

Nr 183

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående Sveriges anslutning till konventionen rörande bildandet av EUROFIMA, europeiskt bolag för finansiering av järnvägsmateriel, m. m.

(4:e avd.)

I propositionen nr 211 har Kungl. Maj:t, under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 14 oktober 1955, föreslagit riksdagen godkänna Sveriges anslutning till konventionen rörande bildandet av EUROFIMA, europeiskt bolag för finansiering av järnvägsmateriel, och till tilläggsprotokollet till denna konvention.

Efter förslag av Organisationen för europeiskt ekonomiskt samarbete (OEEC) hölls i oktober 1953 på inbjudan av den belgiske transportministern i Bryssel en konferens mellan transportministrarna i Belgien, Danmark, Frankrike, Grekland, Italien, Luxemburg, Nederländerna, Norge, Portugal, Schweiz, Spanien, Storbritannien, Sverige, Turkiet, Förbundsrepubliken Tyskland och Österrike. Vid denna konferens antogs och öppnades för undertecknande ett protokoll rörande instiftandet av en europeisk transportministerkonferens. Detta protokoll, som trätt i kraft den 31 december 1953, har numera biträtts av de vid Brysselkonferensen företrädde staterna (av Sverige den 8 januari 1954) samt därjämte av Jugoslavien. Den sålunda instiftade konferensen, som har sitt säte i Paris, består av ett transportministerråd och en ställföreträdarkommitté. Den har till uppgift att vidtaga alla åtgärder för att förverkliga, på allmänt eller regionalt plan, det bästa utnyttjandet och den mest rationella utvecklingen av europeiska landtransporter av internationell betydelse samt att samordna och befordra arbetet inom de internationella organisationer, vilka befattar sig med europeiska landtransporter, därvid hänsyn skall tagas till överstatliga myndigheters verksamhet på detta område. För att utreda och diskutera frågor, som är av särskilt intresse för vissa medlemmar, kan bildas s. k. begränsade grupper. Andra medlemmar, som anser sina intressen berörda, äger att följa utredningar och diskussioner inom gruppen, men kan ej motsätta sig, att utredningar och diskussioner fullföljes inom konferensens ram.

Vid konferensen i Bryssel 1953 antog transportministrarna en resolution rörande internationell finansiering för inköp av järnvägsmateriel. I denna anmodades järnvägsförvaltningarna att påskynda sina utredningar om standardisering av rullande materiel samt att, därest behov därav före-

låge, snarast möjligt framlägga förslag om internationell finansiering av sådan materiel.

I anledning av denna resolution tillsatte ställföreträdarkommittén ett arbetsutskott, sammansatt av nio stater, dock ej Sverige, med uppdrag att samarbeta med internationella järnvägsunionen (UIC) i denna fråga. Detta arbete ledde till uppgörandet av

dels ett förslag till *konvention rörande bildandet av EUROFIMA, europeiskt bolag för finansiering av järnvägsmateriel*, ävensom ett *tilläggsprotokoll* till denna konvention, vilka båda dokument utarbetats av förenämnda arbetsutskott,

och dels förslag till *bolagsordning för EUROFIMA* och till *basöverenskommelse rörande EUROFIMAS verksamhet*, utarbetade av järnvägsförvaltningarna.

Dessa förslag underställdes den 8 juli 1955 en begränsad grupp av ministerrådet, bestående av transportministrarna i Belgien, Frankrike, Italien, Luxemburg, Nederländerna, Schweiz, Spanien, Förbundsrepubliken Tyskland och Österrike. Sedan förslagen undergått vissa formella ändringar och kompletteringar beslöts att för undertecknande öppna konventionen och tilläggsprotokollet vid transportministerrådets påföljande sammanträde i Bern, som numera fastställts till den 19 och den 20 oktober 1955. Jämväl de medlemsstater i transportministerkonferensen, som icke deltagit i fördragens utarbetande, äger då rätt att underteckna konventionen och tilläggsprotokollet.

De sålunda framlagda förslagen bildar tillsammans ett helt. Den av järnvägsförvaltningarna utarbetade bolagsordningen utgör grunden för bolagets verksamhet, medan basöverenskommelsen reglerar bolagets finansiella och ekonomiska verksamhet. Bolaget bildas av järnvägsförvaltningarna men tillförsäkras regeringarnas stöd genom konventionen och tilläggsprotokollet, vilka skall undertecknas av regeringarna.

Beträffande förslagens närmare innebörd torde få hänvisas till propositionen (s. 3—7) samt till de vid propositionen fogade bilagorna (s. 10—21).

Såväl *järnvägsstyrelsen* som *Svenska mekanförbundet*, *AB Svenska järnvägsverkstäderna* och *AB Svenska kullagerfabrikerna* ha förordat svenskt deltagande i bolaget (s. 7).

Departementschefen har anfört följande.

Instiftandet av ifrågavarande bolag ingår som ett led i det integrationsarbete på transportområdet, som pågår på kontinenten. Det allmänna syftet med detta arbete kan sägas vara att söka få till stånd ett bättre utnyttjande och en rationell utveckling av den europeiska landtransportkapaciteten. I detta sammanhang må erinras om de förslag i dylikt syfte, som vid flera tillfällen framförts inom Europarådets rådgivande församling samt inom kol- och stålunionen. Dessa förslag har i allmänhet inneburit tillskapandet av en överstatlig organisation. Vidare vill jag härvid också hänvisa till den resolution, som fattades av regeringarna i de sex till kol-

och stålunionen anslutna staterna i början av juni 1955 i Messina. De framhöll där att tiden är inne att inleda en ny etapp i det europeiska integrationsarbetet och att ansträngningarna bland annat bör inriktas på transportväsendet. Vad som må bli resultatet av detta arbete går ännu icke att förutsäga. Från svensk sida bör man icke ställa sig helt utanför samarbetet på detta område. Möjligheterna till kontakter och utbyte av informationer av värde för Sverige skulle därigenom starkt beskärmas. Det föreligger därför ett intresse för Sveriges del att deltaga i europeiska internationella organisationer av teknisk natur, av vilka vi kan ha nytta för utvecklingen av vårt transportväsende och i vilka vi kan bevaka jämväl andra svenska intressen.

Syftet med det tilltänkta bolaget är att biträda i första hand de järnvägsförvaltningar, som är aktieägare i bolaget, att modernisera deras rullande materiel och att samtidigt uppmuntra koncentrerad av beställningar och därigenom möjliggöra prisnedsättningar.

Sverige har en förhållandevis högt utvecklad järnvägsindustri med ett internationellt sett relativt tillfredsställande kostnads läge, och det är även ur beredskapssynpunkt av intresse att denna industri har en sådan kapacitet att behövlig produktion vid avspärrningstider kan upprätthållas. Sveriges direkta intresse av bolagets verksamhet torde därför vara relativt mindre än vad fallet är i fråga om många andra länder. Bolagets tillkomst bör emellertid kunna medverka till en sänkning av priserna å järnvägsmateriel i Europa genom möjligheten av större beställningar och underlättandet av serietillverkning i större utsträckning än hittills av dylik materiel. Genom att vara aktieägare i bolaget får statens järnvägar möjlighet att utan säkerhet av annan aktieägare och utan förskotts betalning lägga ut order genom bolaget och därigenom draga fördel av de prisnedsättningar, som bolaget må kunna utverka. Skulle sedermera ett svenskt deltagande i den s. k. europeiska vagnpoolen bli beslutat, blir statens järnvägars intresse av att ingå som aktieägare i bolaget än mera framträdande. Därtill kommer att genom ett svenskt deltagande i bolagets verksamhet större möjligheter finnes att tillvarataga vårt intresse av att upprätthålla en svensk järnvägsindustri, som kan konkurrera i fråga om både inhemska och utländska beställningar.

I detta sammanhang må upplysas, att förutom de stater, som deltagit i utarbetandet av konventionen och övriga handlingar, jämväl Danmark, Jugoslavien, Norge och Portugal meddelat, att de avser att underteckna konventionen och låta sina järnvägsförvaltningar ingå som aktieägare i bolaget.

Efter övervägande av de anförda skälen har jag kommit till slutsatsen att statens järnvägar bör ingå som aktieägare i bolaget.

Vad beträffar frågan om vilket antal aktier, som järnvägsstyrelsen i så fall bör teckna, erinras om föreskriften i bolagsordningen att ett innehav av minst 2 % av aktiekapitalet kräves för att ingå i bolagets styrelse. Detta innebär en aktieteckning å minst 100 aktier till ett sammanlagt nominellt värde av 1 milj. schweiziska francs. Det är uppenbart att om någon svensk ej får säte i bolagets styrelse möjligheterna att inverka på bolagets verksamhet är ytterligt begränsade, detta allrahelst som icke något av de övriga nordiska länderna avser att tillförsäkra sig en representation i styrelsen. I detta sammanhang må upplysas, att enligt ett av järnvägsförvaltningarna uppgjort förslag skall vardera av de franska och västtyska järnvägarna teckna 1 300 aktier, de italienska 700, de belgiska 550, de schweiziska 400, de nederländska 300, de luxemburgska, jugoslaviska, spanska och svenska järnvägarna envar 100, de portugisiska 20 samt var och en av de danska, norska och österrikiska 10 aktier.

Med hänsyn till vad sålunda anförts anser jag övervägande skäl tala för ett svenskt deltagande med 1 milj. schweiziska francs eller omkring 1,2 milj. svenska kronor. Detta belopp torde lämpligen böra belasta statens järnvägars dispositionsanslag.

Utskottet. Av den i propositionen lämnade redogörelsen framgår, att förslaget till bildande av nu ifrågavarande bolag, kallat EUROFIMA, utarbetats på uppdrag av den år 1953 instiftade europeiska transportministerkonferensen. I enlighet med detta samarbetsorgans allmänna uppgifter kan förslaget betraktas som ett led i det integrationsarbete på transportområdet som pågår på kontinenten. Med bolaget åsyftas också att lämna i första hand de järnvägsförvaltningar som äro aktieägare däri bistånd till standardisering och modernisering av den rullande materielen samt att uppmuntra koncentring av beställningar och därigenom möjliggöra prisnedsättningar.

I likhet med departementschefen finner utskottet vägande skäl av både principiell och praktisk natur tala för att vårt land icke bör ställa sig utanför det europeiska samarbete som härutinnan avses skola etableras. Utskottet tillstyrker således ett svenskt deltagande i bolaget. Erinras må i detta sammanhang, att såväl järnvägsstyrelsen som auktoritativa företrädare för den mekaniska verkstadsindustrien lämnat sin anslutning till förslaget.

Beträffande omfattningen av förevarande svenska engagemang biträder utskottet departementschefens förslag, innebärande en aktieteckning av 100 aktier till ett sammanlagt nominellt belopp av 1 milj. schweiziska francs eller ca 1,2 milj. svenska kronor. Såsom departementschefen framhållit synes lämpligt att kostnaderna härför bestridas av statens järnvägars dispositionsanslag.

Utskottet hemställer,

att riksdagen må godkänna Sveriges anslutning till konventionen rörande bildandet av EUROFIMA, europeiskt bolag för finansiering av järnvägsmateriel, samt tilläggsprotokollet till denna konvention.

Stockholm den 29 november 1955

På statsutskottets vägnar:

MARTIN SKOGLUND

Närvarande: se under utlåtandet nr 186.