

## Nr 213.

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

I proposition nr 37 till innevarande Riksdag har Kungl. Maj:t framlagt ett förslag till lag angående rätt till pension för tjänstemän vid statens järnvägar m. m. Detta förslag, som öfverensstämmer med det, hvilket förelades förra årets Riksdag, men som af densamma i brist på tid ej kunde behandlas, är i sin ordning grundadt på ett yttrande afgifvet af »sakkunnige», som för detta ändamål af Kungl. Maj:t blifvit tillsatta. Den kungl. propositionen afviker i tvenne viktiga punkter från de sakkunniges förslag, hvilka afvikelser enligt min uppfattning äro till en afgjord nackdel för järnvägspersonalen utan att tillika för staten innebära någon afsevärd fördel.

Sakkunnige, med hvilka såväl kungl. järnvägsstyrelsen som direktionen för pensionskassan hafva instämt, hade föreslagit, att pensionsåldern för den så kallade tåg- och linjepersonalen skulle sättas till 62 år, men Kungl. Maj:t har, såsom mig synes utan tillräckligt vägande skäl höjt denna ålder till 63 år. Det är visserligen sant, att en sådan höjning af pensionsåldern medför en minskning i ålderspensioneringen och sålunda i statens kostnader, men denna minskning motverkas af en motsvarande höjning i kostnaden för invalidpensioneringen. Stödd på grunder, som jag längre fram skall redogöra för, har jag beräknat, att den verkliga minskning i statens kostnader, som genom den af Kungl. Maj:t föreslagna höjningen i pensionsåldern skulle uppkomma en gång i framtiden, när kassan kommer i jämvikt, ej skulle uppgå till mera än cirka 6 %.

Härtill kommer naturligtvis den olägenhet, som uppstår därigenom, att en del rätt ålderstigen personal bibehålles i en ganska kräfvande

tjänst. Kungl. Maj:t stöder sig visserligen på den omständigheten, att de enskilda järnvägarna satt pensionsåldern till 63 år för all sin personal, men det synes mig, att förhållandena vid de enskilda järnvägarna ej äro fullt jämförbara med dem vid statens järnvägar. Så t. ex. förekommer vid de enskilda järnvägarna ingen eller åtminstone obetydlig natt-tjänstgöring, hvarjämte i allmänhet intensiteten af tjänstgöringen vid statens järnvägar torde vara betydligt större.

På grund af dessa skäl anser jag, att den af de »sakkunnige» föreslagna pensionsåldern 62 år för tåg- och linjepersonal hade bort bibehållas och hänvisar för öfrigt till den motivering, som »sakkunnige» hafva lämnat.

De »sakkunnige» hade vidare föreslagit, att öfvergången från gamla till nya pensionsvillkor skulle för den nuvarande personalen vara frivillig och har som skäl därför påvisat, att kostnaden för staten skulle ställa sig ungefär densamma, om *alla* ginge öfver på nya villkor eller om *alla* kvarstode på de gamla. Kungl. Maj:t har däremot medgifvit kvarstående på gamla pensionsvillkor endast för dem, hvilka enligt dessa skulle blifva pensionsmessiga inom de närmaste fyra åren alltså före den 1 januari 1915. Denna inskränkning synes mig vara alltför stor och vara ägnad att synnerligen hårdt drabba enskilda medlemmar af personalen. Det skulle mycket väl kunna hända, att medlemmar af densamma genom lagförslagets antagande i oförändrad form finge sin återstående tjänstetid fördubblad. Det är klart, att fixerandet af någon viss respittid alltid innebär ett godtycke; anser man nu emellertid, att någon sådan bör fixeras, så synes mig densamma icke under några förhållanden böra sättas lägre än 10 år.

Men det är framför allt beträffande det i kungl. propositionen framställda förslaget att täcka den i kassan befintliga stora bristen, som jag är af en annan uppfattning, i det jag anser att därigenom alltför stor börda kastas på framtiden. Regeringens förslag är äfven i denna del grundadt på det ursprungliga kommittébetänkandet af 1905, men detta är tydligen frukten af en kompromiss. Man har sökt att på samma gång förebygga uppkomsten af ny brist och tillika göra den *omedelbara* höjningen i statsbidraget så liten som möjligt. Det är emellertid klart, att fasthållandet af denna senare synpunkt måste leda till betydligt ökade utgifter i framtiden. Den matematiska utredningen visar existensen af en brist cirka 60,000,000 kronor endast med hänsyn till *nu anställd* personals pensionering, hvilken brist måste betalas. Gör man afbetalningarna små i början, så måste de följaktligen växa betydligt i framtiden.

Två af pensionskommitténs medlemmar bankdirektör Moll och under-tecknad hade emellertid i denna punkt reserverat sig mot kommitténs förslag. Jag tillåter mig ur denna reservation anföra följande:

»Den i hvarje pensionsfråga ingående rent finansiella uppgiften kan lösas på flera olika sätt, samtliga fallande inom tvenne ytterligheter; den ena: afsättning på förhand af hela det för pensionens framtida utbetalning erforderliga beloppet; den andra: ingen afsättning alls. Den förra ytterligheten begagnas vid sådana pensions- och lifförsäkringar, för hvilka samtliga premier betalas på en gång vid pensions- eller lifförsäkringsaftalets träffande. Den senare ytterligheten begagnas i stor utsträckning af staten vid pensionering från allmänna indragningsstaten.

Medelvägen mellan dessa båda ytterligheter representeras af det inom lifförsäkringsvärlden såsom regel tillämpade sättet, att årligen afsätta och fondera ett mot pensionens eller lifförsäkringens årliga värdestegring svarande belopp.

Förutsatt att beräkningarna äro fotade på betryggande matematiska grunder, måste, vare sig afsättningen sker en gång för alla på förhand eller årligen, frågans finansiella sida anses på ett fullt tillfredsställande sätt löst, då i båda fallen ett mot pensionens värde svarande kapital är vid pensionsålderns inträde samlat. Detta omdöme kan emellertid ej fällas öfver det af staten i stor utsträckning tillämpade sättet att icke alls göra någon afsättning på förhand. Då staten står bakom och garanterar pensionens utbetalning, kan det visserligen ur synpunkten af pensionstagarens trygghet vara likgiltigt antingen fondafsättning förekommer eller ej. Men från synpunkten af statens eget intresse ter sig saken annorlunda. Rätt till pension är i själfva verket ingenting annat än ett så att säga osynligt lönetillägg, hvilket bör utgå samtidigt med den öfriga delen af lönen. I annat fall blir resultatet, att staten i framtiden åsamkas årligen växande utgifter för redan förbrukad arbetskraft. Genom frånvaron af fondbildning skjutes hela bördan af pensioneringen på framtiden. Detta är med en klok och förutseende statshushållning lika litet öfverensstämmande, som om amorteringen på den fonderade statsskulden slopades och hela återbetalningsbördan kastades på framtiden.

Hvarje af staten beviljad rätt till pension innebär en förpliktelse, som utan svårighet låter sig med noggrannhet i siffror uttryckas. Statens pensionsförpliktelser återfinnas emellertid ingenstädes i statsverkets räkenskaper, ehuru de borde där återfinnas lika väl som statens öfriga förpliktelser. Ty så länge pensionsförpliktelserna saknas i statsverkets räkenskaper, blifva dessa ofullständiga samt den af dem framgående ställningen skef och gynnsammare än den verkliga.

Ehuru vi alltså äro af den meningen, att staten borde göra afsättningar, motsvarande värdet af staten åliggande pensionering, hafva vi icke ansett oss böra föreslå denna princip tillämpning i hela dess utsträckning i afseende å pensioneringen af statens järnvägars nuvarande personal, utan hafva vi beträffande denna personal inskränkt oss till att föreslå fondafsättning motsvarande endast en tredjedel af pensionernas värde eller föga mer än hvad som motsvaras af delägarnes egna bidrag.

Att vi icke tagit steget fullt ut i afseende å fondering för den nuvarande personalens pensioner, har sin orsak, däri, att vi funnit ordnandet af denna personals pensionering möta så betydande svårigheter, att vi icke velat ytterligare försvåra denna frågas lösning genom att föreslå tillämpning i hela dess vidd af en hitintills vid statspensionering så föga tillämpad princip, hur riktig denna i och för sig än må anses vara.

Beträffande åter statens järnvägars blifvande personal d. v. s. den personal, som inträder i tjänst, sedan den af kommittén föreslagna lag angående rätt till pension från statens järnvägars nya pensionsinrättning kan hafva trädtt i kraft, hafva vi ansett oss oförhindrade att föreslå sådana bestämmelser, att denna personals pensionering redan från början ställes på en från så väl statsfinansiell som försäkringsteknisk synpunkt fullt tillfredsställande grund. Vi hafva därför föreslagit, att statsbidraget skulle 3 § c) utgöras af det belopp, som erfordras såsom fyllnad för att pensionsinrättningen vid slutet af hvarje år skall äga en fond, motsvarande enligt matematiska grunder bland annat hela värdet af samtliga pensionsförpliktelser gentemot de delägare, som efter lagens trädande i kraft inträda i pensionsinrättningen, med undantag af pensioner på grund af § 7 a.

Detta kommer visserligen i framtiden, om ett eller annat årtionde, att leda till en betydligt ökad fondbildning. Men denna omständighet bör, enligt vårt förmenande, icke anses innebära någonting i och för sig afskräckande, äfven om man hyser den öfvertygelsen, att ett hopande af fonder bildade af statsmedel, hvilka genom utlåning till olika ändamål skola förräntas, icke är önskvärdt. Dylik utlåning, hvilken med fog kan sägas vara en för staten främmande verksamhet, ett slags bankrörelse, skulle nämligen kunna i hög grad inskränkas om ej helt och hållet undvikas, om de medel, hvarom här är fråga, öfverlämnades till riksgäldskontoret.

Om pensionsafgifterna — så väl statens egna som personalens — inginge till riksgäldskontoret, skulle kontoret endast hafva att upptaga afgifterna såsom en särskild fond samt att godtskrifva denna ränta.

Fondens medel skulle kontoret äga använda till sådana ändamål, för hvilka kontoret ägde upplåningsrätt. Från fonden skulle förfallande pensionsbelopp utbetalas. Så väl utbetalningen af pensionerna som inbetalningen af pensionsafgifterna torde böra ske genom statskontorets förmedling.

Att finna den lämpliga räntefoten för dessa medels förräntning, skulle ej möta några svårigheter. Den räntefot, som kräfdes af pensionstekniska hänsyn, skulle nog komma att tämligen nära sammanfalla med medelräntefoten på den fonderade statsskulden. Om något år riksgäldskontoret saknade mot inflytande pensionsafgifter svarande upplåningsrätt, finge kontoret tills vidare förränta medlen. För år räknadt skulle dessa ej komma att belöpa sig till några synnerligen stora belopp, och att ny upplåningsrätt ej skulle allt för länge låta vänta på sig, det har erfarenheten noggsamt visat.

Om en dylik anordning tillämpades på statens pensionsväsen i dess helhet, skulle följande fördelar vinnas: ett mot hvarje pensions värde svarande belopp skulle vara samladt vid den tid utbetalningen af pensionen tager sin början; full och klar öfversikt öfver statens pensionsförpliktelser skulle ernås; risken vid pensionsafgifternas förräntning och förvaltning skulle undvikas; betydande besparingar skulle göras genom minskning i kostnaderna för förvaltningen af de olika pensionskassor, som nu förmedla statspensionering.»

De åtgärder vi i denna reservation hade föreslagit gå ut på att genom en fördelning af pensionskostnaden för hvarje enskild medlem öfver hela hans tjänstetid förminska de framtida kostnaderna för staten af hela pensioneringen, på samma gång som vi genom själfva den metod vi föreslagit för de årliga afsättningarnes fondering genom riksgäldskontoret anse oss ha bemött de viktigaste invändningar, som kunna göras mot dylik fondering af statsmedel. Jag tillåter mig att här framhålla ännu en annan synpunkt, som väl bör tala till förmån för förslaget. Då den fond, som på detta sätt under årtionden samlas, af riksgäldskontoret begagnas för ändamål, för hvilka detsamma har upplåningsrätt, så innebär detta, att en ej obetydlig del af vår statsskuld i stället för att vara placerad i utlandet, kommer att blifva placerad i pensionsförbindelser till svenska undersåtar och räntorna sålunda stanna inom landet. Metoden bidrager sålunda till att motverka den utländska statsskuldens alltför starka ökning, en omständighet, som väl torde vara att beakta. Skulle denna metod, som jag hoppas en gång blifva använd vid den allmänna folkpensionering, vi inom en snar framtid vilja se förverkligad,

så kan det mycket väl inträffa, att den skulle kunna leda till en minskning af vår utländska skuldsättning.

Beträffande den framtida totalkostnaden för pensionering af tjänstemännen vid statens järnvägar så uppgifver docent Fagerholm i den utredning han på uppdrag af statsrådet och chefen för civildepartementet har utfört, att den skulle i en framtid stiga till 6,400,000: — kronor; i ganska god öfverensstämmelse härmed står den siffra 6,153,000: — kronor, som jag i utredningen till förra årets proposition efter en approximativ beräkning hade angifvit.

Båda dessa siffror äro emellertid betydligt lägre än den verkliga, då vi båda utgått från den förutsättning, att antalet tjänstemän alltjämt skulle vara lika, ett antagande, som naturligtvis ej är öfverensstämmande med verkliga förhållanden. Det är visserligen sant, att en ökning af antalet tjänstemän i framtiden ej har någon inverkan på de siffror, som på sidan 28 förekommer i kolumnen för nya ålderspensioner, emedan intill 1942 knappast någon nytillträdande uppnår pensionsåldern, men redan efter 10 år kunna nya sjukpensioner uppkomma, för att ej tala om invalidpensioner. Siffrorna i de båda sista kolumnerna äro följaktligen efter 10 år för låga på grund af ökningen i personalens antal. Efter 1942 börja äfven nya ålderspensioner att uppkomma, hvarföre tydligen den uppgifna totalsiffran måste blifva för låg.

För att emellertid äfven kunna taga personalens ökning med i beräkningarna har jag själf genomfört en ny undersökning af personalens löneförhållanden enligt den nya lönestaten och på grund af denna verkställt beräkningar öfver den framtida kostnaden för pensioneringen, därvid väsentligen följande samma metod, som jag användt vid föregående utredning på uppdrag af pensionskommittén.

Då min tid varit strängt upptagen, har jag måst införa några förändringar, som emellertid ej i nämnvärd grad kunna inverka på resultatet. Sålunda har jag fortfarande räknat lokomotivförare och kvinnliga tjänsteinnehafvare till grupp A, ehuru deras pensionsålder är två år lägre än hela gruppens. Då de endast utgöra tillsammans omkring 11 % af hela gruppen, så är inverkan af den lägre pensionsåldern ej så betydande. Jag har beräknat för hvarje åldersklass inom dessa grupper medelkostnaden för ålderspension, för invalidpension samt medelvärdet af de kommande årsafgifterna. Af dessa siffror följer sedan statens kostnad per individ samt huru stor del af pensionskostnaden som täckes af årsafgifterna. Beräknar man dylika siffror för grupp A äfven för pensionsåldern 63 år, så kan däraf verkan af höjningen i pensionsålder

från 62 till 63 år uppskattas. Jag har sålunda funnit den siffra, 6 % minskning, sedan jämvikt i kassan inträddt, hvilken jag ofvan anförde. Då gruppen A utgör 79 % af hela personalen, och en ökning af pensionsåldern med ett år inom denna stora grupp endast gifver 6 % minskning i totalkostnaden, är det tydligt, att en ändring af pensionsåldern på två år för en liten grupp, innefattande 11 % af den stora gruppen A, ej mycket skall kunna inverka på totalkostnaden för hela gruppen.

Vill man nu utreda de framtida kostnaderna för pensioneringen, kan man antingen antaga, att antalet tjänstemän bibehålles oförändradt eller också göra någon förutsättning öfver ökningens storlek. Jag har denna gång valt den senare utvägen. Undersöker man antalet nytillträdande tjänstemän under de sista 10 åren, så finner man, att detta antal varit ganska växlande, men att medeltalet utgjort 755. Häre är inbegripet äfven den ökning, som uppkommer på grund af skapandet af nya platser. Antagas dessa 755 fördela sig på grupperna A och B i förhållande till dessas storlek, så skulle i medeltal inträda 596 i grupp A och 159 i grupp B årligen. Antager man vidare, att detta förhållande fortsätter i framtiden, så skulle en gång sedan kassan trädtt i jämvigt, d. v. s. de afgående ungefär motsvarade de tillträdande, tjänstemännens antal ha vuxit till cirka 21,000 under det att de ålderspensionerades antal då utgör cirka 4,800. I denna stund torde antalet tjänstemän utgöra cirka 13,000. För att kunna beräkna kostnaden för pensioneringen måste man veta medelinträdesåldern; jag har funnit den för närvarande utgöra omkring 26 år. Ur dessa data och de beräknade medellönerna följer, att sedan jämvikt inträddt ålderspensionerna uppgå till 6,757,000: — kronor och invalidpensionerna till 3,420,000: — kronor, alltså hela den årliga pensionssumman till 10,177,000: — kronor, däri inbegripet äfven pensionerna på grund af olycksfall. För att bestämma huru stor del af pensionssumman, som täckes af tjänstemännens afgifter, har jag beräknat för en 26-åring dels värdet af den kommande ålderspensionen och den möjliga invalidpensionen samt värdet af årsafgifterna vid inträdet i tjänst, allt i öfverensstämmelse med kommitténs och de sakkunniges förslag.

Dessa värden finnas i följande tabell:

	A.	B.
ålderspension .....	1,553: — kr.	2,253: — kr.
invalidpension .....	773: — »	2,042: — »
årsafgifternas värde .....	653: — »	1,215: — »

Kostnaden för pensioneringen utgör följaktligen vid inträdet, för en medelindivid i grupp A 2,326 kronor, i grupp B 4,295 kronor. Af dessa täckas genom årsafgifterna 653 kronor eller 28,1 % i grupp A och 1,215 kronor eller 28,3 % i grupp B, alltså i rundt tal 28 % för båda. Om man sålunda antager, att 28 % af pensioneringen täckes af tjänstemännens afgifter, skulle statens andel i pensioneringen utan hvarje fondering stiga till 7,327,600 kr. årligen. Enligt Kungl. Maj:ts proposition skulle emellertid för nytillträdande personal fonderingen jämte afgifterna motsvara  $\frac{1}{3}$  af kostnaden, alltså återstå 6,785,000 kronor, hvilka årligen af trafikmedel måste fyllas. Denna summa ökas dock något på grund af årligt tillskott i och för fondering af  $\frac{1}{3}$  af kostnaden.

Skulle emellertid Riksdagen vilja besluta att i enlighet med direktör Molls och mitt förslag fondera hela pensionskostnaden, så kunna i framtiden högst betydande besparingar göras. Af ofvanstående siffror framgår, att vid inträdet uppstår för hvarje medelindivid en viss brist, som af staten på ett eller annat sätt måste täckas. Denna utgör i grupp A  $2,326 - 653 = 1,673$  kronor och i grupp B  $4,295 - 1,215 = 3,080$  kronor. Om sålunda staten vid hvarje individs inträde i tjänst afsatte beloppet af denna uppkommande brist, så skulle en gång dessa afsättningar tillika med årsafgifternas värden bilda en fond fullt tillräcklig att utan något vidare tillskott från staten betala individens hela pensionering. Antager man nu att i medeltal årligen inträda 596 nya medlemmar i grupp A och 159 i grupp B, så skulle denna årliga afsättning, som motsvarar de inom liförsäkringsverksamheten någon gång förekommande engångspremierna, uppgå till i medeltal 1,487,000 kronor, eller endast cirka 22 % af kostnaden enligt Kungl. Maj:ts förslag. Detta vore naturligen den i framtiden billigaste utvägen att bekosta pensioneringen af de nytillträdande medlemmarna, men då man äfven samtidigt har att pensionera den nuvarande personalen, så blefve den väl för den närmaste framtiden för dyr. Annorlunda ställer sig saken om staten i stället, som vi föreslagit, skulle för hvarje individ *årligen* göra en afsättning så beräknad, att hela beloppet af hans pensionskostnad funnes samladt vid den tidpunkt, då pensionen börjar att utfalla. En sådan årlig afsättning skulle motsvara de inom liförsäkringsverksamheten så vanliga årspremierna. Beräknar man nu summan af årspremierna för 755 nya medlemmar, så finner man denna utgöra cirka 87,000 kronor. Nästa år inträda åter 755 nya och så vidare hvarje år, men samtidigt afgår en del af dem från föregående år, på grund hvaraf den årliga tillväxten ständigt minskas. Efter 40 år upphör ökningen, ty nu ha de första året inträdande uppnått pensionsåldern äfven inom grupp B. Vid



denna tidpunkt har den årliga kostnaden således uppnått sitt högsta belopp; detta utgör 2,518,000 kronor eller högst 37 % af kostnaden enligt Kungl. Maj:ts förslag. Man finner sålunda, att den besparing, som genom vårt förslag skulle åstadkommas i framtiden, stiger till *mer än 4,000,000, kronor* årligen.

Vid dessa beräkningar har jag utgått från den pension, en 26-årig medelindivid sannolikt erhåller på grund af löneförhöjningar. Beräknar man åter årspremien endast på den verkliga lönen och den däraf följande pensionen, så kommer årspremien för hvarje individ att stiga med åren allt efter lönen växer. På detta sätt skulle visserligen statens kostnader blifva mindre de första åren; premiesumman utgjorde för första året cirka 52,000 kr., men maximalciffran skulle naturligen blifva större eller cirka 3,160,000 kr., hvadan således den slutliga besparingen blefve mindre. Visserligen är det klart, att beräkningarna blifva något noggrannare, emedan man då är fri från antaganden öfver de sannolika löneförhöjningarna, som naturligtvis alltid blifva osäkra. Men då dessa antaganden tid efter annan kunna genom ny beräkning kontrolleras, så torde denna omständighet ej vara af så stor betydelse i jämförelse med den ökade besparingen enligt det förra alternativet. Slutligen vill jag anmärka, att i alla dessa kostnadssiffror är inbegripen äfven kostnaden för pensioneringen för olycksfall. Fonderar man för all annan pensionering, finnes ju ej något skäl för att ej äfven fondera för denna.

De siffror jag här anfört kunna naturligtvis ej absolut taget göra anspråk på noggrannhet; de bero ju i hög grad på antalet nytillträdande för hvarje år, men däremot torde *förhållandet* mellan kostnadssiffrorna för de olika alternativen, Kungl. Maj:ts förslag och det i direktör Molls och min reservation framställda, ganska godt stämma med verkligheten. I hvarje fall ådagalägga de, att det senare förslaget antagande skulle i en framtid medföra en högst betydande nedsättning i statens kostnader för järnvägspersonalens pensionering. Då därtill kommer, att den erforderliga fonderingen sker på ett särdeles enkelt sätt genom riksgäldskontoret utan att försaka staten någon särskild kostnad och tillika erbjuder den fördelen att så småningom omsätta en del af vår statsskuld i pensionsförbindelser, för hvilka räntorna stanna inom landet, så torde för Riksdagen ganska välgående skäl föreligga att i enlighet med direktör Molls och mitt förslag ordna pensioneringen för nytillträdande personal vid statens järnvägar.

I vår reservation hade vi med afsikt afstått från att framlägga förslag om fondering i och för pensioneringen af i tjänst varande personal, då detta nödvändigt skulle kräfva en genast inträdande, betydligt

ökad kostnad. Men ju mer jag studerat saken, ju mer har jag kommit till den öfvertygelsen, att kraftiga åtgärder måste vidtagas för att ej kostnaden för pensioneringen skall komma att uppsluka allt för stor del af statens järnvägars trafikinkomster. Ser man på de siffror, som uppgifves i den propositionen medföljande utredningen, så finner man, att kapitalvärdet af nu utgående ålders- och invalidpensioner uppgår till 11,765,000 kronor efter 3,8 % räntefot och 11,491,000 kronor efter 4,2 % räntefot, under det att pensionsinrättningens kapitalbehållning endast uppgår till 10,423,000 kronor. Den senare räcker sålunda icke ens till att täcka nu utgående pensioner. Därtill behöfves dessutom nära nog hela det kapital 1,400,000 kronor, som sedan 1906 af trafikmedel afsatts i statskontoret, och vid detta års slut torde äfven detta vara förbrukadt. Följaktligen för pensioneringen af hela den till 13,000 personer uppgående i tjänst varande personalen finnes icke samladt ett enda öre! Hela denna kostnad hvilar på framtiden. Tyvärr tillåter icke den form, som denna gång gifvits åt utredningen, att närmare angifva kostnaden för denna pensionering, då vid beräkningen ingen skillnad gjorts emellan i tjänst varande personal och den som vid afgang träder i dennas ställe. En sådan skillnad hade emellertid varit lätt att göra efter den metod, som vid föregående utredningar blifvit använd. Enligt min utredning utgjorde den uppskattade kostnaden för pensionering för i tjänst varande personal 1 januari 1907 cirka 53,000,000 kronor och torde nu väl kunna uppskattas till cirka 60,000,000 kronor. Då denna summa skall gå ut inom cirka 50 år är det klart, att, om intet göres för dess amortering, de årliga kostnaderna måste växa till stora belopp, såsom siffrorna å sidan 30 utvisa. Vill man undvika den stora stegringen i framtiden, så finnes ej annan utväg än att genast börja en amortering af denna skuld. Antager man amorteringstiden till 35 år och räntefoten 3,8 %, så skulle detta fordra 3,000,000 kronor årligen eller samma belopp, hvartill kostnaden enligt tabellen sid. 30 skulle stiga 1929. År 1945 skulle denna amortering vara verkställd och kostnaden för all pensionering plötsligen sjunka med 3,000,000 kronor till det belopp af högst cirka 2,500,000 kronor, som jag förut uppgifvit såsom maximalkostnaden för pensionering af nytillträdande personal, om densamma verkställas i enlighet med direktör Molls och mitt förslag. Så stora kostnader komma att tynga den kommande generationen såsom en följd af statsmakternas uraktlåtenhet under de sista årtiondena att på ett rationellt sätt ordna pensioneringen af järnvägspersonalen.

Ehuru jag för min del är öfvertygad om det rätta i att nu genast skrida till amortering af den till cirka 60 millioner uppgående kostnaden för

pensionering af nu i tjänst varande personal, så vill jag dock ej yrka på att beslut nu vid denna riksdag fattas i denna punkt, som ännu kanske tarfvar utredning. Men beträffande *nyttillträdande* personal så tillåter jag mig yrka, att Riksdagen i detta afseende måtte ändra det föreliggande förslaget i öfverensstämmelse med direktör Molls och mitt förslag, så att hela beloppet af till denna personal utgående pensioner måtte genom riksgäldskontorets försorg fonderas.

På grund af hvad jag sålunda anført, tillåter jag mig hemställa,

att Riksdagen måtte antaga Kungl. Maj:ts proposition nr 37 med följande ändringar:

a) i § 1 af lagen utbytes det i mom. b) förekommande datum 1 januari 1915 mot 1 januari 1921.

b) i § 2 erhåller mom. c) följande lydelse:

-----  
 Nämnda lefnadsålder utgör för — — — — —  
 — — — banmästare af 1:sta och 2:dra klass, bangårdsmästare, tågmästare, konduktör, stationsförman, lokomotiveldare, vagnskötare, banvakt och stationskarl sextiotvå år — — — — —

c) En med föregående mom. likalydande ändring införes i § 3 af öfvergångsbestämmelserna.

d) att § 20 i lagen måtte erhålla följande lydelse:

Af statens järnvägs trafikmedel gäldas så stor del af enligt denna lag till tjänstemän, som vid lagens trädande i kraft voro delägare i statens järnvägstrafiks pensionsinrättning, utgående pensioner, som den i 19 § omförmälda fond enligt en efter lagens trädande i kraft verkställd matematisk utredning ej är i stånd till att bestrida.

Återstående delen af de enligt denna lag under året utgående pensioner bestrides från nyssnämnda fond; skolande dock till densamma af järnvägstrafikmedel tillskjutas det belopp, som må erfordras för att vid slutet af hvarje år fonden skall enligt matematiska grunder motsvara skillnaden emellan, å ena sidan, kapitalvärdet af alla fonden åliggande pensionsförpliktelser och, å andra sidan, kapitalvärdet af tjänstemännens pensionsavgifter,

e) att en motsvarande ändring göres i § 23 af öfvergångsbestämmelserna;

samt att Riksdagen i skrifvelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om utredning om och förslag till amortering af kostnaderna för pensioneringen af *i tjänst varande personal* vid statens järnvägar i syfte till jämn fördelning af kostnaderna under en längre tidsrymd.

Stockholm den 22 februari 1910.

*Gustaf Kobb.*

---

N:o 214.

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

Kungl. Maj:ts proposition nr 37 med förslag till lag angående rätt till pension för tjänstemän vid statens järnvägar m. m. innehåller i dess § 1 b) bland annat den bestämmelsen, att endast sådan delägare i statens järnvägstrafiks pensionsinrättning, som enligt denna pensionsinrättnings reglemente blifver pensionsberättigad före den 1 januari 1915, äger valfrihet bestämma, huruvida han önskar, att nämnda lagbestämmelser må å honom vinna tillämpning.

Sakkunnige hafva i sitt år 1908 afgifna utlåtande föreslagit, att alla nuvarande delägare i statens järnvägstrafiks pensionsinrättning må äga valfrihet i detta afseende. Samma kungl. proposition innehåller i dess 2 § c), att banmästare af 1:a och 2:dra klass, bangårdsmästare, tågmästare, konduktör, stationsförman, lokomotiveldare, vagnskötare, banvakt och stationskarl skola erhålla full pension vid uppnådda 63 år.

Sakkunnige föreslå härvidlag 62 år.

Jag tillåter mig anhålla, det Riksdagen måtte godkänna de sakkunniges förslag i de af mig här ofvan angifna afseendena.

Af de sakkunniges utredning angående ifrågavarande valfrihet framgår, att en sådan icke skulle komma att medföra någon som helst ökad kostnad för staten, och då ett bifall till min anhållan i berörda afseende är ägnad tillgodose ett fullt berättigadt och rättvist kraf och helt säkert komme att mötas med tillfredsställelse af många gamla järnvägsmän,