

Nr 130.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående förbättring av lägre pensioner vid vissa förstatligade m. fl. järnvägar; given Stockholms slott den 1 mars 1946.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla det förslag, om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

GUSTAF.

Ernst Wigforss.

Utdrag av protokollet över finansärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 1 mars 1946.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden WIGFORSS, MÖLLER, SKÖLD, QUENSEL, GJÖRES, ERLANDER, DANIELSON, VOUGT, MYRDAL, ZETTERBERG, STRÄNG, ERICSSON, MOSSBERG.

Efter gemensam beredning med t. f. chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Danielson, anför chefen för finansdepartementet, statsrådet Wigforss, följande.

Vid 1945 års riksdags vårsession fattades beslut angående omreglering från och med den 1 juli 1945 av tjänste- och familjepensioneringen vid förstatligade enskilda järnvägar (prop. nr 183; bankoutsk. utl. nr 33; r. skr. nr 281). Samtidigt bemyndigades Kungl. Maj:t att träffa överenskommelser om statens övertagande av vissa pensionskassor, som omhändertog pensioneringen vid sådana järnvägar. Den största av dessa kassor, Enskilda järnvägarne pensionskassa, omfattade delägare och pensionärer icke blott vid statsövertagna utan även vid ännu icke förstatligade järnvägar.

Statens övertagande av de ifrågavarande pensionskassorna innefattade i stort sett icke någon ändring av pensioneringsordningen för den personal vid förstatligade järnvägar, som avgått ur tjänst före omregleringen, eller för efterlevande till sådan personal eller tidigare avliden personal. Dessa pensionärer förutsattes skola bibehållas vid den pensionsrätt, som tillförsäkrats dem enligt kassornas reglementen, vartill skulle komma samma statliga tilläggsförmåner som förut. Detsamma förutsattes beträffande motsvarande pensionärer vid ett antal smärre pensionskassor, som vid olika tidigare tillfällen i samband med vederbörande järnvägars förstatligande övertagits av statens järnvägar. Vidare skulle såväl anställningshavare som pensionärer vid icke förstatligade järnvägar anslutna till Enskilda järnvägarnes pensionskassa i huvudsak bibehållas vid pensionsrätt enligt denna kassas reglemente.

Under förarbetena till omregleringen uppkom fråga om åtgärder till förbättring i viss utsträckning av pensioner, som sålunda fortfarande skulle utgå enligt kassornas reglementsbestämmelser. Denna fråga gällde närmast kassapensionerna till de kassadelägare, som icke varit övertagna i statstjänst, och till sådana delägares efterlevande. För dem som varit övertagna i statstjänst och för dessas efterlevande uppgingo nämligen de statliga tilläggsförmånerna, fränsett vissa undantagsfall av mindre väsentlig betydelse, till sådana belopp, att de sammanlagda pensionsförmånerna närmade sig nivån för statsförvaltningens tjänstepensioner respektive motsvarade minst beloppet av omreglerade äldre familjepensioner.

Frågan hade samband med spörsmålet om disposition av de överskott, som förelågo i Enskilda järnvägarnes pensionskassa och en annan av ifrågavarande kassor, nämligen S. W. B. pensionskassa. De enligt reglementena för nämnda kassor utgående pensionerna blevo med hänsyn till dessa överskott uppräknade med 10 procent. Uppräkningen ingick i de preliminära överenskommelser med kassorna, som föregingo propositionen i ärendet. Från kassornas sida hade emellertid vid sidan därav framförts anspråk på att vissa ytterligare förbättringar av de utgående kassapensionerna skulle medgivas på grund av de beräknade överskotten. Ett från Enskilda järnvägarnes pensionskassa framställt yrkande, som sedermera upptogs i motioner till riksdagen, innebar i huvudsak,

att vid tiden för kassans förstatligande skulle utbetalas 200 kronor till varje egenpensionär, som icke åtnjöt fyllnadspension från S. J. (kapitalvärde cirka 400 000 kronor);

att vid samma tid skulle utbetalas å varje gällande pensionsbrev av annan karaktär än egenpensionsbrev — dock ej för pensionärer som åtnjöt statligt dyrtids- och kristillägg — ett belopp av 100 kronor (kapitalvärde cirka 150 000 kronor);

samt att samtliga pensioner till delägare, som inträtt i kassan före dess förstatligande och vilka ej dessförinnan inträtt resp. senare inträdde i tjänst å aktiv stat hos S. J., liksom familjepensioner efter sådana delägare, skulle höjas med 100 kronor om året; dock så att kassapensionens grundbelopp icke genom denna höjning skulle komma att överstiga för egenpension 1 800 kronor och för familjepension 1 200 kronor (kapitalvärde — däri inbegripet värdet av den genom denna höjning betingade ökningen i den statliga dyrtids-hjälpen — cirka 5 000 000 kronor).

I propositionen avisades i princip anspråken på att överskotten i nyssnämnda två kassor skulle utnyttjas för större förbättring av kassapensionerna än som förutsattes i de preliminära överenskommelserna. Därmed vore emellertid, enligt vad i propositionen vidare anfördes, icke uteslutet, att vissa förbättringar av pensionsvillkoren utöver vad som följde av de preliminära överenskommelserna kunde tagas i övervägande. Huruvida dylika förbättringar borde medges vore emellertid helt och hållet att betrakta som en skälighetsfråga, vid vars bedömande andra synpunkter borde bli bestämmande än de som sammanhänge med beräkandet av kassaöverskotten och dessas fördelning på olika grupper delägare och pensionärer. I propositionen anfördes vidare.

Jämväl till de nu ifrågavarande pensionstagare, som höra till förstatligade järnvägar, utgå statliga tilläggsförmåner, mestadels i form av dyrtidshjälp. För de enskilda järnvägarnas del motsvaras dessa i viss utsträckning av dyrtidstillägg medgivna av järnvägsbolagen. Även om hänsyn toges till dylika tilläggsförmåner och till den procentuella pensionshöjning, som skall tillkomma Enskilda järnvägarnes pensionskassas och S. W. B.-kassans pensionärer, måste pensionsförhållandena för de personalgrupper, som icke få övergå till de statliga reglementena, i stor utsträckning betecknas som otillfredsställande.

Tanken på statens mellankomst till förmån för de sämst ställda tjänste- och familjepensionärerna vid pensionskassorna torde icke böra helt avvisas. Det är emellertid icke möjligt att utan en särskild, ganska ingående utredning taga ställning till frågan om och på vad sätt åtgärder i sådan riktning böra vidtagas. Frågan gäller icke blott Enskilda järnvägarnes pensionskassas och S. W. B.-kassans pensionstagare utan även andra pensionstagare vid statsövertagna järnvägar. Vad beträffar pensionstagare vid andra järnvägar, anslutna till Enskilda järnvägarnes pensionskassa, uppkommer samma fråga, i den mån dessa järnvägar framdeles övergå i statens ägo, och enahanda blir förhållandet vid framtida statsövertagande av enskilda järnvägar med särskilda pensionskassor. Vad beträffar sättet för genomförandet av en eventuell pensionsförbättring för nu ifrågavarande pensionstagargrupper kunde det synas ligga nära till hands att medgiva en höjning av dyrtidshjälpen. Hellre torde dock förbättringen, om en sådan skall komma till stånd, böra mera direkt inriktas på att hjälpa de sämst ställda pensionstagarerna.

I nyssnämnda motioner (I: 356 och II: 550) ifrågasattes en omedelbar utredning i syfte att, i huvudsaklig överensstämmelse med vad från Enskilda järnvägarnes pensionskassas sida ifrågasatts, åstadkomma ytterligare pensionsförbättringar icke blott vid av staten övertagna järnvägar utan även vid de till nämnda kassa anslutna järnvägar, som icke blivit förstatligade. I sitt av riksdagen godkända utlåtande anförde bankoutskottet med anledning härav följande.

Det är enligt propositionen avsett att företaga vissa undersökningar angående de lägre pensioner, som utgå enligt reglementena för de till övertagande föreslagna kassorna. Frågan angående omfattningen och beskaffenheten av de åtgärder till förbättring av dylika pensioner, som böra vidtagas, bör bli beroende på resultatet av de sålunda tillämnade undersökningarna. I betraktande av vad som blivit upplyst angående pensionernas storlek är det uppenbarligen angeläget, att förbättring i någon form av villkoren för de sämst

ställda pensionstagarna må kunna åvägabringas även vid de nu ifrågavarande järnvägar, som icke äro förstatligade. Det synes därför påkallat, att de med en pensionsförbättring sammanhängande spörsmålen vid utredningen bli belysta även för dessa järnvägars del och att utredningen således, vad angår verksamhetsområdet för Enskilda järnvägarnes pensionskassa, icke begränsas till att avse pensionsförhållandena vid statsövertagna järnvägar. Spörsmålet om förbättring för pensionärerna vid de icke statsövertagna järnvägarna synes för övrigt vara av relativt ringa storleksordning ur statsfinansiell synpunkt.

Sedan riksdagen bifallit propositionen, träffades definitiv överenskommelse om statens övertagande av vederbörande kassor från och med den 1 juli 1945.

Vid 1945 års riksdags höstsession (prop. nr 349; bankoutsk. utl. nr 66; r. skr. nr 597) bemyndigades Kungl. Maj:t att träffa överenskommelse om statens övertagande av två pensionskassor vid Halmstad—Nässjö och Nässjö—Oskarshamns järnvägar. Av skäl, som framgå av propositionen, fattades därvid beslut om en uppräknig med 10 procent av kassapensionerna såväl vid nämnda två kassor som vid de tidigare övertagna kassor, för vilka dylik uppräknig icke redan medgivits. Överenskommelser om statens övertagande av pensionskassorna vid nyssnämnda järnvägar ha sedermera ingåtts och trätt i kraft den 1 januari 1946.

I anslutning till de förut åberopade uttalandena vid 1945 års riksdag har under medverkan från järnvägsstyrelsen verkställt en undersökning rörande pensionsförhållandena vid de pensionskassor, som övertagits den 1 juli 1945 eller tidigare. Utredningen har framlagts i en inom finansdepartementet utarbetad, den 9 februari 1946 dagteknad *promemoria*, vilken jämväl innehåller preliminärt förslag angående pensionsförbättring vid samtliga ifrågavarande järnvägar.

Enligt *promemorian* har utredningen omfattat de pensioner, som utgå enligt kassornas pensioneringsgrunder med numera vidtagna jämkningar, dock med undantag för dels de tjänstepensioner, som på grund av anställningshavarnas övergång i statens tjänst äro förenade med statliga fyllnadspensioner, dels de familjepensioner, som av samma anledning äro förenade med statliga dyrtids- och kristillägg. Undersökningarna ha icke omfattat pensioner till eller efter kassadelägare, som i förtid lämnat järnvägstjänsten men begagnat sin rätt att kvarstå såsom delägare.

Antalet av utredningen sålunda omfattade pensioner är enligt *promemorian* omkring 2 700 tjänstepensioner och 2 300 familjepensioner, varav nära 1 000 tjänstepensioner och över 600 familjepensioner utgå till pensionärer vid järnvägar, som fortfarande äro i enskild ägo. Emellertid förutsattes i *promemorian*, att en eventuell förbättring av lägre kassapensioner vid sistnämnda järnvägar skulde omfatta icke blott nu utgående pensioner utan även framtida tjänstepensioner till sådana anställningshavare, som blivit delägare i Enskilda järnvägarnes pensionskassa före dennas överlåtelse till staten och som icke i samband med fortsatt järnvägsförstatligande komma att

övergå i statens tjänst, ävensom framtida familjepensioner efter sådana anställningshavare. Antalet i tjänst varande kassadelägare vid här avsedda järnvägar, som för närvarande äro i enskild ägo, utgör enligt promemorian drygt 4 000. I denna framhålles vidare dels att frågan även gäller blivande familjepensioner efter sådana nu levande tjänstepensionärer vid de statsövertagna järnvägarna, som ej varit i statens tjänst, dels att pensionärerna vid Halmstad—Nässjö och Nässjö—Oskarshamns järnvägar — vilka icke inbegripits under utredningen — skäligen böra bliva delaktiga av en blivande pensionsförbättring i samma mån som pensionärerna vid tidigare statsövertagna järnvägar.

Till sådana vid förstatligade järnvägar befintliga pensionärsgrupper, varom här är fråga, utgå statliga tilläggsförmåner, huvudsakligen i form av dyrtidshjälp. Denna utgår för närvarande med 20 procent å ett tilläggsunderlag bestämt i enlighet med vissa regler för dyrtidstillägg å statliga pensioner. Tilläggsunderlagen äro så anordnade, att de sämst ställda erhålla en relativt större förbättring. Vid en dyrtidshjälp av 20 procent uppgå sålunda de faktiska tilläggen till 32 procent av de lägsta pensionsbeloppen.

Vid de till Enskilda järnvägarnes pensionskassa anslutna oförstatligade järnvägarna utgå i regel särskilda pensionstillägg, medgivna av järnvägsföretagen. Dessa tillägg utgå efter växlande grunder. Vid en del järnvägar utgå procentuella tillägg till kassapensionerna, enligt föreliggande uppgifter växlande mellan 12 och 27 procent. Vid andra järnvägar utgå fasta årliga tillägg, enligt utredningen växlande mellan 65 och 400 kronor. Vid några järnvägar förekomma kombinationer av procentuella tillägg och fasta års-tillägg. Att tillägg helt saknas förekommer endast vid ett par smärre järnvägar med några enstaka pensionärer.

I promemorian har framhållits att, enligt vad utredningen visat, inom det undersökta området föreläge ett stort antal mycket låga pensioner. Förhållandena vore växlande vid olika järnvägar, men även vid järnvägar med relativt gynnsamma avlönings- och därav betingade pensionsförmåner förekomme gamla pensioner till ringa belopp. Utredningen hade sålunda bekräftat vad som tidigare blivit upplyst för Enskilda järnvägarnes pensionskassas del, nämligen att åtgärder för en förbättring i viss omfattning av lägre kassapensioner vore av behovet påkallade, detta även om man beaktade de pensionstillägg, som utginge från staten eller järnvägsbolagen.

Det i promemorian framlagda förslaget innebär en pensionsförbättring på statens bekostnad även vid de till Enskilda järnvägarnes pensionskassa anslutna, icke förstatligade järnvägarna. Med avseende härå anföres i promemorian följande.

I princip kunde göras gällande, att om staten åstadkommer en pensionsförbättring vid de förstatligade järnvägarna, det närmast borde vara järnvägsbolagens sak att sörja för en motsvarande förbättring vid de icke förstatligade järnvägarna, om en sådan skall komma till stånd. Det har även övervägts, om en hänvändelse till järnvägsbolagen rörande vissa höjningar i de av dem medgivna tilläggen borde göras. Emellertid har man ansett sig kunna utgå ifrån att de driftsekonomiska förhållandena vid de till Enskilda

järnvägarnes pensionskassa anslutna, oförstatligade järnvägarna icke genomgående äro sådana, att en pensionsförbättring efter enhetliga riktlinjer kan åvägabringas vid dessa järnvägar enbart genom järnvägsbolagens medverkan. Med hänsyn härtill och till vad som förekommit vid pensionsregleringsfrågans riksdagsbehandling har det funnits motiverat att låta utredningen helt taga sikte på en pensionsförbättring på statens bekostnad. Det må framhållas, att betydelsen av frågan om de enskilda järnvägsföretagens medverkan till pensionsförbättringen minskas i mån av fortsatt järnvägsförstatligande.

Vad beträffar sättet för pensionsförbättringens genomförande har det enligt promemorian synts lämpligast att inom den begränsade kostnadsram, varom här rimligtvis kan bliva fråga, låta förbättringen i huvudsak erhålla formen av ett årligt tillägg, som utan gradering efter pensionernas storlek finge utgå vid alla pensioner understigande visst årsbelopp. En dylik enhetlig pensionsförbättring har ansetts skälig, även om man tar i betraktande olikheten i grunderna för pensionstillägg från de olika järnvägsföretagen. En viss särskild jämkning har synts önskvärd beträffande sådana sjukpensioner, som understiga icke blott det ifrågavarande årsbeloppet utan även den del — i allmänhet 75 procent — av normal pension, som utgör minimum för statliga sjukpensioner.

Vid det preliminära övervägande, som ägt rum med utgångspunkt från vad nu anförts, har det enligt promemorian närmast ansetts kunna ifrågakomma att, i viss anslutning till vad som från Enskilda järnvägarnes pensionskassas sida föreslagits beträffande denna kassas pensionstagare, reglera pensionsförbättringen enligt följande huvudsakliga riktlinjer. Till envar av här ifrågavarande tjänstepensionärer skulle utgå ett årligt tillägg av intill 100 kronor i den mån själva kassapensionen, beräknad enligt numera gällande grunder, understiger 1 800 kronor. Om sjukpension med nämnda tillägg ej uppgår till 75 procent av hel kassapension jämte motsvarande tillägg, skulle ytterligare utgå ett belopp motsvarande skillnaden, dock alltjämt med iakttagande av begränsningen till 1 800 kronor. Å familjepensionen efter envar av här ifrågavarande kassadelägare skulle utgå ett årligt tillägg av 100 kronor, dock endast i den mån så erfordras för att kassapensionen jämte statliga tillägg respektive — för pensionärer vid icke förstatligad järnväg — kassapensionen med tillägg av ett mot statlig dyrtidshjälp svarande belopp skall bringas upp till nivån för s. k. ny familjepension enligt år 1939 fastställda regler jämte tillägg; vidare skulle iakttagas, att kassapensionen med det nu ifrågasatta tillägget icke må överstiga ett belopp av, för ensam änka räknat, 1 200 kronor. Med statliga tillägg avses härvid icke sådana ursprungligen av enskilt järnvägsföretag med hänsyn till levnadskostnadernas stegring utfästa tilläggsförmåner, som staten efter vederbörande järnvägs övertagande har att utbetala utöver de allmänna statliga tilläggen. Om framdeles en förbättring av nyssberörda s. k. nya familjepensioner skulle medges, skulle den av nivån för dessa pensioner betingade särskilda begränsningen av de nu föreslagna familjepensionstilläggen i motsvarande mån jämkas.

Det förutsattes, att statliga tillägg, d. v. s. huvudsakligen dyrtidshjälp, å de sålunda förbättrade kassapensionerna vid förstatligade järnvägar skola utgå enligt hittillsvarande grunder.

Enligt i promemorian framlagda beräkningar — vilka emellertid icke omfatta de framtida pensioner, som i det föregående berörts, och ej heller pensioner vid Halmstad—Nässjö och Nässjö—Oskarshamns järnvägar — skulle den ifrågasatta pensionsförbättringen tillkomma bortåt 1 500 tjänstepensionärer och över 700 familjepensionärer. Bortsett från den kostnad för automatisk höjning av de statliga tilläggen, som föranledes av pensionsförbättringen, skulle denna till en början betinga en årskostnad av omkring 250 000 kronor. Härav belöpa bortåt 200 000 kronor på pensionärer vid Enskilda järnvägarnes pensionskassa. Av sistnämnda belopp äro 80—90 000 kronor att hänföra till pensionärer vid de icke förstatligade järnvägarna.

Tillräcklig anledning har enligt vad i promemorian framhållits icke syntts föreligga att, såsom från Enskilda järnvägarnes pensionskassas sida ifrågasatts, utbetala engångstillägg till kassapensionerna. Pensionsförbättringen föreslås emellertid skola utgå från och med den 1 juli 1945 för pensionärer vid samtliga då eller tidigare övertagna kassor samt från och med den 1 januari 1946 för pensionärer vid Halmstad—Nässjö och Nässjö—Oskarshamns järnvägar.

Vad angår pensionärer vid kassor, som framdeles komma att övertagas i samband med fortsatt järnvägsförstatligande, har i promemorian endast anförts, att pensionsvillkoren vid ifrågavarande järnvägar syntes böra bli beroende av förhandlingar i samband med statsövertagandet.

Den nu ifrågasatta pensionsförbättringen föreslås skola bestridas av statens järnvägars medel.

Yttranden över promemorian ha införskaffats från järnvägsstyrelsen och statskontoret.

Järnvägsstyrelsen har anført, att styrelsen, därest genom statens försorg en förbättring av ifrågavarande pensioner ansåges böra komma till stånd, icke hade något att erinra mot i promemorian angivna grunder för förbättringens genomförande.

Statskontoret har anført att frågan om den föreslagna pensionsförbättringen borde medgivas sammanhängande med det mera omfattande spørsmålet om överhuvud taget en reglering borde ske av pensionerna åt förutvarande anställningshavare vid av staten övertagna företag. Särskilt inom vägväsendet funnes äldre, av de förutvarande vägdistriktet beviljade pensioner av mycket ringa belopp. Genomfördes en förbättring av de i promemorian angivna pensionerna, syntes man därför ha att räkna med krav på motsvarande kompensation från pensionärer i liknande ställning.

Den föreslagna pensionsförhöjningens storlek har i och för sig icke givit statskontoret anledning till erinran. Om förhöjningen ansåges böra komma till stånd, borde den emellertid i varje fall, yttrar statskontoret vidare, endast ifrågakomma för sådana kassadelägare jämte efterlevande till dessa, som

varit anställda vid järnvägar, som redan övertagits av staten eller som avsåges framdeles bliva förstatligade. Ämbetsverket anför härom vidare.

Att pensionärerna vid de järnvägar, som först i en framtid skola förstatligas, redan nu böra bliva delaktiga av förbättringen finner statskontoret således skäligt. För deras vidkommande synes nämligen den av de nuvarande höga levnadskostnaderna i hög grad betingade pensionsförbättringen rimligen icke böra bliva beroende av tidpunkten för förstatligandet av vederbörande järnväg. Däremot måste statskontoret motsätta sig att staten påtar sig kostnaderna för en förbättring av pensionerna åt anställningshavare vid järnvägar, som icke komma att förstatligas. Den omständigheten att statsverket övertagit vederbörande pensionskassa kan nämligen icke utgöra tillräckligt skäl för statens mellankommande, då kassans tillgångar icke kunnat möjliggöra en pensionsreglering och kassan ej heller haft att svara för av dyrtiden betingade tilläggsförmåner.

*Departements-
chefen.*

Genom utredningen har blivit ådagalagt, att en förbättring av de lägre pensionerna från de av staten övertagna pensionskassorna är av behovet påkallad även efter den generella uppräknig av kassapensionerna, som tidigare medgivits, och även om hänsyn toges till utgående statliga och andra tillägg. I propositionen angående statsövertagandet av bland andra Enskilda järnvägarnes pensionskassa hade förutsatts, att en eventuell dylik förbättring skulle begränsas till pensionärer vid förstatligade järnvägar och att sålunda frågan om motsvarande förbättring för pensionärer vid de till nämnda kassa anslutna enskilda järnvägarna skulle bli aktuell först i den mån dessa järnvägar framdeles överginge i statens ägo. Riksdagen har emellertid uttalat sig för att utredningen om pensionsförbättringen skulle utsträckas till att omfatta även pensionärerna vid nyssnämnda enskilda järnvägar.

Av skäl som framhållits i promemorian kan det förefalla särskilt tveksamt i vad mån staten bör taga på sig kostnaderna för en pensionsförbättring vid de i ärendet ifrågasvarande järnvägar som icke äro i statens ägo. Statskontoret har förklarat sig i varje fall avstyrka en pensionsförbättring på statens bekostnad för pensionärerna vid sådana enskilda järnvägar som icke komma att förstatligas. För min del anser jag det vara vanskligt att på järnvägsförstatligandets nuvarande stadium göra en sådan differentiering som statskontoret åsyftar. Med hänsyn till vad i promemorian anförts och även i viss mån till att Enskilda järnvägarnes pensionskassas ställning erbjöd en mera tillfredsställande täckning för de av staten vid övertagandet utfästa pensionsförmånerna än vad som i allmänhet var fallet beträffande de övertagna kassorna, vill jag icke motsätta mig att pensionsförbättringen genomföres i den omfattning, som i promemorian preliminärt föreslagits. Jag tillstyrker även promemorians förslag om sättet för pensionsförbättringens genomförande och om retroaktiv giltighet för densamma.

Jag torde senare i dag få anmäla förslag om fortsatt giltighet för de nuvarande reglerna om dyrtidshjälp.

Under återopande av vad sålunda anförts hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att bemyndiga Kungl. Maj:t att, i huvudsaklig överensstämmelse med vad jag i det föregående förordat, förordna om förbättring av lägre tjänste- och familjepensioner vid företag, som övertagits av statens järnvägar, samt vid enskilda företag, som varit anslutna till Enskilda järnvägarnes pensionskassa.

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

Ur protokollet:
Erik Westerlind.
