

Nr 112.

Av herr **Johanson, Karl August, m. fl.**, om pensionsförbättring för viss lokomotivpersonal vid statens järnvägar.

Efter att frågan om pension på lokomotivtjänstpenningarna för lokomotivpersonalen vid Statens Järnvägar under flera år varit föremål för behandling inom kåren ingick denna personals organisation till 1930 års pensions-sakkunniga med yrkande, att den lönedel, som utgöres av lokomotivtjänstpenningar, måtte inräknas i pensionsunderlaget för nämnda personal.

Detta yrkande bygger främst på den omständigheten, att lokomotivtjänstpenningarna ända ifrån sin tillkomst betraktats som en permanent löneförmån, som en del av lönen. Vid varje verkställd lönereglering sedan år 1863 har, vid bestämmande av de fasta lönestaterna åt lokomotivpersonalen, hänsyn ständigt tagits till den löneinkomst som dessa lokomotivtjänstpenningar utgjort, och när denna lönedel vid 1863 års lönereglering infördes, sänkte man på den grund samtidigt de ordinarie årsarvodena för lokförarna. Loktjänstpenningarnas karaktär av löneförmån framgår också till full evidens av uttalanden som vid olika tillfällen gjorts av lönesakkunniga och kommittéer, vilka haft med statliga löneregleringsfrågor att göra.

I Statens Järnvägars jubileumsskrift, omfattande åren 1856—1906 del IV sid. 504, redogöres bl. a. för företagna förändringar i det lönereglemente, som fastställdes den 28 februari 1863, och ifråga om lokomotivförarna heter det:

— — — »Lokomotivförare fingo, i samband därmed att premiesystemet* infördes, sina ordinarie arvoden sänkta från klasserna 2—5 (2.100—1.200 rdr) till klasserna 3—6 (1.800—1.080 rdr),» — — — — —

I Järnvägsstatens löneregleringskommittés betänkande (åren 1906—1907) sidorna 169 respektive 181 redogöres vidare för att lokomotiveldarnas lön — hyresbidraget oräknat — utgjorde lägst 866 och högst 1.209 kronor pr år. Eldarne uppbära därjämte, anmärktes det, milpenningar, vilka fränsett några få fall växla mellan lägst 243 kronor och högst 298 kronor. Vidare utgjorde, enligt då gällande avlöningsreglemente, begynnelseavlöningen för lokomotivförare i regel 1.425 och slutavlöningen 2,376 kronor. »Därtill komma», sades det, »milpenningar, hvilkas medeltal växla mellan lägst 381 kronor och högst 597 kronor.»

Vad därefter angår Kommunikationsverkens lönekommitté så anförde denna å sidan 114 i sitt år 1919 avgivna betänkande bl. a. följande:

»Enligt vad tidigare (sid. 74) föreslagits, skulle till lokomotivförare fort-

* Dåvarande »premier» lika med nuvarande lokomotivtjänstpenningar.

farande utgå milpenningar utöver lönen. Då dylik ersättning icke tillkommer lokomotivmästare, går en lokomotivförare, som befordras till lokomotivmästare, förlustig en mot milpenningarna svarande inkomst utan att erhålla annan avlöningsförhöjning än som med tillämpning av de för andra tjänstemän gällande regler medföres av befordran till högre tjänst. För den del milpenningarna, som utgör verklig reseersättning, bör han givetvis icke erhålla gottgörelse, men lokomotivtjänstpenningarna däremot hava mera karaktären av *verklig, behållen inkomst*, till vilken måste tagas hänsyn vid befordringen».

Slutligen uttalar Kungl. Järnvägsstyrelsen i en den 15 december 1931 till 1930 års pensionskommitté avlåten skrivelse i förevarande sak följande av oss understrukna mening:

»Enligt Kungl. Styrelsens mening torde visst fog icke saknas för att vid bestämmande av pensionsunderlagen för lokomotivpersonal hänsyn tages till lokomotivtjänstpenningarna. Vid lönegradsplaceringen av denna personal lärer nämligen avseende hava fäst vid samma personal tillkommande förmån av dylik extra ersättning.»

I sitt år 1932 avgivna betänkande förordade nämnde pensionskommitté på grundval av tidigare omnämnda framställningarna och efter samråd med Kungl. Järnvägsstyrelsen, att

»för lokomotivförare och lokomotiveldare fastställdes särskilda pensionsunderlag, beräknade på sådant sätt, att det för vederbörande lönegrad bestämda normala pensionsunderlaget förhöjes med ungefär två tredjedelar av den inkomst av lokomotivtjänstpenningar, som ifrågavarande befattningshavare i genomsnitt uppbära för år.»

Efter framhållande av att åtgärden ifråga icke innebär införandet av någon ny princip i pensionssystemet föreslog de sakkunniga, att pensionsunderlaget för lokomotivförare bestämmes till 3.504 kronor och för lokomotiveldare till 2.604 kronor, d. v. s. att det pensionsunderlag, som normalt skulle gälla för de lönegrader vartill ifrågavarande tjänstemän höra, skulle förhöjas med kr. 204 respektive kr. 108. Pensionskommittén sade sig vidare för sin del icke ha haft anledning betrakta detta spörsmål annat än som en i pensionsutredningen i övrigt ingående detaljfråga och hade följaktligen utgått från att den föreslagna regleringen skulle ske i samband med införandet av den nya pensionslagen. För att även få förverkligat detta, d. v. s. för att få fram frågan till prövning hos riksdagen i sammanhang med införandet av den nya pensionslagen, upptogs förslaget efter därom från vederbörande personalorganisation gjord framställning av Kungl. Maj:t i proposition nr 222 till 1934 års riksdag, innebärande (sid. 10) att lokomotivförare och lokomotiveldare skulle i pensionshänseende tillhöra 13:de respektive 8:de lönegraderna. I särskild motion yrkades dessutom att maskinbiträde i loktjänst skulle på enahanda sätt tillhöra 7:de lönegraden.

Frågan föll emellertid den gången i riksdagen på grund av bankoutskottets avstyrkande utlåtande. I detta anfördes bl. a. följande:

»Ett beslut i sådan riktning skulle, såvitt utskottet kan 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 hava regelbundna inkomster av *reseersättning* i en eller annan form.»

Vi ha kursiverat uttrycket »reseersättning» för att bättre framhäva att det icke alls var fråga om pension på denna ersättning. Varken pensionsakkunnigas förslag, personalorganisationens framställning till Kungl. Maj:t eller den kungl. propositionen avsåg begäran om pension på »reseersättning», d. v. s. på en ersättning, som utgår för att täcka utgifter på grund av resor eller med karaktär motsvarande ersättning enligt allmänna resereglementet. När därför bankoutskottet det oaktat angiver förenämnda ersättningsförmån, låter detta förmoda att utskottet icke fullt fattat innebörden i propositionen eller att frågan gällde *att bereda lokomotivpersonalen pension på lokomotivtjänstpenningarna, d. v. s. på den lönedel, som det toges hänsyn till och räknas med då det gäller att fastställa den fasta lönen för berörd personal, att denna personal skulle få sitt pensionsunderlag bestämt efter ungefär samma procentsats som övriga befattningshavare och sålunda ej blott efter den fasta lönen utan efter denna tillsammans med lokomotivtjänstpenningarna, vilka senare måste anses tillhöra lönen, då den fasta delen av lönen bestämts med hänsyn till lokomotivtjänstpenningarna och liksom övriga lönedelen alltid varit föremål för beskattning i vanlig ordning. Detta senare i motsats till den ersättning bankoutskottet nämner ävensom andra nämnda förmåner till övrig personal, vilka i regel äro skattefria.*

Vid ärendets behandling i andra kammaren anfördes bl. a.:

»att man icke rättvisligen kunde höja pensionsunderlaget för en grupp med hänsyn till dylika extra utgående tjänstgöringspengar men låta andra grupper i detta hänseende bli förbisedda. Det är nämligen icke allenast lokpersonalen, som uppbär dylika tjänstgöringspengar. Vi ha exempelvis ångfärjepersonalen, som har sjötjänstpengar, och vi ha växlingspersonalen, som har växlingspengar o. s. v.»

Här erhåller visserligen den ersättning, det var fråga om att till grund för pensionsbeloppets höjande, en mera verklighetstrogen benämning än utskottet givit den, men bevisföringen är icke därför mera lyckad; och detta främst på grund därav, att man icke i riksdagen — förövrigt ej heller i utskottet — gjorde minsta ansats för att sakligt bestrida befogenheten i propositionens yrkande. Både där och för utskottet var det tillräckligt för ett avstyrkande att hänvisa till riskerna för att andra befattningshavargrupper kunde komma med liknande anspråk. Utom förbiseendet av det faktum att liknande bestämmelser som påyrkades för lokomotivpersonalen redan finnas för viss lotspersonal, bottnar talet om nämnda risker i ofullständig hänsyn till rådande faktiska förhållanden. Såvitt det kunnat utrönas har nämligen icke för någon av de befattningshavare, som nämndes i samband med ovan-

citerade yttrande, den fasta lönen blivit bestämd med hänsyn till den påtalade extrainkomsten och ej heller, såsom skedde för lokomotivförare 1863, att fasta lönen sänktes med 300 kronor pr år, då lokomotivtjänstpenningarna infördes. Göres jämförelse med exempelvis stationskarlar som uppbära växlingspengar, så är att märka, att denna ersättning tillkom 1932 eller långt efter att nuvarande fasta löneförmåner fastställdes. Ersättningen utgår heller icke till alla stationskarlar i växlingstjänst, och växlingstjänst bestrides endast under del av den sammanlagda tjänstetiden.

I motsats härtill och till vad i övrigt nämndes i riksdagen utgå lokomotivtjänstpenningar vid all lokomotivtjänst, om den förrättas utom eller å själva stationeringsorten, och till alla lokomotivmän under hela tjänstetiden.

Med stöd härav och vad i övrigt anförts samt då vi icke kunna finna det förenligt med billighet och rättvisa, att en grupp tjänstemän skall förvägras få sitt pensionsunderlag beräknat på samma sätt som övriga tjänstemän eller på hela den beräknade lönen till följd av att denna är uppdelad i en fast och en rörlig del, varav den förstnämnda bestämmes i förhållande till den senare och båda tillsammans äro bestämmande för placering i löneskala och värdesättning av tjänsten i förhållande till andra tjänster utan dylik löneuppdelning, samt då vi därtill icke kunna anse det skäligt eller rättvist att det vid bestämmandet av pensionsunderlaget för lokomotivpersonalen skall, i motsats till vad fallet är för andra tjänstemän, undanhållas viss del av inkomsten, ej på grund av sakliga skäl — finge sådana vara avgörande, vore saken också avgjord — utan till följd av uppkonstruerad risk att andra befattningshavaregrupper kunna komma med liknande anspråk, få vi anhålla,

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.

Stockholm den 23 januari 1937.

Karl Aug. Johanson.

C. A. Härdin.

*Gottfrid Karlsson,
Vadstena.*