

**Nr 59.**

*Utlåtande i anledning av väckta motioner angående omreglering av pensionerna till av staten övertagna enskilda järnvägars pensionärer.*

(5:e avd.)

I två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Frithiof Thun m. fl.* (I: 206) och den andra inom andra kammaren av herr *Thapper m. fl.* (II: 259), har hemställts, att riksdagen måtte i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning av frågan om sådan omreglering av pensionerna till av staten övertagna enskilda järnvägars pensionärer, att i princip full likställighet ernås med motsvarande pensioner vid statens järnvägar, samt om framläggande till 1955 års riksdag av de förslag vartill utredningen kan föranleda.

Till stöd för ifrågavarande förslag anföres i motionen II: 259 följande.

I motioner till 1952 och 1953 års riksdagar har yrkats, att den kategoriklyvning, som för närvarande äger rum beträffande pensionsvillkoren för förutvarande anställningshavare vid av statens järnvägar övertagna trafikföretag m. fl. eller efterlevande till dem, skulle ändras, så att i princip full likställighet ernåddes med de pensionärer, som erhållit pension *efter* förstatligandet.

Enligt nu gällande bestämmelser för pensionstagare för av staten övertagna enskilda järnvägars pensionärer, som avgått med pension *före* förstatligandet av respektive järnvägar, erhålla dessa pensionärer en pension motsvarande 80 procent (i vissa undantagsfall 90 procent) av den som tillkommer SJ:s befattningshavare.

Vid 1953 års riksdag föranledde motionen ingen åtgärd, beroende på att kamrarna stannade i skiljaktiga beslut. (Andra kammaren biföll motionen, medan första kammaren avslög densamma.)

Statsutskottet fann i sitt memorial nr 205, att »då de skiljaktiga beslut, i vilka kamrarna sålunda stannat, icke synas kunna sammanjämkas och ärendet ej heller är av sådan beskaffenhet, att det bör avgöras genom gemensam omröstning, finner utskottet frågan hava för denna riksdag förfallit, vilket utskottet härmed velat för riksdagen anmäla».

Undertecknade anse därför att frågan ånyo bör bringas inför riksdagens prövning.

Av de skäl som kunna anföras för ett bifall till att denna kategoriklyvning av pensionstagarna undanskaffas, kan ånyo erinras om att det rör sig om gamla trotjänare inom samfärdseln med i genomsnitt omkring 40 års tjänstgöring i samhällets tjänst. Men därför att statens övertagande av järnvägen förskjutits till en senare tidpunkt, än som i principbeslutet ursprungligen varit avsett, skall denna pensionär endast erhålla 80 procent av den pension som tillkommer hans kamrat, därför att dennes pensionering infallit, kanske endast kort tid senare men *efter* förstatligandet. Det kan

också ifrågasättas om inte vissa av de nu missgynnade pensionärsgруппerna t. o. m. redan torde ha haft en pension, som varit likställd med den som nu utgår till SJ:s pensionärer, därest ett förstatligande av företaget icke ägt rum. Detta synes bl. a. ha kunnat vara fallet med pensionärerna vid Bergslagernas järnvägar.

Det kan vidare erinras om att de ökade utgifter som skulle bli en följd av en likställighet för här berörda pensionärer, skulle bli av kort varaktighet, då det är fråga om personer i relativt hög ålder och avgången därför är stor. I sitt yttrande över motionen till 1953 års riksdag har järnvägsstyrelsen själv framhållit, att »i avseende på den kostnadsökning, som den av motionärerna ifrågasatta pensionsregleringen skulle medföra, kan visserligen sägas, att avvecklingen av densamma torde komma att ske relativt snabbt på grund av dels pensionärsavgången till följd av dödsfall, dels ock inträdande minskning av pensionsbeloppens storlek allteftersom pensionärerna uppnå folkpensionsåldern. Med hänsyn till bl. a. storleken av nu utgående rörligt tillägg komma emellertid kostnaderna att för närvarande bli betydande och ogynnsamt påverka statens järnvägars redan hårt belastade pensionskostnadskonto.»

Merkostnaderna uppskattades av järnvägsstyrelsen per den 1 april 1953 till i runt tal 3,6 milj. kronor per år.

På grund av ovan relaterade omständigheter kunna dess kostnader redan beräknas ha betydligt sjunkit.

Över förevarande motioner har, efter därom i vederbörlig ordning gjord framställning, *järnvägsstyrelsen* avgivit utlåtande och därvid anfört följande.

Styrelsen vill hänvisa till sitt yttrande till statskontoret den 16 mars 1953 över då föreliggande liknande motioner i samma fråga, vilket yttrande jämte av styrelsen senare överlämnat jämförelsematerial rörande ifrågavarande pensioner finnes intaget i statsutskottets utlåtande nr 194/1953. Med åberopande av vad i nämnda yttrande anförts får styrelsen därjämte framhålla följande.

Såsom framgår av de från styrelsen förra året lämnade uppgifterna angående pensionernas storlek m. m. hava redan företagna omregleringar medfört en väsentlig och i många fall synnerligen kraftig förbättring av pensionsförmånerna för ifrågavarande pensionärsgрупп. Enligt styrelsens mening synes det därför icke motiverat att nu ytterligare öka dessa pensioner, som utgå till pensionärer, vilka aldrig varit i statens järnvägars tjänst.

Den årliga merkostnaden för statens järnvägar för den ifrågavarande pensionsregleringen uppskattades förra året till 3,6 milj. kronor och någon påtaglig ändring i detta kostnadsbelopp kan icke beräknas hava inträtt. En utgiftsökning av denna storlek kan ju synas rätt obetydlig i jämförelse med statens järnvägars totala driftkostnader, vilka för närvarande belöpa sig till omkring 1 150 milj. kronor per år. Beaktas bör emellertid, att marginalen mellan intäkter och utgifter även vid nu rådande kostnadsförhållanden är högst obetydlig, ja praktiskt taget obefintlig, och att som följd härav statens järnvägar åvilande förräntningskrav ej kan tillgodoses. I Kungl. Maj:ts proposition nr 1 till årets riksdag har sålunda som överskott från statens järnvägar under budgetåret 1954/55 upptagits allenast 1 milj. kronor. Anledning föreligger därjämte ett framdeles räkna med minskade trafikmängder och som följd därav med mindre intäkter än de hittills redovisade, varför risk föreligger att direkt underskott kan komma att uppstå även om några kostnadsökande förhållanden ej tillkomma. I ett sådant läge är varje i och för sig än så obetydlig kostnadsstegrande faktor ägnad att

inge starka betänkligheter ur företagsekonomisk synpunkt, så mycket mer som densamma med hänsyn till konkurrensen på transportmarknaden icke torde kunna kompenseras genom ytterligare avgiftshöjningar utan trafikutvecklingen tvärtom snarare torde nödvändiggöra vissa nedjusteringar av nu gällande taxeenliga avgifter.

Av ovan anförda skäl får styrelsen på det bestämdaste avstyrka den i motionerna åsyftade pensionsregleringen.

Skulle likväl riksdagen anse sig böra medgiva denna pensionsreglering, förutsätter järnvägsstyrelsen att kostnaderna icke skola belasta statens järnvägar, utan att riksdagen i så fall även anvisar för ändamålet erforderliga medel.

*Utskottet.* I sitt den 24 november 1953 avgivna utlåtande nr 194 i anledning av de vid fjolårets riksdag i förevarande ämne väckta motionerna erinrade utskottet om att den pensionsreglering för här avsedda pensionärer, som genomfördes vid 1948 års riksdag, av samma riksdag betecknades som en lämplig och skäligen lösning av pensionsfrågan. Det hade år 1948 särskilt understrukits, att några rättsliga förpliktelser gentemot pensionärerna i fråga över huvud taget inte åvilade staten och att pensionsförbättringen därför närmast kunde karakteriseras som ett statligt inskridande av humanitära bevekelsegrunder.

I nyssnämnda utlåtande framhöll utskottet vidare bl. a., att utskottet stärkts i sin övertygelse att någon anledning att frångå 1948 års riksdagsbeslut inte föreläge samt att grundvalarna för detta beslut självfallet inte borde i efterhand rubbas med mindre sådana nya omständigheter tillkommit, som sakligt sett kunde motivera ett ändrat ståndpunktstagande. Några sådana omständigheter hade enligt utskottets mening inte tillkommit. Mot en längre gående pensionsförbättring talade slutligen de statsfinansiella synpunkterna.

Då nu pensionsfrågan för här avsedda pensionärer än en gång föres på tal, vill utskottet allenast framhålla att utskottet till alla delar vidhåller de synpunkter, åt vilka utskottet tidigare givit uttryck, ävensom tillägga att vad järnvägsstyrelsen i sitt ovan återgivna yttrande anført synes utskottet ge än ytterligare tyngd åt dessa synpunkter.

Åberopande det anförda hemställer utskottet,

att motionerna I: 206 och II: 259 icke må föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 26 mars 1954.

På statsutskottets vägnar:

MARTIN SKOGLUND.

*Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet ha närvarit*

från första kammaren: herrar Gustaf Karlsson, Näsgård, Leander, Gillström, fröken Andersson, herrar Pålsson, Sundelin, Einar Persson, Birger Andersson, Edvin Thun, Axel Andersson, Erik Svedberg, Sunne och Rickard Svensson; samt

från andra kammaren: herrar Skoglund i Doverstorp, Ward, Bergström, Lindholm, Rubbestad, Åkerström, Hoppe, Staxäng, fröken Elmén, herrar Nihlfors, Gustafsson i Stockholm, Gustafsson i Skellefteå, Hansson i Skegrie och fröken Vinge.