

Bemærkninger til forslaget.

Gennem flere år har den internationale jernbaneunion arbejdet med planer om oprettelse af en europæisk central for fælles indkøb af jernbanemateriel med det formål for øje at øge mulighederne for produktion i større serier og derigennem opnå lavere priser, samtidig med at fabrikanterne opnår fordelene ved en jævnere flydende strøm af ordrer. Som følge af de vanskeligheder banerne i mange lande har ved at opnå lån eller bevillinger til sådanne indkøb, udvidedes planerne senere under medvirken af den europæiske trafikministerkonference til at omfatte et selskab ikke alene til indkøb, men også til finansiering af materiel.

Som resultat af arbejdet undertegnede jernbanestyrelserne i 14 europæiske lande, hvoriblandt Danmark, den 30. september 1955 i London en overenskomst om dannelsen af et sådant finansieringsselskab, „Eurofima“, i form af et aktieselskab med en aktiekapital på 50 000 000 schweiziske francs, hvoraf Danmark indskyder 100 000 francs, medens de samme landes regeringer i Bern den 20. oktober 1955 undertegnede en konvention om regeringernes bistand til selskabets virksomhed.

Herefter er det hensigten, at hvert land årlig skal give meddelelse til selskabet om, hvilket materiel det i det kommende år ønsker indkøbt gennem selskabet, hvorefter dette indenfor rammerne af sine lånemuligheder sammenstiller ordrerne og udbyder dem i international licitation. Hvert land kan derefter enten betale det pågældende materiel kontant eller i afdrag eller overtage det på grundlag af en leje-salgs-kontrakt.

Ved overvejelsen af i hvilket omfang Danmark skal benytte sig af sin adgang til at foretage indkøb gennem selskabet, vil der selvsagt blive taget fornødent hensyn til dansk industri og beskæftigelse, og speciel bevillingsmæssig tilslutning vil blive indhentet i hvert enkelt tilfælde, men det må samtidig tages i betragtning, at statsbanerne vil kunne forbedre deres økonomi ved at foretage nyanskaffelser og dermed sammenhørende udrangering af gammelt materiel i større omfang, end både de nuværende

bevillinger og den danske industris kapacitet gør det muligt.

Artiklerne 1 og 4 i konventionen omhandler regeringernes bistand ved stiftelsen af selskabet og dets senere virksomhed.

Artikel 2 omhandler forholdet mellem statutterne og de enkelte landes lovgivning samt regler for ændring af statutterne.

Artikel 3 indeholder bestemmelse om, at selskabet forbliver ejer af materiellet, til vedkommende land har betalt det fuldt ud.

Artikel 5 indeholder bestemmelser om statens garanti for de af dens baner indgåede forpligtelser.

Artikel 6 omhandler eventuel oprettelse af filialer af selskabet og dets pligt til at aflægge årlig beretning til regeringerne.

Artikel 7 indeholder bestemmelse om, at banerne ikke ved anskaffelse af materiel gennem selskabet vil blive pålagt told eller skatter i større omfang end ved anskaffelse af materiellet direkte fra fabrikanterne. I en tillægsprotokol omhandles de skattefordele, der tilstås af Schweiz, hvor selskabet får sit sæde.

Artikel 8 og 9 indeholder bestemmelser om regeringernes bistand til de i forbindelse med selskabets virksomhed hørende import-, eksport- og valutaforretninger.

Artikel 10 indeholder bestemmelse om, at der skal optages forhandling mellem regeringerne, hvis der skulle opstå vanskeligheder hidrørende fra lovgivningen i et medlemsland.

Artikel 11, 12 og 13 omhandler nye regeringers tilslutning til konventionen og regeringers tilbagetræden inden for selskabets levetid (der foreløbig er sat til 50 år).

Artikel 14 fastsætter, at tvister om konventionen afgøres af den internationale domstol i Haag.

Artikel 15, 16 og 17 omhandler konventionens ikrafttræden og ratifikation.

Overenskomsten er udfærdiget på fransk, tysk og italiensk.