

**Nr 62.**

Ankom till riksdagens kansli den 13 maj 1937 kl. 12 m.

*Utlåtande, i anledning av väckta motioner angående pensionsförbättring för viss lokomotivpersonal vid statens järnvägar.*

I två till bankoutskottets förberedande handläggning hänvisade likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren under nr 112 av herr *Johanson, Karl August*, jämte två av kammarens övriga ledamöter samt den andra inom andra kammaren under nr 240 av herr *Werner* i Hultsfred jämte två av kammarens övriga ledamöter, har hemställts, »att riksdagen måtte besluta, såsom föreslogs i Kungl. Maj:ts proposition nr 222 år 1934 och i särskild motion, att lokomotivförare, lokomotiveldare och maskinbiträde i pensionshänseende skola tillhöra 13:de, 8:de och 7:de lönegraderna och att riksdagens beslut må avse jämväl redan pensionerade lokomotivförare och lokomotiveldare.»

I fråga om motiveringen för yrkandet får utskottet hänvisa till motionen I: 112.

I proposition nr 222/1934 angående rätt till tjänstepension för tjänstemän, tillhörande den civila statsförvaltningen, och för arbetare i statens tjänst erinrade *chefen för finansdepartementet* i förevarande sammanhang därom, att 1930 års pensionsakkunniga i sitt den 5 september 1932 avgivna betänkande med förslag till civilt tjänstepensionsreglemente m. m. ifrågasatt särskilda förhöjda pensionsunderlag för några grupper av befattningshavare vid kommunikationsverken. Sålunda hade för lokomotivförare (12:e lönegraden) och lokomotiveldare (7:e lönegraden), med hänsyn till de till dessa tjänstemän utöver lönen utgående s. k. lokomotivtjänstpenningarna, föreslagits pensionsunderlag, som skulle innefatta omkring  $\frac{2}{3}$  av den inkomst av lokomotivtjänstpenningar, som befattningshavarna i genomsnitt uppbure för år och vilken beräknats till 266, respektive 136 kronor. Framställningar om ytterligare höjning av pensionsunderlagen för lokomotivpersonalen hade hos Kungl. Maj:t gjorts av sammanslutningar bland nämnda personal. Efter samråd med *chefen för kommunikationsdepartementet* hade *chefen för finansdepartementet* ansett sig böra tillstyrka ett tillgodoseende av nämnda yrkanden. För lokomotivpersonalen borde därvid tillämpas de pensionsunderlag och pensionsavdrag, som gällde för lönegrader närmast högre än dem, till vilka befattningshavarna hörde, d. v. s. de underlag och avdrag, som vore fastställda för 13:e, respektive 8:e lönegraderna.

I en i anledning av propositionen nr 222/1934 inom första kammaren väckt *motion nr 344* yrkades vidare, bland annat, att därest riksdagen beslutade, att pensionsunderlagen för lokförare och lokeldare vid statens järnvägar skulle vara de för 13:e respektive 8:e lönegraderna gällande, pensionsunderlaget för maskinbiträden i loktjänst måtte fastställas till det samma, som gällde för 7:e lönegraden.

I utlåtande nr 60 i anledning av berörda proposition m. m. anförde *bankoutskottet* i förevarande sammanhang, bland annat, att utskottet för sin del icke kunde tillstyrka, att för lokomotivpersonalen skulle på grund av dessa befattningshavare tillkommande särskilda inkomster i tjänsten göras ett undantag från gällande regler med avseende å relationen mellan fast lön och pensionsunderlag. Ett beslut i sådan riktning skulle, såvitt utskottet kunde döma, vara ägnat att medföra konsekvenser beträffande andra befattningshavare med särskilda inkomster i viss tjänstgöring, icke minst för befattningshavare, vilka liksom lokomotivpersonalen på grund av sin tjänstgöring hade regelbundna inkomster av reseersättning i en eller annan form. Utskottet avstyrkte alltså bifall till såväl Kungl. Maj:ts förslag som det i motionen nr 344 framlagda förslaget i denna del.

Riksdagen beslöt i enlighet med utskottets förslag i förevarande avseende.

Över förevarande motioner har utskottet i vederbörlig ordning införskaffat utlåtande av statskontoret, som hört järnvägsstyrelsen.

*Järnvägsstyrelsen* har anfört huvudsakligen följande:

»I fråga om lokomotivförare och lokomotiveldare har kommunikationsverkens lönekommitté i sitt år 1919 avgivna betänkande (sid. 74) såsom sin åsikt framhållit bland annat, att det ur löneteknisk synpunkt skulle innebära en stor fördel, om till dessa befattningshavare utgående lokomotivtjänstpenningar kunde omföras till ordinarie avlöning, men att kommittén dock icke ansåge sig kunna tillstyrka en sådan omföring, vilken jämväl skulle bli hart när omöjlig att praktiskt genomföra. Av detta uttalande får anses framgå, att viss hänsyn tagits till lokomotivtjänstpenningarna vid lokomotivförarnas och lokomotiveldarnas inplacering i nu gällande löneplan.

Såsom styrelsen tidigare i utlåtande den 31 oktober 1932 över 1930 års pensionssakkunnigas förslag till civilt pensionsreglemente framhållit, synes den påyrkade pensionsförbättringen i vad den avser lokomotivförare och lokomotiveldare därför hava ett visst fog för sig.

Vad däremot angår maskinbiträde i lokomotivtjänst torde lokomotivtjänstpenningarna icke haft något inflytande på lönegradsplaceringen. Vid befattningens inrättande år 1933 hänfördes den till 6 lönegraden, enär denna löneställning ansågs närmast motsvara de arbetsuppgifter, som ankomma på biträde å elektrolök. Att märka är dessutom, att lokomotivtjänstpenningar till maskinbiträde utgå endast med tredjedelen av dylik ersättning till lokomotivförare. En uppflyttning av ifrågavarande maskinbiträden i pensionshänseende synes styrelsen därför knappast vara motiverad.

En med lokomotivtjänstpenningarna i viss mån likartad speciell ersättningsform vid statens järnvägar äro seglingspenningarna, vilka tillkomma

viss ångfärjepersonal. Denna personal har också gjort framställning att med hänsyn till berörda ersättning erhålla förbättrad ställning i pensionshänseende, vilken framställning dock icke föranlett någon Kungl. Maj:ts åtgärd. Övriga vid statens järnvägar förekommande särskilda ersättningar äro icke av sådan beskaffenhet, att de i förevarande avseende kunna komma i betraktande.

Styrelsen anser sig slutligen böra framhålla att — även om en förbättring i pensionshänseende för lokomotivpersonalen i viss mån kan anses motive-rad — med genomförandet av en dylik åtgärd torde böra tillsvidare anstå i avvaktan på resultatet av den hos 1936 års lönekommitté nu pågående löneutredningen.»

*Statskontoret* har anfört följande:

»Den särskilda ersättning, som sedan gammalt tillkommit lokomotivpersonalen under beteckningen milpenningar, uppdelas genom Kungl. Maj:ts skrivelse till järnvägsstyrelsen den 31 januari 1913 (S. F. nr 66) angående ändring i kungörelsen den 31 december 1897 (nr 123) med tidigare bestämmelser i ämnet i reseersättning och lokomotivtjänstpenningar. Järnvägsstyrelsen hade i skrivelse till Kungl. Maj:t den 25 november 1911 föreslagit en sådan uppdelning och därvid i fråga om lokomotivtjänstpenningarna bland annat yttrat följande.

’Såsom skäl för att över huvud taget en särskild gottgörelse i denna form bör tillkomma lokomotivpersonalen vid *tågtjänst*, utöver den reseersättning, som densamma i enlighet med förut angivna grunder skulle erhålla, kan anföras dels, såsom ovan framhållits, att personalen anses böra erhålla en ersättning, som hänför sig till det presterade arbetet och sålunda verkar såsom en sporre att flitigt tjänstgöra, dels ock att lokomotivpersonalens under alla förhållanden synnerligen krävande tjänstgöring är av väsentligen olika beskaffenhet inom olika tågslag, varför en ersättning bör utgå, vilken är avpassad efter den mer eller mindre ansträngande tjänstgöringen.’

---

’Vid avvägningen av lokomotivtjänstpenningarnas storlek har styrelsen utgått därifrån, att summan av reseersättningen och lokomotivtjänstpenningarna i allmänhet borde uppgå till ungefär samma belopp som milpenningarna enligt nu gällande grunder. Det torde nämligen med visshet kunna antagas, att då 1906 års löneredgeringskommitté uppgjorde sitt förslag till arvoden åt lokomotivpersonalen, detta skett under den förutsättning, att åtminstone ingen minskning skulle äga rum i personalens inkomst av milpenningar.’

Såsom järnvägsstyrelsen vidare i sitt yttrande i nu föreliggande ärende erinrat, har kommunikationsverkens lönekommitté i sitt år 1919 avgivna betänkande framhållit, bland annat, att det ur löneteknisk synpunkt skulle innebära en stor fördel om de till lokomotivförare och lokomotiveldare utgående lokomotivtjänstpenningarna kunde omföras till ordinarie avlöning, men att kommittén dock icke ansåge sig kunna tillstyrka en sådan omföring, vilken jämväl skulle bliva hart när omöjlig att praktiskt genomföra. De av kommittén här anförda synpunkterna föranledde ingen erinran från departementschefens sida (prop. 391/1919 sid. 52), och beträffande kommitténs förslag till lönegradsplacering för berörda befattningshavare ifrågasattes ej någon ändring.

De här återgivna uttalandena torde få anses giva ett visst stöd för upp-

fattningen, att den omständigheten, att lokomotivpersonalen tillerkänts förmånen av lokomotivtjänstpenningar, ej varit utan inverkan vid samma personals placering i lönehänseende vid 1919 års löne reglering samt att det förty vore skäligt, att vid bestämmandet av pensionsunderlag för nämnda personal viss hänsyn tages jämväl till ifrågavarande särskilda förmån.

Enligt statskontorets mening bör emellertid, såvitt möjligt, undvikas att — såsom ett bifall till motionerna skulle innebära — sätta vissa tjänstemannagrupper inom en större tjänstemannakår med nyreglerad avlöning i särställning i pensionshänseende därigenom, att pensionsunderlagen för dem bestämmas till andra belopp än som i övrigt gälla inom de löne grader, till vilka de äro hänfödda. Då härtill kommer, att det för närvarande möter svårighet att överblicka konsekvenserna av ett bifall till vad i motionerna föreslagits, och att de statliga befattningshavarnas — och därmed även lokomotivpersonalens — avlöningsförhållanden genom den 1936 års löne kommitté anbefallda utredningen inom en nära framtid torde komma under allmän omprövning, vill statskontoret i likhet med järnvägsstyrelsen förorda, att med avgörandet av förevarande fråga måtte tillsvidare anstå i avvaktan på resultatet av sagda löne revision.»

*Utskottet.* Såväl järnvägsstyrelsen som statskontoret hava anfört, att, då de statliga befattningshavarnas — och därmed även lokomotivpersonalens — avlöningsförhållanden inom en nära framtid torde komma under allmän omprövning genom den 1936 års löne kommitté anbefallda utredningen, med avgörandet av förevarande fråga synes böra anstå i avvaktan på resultatet av sagda löne revision. Utskottet ansluter sig till den av nämnda ämbetsverk sålunda uttalade uppfattningen. På grund härav får utskottet avstyrka, att åtgärd nu vidtages i motionernas syfte.

Utskottet hemställer alltså,

att förevarande motioner I: 112 och II: 240 icke må till någon riksdagens åtgärd föranleda.

Stockholm den 13 maj 1937.

På bankoutskottets vägnar:

BJ. HOLMGREN.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:  
från första kammaren: herrar Åkerberg\*, Ehrnberg, Leffler\*, Bjurström, Berling, Nilsson i Mölndal, Danielsson\* och Bodin i Visby;  
från andra kammaren: herrar Holmgren, Lovén, Paulsen\*, Andersson i Falkenberg, K. A. Westman, Gustavson i Västerås, Osberg och Andersson i Lindome.

\* Ej närvarande vid utlåtandets justering.