

Nr 63

Utlåtande i anledning av väckt motion om åvägbringande av full likställdhet mellan pensionärerna vid de av staten övertagna enskilda trafikföretagen och pensionärer vid statens järnvägar.

(5:e avd.)

I en inom andra kammaren av herrar *Senander* och *Hagberg* väckt motion (II: 158) har hemställts, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om förslag till innevarande års riksdag i syfte att i princip åvägbringa full likställdhet i pensionshänseende mellan pensionärerna vid av staten övertagna enskilda trafikföretag och pensionärer vid statens järnvägar.

Till stöd för ifrågavarande förslag anföres i motionen följande.

Vid 1952, 1953 och 1954 års riksdagar har motioner förelegat i syfte att åstadkomma jämställdhet i pensionshänseende mellan förutvarande befattningshavare vid av statens järnvägar övertagna enskilda trafikföretag eller efterlevande till dem och dem som erhållit pension efter förstatligandet.

De nuvarande bestämmelserna innebär att pensionstagare som avgått före förstatligandet erhåller en pension av i allmänhet 80 procent av den som SJ:s befattningshavare erhåller.

Vid 1953 års riksdag avslogs motionen av första kammaren, medan andra kammaren biföll densamma. Någon sammanjämkning kom inte till stånd, varför frågan föll. Motionerna vid 1954 års riksdag avslogs i båda kamrarna, i första kammaren utan rösträkning och i andra kammaren med 101 röster mot 87 röster, som tillföll motionärernas yrkande om skrivelse i saken till Kungl. Maj:t. 17 av kammarens ledamöter avstod från att rösta.

Riksdagens behandling av frågan visar att det finns en stark riksdagsopinion för det rättvisekrav som framförts i motionerna. Detta är icke ägnat att förvåna. Var och en som inte endast ser till den formella rätten utan också fäster vikt vid realiteter måste medge, att den nu gällande kategoriklyvningen av ifrågavarande pensionärer icke kan bringas i överensstämmelse med verklig rättvisa. Det är groteskt, att exempelvis en befattningshavare vid ett enskilt trafikföretag, som pensioneras strax före förstatligandet, skall ställas i ett sämre läge än den befattningshavare vid samma företag, som pensioneras strax efter övertagandet. Det kan sägas att dylika gränfall är oundvikliga under förevarande omständigheter. Men då uppstår frågan, varför över huvud taget en kategoriklyvning skall äga rum. Om inte enbart krassa ekonomiska beräkningar skall vara utslagsgivande utan hänsyn tagas även till den mänskliga faktorn, så borde ju det förhållandet att en

befattningshavare pensionerats medan företaget befann sig i enskild ägo icke ställa honom i en sämre ställning än motsvarande befattningshavare i företaget sedan detta övergått i statens hand. Ur samhällelig synpunkt måste ju den förres insats under sin produktiva tid vara lika värdefull som den senares.

Till detta kommer att förstatligandet av flera trafikföretag, trots principbeslut, uppskjutits undan för undan, vilket medfört dels att möjligheterna till förbättrade löne- och pensionsförmåner under väntetiden varit mindre än eljest och dels att åtskilliga befattningshavare kommit i det ogynnsamma läget att pensioneras på sämre villkor än dem som skulle ha gällt, om inte uppskov skett.

Besvikelsen bland de pensionärer det här gäller över kategoriklyvningen är självfallet stor. Särskilt är detta fallet bland pensionärerna vid Bergslagens järnvägar. Denna järnväg, vars aktiemajoritet innehades av Göteborgs stad, överläts efter långa förhandlingar till SJ. Enligt vad som officiellt meddelades förutsattes under förhandlingarna att »pensionärerna vid ifrågavarande bolag i pensionshänseende icke skulle bli sämre ställda än pensionärerna vid statens järnvägar». Undertecknad Senander, som vid tidpunkten för förhandlingarna tillhörde Göteborgs stadsfullmäktige, kan vitsorda, att allmänna uppfattningen bland stadsfullmäktiges ledamöter var den, att vid överlåtelsen förknippats ett villkor av nämnda slag, även om detta inte uttryckligen fastställdes på överlåtelsehandlingarna. Utan tvivel kom därför deklasseringen av pensionärerna vid BJ som en överraskning för flertalet av stadsfullmäktiges ledamöter.

Slutligen bör tilläggas, att därest BJ alltjämt befunnit sig i Göteborgs stads ägo, så skulle säkerligen samtliga pensionärer i dag varit jämställda med pensionärerna vid SJ, alldenstund staden utger pensioner som är likvärdiga med och i vissa fall bättre än dem som utgår från SJ.

Det är här fråga om ett krav på rättvisa och billighet, vars förverkligande drager relativt sett små kostnader.

De pensionsvillkor, som fastställts för här ifrågavarande pensionärsgupper, beslöts vid 1948 års riksdag och innebar att pensionerna bestämts att motsvara 80 — i vissa fall 90 — procent av pensionerna för motsvarande personal vid statens järnvägar.

I sitt utlåtande nr 194 vid 1953 års riksdag i anledning av då väckta motioner i förevarande ämne redovisade utskottet följande från järnvägsstyrelsen erhållna uppgifter rörande storleken i nedan uppräknade exempel på olika befattningar av *dels* före statsövertagandet utgående s. k. kassapensioner vid Enskilda järnvägarnas pensionskassa resp. vid Bergslagens järnvägar, *dels* nu utgående »80-procentpensioner», *dels* pensioner enligt gällande statliga pensionsreglementen. Samtliga i sammanställningen intagna pensionsbelopp avser grundbeloppen. Å grundbeloppen enl. kol. 4 och 5 utgår rörligt tillägg, vilket under år 1955 utgjorde 65 % och för 1956 av Kungl. Maj:t föreslagits till 71 %.

Befattning	Kassapension		Nu utgående pension (kungl. brev d. 18 mars 1949) (= 80 % av pension enl. kol. 5).	Pension enl. statliga gällande pensionsreglementen
	Ensk. järnv. pensionskassa	Bergslagens järnvägars pensionskassa		
Banvakt, stationskarl m. fl.	lägst 924 normalt 1470	1 848	2 964	3 696
Stationsförman, packmästare m. fl.	1 470	2 200	3 084	3 852
Reparatör m. fl.	1 659	2 338	3 216	4 008
Kontorist, stationskarlsförman m. fl.	lägst 1 108 normalt 1 800	2 024	3 324	4 152
Konduktör.	lägst 1 131 normalt 1 800	2 480	3 324	4 152
1:e kontorist, 1:e reparatör, banmästare m. fl.	lägst 1 108 normalt 2 387	2 904	3 588	4 476
Lokförare	1 709	(ingen uppg.)	3 720	4 644
Banmästare m. fl.	lägst 1 478 normalt 2 849	2 904	3 888	4 860
Stationsmästare	lägst 877 normalt 3 108	3 104	3 888	4 860
Lokförare	lägst 1 339 normalt 2 588	2 928	4 092	5 112

Utskottet. Såsom i motionen omnämnes, har den nu väckta frågan tidigare varit föremål för riksdagens prövning vid ett flertal tillfällen. Sålunda väcktes vid envar av 1952—1954 års riksdagar motioner i syfte att få till stånd full likställdhet mellan pensionärerna vid de av staten övertagna enskilda trafikföretagen och pensionärer vid statens järnvägar. I sitt utlåtande nr 194 vid 1953 års riksdag redovisade utskottet närmare uppgifter till belysning av pensionsvillkoren före resp. efter statsövertagandet. Siffrorna utvisade, att statsövertagandet över lag medfört mer eller mindre långt gående pensionsförbättringar. Det anmärktes därvid att vad särskilt Bergslagens järnvägar beträffade jämförelsens totalbild icke rubbades av att vid dessa järnvägar utgått s. k. fasta tillägg till kassapensionen. Utskottet finner anledning särskilt understryka detta förhållande, eftersom det i den föreliggande motionen förda resonemanget närmast synes gå ut på att statsövertagandet inneburit ett missgynnande av pensionärerna vid denna järnväg. I en till utskottets vederbörande avdelning ingiven skrivelse har Bergslagens järnvägars pensionärsförening givit uttryck åt en liknande uppfattning. I anledning härav må erinras att den mellan staten och Bergslagens järnvägars pensions- samt änke- och pupillkassa, understödsförening, år 1948 träffade överenskommelsen byggde bl. a. på den förutsättningen, att under år 1946 från järnvägsföretaget utbetalda tillfälliga bidrag tillsammans med grundpensionen skulle ligga till grund vid jämförelsen mellan pensionsförmånerna före och efter förstatligandet av Bergslagens järnvägar den 1 juli 1948, under det att pensionärsföreningen vid sina jämförelser utgått från förhållandena under år 1947, vilket år järnvägsföreta-

get av för utskottet obekant anledning beviljade sin personal icke oväsentligt högre tillskott till grundpensionen än vad som tidigare skett. Det må även erinras, att en av pensionärsföreningen hos Kungl. Maj:t i fjol gjord framställning om utredning rörande pensionsförhållandena för vissa förutvarande befattningshavare vid Bergslagernas järnvägar genom Kungl. Maj:ts beslut den 12 september 1955 lämnats utan åtgärd.

I sak hyser utskottet liksom tidigare den bestämda uppfattningen att någon anledning att rubba grundvalarna för 1948 års riksdagsbeslut — vilket byggde på ett av järnvägsstyrelsen framlagt förslag, som lämnats utan erinran av Svenska järnvägsmanaförbundet — inte föreligger, eftersom några nya omständigheter inte tillkommit som skulle kunna motivera en dylik åtgärd.

Aberopande det anförda hemställer utskottet,

att motionen II: 158 icke må till någon riksdagens åtgärd föranleda.

Stockholm den 23 mars 1956

På statsutskottets vägnar:

MARTIN SKOGLUND

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet ha närvarit

från första kammaren: herrar Karl Andersson, Gustaf Karlsson, Leander, Näsström, fröken Andersson, herrar Hesselbom, Pålsson, Sundelin, Einar Persson, Birger Andersson, Thun, Nils Theodor Larsson, Mossberger och Jacobsson; samt

från andra kammaren: herrar Skoglund i Doverstorp, Andersson i Malmö, Rubbestad, fröken Elmén, herrar Petterson i Degerfors, Andersson i Mölndal, Staxäng, Thapper, Jansson i Kalix, Löfroth, Svensson i Stenkyrka, Almgren, fröken Åger, herrar Nelander och Mellqvist.

Reservationer

1) av herrar *Karl Andersson, Hesselbom, Jacobsson, fröken Elmén, herrar Thapper, Löfroth, fröken Åger, herrar Nelander och Mellqvist*, vilka ansett att utskottet i anledning av motionen bort hemställa,

att riksdagen må, i anledning av motionen II: 158, i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om förslag i syfte att i princip åvägabranga full likställdhet i pensionshänseende mellan pensionärerna vid av staten övertagna enskilda järnvägar och pensionärer vid statens järnvägar.

2) av herr *Rubbestad*.