

Nr 252.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående löneklassplacering av viss personal, som övergått i statens järnvägars tjänst i samband med statsförvärv av enskild järnväg; given Stockholms slott den 8 maj 1948.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla det förslag, om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

Ernst Wigforss.

Utdrag av protokollet över finansärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 8 maj 1948.

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden WIGFORSS, MÖLLER, SKÖLD, GJÖRES, DANIELSON, VOUGT, ZETTERBERG, NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, MOSSBERG, WEIJNE.

Chefen för finansdepartementet, statsrådet Wigforss, anmäler efter gemensam beredning med chefen för kommunikationsdepartementet fråga angående löneklassplacering av viss personal, som övergått i statens järnvägars tjänst i samband med statsförvärv av enskild järnväg. Föredragande departementschefen anför därvid följande.

Lönesystemen vid statens järnvägar och vid de enskilda järnvägarna ha varit varandra väsentligt olika. Till följd härav har inplacering å den statliga löneplanen av personal, som övergått i statens järnvägars tjänst i sam-

band med statsförvärv av enskild bana, måst verkställas individuellt med hänsynstagande till de vid den enskilda banan utgående förmånerna. Huvudgrunden för denna löneinplacering borde — framhöll föredragande departementschefen i propositionen den 3 mars 1939 (nr 207) angående åtgärder för enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet, s. 135 — i huvudsak vara, att förstatligandet i regel ej skulle medföra någon förändring i vederbörande befattningshavares löneförmåner. Departementschefen anförde här- om i huvudsak följande.

Vad beträffar spørsmålet om de närmare grunderna för bestämmande av sättet för inrangering av övertagen järnvägspersonal över huvud taget i statsbanornas lönesystem har den av 1936 års järnvägskommitté förordade principen, att förstatligandet i regel ej skall medföra någon förändring i vederbörande befattningshavares löneförmåner, icke föranlett erinran i de avgivna yttrandena. Den av kommittén till nämnda huvudregel fogade, av statsmakterna i samband med vissa tidigare statsförvärv av enskilda järnvägar godtagna undantagsbestämmelsen, att löneförmånerna icke i något fall böra överstiga vad befattningshavare med likvärdig funktion vid statens järnvägar uppbär, har avstyrkts av svenska järnvägsföreningen och föreningen enskilda järnvägars förvaltningstjänstemän, vilka uttala den uppfattningen, att några realskäl icke synas föreligga för lönereducering vid övergång från enskild tjänst till statstjänst.

Anledning torde saknas att frågå den ståndpunkt, kommittén intagit till förevarande frågor. Innebörden av berörda huvudregel torde vara den, att avlöningsvillkoren skola såvitt möjligt bliva desamma, som gällt för vederbörande vid den enskilda banan, d. v. s. så, att begynnelselönen blir den vid övertagandet innehavda och slutlönen — bortsett från befordringsmöjligheter — såvitt möjligt densamma, som vederbörande kunnat uppnå i sin före övertagandet innehavda tjänst. Uppenbart är, att en inplacering i löneskalan så, att befattningshavaren erhåller exakt samma avlöningsvillkor som vid den enskilda järnvägen, som regel icke är möjlig. Redan saknaden av tjänster i varje grad av löneplanen hos statens järnvägar medför härutinnan svårigheter. Vad angår förenämnda undantagsbestämmelse, vilken närmast berör förvaltningstjänstemännen, har kommittén ansett, att staten bör ha möjlighet att kunna vidtaga jämkning av löneförmånerna för att bringa dessa i överensstämmelse med de vid statens järnvägar gällande. En väsentligt sämre löneställning för de ursprungliga statsbanetjänstemännen i jämförelse med de från enskild förvaltning övertagna tjänstemännen skulle framstå såsom sakligt omotiverad och även i övrigt vara föga lämplig, bland annat med hänsyn till den omflyttning av personal, som i många fall bör ske i och för tjänstens rätta och ändamålsenliga tillgodoseende. Ur den övertagna personalens synpunkt torde en viss lönereducering ofta komma att uppvågas av förmånen att erhålla ordinarie anställning i statens tjänst med den större säkerhet detta innebär. Det kan för övrigt icke anses vara påkallat av billighetshänsyn att respektera ett löneläge, som gällt allenast under en jämförelsevis kort tid och måhända tillkommit under trycket av ett förestående statsövertagande.

I anledning av vad departementschefen sålunda anført uttalade riksdagen (skr. nr 318/1939, s. 6), att de av departementschefen utformade normerna även ur personalens synpunkter sett borde kunna godtagas såsom ej obilliga. Om det närmare genomförandet vore, enligt vad riksdagens vederbörande

utskott förvissat sig om, statens järnvägars ledning villig överlägga med de olika härav berörda personalgrupperna. Därvid syntes också bliva tillfälle till en möjligast rättvis avvägning av den dittillsvarande statsbanepersonalens och den nya personalens i vissa avseenden mot varandra stående intressen.

De angivna grundsatserna för övertagen personals inplacering i det statliga lönesystemet tillämpades därefter så, att de befattningshavare, som vid den enskilda järnvägen haft högre avlöning än som motsvarade lägsta löneklassen i tillämplig lönegrad, inplacerades i den löneklass, vars avlöningsbelopp — inberäknat rörligt tillägg och kristillägg — låg närmast under den sammanlagda lönen vid den enskilda järnvägen. Det belopp, med vilket avlöningen enligt denna löneklass understeg lönen vid den enskilda järnvägen, utgick såsom personligt lönetillägg, vilket bortföll när befattningshavaren genom löneklassuppflyttning nådde ett lönebelopp uppgående till eller överstigande vad han skulle ha uppburit vid fortsatt anställning hos den enskilda järnvägen på de före övertagandet gällande villkoren.

Från grundprincipen, sådan den nyss angivits, ha emellertid vissa undantag medgivits. Här om må anföras följande.

Med stöd av beslut vid 1943 och 1945 års riksdagar (prop. nr 168/1943, p. 12, och nr 218/1945, p. 3; r. skr. nr 331/1943 och 494/1945) har Kungl. Maj:t den 30 juni 1943 och den 29 juni 1945 meddelat bestämmelser som innebära en fördelaktigare löneklassplacering av de befattningshavare, vilka med anledning av statens övertagande av enskild järnväg övergått i statens järnvägars tjänst efter ingången av år 1940. Enligt nämnda bestämmelser har löneklassplaceringen för de ifrågavarande befattningshavarna omreglerats på grundval av en omräkning enligt den principen, att vederbörande beräknas vid uppförandet på statens järnvägars aktiva personalstat ha placerats i den löneklass inom tillämplig lönegrad, för vilken avlöningsförmåornas summa, rörligt tillägg och kristillägg inräknade, närmast överstiger sammanlagda avlöningen vid den enskilda järnvägen. Finnes ej sådan löneklass inom lönegraden, skall befattningshavaren beräknas ha blivit placerad i lönegradens högsta löneklass.

Genom beslut den 31 januari 1947 har Kungl. Maj:t meddelat viss kompletterande bestämmelse, avseende beräkningen av dyrtidstillägget å lönen vid den enskilda järnvägen.

Såväl 1943 som 1945 års beslut har föranletts av en framställning i ämnet av svenska järnvägsmannaförbundets styrelse. Till grund för riksdagsbeslutet har i båda fallen i överensstämmelse med Kungl. Maj:ts förslag legat det av järnvägsstyrelsen i respektive ärende avgivna utlåtandet, vilket biträts av förbundsstyrelsen. Beträffande de förhållanden, som föranlett de angivna riksdagsbesluten, torde jag få hänvisa till de förenämnda propositionerna nr 168/1943, p. 12, och nr 218/1945, p. 3.

Slutligen må nämnas, att 1947 års riksdag med bifall till en framställning av Kungl. Maj:t (prop. nr 134, p. 1; r. skr. 473) bemyndigat Kungl. Maj:t att meddela föreskrifter rörande omreglering enligt de i 1943 och 1945 års

förenämnda riksdagsbeslut angivna grunderna av löneklassplaceringen för sådana befattningshavare, som före den 1 januari 1940 övertagits i statens järnvägars tjänst i samband med statsförvärv av enskild järnväg och som fortfarande uppbure personliga lönetillägg utöver lön enligt löneplan. Med stöd av bemyndigandet har Kungl. Maj:t meddelat bestämmelser i ämnet genom beslut den 28 november 1947.

I en den 8 december 1947 dagtecknad skrift har *Svenska järnvägsmannaförbundets styrelse* gjort ännu en framställning om ändrad löneklassplacering för befattningshavare, som övergått i statens järnvägars tjänst i samband med förstatligande av enskild järnväg. Framställningen åsyftar sådan ändring — med verkan från och med den 1 juli 1947 — av grunderna för nämnda befattningshavares inplacering i löneklass, att samma bestämmelser som för den vid statens järnvägar direkt anställda personalen bliva tillämpliga samt att såsom utgångspunkt för beräkning av anställningstiden tages den första fasta anställning vid enskild järnväg, som är närmast jämförbar med motsvarande extra ordinarie anställning vid statens järnvägar. Förbundsstyrelsen har till stöd för sin hemställan anfört i huvudsak följande.

Avlöningarna vid de enskilda järnvägarna hade under senare år kraftigt förbättrats och vid flera banor utginge nu samma löner som vid statens järnvägar. Löneställningen vid statens järnvägar för övertagen personal borde icke bli ogynnsammare än den löneställning, som sannolikt kunnat uppnås förhandlingsvägen med det enskilda företaget. Enligt ett år 1947 träffat avtal mellan det statliga bolag, som för närvarande handhade skötseln av de till trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gävle anslutna järnvägarna och vederbörande personalorganisationer skulle personalen vid dessa järnvägar erhålla samma löner, som utginge till personalen vid statens järnvägar, samt därjämte för inplacering i löneklass få tillämpa samma grunder för beräkning av anställningstid m. m., som gällde vid statens järnvägar.

I ärendet ha efter remiss utlåtanden avgivits av järnvägsstyrelsen den 8 mars 1948 och — sedan förbundsstyrelsen inkommit med ännu en skrift — av statens lönenämnd den 28 april 1948.

Järnvägsstyrelsen har till en början framhållit, att enligt inhämtade uppgifter löneplaceringen av personal vid trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gävle icke skett på av förbundsstyrelsen angivet sätt utan genom direkt omplacering till nya löneklasser, därvid — såsom i järnvägsstyrelsens skrivelse närmare angivits — löneklasserna i trafikförvaltningens tidigare lönestat skulle anses motsvara vissa löneklasser i statens allmänna avlöningsreglemente. Beträffande förbundets hemställan har järnvägsstyrelsen uttalat, att vissa skäl kunde anföras för att den personal som övertagits från de s. k. storbanorna — vilka numera påtagit sig att till sin personal utbetala statens järnvägars löner — finge komma i åtnjutande av den av förbundet önskade förbättrade löneställningen. Stora svårigheter föreläge dock att nu med någorlunda säkerhet kunna bedöma, vilka de järnvägar skulle ha varit, som vid fortsatt drift i enskild regi skulle haft en så god ekonomisk

ställning, att de kunnat betala sin personal samma löner som trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gävle gör nu. Med nu rådande ekonomiska förhållanden vid järnvägarna vore det dock föga troligt, att något större antal av de enskilda järnvägsförvaltningarna skulle för närvarande ha kunnat påtaga sig därmed förenade betydande utgiftsökningar. Därest emellertid sådana järnvägar funnits, skulle de uppenbarligen varit att söka bland dem, som före statsövertagandet tillhörde bangrupp I. Järnvägsstyrelsen har vidare erinrat, att en ändring av löneställningen på sätt förbundet föreslagit endast skulle få inverkan på de övertagna järnvägarnas yngsta befattningshavare, vilka i många fall nått ordinarie anställning eller befordrad grad tidigare än vad fallet skulle ha varit om vederbörande från början anstälts vid statens järnvägar. På angivna skäl har järnvägsstyrelsen icke kunnat biträda förbundsstyrelsens framställning.

Järnvägsstyrelsen har slutligen förmått, att den begärda ändringen skulle, om den komme att tillämpas på personalen vid samtliga de banor, som före statsövertagandet tillhörde bangrupp I, medföra en ungefärlig kostnadsökning för statens järnvägar på 300 000 kronor för år, vilken kostnadsökning dock komme att minska år för år och helt upphöra att verka efter förloppet av 6—7 år.

I anledning av vad järnvägsstyrelsen anfört rörande tolkningen av innebörden av de nya löneklassplaceringsreglerna vid trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gävle har förbundsstyrelsen i den omförmälda ytterligare skriften bl. a. förklarat sig icke godkänna den av trafikförvaltningen tillämpade principen för personalens löneklassplacering.

Statens lönenämnd har till en början bl. a. berört de normer, som kommit till användning vid inplacering i löneklass av befattningshavare, som övergått till statstjänst i samband med att den verksamhet, till vilken vederbörande tidigare varit knuten, inlemmats i den statliga förvaltningen. Lönenämnden har därvid anfört följande.

Med tillämpning av de principer, på vilka 1939 års avlöningsreglementen för den civila statsförvaltningen byggde, torde någon egentlig tillgodoräkning av anställningstid hos icke statligt organ för löneklassplacering i den statliga befattningen i allmänhet icke ha förekommit. I stället torde löneklassplaceringen i regel ha skett enbart med utgångspunkt från att befattningshavaren vid övergång till statstjänst skulle skyddas mot inkomstminskning. Påpekas må emellertid, att härifrån avvikande principer tillämpats vid omläggning av lönesystemet inom vissa förvaltningsorgan, som ehuru de ej äro att betrakta som helt statliga likväl stå den statliga förvaltningsorganisationen nära, nämligen skogsvårdsstyrelserna och hushållningssällskapen.

I samband med den fr. o. m. den 1 juli 1946 genomförda omorganisationen av skogsvårdsstyrelserna, varvid löneställningen för skogsvårdsstyrelsernas personal anknöts till det statliga lönesystemet, medgav riksdagen bl. a. en tillgodoräkning av anställningstiden före den 1 juli 1946 i den omfattning, att vederbörande skulle erhålla sådan löneklassplacering och tillgodoräkning, att han kunde beräknas tre år före avgången med pension uppnå den högsta löneklassen. Härutöver erhöll Kungl. Maj:t bemyndigande att efter

särskild prövning medgiva ytterligare tillgodoräkning av tidigare tjänstgöringstid (jordbruksutskottets utl. 1946: 61 s. 44—46 och memorial nr 71). — Samma bestämmelser i avseende å löneklassplacering, som sålunda fastställts för skogsvårdsstyrelsernas personal, har av 1947 års riksdag beslutats jämväl för befattningshavare hos hushållningssällskapen vid den omorganisation av sällskapen, som genomförts fr. o. m. den 1 januari 1948 (prop. 1947: 76 s. 66, särskilda utskottets utl. nr 6 s. 38).

Vad härefter angår det fr. o. m. den 1 juli 1947 gällande statliga avlöningsreglementet, läser detsamma icke lägga hinder i vägen för att löneklassplaceringen för befattningshavare, som tillträder statlig tjänst, avväges med visst beaktande av längden av vederbörandes tidigare anställning i icke statligt företag, i vilket utförts arbete av allmännyttig beskaffenhet. Med hänsyn till den korta tid reglementet varit i tillämpning ha emellertid några mera fasta riktlinjer för en uppflyttning i löneklass av denna anledning ännu icke kunnat utbildas.

Sett mot bakgrunden av de principer, som varit vägledande för löneklassplacering i fall sådant som det nu föreliggande, säger lönenämnden sig knappast ha kunnat finna, att de befattningshavare, som hittills vid statsförvärv av enskild järnväg övergått till anställning hos statens järnvägar i löneklasshänseende kommit i särskilt ogynnsam ställning i förhållande till tjänstemän i allmänhet, som till följd av ändrade organisatoriska förhållanden inträtt i statstjänst. Införandet av förmånligare beräkningsgrunder för ifrågavarande personal vid statens järnvägar syntes därför kunna få konsekvenser inom andra förvaltningsområden. Lönenämnden har emellertid å andra sidan ansett, att visst fog föreläge för en ändring av löneklassplaceringsnormerna. Det kunde nämligen icke bestridas, att det ur personalsynpunkt tedde sig mindre tillfredsställande, att en från enskild bana övertagen befattningshavare, som under ett avsevärt antal år haft anställning vid den enskilda järnvägen, likväl icke komme i bättre löneläge vid tillträdandet av statlig befattning än en inom samma personalgrupp relativt nyanställd tjänsteman vid statens järnvägar. Vid bedömandet av förbundets framställning syntes dock böra beaktas, att klarhet ännu icke vunnits rörande den rätta tillämpningen av det avtal, som träffats med personalorganisationerna vid trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gävle angående löneklassplaceringen för denna personal. Det torde, uttalar lönenämnden, få anses uppenbart, att personalen vid övriga enskilda banor icke gärna borde komma i förmånligare ställning i löneklasshänseende än tjänstemännen vid berörda trafikförvaltning. Lönenämnden har ock framhållit, att den enskilda järnvägspersonalen givetvis icke borde erhålla en gynnsammare lönetur än tjänstemän vid statens järnvägar på den grund, att en snabbare befordringsgång tillämpats vid den enskilda banan än vid statens järnvägar vid motsvarande tidpunkt. Det borde jämväl undersökas om personalen från alla övertagna banor borde behandlas enligt samma grunder. Slutligen har lönenämnden framhållit att, innan ställning toges till förbundsstyrelsens framställning, utredning borde ske jämväl beträffande kostnaderna för en omreglering enligt hemställan av lönerna för tjänstemän tillhörande andra

bangrupper än grupp I. Därest de av lönenämnden ifrågasatta utredningarna icke hunne verkställas å sådan tid, att proposition därefter kunde föreläggas 1948 års riksdag, ifrågasatte lönenämnden, huruvida ej riksdagens bemyndigande kunde utverkas för den ändring av nu tillämpade löneklassplaceringsregler, som av Kungl. Maj:t kunde befinnas erforderlig.

Departementschefen. De vid 1939 års riksdag antagna grunderna för löneklassplacering av befattningshavare, som övergått i statens järnvägars tjänst i samband med statsförvärv av enskild järnväg, ha visat sig medföra ojämnheter i vissa fall. Med anledning härav ha 1943, 1945 och 1947 års riksdagar på förslag av Kungl. Maj:t medgivit vissa ändringar av eller undantag från nämnda grunder. Efter genomförandet av dessa åtgärder syntes ojämnheterna i det stora hela vara eliminerade. Genom den omreglering av löneturen för statstjänstemännen, som verkställdes i samband med genomförandet av den allmänna löneregleringen den 1 juli 1947 och som innebar, att löneturen omräknades med utgångspunkt från att de nya avlöningsbestämmelserna för varje tjänsteman varit tillämpliga under hela hans anställningstid hos staten, ha emellertid nya ojämnheter uppstått mellan statens järnvägars egen personal och de från enskilda järnvägar övertagna befattningshavarna. Dessa ojämnheter äro otillfredsställande särskilt ur den synpunkten, att en del av de övertagna enskilda järnvägarna, därest de icke förvärvats av staten, säkerligen skulle ha tillerkänt sina tjänstemän i stort sett samma avlöningsförmåner som tillkomma statens järnvägars tjänstemän. Genom omregleringen ha även i vissa fall ytterligare accentuerats de olikheter, som kunnat uppstå mellan vid skilda tider övertagna befattningshavare.

De omförmälda ojämnheterna äro av sådan art, att de såvitt möjligt böra elimineras. Trots de omständigheter, som kunna tala emot ett tillmötesgående av den föreliggande framställningen, anser jag mig böra biträda statens lönenämnds förslag, att riksdagens bemyndigande utverkas för den ändring av nu tillämpade löneklassplaceringsregler för ifrågavarande personal, som av Kungl. Maj:t må befinnas erforderlig. Jag förutsätter härvid, att de av lönenämnden framförda synpunkterna skola läggas till grund vid utformandet av blivande bestämmelser i ämnet. Omräkningen av löneturen torde böra erhålla retroaktiv verkan från och med den 1 juli 1947. Retroaktiv utbetalning av lönemedel synes dock icke böra ske för tid före den 1 juli 1948.

Under återopande av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att bemyndiga Kungl. Maj:t att, i huvudsaklig överensstämmelse med vad av mig i det föregående förordats, besluta angående löneklassplacering av viss personal, som övergått i statens järnvägars tjänst i samband med statsförvärv av enskild järnväg.

Kungl. Maj:ts proposition nr 252.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdade hemställen förordnar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten att till riksdagen skall avlätas proposition av den lydelse, bilaga vid detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:
Olof Särnmark.