

Nr 34

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående avlösning av vissa pensionsförpliktelser i Enskilda järnvägarnes pensionskassa; given Stockholms slott den 1 februari 1963.

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

GUSTAF ADOLF

Gösta Skoglund

Propositionens huvudsakliga innehåll

Den allmänna pensionsreformen har aktualiserat frågan om avveckling av pensioneringsverksamheten genom Enskilda järnvägarnes pensionskassa. I propositionen föreslås, att inbetalningen av pensionsavgifter till kassan skall under vissa villkor kunna avbrytas och premiereserven överföras till annat pensioneringsorgan. För därav föranledd kapitalöverföring äskas för budgetåret 1963/64 ett investeringsanslag av 7 mkr. under statens järnvägars fond.

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför
Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott
den 1 februari 1963.*

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, LINDSTRÖM,
LANGE, KLING, SKOGLUND, EDENMAN, AF GEIJERSTAM, HERMANSSON, ASP-
LING.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Skoglund, anmäler — efter gemensam beredning med cheferna för finans- och civildepartementen — fråga om *avlösning av vissa pensionsförpliktelser i Enskilda järnvägarnes pensionskassa* samt anför därvid följande.

Inledning

En del av personalen vid de enskilda järnvägarna var före den 1 juli 1945 pensionsförsäkrad i Enskilda järnvägarnes pensionskassa, understödsförening, i det följande benämnd EJP. I samband med det fortlöpande förstatligandet av enskilda järnvägar i början av 1940-talet aktualiserades frågan om en reglering av denna pensionsverksamhet. Efter förslag av 1943 års järnvägspensionsutredning övertogs kassan fr. o. m. den 1 juli 1945 helt av staten genom ett avtal med EJP.¹ Därvid bestämdes, att det för kassan gällande reglementet med vissa undantag skulle äga fortsatt tillämpning och att järnvägsstyrelsen skulle handha kassaverksamheten efter övertagandet.

Genom den allmänna pensionsreformen har frågan om pensionskassans fortsatta verksamhet aktualiserats. I första hand har uppkommit frågan hur pensionsförmånssystemet för de anställda skall anpassas till de nya förhållanden, som inträtt efter statsmakternas beslut om bl. a. en förbättrad folkpensionering och införande av allmän tilläggspension.

Svenska järnvägarnas arbetsgivareförening och Svenska järnvägsmannaförbundet — dit flertalet trafikföretag är anslutna respektive vid trafikföretagen anställda delägare i kassan organiserade — hemställde den 10 augusti 1961 att tillägsbestämmelser skulle utfärdas i syfte att möjliggöra en anpassning av pensioneringen genom EJP till den allmänna tilläggspensioneringen. Sedan utlåtanden i ärendet infordrats från järnvägsstyrelsen, försäkringsinspektionen och statens pensionsanstalt uppdrog Kungl. Maj:t den 12 januari 1962 åt f. d. byrådirektören O. H. Kalén att utreda frågan om

¹ Prop. 1945: 183, BU 33, Rskr 281.

pensionering genom EJP efter införandet av den allmänna tilläggs-pensioneringen. Utredningsmannen har den 25 oktober 1962 avlämnat en promemoria med förslag till lösning av pensioneringsfrågan.

Över promemorian har yttranden avgivits av järnvägsstyrelsen, försäkringsinspektionen, statens pensionsanstalt, Stockholm—Nynäs järnvägsaktiebolag, Svenska järnvägarnas arbetsgivareförening, Svenska järnvägsmannaförbundet, Svenska järnvägarnas kontorspersonal- och arbetsledareförbund samt Föreningen enskilda järnvägars förvaltningstjänstemän.

Innan jag går in på utredningsmannens förslag och yttrandena däröver ämnar jag i korthet redogöra för de gällande bestämmelserna för kassan samt verksamhetens utveckling och ekonomi.

Gällande bestämmelser för kassan

Verksamheten vid EJP regleras numera genom dels förenämnda kassareglemente, dels kungörelsen den 29 juni 1945 (nr 500; ändr. 1946: 27 och 519) angående reglering av pensionsförhållandena för vissa anställningshavare och pensionärer vid statens järnvägar m. fl.

Tillämpningsområde. Enligt de för kassan grundläggande bestämmelserna har de enskilda järnvägsförvaltningarna i riket varit berättigade vinna anslutning till kassan. Därjämte har, då särskilda skäl ansetts föreligga, även andra trafikföretag kunnat vinna sådan anslutning.

Förmånssystem. Pensionsåldern är 63 år och pensionsförmånerna utgöres av ålders-, sjuk- och familjepension.

Ålderspensionens belopp utgör 77 % och sjukpensionens lägst 55 och högst 74,8 % av anmäld lön. Motsvarande relationstal för ensam änka är 36,3 % och för föräldralöst barn 22 %. Genom kollektivavtal har pensionsberäkningen för huvudparten av anställda fastlästs vid löner mellan 2 000 och 4 000 kr. för år. Enligt kungörelsen 1946: 519 förbättrades förmånerna med högst 100 kr. för år i den mån ålderspensionen ej bringades överstiga 1 800 kr. och pensionen för änka 1 200 kr.

Delägare i EJP, som i samband med statens förvärv av till kassan anslutet företag övergår i statens järnvägars tjänst, erhåller i princip pensionsrätt enligt de för statens anställningshavare gällande pensionsbestämmelserna. För beräkning av statspension tillgodoräknas i dessa fall bl. a. tid, varunder anställningshavare varit pliktig erlägga avgift till kassan.

Avgiftssystem. För delaktigheten i EJP utgår försäkringstekniskt avvägda månadsavgifter, lägst 15,3 % av månadslön eller löneökning, som anmälts innan delägaren fyllt 25 år, och högre vid senare inträde eller löneökningar. Enligt kollektivavtal har arbetsgivarna numera att betala hela avgifterna.

Den, som före pensionsavgång avskedas eller avgår ur tjänst samt icke inom ett år därefter anmält sig vilja kvarstå i kassan (frivilligt kvarstående), förlorar sitt delägarskap i kassan. Därvid äger vederbörande återfå ett

belopp lika med vad som för honom erlagts såsom delägaravgift till kassan, därest avgången står i samband med tjänsteindragning, och $\frac{3}{4}$ av detta belopp för övriga fall.

Verksamhetens utveckling och ekonomi

Redan före år 1945 krympte kassans verksamhet successivt till följd av det fortskridande förstatligandet av enskilda järnvägar. Nyanslutningen av personal hos alltjämt befintliga enskilda järnvägar har efter hand fått en allt mindre omfattning och har med 1961 års utgång helt upphört.

Antalet i tjänst varande delägare den 1 juli 1945 var 4 595 och antalet pensionstagare 4 497, fördelade med 1 986 på ålderspension, 743 på invalidpension och 1 768 på familjepension. Efter hand som olika enskilda järnvägar förstatligats eller på annan grund utbrutits ur kassan har antalet nedgått så att den 31 december 1961 återstod 670 i 12 trafikföretag anställda delägare samt 17 efter avgång från anställning kvarstående delägare, s. k. fristående delägare. Antalet pensionstagare var vid samma tidpunkt 503 fördelade med 278 på ålderspension, 27 på invalidpension och 198 på familjepension.

Reglementsenliga pensionsförmåner utgjorde den 31 december 1961 ca 944 000 kr. varav ålderspension 660 000 kr., invalidpension 51 000 kr., familjepension 233 000 kr. Tilläggen enligt kungörelsen 1946: 519 utgjorde sammanlagt ca 26 000 kr.

Enligt balansräkningen den 30 juni 1945 utgjorde kassans tillgångar sammanlagt omkring 159 mkr. Huvudparten därav utgjordes av obligationer, bokförda till ca 127 mkr.

Skuldsidan i samma balansräkning upptog ett belopp av omkring 159 mkr. för pensionsfonden, varav ca 75 mkr. hade beräknats motsvara förpliktelser till pensionärer och personal hos enskilda järnvägar, medan återstoden eller omkring 84 mkr. var att hänföra till delägare som övergått i statstjänst. Vid beräkningarna hade såsom försäkringstekniska grunder tillämpats räntefoten 3,5 % och dödlighetstabellen R 32.

Vid förstatligandet av EJP upphävdes dittills gällande bestämmelser rörande fondbildning, fondförvaltning, kassaupplösning och andra med förpliktelsernas säkerställande sammanhängande frågor, som plägar vara reglerade inom en understödsförening. I stället övertog staten ansvaret för alla pensionsförpliktelser på grund av de avgifter, som redan var erlagda eller kunde komma att erläggas. Någon som helst reglering av avgifter eller förmåner med hänsyn till förändringar av kassans ekonomiska ställning efter statsövertagandet har alltså i enlighet med uppgörelsen och kassans förstatligande inte ägt rum.

De av staten övertagna tillgångarna uppfördes i statens järnvägars balansräkning per den 1 juli 1945 på konton för värdeportfölj med ca 166

mkr. nominellt värde, mot på skuldsidan »Enskilda järnvägars pensionsfond» 75 mkr. och »värdeminskningskontots delkonto för pensionsförpliktelser» 91 mkr.

Statens järnvägars fond nedskrevs den 1 juli 1947 med 189 mkr. mot överföring till riksgäldskontoret från statens järnvägars dåvarande värdeportfölj.¹

»Enskilda Järnvägars pensionsfond» har sedan den 1 juli 1945 belastats med pensionsutgifter samt gottskrivits inflytande pensionsavgifter och ränta efter 3,5 % för år å den fondandel som förts på investeringsräkning.

I samband med att EJP åvilande pensionsförpliktelser övertagits av andra företag² än statens järnvägar har kontot nedskrivits med belopp lika med premiereserven för den av övertagandet berörda personalen.

Nedanstående sammanställning visar utvecklingen av pensionsfonden under tiden fr. o. m. den 1 juli 1945 t. o. m. den 30 juni 1961.

	[Miljoner kronor	
	[ökning	minskning
Av statens järnvägar den 1 juli 1945 övertagna fondmedel ³	74,9	—
Nedskrivning för utträdde företag ³	—	59,2
Årlig räntegottgörelse ⁴	21,5	—
Erlagda pensionsavgifter ⁴	21,7	—
Utbetalda pensioner ⁴	—	30,3
	118,1	89,5

Per den 1 juli 1961 upptog fonden en behållning om ca 28,6 mkr., varav i runda tal 16 mkr. förts på investeringsräkning och 13 mkr. på drifräkning.

De vid utgången av år 1961 aktuella årsavgifterna till EJP utgjorde sammanlagt 543 000 kr.

Utredningmannen

Med hansyn till Svenska järnvägarnas arbetsgivareförening och Svenska järnvägsmannaförbundets hemställan den 10 augusti 1961 och järnvägstyrelsens, försäkringsinspektionens och statens pensionsanstalts utlåtanden har utredningssmannen till en början ansett sig kunna sammanfatta *premisserna för utredningen* på följande sätt.

Organisationerna är överens om att ett pensionskydd av nuvarande EJP-modell inte bör bestå efter ATP:s införande. De är också eniga om hur

¹ Prop. 1947: 242, SU 165, Rskr. 309.

² Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösund utbröts år 1953 och till en förändamålet bildad pensionsstiftelse erlades ca 13 mkr. En liknande utbrytning har skett i fråga om personal vid GDG Biltrafik Aktiebolag.

³ Bokfört på investeringsräkning.

⁴ Bokfört på drifräkning.

ett nytt pensionsförmånssystem i stort bör vara konstruerat. Järnvägsstyrelsen, försäkringsinspektionen och statens pensionsanstalt har understrukt nödvändigheten av eller tagit för givet att en omläggning av förmånssystemet nu skall komma till stånd men har inte gått in på den överenskommelse, som parterna träffat rörande den framtida utformningen av förmånssystemet. Frågan om pensioneringsverksamheten i fortsättningen skall bedrivas i EJP:s regi eller inte har parterna lämnat öppen. Både järnvägsstyrelsen och statens pensionsanstalt har emellertid uttalat sig bestämt emot att EJP engageras för en nykonstruerad pensionsförsäkring.

För egen del anser utredningsmannen, att de senare årens utveckling på pensionsområdet gör det nödvändigt att tillmötesgå yrkandet på en reglering av verksamheten i EJP.

Utredningsmannen delar järnvägsstyrelsens och pensionsanstaltens uppfattning att frågan bör lösas genom *kassaverksamhetens avveckling*, således inte genom något försök till omkonstruktion av förmånssystemet inom EJP:s ram. För avvecklingsalternativet kan åberopas inte endast statligt pensionsadministrativa skäl. Hänsyn bör även tagas till att delaktigheten i EJP numera — för en del järnvägsförvaltningar sedan rätt länge — inte gäller nyanställda. Praktiska förhandlings- och avtalssynpunkter talar därför också för avvecklingsalternativet.

Organisationerna synes ha förutsatt, att en gräns skall dragas mellan nuvarande pensionärer och nu aktiv personal. EJP skulle sålunda fortsätta utbetalningen av författningens pension för den förra gruppen, medan för de i tjänst varande avgiftsbetalningen skulle avbrytas och beräknelig premiereserv överföras till annat pensionsorgan samtidigt som statens pensionsansvar för dem skulle upphöra. Utredningsmannen finner en sådan gränsdragning principiellt sett vara ändamålsenlig.

Beträffande frågan om *statens prestationer* i anslutning till att avgiftsbetalningen upphör framhåller utredningsmannen följande.

Med förstatligandet slutade EJP att fungera såsom fristående ekonomisk institution. Att bestämma statens prestationer med hänsyn till graden av kassans soliditet — vilken i så fall måste fingeras — kan därför inte bli aktuellt. Någon diskussion om hur överskott eller underskott skall fördelas på staten, järnvägsförvaltningarna och delägarna i kassan kommer alltså inte ifråga. Under sådan förhållanden synes det vara naturligt, att i nu föreliggande sammanhang värdet av statens prestationer bestäms på grundval av samma försäkringstekniska antaganden som tillämpats vid kassans förstatligande och vid de senare tillfällena, då kapitalöverföring ägt rum till andra pensioneringsorgan. Det finns för övrigt ingenting som tyder på att utvecklingen av kassaverksamhetens ekonomi efter 1945 — om den kunde klarläggas — skulle motivera vederlag från staten av väsentligen annan storleksordning än som följer vid tillämpning av nyssnämnda beräkningsgrunder.

Utredningsmannen erinrar om åtagandet av staten att vid senare statsförvärv av enskild järnväg i princip tillgodoräkna vederbörande personalleaktighetstiden i EJP vid bestämmande av statspension, vid vilken tillgodoräkning det inte beaktas i vad mån de härmed förenade kostnaderna för statsverket kan anses täckta av vad järnvägsstyrelsen uppburit i pensionsavgifter för tiden ifråga. Det vid kassans förstatligande etablerade ekonomiska förhållandet mellan staten, å ena sidan, och till kassan anslutna företag och delägare, å den andra, bestäms följaktligen inte enbart av kassans ekonomi den 30 juni 1945 och verksamhetens ekonomiska utveckling därefter på grund av erlagda avgifter, beräknade räntor och utbetalade pensioner. Sett mot bakgrunden av att de statsanställdas pensionsförmåner nominellt vuxit starkt medan avgifter och pensionsförmåner inom EJP stått på nästan oförändrad nivå sedan 1945, torde statsförvärven av enskilda järnvägar i pensionshänseende medföra avsevärt större kostnadsbelastning för staten än som år 1945 kunde förutses. Även om kassans ekonomi hade varit en mätbar realitet, skulle det knappast vara möjligt att i nu förevarande sammanhang fixera statens prestationer på grundval av pensionsekonomiska överväganden i vid mening.

En på det ena eller andra sättet värderad prestation kan i princip lämnas antingen såsom en pensionsförmån att utbetalas av järnvägsstyrelsen enligt det för EJP gällande förmånsschemat (närmast i form av fribrev å nedsatta pensionsbelopp) eller genom kapitalöverföring i anslutning till att avgiftsbetalningen upphör eller enligt någon amorteringsplan. Då kapitalöverföring praktiserats både vid statsövertagandet och vid senare utbrytningar ur EJP torde denna lösning ligga närmast till hands även denna gång. Vad beträffar metoden med en fortsatt förmånsgivning från EJP synes den vara olämplig med hänsyn till att den mellan parterna träffade överenskommelsen om nya pensionsförmåner förutsätter, att nuvarande EJP-förmåner delvis transformeras till ett nytt utbetalningsschema. En amorteringsplan slutligen vore överhuvudtaget svår att motivera i detta sammanhang.

Med hänsyn till vad sålunda anförts föreslår utredningsmannen att en väg för *kapitalöverföring* från EJP till annat pensionsorgan öppnas i principiell överensstämmelse med parternas önskemål. Situationen är emellertid en annan nu än då liknande överföringar av EJP-medel ägt rum tidigare, något som påkallar särskilda överväganden beträffande såväl villkor som former för kapitalöverföringen.

Utredningsmannen syftar på att den nu föreliggande frågan gäller samtliga i tjänst varande delägare, fördelade på 12 olika företag, jämte de s. k. fristående delägarna. Tre av dessa företag, nämligen Krylbo—Norbergs järnväg, Stockholm—Nynäs järnväg och Stockholm—Södra Lidingöns järnväg, tillhör inte Svenska järnvägarnas arbetsgivareförening och åtskilliga av delägarna hos företagen är inte organiserade i Svenska järnvägsmanna-

förbundet. Förhållandena är alltså ganska splittrade, vilket kräver en större smidighet hos anordningen för kapitalöverföringen jämfört med vad som var behövt vid de tillfällen då kapitalöverföring tidigare varit aktuell. I samma riktning talar också den omständigheten, att spørsmålet om kapitalmottagande organ står öppet och att företagen härvidlag möjligen kan tänkas slå in på olika vägar. Uteslutet är inte heller, att det beträffande vissa järnvägar kan finnas vara mest praktiskt att berörda delägare får stå kvar i EJP.

Vad angår den av staten i bolagsform drivna Stockholm—Nynäs järnväg torde hänsyn böra tagas till att personalen av bolaget tillförsäkrats pensionsrätt i princip lika med den som tillkommer statens anställningshavare och att någon ändring härutinnan inte blivit ifrågasatt. Vid sådant förhållande och då enligt uppgift en införlivning av banan med statens järnvägar förestår, synes det inte vara motiverat med någon utbrytning ur EJP — inbegripet kapitalöverföring — såvitt angår denna järnväg. Utredningsmannen utgår från att någon utbrytning i denna fullständiga mening inte kommer till stånd i detta fall.

Däremot kan det knappast vara en rationell anordning under nyssnämnda förhållanden att bolaget skall betala fortlöpande pensionsavgifter enligt reglementet för EJP, f. n. ca 50 000 kr. för år. Utredningsmannen har för sin del ingenting att erinra mot att bolaget får möjlighet upphöra med avgiftsbetalningen under samma förutsättningar, som i det följande föreslås i fråga om övriga, icke statsägda järnvägsförvaltningar. Om så sker har alltså järnvägsstyrelsen att i pensionsfall, som inträffar medan verksamheten ännu drives i bolagsform, utbetala EJP-pension liksom i nu förekommande pensionsfall, dock med den skillnaden att hel pension icke utgår till följd av att avgifter erlagts endast för en del av anställningstiden.

Avvecklingen av EJP-verksamheten bör enligt utredningsmannen anordnas efter följande *huvudlinjer*.

Järnvägsstyrelsen bör få möjlighet medgiva EJP-anslutet företag att efter ansökan upphöra med inbetalning till kassan av pensionsavgifter. Redan erlagda avgifter torde härvid böra tillgodoräknas vederbörande delägare för uppskjuten pension till delägaren själv och hans pensionsberättigade efterlevande, allt enligt försäkringsteknisk beräkning.

Av administrativa skäl bör arbetet med EJP-verksamhetens avveckling inte utsträckas över mer än 2—3 år, varför en viss tidsgräns bör sättas för ansökans ingivande. Den 30 juni 1965 torde vara en lämplig tidpunkt, då ansökan senast bör vara inkommen till järnvägsstyrelsen. En sådan tidsfrist synes vara tillräcklig med hänsyn till de ytterligare förberedelser för den fortsatta pensioneringens ordnande, som av de EJP-anslutna företagen måste vidtagas innan definitiv ställning kan tagas till frågan om utträde ur EJP.

Järnvägsstyrelsen bör vidare äga att utbetala kapitalvärdet av uppskju-

ten pension till sådan pensionsanordning, som enligt avtal skall handha pensioneringen för berörd personal, under förutsättning att styrelsen bedömer anordningen lämplig härför främst ur soliditetssynpunkt. Sådan utbetalning bör dock inte förekomma beträffande Stockholm—Nynäs järnväg eller den eller de andra förvaltningar, som eventuellt kan bli överförda i statlig ägo innan utbetalningsfrågan aktualiseras.

Parterna har nämnt pensionskassan SPP såsom anordnare av pensionering och mottagare av EJP-medel. Häremot torde inte vara något att erinra. Hinder bör emellertid inte föreligga för överföring av medel till annat organ än SPP, som har pensioneringen ordnad på betryggande sätt, t. ex. pensionsstiftelse eller understödsförening. Överföring förutsättes kunna ske individuellt eller kollektivt, allt efter avtalets innehåll.

Liksom fallet var med den tidigare berörda personalen hos Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösunds järnvägar, torde vederbörande delägare böra avkrävas ett godkännande av åtgärderna och en försäkran om att han frilager statsverket från alla vidare pensionsförpliktelser.

Även s. k. fristående delägare bör efter ansökan kunna avbryta avgiftsbetalningen till EJP och i stället bli berättigad till en mot redan erlagda avgifter svarande rätt till uppskjuten pension. Utbetalning i sådant fall av den uppskjutna pensionens kapitalvärde bör kunna ifrågakomma till pensionsinrättning, där delägaren på grund av anställning är pensionsförsäkrad och som är så anordnad att den kan mottaga engångsbelopp.

Rent övergångsvis bör företagen lämnas möjlighet att utträda ur EJP retroaktivt från 1962 års ingång, i den mån pensionsfall därefter inte inträffat. Detsamma bör gälla i fråga om fristående delägare.

Avsikten med de föreslagna bestämmelserna är, att järnvägsstyrelsen skall äga avslå trafikföretags ansökan om avgiftbetalnings upphörande, om styrelsen finner skäl därtill. Sådant skäl kan t. ex. vara att det föreligger avtal om statsförvärv och personalens inordnande under statliga anställningsvillkor från viss näraliggande tidpunkt eller att det eljest kan antagas att sådant avtal kommer till stånd inom kort tid. Saken, som torde äga aktualitet främst beträffande Stockholm—Nynäs järnväg, bör emellertid inte regleras genom bindande föreskrifter, utan det torde få ankomma på järnvägsstyrelsen att fatta beslut efter omständigheterna från fall till fall.

Utredningsmannen har utarbetat följande förslag till *bestämmelser* för reglering av pensioneringsverksamheten i EJP, att lända till efterrättelse fr. o. m. den 1 juli 1963.

1. Efter ansökan av till kassan anslutet trafikföretag äger järnvägsstyrelsen besluta, att betalning av avgifter enligt kassans reglemente icke vidare skall äga rum för personal med anställning hos trafikföretaget. Avgiftsbetalning må upphöra tidigast fr. o. m. månaden näst efter den då ansökan härom inkommit till järnvägsstyrelsen.

Här avsedd ansökan skall, för att kunna bifallas, vara inkommen till järnvägsstyrelsen senast den 30 juni 1965.

2. Delägare i kassan, för vilken avgiftsbetalning upphör i enlighet med beslut som ovan nämnts, erhåller för redan erlagda avgifter — delägareavgifter och avgifter från trafikföretag — gottgörelse från kassan i form av uppskjuten pension för sig själv och sina pensionsberättigade efterlevande.

Uppskjuten pension utgör så stor del av reglementsens delägare- respektive änke- och barnpension, som motsvarar kvoten mellan, å ena sidan, kapitalvärdet av nämnda förmåner minskat med kapitalvärdet av återstående avgifter och, å andra sidan, förstnämnda kapitalvärde, allt räknat per tidpunkten för avgiftsbetalningens upphörande. Om vid denna beräkning kvoten skulle bli negativ eller eljest mindre än det tal, som utgör relationen mellan summan av redan erlagda avgifter och denna summa ökad med summan av beräknliga återstående avgifter, ersätter detta relationstal den förstnämnda kvoten.

Med reglementsens pension förstås pension enligt 7 § kungl. kungörelsen den 29 juni 1945 angående reglering av pensionsförhållandena för vissa anställningshavare och pensionärer vid statens järnvägar m. fl. (nr 500) med däri senare vidtagna ändringar. I fråga om villkor för rätt till uppskjuten delägarepension före pensionsålderns uppnående beträffande den, som icke är i järnvägstjänst, skall tillämpas vad i § 6 kassans reglemente är stadgat för delägare, som avses i § 9 samma reglemente.

3. Efter ansökan av till kassan anslutet trafikföretag, som icke är statsägt, äger järnvägsstyrelsen i anslutning till att avgiftsbetalning upphör utbetala kapitalvärdet av uppskjuten pension till sådan pensionsanordning, som enligt överenskommelse mellan vederbörande avtalslutande parter avses skola handha pensioneringsverksamheten i fortsättningen och vars soliditet eller lämplighet i övrigt järnvägsstyrelsen icke finner skäl att ifrågasätta.

4. För bifall till ansökan om åtgärd enligt 1. eller 1. och 3. erfordras, att vederbörande delägare avger försäkran — enligt formulär, som järnvägsstyrelsen fastställer — att han godkänner åtgärden och fritager statsverket från alla förpliktelser gentemot honom och hans pensionsberättigade efterlevande utöver vad som betingas av dessa bestämmelser.

Beslut om avgiftsbetalnings upphörande eller om utbetalning av kapitalvärde skall omfatta alla hos vederbörande trafikföretag anställda delägare i kassan, dock att förekomst i enstaka fall av delägare, som icke önskar avge försäkran som nyss nämnts, icke utgör hinder för järnvägsstyrelsen att upptaga ärendet till avgörande och beslut såvitt angår övriga delägare med anställning hos trafikföretaget.

5. Kapitalvärdesberäkning enligt dessa bestämmelser sker med tillämpning av bilagda kapitalvärdestabell.¹

6. Har ansökan om åtgärd enligt 1. inkommit till järnvägsstyrelsen före den 1 oktober 1963, må styrelsen besluta, att avgiftsbetalningens upphörande skall räknas fr. o. m. den 1 januari 1962 i den mån fråga icke är om delägare, som avlidit eller som avgått med pension eller med rätt till gottgörelse enligt § 10 kassans reglemente. Beträffande delägare, som omfattas av här avsett beslut, må på tid efter 1961 års utgång belöpande, till kassan erlagda avgifter återbetalas utan räntegottgörelse.

7. Efter ansökan av den, som enligt § 9 reglementet är fristående delägare, äger järnvägsstyrelsen för sökandens del besluta om upphörande av avgiftsbetalning och om utbetalning av kapitalvärde. Härvid skall i tillämpliga delar gälla vad som föreskrives i 1.—6. här ovan.

¹ Beträffande kapitalvärdestabellen torde få hänvisas till handlingarna.

8. Järnvägsstyrelsen bemyndigas vidtaga de åtgärder och lämna de föreskrifter, som styrelsen finner erforderliga för tillämpningen av dessa bestämmelser.

Vad angår *detaljerna* i den föreslagna regleringen understryker utredningsmannen, att utbetalning av kapitalbelopp inte avses kunna äga rum till enskild delägare. Finns inte godtagbar pensionsinrättning såsom mottagare bör delägaren erhålla gottgörelse från EJP i form av uppskjuten pension.

Såsom framgår av 2. i de föreslagna bestämmelserna ersätts under viss förutsättning den försäkringstekniska beräkningen av uppskjuten pension med en annan, utgående direkt från erlagda och återstående avgifter. Anordningen, som i det hela är av ringa ekonomisk betydelse, är påkallad av att den uppskjutna pensionen eljest i en del individuella fall kunde bli negativ till följd av avgiftssystemets konstruktion.

Beträffande avgifter, som belöper på tid efter 1961 års utgång och som ifrågakommer för återbetalning enligt 6. i de föreslagna bestämmelserna, har inte i bestämmelserna intagits några villkor rörande dispositionen av desamma. I regel bör återbetalningen ske till samma subjekt som verkställt avgiftsbetalningen. Är detta subjekt ett trafikföretag, torde frågan om den vidare dispositionen av avgiftsbeloppen få lösas efter överenskommelse mellan vederbörande arbetsgivar- och arbetstagarparter. Där det förekommer att till kassan icke ansluten huvudman erlägger avgifter för fristående delägare, bör järnvägsstyrelsen lämpligen ta kontakt med såväl delägaren som hans arbetsgivare i syfte att nå en lösning, som båda dessa parter förklarar sig kunna biträda.

Om betalningen av pensionsavgifter till EJP upphör, torde delaktighet i kassareglementets mening inte längre föreligga. De i det föregående omnämnda särskilda bestämmelserna i 1945 års kungörelse för personal vid statsövertagen järnväg torde därför inte bli tillämpliga för det fall järnvägen tänkes bli övertagen av staten vid någon senare tidpunkt. Enligt utredningsmannens mening bör saken inte föranleda något särskilt ställningstagande i detta sammanhang utan, i den mån avtal om statsförvärv av ifrågavarande järnvägar aktualiseras längre fram, i stället upptagas till prövning vid senare tillfälle.

Utbetalningen av kapitalvärdet förutsättes ske i direkt anslutning till att avgiftsbetalningen upphör, varigenom beräkningarna inte kompliceras av några riskförhållanden under tiden mellan avgiftsbetalningens upphörande och kapitalbeloppets utbetalning. Det avsteg härifrån, som ligger i den övergångsvis föreslagna anordningen med återbetalning av erlagda avgifter, belöpande på tid efter 1961 års utgång, utan gottgörelse för ränta efter sistnämnda tidpunkt, betingas av praktiska skäl och bör kunna godtagas för en begränsad övergångstid.

På grundval av de i det föregående förordade grunderna har utrednings-

mannen företagit en *beräkning* för varje delägare av honom tillkommande rätt till uppskjuten pension och däremot svarande kapitalvärde, räknat per den 31 december 1961. De sammanlagda kapitalvärdena utgjorde då 8 628 000 kr. Till följd av pensionering, övergång till statligt pensionsreglemente m. m. efter 1962 års ingång torde nämnda belopp vara något för stort. Fördelningen på de olika företagen och gruppen fristående delägare framgår av följande sammanställning.

Trafikföretag	Sammanlagt kapitalvärde, kr.
Byvalla—Långshyttans järnväg	147 721
Dala—Ockelbo—Norrsundets järnväg	748 776
Gruvgården—Fors järnväg	10 388
Göteborg—Särö järnväg	293 169
Krylbo—Norbergs järnväg	11 219
Malmö—Limhamns järnväg	171 933
Nora Bergslags järnväg	2 639 810
Stockholm—Nynäs järnväg	1 312 055
Busstrafiken Stockholm—Björknäs—Värmdö	892 408
Stockholm—Saltsjöns järnväg	1 156 440
Busstrafiken Stockholm—Södertörn	216 722
Stockholm—Södra Lidingöns järnväg	488 371
Fristående delägare	539 042
	<hr/> Summa kr. 8 628 054

Med borträknande av det till Stockholm—Nynäs järnväg hänförliga beloppet skulle kapitalvärdet utgöra 7 316 000 kr.

Förslaget kan beräknas för statens järnvägar medföra ett inkomstbortfall av högst 0,5 mkr. för år, vilket belopp motsvarar de reglementsena avgifter, som för närvarande inflyter till järnvägsstyrelsen.

Om möjlighet till utträde ur EJP fr. o. m. 1962 års ingång utnyttjas helt, behöver järnvägsstyrelsen disponera ca 0,75 mkr. för avgiftsåterbetalning. Enär dessa avgifter är bokförda på drifräkning, förutsätter utredningsmannen att järnvägsstyrelsen bemyndigas att av driftmedel verkställa erforderliga återbetalningar.

Förslaget medför dessutom behov av medel för överföring till annan försäkringsgivare av kapitalvärden av uppskjuten pension. Ifrågasvarande medelsbehov ligger inom 7,5 mkr. Enligt järnvägsstyrelsen kräver detta medelsanvisning över riksstatens kapitalbudget.

Yttranden

Järnvägsstyrelsen uttalar, att en lösning av frågan i enlighet med utredningsmannens förslag synes ändamålsenlig och även i övrigt lämplig.

Styrelsen framhåller emellertid, att en anpassning av pensionsförhållandena till ATP redan ordnats beträffande huvudparten av industriens tjänstemän genom en omreglering per den 31 december 1959. I förhållande härtill framträder för de i enskild järnvägstjänst anställda en eftersläpning på två år när utredningen anger den 31 december 1961 som det tidigaste datum, vilket nu kan ifrågakomma som utgångspunkt för den avsedda EJP-regleringen. Det synes därför styrelsen önskvärt att någon onödig förseening i förhållande till detta datum icke måtte ifrågakomma. För denna uppfattning talar ytterligare dels den omständigheten att ikraftträdandet av ATP numera fortskridit så långt att själva pensionsutbetalningen börjar med 1963 års ingång, dels att utredningsmannen redan låtit verkställa alla behövliga försäkringstekniska beräkningar per den 31 december 1961.

Huvudbestämmelsen för när ansökan om utträde ur EJP skall vara inkommen till järnvägsstyrelsen måste anses vara den 1 oktober 1963, vilket datum är avgörande för att utträdet skall räknas retroaktivt. Efter hittills vidtagna förberedelser bör de vidare åtgärder, som de berörda parterna (trafikföretag resp. delägare) måste vidtaga för den fortsatta pensioneringens ordnande, knappast i något fall kunna erfordra en tid av ytterligare två år räknat från de nya reglernas avsedda ikraftträdande den 1 juli 1963. Styrelsen föreslår därför att den 30 juni 1965 måtte ersättas med den 30 juni 1964 som sista medgivna datum för här avsedd ansökan (de föreslagna bestämmelserna, mom. 1, andra stycket). Man skulle genom en sådan ändring bättre tillgodose det även av administrativa skäl betingade önskemålet att inom rimlig tid kunna slutföra den avsedda pensionsregleringen.

Försäkringsinspektionen framhåller, att livförsäkringsbolag och understödsföreningar övergått till ett mera betryggande dödlighetsantagande än det av EJP ännu tillämpade äldre antagandet R 32. Därtill kommer att nämnda försäkringsinrättningar har att räkna med vissa förvaltningskostnader. Härav följer, att om man vid inköp av en pensionsförsäkring i en sådan försäkringsinrättning såsom engångsavgift endast får disponera ett belopp, som motsvarar fribrevets kapitalvärde beräknat med användande av de inom EJP tillämpade försäkringstekniska grunderna, kan delägaren få vidkännas nedsättning av sina pensionsförmåner. Enligt överenskommelsen om EJP:s förstatligande har staten emellertid åtagit sig ansvaret för EJP:s pensionsförpliktelser. Detta torde få anses innebära en garanti från statens sida att delägarna skall erhålla pensionsförmåner av reglements-enlig storlek. Med hänsyn härtill bör delägare, som beröres av kapitalöverföring, få bibehålla sina fribrevsförmåner utan nedsättning.

Pensionering, som säkerställes genom pensionsstiftelse, kan enligt inspektionens mening icke anses ordnad på lika betryggande sätt som pensionering genom försäkringsinrättning. Icke minst med hänsyn till den betryggande form i vilken pensioneringen hittills varit ordnad i EJP anser inspektionen, att kapitalöverföring, varom nu är fråga, bör ske till en försäkringsinrättning.

Inspektionen framhåller vidare, att det av utredningen ej framgår på vad sätt anpassningen till den allmänna pensionen skall ske. Det antydes dock, att överföring till annat pensionsorgan skall kunna ske kollektivt, om parterna träffat avtal av sådant innehåll. Om en sålunda avtalad kollektiv pensionsavlösning kommer att innebära, att den enskilde delägaren får avstå från sin intjänta pensionsrätt till förmån för försäkringskollektivet, kan avlösningen icke anses ske med iakttagande av principen om den enskildes rätt till fribrev på den intjänta delen av pensionen. Inspektionen framhåller i sammanhanget vikten av att delägare, för vilken avlösningssplanen innebär en nedsättning av hans pensionsförmåner, innan han avger försäkran att han godkänner pensionsavlösningen erhåller fullständig information rörande bestämmelsernas innehåll och innebörden av den plan, enligt vilken pensionsavlösningen skall ske.

Av punkterna 1 och 6 i de föreslagna bestämmelserna framgår att EJP skall påtaga sig betalningsansvaret för försäkringsfall, som inträffar efter 1961 års utgång men före beslut om avgiftsbetalningens upphörande. Ansökan om utträde ur EJP skall vara inkommen till järnvägsstyrelsen senast den 30 juni 1965. Full invalidpension och familjepension kommer i enlighet härmed att utgå från EJP samtidigt med folkpension och tilläggs-pension för sådana fall. Någon anpassning till den allmänna pensionen kommer sålunda icke till stånd i dessa fall.

Enligt punkt 6 i anförda bestämmelser skall i vissa fall verkställas återbetaling av avgifter, som efter 1961 års utgång erlagts till EJP. Någon gottgörelse för ränta efter sistnämnda tidpunkt skall dock icke ifrågakomma. I gengäld står EJP risken för försäkringsfall, som inträffar före beslut om avgiftsbetalningens upphörande utan att härför särskilda avgifter uttages. Inspektionen finner därför ej oskäligt att någon räntegottgörelse icke lämnas i förevarande fall.

Avslutningsvis framhåller inspektionen, att pensionsavlösningen enligt inspektionens mening bör ske på sådant sätt att envar delägare får bibehålla sina inom EJP intjänta fribrevsförmåner utan nedsättning. Inspektionen yrkar emellertid för sin del icke på någon ändring av de föreslagna bestämmelserna, om de avtalsslutande parterna är ense om att pensionsfrågan skall lösas i anslutning till utredningens förslag och delägarna erhåller erforderlig information innan sådan försäkran, som avses i förslaget, lämnas.

Statens pensionsanstalt, Stockholm—Nynäs järnvägsaktiebolag, Svenska järnvägarnas arbetsgivareförening, Svenska järnvägsmannaförbundet, Svenska järnvägarnas kontorspersonal- och arbetsledareförbund och Föreningen enskilda järnvägars förvaltningstjänstemän har ej något att erinra mot utredningsmannens förslag.

Departementschefen

Pensioneringsverksamheten i Enskilda järnvägarnes pensionskassa (EJP) övertogs den 1 juli 1945 av järnvägsstyrelsen. Verksamheten har sedan dess successivt minskat och omfattar för närvarande ca 500 pensionsstagare samt 650 anställda vid tolv trafikföretag, jämte ett mindre antal fristående delägare.

I anslutning till ATP-reformen hemställde Svenska järnvägarnas arbetsgivareförening och Svenska järnvägsmannaförbundet gemensamt om ändring av bestämmelserna för EJP i syfte att en pensionsomordning, liknande den som åstadkommits för de anställda inom den privata arbetsmarknaden i stort, skulle möjliggöras. Efter remissbehandling av framställningen tillkallades en särskild utredningsman med uppdrag att lägga fram förslag i frågan.

Utredningsmannens förslag innebär, att verksamheten inom EJP på sikt skall avvecklas. Vad angår de nuvarande pensionstagarna föreslås, att järnvägsstyrelsen även i fortsättningen skall handha pensionsutbetalningarna. I fråga om delägare, som ännu är i tjänst, skall enligt förslaget öppnas möjlighet för vederbörande enskilda trafikföretag att upphöra med inbetalningen av pensionsavgifter, varvid pensionsrätten nedsättes med hänsyn till bortfallet av återstående avgifter. Järnvägsstyrelsen föreslås erhålla befoget att överföra kapitalvärdet av sålunda nedsatt pensionsrätt till pensioneringsorgan, som enligt överenskommelse mellan vederbörande parter skall handha pensioneringen i fortsättningen och vars lämplighet härför styrelsen inte finner skäl att ifrågasätta. Beträffande personalen vid den statsägda Stockholm—Nynäs järnväg förutsätts dock, att någon kapitalöverföring icke skall göras. För kapitalöverföring ifrågakommande värden har beräknats till sammanlagt 7,3 mkr. vid ingången av år 1962.

Under förutsättning att ansökan om tillstånd att upphöra med avgiftsbetalningen inkommit till järnvägsstyrelsen före den 1 oktober 1963, föreslås utträdet ur EJP få räknas retroaktivt från och med 1962 års ingång. Såsom sista datum för ansökan om pensionsavlösning föreslår utredningsmannen den 30 juni 1965. Avvecklingsplanen omfattar i princip även de fristående delägarna i kassan.

Därest möjligheterna till utträde ur pensionskassan fr. o. m. 1962 års ingång kommer att helt utnyttjas medför enligt utredningsmannens beräkningar den föreslagna avvecklingen av pensioneringsverksamheten för järnvägsstyrelsen utgifter om dels ca 0,75 mkr. för restitution av erlagda avgifter belöpande på halvtannat år efter 1962 års ingång, dels högst 7,5 mkr. att överföras till andra pensioneringsorgan.

Utredningsmannens förslag har vunnit allmän anslutning vid remissbehandlingen. Försäkringsinspektionen har visserligen påpekat att en kollektiv kapitalöverföring ävensom kostnadsförhållandena inom det enskilda

pensionsväsendet kan innebära att de för en enskild beräkneliga fribrevsförmånerna inom EJP ej kan bibehållas efter avlösningen. Inspektionen yrkar dock icke på någon ändring i de föreslagna bestämmelserna, om de avtalsslutande parterna är ense om att pensionsfrågan skall lösas i anslutning till utredningsmannens förslag samt delägare erhåller erforderlig information innan han godkänner pensionsavlösningen. Inspektionen har vidare uttalat, att kapitalöverföring bör ske endast till försäkringsinrättning och ej till pensionsstiftelse. Järnvägsstyrelsen har förordat, att sista datum för ansökan om pensionsavlösning skall fastställas till den 30 juni 1964 i stället för, såsom utredningsmannen föreslagit, den 30 juni 1965.

Enligt min mening bör en avveckling av nämnda pensioneringsverksamhet nu komma till stånd utan tidsutdräkt. Utredningsmannens förslag till riktlinjer för en sådan avveckling finner jag mig i allt väsentligt kunna godtaga. Beträffande försäkringsinspektionens nyssnämnda påpekanden vill jag framhålla, att de organisationer, som representerar huvuddelen av arbetsgivarna och de anställda, gemensamt rekommenderat en kollektiv avlösning och sedermera i sina remissyttranden godtagit utredningsmannens förslag till frågans lösning. För att en utbrytning ur pensionskassan slutgiltigt skall kunna ske, erfordras emellertid enligt utredningsmannens förslag godkännande från de enskilda delägarna. Jag förutsätter liksom försäkringsinspektionen att delägarna — genom järnvägsstyrelsen och organisationerna — erhåller information om avlösningsplanens innebörd innan sådant godkännande lämnas. Det ankommer sedan på respektive parter att i fråga om den personal, som ännu ej pensionerats träffa överenskommelse om de framtida pensionsförmånernas storlek efter avlösningen.

Vad gäller den av försäkringsinspektionen berörda frågan huruvida kapitalöverföring bör kunna ske till pensionsstiftelse vill jag framhålla, att de berörda företagen har pensioneringen för sin personal ordnad på olika sätt. Vissa företag kan ha sin personalpensionering i övrigt ordnad genom stiftelse. Att binda dessa företag att ordna den från EJP avlösta pensioneringen hos försäkringsinrättning skulle innebära försämrade möjligheter för dem att få till stånd en enhetlig pensionering för personalen. Jag anser därför att även annan betryggande pensionsanordning bör kunna ifrågakomma som mottagare av kapital från EJP.

Vad angår järnvägsstyrelsens förslag att sista datum för ansökan om pensionsavlösning skall fastställas till den 30 juni 1964 har jag under hand inhämtat, att varken Svenska järnvägarnas arbetsgivareförening eller Svenska järnvägsmannaförbundet har något att erinra mot en sådan ändring i de av utredningsmannen föreslagna bestämmelserna. För egen del tillstyrker jag vad järnvägsstyrelsen sålunda förordat.

I övrigt biträder jag utredningsmannens förslag.

De medel, som erfordras för restitution av erlagda pensionsavgifter, torde böra bestridas av statens järnvägars driftmedel. Till följd av hittills efter

den 31 december 1961 inträffade och under första halvåret 1963 förväntade avgångar ur tjänst torde det av utredningsmannen beräknade kapitalvärdet 7,3 mkr. vid 1962 års ingång kunna reduceras med omkring 0,7 mkr. till 6,6 mkr. För kapitalöverföring torde alltså ifrågakomma högst 6,6 mkr. jämte ränta härå med 3,5 % för helt år räknat från 1962 års ingång till tidpunkten för kapitalöverföringen. Härför erfordras att investeringsmedel tas i anspråk. Jag förordar att för ändamålet ett särskilt anslag om 7,0 mkr. anvisas för budgetåret 1963/64 under statens järnvägars fond. Anslaget torde böra rubriceras Avlösning av vissa pensionsförpliktelser. Den i årets statsverksproposition angivna medelsförbrukningsramen för nästa budgetår om 315 mkr. för statens järnvägars investeringar bör uppräknas med sagda 7 mkr.

Frågan om vilka åtgärder som bör vidtagas för att ur statens järnvägars balansräkning avföra resterande, till EJP hänförliga bokföringsposter torde efter framställning av järnvägsstyrelsen få upptagas till prövning vid en framtida tidpunkt, då pensionsbetalningarna till de nuvarande pensionärerna upphört.

Under återopande av vad jag sålunda anfört hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att

I. bemyndiga Kungl. Maj:t att i huvudsaklig överensstämmelse med vad jag i det föregående förordat vidtaga åtgärder för avlösning av vissa pensionsförpliktelser i Enskilda järnvägarne pensionskassa;

II. till *Avlösning av vissa pensionsförpliktelser* för budgetåret 1963/64 under statens järnvägars fond anvisa ett investeringsanslag av 7 000 000 kr.

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Maj:t Konungen att till riksdagen skall avlåtas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Jan Sylvén
