

Nr 56.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående pensionsreglering för vissa förutvarande anställningshavare vid av staten övertagna enskilda trafikföretag m. fl. ävensom efterlevande till sådana anställningshavare jämte en i ämnet väckt motion.

I en den 22 oktober 1948 dagtecknad proposition nr 313, som hänvisats till bankoutskottets förberedande handläggning, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för samma dag, föreslagit riksdagen att i huvudsaklig överensstämmelse med vad i propositionen förordats utfärda bestämmelser angående pensionsreglering för vissa förutvarande anställningshavare vid av staten övertagna enskilda trafikföretag m. fl. ävensom efterlevande till sådana anställningshavare.

Beträffande motiveringen för ifrågavarande förslag får utskottet, i den mån ej redogörelse i det följande lämnas, hänvisa till propositionen.

I förevarande sammanhang har utskottet till behandling förehaft en i anledning av propositionen inom andra kammaren under nr 627 av herr *Holmström* väckt motion, vari hemställes, »att riksdagen må bemyndiga Kungl. Maj:t att utfärda bestämmelser om att de av staten övertagna enskilda järnvägarnas pensionärer och efterlevande till beställningshavare vid sådana järnvägar må få sina pensioner omreglerade så, att i princip full likställighet med motsvarande pensionärer m. fl. vid statens järnvägar må ernås».

Beträffande motiveringen för sistnämnda förslag får utskottet hänvisa till motionen.

I enlighet med beslut av statsmakterna år 1947 har genomförts en omreglering av tidigare beviljade statliga tjänste- och familjepensioner, vilken i allmänhet medfört likställighet i fråga om pensionsförmånernas storlek för anställningshavare, som vid olika tidpunkter avgått ur statens tjänst. En sådan enhetlighet har emellertid icke kommit till stånd beträffande sådana anställningshavare vid enskilt trafikföretag, som — utan att bli underkastade de statliga pensionsreglementena — övergått i statens järnvägars tjänst i samband med statens övertagande helt eller delvis av företaget eller i samband med att företaget nedlagts eller att dess trafikverksamhet övertagits av statens järnvägar. I propositionen föreslås i överensstämmelse med ett av järnvägsstyrelsen framlagt förslag åtgärder för att åvägabringa här avsedd likställighet i fråga om sådana nyss nämnda anställningshavare, som i samband med övergången i statens järnvägars tjänst erhållit antingen

en i dess aktiva personalstat uppförd befattning eller sådan anställning, som avsetts i gällande tjänstepensionsreglemente för arbetare, eller ock sådan befattning på för övertagen personal avsedd övergångsstat, med vilken är förenad skyldighet att bestrida en i den aktiva personalstaten uppförd befattning, s. k. aktiv övergångsstat. För övriga i statens järnvägars tjänst övergångna anställningshavare — personal å s. k. passiv övergångsstat — föreslås i enlighet med järnvägsstyrelsens förslag, att pensionsförmånerna skola uppbringas till lägst 90 procent av den pension, som utgår till motsvarande befattningshavare, underkastade 1947 års allmänna tjänstepensionsreglemente. I fråga om tjänste- och familjepensionsförmåner för anställningshavare, som avgått ur det enskilda företagets tjänst före den tidpunkt, då företaget övertagits av staten eller företaget nedlagts eller dess trafikverksamhet övertagits av statens järnvägar, ha tidigare olika förbättringar genomförts av de på grund av vederbörandes delaktighet i enskild pensionsinrättning utgående pensionsförmånerna. I propositionen föreslås i saklig överensstämmelse med järnvägsstyrelsens förslag, att tjänste- och familjepensionsförmånerna, såvitt angår nu berörda anställningshavare och deras efterlevande, uppbringas till lägst 80 procent av den pension, som jämlikt 1947 års pensionsreglementen utgår till motsvarande pensionstagare.

I skrivelse den 9 december 1947 har *svenska järnvägsmannaförbundet* gjort framställning åsyftande att pensionsförmånerna till förutvarande anställningshavare vid av staten övertagna enskilda järnvägar ävensom efterlevande till sådana anställningshavare skola — i fall, då anställningshavaren icke blivit underkastad de statliga pensionsreglementena — förhöjas i sådan omfattning, att pensionsförmånerna i princip uppgå till samma belopp som motsvarande tjänste- och familjepensionsförmåner enligt 1947 års allmänna tjänste- och familjepensionsreglementen.

Järnvägsstyrelsen har avgivit utlåtande över förevarande framställning och därvid framställt förslag om viss pensionsförbättring av den innebörd, som framgår av den ovan inledningsvis lämnade redogörelsen. Den årliga kostnaden härför har av järnvägsstyrelsen beräknats till 1 312 600 kronor, varav omkring 140 000 kronor avsåge pensionstagare, vilka varit uppförda å aktiv stat eller s. k. aktiv övergångsstat vid statens järnvägar, omkring 34 900 kronor pensionstagare å s. k. passiv övergångsstat vid statens järnvägar, omkring 730 100 kronor pensionstagare, som med pension avgått från anställning vid enskild järnväg före statens övertagande av densamma och omkring 407 600 kronor efterlevande till sistnämnda pensiontagargrupp.

Mot järnvägsstyrelsens förslag har *svenska järnvägsmannaförbundet* förklarat sig icke ha något att erinra.

Föredragande departementschefen har anfört:

»Enligt beslut vid 1947 års riksdag blevo pensionerna till f. d. befattningshavare i statens tjänst i princip förhöjda till pensionsnivån enligt de nya pensionsreglementen, som trädde i kraft den 1 juli 1947. Därvid framhölls bland annat, att 1947 års pensionsreglering företrädesvis vore betingad av relativt starka förskjutningar i penningvärdet och den allmänna inkomst-

nivån och att en anpassning av pensionsnivån efter dessa förskjutningar framstod såsom påkallad även beträffande de redan utgående pensionerna. Från denna utgångspunkt och med häsyn jämväl till de starka önskemål om enhetlighet och förenkling på pensionsområdet, som gjorde sig gällande, ansågs det försvarligt, att en allmän uppräknings av de tidigare utgående pensionerna vidtogs och att denna, oavsett tiden för pensionernas tillkomst, finge ske till nivån för pensioner enligt de nya pensionsreglementena. I sitt av riksdagen godkända utlåtande nr 46 uttalade bankoutskottet jämväl, att åtgärden innebure tillgodoseende av ett sedan länge framfört rättvisekrav från pensionstagarnas sida.

För viss personal, som vid statens övertagande helt eller delvis av enskilt företag eller i samband med att sådant företag nedlagts eller att dess trafikverksamhet övertagits av statens järnvägar övergått i statens järnvägars tjänst och som erhållit anställning på aktiv stat eller s. k. aktiv övergångsstat, har 1947 års beslut angående omreglering av äldre pensioner icke medfört full jämställdhet med motsvarande statliga pensionärer. Sådant jämställdhet har nämligen, såsom av den förut lämnade redogörelsen framgår, icke ernåtts, i den mån ifrågavarande personalgrupp med hänsyn till de före den 1 juli 1945 gällande mera restriktiva förutsättningarna för de statliga pensionsreglementenas tillämpning icke blivit underkastad nämnda reglementen. I sådana fall har visserligen av statsmedel beviljats fyllnadspension m. m. och även företagits viss omreglering med beaktande av den nya pensionsnivån för statstjänstemännen. Vissa ojämnheter kvarstå likväl alltjämt i fråga om pensionsförmånernas storlek. Järnvägsstyrelsen har nu föreslagit, att de sammanlagda pensionsförmånerna för till fyllnadspension berättigad personal skola bringas upp till sagda pensionsnivå. Förslaget innebär nämligen, att vederbörande skall erhålla tjänstepension som om han vid statens järnvägar innehåft anställning, vilken numera är förenad med tjänstepensionsrätt enligt 1947 års allmänna tjänstepensionsreglemente, och att vid pensionsberäkningen skall tillgodoräknas det antal tjänstår, som legat till grund för fyllnadspensionens beräkning. För egen del anser jag, att en dylik omreglering står i god överensstämmelse med de allmänna grunderna för 1947 års riksdagsbeslut. Att märka är, att nu ifrågavarande personal innehåft sådan anställning vid statens järnvägar, som redan under anställningstiden normalt varit förenad med pensionsrätt enligt de statliga pensionsreglementena eller i varje fall numera blivit förenad med sådan pensionsrätt. Jag vill därför förorda, att förslaget genomföres.

I detta sammanhang är vidare fråga om sådan personal vid av statens järnvägar övertagna företag, som övergått i statens järnvägars tjänst utan att erhålla vare sig pensionsrätt enligt statligt reglemente eller rätt till fyllnadspension eller som pensionerats före statsövertagandet. Denna personal har, såsom av den förut lämnade redogörelsen framgår, under olika former och delvis enligt tämligen invecklade regler erhållit en förbättring i sina från enskild eller statsövertagen pensionsinrättning utgående pensionsförmåner. Förbättringen har i vissa fall varit tämligen betydande. Emellertid har den ej alls eller endast i mindre utsträckning varit konstruerad i syfte

att bringa upp pensionsförmånerna till visst, i förväg bestämt förhållande till de pensioner, som enligt de statliga reglementena utgå till motsvarande, på aktiv stat eller aktiv övergångsstat vid statens järnvägar uppförd personal. Detta förhållande uppmärksammades i samband med behandlingen vid 1947 års riksdag av frågan angående omreglering av äldre pensioner. Motionsvis framställdes förslag om att hithörande personalgrupper skulle i pensionsavseende jämföras med motsvarande pensionärer vid statens järnvägar, men motionerna föranledde icke någon åtgärd från riksdagens sida. I sitt av riksdagen godkända utlåtande nr 46 uttalade bankoutskottet, att utskottet icke då vore i tillfälle att bedöma, huruvida och i vad mån en ytterligare förbättring kunde anses skälig i sådana fall, i vilka enligt i motionerna gjord uttalande särskilt låga pensioner utginge.

Sedan fråga om en ytterligare pensionsförbättring för här avsedd personal uppkommit, har järnvägsstyrelsen verkställt utredning i ämnet. Styrelsen har på grundval av denna å ena sidan avstyrkt, att personalen i fråga i pensionsavseende helt likställas med motsvarande personal vid statens järnvägar. Å andra sidan har den verkställda utredningen givit vid handen, att åtskilliga av de här avsedda pensionerna med förhållandevis betydande belopp understiga pensionsförmånerna enligt de nya reglementena. I anslutning härtill har järnvägsstyrelsen tillstyrkt, att pensionerna för sådana här ifrågavarande anställningshavare vid statens järnvägar, som tillerkänts dyrtidstillägg, uppbringas till minst 90 procent av de statliga pensionerna samt att tjänste- och familjepensionerna för övrig här avsedd personal uppbringas till minst 80 procent av de statliga pensionerna, i båda fallen dock med vederbörlig reduktion i den mån kassapensionen varit avkortad. Statskontoret har avstyrkt, att ytterligare omreglering komme till stånd. För egen del anser jag billighetsskäl tala för att de tilläggsförmåner, som av statsmedel utgå till dessa personalgrupper, omregleras på i huvudsak det sätt som järnvägsstyrelsen förordat. Jag anser mig således böra föreslå, att sådana här avsedda pensioner, som understiga 90 respektive 80 procent av pensionerna för motsvarande personal vid statens järnvägar, i princip uppbringas till angivna 90 respektive 80 procent. De för omregleringens genomförande erforderliga detaljbestämmelserna torde det få ankomma på Kungl. Maj:t att närmare utforma.

Vid genomförandet av den av mig sålunda förordade pensionsregleringen kommer en viss, i och för sig önskvärd samordning till stånd av tjänstepension och folkpension för ifrågavarande tjänstepensionärer. Den tjänstepension, som skall beräknas för den nu till fyllnadspension berättigade personalen, samt angivna 90 eller 80 procent av statlig tjänstepension komma nämligen intill 67 års ålder att beräknas på grundval av begynnelseunderlaget och därefter på grundval av slutunderlaget enligt 1947 års pensionsreglemente.

Vid omregleringen bör tillses, att vederbörande icke vid någon tidpunkt kommer i åtnjutande av mindre sammanlagda pensionsförmåner än om densamma icke kommit till stånd.

Vad slutligen angår tidpunkten för omregleringens genomförande, förordar jag att densamma bestämes till den 1 januari 1949. Jag anser mig emellertid i anslutning härtill böra framhålla, att omräkningen av de tidigare pensionsförmånerna på grund av sin tidskrävande natur icke kan beräknas bliva avslutad förrän omkring kvartalsskiftet mars/april 1949.»

Utskottet. Enligt beslut av fjolårets riksdag ha tidigare beviljade statliga tjänste- och familjepensioner i allmänhet uppbringats till samma nivå, som gäller jämlikt 1947 års pensionsreglementen. Sådan likställighet har dock icke genomförts beträffande flertalet förutvarande anställningshavare vid av staten övertagna enskilda trafikföretag m. fl. eller efterlevande till dem; endast personal, som i samband med övergången i statens järnvägars tjänst blivit underkastad de statliga pensionsreglementena, är för närvarande fullt likställd med statens pensionärer i allmänhet. För övrig personal vid av staten övertagna enskilda trafikföretag ha pensionsförmånerna i första hand bestämts med utgångspunkt från pensionsförhållandena vid det enskilda företaget. Visserligen ha pensionsbeloppen i olika sammanhang förhöjts med av statsmedel utgående tilläggsförmåner, men dessa påbyggnader ha som nämnts icke medfört, att pensionsnivån uppbringats till den, som innefattas i 1947 års reglementen, och förhöjningarna ha i stort sett icke heller konstruerats med tanke på att de förhöjda pensionerna skulle komma att stå i någon viss bestämd relation till motsvarande statliga pensioner. Sämst ställda i förevarande hänseende torde f. n. de pensionärer vara, vilka avgått ur tjänst före statsövertagandet, respektive efterlevande till sådana pensionärer. I åtskilliga fall understiga pensionerna för dessa grupper icke oväsentligt förmånerna enligt de nya reglementena.

I föreliggande proposition framlägges nu, på grundval av en utav järnvägsstyrelsen verkställd utredning, förslag om viss förbättring av pensionsvillkoren för här avsedda f. d. anställningshavare. Förbättringen är avsedd att bliva olika långt gående för olika kategorier av personal. Beträffande personal, som vid övergången i statens järnvägars tjänst erhållit anställning på aktiv stat eller därmed jämförlig tjänst å övergångsstat och som f. n. uppbär fyllnadspension av statsmedel jämte vissa andra tilläggsförmåner, innebär förslaget, att full likställighet med motsvarande statliga pensionärer skulle tillskapas. För sådana f. d. anställningshavare, som vid övergång till statens järnvägar erhållit anställning på övergångsstat utan skyldighet att bestrida aktiv tjänst, s. k. passiv övergångsstat, föreslås sådan pensionsförbättring, att pensionsförmånerna i princip uppbringas till minst 90 procent av de statliga pensionerna. Vad slutligen angår pensionstagare, som med pension avgått från anställning vid enskild järnväg före statens övertagande av densamma, respektive efterlevande till sådana pensionstagare, innebär förslaget, att pensionsförmånerna i princip förhöjas till minst 80 procent av de statliga pensionerna.

Vad Kungl. Maj:t sålunda föreslagit innebär enligt utskottets mening en lämplig och skäligen lösning av pensionsfrågan för här ifrågavarande pensio-

närer, varför utskottet tillstyrker att förslaget genomföres. Utskottet kan följaktligen icke biträda det i motionen II: 627 framförda förslaget, att principiell likställighet med statens pensionärer skulle tillskapas för samtliga de berörda pensionärsgrupperna. Vad särskilt beträffar de pensionärskategorier, som representera huvuddelen av de pensionstagare för vilka pensionsförbättring nu ifrågasättes, nämligen dels pensionärer, som avgått före statsövertagandet, dels ock deras efterlevande, må framhållas, att några rättsliga förpliktelser gentemot dessa pensionärsgrupper över huvud taget icke åvila staten, vadan förslaget i dessa delar — vilket f. ö. innebär en icke oväsentlig genomsnittlig förbättring — närmast kan karakteriseras som ett statligt inskridande av humanitära bevekelsegrunder. Då vidare ett bifall till motionen skulle innebära en ökning av de årliga utgifterna för pensionsförbättringen från omkring 1,3 till omkring 3,1 milj. kronor, finner utskottet — liksom i fjol — jämväl kostnadsskäl lägga hinder i vägen för en dylik åtgärd.

Vid genomförande av den föreslagna pensionsregleringen skulle en samordning av tjänstepension och folkpension komma till stånd för här ifrågasvarande tjänstepensionärer enligt de grunder, som i sådant hänseende gälla för statens pensionärer i allmänhet. Givet är, att en dylik samordning kan vara ägnad att ur pensionärernas synpunkt förringa värdet av den tilltänkta pensionsförbättringen efter 67-årsålderns inträde. Av principiella skäl synes emellertid något avsteg från huvudregeln icke böra ifrågakomma vid här avsedda pensionsreglering, varför utskottet tillstyrker Kungl. Maj:ts förslag oförändrat även i denna del. Framhållas må, att ett bifall till Kungl. Maj:ts förslag medför, att vederbörande icke vid någon tidpunkt kommer i åtnjutande av mindre sammanlagda pensionsförmåner än om pensionsregleringen icke kommit till stånd.

I övrigt föranleder propositionen icke något särskilt uttalande från utskottets sida.

Åberopande det anförda hemställer utskottet,

att riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts förevarande proposition och med avslag å motionen II: 627, må bemyndiga Kungl. Maj:t att i huvudsaklig överensstämmelse med vad i propositionen förordats utfärda bestämmelser angående pensionsreglering för vissa förutvarande anställningshavare vid av staten övertagna enskilda trafikföretag m. fl. ävensom efterlevande till sådana anställningshavare.

Stockholm den 24 november 1948.

På bankoutskottets vägnar:

HARALD ÅKERBERG.

Närvarande: Se under utlåtandet nr 55.