

Nr 49.

Af herr **Wijkander**, i anledning af Kungl. Maj:ts förslag till lag angående rätt till pension för tjänstemän vid statens järnvägar m. m.

Uti propositionen nr 37 vid innevarande riksdag framlägger Kungl. Maj:t förslag till lag angående rätt till pension för tjänstemän vid statens järnvägar i fullkomlig öfverensstämmelse med motsvarande lagförslag i propositionen nr 132 vid förlidet års riksdag. De kostnadsberäkningar för förslagets genomförande, som af Kungl. Maj:t inför Riksdagen framlagts, voro förlidet år hänfödda till den 1 januari 1907 och utarbetade af docenten G. Kobb, under det att innevarande års beräkningar äro hänfödda till den 1 juli 1910 och utarbetade af docent P. E. Fagerholm, båda efter en räntefot af 3,8 %. Tabläerna hafva följande utseende:

Kobb.	Fagerholm.
<i>Skulder.</i>	<i>Skulder.</i>
Ålderspensionering, grupp A. ... kr. 21,960,814: —	Till och med 1942 utdelade ålderspensioner kr. 31,520,000: —
" " B. ... " 16,759,108: —	Till och med 1942 nyutdelade sjukpensioner..... " 18,278,000: —
Invalidentpensionering, " A. ... " 9,486,877: —	Från och med 1943 utgående pensioner " 49,180,000: —
" " B. ... " 12,092,652: —	Nu utgående ålderspensioner... " 6,793,000: —
Nu utgående ålderspensioner ... " 4,804,301: —	" " invalidpensioner.. " 4,972,000: —
" " invalidpensioner... " 4,098,321: —	<hr/> Summa kr. 110,743,000: —
Förvaltningskostnader " 140,000: —	
<hr/> Summa kr. 69,342,073: —	
<i>Tillgångar.</i>	<i>Tillgångar.</i>
Kapitalbehållning kr. 10,362,511: —	Kapitalbehållning... kr. 10,423,000: —
Kommande årsafg., grupp A. (62 år) " 3,790,196: —	Personalens afgifter. " 15,296,000: —
" " " B. (65 år) " 3,162,683: —	<hr/> Summa kr. 25,719,000: —
<hr/> Summa kr. 17,315,390: —	Brist kr. 85,024,000: —
Brist..... " 52,026,683: —	<hr/> Summa kr. 110,743,000: —
<hr/> Summa kr. 69,342,073: —	

Med afseende på den betydande skillnaden mellan dessa två kostnadsberäkningar yttrar sig docent Fagerholm på följande sätt: »Resultaten af mina beräkningar och af docenten Kobbs kunna ej annat än helt ytligt jämföras med hvarandra, dels emedan det material, som ligger till grund för dem, är olika, dels ock väsentligen emedan vid docenten Kobbs hufvudsakliga beräkningar antagits, att pensionsinrättningen komme att afstängas, så att den för framtiden endast skulle omfatta det genom afgang successivt minskade antalet nuvarande delägare. Häraf förklaras också den stora olikheten mellan det af mig funna värdet af personalens afgifter och motsvarande kvantitet hos docenten Kobb.»

Uti statsrådsprotokollet beröres ej nämnda skillnad, ej mindre lämnas någon förklaring därå. Kungl. järnvägsstyrelsen har ej — att döma af de föreliggande handlingarna — blifvit hörd öfver docent Fagerholms beräkningar, hvilka utförts direkt på uppdrag från civildepartementet.

I fråga om storleken af den del af pensionerna, som pensionsinrättningen själf är i stånd att betala, komma de båda beräknarne hvarandra ganska nära, i det att de funnit respektive 25 och 23 %.

Docenten Fagerholms beräkningar, hvilka äro de direktaste och fullständigaste, angifva enligt vanliga försäkringstekniska grunder, att villkoret för att pensionskassan skall vara solvent är att antingen en gång för alla tillskjuta ett kapital af 85,024,000 kronor eller ock årligen lämna ett tillskott af 3,8 % därå eller 3,230,912 kronor.

Då statsverket är ansvarigt för att kassan fullgör sina förbindelser, föreslår regeringen för undvikande af så stora utgifter för statskassan under den närmaste tiden och af den därmed följande fondbildningen, att staten skall — i likhet med hvad fallet är med afseende på den allmänna pensionslagen för statens tjänstemän — inskränka sig till att betala en viss andel af de faktiskt för hvarje år utgående pensionerna, under det att återstoden utgår af den fond, som bildas af den nuvarande kapitaltillgången och af delägarnas afgifter. Statens bidrag skulle sålunda i början vara jämförelsevis obetydligt och sedan, i mån som pensionstagarnes antal ökas, växa ansenligt. Docent Fagerholm beräknar de belopp, som sålunda under exempelvis följande år skola enligt regeringens plan gäldas af trafikmedel:

År 1910	1,122,000 kronor	År 1930	3,097,000 kronor
» 1915	1,762,000 »	» 1935	3,605,000 »
» 1920	2,331,000 »	» 1940	4,338,000 »
» 1925	2,750,000 »	» 1942	4,698,000 »

Under det att sålunda statsverket det första året ej skulle betala stort mer än 1,1 miljon kronor, skulle beloppet om 32 år uppgå till ungefär 4,7 miljoner kronor och fortfarande hastigt stiga.

Härvid bör dock beaktas, *dels* att dessa beräkningar äro utförda under förutsättning att personalen vid statens järnvägar hålles oförändradt vid det nuvarande antalet af 12,000 personer, och *dels* att det kungl. förslaget ej berör annan personal än den s. k. *ordinarie*. Påtagligt är, att personalen vid statens järnvägar äfven framgent kommer att hastigt tillväxa såväl på grund af nya bansträckors tillkomst som genom ökad trafikintensitet å de gamla linjerna, liksom att statsverkets pensionsbidrag enligt regeringens förslag på denna grund hastigt växa. Den vid statens järnvägar anställda *extra* personalen uppgår ungefär till samma antal som den *ordinarie*, och Riksdagen har med all säkerhet i en nära framtid att vänta förslag om äfven dess pensionering, oaktadt detta ej i föreliggande propositioner ens omnämnas af regeringen; Riksdagen lär ej kunna undgå att beakta äfven sådana förslag. Visserligen behöfver man ej härvid befara, att kostnaderna för den extra personalens pensionering skola uppgå till så stora belopp som för den *ordinarie* personalens, då en stor del af den förra med tiden öfvergår till *ordinarie* och sålunda inträder i dennas pensionsförhållanden, men de kategorier *extra* arbetare, som ej undergå denna förvandling, äro likvisst mycket betydande. Jag behöfver blott nämna, det verkstadsarbetarna närma sig 3,000 och banarbetarna ungefär 1,700.

Enligt regeringens förslag skulle sålunda statens bidrag till järnvägsmännens pensionering visserligen nu genast ej uppgå till mer än 1,100,000 kronor, men med all säkerhet om tre årtionden så betydligt öfverstiga 5,000,000 kronor, att de snarare närmade sig det dubbla däraf. Med skäl kan frågas, huruvida en sådan finansplan för pensionskostnadernas bestridande är sund och kan försvaras.

Regeringens förslag till ordnandet af järnvägsmännens pensionsförhållanden är emellertid med afseende på de matematiska beräkningarna — så som de föreligga i de kungl. propositionerna vid förlidet och innevarande årens riksdagar — så knapphändigt utrustadt, att det ej är möjligt att på grundvalen af dem utföra några exaktare beräkningar, än mindre att göra det inom den begränsade tidrymd, inom hvilken motion i ärendet skall vara väckt för att blifva föremål för Riksdagens beaktande. Några slutsatser torde dock kunna dragas, hvilka i någon mån äro belysande.

Jag skall först anföra några data till jämförelse mellan regeringens förslag och ett par pensionskassor för de enskilda järnvägarna. Det är härvid endast tvenne större enskilda järnvägs-pensionskassor, som i sina hufvuddrag med afseende på pensionsvillkoren kunna likställas med statens, nämligen de »Enskilda järnvägarnas pensionskassa» och »Bergslagernas järnvägars pensions- samt enke- och pupillkassa». Båda äro samtidigt vanliga pensionskassor och enke- och pupillkassor, men större svårigheter möta ej att med begagnande af de för dem föreliggande matematiska beräkningarna göra en ganska tillförlitlig uppskattning af, huru stor del af delägarnes och förvaltningarnas afgifter som bör anses ingå till den egentliga pensionskassan och till enke- och pupillkassan.

Förhållandena medgifva endast en summarisk framställning, och jag sammanför i följande tabell de ungefärliga värden, hvartill jag kommit. Jag har härvid för staten medräknat äfven de 350,000 kronor, som sedan några år af Riksdagen extra anvisats af trafikmedel. Afgifterna till statsjärnvägarnas enke- och pupillkassa äro medtagna för att göra jämförelsen fullständigare.

	Statens järnvägar.			Enskilda järnvägarna.			Bergslagernas järnväg.		
	Pen- sions- kassan.	Enke- och pupill- kassan.	S:a	Pen- sions- kassan.	Enke- och pupill- kassan.	S:a	Pen- sions- kassan.	Enke- och pupill- kassan.	S:a
	%.	%.	%.	%.	%.	%.	%.	%.	%.
Delägarnas afgifter	2,8	3,1	5,9	4,0	2,0	6,0	5,25	2,25	7,5
Förvaltningarnas (Sthlm) afgifter ...	3,1	1,24	4,34	4,4	2,2	6,6	7,0	3,0	10,0
Summa	5,9	4,34	10,24	8,4	4,2	12,6	12,25	5,25	17,5

Afgifterna till de tre enke- och pupillkassorna blifva sålunda resp. 4,34, 4,2 och 5,25 %. Då dessa tre kassor samtliga anses solventa, torde ingen anmärkning mot afgifterna vid statsjärnvägarnas enke- och pupillkassa vara att göra.

Afgifterna till de tre egentliga pensionskassorna äro resp. 5,9, 8,4 och 12,25 %. Vid statsjärnvägarnas kassa betalas således väsentligt mindre afgifter än vid de andra två, och betydelsen häraf framträder så mycket bjärtare, som de två enskilda kassorna äro fullt solventa, under det att statens järnvägars kassa arbetar med en synnerligen betydane miljonbrist, som alltjämt växer, om den ej småningom afarbetas.

Oaktadt de af mig angifna jämförelsetalen ej kunna göra anspråk på någon större noggrannhet, anser jag dem i hög grad belysande,

icke minst därför att statens järnvägar äro ett industriellt företag. Vid hvarje dylikt företag bör åtminstone klart och tydligt öfverskådas dess rentabilitet, äfven om man sedan af sociala eller andra skäl ej vill fullt utdraga de slutsatser, hvartill den kan gifva anledning. Vid uppställandet af budgeter för statens järnvägar borde därför statsmakterna veta hvad tjänstemännens pensionering i själfva verket kostar, därest icke på framtiden öfvervältras omkostnaderna för densamma. Först under sådana förhållanden kan en fullt objektiv pröfning äga rum icke blott af löner och dylikt utan äfven af taxor med mera.

Men äfven ur en annan synpunkt inger förfaringssättet betänkligheter. Statens järnvägar måste nämligen betraktas äfven i sin konkurrens med de enskilda järnvägarna i landet och detta med afseende på såväl tjänstemännens löneförmåner som öfriga ekonomiska förhållanden. Om en så viktig löneförmån vid statsbanorna, som pensioneringen är, ej uppskattas till sitt verkliga värde vare sig af Riksdagen eller af den stora allmänheten, komma de enskilda järnvägarna i en skef ställning, då dessa ej lära kunna underlåta att hålla sina pensionskassor solventa och genom fondering sörja för framtiden. Nära ligger till hands, att de enskilda järnvägarnas personal, då de se pensionsstaten vid statsbanorna och de jämförelsevis små poster, som till dess täckande äro upptagna i staten, bibringas den föreställningen, att det ej hänger rätt ihop med de betydligt drygare utgiftsposter, de däremot finna i de enskilda banornas stater.

Docent Fagerholm har vid sina beräkningar utgått från förhållandena enligt 1909 års arfvodesstat och antagit, att personalens totala numerär inom hvar och en af pensionslagens grupper bibehålles vid sin dåvarande storlek. Värdet af personalens afgifter befinnes då vara 15,296,000 kronor. Kassans kapitalbehållning uppgår till 10,423,000 kronor och bristen skattas till 85,024,000 kronor. Värdet af personalens afgifter uppgå sålunda till 14 % af kassans skulder. Då man vill söka på lämpligt sätt afväga förhållandet mellan statens och personalens bidrag till kassan, torde emellertid grund finnas för att sammanräkna den befintliga kapitalbehållningen med personalens afgifter, då under de gångna årtiondena statsverkets bidrag varit särdeles små. Under årtiondet 1899—1908 hafva statens bidrag till pensionskassan utgjort i medeltal endast 42 % af delägarnes. Under denna förutsättning skulle samtliga tillgångarna, uppgående till 25,719,000 kronor, eller 23 % af skulderna, räknas personalen till godo.

Vid den allmänna pensionslagens af 1907 antagande uppgafs, att afgifterna voro så beräknade, att deras kapitalvärde motsvarade ungefär en tredjedel af förbindelserna. Jag har svårt att föreställa mig, att statsverket vill vid en industriell inrättning sådan som järnvägarna ikläda sig en större procent af förbindelserna, än då det gällt andra tjänstemäns pensionering.

Om man antog, att personalens afgifter voro beräknade så, att, under förutsättning att staten tillsköte dubbelt så stort belopp som personalen, pensionskassan vore under *normala* förhållanden solvent, skulle det belopp, hvarmed skulderna öfverskjuta det tredubbla värdet af personalens afgifter, representera en under årens lopp hopad verklig balans i kassan. Personalens tillgodohafvande är ofvan antaget till 25,719,000 kronor. Värdet af statens *normala* tillskott skulle under det nämnda antagandet uppgå till 51,438,000 kronor och balansen därutöver i kassan utgöra 33,586,000 kronor. Dessa två delar, hvaruti bristen helt naturligt uppdelar sig, äro af helt olika natur. Den förra är statsverkets *normala* bidrag till pensionskassans upprätthållande, den senare är en balans, för hvars täckande helt andra synpunkter äro att taga i betraktande.

De nyss anförda sifferuppgifterna utgå från att delägarnes afgifter äro från försäkringsteknisk synpunkt riktigt avvägda. Huruvida så är fallet, lämna ej de kungl. propositionerna data för afgörande. Jag befarar, att så ej är fallet. Antagligt är att kassans *normala* bestånd ej vore säkerställt genom bidrag från statsverkets sida, uppgående till det dubbla af personalens afgifter. Förhållandena medgifva ej för tillfället ett noggrannare beräkande häraf, men en jämförelse med andra liknande kassor antyda, att delägarnes afgifter behöfva höjas med *minst* 25 % eller från en grundavgift af 2,8 % till 3,5 %. Värdet af personalens afgifter skulle under denna förutsättning höjas från 15,226,000 kronor eller till 19,120,000 kronor med inräknande af den faktiska kapitalbehållningen 10,423,000 kronor till 29,543,000 kronor. Skulle staten vidare normalt bidraga med det dubbla häraf eller 59,086,000 kronor, återstår såsom tillfällig balans 25,938,000 kronor att särskilt täckas.

Jag har här ofvan uttalat vissa betänkligheter mot att vid ett industriellt företag kasta större delen af pensionskostnaderna på framtiden och — i stället för att föregå enskilda jämförliga anläggningar — de enskilda järnvägsföretagen — med ett efterföljansvärdt föredöme, gå på gränsen af hvad som kan försvaras. Om man likväl af statsfinansiella skäl anser sig kunna motivera ett underlåtande af den fondbildning, som ingår som ett led uti hvarje rationell försäkringsplan,

torde det vara obestriddigt, att den tillfälliga balans, hvori kassan befinner sig, ej får på samma sätt kastas på framtiden. Åtgärder böra redan nu vidtagas att förränta och amortera denna balans, så att den i en ej alltför aflägsen framtid kan försvinna.

Naturligtvis erfordras en ytterligare utredning, som lämpligen torde böra anskaffas af Kungl. Maj:t, för att exaktare tal än de ofvan antydda skola erhållas till utgångspunkt för Riksdagens definitiva ordnande af dess förhållanden, men så mycket torde dock kunna framgå af det ofvan förda resonemanget, att, äfven efter en nämnvärd afgiftshöjning för personalen, en balans af mer än 25 miljoner kronor återstår, för hvilken Riksdagen ej får blunda. I afvaktan på en sådan utredning som den nyss antydda, torde Riksdagen lämpligen böra för nästa år anvisa exempelvis 4 % härå eller en miljon kronor till en amortisationsfond att af trafikmedlen utgå, utöfver de statsbidrag, som för de direkta pensionernas bestridande erfordras. Hvarje år, som regleringen uppskjutes, blir kassans ekonomiska ställning sämre, och personalen har berättigade kraf att så snart som möjligt få ordnade förhållanden på detta område.

På sid. 30 i den kungl. propositionen beräknas det pensionsbelopp, som under år 1910 enligt förslaget till pensionslag kunde väntas skola gäldas med trafikmedel, till 1,122,000 kronor. Härvid hade antagits, att statsverket skulle bestrida 75 % af pensionerna. Fasthålles vid den ofvan antagna principen att — i likhet med hvad fallet är för de under den allmänna pensionslagen fallande pensionerna — endast två tredjedelar skola betäckas af statsmedel, minskas detta belopp till 997,000 kronor eller i rundt tal till 1 miljon kronor.

Som bekant utgå till statsjärnvägarnas pensionskassa sedan mer än tre årtionden af trafikmedel ett bidrag af 2 % af skillnaden mellan nämnda trafiks samtliga inkomster å ena sidan och utgifter för drift och underhåll å den andra. På grund af beslut vid 1906—1909 årens riksdagar har vidare för hvart och ett af åren 1907—1910 afsetts såsom bidrag till bestridande af personalens vid statens järnvägars pensionering ett belopp af 350,000 kronor. Därest Riksdagen icke innevarande år anser sig kunna gå till definitiva beslut i den föreliggande pensionsfrågan, torde Riksdagen kunna inskränka sig till att, i likhet med de nästföregående åren, utöfver den sedan gammalt utgående procenten af järnvägens nettobehållning anvisa ett extra belopp äfven för år 1911 såsom bidrag till direkt bestridande af pensioneringen och torde detta lämpligen kunna sättas till 700,000 kronor.

Statsverkets bidrag för nästkommande år till pensionering af personalen vid statens järnvägar skulle enligt detta förslag sålunda, utöfver den sedan gammalt utgående procenten af trafikens nettobehållning, här beräknad till 300,000 kronor, uppgå till 1,700,000 kronor, hvaraf 700,000 kronor såsom bidrag till den direkta pensioneringen och 1,000,000 till en fond, hvaraf tillsvidare endast räntan finge användas för pensioneringen. Jämfördt med det belopp af 3,230,912 kronor, hvartill statens bidrag skulle enligt docent Fagerholms beräkningar uppgått, därest staten skulle behandlat denna pensionsfråga efter vanliga försäkringstekniska grunder och i öfrigt med beräkning af personalens bidrag enligt Kungl. Maj:ts förslag, kan det sålunda föreslagna statsbidraget ej betraktas för stort.

På anförda grunder hemställer jag

att Riksdagen, med afslag å Kungl. Maj:ts proposition i ärendet, ville

1:o) medgifva att såsom bidrag till bestridande af pensionering af statens järnvägars personal må, utöfver hvad enligt gällande reglemente för statens järnvägstrafiks pensionsinrättning i sådant afseende kan komma att utgå af statsmedel, för år 1911 af statens järnvägars trafik-medel afsättas och till statskontoret öfverlämnas ett belopp af 1,700,000 kronor att af statskontoret, i enlighet med hvad därom i anslutning till ofvan angifna grunder kan varda af Kungl. Maj:t föreskrifvet, tillsvidare för ifrågavarande ändamål förvaltas och förräntas; med rätt för Kungl. Maj:t att förordna om utbetalande af så stor del af såväl ifrågavarande som de för liknande ändamål under åren 1907—1910 afsatta belopp, som för ett orubbadt upprätthållande af pensionsinrättningens verksamhet i enlighet med gällande grunder kan erfordras; och

2:o) anhålla, att Kungl. Maj:t ville taga i förnyadt öfvervägande lämpligaste sättet för ordnandet af pensionsförhållandena inom den ordinarie personalen vid statens järnvägar och under de här ofvan antydda förutsättningarna låta verkställa erforderliga beräkningar och utredningar.

Stockholm den 25 februari 1910.

Aug. Wikander.