

[Ministeren for handel, industri og søfart.]

er gået ind for denne tanke, medens flertallet har taget afstand fra forslaget, der iøvrigt er omtalt i kommissionsbetænkningens side 77—78.

De her sidst nævnte spørgsmål forudsætter ikke ændringer i beværterlovgivningen, og der er vel derfor ikke direkte anledning til nærmere at kommentere dem ved denne lejlighed. Det er af betydning, at opmærksomheden er henvendt på disse problemer, og at der gøres mest muligt for — som kommissionen selv har udtrykt det — „at undertrykke uheldig beværtningsdrift“.

Jeg har måske redegjort noget udførligt for forslaget, men jeg har anset dette for nødvendigt, fordi lovforslaget fremtræder som et ændringsforslag til den gældende lov. Jeg håber, at forhandlingerne i dette høje ting må føre til, at forslaget fremmes. Som jeg sagde i indledningen, er beværterlovsspørgsmål af en sådan art, at forslaget kan siges at være upolitisk. Jeg er selvsagt rede til at drøfte forslaget nærmere i det udvalg, der formentlig vil blive nedsat.

Og hermed anbefaler jeg lovforslaget til det høje tings velvillige behandling.

**Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg):** Jeg har herved den ære for det høje ting at fremsætte forslag til folketingsbeslutning om Danmarks ratifikation af en international overenskomst vedrørende dannelsen af et europæisk selskab til fællesindkøb af jernbanemateriel, undertegnet i Bern den 20. oktober 1955.

Baggrunden for forslaget er den, at den internationale jernbaneunion gennem flere år har 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 fordele 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, er

planerne senere under medvirken af den europæiske trafikministerkonference udvidet til at omfatte et selskab ikke alene til indkøb, men også til finansiering af materiel.

Som resultat af dette arbejde 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 sfrcs., hvoraf Danmark indskyder 100 000 frcs.

For at skaffe det nødvendige retslige grundlag for selskabets virksomhed, der fordrer, at regeringerne i de pågældende lande garanterer for de forpligtelser, banerne indgår, og at banerne sikres mod at blive dårligere stillet i fiskal henseende, når de foretager indkøb gennem selskabet, end hvis de køber direkte hos fabrikanterne, samt at selskabets ejendomsret til det pågældende materiel sikres, indtil vedkommende bane har betalt det fuldtud, er der endvidere udarbejdet den nu forelagte overenskomst om regeringernes bistand, der blev underskrevet i Bern den 20. oktober 1955 af repræsentanter for de samme 14 lande.

Ifølge den stiftelsesoverenskomst, som banerne som før nævnt har afsluttet, er det hensigten, at hvert lands baner årlig skal give meddelelse til selskabet om, hvilket materiel der i det kommende år ønskes indkøbt gennem selskabet, hvorefter dette indenfor rammerne af sine lånemuligheder sammenstiller ordrerne og udbyder dem i international licitation. Hver bane kan derefter enten betale det pågældende materiel kontant eller i afdrag eller overtage det på grundlag af en lejesalgskontrakt.

Ved overvejselsen af, hvorvidt Danmark burde gå ind i „Eurofima“, har det været afgørende, at statsbanernes materiel efterhånden er temmelig forældet. Medens for Vesteuropa som helhed 27 pct. af godsvognene er over 40 år gamle, er det tilsvarende tal for Danmark 45 pct., og medens ca. 30 pct. af de vesteuropæiske lokomotiver