

Nr 199.

Av herr Wagnsson m. fl., om beredande av förhöjda pensionsförmåner åt pensionärer och efterlevande till f. d. beställningshavare vid av staten övertagna enskilda järnvägar.

Under de senaste tjugو åren har ett antal enskilda järnvägar övertagits av staten och införlivats med statens järnvägar. Vid dylikt övertagande har i allmänhet överenskommelse träffats om att det beträffande sådan personal, som redan pensionerats av den enskilda järnvägen, samt den i tjänst varande personal, som ej var delägare i någon pensionskassa, skulle åligga statens järnvägar att inträda i de skyldigheter, som järnvägsbolaget gentemot personalen iklätt sig, respektive pensionera densamma enligt vid bolaget tidigare tillämpad praxis.

Vid flertalet enskilda järnvägar har den vid dem anställda personalen varit pensionsförsäkrad i Enskilda järnvägarnas pensionskassa, under det att en del järnvägar bildat särskilda pensionskassor för sin personal. I vissa fall ha järnvägsförvaltningarna beviljat tilläggs pensioner och under senare år även utbetalat dyrtidstillägg å pensionerna. Sedan emellertid staten från och med den 1 juli 1945 övertagit såväl Enskilda järnvägarnas pensionskassa som vissa andra för personalen vid enskilda järnvägar avsedda pensionskassor, är pensionsfrågan för här ifrågavarande pensionärer och pensionsberättigade efterlevande till f. d. anställningshavande vid förstatligade enskilda järnvägar ordnad genom bestämmelserna i kungl. kungörelsen den 29 juni 1945 (nr 500) angående reglering av pensionsförhållandena för vissa anställningshavare och pensionärer vid statens järnvägar m. fl. samt i kungl. kungörelser den 1 februari 1946, nr 27 och den 28 juni 1946, nr 519 angående ändring av § 7 i förstnämnda kungörelse.

Jämlikt sagda bestämmelser skola i avseende å sådana pensionsinrättningar, som överlåtits till staten, närmast före överlåtelsen för vederbörande pensionskassa gällande reglemente eller stadgar i tillämpliga delar alltjämt gälla, varvid dock samtliga pensioner skola ökas med 10 procent samt därutöver, i fråga om vissa pensionskassor, med särskilda tilläggsförmåner. Dessutom uppbära pensionärerna ett årligt tillägg av statsmedel intill 100 kronor i den mån kassapensionen enligt gällande grunder understiger 1 800 kronor (för ensam änka 1 200 kronor). Nämnda tillägg tillkom genom beslut av 1946 års riksdag. Till ifrågavarande tjänste- och familjepensionärer utgå jämväl dyrtidshjälp enligt bestämmelser i kungl. kungörelsen den 28 juni 1946 (nr 520).

I underdånigt utlåtande över en av Pensionerade statstjänstemäns riksförbund den 17 oktober 1946 till Kungl. Maj:t gjord framställning angående förhöjda pensioner åt de av staten övertagna enskilda järnvägarnas pensionärer och efterlevande till f. d. anställningshavare vid sådana järnvägar har järnvägsstyrelsen omförmålt, att berörda pensionärer tillkommande pensionsförmåner på grund av nu gällande bestämmelser i vissa fall kunna uppgå till och jämväl överstiga de sammanlagda förmåner, som vid samma tidpunkt tillkommer motsvarande pensionstagare vid statens järnvägar. Med hänsyn till de icke obetydliga pensionsförbättringar, som från statens sida redan beretts i framställningen avsedda pensionärer, hemställde järnvägsstyrelsen, att framställningen icke måtte föranleda någon Kungl. Maj:ts vidare åtgärd.

Ehuru det ej kan förnekas, att staten redan medgivit rätt avsevärda förbättringar åt här ifrågavarande pensionärer, befinna sig dock flera av dem i en ogynnsam ställning i jämförelse med motsvarande f. d. befattningshavare, som under hela sin tjänstetid tillhört statens järnvägar. Som också av järnvägsstyrelsens nyss åberopade yttrande framgår har endast en del av pensionärerna i fråga samma förmåner som motsvarande pensionstagare vid statens järnvägar. I särskilt bekymmersamt läge befinna sig de Uppsala—Gävle järnvägs pensionärer, vilka pensionerats före statens övertagande av denna järnväg år 1933. Dessa åtnjuta nämligen allt fortfarande i grundpension blott 40 procent av sina gamla löneförmåner. Utom f. d. anställningshavare, som avgått före vederbörande enskilda järnvägs övertagande av staten, gäller det även dem, vilka pensionerats, innan de statliga pensionsreglementena vunnit tillämpning å de på aktiv stat vid statens järnvägar uppförda förutvarande anställningshavarna vid den övertagna järnvägen.

En annan grupp missgynnade pensionärer bildar den personal, som varit anställd vid enskilda järnvägar, vilka förvärvats av staten men under tiden 1 juli 1938—30 juni 1940 förvaltades såsom s. k. statliga bolag, varefter de helt övergingo i statens ägo och samtidigt införlivades med statens järnvägar. Särskilt påtaglig är olägenheten för dem, som pensionerats under tiden för bolagsdriften, när för dessa de enskilda pensionsinrättningarnas bestämmelser alltjämt tillämpas. Den nämnda gruppen pensionärer åtnjuter nämligen i allmänhet icke samma pensionsförmåner, som tillerkänts personal från de enskilda järnvägar, vilka direkt övertagits av staten.

De järnvägar, som enligt medgivande av 1938 års riksdag sålunda förvaltades som s. k. statliga bolag, voro Hälsingborg—Hässleholms, Hälsingborg—Landskrona—Eslövs, Landskrona—Eslövs, Kalmar nya, Sävsjöström—Nässjö och Landskrona—Lund—Trelleborgs järnvägsaktiebolag. Förvärvet av aktiemajoriteten i dessa bolag avsåg i första hand att under enklast möjliga former bereda staten delaktighet i respektive järnvägsföretag och syftade ytterst till att förbereda respektive järnvägars inlemmande i statsbanenätet.

På därom av Kungl. Maj:t gjord framställning i proposition nr 219 till 1945 års riksdag medgav riksdagen en omräkning av pensionerna med tilläggsförmåner för vissa angivna f. d. befattningshavare vid Lund—Trelleborgs järnväg efter samma beräkningsgrunder, som gällde för pensionärer enligt 1934 års kungörelse (nr 442). Finansministerns inställning till denna fråga framgår av hans yttrande till hithörande statsrådsprotokoll: »I betraktande av föreliggande omständigheter — däribland det förhållandet, att bolagsformen i föreliggande fall endast anlitas som övergångsform vid järnvägens införlivande med statsbanorna — anser jag billigheten tala för en viss förbättring av dessa befattningshavares pensioner.»

Med hänsyn till vad nu anförts synas vägande skäl tala för att f. d. personalen vid de på detta sätt med statsbanorna införlivade järnvägarna och efterlevande till beställningshavare vid dessa järnvägar i första hand i pensionshänseende må bli likställda med motsvarande befattningshavare och deras efterlevande vid övriga enskilda järnvägar, som övertagits av staten.

Vad vidare beträffar pensionstagarna från de förstatligade enskilda järnvägarna i allmänhet ha visserligen en stor del av dessa icke varit i direkt statstjänst, men staten har dock utan deras medverkan eller hörande övertagit den förra arbetsgivarens formella och moraliska förpliktelser. Det har därför hos dessa pensionärer väckt förvåning, att de icke blevo medtagna i de senare årens riksdagsbeslut angående reglering av vissa tjänstepensioner m. m. för sådana befattningshavare, som avgått med pension före den 1 juli 1939. I betraktande av här anförda omständigheter synas billighetsskäl tala för att ifrågavarande pensionärer i princip bli likställda med statens järnvägars f. d. befattningshavare. Vad nu anförts gäller i huvudsak även om efterlevande änkor och barn till omförmälda anställningshavare.

På grund av vad sålunda anförts få vi hemställa,

att riksdagen må bemyndiga Kungl. Maj:t vidtaga åtgärder i syfte att de av staten övertagna enskilda järnvägarnas pensionärer och efterlevande till f. d. beställningshavare vid sådana järnvägar må erhålla förhöjda pensionsförmåner i sådan omfattning, att deras pensioner i princip bli likställda med tjänste- och familjepensioner vid statens järnvägar.

Stockholm i januari 1947.

Ruben Wagnsson.

Karl Aug. Johanson.

Emil Petersson.

Valter Aman.

Olof Löthner.

Bengt Elmgren.

Erik Arrhén.

Rud. Anderberg.

Gotfrid Karlsson.

Lars V. Lindén.

Ragn. Bergh.