellisuudet ovat jo kauan olleet metsähallituksenkin tiedossa. Jo lokakuussa 1933 teki metsähallitus aloitteen neljän vaikeimmin tulkittavan kohdan selventämiseksi. Tämä johtikin siihen, että valtiovarainministeriö hankittuaan tästä ehdotuksesta useitten virastojen lausunnot palautti esityksen lausuntoineen metsähallitukselle ja kehoitti metsähallitusta laatimaan lopullisen ehdotuksensa matkustussäännön muuttamiseksi.

Silläväläin olivat piirikuntakonttoritkin ja metsänhoitajaliitto kääntyneet metsähallituksen puoleen ehdotuksineen samanlaisen aloitteen tekemiseksi ja kun luonnos uudeksi matkustussäännöksi metsähallituksen omastakin aloitteesta jo oli valmiina, tarjoutui nyt sopiva tilaisuus sen esittämiseen hallitukselle, mikä sitten tapahtuikin. Saatuaan tämän metsähallituksen lopullisen ehdotuksen asetti valtioneuvosto viime lokakuun 10 päivänä kolmimiehisen komitean laatimaan ehdotusta uudeksi matkustussäännöksi.

Tämän komitean työstä, vaikka olen siinä mukana, en luonnollisestikaan näin alkuasteella voi paljoakaan sanoa. Mainitsen vain, että tarkoituksena on työskennellä intensiivisesti, koska asian kiireellisyys käsitetään, mutta toisaalta ollaan myöskin selvillä siitä, että jokaista tyydyttävän matkustussäännön aikaansaanti on mahdollista ja muutamien kohtien, kuten esim. 11 §:n uusiminen ajankäytökseen, ovat suorastaan vaikeita kysymyksiä. Metsähallituksessa laadittu asetusluonnos näyttäisi kuitenkin mielestäni antavan huomattavan pohjan tulevalle matkustussäännölle, minkälaiseksi se sitten muodostuneekin. Metsähallinnon virkamiesten erikoisolosuhteet tulevat siten ainakin jossakin määrin huomioonotetuiksi ja joka tapauksessa esitetyiksi.

Lienee senvuoksi kiintoisaa aivan pääpiirteissään tutustua, mille periaatteille tämä metsähallituksen ehdotus rakentuu.

Johtavana periaatteena on pidetty sitä, että virkamiehen on virkamatkoistaan saatava täysi korvaus ilman, että virkamatkot kuitenkin muodostuisivat miksikään tulolähteiksi.

Matkustussäännön tulisi olla mahdollisimman yksinkertainen, mutta kuitenkin yksityiskohtainen, jotta sitä osattaisiin noudattaa.

Virkamatkoja koskevat rajoitukset eivät saisi olla sellaisia, että ne lamaannuttavat matkustushalua tai suorastaan ovat esteenä tarpeellisille matkoille.

Tätä silmällä pitäen tulisi korvausmäärien olla mahdollisimman samanmukaisia ja määräsuuruisia, jotta kokonaan vapauduttaisiin kaikissa normaalityötapauksissa kuittien pyytelemisistä virkamatkoilla ja pikkumaisesta kontrollista matkustustavan suhteen.

Vuokra-autotaksa olisi täten yleensä esim. 3 mk. kilometriltä, hevos-, kävely-, polkupyörä- y. m. taksa 2 markkaa, omalla autolla 2 markkaa ja linja-autolla 50 penniä kilometriltä. Kuitit tulisivat kysymykseen vain silloin kun näitä taksoja olisi pakko ylittää ja matkatavararahia y. m. s. maksuja todistettaessa.

Välttämättömät n. k. kapsäkkirahat palautettaisiin silloin kun on kysymyksessä tavarain siirto rautatie- ja linja-autoasemalle tai laivarantaan sekä päinvastoin.

Matka tilapäisannosta työmaalle ja takaisin korvattaisiin kerran, mutta ei useaan kertaan esim. yöpymisen vuoksi tapahtuneita edestakaisia matkoja, koska sellaiset hyvällä syyllä voidaan katsoa yksityismatkoiksi.

Seitsemännen päivän alennus perin haitallisena poistettaisiin ja samoin tehtäisiin periaatteellinen muutos 11 §:ään sikäli, että virkamies katsottaisiin oikeutetuksi laskuttamaan sen luokan taksojen mukaan, mihin hän kuuluu siitä riippumatta, missä luokassa hän todellisuudessa matkustaa.

Ehdotus sisältää myöskin tarkempia määräyksiä, milloin korotetun päivärahan saa periä m. m. siten, että yöpyminen, toimituksen takia lyhytkin viipyminen tai kulkuneuvoa vaihdettaessa 6 tunnin odotusaika sellaisella paikkakunnalla, jossa korotus on voimassa, oikeuttavat korkeampaan päivärahaan.

Oman auton käyttöä säännöstellään siten, että yleensä saisi 2 markkaa kilometriltä kuitenkin enintään sen määrän, mikä olisi mennyt, jos olisi käytetty junia sekä linja- ja vuokra-autoja, ellei pakottavaa syytä ole käyttää omaa autoa koko matkalla. Oma auto luettaisiin vuokra-autoksi silloin, kun mukana on toinen virkamies.

Minkäverran näistä ehdotuksista on jälellä uudessa matkustussäännössä tai minkälaisia parannuksiakin mahdollisesti on keksitty, sen osoittaa tulevaisuus, mutta olkoonpa matkustussääntö minkälai-

nen tahansa, voidaan toki matkalasku aina laatia oikein, jos vain luovutaan aivan turhanpäiväisistä periaatteellista laatua olevista, enemmän mielenilmaisuista, kuin todellisista, tarpeen vaatimista veloituksista. On muistettava, että eiväthän ne, jotka matkalaskuja virkansa puolesta joutuvat tarkastamaan ja hyväksymään ole syytä niihin puutteisiin, mitä matkustussäännössä on. Tästä syystä nuo mielenilmaiset ovat perin turhia ja vain vahingoksi laskuttajalle itselleen, koska ne useimmiten pakottavat tarkastajan mahdollisimman ankaraan tulkintaan. Sama on seuraus menettelystä, jota useat, mielestään kenties sangen viisaasti noudattavat, nimittäin, että kaikki tiedonannot matkalaskussa ovat mahdollisimman niukoja arvattavasti siinä tarkoituksessa, ettei laskussa, jos se nyt satumalta tulisi hyväksytyksi ilman lisätiedusteluja, annettaisi liiallisia todisteita laskuttajan matkoista. Tällaista tapahtuu aivan tahallisesti, mutta on muistettava, että laskuja myöhemmin tarkastavat vielä sellaiset, joilla ei ole tuntemusta spesiaalioloilta, ja he tekevät niistä sitten muistutuksia, joita jälestäpäin on vaikea torjua. Tarkoitetaan sitä tarkastusta, minkä revisiolaitos ja valtiontilintarkastajat suorittavat. Kun siis esim. metsähallituksen tilikonttori tai piirikuntakonttori vaativat yksityiskohtaisuutta, joka laskuttajan mielestä niille ammattivirastoina pitäisi ilman muuta olla selvää, johtuu se luonnollisesti juuri tästä seikasta. Lyhyesti: matkalaskun tulee olla sellainen, että se on pätevä missä tarkastuksen vaiheessa tahansa.

Tästä syystä kenties voitaisiin tämä esitys tarkoituksenmukaisemmin päättää antamalla vielä muutamia aivan lyhyitä ohjeita matkalaskun laatimista varten:

Jo virkamatkalle lähtiessä on syytä varata paperia kuitteja varten. Tämä käy mielestäni päinsä kaikkein vaivattomimmin viivottamalla kuukautta tai paria varten puoliarkkinen palkkalistan tapaan, jolloin vasemmalta oikealle ensin tulisi aika, matka mistä minne, kulkuveuvo, yksikkö- ja kokonaiskorvaus ja viimeksi oikealle otettaisiin kyytimiehen kuittaus. Tämä kaikki veisi vain yhden rivin eikä vaatisi monta minuuttia matkoilla ollessa, ei herättäisi mitään tavatonta ja kiusallista huomiota ja kaikki kuittaukset olisivat samalla paperilla.

Jos siirrymme itse laskun laatimiseen, pyydän herroja muistelemaan tuota tuttua matkalaskulomaketta. Muuten olisi syytä käyttää yhdenmukaista lomaketta, joita saa metsähallituksesta ja joistakin piirikuntakonttoreistakin.

Siinä on otsikossa mainittava virka-asema ja muistettava pyyhkiä yli tarpeeton joko »virkansa puolesta» tai »oheenlütetyn määräyksen perusteella» ja mainita myös hoitoalue, jota lasku koskee.

Sellainenkin asia silloin tällöin laiminlyödään kuin vuoden ja kuukauden ilmoittaminen 1 sarakkeella, arvailemalla ja päättelämällä sen toisinaan voi korvata, mutta arveluttava ja, tekisi mieli sanoa, tahallinen puute on kellonmäärien poisjättäminen sarakkeesta 2, mikä on vastoin nimenomaisia määräyksiä. Tässä ei mitenkään ole kysymys muodollisuuksista, koska m. m. päivärahan saanti ja määrä, matkustustavan kontrollointi j. n. e. riippuvat näistä seikoista. Tällainen laiminlyönti mielestäni ilman muuta oikeuttaa tarkastajan poistamaan laskusta päivärahan sen tullesta kyseenalaiseksi ja jättämään sen laskuttajan enempien perustelujen ja valituksenkin varaan, koska velotusta ei voida katsoa perustelluksi, sillä päivärahan saannin edellytyksenä on paitsi toimituksen tarpeellisuus myöskin matkallaolon aika. Ajanmääräys on matkustussäännön mukaan tehtävä päivittäin ja tunneittain, mutta myös minuutit tulevat usein kysymykseen.

Milloin kutakin matkapäivää ei erikseen veloteta, on päiväraha-velotuksen kohdalle uudelleen sarakkeelle 1 merkittävä, miltä päiviltä velotus on ja lisäksi merkittävä päivien luku sarakkeeseen 5, mutta muuten on toimituksista ja matkoista velotettava siinä järjestyksessä kuin ne on suoritettu.

Kukin matka on käsiteltävä erikseen siten, että velotukset vietään sarakkeeseen 7 ja niiden summat ainoastaan sarakkeeseen 8. Eri virkamatkaksi lasketaan matka kotoa tai kotiasemalta lähden hetkestä paluuhetkeen eikä suinkaan esim. matkalla suoritettuja eri toimituksia.

Kuitenkin tulee saman matkan eri toimitukset aina riittävän selvästi matkalaskussa ilmoittaa, jotta siitä käy selville mitä momenttia kukin menoerä rasittaa. Tällöin ansaitsee erityistä huomiota ylimääräisten ja apulaismetsänhoitajien päivärahalaskujen tilijaoittelu. Niihin on selvästi merkittävä mitä työtä kunakin päivänä on suoritettu eikä esim. kansliatoilla aina ole rasitettava matkamomenttia, vaan hankinta- y. m. vastaavia työmomenteja, milloin sellaisia sisältökin suoritetaan.

Tämän kaiken ei tarvitse estää käyttämästä lyhyttä sanontaa itse laskussa, mikä joka suhteessa on parempi kuin monisanaisuus, vain senverran selitystä, että arvelee asian sillä olevan selvän, mutta jos asia vaatisi pitempää selitystä on parasta antaa se lisäselostuksessa. Pitkät toimintakertomukset laskussa eivät ole paikallaan, vaan sensijaan lyhyet asiatiedot, sellaiset kuin: matkustettu yksin, sen ja sen kanssa, omalla tai vuokra-autolla, kyytiraha suoritettu yksin, puoliksi sen ja sen kanssa, koska linja-auto kulkee niin ja niin monen tunnin kuluttua ja matka siitä ja siitä syystä on kiireellinen,

leimattu niin ja niin monta runkoa, luovutettu niin ja niin paljon, matkustettu venekyydillä itse palkkaamia soutajia käyttäen, työnjohtajista puheenollen, matkustettu kyytilaitoksen hevosella tai autolla j. n. e. ovat paikallaan. Samoin huomautukset sellaiset kuin: matkustettu omalla autolla kuljettaen mukana ilmaiseksi virkamatkalla olevat ne ja ne tai valtion työmiehiä, jolloin oman auton käyttöä hyvin useissa tapauksissa voidaan pätevästi perustella.

Ei pitäisi kerta toisensa perästä velottaa linja-automatkoista 50 penniä kilometritä, koska valtiovarainministeriö siitä on toisin määrännyt. Ellei tätä määräystä pidetä päteväenä, valitettakoon, mutta ei sovi ilman muuta olla sitä noudattamatta, niinkuin muutamat näkevät hyväksi. Milloin linja-automatkoista todellakin joudutaan suorittamaan 50 penniä tai ylikin kilometritä, on syytä velottaessa huomauttaa, että velotus kuitenkin on todellisten kustannusten mukainen, koska tilintarkastajat tällaisia velotuksia vuoden perästä epäilevät ja vaativat niitä todistamaan, mikä silloin luonnollisestikin on vaikeata ja ainakin kiusallista. Samoin herättää revisiolaitoksen epäluuloja, jos huolimattomuudessa III luokan junapiletin hintaan lisätään 50 % ja luullaan sitä II luokan hinnaksi. Kuten tunnettua rautatielaitos pyöristelee hintoja hiukan ja varsin usein muodostuu 1 markan ero. Piletin hinta ei milloinkaan pääty 75 penniin. Jos sellaista näkyy laskussa epäillään laskuttajan rehellisyyttä, joten on syytä huolellisuuteen tässäkin suhteessa. Edellytän, että metsänhoitajat todella ovat II luokkaa käyttäneet, milloin niin laskuttavat.

Linja-automatkojenkin pituus on aina ilmoitettava laskussa.

Useat eivät ole huomanneet, että tasan 12 tuntia pitkän päivän päiväraha vielä alennetaan, samoin kahden päivän päivärahat, jos matka on kestänyt tasan 24 tuntia.

Työnjohtajien päivärahat lienee katsottu palkkioiksi, josta syystä niihin ei ole sovellettu 10 §:n määräyksiä, mutta helposti voi arvata, että tässäkin suhteessa annetaan uusia määräyksiä ja arvattavasti työnjohtajien vahingoksi, jos enemmän alkaa tulla näkyviin sellaisia väärinkäytöksiä, että työnjohtajat aivan lyhyistä, tunnin parin toimituksista, yrittävät velottaa päivärahan. Aluemetsänhoitajien olisi se sopivalla tavalla estettävä pitämällä työnjohtajat tehokkaassa työssä.

Vuokrapyörän käyttöä ansaitsemistarkoituksessa älköön matkustussäännön 11 §:n nojalla sallittako, sillä metsänhoitajilla ja työnjohtajilla täytyy edellyttää olevan varoja oman polkupyörän hankkimiseen, milloin sitä suuremmassa määrässä joutuvat tarvitsemaan. Vuokrapyörän käyttö olkoon sallittua tilapäisesti silloin kun varsi-

naisesti käytetään muita kulkuneuvoja, mutta ei kuukausisopimuksen perusteella. Tarpeellinen kuri saadaan ehkä aikaan muuttamalla matkoja linja-auto- ja työnjohtajilla kävelymatkoiksi.

On aivan tarpeetonta lykätä matkalaskun kirjoittaminen viime hetkeen, sillä eihän ole mitään takeita, että ministeriö anomuksesta-kaan aivan loppumattomiin suostuu vanhentuneitten velotusten maksattamiseen. Sitäpaitsi sellaisia anomuksia on metsähallituksenkin yhä vaikeampi puoltaa, koska tätä koskeva määräys täytyy edellyttää jo tunnetuksi.

Saapumispäivän merkitsemistä laskun etusivulle, mikä ensimmäisen tarkastavan viranomaisen metsähallituksen kiertokirjeen mukaan tulee tehdä, pitävät muutamat turhana silloin kun laskusta muuten voidaan päättää, ettei velotusten vanhentumista ole tapahtunut. Sitä se ei kuitenkaan ole seuraavista syistä: Ellei tällaista merkintää tehdä jokaiseen laskuun, puuttuu se säännöllisesti silloin, kun se olisi aivan välttämätön. Se on näkyvällä paikalla tarpeellinen osoittamaan tämän seikan tarkistusta ja kolmanneksi se on maatalousministeriön nimenomainen määräys.

Nämä ovatkin tavallisimmin esiintyvät puutteellisuudet matkalaskuissa. Kuten siis huomataan, ei mitään syvälle käypiä periaatteellisia asioita, vaan aivan helposti vältettäviä pikku laiminlyöntejä, joitten korjaaminen kuitenkin vapauttaisi matkalaskujen tarkastajat miltei kokonaan laskujen palauttelemisista, muistutuksien ja poistojen teoista ja laskuttajat monesta harmista.

Lopuksi en mielestäni voi antaa tärkeämpää yleisohjetta kuin seuraavan:

Miten ikänä laskutetaan, on aina toimittava täysin avoimesti niin, että todellinen matkustustapa ja siihen vaikuttavat muut toiseikat laskussa ilmoitetaan, vaikka laskutusperiaatteista oltaisiinkin eri mieltä, sillä silloin ei laskuttajaa voida epäillä tahallisesta harhaanjohtamisesta, ja tämä ohje mielessä ei matkalaskun laatimisen pitäisi olla mikään vastahakoinen virkatehtävä.