

Nr 356.

Av herr Löfgren m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående reglering av tjänste- och familjepensioneringen för personal vid av staten övertagna enskilda järnvägar.

I proposition nr 183 till innevarande års riksdag har Kungl. Maj:t framlagt förslag till statsövertagande av vissa enskilda järnvägspensionskassor och — i samband därmed — till reglering av tjänste- och familjepensioneringen för personal vid av staten övertagna enskilda järnvägar. Efter att ha berört de nuvarande pensionsvillkoren för ifrågavarande personal anför föredragande departementschefen, statsrådet Wigforss (s. 42): »Den sålunda gällande pensionsordningen utgör ett provisorium, vars brister i skilda sammanhang blivit påtalade och nu blivit ytterligare belysta genom utredningen. Vid denna har framkommit, att en tillfredsställande reglering av pensionsförhållandena för den ifrågavarande personalen icke kan åstadkommas på annat sätt, än att anställningshavarna för framtiden bli i huvudsak underkastade de statliga pensionsreglementena och att de enskilda kassornas rörelse i en därav betingad utsträckning överlåtes till staten». Det är sålunda en mycket genomgripande omläggning av pensionsförhållandena som åsyftas, och med det ingående utredningsarbete, som föregått den nu föreslagna regleringen, hade man avsett att definitivt ordna hithörande frågor.

Redan av detta skäl måste man beklaga, att den med övriga pensionsvillkor intimt sammanhängande frågan om viss ytterligare förbättring av förmånerna för de sämst ställda bland pensionstagarna icke i propositionen göres till föremål för något förslag. Departementschefen anför härom (s. 47): »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 pensionstagar-grupper 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 pensionslagarna.

I avvaktan på den närmare utredning, som erfordras för ett ställnings-tagande till frågan och vilken enligt min uppfattning bör komma till stånd, bör man i huvudsak stanna vid de bestämmelser i fråga om kassapensionerna, som innefattas i de preliminära överenskommelserna.»

En förberedande undersökning synes emellertid visa, att den av statsrådet föreslagna utredningen utan större tidsutdräkt låter sig genomföra — i väsentlig utsträckning har utredningsarbetet på grundval av från Enskilda järnvägarnes pensionskassa tillhandahållet material redan slutförts.

Om vi ändock icke finna, att utredningen bör föranleda uppskov med huvudfrågans avgörande, måste det likväl för de pensionstagare, vilka ha alltför låga och otillfredsställande pensioner, framstå såsom i hög grad angeläget, att den av föredragande departementschefen såsom rimlig och riktig ifrågasatta pensionsförbättringen skall komma till stånd redan vid innevarande års riksdag. Genom det av föregående års riksdag fattade beslutet om förbättring av vissa äldre tjänstepensioner till förutvarande befattningshavare i statens tjänst ha statsmakterna erkänt behovet av en dylik förbättring. Om detta behov ansågs föreligga för statens egna pensionärer i de lägre lönegraderna, måste en pensionsförbättring för de pensionstagare, vilka uppbära sina pensioner från pensionskassor vid av staten övertagna enskilda järnvägar, framstå såsom ännu angelägnare därför att dessa grundpensioner äro ännu lägre än för motsvarande pensionärer med förutvarande statstjänst. Dyrtidens tryck har allt för länge gjort sina verkningar gällande och försatt de pensionärer varom här är fråga i en situation som för dem blivit allt svårare och svårare. Varje månad, som hjälpen utan tvingande skäl undanskjutes, innefattar ett beklagligt kvarhållande av dessa pensionärer å en oskäligt låg levnadsstandard. Ty det är att märka, att det här i stor utsträckning gäller personer i den ålder, då krämpor och sjuklighet göra sig gällande och möjligheten att genom arbete förstärka den låga pensionen i de flesta fall är helt utesluten. Om det sålunda är uppenbart att snar hjälp är av behovet påkallad, återstår spørsmålet om på vad sätt, i vilken omfattning och med vilka kostnader detta behov kan och bör tillgodoses.

I sist berörda hänseende har föredragande departementschefen i propositionen (s. 46—47), efter att ha omnämnt vissa förmånsförbättringar av begränsad betydelse, uttalat följande: »Härav beröres dock ej det stora flertalet pensionstagare vid förstattligade järnvägar och än mindre pensionstagarna vid de icke förstattligade järnvägar, som äro anslutna till Enskilda

järnvägarnes pensionskassa. Jämväl till de nu ifrågavarande pensionstagare, som höra till förstalligade 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. Förhållandet har vad angår pensionärerna från Enskilda järnvägarnes pensionskassa blivit belyst genom uppgifter, som lämnats i kassans yttrande.» Detta sista syftar på en tablå, som i propositionen finnes intagen å s. 40. Som ett led i frågans närmare utredning ha vi låtit de summariska uppgifterna i tablåen kompletteras med en mera ingående analys av pensionsbeloppens storlek. Av skäl, som i fortsättningen komma att klargöras, har därvid gränsen satts vid 1 800 kronors årsbelopp för egenpensioner (d. v. s. ålders- och sjukpensioner till befattningshavare) och vid 1 200 kronor för familjepensioner (d. v. s. pensioner till änkor och barn). Resultatet framgår av följande uppställning:

Pensionsbelopp	Enskilda järnvägarnes pensionskassa.		
	Kronor	A n t a l p e n s i o n s b r e v	
		å högst 1800 kronor	å högst 1200 kronor
	Alders- pensionärer	Sjuk- pensionärer	Familjepensionärer (änkor och barn)
1 701—1 800	123	22	
1 601—1 700	127	27	
1 501—1 600	127	61	
1 401—1 500	304	90	
1 301—1 400	252	96	
1 201—1 300	37	24	
1 101—1 200	25	29	48
1 001—1 100	68	41	89
901—1 000	33	39	115
801— 900	11	41	183
701— 800	2	47	227
601— 700	5	13	307
501— 600	5	9	145
401— 500	2	2	169
301— 400	2	3	147
201— 300		3	68
101— 200		4	28
1— 100			1
	1 123	551	1 527

Icke mindre än 1 123 + 551 = 1 674 pensionerade befattningshavare åtnjuta sålunda från kassan pensioner av högst 1 800 kronor för år. Pensionsbelopp av mellan 1 300 och 1 500 kronor synas vara särskilt vanliga. Familjepensionsbrev åter tillförsäkra i 413 fall högst 500 kronors års-pension, medan belopp mellan 600 och 800 kronor äro särskilt vanliga. Såsom av sammanställningen vidare framgår ha av 1 123 ålderspensionärer icke mindre än 556 (huvudsakligen stationskarlar och banvakter) årliga pensioner på belopp varierande mellan 1 301—1 500 kronor, eller alltså grundpensioner som understiga de årliga pensioner, som före den senast genomförda pensionsregleringen såsom tjänstepension voro motsvarande befattningshavare i statens tjänst tillförsäkrade.

De ovan angivna beloppens begränsning till 1 800 kronor resp. 1 200 kronor i årspension sammanhänger med följande. Inom Enskilda järnvägarnes pensionskassa har utarbetats ett förslag till hjälp åt de sämst ställda pensionstagarna. Detta förslag, för vilket man torde kunna påräkna avslutning från järnvägsmannaförbundets styrelse och pensionskassans fullmäktige, går ut på förbättringar så avgränsade, att till åtnjutande av dessamma egenpensionerna skola komma i fråga blott försåvitt de understiga 1 800 kronor och familjepensionerna endast om de understiga 1 200 kronor årligen. Förslaget, vilket som bilaga fogades till det särskilda yttrande pensionskassans delegerade avgävo vid undertecknandet av den preliminära överenskommelsen om kassans förstatligande, har följande lydelse.

»1) Vid tiden för kassans förstatligande utbetalas 200 kronor till varje egenpensionär, som icke åtnjuter fyllnadspension från S. J. (kapitalvärde cirka 400 000 kronor);

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

3) Samtliga pensioner till delägare, som inträtt i kassan före dess förstatligande och vilka ej dessförinnan inträtt resp. senare inträda i tjänst å aktiv stat hos S. J., liksom familjepensioner efter sådana delägare, höjas med 100 kronor om året; dock så att kassapensionens grundbelopp icke genom denna höjning må 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 dyrtidshjälpen — cirka 5 000 000 kronor).

Summan av här föreslagna förmåner uppgår som synes icke ens till 6 miljoner kronor; kostnaden för staten kommer ytterligare att i viss mån minskas genom den av förmånernas utanordnande följande reduktionen av folkpensionstilläggen.»

Vid bedömandet av kostnadsfrågan bör av riksdagen ej förbises, att Enskilda järnvägarnes pensionskassa är väsentligt större än samtliga övriga enskilda järnvägars pensionskassor tillsammans samt att man från nämnda kassas sida med goda skäl hävdar, att dess eget överskott, sådant detta efter statsöverlättelsen föreligger, *fullständigt täcker ytterligare förändringsförbättringar åt dess pensionärer, utöver vad Kungl. Maj:t i propositionen föreslagit, av nyss angivna storleksordning.* Kassans uppfattning på denna punkt har kommit till klart uttryck i kassastyrelsens yttrande till föredragande departementschefen av den 30 december 1944, varav vi anse oss böra citera följande:

»Vid den preliminära överenskommelsen av den 9 november 1944 ha kassans delegerade (här nedan delegerade) fogat ett särskilt yttrande, i vilket beröres den djupgående meningsskiljaktighet, som förefunnits mellan utredningen och delegerade i avseende å de beräkningar, som böra ligga till grund för dispositionen av kassans överskottsmedel. Delegerade ha för sin del funnit att av kassans överskott ett belopp ej understigande 6 miljoner kronor finnes till förfogande för beredande av förmåner åt kassapensionärer *utöver* vad som skulle följa av den preliminära överenskommelsen. Vad utredningen i sitt betänkande anfört i denna fråga finner styrelsen icke vara av beskaffenhet att förringa bärkraften i de skäl delegerade anfört för sin uppfattning. Styrelsen vill sålunda värdsamt bringa till herr statsrådets kännedom, att styrelsen helt ansluter sig till innehållet i delegerades nyssberörda yttrande, och vill styrelsen redan i detta sammanhang tillägga, att denna styrelsens uppfattning tvivelsutan delas av den helt övervägande majoriteten bland kassans delägare och fullmäktige.

Den ifrågasatt meningsskiljaktigheten kan i korthet angivas sålunda, att delegerade — i motsats till utredningen — icke funnit att man såsom disposition av kassans överskottsmedel kan beteckna kostnader, som statsverket av helt oberoende principskäl kommer att påtaga sig för pensionering av i statlig tjänst övergående befattningshavare från förstatligade enskilda järnvägar. Styrelsen vill i anslutning härtill fästa uppmärksamheten på att man från utredningens sida icke ens torde ha påstått, att nuvarande principer för pensionering av sådana befattningshavare skulle ha förändrats, därest fråga ej uppkommit om kassans förstatligande, och att utredningen lika litet sökt gendriva delegerades uttalande, att de statliga reglementenas likformiga tillämpning å statens befattningshavare (alltså även å de efter järnvägars förstatligande i statstjänst övergående befattningshavarna) är ett av statsmakterna i princip vitsordat likställighetskrav, vars tillmötesgående icke kan framställas såsom beroende av kassans egna resurser. — — —

För att belysa skiljaktigheten, i vad den avser beräkningen av kostnaderna för 10-procentsförhöjningen, vill styrelsen meddela följande siffror:

Utredningen har (s. 57) angivit kostnaden till 12 870 000 kronor. Detta belopp har kalkylerats såsom motsvarande exakt tio procent av de å sammansällningen (s. 120) upptagna kapitalvärdena av följande förpliktelser:

Statsövertagna:	Kronor
Utgående pensioner	30 729 000
Framtida pensioner: Familjepensioner för pensionärer	4 199 000
Ej statsövertagna:	
Utgående pensioner	24 083 000
Framtida pensioner	69 694 000
	<hr/>
	Summa 128 705 000

Delegerades och styrelsens anmärkning riktar sig här främst emot att utredningen räknat med fulla tio procent jämväl å det här ovan med 69 694 000 kronor upptagna kapitalvärdet av framtida pensioner vid ännu ej statsövertagna järnvägar, ehuru så bort ske allenast beträffande den — såsom nyss ovan anmärkts — helt betydelselösa del, som är att hänföra till järnvägar, vilka kunna väntas bliva undantagna från förstatligandet. I fråga om övriga järnvägar skulle allenast medtagits den relativt oväsentliga kvotdel, som kan beräknas motsvara pensionsfall under den genomsnittliga mellantiden intill förstatligandet. Redan denna differens kan beräknas uppgå till drygt 5,3 miljoner kronor.»

Alldeles oavsett frågan huruvida kassaöverskottet kan anses erbjuda full täckning för kostnaden hävdar emellertid departementschefen, att tanken på hjälp åt de sämst ställda kassapensionärerna icke bör avvisas; i det föregående ha hans synpunkter i detta avseende huvudsakligen kompletterats med en erinran att de ännu och framdeles oförstatligade kassadelägarnas intressen härvidlag måste anses speciellt ömmande och förenade med särskilt välgrundade anspråk på delaktighet i förmånsförbättringarna.

Såsom ett ytterligare skäl för en snabb och helst omedelbar lösning av denna fråga förtjänar framhållas, att fullmäktige för delägarna i Enskilda järnvägarnes pensionskassa funnit hjälpen åt kassans gamla sämst ställda pensionärer (självfallet även vid oförstatligade järnvägar) vara en av de viktigaste punkterna i hela pensionsregleringen, varför man rent av måste ifrågasätta fullmäktiges benägenhet att medverka till kassans förstatligande för den händelse här avsedd höjning av de minsta pensionerna avskiljes såsom en särskild fråga av mera sekundär betydelse, vars lösning såväl till tiden som sättet framstår såsom oviss.

Den utredning, som av departementschefen ifrågasatts såsom en nödvändig förutsättning för åvägbringandet av en pensionsförbättring för pensionärer i de enskilda järnvägarnas pensionskassor, synes — såsom ovan angivits — förefinnas redan beträffande en av dessa kassor, nämligen Enskilda järnvägarnes pensionskassa. Visserligen omfattar denna kassa det ojämförligt största antal pensionärer varom nu är fråga, men då behovet av pen-

sionsförbättring med minst lika starka skäl måste göra sig gällande och äro till finnandes för pensionärerna i de övriga i propositionen angivna enskilda järnvägarnas pensionskassor, torde i avsaknad av tillförlitlig utredning beträffande sistnämnda kassors överskottsmedel och andra på förevarande spörsmål inverkan faktorer ett omedelbart avgörande icke vara möjligt. Man torde nämligen få utgå ifrån att statsmakterna icke äro benägna att gå in för lösning av frågan om pensionsförbättring för pensionärerna i Enskilda järnvägarnes pensionskassa separat, och det kan också ur kontinuitetens synpunkt ifrågasättas lämpligheten av separata lösningar av frågor, som i stort sett beröra alla pensionärer på samma sätt. Den omständigheten att en del pensionskassor visa underskott torde, såsom departementschefen också förutsätter, icke böra föranleda, att dessa kassors pensionärer ställas utanför en blivande pensionsförbättring.

Om sålunda enighet synes vara rådande beträffande behovet av förbättrade pensioner för pensionärer i de till övertagande föreslagna pensionskassorna, ligger det emellertid vikt uppå att den utredning, som av departementschefen förutsättes före det slutliga ställningstagandet, sker så snabbt, att frågan kan bli föremål för avgörande inom den allra närmast liggande tiden och helst vid riksdagens bebådade höstsession. Vi upprepa, att det här är fråga om personer, vars pensioner äro ytterst låga och som följaktligen äro i trängande behov av en omedelbar ekonomisk hjälp. Det torde här vara till fyllest att hänvisa till att enligt den av Enskilda järnvägarnes pensionskassa gjorda sammanställningen över ålders-, sjuk- och familjepensioner åtskilliga av nämnda kassas pensioner stanna på så blygsamma årsbelopp som mellan 101 och 500 kronor; om behovet av omedelbar pensionsförbättring i dylika fall torde någon tvekan icke gärna kunna råda.

Ett annat ovannämnda fråga ovidkommande, men för åtskilliga övertagna befattningshavare viktigt spörsmål synes i detta sammanhang böra omnämnas och jämväl bli föremål för uppmärksamhet vid en kommande utredning. Vi syfta härvid på de tjänstemän, som vid statens övertagande av enskild järnväg nedflyttas från högre till lägre tjänst och som i och med denna nedflyttning utan eget förvållande vid uppnådd pensionsålder få åtnöjas med ett pensionsunderlag, som svarar mot den lägre tjänsten, oaktat de före övergången och i den enskilda järnvägens tjänst erlagt avgifter till pensionskassan i den högre tjänst de då innehade. Visserligen lär icke pensionen i den vid statens järnvägar innehavda lägre befattningen bli mindre än den som skulle hava tillkommit tjänstemannen, därest den enskilda järnväg som övertogs av staten fortfarande drivits i enskild regi och han där kvarstått i den högre tjänsten, men det måste anses i hög grad orättmätigt, att en dylik tjänsteman icke får tillgodoräkna sig åtminstone de egna högre avgifter för sin pensionering, som han erlagt i den enskilda järnvägens tjänst på grund av sin högre tjänsteställning.

Med återopande av det sålunda anförda få vi hemställa.

att riksdagen i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 183 angående reglering av tjänste- och familjepensioneringen för personal vid av staten övertagna enskilda järnvägar måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om omedelbar utredning i syfte att åstadkomma bestämmelser för genomförande av pensionsförbättringar för pensionärer i av staten övertagna pensionskassor vid enskilda järnvägar i huvudsaklig överensstämmelse med av delegerade för Enskilda järnvägarnes pensionskassa den 9 november 1944 framlagt förslag, innebärande att till delägare i av staten övertagen enskild järnvägspensionsinrättning, vilka icke övergå i statens tjänst, ävensom till pensionsberättigade efterlevande till sådana delägare — i båda fallen oberoende av om den enskilda järnväg, till vilken vederbörande varit anknuten, blivit eller väntas bli förstatligad — utbetalas mot förslaget svarande förbättringar å deras pensioner. ävensom att i övrigt de spörsmål, som uppstått eller kunna uppstå i samband med övertagandet av enskild järnvägspensionsinrättning, må bli föremål för utredningens prövning.

Stockholm den 4 april 1945.

Axel Löfgren.

J. Hansson.

Rud. Anderberg.

John Björck.

Herman Ericsson.

Rob. Berg.

Karl Aug. Johanson.

K. J. Olsson.

Helge Bäcklund.

Anton Eklund.

Emil Petersson.

Gottfrid Karlsson.