

**Nr 47.**

Ankom till riksdagens kansli den 19 maj 1942 kl. 3 e. m.

*Utlåtande i anledning av väckta motioner om utredning rörande statens övertagande av enskilda järnvägarnes pensionskassa.*

I två likalydande motioner, väckta den ena under nr 69 i första kammaren av herr *Olsson, Karl Johan*, jämte fyra av kammarens övriga ledamöter och den andra under nr 108 i andra kammaren av herrar *Hagård* och *Ericsson* i Kinna, hemställes, »att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t begära en utredning rörande statens övertagande av enskilda järnvägarnes pensionskassa».

Till stöd för ifrågavarande förslag anföres i *motionen I: 69* följande:

»De flesta av Sveriges järnvägar tillhöra enskilda järnvägarnes pensionskassa. Större delen av dessa järnvägar har numera förvärvats av staten. Det är en fråga om tämligen kort tid när även de återstående dit anslutna banorna komma under staten.

Rörande pensionerna vid de förstatligade enskilda järnvägarna gäller nu att de, som pensionerats före förstatligandet, få sin pension från den fristående kassan till belopp som av denna bestämts. Befattningshavare, som pensioneras efter förstatligandet, få förutom pensionen från kassan en fyllnadspension från staten. Över kassan ha statens järnvägar ingen bestämmanderätt.

Enligt 1940 års bokslut ägde kassan en pensionsfond till ett belopp av 138 774 404 kronor, varvid är att märka att avsevärda avskrivningar lära ha gjorts och att medlen äro väl placerade. Hela det pensionsbelopp som utbetalts under tiden 1890—1940, då kassan ägt bestånd, är 49 970 206 kronor. Under samma tid har kassan i ränteinkomster haft 91 932 026 kronor. Det kan i detta sammanhang nämnas att missnöje råder med den pensionspolitik, som kassan hittills bedrivit. Missnöjet är förståeligt med hänsyn till dels de olikheter i fråga om pensionsreglementen, som nu finnas vid enskilda järnvägarna, dels de ojämnheter som efter förstatligandet uppstå bland befattningshavarna beträffande pensionsförmånerna.

Staten har visserligen inte vid övertagandet formellt iklätt sig andra skyldigheter mot befattningshavarna än att deras förmåner icke skola försämrans. Emellertid har staten redan genom riksdagsbeslut beviljat vissa pensionärer ett dyrtidstillägg för innevarande budgetår med 15 procent. Frågan om pensionerna för befattningshavare vid de enskilda järnvägarna torde förmodligen inom närmaste åren aktualiseras ytterligare, dels genom fortsatt förstatligande och dels genom väntade framställningar, vilka det torde bli svårt att helt avvisa sedan staten i princip medgivit ej blott fyllnadspensioner åt efter förstatligandet pensionerade utan jämväl dyrtidstillägg åt befattningshavare, som pensionerats före förstatligandet.

*Bihang till riksdagens protokoll 1942. 8 saml. Nr 47—48.*

Av det ovan anförda torde framgå att det ur olika synpunkter är ett statsintresse att pensionsväsendet regleras enhetligt vid de järnvägar som förstatligats eller inom närmaste tiden kunna komma att förstatligas. En sådan reglering kan uppenbarligen inte ske med mindre än att staten övertager enskilda järnvägarnes pensionskassa. Ett sådant övertagande måste självfallet föregås av utredning och förhandlingar med vederbörande. En utredning av detta slag kommer säkerligen att bli tidskrävande, varför det torde vara ändamålsenligt att snarast möjligt igångsätta densamma.»

Tjänste- och familjepensioneringen för personal vid det enskilda järnvägsväsendet ombesörjes för närvarande huvudsakligen genom försäkring hos understödsförening (pensionskassa). Den största pensionskassan är *Enskilda järnvägarnes pensionskassa*, som är att hänföra till de kassor, vilka med hänsyn till att rätten till inträde är mera vidsträckt och icke knuten till ett enda företag bruka benämnas centrala pensionskassor. Denna kassa grundades år 1888 och beviljades den 29 april 1916 registrering enligt bestämmelserna i lagen den 29 juni 1912 om understödsföreningar. Sistnämnda lag har numera ersatts med lagen den 24 maj 1938 om understödsföreningar, vilken lag trädde i kraft den 1 juli 1938. Den nya lagen innebär en genomgripande revision av 1912 års lag i syfte bland annat att skapa tillförlitliga garantier, att understödsföreningarnas verksamhet bedrivs enligt försäkringstekniskt hållbara principer. I avsikt att för de redan registrerade föreningarna underlätta övergången till den nya lagstiftningen skall, enligt övergångsbestämmelserna till lagen, äldre lag kunna under en övergångstid — för närvarande avseende tiden intill utgången av år 1942 — gälla för en vid den nya lagens ikraftträdande registrerad förening.

Kassans nuvarande reglemente är gällande från och med den 1 juli 1940 och är utformat under hänsynstagande till bestämmelserna i den nya understödsföreninglagen, dock att måhända viss jämkning av föreskrifterna om pensionsavgifternas storlek kan påkallas för ernående av reglementets registrering enligt den nya lagen.

Enligt kassans reglemente är varje enskild järnvägsförvaltning i riket ävensom sammanslutning inom den enskilda järnvägsdriftens område berättigad att för sin personal och deras familjer ingå i kassan. Pensionsavgifterna till kassan betalas med vardera hälften av delägarna och vederbörande järnvägsförvaltning, dock att förvaltningen därutöver såsom tilläggsavgift erlägger 10 procent av sin avgiftsandel. Delägare erhåller i årlig pension 70 procent av delaktighetsbeloppet, varmed förstås den årslön, för vilken järnvägsförvaltning anmäler sin personal hos kassan. Delägare, som avgår ur ansluten järnvägsförvaltnings tjänst, äger — därest han inom ett år anmäler sig därtill — kvarstå i kassan mot att han själv erlägger alla på honom belöpande avgifter. Göres ej sådan anmälan, äger den avgående återbekomma, om avgången föranletts av indragning av den befattning han innehåft, hela beloppet av och, om avgången föranletts av annan orsak, tre fjärdedelar av de av honom själv erlagda avgifterna, dock utan ränta.

Högsta förvaltningen av kassan utövas av särskilda fullmäktige, utsedda för tre år, en av varje ansluten järnvägsförvaltning och en av varje sådan förvaltnings delägare i kassan. Varje fullmäktig är berättigad till en röst för varje påbörjat tiotal delägare vid den järnväg, för vilken fullmakten gäller, dock att ej någon fullmäktig må rösta för mera än en tjugonedel av den vid sammanträdet justerade röstlängdens röstsumma. Med avseende å de av staten övertagna, till kassan anslutna järnvägarna gäller i allmänhet, att för varje övertagen järnväg järnvägsstyrelsen och personalen äga utse vardera en fullmäktig samt att dylik fullmäktig äger endast en röst.

Kassan hade den 31 december 1941 7 897 betalande delägare, tillhörande 110 till kassan anslutna järnvägar m. fl., och 143,3 milj. kronor i tillgångar. Verkställd försäkringsteknisk utredning rörande kassans ställning den 31 december 1940 utvisar en brist av 10,8 milj. kronor, vilken emellertid synes kunna täckas av förefintliga »överräntor och underkurser». Med hänsyn till kassans ställning hava några förmåner utöver de i reglementet garanterade ej ansetts kunna beviljas.

Sedan lång tid tillbaka ha statens järnvägar låtit de äldre bland personalen vid statsövertagna banor kvarstå i Enskilda järnvägarnes pensionskassa, varvid statens järnvägar gentemot kassan övertagit de rättigheter och skyldigheter, som förut tillkommit det enskilda järnvägsbolaget. Vid utgången av år 1941 svarade statens järnvägar gentemot kassan för 2 737 betalande delägare, härrörande från 49 numera förstatligade järnvägar m. fl.

Pensionsförhållandena för personal, som i samband med statsförvärv av enskild järnväg övergått i statens järnvägars tjänst, äro i regel ordnade genom bestämmelser i de mellan staten och förutvarande järnvägsägare träffade köpeavtalen. Dessa bestämmelser innebära bland annat, att de befattningshavare, som äro delägare i enskild pensionsinrättning, icke skola äga rätt att få för statens järnvägars personal gällande pensionsreglementen på sig tillämpade, samt att för dessa befattningshavare delaktighetsbeloppet i pensionsinrättningen icke må överstiga det belopp, som skulle hava gällt för vederbörande vid fortsatt anställning i bolagets tjänst. På grund härav kan den övertagna personalen bli väsentligt sämre ställd än motsvarande vid statens järnvägar direkt anställda befattningshavare. För ernående av utjämning härutinnan ha emellertid de å aktiv stat vid statens järnvägar uppförda tjänstemän, som kvarstå såsom delägare i enskild pensionsinrättning, tillförsäkrats rätt att vid avskedstagandet, utöver dem från pensionsinrättningen tillkommande pension, komma i åtnjutande av fyllnadspension från statens järnvägar, varjämte vederbörande äger rätt till dyrtidstillägg och kristillägg å såväl tjänstepension, inklusive fyllnadspension, som familjepension.

Vad däremot angår personal, som icke vunnit anställning å aktiv stat vid statens järnvägar (personal å övergångsstat), redan pensionerad per-

sonal samt pensionsberättigade familjemedlemmar efter dylik personal, äger densamma icke rätt att komma i åtnjutande av andra pensionsförmåner eller understöd än som skulle tillkommit vederbörande, därest järnvägen ej övergått i statens ägo. Genom beslut av 1941 och 1942 års riksdagar ha dock ifrågavarande grupper av pensionsförsäkrade tillerkänts s. k. dyrtidshjälp.

Övriga vid de enskilda järnvägarna förekommande pensionskassor äro s. k. slutna kassor, anknutna till en särskild järnväg eller särskild förvaltningsgrupp; för rätt till inträde i kassan fordras anställning hos järnvägen i fråga. Dessa kassor hava i stort sett likartade försäkringsvillkor som centralkassan, ehuru variationer förekomma i olika mindre väsentliga hänseenden.

I en den 24 maj 1941 dagtecknad, till Kungl. Maj:t ställd skrivelse hava understödsföreningen Hälsingborg—Hässlholms järnvägars pensions- samt änke- och pupillkassa ävensom understödsföreningen Landskrona & Hälsingborgs järnvägars pensionskassa hemställt, att Kungl. Maj:t måtte vidtaga åtgärder för statens övertagande av kassornas tillgångar och förpliktelser.

Häröver har *järnvägsstyrelsen* den 3 juli 1941 avgivit utlåtande, varvid styrelsen i princip tillstyrkt bifall till framställningen. Till stöd härför har styrelsen anfört, att syftet med framställningen syntes vara rationellt och stå i överensstämmelse med 1939 års principbeslut i järnvägsförstatligande-frågan. I sistnämnda avseende erinrar järnvägsstyrelsen, att Kungl. Maj:ts proposition nr 209 till 1939 års riksdag (sid. 136—137) innehåller följande uttalande av föredragande departementschefen:

»Vidkommande pensionsförhållandena för den personal, som övertages av statens järnvägar, har i vissa yttranden förordats, att personalens pensionsvillkor erhålla en enhetlig lösning. Under hänvisning till att de med pensionsförhållandena förbundna spörsmålen äro omfattande och komplicerade, har i samma yttranden yrkats, att dessa spörsmål skola göras till föremål för en särskild utredning.

Onekligen tala goda skäl för att staten, såsom kommittén förutsatt, övertager de vid de enskilda järnvägarna förefintliga pensionskassorna och dessas förpliktelser. Ett sådant övertagande förutsätter emellertid en ingående utredning rörande varje pensionskassas ställning. — — — Med hänsyn till det anförda finner jag, efter samråd med chefen för finansdepartementet, lämpligt att, därest riktlinjerna för enhetliggörandet av det svenska järnvägsväsendet vinna riksdagens bifall, utredning igångsättes rörande nu föreliggande frågor. Det ligger i sakens natur, att jag icke i frågornas nuvarande läge kan intaga en bestämd ståndpunkt till därmed sammanhängande spörsmål.»

Styrelsen framhåller därefter, att även 1939 års riksdag var, såsom framgår av dess skrivelse nr 318, inställd på ett framtida statsövertagande av de enskilda järnvägarnas pensionskassor men begränsade sig till ett kort uttalande, att ett sådant övertagande sannolikt måste komma till stånd men förutsatte ytterligare utredningar. Styrelsen har slutligen uttalat, att numera

intet vägande skäl syntes föreligga att ytterligare uppskjuta igångsättandet av den sålunda bebadade utredningen, och har hemställt, att Kungl. Maj:t måtte föranstalta om utredning genom sakkunniga av frågan om statsövertagande av pensionskassor, avsedda för personal vid i statens ägo numera övergångna enskilda järnvägar.

Av den lämnade redogörelsen framgår, att för närvarande inemot hälften *Utskottet.* av de till Enskilda järnvägarnes pensionskassa anslutna företagen utgöras av enskilda järnvägar, vilka övertagits av staten. Den till dessa järnvägar hörande personal, som är ansluten till nämnda kassa, motsvarar en tredjedel av kassans samtliga delägare, och för denna personal har statens järnvägar att till kassan erlægga pensionsavgifter i enlighet med ovanberörda föreskrifter i kassans reglemente. I samma mån som förstatligandet av det enskilda järnvägsnätet fortskrider, ökas givetvis de på statens järnvägar belöpande utgifterna till kassan för bestridande av pensioneringskostnaderna för den övertagna personalen. Såsom 1936 års järnvägskommitté i sitt den 15 oktober 1938 avgivna betänkande framhållit, kan vid fortsatt förstatligande det läget uppkomma, att det ur statens synpunkt blir mest ändamålsenligt, att staten övertager kassan och själv svarar för de förpliktelser, som åvila denna. Mot ett övertagande av kassan talar emellertid i nuvarande läge den omständigheten, att staten därmed skulle få svara för pensioneringen av ett stort antal personer i enskild tjänst, vilket skulle innebära ett nytt verksamhetsområde för staten. Med hänsyn härtill förefaller det vara lämpligare, om sådan överenskommelse med Enskilda järnvägarnes pensionskassa kunde träffas, att staten övertog enbart de försäkringar, som avse personal och f. d. personal vid de i statens ägo övergångna enskilda järnvägarna. Att döma av ovan angivna uppgifter om delägarantalet i kassan skulle denna tydligen även efter en sådan överlåtelse ha en så stor anslutning, som kan anses erforderlig för en tillfredsställande utjämning av försäkringsriskerna. Vad nu anförts synes utskottet motivera, att utredning verkställas rörande förutsättningarna för statens övertagande helt eller delvis av kassans verksamhet.

I samband med här avsedda utredning synes jämväl böra upptagas frågan, i vad mån en större jämställdhet i pensionshänseende kan ernås mellan olika grupper av anställda och pensionärer vid de av staten övertagna järnvägarna. I avseende härå må framhållas, att för närvarande en betydande olikformighet i pensionsförmåner är rådande icke blott mellan de olika av staten övertagna järnvägarna utan också — på sätt ovan antytts — mellan befattningshavare i samma löneställning vid en och samma järnväg. Utskottet delar motionärernas uppfattning om önskvärdheten av att denna olikformighet, vilken i många fall måste för personalen te sig orättvis och oförklarlig, så vitt möjligt avvecklas.

Av det anförda framgår, att utskottet för sin del anser den i motionerna

åsyftade utredningen böra komma till stånd. Emellertid har, såsom i det föregående framhållits, järnvägsstyrelsen i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställt, att Kungl. Maj:t måtte föranstalta om utredning av frågan om statsövertagande av pensionskassor, avsedda för personal vid i statens ägo numera övertagna enskilda järnvägar. Denna framställning är, enligt vad utskottet inhämtat, fortfarande beroende på Kungl. Maj:ts prövning. Vid sådant förhållande torde någon särskild skrivelse från riksdagens sida med begäran om utredning beträffande en av ifrågavarande kassor icke påkallas. Utskottet får därför avstyrka bifall till det yrkande härom, som framställts i de nu föreliggande motionerna.

Åberopande det anförda hemställer utskottet,

att förevarande motioner I:69 och II:108 icke må till någon riksdagens åtgärd föranleda.

Stockholm den 19 maj 1942.

På bankoutskottets vägnar:

HARALD ÅKERBERG.

---

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar *Åkerberg, Sandén, von Horn, Ohlin, Leander, Bodin, Löfgren* och *Sylwan*;

från andra kammaren: herrar *Holmgren, Paulsen, Andersson* i Falkenberg, *Hall, Andersson* i Munkaljungby, *Hilding, Eriksson* i Sandby och *Mattsson*.

---