

Nr 108.

Av herr **Thapper m. fl.**, angående omreglering av pensionerna för de av staten övertagna enskilda järnvägarnas pensionärer.

I motioner till 1952 års riksdag yrkades, att den kategoriklyvning, som, enligt beslut vid 1948 års riksdag, skett beträffande pensionsvillkoren för förutvarande anställningshavare vid av staten övertagna trafikföretag m. fl. eller efterlevande till dem, skulle ändras, så att i princip full likställighet ernåddes med dem, som erhållit pension *efter* statsövertagandet. Enligt den av 1948 års riksdag beslutade pensionsregleringen för av staten övertagna enskilda järnvägars pensionärer, som avgått med pension innan förstatligandet ägt rum, erhålla dessa pensionärer en pension motsvarande 80 procent (i vissa undantagsfall 90 procent) av den som tillkommer S. J:s befattningshavare.

I sitt utlåtande över motionerna till 1952 års riksdag anförde statsutskottets femte avdelning bl. a., att några rättsliga förpliktelser icke åvilade staten gentemot dessa pensionärer; jämväl kostnadsskäl ansågos tala mot en likställighet. Då, enligt utskottet, några nya omständigheter icke tillkommit, som kunde motivera ett frångående av 1948 års beslut, avstyrkte utskottet helt kort motionerna, utan några som helst utredningar om vad kostnaderna skulle belöpa sig på för att erhålla likställighet mellan pensionärerna. Riksdagen följde statsutskottets avslagsyrkande.

Då det för här berörda pensionärer emellertid måste framstå som synnerligt obilligt, att de, trots att de under sin produktiva arbetsinsats genom dryga avgifter på en ganska låg inkomst sökt säkerställa sin och sina anhörigas ålderdom, ändock icke kunna erhålla en med övriga pensionärer likvärdig pension, synas åtminstone de ekonomiska betingelserna och kostnaderna härför böra undersökas. Enligt uppgift erhöll staten vid övertagandet av de Enskilda järnvägarnas pensionskassa fonder på omkring 168 miljoner kronor. Då antalet befattningshavare, som avgått med pension före den 1 juli 1948, betydligt minskats genom dödsfall och då det här är fråga om en grupp som kommit upp i relativt hög ålder, torde statens kostnader för att tillerkänna dem full S. J.-pension ej bli så stora; de ökade utgifterna skulle dessutom sjunka för varje år och icke bli av alltför lång varaktighet, då det, som förut framhållits, är fråga om personer i relativt hög ålder och avgången därför är stor.

Det bör ej heller bortses ifrån att pensionen numera betraktas som en intjänad löneförmån. Dessa pensionärer äro gamla trotjänare inom samfärdseln med i genomsnitt omkring 40 års tjänstgöring i samhällets tjänst, under vilken tjänstgöring de även fått vidkännas pensionsavgifter men

trots detta icke erhålla mer än 80 procent av den pension, som utgår till dem som pensionerats efter statsövertagandet. Särskilt stötande och orättvist framstår gränsdragningen och det skiljaktiga pensionsbeloppet för t. ex. den pensionär, som avgått med pension dagen innan järnvägen övertogs av staten och alltså erhåller den lägre pensionen, medan hans kamrat med lika lång tjänstgöring och samma pensionsavgifter, som avgår dagen efter, erhåller full pension.

Det synes därför rimligt, att en utredning verkställes om vilka kostnader det skulle röra sig om för att åstadkomma full likställighet mellan pensionärerna vid de statsövertagna järnvägarna och om kostnaderna visa sig överkomliga bemyndiga Kungl. Maj:t att utfärda bestämmelser om höjning av de lägre pensionerna.

Med stöd av det ovan anförda föreslås,

att riksdagen må bemyndiga Kungl. Maj:t, att, efter verkställd utredning, utfärda bestämmelser om att de av staten övertagna enskilda järnvägarnas pensionärer må få sina pensioner omreglerade så att i princip full likställighet med motsvarande pensionärer vid statens järnvägar ernås.

Stockholm den 21 januari 1953.

Fridolf Thapper.

Ragnar Ekström.

Eric Nelander.

Helga Sjöstrand.

Hj. Ahman.