

Nr 211

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående Sveriges anslutning till konventionen rörande bildandet av EUROFIMA, europeiskt bolag för finansiering av järnvägsmateriel, m.m.; given Stockholms slott den 14 oktober 1955.

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

Under Hans Maj:ts
Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

BERTIL

Sven Andersson

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås, att riksdagen godkänner Sveriges anslutning till konventionen rörande bildandet av EUROFIMA, europeiskt bolag för finansiering av järnvägsmateriel, samt tilläggsprotokollet till denna konvention. Det förutsättes, att statens järnvägar skall få tillstånd att med anlåtande av medel från statens järnvägars dispositionsanslag förvärva aktier i ifrågavarande bolag för 1 miljon schweiziska francs, motsvarande ca 1,2 miljoner kronor.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Regenten, Hertigen av Halland i statsrådet å Stockholms slott den 14 oktober 1955.

Närvarande

Statsministern ERLANDER, statsråden ZETTERBERG, TORSTEN NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, ANDERSSON, HEDLUND, PERSSON, HJALMAR NILSON, LINDELL, NORDENSTAM, LANGE, LINDHOLM.

Efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter anför chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Andersson, följande.

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 biträttts av de vid Brysselkonferensen företrädde staterna (av Sverige den 8 januari 1954¹) 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 förelåge, snarast möjligt framlägga förslag om internationell finansiering av sådan materiel.

¹ SÖ 1954:3.

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.

Bolaget, vars säte skall bli i Basel, Schweiz, har instiftats för en tid av 50 år och skall enligt förslaget till *bolagsordning* ha till uppgift att skaffa de järnvägsförvaltningar, som är aktieägare i bolaget, ävensom andra järnvägsförvaltningar, men då under garanti av en eller flera aktieägare, sådan materiel av standardtyp, som är nödvändig för deras verksamhet. I detta syfte skall bolaget låta bygga sådan materiel för intresserade förvaltningars räkning eller för bolagets egen räkning. I sistnämnda fall skall bolaget hyra ut eller sälja denna materiel. Bolaget äger upptaga lån, nödvändiga för dess verksamhet (art. 3).

Aktiekapitalet utgör 50 milj. schweiziska francs och är uppdelat å 5 000 aktier å 10 000 francs (art. 5). Likvid för aktierna skall antingen erläggas kontant, s. k. A-aktier, eller genom tillskjutande av godsvagnar av fastställd standard, s. k. B-aktier, Sistnämnda aktier skall konverteras i A-aktier genom inbetalning till bolaget av en tiondel av värdet vid slutet av vart och ett av bolagets tio första räkenskapsår (art. 6).

Genom beslut av bolagsstämman kan aktiekapitalet ökas, därvid varje

aktieägare skall ha rätt att teckna sig för nya aktier i förhållande till det antal aktier han innehar vid tiden för ökningen (art. 8). Varje järnvägsförvaltning i stat, som undertecknat eller anslutit sig till konventionen, må godtagas som aktieägare i bolaget genom beslut av bolagsstämman antingen genom att de tidigare aktieägarna avstår från aktier eller genom ökning av aktiekapitalet, under förutsättning att vederbörande stats regering går i borgen för järnvägsförvaltningens förbindelser. Bolagsstämman bestämmer vilket antal aktier, som skall avstås för att möjliggöra en ökning av antalet aktieägare, och det belopp, som skall erläggas för dessa aktier (art. 9).

Aktieägarnas rätt att deltaga i handhavandet av bolagets angelägenheter utövas å bolagsstämma (art. 10). Varje aktieägare utövar rösträtt i förhållande till sitt aktieinnehav (art. 14). Beslut fattas med enkel majoritet av de företrädde aktierna. Är emellertid fråga om ändring av bolagsordningen, om ökning eller nedsättning av aktiekapitalet, om överlåtelse eller tecknande av aktier eller om upplösning eller förlängning av bolaget fordras en majoritet av $\frac{7}{10}$ av aktiekapitalet (art. 15).

För bolaget finns en styrelse, bestående av två ledamöter för varje aktieägare, vars andel i aktiekapitalet utgör minst 2 %. Den väljes å bolagsstämma för en period av tre år. Varje styrelseledamot har en röst (art. 18). Styrelsen äger att med vissa närmare angivna undantag överlåta förvaltningen eller viss del av densamma å en eller flera direktörer (art. 22). Styrelsen är beslutförför om majoriteten av dess ledamöter är närvarande eller företrädd. Såsom styrelsens beslut gäller den mening, om vilken de flesta vid sammanträdet närvarande ledamöter förenar sig, och vid lika röstetal den mening, som biträdes av ordföranden. Avser beslutet fråga om upptagandet av lån fordras tre fjärdedels majoritet (art. 24).

Varje aktieägare ansvarar för bolagets förbindelser i förhållande till sin andel i aktiekapitalet och högst till ett belopp, som svarar mot denna andel (art. 27).

Av bolagets årsvinst skall minst 5 % avsättas till en reservfond intill dess densamma uppgår till en femtedel av aktiekapitalet. Av årsvinsten må därefter högst 4 % utdelas å varje A-aktie. B-aktierna däremot har icke rätt till utdelning. Eventuell ytterligare vinst skall, såvida annat ej bestämmes å bolagsstämma, avsättas till en särskild garantifond (art. 30).

Slutligen lämnas närmare regler om likvidation av bolaget (art. 31).

Jämlikt *basöverenskommelsen* enas vederbörande järnvägsförvaltningar om att under bolagets första två år begränsa dess verksamhet till järnvägsförvaltningar i stater, som undertecknat konventionen, och till standardiserade godsvagnar att införlivas i den europeiska vagnpoolen.

Förvaltningarna åtager sig att på begäran underrätta bolaget om sina allmänna behov av standardiserad järnvägsmateriel och att därvid ange, i vilken omfattning detta behov må kunna täckas av bolaget. Det fram-

hålles emellertid uttryckligen att varje förvaltning är fri att skaffa materiel från annat håll.

Bolaget skall efter att ha sökt samordna de olika behoven i årsprogram och därvid grupperat jämförbar materiel inhämta anbud från industrien i syfte att erhålla bästa möjliga köpevillkor och uppmuntra internationell konkurrens. Innan slutgiltigt avtal träffas skall vederbörande järnvägsförvaltningars godkännande inhämtas. Den sålunda inköpta materielen skall i princip ställas till järnvägsförvaltningarnas förfogande genom avbetalningsköp, därvid bolaget förbehåller sig äganderätten, intill dess full betalning för materielen erlagts. Ingående regler lämnas om utformningen av dessa avtal, som skall vara underkastade lagen i den stat, där bolaget har sitt säte, d. v. s. Schweiz.

Varje järnvägsförvaltning äger emellertid möjlighet att kontant köpa all materiel eller del av densamma, som beställts av bolaget för dess räkning. I detta fall övergår äganderätten omedelbart å förvaltningen.

Bolaget skall eftersträva lägsta möjliga priser men samtidigt, särskilt under dess första verksamhetsår, vid utläggandet av beställningar tillse att dess och järnvägsförvaltningarnas intressen bringas i överensstämmelse med industriens i de olika länderna intressen.

Vidare föreskrives att de vagnar, som av aktieägare må avhändas till bolaget som likvid för aktie, måste ingå i den europeiska vagnpoolen. Värdet å dessa vagnar skall uppskattas av en kommitté, sammansatt av fem experter från skilda järnvägsförvaltningar.

Slutligen gives regler om skiljedom vid tvist rörande tolkningen av överenskommelsen.

Genom *konventionen* godkänner de till densamma anslutna staterna bolagets bildande. Bolaget skall vara underkastat den vid konventionen bifogade bolagsordningen ävensom lagen i den stat, där bolaget har sitt säte, i den mån konventionen icke avviker från denna lag. Den stat, där bolaget skall ha sitt säte, åtager sig att vidtaga erforderliga åtgärder för att möjliggöra bolagets bildande omedelbart efter det konventionen trätt i kraft.

Bolagsordningen ävensom de ändringar, som må vidtagas i densamma, är giltiga oavsett däremot stridande bestämmelser i lagen i den stat, där bolaget har sitt säte. Ändring i bolagsordningen må emellertid i vissa fall icke vidtagas, såvida icke alla de till konventionen anslutna staterna, vars järnvägsförvaltningar är aktieägare i bolaget, godkänner densamma. Detta är fallet då ändring avser bolagets säte, föremålet för dess verksamhet och dess giltighetstid, bestämmelser för järnvägsförvaltnings upptagande som aktieägare i bolaget, vissa röstregler å bolagsstämma och i styrelsen samt aktieägarnas ansvarighet för bolagets förbindelser. I andra fall kräves att den stat, där bolaget har sitt säte, godkänner ändringen såsom då fråga är om ökning eller nedsättning av aktiekapitalet, aktieägarnas rösträtt, styrelsens sammansättning och vinstutdelning. Därest en regering motsätter sig

en ändring av bolagsordningen skall samtliga regeringar undersöka lämpligheten av ändringen.

Då fråga är om ett avbetalningsköp mellan bolaget och en förvaltning samt bolaget förbehållit sig äganderätten till materielen intill dess full betalning erlagts, skall detta förbehåll, då avtalet är underkastat lagen i den stat, där bolaget har sitt säte, äga giltighet utan att förbehållet behöver inskrivas. Denna bestämmelse har tillkommit med hänsyn till att i Schweiz dylik inskrivning kräves för att göra ett äganderättsförbehåll giltigt. Där- est köpet återgår på grund av att förvaltningen icke i tid fullgör sina för- pliktelser äger bolaget förutom skadestånd för kontraktsbrott taga tillbaka materielen utan att återbetala redan bekomna amorteringar.

Regeringarna bemyndigar sina respektive järnvägsförvaltningar att vid- taga de åtgärder, som är nödvändiga för bolagets bildande, och åtager sig att genom sina förvaltningar på allt sätt underlätta bolagets verksamhet. I den mån en stat enligt lag icke redan svarar för de förbindelser, som ingåtts av dess järnvägsförvaltning, åtager sig denna stat genom anslut- ningen till konventionen ansvaret för förvaltningens förbindelser mot bolaget.

De till konventionen anslutna staterna överenskommer att järnvägs- materiel, som av bolaget överlämnas till järnvägsförvaltning, icke skall vara underkastad andra fiskaliska pålagor än de som skolat utgå, därest järn- vägsförvaltningen direkt förvärvat ifrågavarande materiel. På samma sätt skall in- och utförsel av sådan järnvägsmateriel icke vara underkastad högre skatter eller tullar än om materielen direkt in- eller utförts av järn- vägen. Regeringarna åtager sig också att på alla sätt underlätta in- och utförsel av materiel, som faller inom bolagets verksamhetsområde. De för- binder sig också att tillåta de valutatransaktioner, som föranledes av bo- lagets bildande och verksamhet.

Då konventionen trätt i kraft, äger varje europeisk stat, som icke under- tecknat konventionen, att ansluta sig till densamma. En anslutning av stat, som icke är medlem av europeiska transportministerkonferensen, får emel- lertid verkan allenast om samtliga till konventionen anslutna stater god- känner densamma.

En stat, vars järnvägsförvaltning icke är eller upphört att vara aktie- ägare i bolaget, må uppsäga konventionen genom meddelande därom tre månader i förväg. Konventionen innehåller till slut en bestämmelse om att tvist rörande tolkningen eller tillämpningen av densamma, som icke kunnat biläggas på annat sätt, skall hänskjutas till Internationella dom- stolen.

Konventionen träder i kraft en månad efter det dels Schweiz ratificerat densamma och dels järnvägsförvaltningarna i de länder, vilka ratificerat konventionen, företräder 80 % av aktiekapitalet. I avvaktan på konven- tionens ikraftträdande enas emellertid signatarstaterna om att redan i och

med undertecknandet sätta konventionen provisoriskt i kraft i den mån detta är möjligt jämlikt deras respektive konstitutionella regler. Vid undertecknandet skall varje regering meddela under vilka villkor och i vilken mån den sätter konventionen provisoriskt i kraft.

Genom *tilläggsprotokollet*, som skall avslutas mellan å ena sidan Schweiz och å andra sidan övriga stater, som ansluter sig till konventionen, tillförsäkras bolaget, så länge det har sitt säte i Schweiz, viss skattebefrielse där. Tilläggsprotokollet träder i kraft samtidigt med konventionen.

Yttranden

Järnvägsstyrelsen anser övervägande skäl tala för ett svenskt deltagande i bolaget. Den svenska aktieteckningen i bolaget synes styrelsen lämpligen böra uppgå till mellan 3 och 6 % av det förutsedda aktiekapitalet om 50 milj. schweiziska francs.

Jämväl *Svenska mekanförbundet*, *AB Svenska järnvägsverkstäderna* och *AB Svenska kullagerfabriken* har förordat svenskt deltagande i bolaget.

Departementschefen

Instiftandet av ifrågakvarande 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 beskäras. 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 kostnadsläge 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 förskottsbetalning 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 både i fråga om 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 överbäggande 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 allra helst 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 överbäggande 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.

Under åberopande av det anförda får jag hemställa, att konventionen rörande bildandet av EUROFIMA, europeiskt bolag för finansiering av järnvägsmateriel, samt tilläggsprotokollet till denna konvention, vartill de franska texterna jämte svensk översättning här fogas (Bilagorna A och B), måtte genom proposition föreläggas riksdagen samt att Kungl. Maj:t därvid måtte föreslå riksdagen

att godkänna Sveriges anslutning till konventionen och till tilläggsprotokollet.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan förordnar Hans Kungl. Höghet Regenten, Hertigen av Halland, att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar, skall avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:

Gösta Kahm

Convention

relative à la constitution d'«EUROFIMA»
Société européenne pour le financement
de matériel ferroviaire

Les Gouvernements de la République Fédérale d'Allemagne, de l'Autriche, de la Belgique, du Danemark, de l'Espagne, de la France, de l'Italie, du Luxembourg, des Pays-Bas, du Portugal, de la Suède, de la Suisse et de la Yougoslavie,

considérant que le chemin de fer ne peut jouer son rôle dans l'économie générale que s'il est mis à même d'effectuer les investissements correspondant à un renouvellement normal et à une modernisation indispensable du matériel roulant; que les progrès réalisés dans la standardisation du matériel et dans son exploitation en commun trouvent leur complément logique dans l'adoption d'un mode de financement international des achats;

considérant qu'un tel financement est susceptible de constituer une véritable opération de consolidation des efforts techniques faits pour assurer une intégration progressive des chemins de fer sur le plan européen; que ce financement s'adapte aussi particulièrement bien à un matériel roulant composé d'unités standardisées dont la propriété peut être aisément transférée d'un pays à l'autre;

considérant que les chemins de fer — — — — —

sont convenus de constituer «Eurofima», Société européenne pour le financement de matériel ferroviaire (appelée ci-après «la Société»);

considérant que, tant par sa composition que par son but, la Société

Konvention

rörande bildandet av »Eurofima», europeiskt bolag för finansiering av järnvägsmateriel

Regeringarna i Förbundsrepubliken Tyskland, Österrike, Belgien, Danmark, Spanien, Frankrike, Italien, Luxemburg, Nederländerna, Portugal, Sverige, Schweiz och Jugoslavien, vilka

tagit i betraktande, att järnvägarna kunna fullfölja sin uppgift i den allmänna ekonomin allenast om de äro i stånd att göra de investeringar, som svara mot normal förnyelse och oundgänglig modernisering av den rullande materielen; att de framsteg som gjorts i fråga om standardiseringen av materielen och dess gemensamma utnyttjande naturligt påkallar antagandet av en internationell finansieringsmetod för upphandlingar;

tagit i betraktande, att en sådan finansiering är ägnad att konsolidera de tekniska ansträngningar, som gjorts för att åstadkomma en fortskridande integration av järnvägarna på det europeiska planet; att denna finansiering är särskilt lämpad för rullande materiel, sammansatt av standardiserade enheter, vilkas äganderätt lätt kan överföras från ett land till ett annat;

erfarit, att järnvägarna i — — — — —

överenskommit att bilda »Eurofima», europeiskt bolag för finansiering av järnvägsmateriel (nedan kallat »bolaget»);

tagit i betraktande, att bolaget, såväl genom sin sammansättning

présente un intérêt public et un caractère international;

constatant en effet que la Société a pour but de favoriser l'équipement et l'exploitation, aux meilleures conditions possibles, du service public des transports ferroviaires des Parties contractantes;

désireux dans ces conditions d'accorder à la Société tout le soutien possible;

reconnaissant que l'action de la Société dans les domaines économique et financier doit être facilitée par des mesures exceptionnelles et que la constitution et le fonctionnement de celle-ci ne doivent pas avoir pour résultat de faire supporter par les administrations de chemin de fer intéressées des impôts et taxes qui n'auraient pas été à leur charge si chacune d'entre elles avait assumé, par ses propres moyens, son équipement en matériel;

considérant que le crédit de la Société, laquelle devra recourir à l'emprunt pour le financement d'une grande partie des marchés qu'elle contractera, ne pourra être obtenu et maintenu qu'à la condition que les engagements pris envers elle par les administrations de chemin de fer soient respectés en toutes circonstances;

ont désigné les représentants soussignés qui, dûment autorisés, sont convenus de ce qui suit:

Article 1^{er}

(a) Les Gouvernements parties à la présente Convention approuvent la constitution de la Société qui sera régie par les Statuts annexés à la présente Convention (appelés ci-après »les Statuts») et, à titre subsidiaire par le droit de l'Etat du siège, dans la mesure où il n'y est pas dérogé par la présente Convention.

(b) Le Gouvernement de l'Etat du siège prendra les mesures néces-

som genom ändamålet för dess verksamhet, utgör ett allmänt intresse och är av internationell karaktär;

erfarit, att bolaget har till ändamål att på bästa möjliga sätt främja utrustningen och utnyttjandet av de fördragsslutande parternas allmänna transportapparat beträffande järnvägstransporter;

äro angelägna att under sådana förhållanden erbjuda bolaget allt möjligt stöd;

vitsorda, att bolagets verksamhet på det ekonomiska och finansiella planet bör underlättas genom utomordentliga åtgärder och att dess bildande och verksamhet icke böra hava till resultat, att de intresserade järnvägsförvaltningarna få vidkännas skatter och pålagor, som icke skulle hava påförts dem, om var och en av dem med egna medel skaffat sin materiel;

tagit i betraktande, att bolaget, vilket bör anlita lånevägen för finansieringen av en stor del av de köp, om vilka det träffar avtal, kan erhålla och upprätthålla sin kredit endast under förutsättning att de förbindelser, som järnvägsförvaltningarna åtagit sig gentemot bolaget, fullgöras under alla omständigheter;

hava utsett undertecknade representanter, som, vederbörligen bemyndigade, enats om följande.

Artikel 1

a) De till denna konvention avslutna regeringarna godkänna bildandet av bolaget, för vilket skall gälla den bolagsordning, som fogats till denna konvention, och i andra hand rätten i den stat, där bolaget har sitt säte, i den mån undantag därifrån icke göres i denna konvention.

b) Regeringen i den stat, där bolaget skall ha sitt säte, skall vidtaga

saïres pour permettre la constitution de la Société dès l'entrée en vigueur de la présente Convention.

Article 2

(a) Les Statuts, ainsi que toute modification qui leur serait apportée dans les conditions qu'ils prévoient et compte tenu des dispositions ci-après, seront valables et auront effet nonobstant toute disposition contraire du droit de l'Etat du siège.

(b) Seront subordonnées à l'accord de tous les Gouvernements parties à la présente Convention, dont une administration de chemin de fer est actionnaire de la Société, les modifications aux dispositions des Statuts relatives:

- au siège de la Société;
- à son objet;
- à sa durée;
- aux conditions prévues pour l'admission d'une administration de chemin de fer comme actionnaire de la Société;
- à la majorité qualifiée requise dans certains cas pour les votes de l'Assemblée générale;
- à l'attribution d'un droit de vote égal à tous les administrateurs;
- à la garantie par les actionnaires de l'exécution des contrats de financement conclus par la Société;
(dispositions incluses respectivement dans les articles 2, 3, 4, 9, 15, 18 et 27 des Statuts ci-annexés).

(c) Seront subordonnées à l'accord du Gouvernement de l'Etat du siège les modifications aux dispositions des Statuts relatives à l'augmentation ou réduction du capital social, au droit de vote des actionnaires, à la composition du Conseil d'administration et à la répartition des bénéfices (dispositions incluses respectivement dans les articles 5, 15, 18 et 30 des Statuts ci-annexés).

erforderliga åtgärder för att möjliggöra bolagets bildande vid den tidpunkt, då denna konvention träder i kraft.

Artikel 2

a) Bolagsordningen liksom i densamma i enlighet med däri givna bestämmelser vidtagna ändringar skola gälla och ha laga verkan, oavsett däremot stridande bestämmelser i rätten i den stat, där bolaget har sitt säte.

b) Ändringar i bolagsordningen uti följande hänseenden skola vara underkastade godkännande av alla de till denna konvention anslutna regeringarna, vilkas järnvägsförvaltningar äro aktieägare i bolaget, nämligen i fråga om

- bolagets säte;
- föremålet för dess verksamhet;
- dess giltighetstid;
- bestämmelserna för järnvägsförvaltnings upptagande som aktieägare i bolaget;

— kravet å kvalificerad majoritet i vissa fall vid omröstning å bolagsstämma;

— tilldelandet av lika rösträtt åt alla styrelseledamöter;

— aktieägarnas åtagande att fullgöra de finansieringskontrakt, som bolaget slutit;

(bestämmelser härom äro upptagna i resp. artiklarna 2, 3, 4, 9, 15, 18 och 27 i bifogade bolagsordning).

c) Ändringar i bolagsordningen i fråga om ökning eller nedsättning av aktiekapitalet, aktieägarnas rösträtt, styrelsens sammansättning och vinstutdelningen (bestämmelser härom innefattade i resp. artiklarna 5, 15, 18 och 20 i bifogade bolagsordning) skola vara underkastade godkännande av regeringen i den stat, där bolaget har sitt säte.

(d) Le Gouvernement de l'Etat du siège notifiera sans délai aux autres Gouvernements toutes les modifications aux Statuts décidées par la Société. Dans les cas prévus aux paragraphes (b) et (c) du présent article, ces modifications deviendront applicables dans un délai de trois mois à compter de cette notification, si aucune opposition n'a été formulée par un Gouvernement dont l'accord est requis en vertu desdits paragraphes. Les oppositions formulées en vertu du présent paragraphe seront notifiées au Gouvernement de l'Etat du siège qui en donnera connaissance aux autres Gouvernements.

(e) En cas d'opposition formulée par un Gouvernement, celui-ci entrera en consultation avec les autres Gouvernements, à la demande de l'un d'entre eux, en vue d'examiner l'opportunité des modifications en cause.

Article 3

(a) Lorsque les contrats conclus entre la Société et les administrations de chemin de fer relatifs à la mise à disposition du matériel acheté par la Société seront soumis à la loi de l'Etat du siège, la Société restera propriétaire du matériel en cause, sauf convention expresse contraire, jusqu'au moment où elle aura reçu l'intégralité du prix, sans qu'un enregistrement officiel soit nécessaire. Dans ce cas, la Société aura le droit, en cas de résiliation d'un contrat par suite de retard d'une administration, de demander, outre des dommages-intérêts pour cause d'inexécution du contrat, la restitution du matériel en cause, sans devoir restituer les termes déjà reçus.

(b) Les tribunaux de l'Etat du siège, lorsqu'ils en seront saisis, connaîtront des litiges relatifs aux contrats conclus entre la Société et les administrations de chemin de fer et soumis à la loi de l'Etat du siège.

d) Regeringen i den stat, där bolaget har sitt säte, skall utan uppskov meddela övriga regeringar om alla ändringar i bolagsordningen, som beslutats av bolaget. I de fall, som avses i moment b) och c) i denna artikel, skola dessa ändringar träda i kraft efter utgången av tre månader, räknat från meddelandet, därest icke någon av de regeringar, vilkas godkännande fordras enligt dessa moment, motsatt sig desamma. Invändningar, som framställts enligt detta moment, skola meddelas regeringen i den stat, där bolaget har sitt säte, vilken skall delge övriga regeringar desamma.

e) Därest invändning framställts av en regering, skall denna på begäran av en utav de andra regeringarna träda i förbindelse med dessa för att utröna lämpligheten av ändringarna ifråga.

Artikel 3

a) Då avtal mellan bolaget och järnvägsförvaltning angående upplåtelse av materiel, som inköpts av bolaget, är underkastat lagen i den stat, där bolaget har sitt säte, förblir bolaget ägare till materielen ifråga, såvida annat icke uttryckligen överenskommits, intill dess köpeskillingen till fullo erlagts, utan att offentlig inskrivning av förbehållet är erforderlig. I ty fall äger bolaget att, därest avtalet hävts på grund av dröjsmål å förvaltningens sida, kräva, förutom skadeersättning i anledning av underlåten fullgörelse av avtalet, återlämning av materielen ifråga utan skyldighet att återbetala redan mottagna avbetalningar.

b) Domstol i den stat, där bolaget har sitt säte, är behörig att på talan avgöra tvist rörande avtal, som slutits mellan bolaget och järnvägsförvaltning och som är underkastat lagen i den stat, där bolaget har sitt säte.

Article 4

(a) Les Gouvernements accorderont à leurs administrations de chemin de fer les autorisations requises pour l'accomplissement de tous les actes relatifs à la constitution de la Société.

(b) Les Gouvernements faciliteront l'accomplissement, par leurs administrations de chemin de fer, de tous les actes se rapportant aux activités de la Société.

Article 5

(a) Dans le cas où l'Etat, en vertu des dispositions nationales existantes, n'est pas tenu par les engagements contractés par une administration de chemin de fer de son pays, actionnaire de la Société, soit entièrement, soit dans la limite d'une partie de son patrimoine, le Gouvernement garantira les engagements contractés par cette administration de chemin de fer envers la Société.

(b) Toutefois, cette garantie n'est pas obligatoirement accordée dans le cas où ladite administration de chemin de fer donne elle-même sa garantie principale à une administration de chemin de fer non actionnaire de la Société ou à un autre organisme ferroviaire. Dans ce dernier cas, à défaut de la garantie du Gouvernement dont relève l'administration actionnaire, les autres Gouvernements n'assument aucune obligation de garantie.

Article 6

(a) Les décisions de la Société relatives à la création d'agences ou de succursales seront subordonnées à l'accord de tous les Gouvernements parties à la présente Convention, dont une administration de chemin de fer est actionnaire de la Société. La procédure prévue aux paragraphes (d) et (e) de l'Article 2 ci-dessus s'appliquera aux décisions de la Société visées au présent paragraphe.

Artikel 4

a) Regeringarna skola giva sina järnvägsförvaltningar de bemyndiganden, som erfordras för bolagets bildande.

b) Regeringarna skola genom sina järnvägsförvaltningar underlätta allt, som hänför sig till bolagets verksamhet.

Artikel 5

a) I det fall då staten, enligt gällande nationella bestämmelser, icke vare sig helt eller till viss del av järnvägens tillgångar, svarar för de förbindelser, som ingåtts av en utav landets järnvägsförvaltningar, som är aktieägare i bolaget, skall regeringen åta sig ansvaret för denna järnvägsförvaltnings förbindelser gentemot bolaget.

b) En dylik ansvarsförbindelse anses emellertid icke gälla i det fall, då järnvägsförvaltningen själv ställer sig som huvudgarant för en järnvägsförvaltning, som icke är aktieägare i bolaget, eller för en annan järnvägsorganisation. I sistnämnda fall och i brist på dylik ansvarsförbindelse från den regering, under vilken den förvaltning som är aktieägare lyder, åta sig de andra regeringarna icke något ansvar.

Artikel 6

a) Bolagets beslut om upprättandet av agenturer eller filialer skola vara underkastade godkännande av alla de till denna konvention anslutna regeringarna, vilkas järnvägsförvaltningar äro aktieägare i bolaget. Det i artikel 2, moment d) och e) angivna förfaringssättet skall vara tillämpligt på de beslut av bolaget, som avses i detta moment.

(b) La Société fera rapport chaque année aux Gouvernements parties à la présente Convention dont une administration de chemin de fer est actionnaire de la Société, sur le développement de la Société et sur sa situation financière. Ces Gouvernements se consulteront sur tous les problèmes d'intérêt commun que pourrait soulever le fonctionnement de la Société et sur les mesures qui se révéleraient nécessaires à cet égard.

Article 7

(a) Les Gouvernements parties à la présente Convention prendront, en tant que de besoin, les mesures nécessaires pour que les opérations faites par la Société en vue de l'attribution par elle du matériel ferroviaire aux administrations de chemin de fer, en propriété immédiate ou différée, s'effectuent sans qu'il en résulte de charges fiscales supplémentaires par rapport à l'acquisition directe du même matériel par les administrations de chemin de fer.

(b) De même, en ce qui concerne les importations et les exportations de matériel ferroviaire, effectuées dans le cadre des opérations visées au paragraphe précédent, les Gouvernements prendront, en tant que de besoin, les mesures nécessaires pour que ces importations et ces exportations s'effectuent sans qu'il en résulte de charges fiscales et douanières supplémentaires par rapport aux importations et aux exportations directes de ce même matériel par les administrations de chemin de fer.

(c) Les avantages particuliers consentis en matière fiscale par l'Etat du siège en vue de la constitution et du fonctionnement de la Société font l'objet d'un Protocole additionnel à la présente Convention, conclu entre le Gouvernement de l'Etat du siège et les autres Gou-

b) Bolaget skall varje år avgiva redogörelse över bolagets utveckling och finansiella ställning till de till denna konvention anslutna regeringarna, vilkas järnvägsförvaltningar äro aktieägare i bolaget. Dessa regeringar skola samråda om alla spörsmål av allmänt intresse, som må uppkomma i samband med bolagets verksamhet, och om de åtgärder, som må befinnas nödvändiga i anledning härav.

Artikel 7

a) De till denna konvention anslutna regeringarna skola i mån av behov vidtaga erforderliga mått och steg för att av bolaget företagna åtgärder i fråga om upplåtelse till järnvägsförvaltningar av järnvägsmateriel med omedelbar eller framtida övergång av äganderätten må ske, utan att de fiskaliska pålagorna skola bli högre än om samma materiel direkt förvärvats av järnvägsförvaltningarna.

b) I fråga om in- och utförsel av järnvägsmateriel, som sker inom ramen för de i föregående moment angivna åtgärderna, skola regeringarna likaledes, i mån av behov, vidtaga erforderliga mått och steg för att denna in- och utförsel må ske utan att fiskaliska pålagor och tullar skola bli högre än om samma materiel direkt in- eller utförts av järnvägsförvaltningarna.

c) De särskilda förmåner i fiskaliskt hänseende, som den stat, där bolaget har sitt säte, beviljar i samband med bolagets bildande och verksamhet äro intagna i ett tilläggsprotokoll till denna konvention, slutet mellan regeringen i den stat, där bolaget har sitt säte, och övriga

vernements parties à la présente Convention.

Article 8

Les Gouvernements parties à la présente Convention prendront les mesures nécessaires pour faciliter, en tant que de besoin, les importations et exportations de matériel correspondant à l'activité de la Société.

Article 9

Les Gouvernements parties à la présente Convention prendront, dans le cadre de leur réglementation des changes, les mesures nécessaires pour assurer les mouvements de fonds auxquels donneront lieu la constitution et l'activité de la Société.

Article 10

S'il apparaissait ultérieurement que l'application de dispositions législatives dans le pays du siège ou dans le pays d'un autre Gouvernement partie à la présente Convention serait susceptible de soulever des difficultés pour la poursuite des objectifs de la Société, le Gouvernement en cause entrera en consultation avec les autres Gouvernements, à la demande de l'un d'entre eux, en vue de régler ces difficultés dans l'esprit des dispositions de la présente Convention et du Protocole additionnel visé au paragraphe (c) de l'Article 7 ci-dessus.

Article 11

(a) A compter de la mise en application de la présente Convention, tout Gouvernement d'un pays européen non signataire pourra y adhérer par notification adressée au Gouvernement de la Suisse.

(b) Toutefois, l'adhésion d'un Gouvernement qui n'est pas membre de la Conférence Européenne des Ministres des Transports ne deviendra

till denna konvention anslutna regeringar.

Artikel 8

De till denna konvention anslutna regeringarna skola vidtaga erforderliga åtgärder för att i mån av behov underlätta in- och utförsel av materiel, som stå i samband med bolagets verksamhet.

Artikel 9

De till denna konvention anslutna regeringarna skola, med tillämpning av sina valutabestämmelser, vidtaga erforderliga åtgärder för att möjliggöra de överföringar av kapital, som föranledas av bolagets bildande och verksamhet.

Artikel 10

Därest det senare skulle visa sig, att tillämpningen av lagbestämmelser i det land, där bolaget har sitt säte, eller i annat land, vars regering är ansluten till denna konvention, är ägnad att skapa svårigheter för fullföljandet av bolagets verksamhet, skall ifrågavarande regering på begäran av en av de andra regeringarna träda i förbindelse med dem för att i konventionens och det i artikel 7 moment c) här ovan angivna tilläggsprotokollets anda undanröja svårigheterna.

Artikel 11

a) Sedan denna konvention trätt i tillämpning må varje regering i ett europeiskt land, som icke undertecknat konventionen, ansluta sig till densamma genom notifikation till schweiziska regeringen.

b) Anslutning av regering, som icke är medlem av europeiska transportministerkonferensen, blir emellertid gällande först sedan alla de

effective qu'avec l'accord unanime des Gouvernements parties à la présente Convention notifié au Gouvernement de la Suisse.

(c) L'adhésion à la présente Convention entraînera adhésion au Protocole additionnel visé au paragraphe (c) de l'Article 7 ci-dessus.

Article 12

La présente Convention est conclue pour la durée de la Société.

Article 13

(a) Un Gouvernement partie à la présente Convention, dont aucune administration de chemin de fer n'est actionnaire ou dont toute administration de chemin de fer a cessé d'être actionnaire de la Société, pourra mettre fin, en ce qui le concerne, à l'application de la présente Convention, moyennant un préavis de 3 mois adressé au Gouvernement de la Suisse. Toutefois, dans le cas où ce préavis serait donné par le Gouvernement de l'Etat du siège, la présente Convention ne prendra pas fin, en ce qui le concerne, avant que le siège de la Société ait été transféré dans un autre Etat.

(b) Le retrait d'un Gouvernement effectué conformément au présent article ne porte pas atteinte aux obligations assumées par ledit Gouvernement en vertu de l'Article 5 ci-dessus, en ce qui concerne les engagements contractés par son ou ses administrations de chemin de fer quand elles étaient actionnaires de la Société.

Article 14

Tout différend entre les Gouvernements parties à la présente Convention relatif à l'interprétation ou à l'application de la présente Convention sera, à défaut d'accord sur une autre procédure, soumis à la décision de la Cour internationale de justice.

2—1680 55 Bihang till riksdagens protokoll 1955. 1 saml. Nr 211

till denna konvention anslutna regeringarna givit sitt godkännande och därom meddelat schweiziska regeringen.

c) Anslutning till denna konvention för med sig anslutning till det i artikel 7 moment c) här ovan angivna tilläggsprotokollet.

Artikel 12

Denna konvention slutes för samma tid som bolaget.

Artikel 13

a) En till denna konvention ansluten regering, vars järnvägsförvaltningar icke äro aktieägare eller upphört att vara aktieägare i bolaget, må uppsäga denna konvention att gälla i förhållande till denna regering genom meddelande därom 3 månader i förväg till schweiziska regeringen. Om emellertid dylikt meddelande lämnas av regeringen i den stat, där bolaget har sitt säte, upphör konventionen icke att gälla i förhållande till denna regering, förrän bolagets säte överförts till annan stat.

b) En regerings tillbakaträdande med stöd av denna artikel inverkar icke på de skyldigheter, som nämnda regering påtagit sig i enlighet med artikel 5 här ovan, i fråga om de förbindelser, som dess järnvägsförvaltningar ingått, medan de voro aktieägare i bolaget.

Artikel 14

Varje tvist mellan de till denna konvention anslutna regeringarna angående tolkningen eller tillämpningen av denna konvention skall, såvida överenskommelse om annat förfaringssätt icke träffats, hänskjutas till Internationella Domstolen för avgörande.

Article 15

(a) La présente Convention entrera en vigueur un mois après que le Gouvernement de la Suisse l'aura ratifiée, ainsi que le Protocole additionnel visé au paragraphe (c) de l'Article 7 ci-dessus et que les actions appartenant aux administrations de chemin de fer des Gouvernements l'ayant signée sans réserve de ratification ou l'ayant signée sous réserve de ratification et ayant déposé leur instrument de ratification représenteront 80 % du capital social de la Société.

(b) Pour tout signataire qui la ratifiera ultérieurement, la Convention entrera en vigueur dès le dépôt de l'instrument de ratification.

(c) Les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement de la Suisse.

Article 16

(a) Nonobstant les dispositions de l'article précédent, les signataires conviennent de mettre en application la présente Convention à titre provisoire dans la mesure compatible avec leurs règles constitutionnelles. Au moment de la signature, chaque Gouvernement fera connaître dans quelles conditions et dans quelle mesure il mettra en application la présente Convention à titre provisoire.

(b) Le présent article entrera en vigueur pour tous les Gouvernements ayant signé la présente Convention, sous réserve de ratification ou non, lorsque le Gouvernement de la Suisse aura ratifié la présente Convention ainsi que le Protocole additionnel visé au paragraphe (c) de l'Article 7 ci-dessus.

Article 17

Dès la réception des instruments de ratification, d'adhésion ou de préavis de retrait, le Gouvernement de la Suisse en donnera communica-

Artikel 15

a) Denna konvention skall träda i kraft en månad efter det att schweiziska regeringen ratificerat densamma jämte det i artikel 7 moment c) här ovan angivna tilläggsprotokollet och antalet aktier tillhörande järnvägsförvaltningarna i de stater, vilkas regeringar undertecknat konventionen utan förbehåll för ratifikation eller undertecknat den med förbehåll för ratifikation och deponerat sina ratifikationsinstrument, uppgår till 80 % av bolagets aktiekapital.

b) För varje signatärstat, som senare ratificerar konventionen, träder denna i kraft vid deponerandet av ratifikationsinstrumentet.

c) Ratifikationsinstrumenten skola deponeras hos schweiziska regeringen.

Artikel 16

a) Oaktat bestämmelserna i föregående artikel äro signatärstaterna ense om att sätta konventionen i kraft provisoriskt i den omfattning, som det är möjligt enligt deras konstitutionella regler. Vid undertecknandet skall varje regering meddela under vilka villkor och i vilken omfattning de komma att sätta konventionen i kraft provisoriskt.

b) Denna artikel skall träda i kraft för alla regeringar, som undertecknat denna konvention, med eller utan förbehåll för ratifikation, då schweiziska regeringen ratificerat konventionen och det i artikel 7 moment c) här ovan angivna tilläggsprotokollet.

Artikel 17

Schweiziska regeringen skall underrätta alla de till denna konvention anslutna regeringarna och bolaget om mottagandet av ratifika-

tion à tous les Gouvernements parties à la présente Convention et à la Société. Il leur notifiera également la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention.

En foi de quoi, les représentants soussignés, après avoir communiqué leurs pleins pouvoirs, reconnus en bonne et due forme, ont signé la présente Convention.

Fait à Berne, le octobre 1955, en allemand, en français et en italien en un seul exemplaire qui restera déposé aux archives du Gouvernement de la Suisse, lequel en communiquera copie certifiée conforme à tous les Gouvernements membres de la Conférence Européenne des Ministres des Transports.

tionsinstrument, notifikation om avslutning eller meddelande om tillbakaträdande. Den skall likaledes meddela dem om dagen för denna konventions ikraftträdande.

Till bekräftelse härav hava undertecknade ombud, efter att ha delgivit sina fullmakter, vilka befunnits vara i god och behörig ordning, undertecknat denna konvention.

Som skedde i Bern, den oktober 1955, på franska, italienska och tyska språken i ett enda exemplar, som skall deponeras i schweiziska regeringens arkiv. Behörigen styrkt avskrift skall av schweiziska regeringen tillställas alla regeringar, som äro medlemmar av europeiska transportministerkonferensen.

Bilaga B

Protocole additionnel

à la Convention relative
à la constitution d'»Eurofima»
Société européenne pour le financement
de matériel ferroviaire

Les Gouvernements de la République Fédérale d'Allemagne, de l'Autriche, de la Belgique, du Danemark, de l'Espagne, de la France, de l'Italie, du Luxembourg, des Pays-Bas, du Portugal, de la Suède et de la Yougoslavie

d'une part,
et le Gouvernement de la Suisse

d'autre part,
signataires de la Convention relative à la constitution de la Société européenne pour le financement de matériel ferroviaire (appelée ci-après »la Convention»),

vu le paragraphe (c) de l'Article 7 de ladite Convention;

Tilläggsprotokoll

till konventionen rörande bildandet av
»Eurofima», europeiskt bolag för
finansiering av järnvägsmateriel

Regeringarna i Förbundsrepubliken Tyskland, Österrike, Belgien, Danmark, Spanien, Frankrike, Italien, Luxemburg, Nederländerna, Portugal, Sverige och Jugoslavien,

å ena sidan,
och regeringen i Schweiz,

å andra sidan,
signatärstater till konventionen rörande bildandet av europeiskt bolag för finansiering av järnvägsmateriel (nedan kallad »konventionen»), hava

med hänsyn till artikel 7 moment c) i nämnda konvention;

constatant que les Statuts de la Société européenne pour le financement de matériel ferroviaire (appelée ci-après »la Société») annexés à la Convention prévoient que le siège de la Société sera à Bâle (Suisse);

constatant que le Gouvernement de la Suisse est prêt à consentir des avantages particuliers en matière fiscale, en vue de la constitution et du fonctionnement de la Société;

sont convenus de ce qui suit:

Article 1^{er}

La Société bénéficiera en Suisse aussi longtemps qu'elle y aura son siège, des exonérations fiscales ci-après, sans préjudice de l'application des dispositions de l'Article 7 (a) et (b) de la Convention:

1° Exonération des droits de timbre à l'émission des actions de la Société.

2° Exonération de l'impôt pour la défense nationale sur le revenu et sur le capital et les réserves, et de tout impôt fédéral direct futur qui le remplacerait.

3° Exonération du droit de timbre à l'émission, du droit de timbre sur les coupons et de l'impôt anticipé pour les titres (et intérêts) des emprunts de la Société, qui seront mis en souscription exclusivement à l'étranger, qui ne seront pas admis à la cote des bourses suisses et dont le service d'intérêts et de remboursement se fera exclusivement par des offices étrangers.

4° Non perception de l'impôt anticipé sur les dividendes que la Société versera aux administrations de chemin de fer.

5° Exonération de l'impôt cantonal et communal sur le revenu et sur la fortune de la Société dans le Canton de Bâle-Ville.

i betraktande av att den till denna konvention fogade bolagsordningen för europeiska bolaget för finansiering av järnvägsmateriel (nedan kallat »bolaget») förutser att bolagets säte skall vara i Basel (Schweiz),

och enär schweiziska regeringen är beredd att bevilja särskilda förmåner i fiskaliskt hänseende i samband med bolagets bildande och verksamhet;

enats om följande:

Artikel 1

Bolaget åtnjuter i Schweiz, så länge det har sitt säte där, nedan nämnda fiskaliska lättnader med förbehåll för tillämpningen av bestämmelserna i artikel 7 moment a) och b) i konventionen:

1. Frikallelse från stämpelavgift å aktiebrev i bolaget;

2. Frikallelse från skyldighet att erlagga värnskatt å inkomst, kapital och reservfonder, och från varje annan direkt federal skatt, som må komma att ersätta densamma;

3. Frikallelse från stämpelavgift, kupongskatt och källskatt å obligationer eller andra förskrivningar (och räntor), som utställas för tecknande uteslutande i utlandet och icke må börsnoteras i Schweiz och beträffande vilka uteslutande utländska kontor handha ränteutbetalningar och inlösen;

4. Befrielse från upptagandet av källskatt å de utdelningar, som bolaget skall utbetala till järnvägsförvaltningarna;

5. Frikallelse från kantonal- och kommunalskatt å bolagets inkomst och förmögenhet i kantonen Bâle-Ville.

Article 2

Le présent Protocole entrera en vigueur dès sa ratification par le Gouvernement de la Suisse, qui donnera notification de ladite ratification aux autres Gouvernements signataires.

En foi de quoi, les représentants soussignés, après avoir communiqué leurs pleins pouvoirs, reconnus en bonne et due forme, ont signé le présent Protocole.

Fait à Berne, le octobre 1955, en allemand, en français et en italien en un seul exemplaire qui restera déposé aux archives du Gouvernement de la Suisse, lequel en communiquera copie certifiée conforme à tous les Gouvernements membres de la Conférence Européenne des Ministres des Transports.

Artikel 2

Detta protokoll skall träda i kraft, när det ratificerats av schweiziska regeringen, som skall meddela övriga signatärstater om denna ratifikation.

Till bekräftelse härav hava undertecknade ombud, efter att ha delgivit sina fullmakter, vilka befunnits vara i god och behörig ordning, undertecknat detta protokoll.

Som skedde i Bern, den oktober 1955, på franska, italienska och tyska språken i ett enda exemplar, som skall deponeras i schweiziska regeringens arkiv. Behörigen styrkt avskrift skall av schweiziska regeringen tillställas alla regeringar, som äro medlemmar av europeiska transportministerkonferensen.