

Bundesblatt

107. Jahrgang

Bern, den 17. November 1955

Band II

*Erscheint wöchentlich. Preis 30 Franken im Jahr, 16 Franken im Halbjahr zuzüglich
Nachnahme- und Postbestellungsgebühr*

*Einrückungsgebühr: 50 Rappen die Petitzelle oder deren Raum. — Inserate franko an
Stämpfli & Cie. in Bern*

6962

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Genehmigung des internationalen Abkommens über die Gründung der «Eurofima», Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial

(Vom 8. November 1955)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir beehren uns, Ihnen das Abkommen vom 20. Oktober 1955 über die Gründung der «Eurofima», Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial, sowie das Zusatzprotokoll zu diesem Abkommen, welches gleichentags unterzeichnet wurde, zur Genehmigung vorzulegen.

A. Allgemeines

1. Entstehungsgeschichte des Abkommens

Der Rollmaterialpark der europäischen Eisenbahnen ist veraltet. Er bedarf einer beschleunigten Erneuerung. Eine anfangs des Jahres 1954 vom Internationalen Eisenbahnverband durchgeführte Untersuchung hat ergeben, dass von 940 472 Güterwagen 140 142 oder 15 Prozent mehr als 45 Jahre alt sind. 389 024 Güterwagen oder 42 Prozent des gesamten Parkes sind über 35 Jahre alt. Im Jahre 1953 wurden 11 507 neue Wagen bestellt. Diese Neubestellungen machen 1,2 Prozent des ganzen Parkes aus. Das ist ein unbedeutender Prozentsatz, der keinesfalls einer normalen Erneuerung entspricht. Die Verhältnisse sind bei den Personenwagen nicht besser. Es ist offenkundig, dass auch in diesem Bereich zu wenig Wagen bestellt werden. Trotzdem wenden die Eisenbahnverwaltungen ihre Aufmerksamkeit vornehmlich den die Güterwagen betreffenden

Fragen zu. Dies nicht nur, weil mit ihnen der Schiene wirtschaftlich interessante Transporte erhalten und zugeführt werden können, sondern weil eine fortschreitende und zunehmende Überalterung des Güterwagenparkes in einigen Jahren für die meisten Eisenbahnnetze schwere Folgen haben könnte.

Die finanzielle Lage, in der sich die Eisenbahnen befanden, erlaubte es nicht, dem zunehmenden Ungenügen des durch den Krieg zerstörten Güterwagenparkes mit der gewünschten Raschheit zu steuern. Die Eisenbahnverwaltungen unternahmen deshalb zunächst gemeinsame Rationalisierungsmassnahmen, um auch mit einem verminderten Wagenpark die Transportleistungen heraufzusetzen. Hierzu wurde mit dem Ziel, die Umlaufzeit der Güterwagen abzukürzen, am 2. März 1953 von zehn westeuropäischen Eisenbahnverwaltungen, worunter auch von den Schweizerischen Bundesbahnen, zum Zwecke der gemeinsamen Benutzung der Güterwagen das Europ-Übereinkommen unterzeichnet und das gemeinsame Europ-Wagenbüro errichtet.

Es leuchtet ein, dass mit diesen Rationalisierungsmassnahmen allein den Bedürfnissen nicht entsprochen werden kann. Insbesondere genügen sie nicht, um der Überalterung des Wagenparkes zu begegnen. Dessen Erneuerung stellt in weitgehendem Masse ein finanzielles Problem dar. Es hat sich gezeigt, dass dieses unter Zuhilfenahme eines Systems, ähnlich dem «equipment trust», wie es von den amerikanischen Eisenbahnen mit Erfolg seit vielen Jahren angewendet wird, gelöst werden kann. Es handelt sich hierbei um Finanzierungsgesellschaften, die, gestützt auf ein bewegliches Pfandsystem, die Konzentration von beträchtlichen Geldmitteln zur Modernisierung des Wagenparkes der Eisenbahngesellschaften bedeutend begünstigen. Dabei schliessen sich die Geldgeber zu einer Gemeinschaft zusammen, die das Rollmaterial bei den Herstellerfirmen zu den normalen Zahlungsbedingungen bestellt und das sie den Eisenbahnunternehmungen gegen die Entrichtung von jährlichen Miete-Kauf-Raten zur Verfügung stellt. Dadurch, dass in den Vereinigten Staaten ausserdem das Rollmaterial weitgehend standardisiert ist, können die Trusts dieses in grossen Serien bestellen, wodurch nicht nur dessen Herstellungskosten stark herabgesetzt, sondern dasselbe auch von einer oder mehreren Gesellschaften in Betrieb genommen werden kann.

Im Bestreben, für die Modernisierung der europäischen Eisenbahnen ein ähnliches Verfahren auszuarbeiten, wurde von einer gewissen Anzahl von Eisenbahnunternehmungen im Oktober 1953 eine Studiengemeinschaft gegründet, welche Vorschläge ausarbeitete, die vom Ministerrat der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister anlässlich seiner Sitzung vom 21. Oktober 1954 genehmigt wurden. Gleichzeitig haben die Vertreter der Bundesrepublik Deutschland, Österreichs, Belgiens, Spaniens, Frankreichs, Italiens, von Luxemburg, der Niederlande und der Schweiz sich zu einer «Besonderen Gruppe» («Groupe restreinte») innerhalb dieser Konferenz zusammengeschlossen. In verschiedenen Sitzungen arbeiteten sie den Wortlaut zu einem regierungsseitigen Abkommen aus, welches die Grundlage zur Gründung einer Gesellschaft für die internationale Finanzierung von Eisenbahnmaterial schaffen sollte.

2. Beteiligung der Schweiz

Die an der Gründung dieser Finanzierungsgesellschaft interessierten Eisenbahnen zogen von Anbeginn der Arbeiten an in Erwägung, als Sitz der Gesellschaft die Schweiz (Basel) zu wählen. Damit stellte sich für unser Land auch zugleich die Frage nach seiner Beteiligung an der Gesellschaft.

Folgende Überlegungen waren für den Bundesrat massgebend, um das Abkommen zu unterzeichnen, der Sitznahme der Gesellschaft Eurofima auf Schweizer Gebiet zuzustimmen und die Schweizerischen Bundesbahnen zu ermächtigen, sich an ihr zu beteiligen:

a. Für die Schweizerischen Bundesbahnen ist der Durchgangsverkehr von entscheidender Bedeutung. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr beliefen sich im Jahre 1954 auf 413,47 Millionen Franken, wovon jene aus dem Transitverkehr allein über 50 Millionen Franken betragen, was ungefähr 12 Prozent der Gesamteinnahmen ausmacht. Der Durchgangsverkehr ist ausserdem eine wichtige Einnahmenquelle für gewisse Privatbahnen, insbesondere für die Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn. Es rechtfertigt sich deshalb, ihn nicht nur im bestehenden Umfang aufrechtzuerhalten, sondern gegenteils sogar weiter zu entwickeln. Das kann namentlich durch die Förderung der Ausrüstung der Eisenbahnnetze der angrenzenden Länder und durch eine Erneuerung ihres Rollmaterialparkes, die genügt, um den Bedarf an geeigneten Transportmöglichkeiten in zweckdienlicher Weise zu decken, erreicht werden, womit gleichzeitig auch der Durchgangsverkehr durch die Schweiz in genügendem Masse gespiesen würde. Ein Hindernis für die Erneuerung des Rollmaterials liegt in den Schwierigkeiten der fremden Eisenbahnen begründet, sich für die Bestellung neuer Güterwagen zu günstigen Bedingungen das nötige Kapital zu beschaffen. Die Eurofima soll die Kapitalbeschaffung erleichtern. Gelingt es den Eisenbahnunternehmen der angrenzenden Länder nicht ihr Material zu verbessern, so ist zu befürchten, dass der Verkehr mehr und mehr auf die Strasse abwandert. Das geschähe nicht nur auf Kosten der ausländischen, sondern ebensowohl auf jene der schweizerischen Bahnen. Letztlich würde eine solche Abwanderung auch unserer Volkswirtschaft zum Schaden gereichen, da die Transporte mit ausländischen Motorlastwagen auf Schweizer Gebiet dem Lande keine Transporteinnahmen bringen.

b. Die Schweizerischen Bundesbahnen nehmen in einer Anzahl von internationalen Verbänden, die sich mit der gegenseitigen Benützung und dem Austausch von Güterwagen auf den einzelnen Eisenbahnnetzen befassen, eine führende Stellung ein. Sie sind insbesondere geschäftsführende Verwaltung des Internationalen Güterwagenverbandes (RIV) wie aber auch des Internationalen Personen- und Gepäckwagenverbandes (RIC), Verbände, welche die gegenseitige Benützung von Güter- und Personenwagen im internationalen Eisenbahnverkehr ordnen. Sie führen auch den Vorsitz im Europ-Ausschuss, der in Ausführung des Übereinkommens vom 2. März 1953 über die gemeinschaftliche Benützung des Europ-Güterwagenparkes gebildet worden ist. Sie leiten auch die

europäische Fahrplan- und Wagenbestellungskonferenz. Die Stellung der Schweizerischen Bundesbahnen, die sie bei der gegenseitigen Benutzung des Rollmaterials einnehmen, könnte dadurch noch verstärkt werden, indem ihnen in einer Institution, die sich mit der Beschaffung von Geldmitteln für den Erwerb dieses Materials befasst, das Mitspracherecht eingeräumt würde, wodurch sie noch besser in der Lage wären, ihre Aufgabe auf jenem Gebiet zu erfüllen. Aus diesem Grunde ist es wichtig, dass sie Mitglied der Gesellschaft werden.

c. Die Eurofima wird zur Beschaffung der nötigen Geldmittel den schweizerischen Geldmarkt in Anspruch nehmen müssen, so dass sich diesem neue Placierungsmöglichkeiten eröffnen. Die Beteiligung der Schweizerischen Bundesbahnen an dieser Gesellschaft und deren Sitznahme in der Schweiz dürfte – da es sich bei dieser zudem um ein Rechtsgebilde handeln wird, auf das mehrheitlich Vorschriften des schweizerischen Rechtes Anwendung finden werden – Garantien bieten, die eine Gesellschaft, die ausserhalb unserer Landesgrenzen ihren Sitz hat, nicht unbedingt im gleichen Ausmass zu bieten vermöchte.

d. Die schweizerische Industrie wird, ebenso wie diejenige der andern Vertragsstaaten, die Möglichkeit haben, sich an den Bestellungen der Eurofima zu beteiligen. Diese wird – bei allem Bemühen um die günstigsten Preise – in den ersten Jahren ihrer Tätigkeit sich dafür einzusetzen haben, dass bei der Vergebung der Bestellungen ihre und die Interessen der Bahnverwaltungen mit den wohlverstandenen Bedürfnissen der Industrie der verschiedenen Länder miteinander in Einklang gebracht werden.

e. Angesichts ihrer internationalen Aufgabe wird die Schweiz – so will uns scheinen – einer Institution, welche eine enge Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Ländern anstrebt, den Zutritt kaum versagen können. In diesem Zusammenhang ist es vor allem wichtig, den besondern Charakter der von der Gesellschaft zu erfüllenden Aufgaben näher zu betrachten. Die Eurofima ist nicht ein Institut, das in erster Linie zur Erzielung von Gewinnen geschaffen wird. Sie soll gesamtwirtschaftlichen Zwecken dienen und vor allem darnach trachten, durch Senkung der Unkosten und durch geeignete Rationalisierungs-massnahmen den internationalen Güterverkehr zu fördern. Damit hilft sie den Eisenbahnunternehmungen auch ihre Aufgabe im eigenen Lande zu erleichtern.

B. Rechtsdauer und Arbeitsweise der Eurofima

Die europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial ist eine von den folgenden Eisenbahnverwaltungen gegründete Aktiengesellschaft: Der Deutschen Bundesbahn, den Österreichischen Bundesbahnen, der Nationalen Gesellschaft der belgischen Eisenbahnen, den Dänischen Staatsbahnen, der Spanischen Nationalen Eisenbahngesellschaft, der Nationalen Gesellschaft der französischen Eisenbahnen, den Italienischen Staatsbahnen, der Nationalen Gesellschaft der luxemburgischen Eisenbahnen, der Niederländischen Eisenbahnen, der Norwegischen Staatsbahnen, der Portugiesischen Eisenbahn-

gesellschaft, der Schwedischen Staatsbahnen, den Schweizerischen Bundesbahnen und den Jugoslawischen Eisenbahnen. Auf sie finden die Bestimmungen des Abkommens über die Gründung der Eurofima, die beigefügten Statuten und subsidiär das Recht des Sitzstaates Anwendung. Das Grundkapital beträgt 50 Millionen Schweizerfranken, eingeteilt in 5000 Aktien zu einem Nennwert von 10 000 Schweizerfranken, die sich wie folgt verteilen:

Deutsche Bundesbahn	1300	Aktien
Nationale Gesellschaft der französischen Eisenbahnen	1300	»
Italienische Staatsbahnen	700	»
Nationale Gesellschaft der belgischen Eisenbahnen	550	»
Schweizerische Bundesbahnen	400	»
Niederländische Staatsbahnen	300	»
Schwedische Staatsbahnen	100	»
Gesellschaft der luxemburgischen Eisenbahnen	100	»
Jugoslawische Eisenbahnen	100	»
Spanische Nationale Eisenbahngesellschaft	100	»
Portugiesische Eisenbahngesellschaft	20	»
Dänische Staatsbahnen	10	»
Österreichische Bundesbahnen	10	»
Norwegische Staatsbahnen	10	»

Sitz der Gesellschaft ist Basel. Sie wird auf die Dauer von fünfzig Jahren gegründet. Artikel 3 der Statuten umschreibt den Zweck der Gesellschaft wie folgt:

«Die Gesellschaft hat den Zweck, den Eisenbahnverwaltungen, die Aktionäre der Gesellschaft sind, Eisenbahnmaterial einheitlicher Bauart oder einheitlicher Leistung, das sie für ihren Betrieb benötigen, zu den günstigsten Bedingungen zu verschaffen; sie kann dies auch für andere Eisenbahnverwaltungen und den Eisenbahnen ähnliche Unternehmen tun, unter der Voraussetzung, dass ein oder mehrere Aktionäre ihr gegenüber für die Verpflichtungen dieser Verwaltungen und Unternehmen haften.

Zur Erfüllung ihres Zweckes wird die Gesellschaft Eisenbahnmaterial erstellen lassen, sei es für eigene Rechnung oder für Rechnung der interessierten Eisenbahnverwaltungen oder ähnlicher Unternehmen. Im erstgenannten Falle wird sie das Material den Interessenten vermieten oder verkaufen.

Die Gesellschaft kann sich die zusätzlich zu den eigenen Geldern benötigten Mittel durch die Aufnahme von Anleihen und Krediten aller Art beschaffen. Sie kann alle kommerziellen und finanziellen Transaktionen vornehmen, die zur Erreichung ihres Zweckes erforderlich sind.»

Die an der Gründung beteiligten Eisenbahnen sind indessen übereingekommen, dass die Geschäfte der Eurofima während der ersten zwei Jahre ihrer Tätigkeit sich begrenzen sollen, einerseits auf Eisenbahnverwaltungen, die Ländern angehören, deren Regierungen das Abkommen unterzeichnet haben, andererseits auf Güterwagen einheitlicher Bauart oder einheitlicher Leistung, die

in den Europ-Park einzubringen sind. Die erstgenannte Einschränkung bedarf keiner Erklärung. Die zweite trägt der Notwendigkeit Rechnung, dass vor allem die Wagen des Europ-Parkes zu erneuern sind. Wenn schon die Eisenbahnverwaltungen, die diesen Park gebildet haben, gemeinsam sich verpflichteten, die von ihnen ursprünglich dazu eingebrachten Wagen nach und nach ausschliesslich durch standardisierte Wagen zu ersetzen, so ist es verständlich, wenn die Eurofima ihre Anstrengungen zunächst auf dieses Ziel ausrichtet. Der Europ-Park setzt sich aus 160 000 Güterwagen zusammen. Auf Grund eines Amortisationsplanes haben die Eisenbahnverwaltungen innert 40 Jahren jährlich 4000 Güterwagen zu erneuern, was ungefähr 80 Millionen Schweizerfranken erfordert. Die Höhe dieses Betrages allein schon lässt es als angezeigt erscheinen, der Gesellschaft für den Beginn ihrer Tätigkeit ein bescheidenes Ziel zu stecken.

Organe der Gesellschaft sind die Generalversammlung, der Verwaltungsrat und die Kontrollstelle. Von den Bestimmungen, welche die Zusammensetzung und die Art und Weise von deren Tätigkeiten ordnen, dürfte für sie der Artikel 18, Absatz 2, von besonderem Interesse sein. Die Mitglieder des Verwaltungsrates werden, unbesehen ihrer Nationalität, auf Vorschlag der Aktionäre von der Generalversammlung gewählt. Dabei entfallen auf jeden Aktionär, der mindestens 2 Prozent der Aktien besitzt, zwei Mandate. Die Bestimmung weicht von Artikel 711, Absatz 2, des Schweizerischen Obligationenrechtes ab, der vorschreibt, dass, sofern der Verwaltungsrat aus mehreren Mitgliedern besteht, dessen Mehrheit aus Personen bestehen muss, die in der Schweiz wohnhaft sind und das Schweizerbürgerrecht besitzen. Die der Eurofima eigene Sonderart macht aber die oben umschriebene Abweichung von den allgemein gültigen Regeln des Zivilrechtes nötig.

Eine weitere wichtige Bestimmung der Statuten betrifft die Haftung der Aktionäre (Art. 27). Die Kreditwürdigkeit der Eurofima richtet sich nach den Garantien, die sie den Geldgebern zu bieten imstande ist. Es hat sich hierbei erwiesen, dass es zur Beschaffung dieser erforderlichen Sicherheiten im Sinne einer Solidaritätskundgebung einer gemeinsamen Anstrengung hierzu aller beteiligten Eisenbahnverwaltungen bedurfte. Die Gesellschaft wird sich die zum Ankauf des Materials nötigen Mittel auf dem Anleihswege beschaffen. Mit diesen lässt sie das von den Eisenbahnverwaltungen angeforderte Eisenbahnmateriale nach deren Plänen und unter deren direkten Kontrolle herstellen. Sie wird das Material alsdann gegen die Entrichtung von Jahresmieten, mit denen sie die auf dem Anleihswege und anderswie beschafften Geldmittel zurückbezahlt, an die Eisenbahnverwaltungen vermietet. Artikel 27 der Statuten sieht vor, was zu geschehen hat, wenn eine Eisenbahnverwaltung ihre Zahlungen einstellen sollte. In diesem Falle kann sich die Eurofima an alle andern Eisenbahnverwaltungen halten und unter den in Artikel 27 der Statuten vorgesehenen Voraussetzungen von diesen verlangen, dass jede im Verhältnis zu ihrer Beteiligung am Aktienkapital der Gesellschaft, höchstens aber bis zum Betrag ihrer Beteiligung, für die Erfüllung der durch die zahlungsunfähige Eisenbahnverwaltung eingegangenen Mietverträge einsteht. Für die Schweizerischen

Bundesbahnen entsteht aus dieser Abrede eine Garantieverpflichtung in der Höhe von 8 Prozent des Betrages, mit dem die säumige Eisenbahnverwaltung in Verzug geraten ist. Dieser Betrag übersteigt aber in keinem Falle 4 Millionen Franken.

C. Inhalt des Abkommens

1. Genehmigung der Gründung der Gesellschaft und deren Statuten

Die an diesem Abkommen beteiligten Regierungen billigen die Gründung der Gesellschaft (Art. 1, Abs. 2). Daraus ist ersichtlich, welche Rolle die Regierungen bei der Gründung der Eurofima spielen. Im Verlaufe der Verhandlungen tauchte die Frage auf, ob im Abkommen die Rechtspersönlichkeit der Gesellschaft von den Vertragsstaaten in diesem selbst ausdrücklich anerkannt zu werden braucht. Statt dessen neigte man sich der Auffassung zu, dass die Gesellschaft, sobald sie nach dem am Sitzstaat für ihre Gründung vorgeschriebenen Formen errichtet ist, die Rechtspersönlichkeit nicht nur in diesem Staate, sondern gültig auch in allen andern Staaten erwirbt. Es genügte darum, eine Bestimmung aufzunehmen, nach welcher der Sitzstaat die erforderlichen Massnahmen ergreifen wird, um die Errichtung der Gesellschaft, wie in Artikel 1, Absatz 2, vorgesehen, zu ermöglichen.

Artikel 2 des Abkommens bestimmt, dass die Statuten, ungeachtet jeder entgegenstehenden Bestimmung des Rechtes des Sitzstaates, rechtswirksam werden. Sie erhalten damit auf seinem Gebiet Gesetzeskraft und gehen der nationalen Gesetzgebung vor. Die Statuten sind kein integrierender Bestandteil des Abkommens. Sie werden diesem nur zu nachrichtlichen Zwecken beigefügt. In den Absätzen *a* und *b* von Artikel 2 des Abkommens sind deshalb alle jene Bestimmungen der Statuten aufgezählt, welche nur mit Zustimmung der am Abkommen beteiligten Regierungen einerseits und derjenigen des Sitzstaates andererseits abgeändert werden können.

Die statutarischen Bestimmungen der ersten Kategorie beziehen sich auf den Sitz der Gesellschaft (Art. 2), auf deren Zweck (Art. 3), auf deren Dauer (Art. 4), auf die Bedingungen für die Aufnahme einer Eisenbahnverwaltung in die Gesellschaft als Aktionärin (Art. 9), auf die in bestimmten Fällen erforderliche qualifizierte Mehrheit für die Abstimmung in der Generalversammlung (Art. 15), auf die Stimmgleichheit der Mitglieder des Verwaltungsrates (Art. 18) und auf die Haftung der Aktionäre für die mit der Gesellschaft abgeschlossenen Finanzierungsverträge (Art. 27). Dabei ist hervorzuheben, dass nur jene Regierungen einer Änderung dieser Artikel zustimmen können, deren Eisenbahnverwaltungen Aktionäre der Gesellschaft sind.

Änderungen der Statuten, die sich auf die Erhöhung oder Herabsetzung des Grundkapitals (Art. 5), das Stimmrecht der Aktionäre (Art. 15), die Zusammensetzung des Verwaltungsrates (Art. 18) und die Verteilung des Gewinnes (Art. 30) beziehen, bedürfen der Zustimmung der Regierung des Sitzstaates. Eine Änderung dieser Bestimmungen würde den Charakter der Gesellschaft derart verändern, dass es angezeigt ist, diese von unserer Zustimmung abhängig zu machen.

Der Artikel 2 des Abkommens ordnet zudem in Absatz *d* das bei Statutenänderungen zu beobachtende Verfahren (vgl. insbesondere Art. 33 der Statuten, wonach die Gesellschaft verpflichtet ist, alle Statutenänderungen der Regierung des Sitzstaates bekanntzugeben). Erhebt eine Regierung gegen eine Statutenänderung Einspruch, so wird sie mit den andern Regierungen auf Ersuchen einer derselben in Beratungen eintreten, um die Zweckmässigkeit der betreffenden Änderung zu prüfen (Art. 2, Abs. *e*, des Abkommens).

2. Zurverfügungstellung des Materials

Der Vertrag über die Zurverfügungstellung des von der Gesellschaft finanzierten Materials an die Eisenbahnverwaltungen ist vom Privatrecht beherrscht. Auf ihn kommt das vereinbarte Recht zur Anwendung. Dessen Auslegung ist mangels einer andern Vereinbarung Sache der zuständigen Gerichte. Es ist für die Kreditwürdigkeit der Gesellschaft unbedingt notwendig, dass sie Eigentümerin des Materials bleibt, bis dessen Kaufpreis vollständig zurückbezahlt ist. Das nationale Recht der an dem Abkommen beteiligten Staaten ordnet den Eigentumsübergang verschieden. Es war deshalb zweckmässig, diesen ausschliesslich den gesetzlichen Bestimmungen des Sitzstaates zu unterstellen. Man hätte dabei zum Eigentumsvorbehalt (ZGB Art. 715 und 716; vgl. OR Art. 226 und 227) Zuflucht nehmen können. Praktische Erwägungen haben jedoch dazu geführt, vom Registereintrag des Eigentumsvorbehaltes abzusehen. Andererseits würde die Bestimmung, dass beim Teilzahlungsgeschäft der Verkäufer eine unter Eigentumsvorbehalt übertragene bewegliche Sache nur gegen Rückerstattung der vom Käufer geleisteten Teilzahlungen die Rückübertragung derselben verlangen kann, den Kredit der Gesellschaft schädigen. Mit den Teilzahlungen soll die Eurofima die Schulden aus Darlehen und die Zinsen, zu deren Zahlung sie sich für die Beschaffung von Material für die zahlungsunfähig gewordene Eisenbahnverwaltung verpflichtet hat, begleichen. Müssten diese zurückerstattet werden, so könnte sie nicht mehr über die dazu notwendigen Mittel verfügen. Aus diesem Grunde bestimmt Artikel 3 des Abkommens, dass die Gesellschaft so lange Eigentümerin des von ihr gekauften und einer Eisenbahnverwaltung zur Verfügung gestellten Materials bleibt, bis sie den vollständigen Kaufpreis erhalten hat, und zwar auch ohne dass eine Eintragung in ein amtliches Register notwendig wäre. Darüber hinaus wird der Eurofima beim Hinfall eines Vertrages wegen Verzuges einer Verwaltung das Recht eingeräumt, neben Schadenersatz wegen Nichterfüllung des Vertrages auch die Rückgabe des betreffenden Materials zu verlangen, ohne die bereits empfangenen Zahlungen zurückerstatten zu müssen. Es wird auf diese Weise ein eigentlicher Miete-Kauf-Vertrag geschaffen.

Absatz *b* des Artikels 3 des Abkommens bestimmt, dass die Gerichte der Schweiz, sind sie einmal angerufen, ihre Zuständigkeit nicht ablehnen können. Die Zuständigkeit der Gerichte der übrigen Staaten bleibt von dieser Ordnung dabei unberührt.

Gemäss den Bestimmungen des Artikels 3 werden sich die Geschäfte der Eurofima wie folgt abwickeln:

a. Bestellung von Material:

Die Eisenbahnverwaltungen teilen der Gesellschaft ihren allgemeinen Bedarf an Güterwagen einheitlicher Bauart und einheitlicher Leistung mit; gleichzeitig auch, welchen Teil ihres Bedarfes sie allenfalls selbst zu decken imstande sind. Es versteht sich von selbst, dass die Eisenbahnverwaltungen darin frei bleiben, ihren Bedarf ganz oder teilweise auf andere Art zu decken. Die Eurofima stellt diese Bedarfsmeldungen zu einem Jahresprogramm für die Beschaffung von Material zusammen. Es werden dabei Fabrikationsgruppen von gleichgeartetem Material gebildet. Der Umfang dieses Programms richtet sich nach den jeweiligen Darlehensmöglichkeiten, die der Eurofima zur Verfügung stehen. Für die Beschaffung dieses Materials holt sie Offerten bei den Herstellerfirmen ein.

Vorgängig des Abschlusses der Darlehensverträge für den Erwerb des Materials und bevor sie bei den Herstellerfirmen die Aufträge für die Herstellung des Materials vergibt, holt sie das Einverständnis der Eisenbahnverwaltung, für welche es beschafft werden soll, ein. Diese gibt ihre Zustimmung, indem sie mit der Gesellschaft einen Miete-Kauf-Vertrag abschliesst.

b. Zurverfügungstellung des Materials:

Das derart bestellte Material wird den Eisenbahnverwaltungen von der Gesellschaft mit einem Miete-Kauf-Vertrag zur Verfügung gestellt. In diesen Verträgen wird ausdrücklich vereinbart, dass die Gesellschaft bis zur Erlegung des vollständigen Kaufpreises Eigentümerin dieses Materials bleibt. In den Verträgen werden ausserdem die Art des Materials, die Bestimmungen über die Dauer des Miete-Kauf-Vertrages, die vereinbarte Geldsorte, die Höhe des geschuldeten Betrages und der Zahlungsmodus der Jahresmieten genau umschrieben.

In den Jahresmieten sind enthalten:

- ein Hauptteil, der der Gesellschaft gestattet, innerhalb der Laufzeit des Vertrages die Lasten (Zins, Amortisation und zusätzliche Spesen) der für die Bezahlung des vermieteten Materials benötigten Gelder (fremde und eigene, letztere verzinslich, höchstens zu 4%) zu decken;
- ein Zuschlag, dazu bestimmt, einen Teil der Geschäftsunkosten der Gesellschaft zu decken und dazu beizutragen, die Verzinsung des Gesellschaftskapitals und die Speisung der Reserven zu ermöglichen.

Die Gesellschaft kann die ihr zustehenden Mietforderungen ganz oder teilweise abtreten, übertragen oder verpfänden.

Während der ganzen Mietdauer wird das gemietete Material in den Park der mietenden Verwaltung eingestellt und ein Kennzeichen «Eurofima» tragen, aus welchem hervorgeht, dass das Material Eigentum der Gesellschaft ist.

Im Falle des Verzuges, d. h. wenn eine mietende Verwaltung drei Monate nach Fälligkeit und zwei Wochen nach erfolgter eingeschriebener Mahnung die

ganze Jahresmiete nicht bezahlt, wird der betreffende Miete-Kauf-Vertrag als hinfällig erklärt. Die mietende Verwaltung hat das Material, das Gegenstand des hinfälligen Vertrages bildet, der Eurofima sofort zur freien Verfügung zu stellen. Sie verliert alle Rechte aus dem betreffenden Vertrag, ohne Anspruch auf die Rückerstattung früher bezahlter Jahresmieten zu haben. Um ihre Verpflichtungen zu decken, wird sich die Eurofima bemühen, das aus dem hinfälligen Vertrag zurückerhaltene Material neu zu vermieten oder zu verkaufen. Sie wird ausserdem die Pfänder, die ihr unter Umständen für den betreffenden Vertrag hinterlegt worden sind, verwerten. Die Verwaltung, deren Miete-Kauf-Vertrag hinfällig geworden ist, bleibt Schuldnerin der Gesellschaft für alle ihr gegenüber eingegangenen Verbindlichkeiten. Sie hat zudem für alle Schäden nebst Zinsen, die der Gesellschaft durch die Nichterfüllung des Vertrages erwachsen, sowie für alle Spesen und Gebühren, insbesondere auch für Zollgebühren, welche ihr allenfalls infolge der Transferierung des Materials anfallen werden, aufzukommen.

Anderseits sind die Beträge, die die Eurofima aus einer Neuvermietung oder aus dem Verkauf des zurückgegebenen Materials löst, von der Schuld – die sich gemäss vorstehendem Abschnitt ergibt – der zahlungsunfähigen Verwaltung in Abzug zu bringen. Ein allfälliger Überschuss des Erlöses über die Schuld der zahlungsunfähigen Verwaltung ist dieser ohne Zinsen zu vergüten.

Während der ganzen Dauer des Miete-Kauf-Vertrages geht der Unterhalt des gemieteten Materials ausschliesslich zu Lasten der mietenden Verwaltung. Diese ist verpflichtet, alle sich als notwendig erweisenden Reparaturen auf ihre Kosten vorzunehmen, welches auch deren Art oder Ursache sei. Der Rückgriff auf Dritte bleibt vorbehalten.

Bei Ablauf des Miete-Kauf-Vertrages wird die mietende Verwaltung ohne weiteres Eigentümerin des Materials, sofern alle dafür geschuldeten Beträge bezahlt sind. Löst eine Verwaltung einen Miete-Kauf-Vertrag vorzeitig mit dem Einverständnis der Gesellschaft auf, so gilt der Vertrag als erfüllt, wenn die mietende Verwaltung der Gesellschaft die noch ausstehenden Jahresmieten, auf den Auflösungstag aufgerechnet, bezahlt hat. Die Mieterin wird ohne weitere Förmlichkeiten Eigentümerin des Materials. Eine mietende Verwaltung kann, die vorherige Zustimmung der Gesellschaft vorbehalten, ihren Miete-Kauf-Vertrag an eine andere Verwaltung, die Aktionärin der Gesellschaft ist, abtreten. Die neu in die Gesellschaft eintretende Verwaltung tritt damit in alle Rechte und Pflichten der ersten Mieterin ein.

3. Staatsgarantie

Das Rechtsstatut, dem die als Gründer der Eurofima auftretenden Eisenbahnverwaltungen oder solche, die nachträglich Aktionäre dieser Gesellschaft werden, unterstehen, ist nicht überall dasselbe. Drei verschiedene Fälle sind auseinanderzuhalten:

- a. Staatliche Eisenbahnverwaltungen, für deren sämtliche Verpflichtungen der Staat unbeschränkt haftet;

- b. Staatliche Eisenbahnverwaltungen, für deren Verpflichtungen der Staat nur mit dem Vermögen der Eisenbahnverwaltung haftet;
- c. Eisenbahnverwaltungen, die von der Staatsverwaltung sowohl in verwaltungsmässiger als auch finanzieller Hinsicht getrennte Organismen darstellen.

Artikel 5 des Abkommens stellt die drei Gattungen von Eisenbahnverwaltungen einander gleich. Der Staat haftet auch für die Verbindlichkeiten jener Bahnverwaltungen, die vom Staatshaushalt getrennt sind (vgl. lit. *c* hievor).

Der Eidgenossenschaft erwachsen aus dem Abkommen gegenüber den Schweizerischen Bundesbahnen keine weiteren Verpflichtungen; wohl aber hätten sich für sie aus der Anwendung von Artikel 3 der Statuten künftig solche ergeben können. Nach dieser Bestimmung kann nämlich die Eurofima auch Eisenbahnverwaltungen, die nicht deren Aktionäre sind (in der Schweiz z. B. einer Privatbahn), Material verschaffen, allerdings nur vorausgesetzt, dass einer oder mehrere Aktionäre (hier die Schweizerischen Bundesbahnen) ihr gegenüber die Erfüllung der von solchen Eisenbahnverwaltungen eingegangenen Verpflichtungen garantieren (die Hauptgarantie übernehmen). In einem solchen Fall wird aber die Regierung nicht ohne weiteres diese Garantie übernehmen. Garantiert die Regierung der Aktionärverwaltung für im Interesse einer Nicht-Aktionärverwaltung abgeschlossene Geschäfte nicht, so übernehmen auch die übrigen Vertragsstaaten des Abkommens keine Garantieverpflichtung. Dies wird aus Artikel 5, Absatz *b*, ersichtlich, woraus sich folgendes ergibt:

- a. Treten die Schweizerischen Bundesbahnen einen Teil ihrer Eurofima-Aktien einer Privatbahn ab, so kommt diese nicht *eo ipso* in den Genuss der Bundesgarantie.
- b. Die Schweizerischen Bundesbahnen können die Garantie für eine Eisenbahnverwaltung, die nicht Aktionärin der Eurofima ist, nur mit vorheriger Zustimmung des Finanz- und Zolldepartementes sowie mit jener des Post- und Eisenbahndepartementes übernehmen (vgl. Vollziehungsverordnung zum Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen vom 15. Februar 1946, Art. 1, Abs. 1, und Art. 3, Ziff. 4, lit. *g*; BS 7 201).

Zusammenfassend kann deshalb gesagt werden, dass sich die Staatsgarantie praktisch wie folgt auswirken wird:

1. Der Bund hat für die von den Schweizerischen Bundesbahnen eingegangenen unmittelbaren Verbindlichkeiten einzustehen, mit andern Worten, er haftet für alle jene Verpflichtungen, die sich aus den von ihnen mit der Eurofima abgeschlossenen Miete-Kauf-Verträgen über die Zurverfügungstellung von Material ergeben;
2. Der Bund haftet für alle mittelbaren Verbindlichkeiten der Schweizerischen Bundesbahnen d. h. für jene, die sich aus der gegenüber der Gesellschaft übernommenen Garantie der Aktionäre gemäss Artikel 27 der Statuten ergeben, allerdings nur unter folgenden Vorbehalten:

- Diese Garantie richtet sich nach der Beteiligung der Schweizerischen Bundesbahnen am Grundkapital der Eurofima und beträgt 8 Prozent desselben.
- Sie wird den diesem Verhältnis entsprechenden Betrag, was ziffernmässig 4 Millionen Franken entspricht, nicht überschreiten.
- Die Haftung tritt nur subsidiär ein, d. h. nur dann, wenn der Staat, dessen Eisenbahnverwaltung zahlungsunfähig ist, ebenfalls seine Verbindlichkeiten nicht einhält.
- Diese Garantie kann nur soweit beansprucht werden, als die nicht erfüllten Verpflichtungen einer zahlungsunfähigen Verwaltung die Mittel der in Artikel 80 der Statuten vorgesehenen Spezialreserve (Garantierreserve) übersteigen.

4. Staatsaufsicht

Die wechselseitige Übernahme der Verbindlichkeiten der Gesellschaft durch die Regierungen, wie sie nach dem Abkommen vorgesehen ist, führt notwendigerweise dazu, ihnen ein Aufsichtsrecht über die Eurofima einzuräumen. Es versteht sich von selbst, dass das Abkommen die individuellen Aufsichtsbefugnisse der Regierungen über ihre Eisenbahnverwaltungen in keiner Weise beschränkt. Andererseits wird aber in Artikel 2, Absatz 2, des Abkommens bestimmt, dass die Gesellschaft Beschlüsse, durch die sie in ihren Grundzügen geändert würde, nur mit Zustimmung aller Regierungen fassen kann. So ist auch die Errichtung von Filialen der Zustimmung aller Regierungen unterworfen (vgl. Art. 6, Abs. a), woraus sich ergibt, dass schon durch das Abkommen eine direkte oder indirekte Aufsicht seitens der meisten an ihm beteiligten Regierungen vorgesehen ist.

Es wurde ausserdem als notwendig erachtet, die Gesellschaft zu verpflichten, den Regierungen über ihre Tätigkeit und finanzielle Lage Bericht zu erstatten. Die Regierungen werden sich über alle die Tätigkeit der Gesellschaft berührenden Fragen von gemeinsamem Interesse sowie über die sich hierfür notwendig erweisenden Massnahmen beraten (Art. 6, Abs. b). Der Bericht der Eurofima wird durch Vermittlung des Sekretariates der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister an die einzelnen Regierungen weitergeleitet. Er wird von den in diese Konferenz abgeordneten Vertretern, von den am Abkommen beteiligten Staaten, deren Eisenbahnverwaltung Aktionärin der Gesellschaft ist, geprüft. Sie werden, sofern sie es als notwendig erachten, zu den dort hierfür vorgesehenen gemeinsamen Beratungen zusammentreten.

5. Fiskalordnung

Die einlässliche Prüfung der steuerlichen Stellung der Eurofima in den am Abkommen beteiligten Ländern hat ergeben, dass die Einschaltung der Eurofima in der Mehrzahl dieser Länder, im Vergleich zum unmittelbaren Erwerb des gleichen Materials durch die Eisenbahnverwaltungen, zusätzliche steuerliche

Belastungen zur Folge haben würde, die die Lebensfähigkeit, um nicht zu sagen die Gründung der Gesellschaft in Frage stellen müssten. Es hat sich andererseits aber auch als unmöglich erwiesen, alle Abgaben und Steuern, von denen die Länder Befreiungen gewähren müssten, im Abkommen einzeln aufzuzählen. Ein solches Vorgehen wäre praktisch auch nicht durchführbar wegen des späteren Beitritts weiterer Staaten, die der Gesellschaft ebenfalls Steuerbefreiungen einräumen müssten. Deshalb sieht Artikel 7, Absatz *a*, des Abkommens lediglich vor, dass der Erwerb und die Zuteilung des Materials durch die Eurofima an die verschiedenen Eisenbahnverwaltungen im Vergleich zur unmittelbaren Beschaffung durch die Verwaltungen selber keine zusätzlichen steuerlichen Belastungen zur Folge haben dürfen. Dieser Artikel bezieht sich mithin nur auf den Fall, wo die Eisenbahnverwaltungen das in Rede stehende Material von der Eurofima erwerben. Dagegen findet er keine Anwendung, wenn sie das Material direkt von den Herstellerfirmen beziehen, ohne dass die Eurofima als erster Erwerber auftritt. Die in Artikel 7, Absatz *a*, umschriebene Verpflichtung der am Abkommen beteiligten Regierungen, zusätzliche steuerliche Belastungen zu vermeiden, besteht überdies nur insoweit, als dies «erforderlich» ist. Diese Einschränkung bedeutet, dass die Gewährung von steuerlichen Vorrechten nur notwendig ist bei Erfüllung der nachstehenden zwei Voraussetzungen: Erstens, sofern keine der im Kapitel 3 des Basisabkommens erwähnten Möglichkeiten der Zurverfügungstellung des Materials (Miete-Kauf, Miete mit nachträglichem Kauf, Abzahlungsgeschäft usw.) erlauben sollte, eine zusätzliche steuerliche Belastung zu vermeiden; zweitens, sofern das Ausmass einer allfälligen zusätzlichen steuerlichen Belastung derart ist, dass die Einschaltung der Eurofima, im Vergleich zum unmittelbaren Erwerb des Materials durch die Eisenbahnverwaltungen, eine unerträgliche Verteuerung bewirken würde. Es ist Sache der Gesellschaft und der beteiligten Eisenbahnverwaltungen, vorgängig aller im Hinblick auf den Erwerb von Material gerichteten Geschäftshandlungen, mit den zuständigen nationalen Finanzverwaltungen in Verbindung zu treten, um das steuerlich günstigste Vorgehen zu wählen.

Während Artikel 7, Absatz *a*, die innerstaatlichen steuerlichen Belastungen ordnet, bilden Gegenstand von Absatz *b* die allfälligen zusätzlichen Steuer- und Zollbelastungen, die die Ein- und Ausfuhr von Eisenbahnmaterial im Gefolge haben könnten.

Auch hier ist die Verpflichtung der Regierungen, zusätzliche Steuer- und Zollbelastungen zu vermeiden, insoweit eingeschränkt, als dies «erforderlich» ist, wobei die Bedeutung dieses Ausdrucks dieselbe ist wie in Absatz *a*. Die Einschaltung der Eurofima wird aber in der überwiegenden Mehrzahl der Länder zu keinen zusätzlichen Zollbelastungen führen. Das trifft insbesondere für die Schweiz zu: Ausserhalb der Schweiz hergestellte Eurofima-Wagen können nur dann in den Wagenpark einer schweizerischen Eisenbahnverwaltung eingestellt werden, wenn sie bei ihrer Einfuhr verzollt worden sind, und dies selbst dann, wenn die Wagen von der Eurofima nur mietweise überlassen werden. Im Park einer ausländischen Eisenbahnverwaltung immatrikulierte und als solche ge-

kennzeichnete Eurofima-Wagen können dagegen zollfrei in die Schweiz gelangen und auch zu inländischen Transporten verwendet werden.

Die in der Schweiz in Kraft stehende Gesetzgebung über die Warenumsatzsteuer (Bundesratsbeschluss vom 29. Juli 1941/22. Dezember 1954) macht es der Eurofima möglich, die für die Zuteilung von Rollmaterial an die Eisenbahnverwaltungen erforderlichen Geschäftshandlungen (einschliesslich der Ein- und Ausfuhr) vorzunehmen, ohne dass dadurch zusätzliche Steuer- oder Zollbelastungen entstehen. Voraussetzung ist aber, dass die Gesellschaft im Einvernehmen mit der eidgenössischen Steuerverwaltung das steuerlich günstigste Vorgehen zur Durchführung ihrer Geschäfte wählt. Deshalb erübrigen sich in der Schweiz besondere Massnahmen im Sinne von Artikel 7, Absätze *a* und *b*, zur Vermeidung zusätzlicher Steuer- oder Zollbelastungen.

Artikel 7, Absatz *c*, betrifft die Steuerbefreiungen, die der Sitzstaat im Hinblick auf die Errichtung und die Geschäftstätigkeit der Gesellschaft zu gewähren hat. Es handelt sich dabei nicht um die aus dem Warenverkehr resultierenden Steuern und Zollabgaben, sondern um diejenigen Steuern, die nur im Sitzstaat erhoben werden können, wie die Steuer auf der Gesellschaft und die Registrierungsgebühren. Man hielt es für zweckmässig, diese einseitigen Verpflichtungen des Sitzstaates gegenüber den andern Staaten zum Gegenstand eines Zusatzprotokolls zu machen, das zwischen dem Sitzstaat einerseits und den andern Staaten andererseits abgeschlossen und vom Sitzstaat nachträglich ratifiziert wird. Dadurch wird nicht nur das Abkommen selbst entlastet, sondern auch seine unveränderte Beibehaltung für den Fall gewährleistet, dass die Gesellschaft künftig ihren Sitz in einen andern Staat verlegen sollte. In einem solchen Falle müsste der neue Sitzstaat mit den andern teilnehmenden Ländern ein Zusatzprotokoll ähnlichen Inhalts vereinbaren.

Das Zusatzprotokoll bildet Gegenstand der im Abschnitt D dieser Botenschaft enthaltenen Erläuterungen.

6. Ordnung der Ein- und Ausfuhr

Gemäss Artikel 8 des Abkommens verpflichten sich die Regierungen, soweit erforderlich, die notwendigen Massnahmen zu ergreifen, um die Ein- und Ausfuhr von Material, das der Geschäftstätigkeit der Gesellschaft entspricht, zu erleichtern. Der gegenwärtige Stand berechtigt zur Annahme, dass diesbezüglich mit keinen Schwierigkeiten zu rechnen ist.

7. Zahlungsverkehr

Durch Artikel 9 werden die Regierungen verpflichtet, alle Massnahmen zu ergreifen, die sich als notwendig erweisen, um die Hindernisse zu beseitigen, die dem aus der Geschäftstätigkeit der Gesellschaft resultierenden Zahlungsverkehr hinderlich sein könnten. Die Einzelheiten betreffend die Ordnung des Zahlungsverkehrs richten sich nach der nationalen Devisengesetzgebung. Die in Kraft stehenden bilateralen und multilateralen Abkommen über den Zah-

lungsverkehr bieten im gegenwärtigen Zeitpunkte für die zur Ein- und Ausfuhr von Eisenbahnmaterial notwendigen Geldbewegungen keine Schwierigkeiten, was wahrscheinlich auch künftig so sein wird. Die Bestimmungen des Artikels 9 reichen auch für gewisse Zahlungsoperationen aus, die nicht vom Waren- und Zahlungsverkehr herkommen (wie die Überweisung von Dividenden, Mietzinsen, Geldern aus dem Anleihendienst usw.). Dagegen war zu befürchten, dass diese Zahlungen unseren gebundenen Zahlungsverkehr durch die Überweisung von Kapitalien allzusehr belasten würden. Aus diesem Grunde enthält das Unterzeichnungsprotokoll zum Abkommen folgende bindende Erklärung:

Die Regierung der Schweizerischen Eidgenossenschaft legt Artikel 9 des Abkommens wie folgt aus:

1. Die aus der Aktienzeichnung einzuzahlenden Beträge sowie die Mietgelder für als Sacheinlage eingebrachte Güterwagen sind ausserhalb des durch bilaterale oder multilaterale Abkommen geordneten Zahlungsverkehrs zu überweisen.
2. Gelder, die durch in einem anderen Lande als dem Sitzstaat der Eurofima begebene Anleihen beschafft werden, sind nur soweit, als zur Einlösung der Verbindlichkeiten der Eurofima nötig, in diesen zu überweisen.

8. Beratungen der Regierungen

Mit dem Abkommen wird Neuland betreten. Es könnte deshalb sein, dass nach dessen Inkrafttreten bestehende oder künftige Rechtsvorschriften einzelner Länder zu im voraus nicht erkennbaren Schwierigkeiten führen, die die Tätigkeit der Gesellschaft ernstlich in Frage stellen oder sich hemmend auf ihren Geschäftsgang auswirken. Für diese Fälle ist in Artikel 10 vorgesehen, dass die Regierungen in Beratungen eintreten, um diese Schwierigkeiten im Geiste der Bestimmungen dieses Abkommens und des Zusatzprotokolls zu regeln. Diese Bestimmung auferlegt den Regierungen aber lediglich die Pflicht, miteinander zu beraten. Dabei versteht es sich von selbst, dass durch diese Beratungen die Zuständigkeit der gesetzgebenden Behörden der beteiligten Länder unberührt bleibt.

9. Schlussbestimmungen

Jede europäische Regierung, die das Abkommen nicht unterzeichnet hat, kann diesem vom Zeitpunkt seiner Anwendung an beitreten. Der Beitritt kann unabhängig davon, ob eine Eisenbahnverwaltung des beitretenden Landes Aktionärin der Eurofima ist, erfolgen.

Der Beitritt eines Staates, der nicht Mitglied der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister ist, untersteht der Genehmigung aller am Abkommen beteiligten Staaten.

Mit dem Beitritt zum Abkommen ist die Zustimmung zum Zusatzprotokoll verbunden.

Das Abkommen ist auf fünfzig Jahre, d. h. auf die Dauer des Bestehens der Gesellschaft abgeschlossen. Jeder Staat kann es aber unter Einhaltung einer dreimonatigen Frist aufkündigen. Aus Artikel 13, der diese Frage ordnet, ergibt sich:

- a. Das Ausscheiden einer Eisenbahnverwaltung aus der Gesellschaft hat nicht gezwungenermassen die Kündigung des Abkommens durch den Staat, dem diese Eisenbahnverwaltung angehört, zur Folge.
- b. Die Regierungen verpflichten sich, ihre Beteiligung am Abkommen so lange aufrechtzuerhalten, als ihre Eisenbahnverwaltungen Aktionäre der Gesellschaft sind. (Die Frage, in welchem Umfang die Regierungen den Entschluss ihrer Eisenbahnverwaltungen, sich von der Gesellschaft zurückzuziehen, zu beeinflussen vermögen, beantwortet sich dabei ausschliesslich nach den in den verschiedenen Ländern geltenden diesbezüglichen Vorschriften.)
- c. Der Rücktritt einer Regierung vom Abkommen befreit sie nicht davon, für die Verbindlichkeiten ihrer Eisenbahnverwaltung gegenüber der Gesellschaft zu garantieren.
- d. Tritt jedoch der Sitzstaat vom Abkommen zurück, so wird er so lange nicht aus ihm entlassen, als der Sitz der Gesellschaft nicht in einen andern Staat verlegt ist.

Mit dieser letzteren Abrede wird für den Fall, dass der Sitzstaat das Abkommen aufkündigen sollte, erreicht, dass dieser durch das Zusatzprotokoll weiterhin gebunden bleibt und dieses seinerseits so lange verbindlich ist, als die Gesellschaft ihren Sitz in der Schweiz hat. Damit wird für das Abkommen und das Protokoll die gleiche Gültigkeitsdauer sichergestellt. Sollte die Gesellschaft zufolge Kündigung des Abkommens seitens der Schweiz es als zweckmässig erachten, ihren Sitz in ein anderes Land zu verlegen, so sind dazu zeitraubende Verhandlungen der Gesellschaft mit dem Land, in welches sie ihren Sitz zu verlegen gedenkt, nötig. Hiezu ist eine Zeitspanne von drei Monaten von der Mitteilung der Kündigung hinweg zu kurz.

Gemäss Artikel 2, Absatz *e*, Artikel 6, Absatz *b*, und Artikel 10 werden die Regierungen zur Beilegung gewisser sich bei der Anwendung des Abkommens ergebenden Schwierigkeiten miteinander in Beratung treten. Trotzdem haben sie es als zweckmässig erachtet, in das Abkommen eine Bestimmung aufzunehmen, die es ermöglicht, Streitigkeiten – ohne dass sie alle zwangsläufig dem internationalen Gerichtshof zur Entscheidung vorzulegen sind – auch in einem vereinfachten Schiedsgerichtsverfahren beilegen zu lassen (vgl. Art. 14).

Artikel 15 umschreibt die Bedingungen für das Inkrafttreten des Abkommens. In Artikel 16 ist vorgesehen, dieses vorläufig in dem Umfange in Kraft zu setzen, als es die Verfassungsbestimmungen der unterzeichneten Staaten erlauben. Die Inkraftsetzung hängt von der Ratifizierung des Abkommens und des Zusatzprotokolls durch die Schweiz ab.

Artikel 17 ist eine bei internationalen Abkommen üblicherweise verwendete Bestimmung.

D. Inhalt des Zusatzprotokolls

Wie schon im vorhergehenden Abschnitt ausgeführt, sind im Zusatzprotokoll die von der Schweiz als Sitzstaat im Hinblick auf die Errichtung und die Geschäftstätigkeit der Eurofima gewährten besondern Vorteile steuerlicher Art umschrieben.

Die Gesellschaft hätte im wesentlichen zu bezahlen:

1. Bei der Gründung:
 - eine Stempelabgabe von 2 Prozent auf den ausgegebenen Aktien;
 - die Grundtaxe von 150 Franken für die Eintragung in das Handelsregister und einen Zuschlag von 0,2 Promille auf dem 200 000 Franken übersteigenden Nominalbetrag des Aktienkapitals (höchstens aber 4000 Fr.).
2. Während der Dauer ihres Bestehens:
 - die Couponsabgabe und die Verrechnungssteuer (zusammen 30 %) auf den ausgeschütteten Dividenden, wobei diese Steuern bei Auszahlung der Dividenden an die Aktionäre in Abzug zu bringen sind;
 - die kantonalen und kommunalen Ertrags- und Kapitalsteuern;
 - die eidgenössische Wehrsteuer vom Reingewinn und von Kapital und Reserven.
3. Für die in der Schweiz oder im Ausland begebenen Anleihen:
 - die Emissionsabgabe von 1,2 Prozent;
 - die Couponsabgabe und die Verrechnungssteuer (zusammen 30 %) auf den Zinsen dieser Anleihen.
4. Ausserdem gewisse Rechtsverkehrs- und Verbrauchssteuern, wie z. B. die Stempelabgaben auf Wechseln und auf Wertpapieren beim Umsatz sowie die Warenumsatzsteuer.

Damit die Eurofima errichtet werden kann, musste für sie eine Steuerordnung ins Auge gefasst werden, durch die sie nicht mit höhern Steuern belegt wird, als wenn die nationalen Eisenbahnnetze sich das Material ohne die Vermittlung der Eurofima beschaffen würden. Bei der Beurteilung der Frage, ob es sich rechtfertigt, seitens der Schweiz der Eurofima besondere steuerliche Erleichterungen zuzugestehen, ist davon auszugehen, dass das offensichtliche Interesse der schweizerischen Wirtschaft an der Gründung der Eurofima (vgl. Abschnitt A, Ziffer 2, der vorliegenden Botschaft) genügend Veranlassung bildet, der Gesellschaft gewisse Zugeständnisse auf steuerlichem Gebiet, die übrigens auch von anderen Staaten angeboten worden sind, zu machen.

Die gleichen Überlegungen haben auch den Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt veranlasst, den Vorsteher des Kantonalen Finanzdepartementes am 8. Oktober 1954 zu ermächtigen, der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen die Zusicherung abzugeben, dass die Eurofima – vorbehaltlich

der Genehmigung durch den Grossen Rat – für den Fall ihrer Sitznahme in Basel von der kantonalen Vermögens- und Ertragssteuer befreit sei.

Unter Berücksichtigung aller Umstände und besonders im Hinblick auf den Gang der Verhandlungen hat der Bundesrat beschlossen, der Gesellschaft – vorbehaltlich der Genehmigung durch die eidgenössischen Räte – die nachstehenden, in Artikel 1 des Zusatzprotokolls aufgezählten steuerlichen Vorrechte für so lange einzuräumen, als sie ihren Sitz in der Schweiz hat:

1. Befreiung von der Stempelabgabe bei der Emission der Aktien der Gesellschaft (gegenwärtig 2%), was bei einem Aktienkapital von 50 Millionen Franken eine Entlastung von 1 Million Franken bedeutet und die Gründung der Gesellschaft ganz beträchtlich erleichtert.
2. Befreiung von der Wehrsteuer vom Reingewinn sowie von Kapital und Reserven sowie von jeder an ihre Stelle tretenden künftigen direkten Bundessteuer, wodurch, bei den heutigen Steuersätzen, die Rechnung der Gesellschaft jährlich um ungefähr 100 000 Franken entlastet wird.
3. Befreiung von der Emissionsabgabe, der Stempelabgabe auf Coupons und der Verrechnungssteuer für die Obligationen und die Zinsen von Anleihen der Gesellschaft, die ausschliesslich im Ausland zur Zeichnung aufgelegt, nicht an den schweizerischen Börsen kotiert werden und deren Zinsen- und Rückzahlungsdienst ausschliesslich von ausländischen Stellen besorgt wird. Mit der Befreiung von im Auslande zur Zeichnung aufgelegten Obligationen der Eurofima soll vermieden werden, dass die im Ausland gegebenen Anleihen und die darauf geschuldeten Zinsen doppelt, d. h. durch schweizerische und ausländische Emissionsabgaben und Quellensteuern, belastet werden.
4. Nichterhebung der Verrechnungssteuer auf den Dividenden, welche die Gesellschaft an die Bahnverwaltung ausschüttet. Auf Grund der eidgenössischen Steuergesetzgebung hat die Gesellschaft auf den von ihr ausgeschütteten Dividenden 5 Prozent Couponsabgabe und 25 Prozent Verrechnungssteuer einzubehalten. Die schweizerischen Aktionäre könnten beim Bund die Rückerstattung der Verrechnungssteuer verlangen; das gleiche Recht stünde auch jenen ausländischen Aktionären zu, die sich auf ein von der Schweiz mit dem Lande, in welchem sie ihren Sitz haben (z. B. Frankreich, Österreich, die Niederlande), abgeschlossenes Doppelbesteuerungsabkommen berufen könnten. Um alle ausländischen Aktionäre (sofern es sich dabei um Eisenbahnverwaltungen handelt) gleich zu behandeln, erschien es als gerechtfertigt, soweit die Eurofima Dividenden ausschliesslich an Eisenbahnverwaltungen ausschüttet, gänzlich auf die Erhebung der Verrechnungssteuer zu verzichten. Dagegen bleibt die Couponsabgabe in der Höhe von 5 Prozent der Bruttodividende geschuldet.
5. Nichterhebung des Zuschlages zur Grundtaxe für die Eintragung ins Handelsregister.

6. Befreiung von der kantonalen und kommunalen Steuer vom Einkommen und vom Vermögen der Gesellschaft im Kanton Basel-Stadt. Mit Beschluss vom 29. September 1955 hat der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt der Gesellschaft diese Befreiung, welche eine erhebliche steuerliche Entlastung (ungefähr 400 000 Fr. jährlich) bedeutet, zugestanden.

Diese steuerlichen Vorteile sind bedeutend. Durch diese Zugeständnisse an die Gesellschaft wird der Grundsatz der Allgemeinheit und Gleichheit der Besteuerung durchbrochen. Immerhin sind bei der Gründung der Bank für Internationalen Zahlungsausgleich ähnliche Zugeständnisse steuerlicher Art gemacht worden. Der Bundesrat hat sich deshalb erst nach reiflicher Überlegung dazu entschlossen, die schweizerischen Unterhändler zu ermächtigen, diese Privilegien zuzugestehen. Aus der Überzeugung heraus, dass die Abweichung von den genannten Grundsätzen einem höheren öffentlichen Interesse entspricht, beantragt er den eidgenössischen Räten, den Vorrechten fiskalischer Natur ihrerseits zuzustimmen. Es dürfte nicht uninteressant sein, bei dieser Gelegenheit an die Botschaft vom 7. Februar 1930 betreffend die Genehmigung des Abkommens über die Bank für Internationalen Zahlungsausgleich (BBl 1930, I, 92) zu erinnern.

Fragt es sich nun, ob die gesellschaftsrechtlichen, fiskalischen und administrativen Privilegien gerechtfertigt erscheinen, so muss der besondere Charakter der Aufgaben berücksichtigt werden, welche die Bank für internationalen Zahlungsausgleich erfüllen soll. Die Bank ist nicht ein Institut, das in erster Linie zur Erzielung von Gewinnen geschaffen wird. . . . Die Bank für Internationalen Zahlungsausgleich soll, . . . gesamtwirtschaftlichen Zwecken dienen. Neben den Aufgaben politischen Ursprungs, . . . wird die Bank vor allem als gemeinsames Organ der Notenbanken die Abwicklung des internationalen Zahlungsverkehrs zu erleichtern suchen. Indem die Bank diesen Zwecken dient, wird sie den Notenbanken die Erfüllung ihrer Aufgaben im allgemeinen Landesinteresse erleichtern. Wie auch die Schweizerische Nationalbank wegen ihrer gesamtwirtschaftlichen Aufgaben eine weitgehende Steuerfreiheit geniesst und eine Rechtspersönlichkeit *sui generis* aufweist, so erscheinen angemessene Sonderrechte für ein Institut, das ähnliche Aufgaben auf internationalem Boden zu erfüllen hat, gerechtfertigt.

Es ist im übrigen festzuhalten, dass die Eurofima keine vollständige Steuerbefreiung geniessen wird. Die ihr zugestandenen steuerlichen Vorrechte sind im Zusatzprotokoll abschliessend umschrieben. Die schweizerischen Unterhändler haben sich allen Bestrebungen, noch andere als die im Zusatzprotokoll aufgezählten Steuererleichterungen zuzubilligen, widersetzt, so dass insbesondere zu entrichten sind:

- die Couponsabgabe (von gegenwärtig 5 %) auf den Eurofima-Dividenden, sowohl von den schweizerischen wie von den ausländischen Aktionären (vgl. Ziff. 4 hievor);
- die Emissionsabgabe (derzeit 1,2 %), die Couponsabgabe (5 %) und die Verrechnungssteuer (25 %) auf den von der Eurofima auf dem schweizerischen Kapitalmarkt begebenen Anlehensobligationen und deren Zinsen;
- die Verbrauchssteuern (z. B. die Warenumsatzsteuer, immerhin unter Vorbehalt der Bestimmungen von Artikel 7, Absätze *a* und *b*, des Abkommens;

vgl. Abschnitt C, Ziffer 5 hievore) sowie gewisse Rechtsverkehrssteuern (z. B. Stempelabgaben auf Wechseln und auf Wertpapieren beim Umsatz);

- die Steuern, welche die Eurofima im Wege der Überwälzung (von Gesetzes wegen oder nach handelsüblicher Usanz) treffen, d. h. solche Steuern, für die die Eurofima zwar nicht Steuersubjekt, aber Steuerträger ist.

Im Gegensatz zum Grundgesetz der Bank für Internationalen Zahlungsausgleich (Grundgesetz Art. 6; BBI 1930, I, 98) sind dagegen keine Zugeständnisse gemacht worden mit Bezug auf die Steuern, zu denen das Personal der Gesellschaft herangezogen wird.

Zusammenfassend erachtet der Bundesrat die der Eurofima zugebilligten steuerlichen Vorrechte als annehmbar.

* * *

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen haben wir die Ehre, Ihnen zu beantragen, den Entwurf des beiliegenden Beschlusses anzunehmen und

- a. Das Abkommen vom 20. Oktober 1955 über die Gründung der «Eurofima», Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial, sowie das Zusatzprotokoll zu diesem Abkommen zu genehmigen.
- b. Den Bundesrat zu ermächtigen, sie zu ratifizieren.

Grundsätzlich ist das Abkommen auf die Dauer von 50 Jahren abgeschlossen, allerdings unter dem Vorbehalt, dass es unter Einhaltung einer dreimonatigen Kündigungsfrist gekündigt werden kann. Wir sind deshalb trotzdem der Ansicht, dass der Bundesbeschluss, durch welchen der Bundesrat zur Ratifizierung ermächtigt wird, dem fakultativen Referendum zu unterstellen ist.

Genehmigen Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 8. November 1955.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Max Petitpierre

Der Bundeskanzler:

Ch. Oser

(Entwurf)

Bundesbeschluss
betreffend
**die Genehmigung des Abkommens über die «Eurofima»,
Europäische Gesellschaft für die Finanzierung
von Eisenbahnmaterial**

Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf Artikel 85, Ziffer 5, der Bundesverfassung;
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 8. November 1955,

beschliesst:

Art. 1

Das Abkommen über die Gründung der «Eurofima», Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial, und das Zusatzprotokoll zu diesem Abkommen, beide am 20. Oktober 1955 in Bern unterzeichnet, werden genehmigt.

Der Bundesrat wird ermächtigt, sie zu ratifizieren.

Art. 2

Dieser Beschluss unterliegt den Bestimmungen des Artikels 89, Absatz 3, der Bundesverfassung betreffend die Unterstellung der Staatsverträge unter das Referendum.

Art. 3

Der Bundesrat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.

Abkommen

über

die Gründung der «Eurofima»

Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial

Die Regierungen der Bundesrepublik Deutschland, der Republik Österreich, des Königreichs Belgien, des Königreichs Dänemark, Spaniens, der Französischen Republik, der Italienischen Republik, des Grossherzogtums Luxemburg, des Königreichs Norwegen, des Königreichs der Niederlande, der Portugiesischen Republik, Schwedens, der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Föderativen Volksrepublik Jugoslawien,

in der Erwägung, dass die Eisenbahnen ihre Aufgabe in der Gesamtwirtschaft nur dann erfüllen können, wenn sie in der Lage sind, die einer normalen Erneuerung und einer unumgänglichen Modernisierung des rollenden Materials entsprechenden Investitionen durchzuführen; dass die Fortschritte, die bei der Standardisierung und bei der gemeinsamen Verwendung des Materials erzielt wurden, ihre logische Ergänzung in der Einführung eines Verfahrens zur internationalen Finanzierung der Materialeinkäufe finden;

in der Erwägung, dass ein solches Finanzierungsverfahren zur Festigung der Bemühungen auf technischem Gebiet um eine fortschreitende Integration der Eisenbahnen auf europäischer Ebene beizutragen vermag und diese Finanzierungsmethode sich auch besonders gut für genormte Fahrzeuge eignen würde, deren Eigentum leicht von einem zum andern Land übertragen werden kann;

in der Erwägung, dass die Deutsche Bundesbahn, die Nationale Gesellschaft der französischen Eisenbahnen, die Italienischen Staatsbahnen, die Nationale Gesellschaft der belgischen Eisenbahnen, die Schweizerischen Bundesbahnen, die Niederländischen Eisenbahnen, die Schwedischen Staatsbahnen, das Nationale Netz der Spanischen Eisenbahnen, die Nationale Gesellschaft der Luxemburgischen Eisenbahnen, die Jugoslawischen Eisenbahnen, die Portugiesische Eisenbahngesellschaft, die Österreichischen Bundesbahnen, die Dänischen Staatsbahnen, die Norwegischen Staatsbahnen vereinbart haben, die «Eurofima», Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial (im nachstehenden «Die Gesellschaft» genannt) zu gründen;

in der Erwägung, dass die Gesellschaft sowohl nach ihrer Zusammensetzung als auch nach ihrem Zweck einem öffentlichen Interesse dient und ein Gebilde internationaler Prägung darstellt;

in der Feststellung, dass die Gesellschaft den Zweck hat, die Ausrüstung und den der Öffentlichkeit dienenden Betrieb der Eisenbahnen der Vertragsparteien zu bestmöglichen Bedingungen zu fördern;

von dem Wunsche geleitet, unter diesen Umständen jede der Gesellschaft mögliche Unterstützung zu gewähren;

in der Erkenntnis, dass die Tätigkeit der Gesellschaft auf wirtschaftlichem und finanziellem Gebiet durch Ausnahmeregelungen begünstigt werden muss, und dass die Gründung und Tätigkeit der Gesellschaft nicht dazu führen darf, dass den beteiligten Eisenbahnverwaltungen höhere Lasten an Steuern und Abgaben erwachsen, als wenn jede von ihnen ihre Materialeinkäufe mit eigenen Mitteln finanzieren würde;

in der Erwägung, dass der Kredit der Gesellschaft, die ihre Materialeinkäufe grossenteils durch Anleihen finanzieren muss, nur geschaffen und aufrechterhalten werden kann, wenn die von den Eisenbahnverwaltungen der Gesellschaft gegenüber eingegangenen Verpflichtungen unter allen Umständen eingehalten werden;

haben die unterzeichneten Vertreter ernannt, die ordnungsgemäss bevollmächtigt, folgendes vereinbart haben:

Artikel 1

a. Die an diesem Abkommen beteiligten Regierungen billigen die Gründung der Gesellschaft, für welche die in der Anlage zum Abkommen beigefügten Statuten (im folgenden «die Statuten» genannt) und subsidiär das Recht des Sitzstaates, insoweit es durch dieses Abkommen nicht geändert wird, massgebend sind.

b. Die Regierung des Sitzstaates wird die erforderlichen Massnahmen ergreifen, um gleich nach dem Inkrafttreten des Abkommens die Errichtung der Gesellschaft zu ermöglichen.

Artikel 2

a. Die Statuten sowie alle Änderungen, die sie gemäss den Bedingungen der Statuten und unter Berücksichtigung der nachfolgenden Bestimmungen erfahren, werden ungeachtet jeder entgegenstehenden Bestimmung des Rechtes des Sitzstaates rechtswirksam.

b. Die Zustimmung aller an diesem Abkommen beteiligten Regierungen, von welchen eine Eisenbahnverwaltung Aktionär der Gesellschaft ist, ist erforderlich für Änderungen der Statuten betreffend

- den Sitz der Gesellschaft,
- den Zweck,
- die Dauer,
- die Bedingungen für die Aufnahme einer Eisenbahnverwaltung in die Gesellschaft als Aktionär,

- die in bestimmten Fällen erforderliche qualifizierte Mehrheit für die Abstimmung in der Generalversammlung,
- die Stimmgleichheit der Mitglieder des Verwaltungsrates,
- die Haftung der Aktionäre für die mit der Gesellschaft abgeschlossenen Finanzierungsverträge
(die Bestimmungen darüber sind in den Artikeln 2, 3, 4, 9, 15, 18 und 27 der beiliegenden Statuten enthalten).

c. Änderungen der Statuten, die sich auf die Erhöhung oder Herabsetzung des Grundkapitals, das Stimmrecht der Aktionäre, die Zusammensetzung des Verwaltungsrates und die Verteilung des Gewinnes beziehen (die entsprechenden Bestimmungen darüber sind in den Artikeln 5, 15, 18 und 30 der beiliegenden Statuten enthalten), bedürfen der Zustimmung der Regierung des Sitzstaates.

d. Die Regierung des Sitzstaates wird unverzüglich den anderen Regierungen alle von der Gesellschaft beschlossenen Statutenänderungen mitteilen. In den Fällen der Absätze b und c dieses Artikels werden diese Änderungen innerhalb einer Frist von 3 Monaten, gerechnet von der Bekanntgabe der Änderungen an, wirksam, wenn keine Regierung, deren Zustimmung nach den genannten Absätzen erforderlich ist, Einspruch erhoben hat. Solche Einsprüche sind der Regierung des Sitzstaates mitzuteilen, die sie den anderen Regierungen zur Kenntnis bringt.

e. Erhebt eine Regierung Einspruch, so wird sie mit den anderen Regierungen auf Ersuchen einer derselben in Beratung eintreten, um die Zweckmässigkeit der betreffenden Änderungen zu prüfen.

Artikel 3

a. Wenn die zwischen der Gesellschaft und den Eisenbahnverwaltungen abgeschlossenen Verträge über die Zurverfügungstellung des durch die Gesellschaft gekauften Materials dem Recht des Sitzstaates unterworfen werden, bleibt die Gesellschaft solange Eigentümerin des betreffenden Materials, sofern darüber nicht ausdrücklich etwas anderes vereinbart ist, bis sie den vollständigen Kaufpreis erhalten hat, ohne dass eine Eintragung in das Register notwendig ist. In diesem Falle hat die Gesellschaft, wenn ein Vertrag wegen Verzugs einer Eisenbahnverwaltung hinfällig wird, das Recht, neben Schadenersatz wegen Nichterfüllung des Vertrages auch die Rückgabe des betreffenden Materials zu verlangen, ohne die bereits empfangenen Zahlungen zurückerstatten zu müssen.

b. Werden die Gerichte des Sitzstaates angerufen, so werden sie über Streitigkeiten aus Verträgen, die zwischen der Gesellschaft und den Eisenbahnverwaltungen abgeschlossen und dem Recht des Sitzstaates unterworfen sind, erkennen.

Artikel 4

a. Die Regierungen werden ihren Eisenbahnverwaltungen die Genehmigungen erteilen, die sie für alle Handlungen, die sich auf die Gründung der Gesellschaft beziehen, benötigen.

b. Die Regierungen werden alle Handlungen ihrer Eisenbahnverwaltungen erleichtern, die sich auf die Tätigkeit der Gesellschaft beziehen.

Artikel 5

a. Falls der Staat nicht schon auf Grund bestehender innerstaatlicher Bestimmungen für die Verbindlichkeiten einer Eisenbahnverwaltung seines Landes, die Aktionär der Gesellschaft ist, sei es mit seinem ganzen oder mit einem Teil seines Vermögens haftet, so wird die Regierung die von dieser Eisenbahnverwaltung gegenüber der Gesellschaft eingegangenen Verbindlichkeiten garantieren.

b. Diese Garantie wird indessen nicht ohne weiteres gewährt, wenn die oben genannte Eisenbahnverwaltung selbst zugunsten einer Eisenbahnverwaltung, die nicht Aktionär der Gesellschaft ist, oder zugunsten eines anderen Eisenbahnunternehmens die Haftung übernommen hat. Fehlt im letzteren Fall die Garantie der Regierung, zu der die Aktionärverwaltung gehört, dann übernehmen auch die übrigen Regierungen keine Garantieverpflichtung.

Artikel 6

a. Die Beschlüsse der Gesellschaft über die Errichtung von Agenturen oder Filialen unterliegen der Zustimmung aller an diesem Abkommen beteiligten Regierungen, von welchen eine Eisenbahnverwaltung Aktionär der Gesellschaft ist. Das in den Absätzen *d* und *e* des Artikels 2 vorgesehene Verfahren wird auf die im vorliegenden Absatz angeführten Beschlüsse der Gesellschaft angewendet.

b. Die Gesellschaft wird alljährlich den an diesem Abkommen beteiligten Regierungen, von welchen eine Eisenbahnverwaltung Aktionär der Gesellschaft ist, über die Entwicklung der Gesellschaft und ihre finanzielle Lage Bericht erstatten. Diese Regierungen werden über alle die Tätigkeit der Gesellschaft berührenden Fragen von gemeinsamem Interesse sowie über die sich hiefür notwendig erweisenden Massnahmen beraten.

Artikel 7

a. Die an diesem Abkommen beteiligten Regierungen werden, soweit erforderlich, die notwendigen Massnahmen treffen, damit die von der Gesellschaft getätigten Geschäfte zur Versorgung der Eisenbahnverwaltungen mit Eisenbahnmateriale, mit sofortigem oder späterem Eigentumsübergang, so durchgeführt werden können, dass sich daraus im Vergleich zum unmittelbaren Erwerb gleichen Materials durch die Eisenbahnverwaltungen keine zusätzlichen steuerlichen Belastungen ergeben.

b. In gleicher Weise werden die Regierungen, soweit erforderlich, die notwendigen Massnahmen treffen, damit die Ein- und Ausfuhr von Eisenbahnmateriale im Rahmen der im vorstehenden Absatz umschriebenen Geschäfte so durchgeführt werden können, dass sich daraus im Vergleich zur unmittelbaren

Ein- und Ausfuhr gleichen Materials durch die Eisenbahnverwaltungen keine zusätzlichen Steuer- und Zollbelastungen ergeben.

c. Die besonderen steuerlichen Vorteile, die der Sitzstaat der Gesellschaft für ihre Gründung und ihre Geschäftstätigkeit gewährt, bilden Gegenstand eines zwischen der Regierung des Sitzstaates und den übrigen am Abkommen beteiligten Regierungen abgeschlossenen Zusatzprotokolls zu diesem Abkommen.

Artikel 8

Die an diesem Abkommen beteiligten Regierungen werden, soweit erforderlich, die notwendigen Massnahmen ergreifen, um die Ein- und Ausfuhr von Material, das der Geschäftstätigkeit der Gesellschaft entspricht, zu erleichtern.

Artikel 9

Die an diesem Abkommen beteiligten Regierungen werden im Rahmen ihrer Devisenvorschriften die erforderlichen Massnahmen ergreifen, um die Durchführung der im Zusammenhang mit der Gründung und der Geschäftstätigkeit der Gesellschaft sich ergebenden Geldbewegungen sicherzustellen.

Artikel 10

Sollte sich später zeigen, dass die Anwendung von Rechtsvorschriften im Sitzstaat oder im Lande einer anderen am Abkommen beteiligten Regierung für die Verfolgung des Zweckes der Gesellschaft Schwierigkeiten verursachen kann, so wird die betreffende Regierung mit den übrigen Regierungen auf Ersuchen einer von ihnen in Beratungen eintreten, um diese Schwierigkeiten im Geiste der Bestimmungen dieses Abkommens und des in Artikel 7 Absatz c erwähnten Zusatzprotokolls zu regeln.

Artikel 11

a. Jede Regierung eines europäischen Landes, die dieses Abkommen nicht unterzeichnet hat, kann diesem vom Zeitpunkt seiner Anwendung an durch eine an die Schweizerische Regierung gerichtete Mitteilung beitreten.

b. Der Beitritt einer Regierung, die nicht Mitglied der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister ist, wird jedoch erst dann wirksam, wenn die Regierungen aller am Abkommen beteiligten Staaten der Schweizerischen Regierung ihre Zustimmung angezeigt haben.

c. Der Beitritt zu diesem Abkommen hat den Beitritt zu dem in Artikel 7, Absatz c erwähnten Zusatzprotokoll zur Folge.

Artikel 12

Dieses Abkommen ist für die Dauer des Bestehens der Gesellschaft abgeschlossen.

Artikel 13

a. Eine an diesem Abkommen beteiligte Regierung, von der keine Eisenbahnverwaltung Aktionär der Gesellschaft ist oder von der alle Eisenbahnverwaltungen als Aktionär aus der Gesellschaft ausgeschieden sind, kann vom Abkommen durch eine Mitteilung an die Schweizerische Regierung, unter Einhaltung einer dreimonatigen Kündigungsfrist, zurücktreten. Tritt jedoch die Regierung des Sitzstaates vom Abkommen zurück, so wird sie aus dem Abkommen so lange nicht entlassen, als der Sitz der Gesellschaft nicht in einen anderen Staat verlegt ist.

b. Ist eine Regierung gemäss diesem Artikel aus dem Abkommen ausgeschieden, so werden dadurch ihre Verpflichtungen aus Artikel 5 für die Verbindlichkeiten ihrer Eisenbahnverwaltung oder Eisenbahnverwaltungen, die diese als Aktionär der Gesellschaft eingegangen sind, nicht berührt.

Artikel 14

Jede Streitigkeit zwischen den am Abkommen beteiligten Regierungen über die Auslegung und Anwendung dieses Abkommens wird, mangels einer Einigung über ein anderes Verfahren, der Entscheidung des Internationalen Gerichtshofes unterworfen.

Artikel 15

a. Dieses Abkommen tritt einen Monat, nachdem es von der Schweizerischen Regierung zusammen mit dem in Artikel 7, Absatz *c*, erwähnten Zusatzprotokoll ratifiziert worden ist und wenn soviel andere Regierungen entweder ohne Ratifikationsvorbehalt unterzeichnet oder ihre Ratifikationsurkunden hinterlegt haben, dass der Aktienbesitz der Eisenbahnverwaltungen dieser Regierungen 80 % des Grundkapitals der Gesellschaft ausmacht, in Kraft.

b. Für jeden Unterzeichner, der das Abkommen später ratifiziert, tritt es mit der Hinterlegung der Ratifikationsurkunde in Kraft.

c. Die Ratifikationsurkunden werden bei der Schweizerischen Regierung hinterlegt.

Artikel 16

a. Unbeschadet des vorhergehenden Artikels sind sich die Unterzeichner darüber einig, dieses Abkommen vorläufig in dem Umfange in Kraft zu setzen, als es die Verfassungsbestimmungen ihres Landes erlauben. Bei der Unterzeichnung wird jede Regierung bekanntgeben, unter welchen Bedingungen und in welchem Umfange sie dieses Abkommen vorläufig in Kraft setzen wird.

b. Dieser Artikel tritt für alle Regierungen, die dieses Abkommen mit oder ohne Ratifikationsvorbehalt unterzeichnet haben, in Kraft, sobald die Schweizerische Regierung dieses Abkommen und das in Artikel 7, Absatz *c*, erwähnte Zusatzprotokoll ratifiziert hat.

Artikel 17

Die Schweizerische Regierung gibt allen am Abkommen beteiligten Regierungen und der Gesellschaft Kenntnis von der Hinterlegung der Ratifikationsurkunden, der Beitrittserklärungen und Kündigungen. In gleicher Weise gibt sie den Zeitpunkt des Inkrafttretens des Abkommens bekannt.

Zu Urkund dessen haben die unterzeichneten Vertreter nach Mitteilung ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten das vorliegende Abkommen unterzeichnet.

So geschehen in Bern am 20. Oktober 1955 in deutscher, französischer und italienischer Sprache, in einem einzigen Exemplar, das im Archiv der Schweizerischen Regierung hinterlegt wird, und von welchem sie allen Regierungen, die Mitglied der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister sind, eine gleichlautende beglaubigte Abschrift zukommen lässt.

Es folgen die Unterschriften.

Zusatz-Protokoll

zum

Abkommen über die Gründung der «Eurofima»

Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmateral

Die Regierungen der Bundesrepublik Deutschland, der Republik Österreich, des Königreichs Belgien, des Königreichs Dänemark, Spaniens, der Französischen Republik, der Italienischen Republik, des Grossherzogtums Luxemburg, des Königreichs Norwegen, des Königreichs der Niederlande, der Portugiesischen Republik, Schwedens und der Föderativen Volksrepublik Jugoslawien

einerseits, und

der Regierung der Schweizerischen Eidgenossenschaft

andererseits,

die das Abkommen über die Gründung einer Europäischen Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmateral (im folgenden «das Abkommen» genannt) unterzeichnet haben,

im Hinblick auf Absatz *c* des Artikels 7 des Abkommens,

in der Feststellung, dass die Statuten der Europäischen Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmateral (im folgenden «die Gesellschaft» genannt), die dem Abkommen beigefügt sind, vorsehen, dass der Sitz der Gesellschaft in Basel (Schweiz) sein wird,

in der Erkenntnis, dass die Schweizerische Regierung bereit ist, der Gesellschaft besondere Steuervorteile für ihre Gründung und ihre Tätigkeit zu gewähren,

haben folgendes vereinbart:

Artikel 1

Die Gesellschaft genießt in der Schweiz, solange sie dort ihren Sitz hat und ohne dass hierdurch die Bestimmungen des Artikels 7, Absatz *a* und *b*, des Abkommens berührt werden, folgende steuerlichen Befreiungen:

1. Befreiung von der Emissionsabgabe auf Aktien der Gesellschaft.
2. Befreiung von der Wehrsteuer vom Einkommen und vom Kapital und Reserven sowie von jeder an ihre Stelle tretenden künftigen direkten Bundessteuer.
3. Befreiung von der Emissionsabgabe, der Stempelabgabe auf Coupons und der Verrechnungssteuer für die Titel und Zinsen von Anleihen der Gesell-

schaft, die ausschliesslich im Ausland zur Zeichnung aufgelegt, nicht an den schweizerischen Börsen kotiert werden und deren Zinsen- und Rückzahlungsdienst ausschliesslich von ausländischen Stellen besorgt wird.

4. Nichterhebung der Verrechnungssteuer auf die Dividenden, welche die Gesellschaft an die Bahnverwaltungen ausschüttet.
5. Nichterhebung des Zuschlages zur Grundgebühr für die Eintragung ins Handelsregister.
6. Befreiung von der kantonalen und kommunalen Steuer vom Einkommen und vom Vermögen der Gesellschaft im Kanton Basel-Stadt.

Artikel 2

Das vorstehende Protokoll tritt mit seiner Ratifizierung durch die Schweizerische Regierung in Kraft, die ihrerseits den anderen unterzeichneten Regierungen diese Ratifikation bekanntgibt.

Zu Urkund dessen haben die unterzeichneten Vertreter, nach Mitteilung ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten das vorliegende Protokoll unterzeichnet.

So geschehen in Bern am 20. Oktober 1955, in deutscher, französischer und italienischer Sprache, in einem einzigen Exemplar, das im Archiv der Schweizerischen Regierung hinterlegt wird, und von welchem sie allen Regierungen, die Mitglied der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister sind, gleichlautende beglaubigte Abschrift zukommen lässt.

Es folgen die Unterschriften.

Unterzeichnungs-Protokoll

zum

Abkommen über die Gründung der «Eurofima»

Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmateriale

Die Vertreter der Regierungen, die das heute abgeschlossene Abkommen über die Gründung der «Eurofima», Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmateriale (im folgenden «das Abkommen» genannt), unterzeichnet haben,

I. Haben übereinstimmend folgendes festgestellt:

a. Der in Artikel 7 des Abkommens verwendete Ausdruck «soweit erforderlich» bedeutet insbesondere, dass eine Regierung nicht gehalten ist, Bestimmungen über die steuerliche Befreiung zu erlassen, wenn nach der Gesetzgebung ihres Landes die Gesellschaft in Übereinstimmung mit den Statuten und dem Basisabkommen ihre Geschäftstätigkeit ohne zusätzliche steuerliche Belastungen ausüben kann.

b. Unter «Material» im Sinne von Artikel 8 des Abkommens ist Eisenbahnmateriale gemäss Artikel 3 der Statuten zu verstehen.

c. Unter «Rechtsvorschriften» im Sinne von Artikel 10 des Abkommens sind namentlich Steuergesetze zu verstehen.

II. Haben von folgenden Erklärungen zu den Artikeln 5, 7 und 9 des Abkommens Kenntnis genommen:

a. Die Regierungen der Bundesrepublik Deutschland, der Republik Österreich, des Königreichs Dänemark, der Italienischen Republik, Schwedens und der Schweizerischen Eidgenossenschaft erklären zu Artikel 5 des Abkommens, dass in ihren Ländern der Staat nach der bestehenden Rechtslage für die Verbindlichkeiten seiner an der Gründung der «Eurofima» beteiligten Eisenbahnverwaltung im Sinne des Artikels 5 haftet.

b. Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland erklärt unter Bezugnahme auf die Auslegung des Artikels 7 im vorliegenden Protokoll, dass die bestehende Rechtslage dem Artikel 7 entspricht, ohne dass Steuerbefreiungsmassnahmen erforderlich sind.

c. Die Regierung der Schweizerischen Eidgenossenschaft legt Artikel 9 des Abkommens wie folgt aus:

1. Die aus der Aktienzeichnung einzuzahlenden Beträge sowie die Mietgelder für als Sacheinlage eingebrachte Güterwagen sind ausserhalb des durch bilaterale oder multilaterale Abkommen geordneten Zahlungsverkehrs zu überweisen.
2. Gelder, die durch in einem andern Lande als dem Sitzstaat der «Eurofima» begebene Anleihen beschafft werden, sind nur soweit, als zur Einlösung der Verbindlichkeiten der «Eurofima» nötig, in diesen zu überweisen.

d. Die Regierung des Königreichs der Niederlande erklärt, dass sie sich nicht als an die oben von der Regierung der Schweizerischen Eidgenossenschaft dem Artikel 9 des Abkommens gegebene Auslegung gebunden betrachtet.

III. Haben von den folgenden Erklärungen zu Artikel 16 des Abkommens Kenntnis genommen:

a. Die Regierungen des Königreichs Belgien, der Französischen Republik, der Italienischen Republik, des Grossherzogtums Luxemburg, der Portugiesischen Republik und der Schweizerischen Eidgenossenschaft haben sich bereit erklärt, nach Inkrafttreten des Artikels 16 des Abkommens die Massnahmen zu ergreifen, die für dessen Anwendung gefordert sind, wenn es in Kraft sein wird; ausgenommen sind

- für die Regierung des Königreichs Belgien die Artikel 5, 7 a und b, 8 und 14;
- für die Regierung der Französischen Republik die Artikel 7 a und b;
- für die Regierung der Italienischen Republik die Artikel 3 b, 5, 7 a und b, 8, 9, 11 c und 14;
- für die Regierung des Grossherzogtums Luxemburg die Artikel 7 a und b und 8.

Bezüglich dieser Artikel haben diese Regierungen erklärt, dass sie die genannten Massnahmen ergreifen, sobald sie das Abkommen ratifiziert haben werden.

b. Die Regierungen der Republik Österreich, des Königreichs Dänemark, Spaniens, des Königreichs Norwegen, des Königreichs der Niederlande, Schwedens und der Föderativen Volksrepublik Jugoslawien haben sich bereit erklärt, sobald sie das Abkommen ratifiziert haben werden und nach Inkrafttreten des Artikels 16 die Massnahmen zu ergreifen, die für die Anwendung des Abkommens gefordert sind, wenn dieses in Kraft sein wird; ausgenommen ist

- für die Regierung des Königreichs der Niederlande der Artikel 5.

Bezüglich dieses Artikels erklärt die Regierung des Königreichs der Niederlande, dass sie die Massnahmen nach Artikel 5 ergreifen wird, sobald die den Eisenbahnverwaltungen gehörenden Aktien derjenigen Regierungen, die das Abkommen entsprechend dem Artikel 16 anwenden, 80% des Grundkapitals der «Eurofima» ausmachen.

c. Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland hat erklärt, sie werde die Massnahmen ergreifen, die für die Anwendung des Abkommens gefordert sind, nachdem es in der Bundesrepublik ratifiziert ist.

IV. Die Regierungen Spaniens, der Französischen Republik, der Italienischen Republik, des Königreichs Norwegen, Schwedens und der Föderativen Volksrepublik Jugoslawien erklären unter Bezugnahme auf den Beschluss der Minister der Besonderen Gruppe Nr. 1 der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister vom 8. Juli 1955, dass sie unter sich und in ihren Beziehungen zu den andern Unterzeichnern den französischen Wortlaut des Abkommens, des Zusatzprotokolls zum Abkommen und des vorliegenden, heute unterzeichneten Protokolls im Falle von textlichen Abweichungen als massgebend ansehen.

So geschehen in Bern am 20. Oktober 1955 in französischer, deutscher und italienischer Sprache, in einem einzigen Exemplar, das im Archiv der Schweizerischen Regierung hinterlegt wird, und von welchem sie allen Regierungen, die Mitglieder der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister sind, eine gleichlautende beglaubigte Abschrift zukommen lässt.

Es folgen die Unterschriften.

« Eurofima »

Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmateral

Statuten**Firma, Sitz, Zweck und Dauer der Gesellschaft**

Artikel 1

Unter der Firma «Eurofima», Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmateral («Eurofima» Société Européenne pour le financement de matériel ferroviaire, «Eurofima» Società europea per il finanziamento di materiale ferroviario), wird eine Aktiengesellschaft gegründet, welche den Bestimmungen des Internationalen Abkommens über die Gründung dieser Gesellschaft, den vorliegenden Statuten und subsidiär den Gesetzen des Sitzstaates unterliegt.

Artikel 2

Die Gesellschaft hat ihren Sitz in Basel (Schweiz).

Artikel 3

Die Gesellschaft hat den Zweck, den Eisenbahnverwaltungen, die Aktionäre der Gesellschaft sind, Eisenbahnmateral einheitlicher Bauart oder einheitlicher Leistung, das sie für ihren Betrieb benötigen, zu den günstigsten Bedingungen zu verschaffen; sie kann dies auch für andere Eisenbahnverwaltungen und den Eisenbahnen ähnliche Unternehmen tun, unter der Voraussetzung, dass ein oder mehrere Aktionäre ihr gegenüber für die Verpflichtungen dieser Verwaltungen und Unternehmen haften.

Zur Erfüllung ihres Zweckes wird die Gesellschaft Eisenbahnmateral erstellen lassen, sei es für eigene Rechnung oder für Rechnung der interessierten Eisenbahnverwaltungen oder ähnlicher Unternehmen. Im erstgenannten Falle wird sie das Material den Interessenten vermieten oder verkaufen.

Die Gesellschaft kann sich die zusätzlich zu den eigenen Geldern benötigten Mittel durch die Aufnahme von Anleihen und Krediten aller Art beschaffen. Sie kann alle kommerziellen und finanziellen Transaktionen vornehmen, die zur Erreichung ihres Zweckes erforderlich sind.

Artikel 4

Die Gesellschaft wird für die Dauer von 50 Jahren gegründet.

Grundkapital

Artikel 5

Das Grundkapital der Gesellschaft beträgt 50 000 000 Schweizerfranken. Es ist eingeteilt in 5000 Aktien mit einem Nennwert von 10 000 Schweizerfranken.

Die Aktien sind bei der Gründung wie folgt verteilt:

1300 Aktien	Deutsche Bundesbahn davon: 130 Aktien A 1170 Aktien B
1300 Aktien	Nationalgesellschaft der französischen Eisenbahnen davon: 130 Aktien A 1170 Aktien B
700 Aktien	Italienische Staatsbahnen davon: 70 Aktien A 630 Aktien B
550 Aktien	Nationalgesellschaft der Belgischen Eisenbahnen davon: 60 Aktien A 490 Aktien B
400 Aktien A	Schweizerische Bundesbahnen
300 Aktien	Niederländische Eisenbahnen davon: 30 Aktien A 270 Aktien B
100 Aktien A	Schwedische Staatsbahnen
100 Aktien A	Nationalverwaltung der Spanischen Eisenbahnen
100 Aktien A	Nationalgesellschaft der Luxemburgischen Eisenbahnen
100 Aktien A	Jugoslawische Eisenbahnen
20 Aktien A	Portugiesische Eisenbahngesellschaft
10 Aktien A	Österreichische Bundesbahnen
10 Aktien A	Dänische Staatsbahnen
10 Aktien A	Norwegische Staatsbahnen

Artikel 6

Die Aktien der Gesellschaft sind voll einbezahlt, die Aktien A durch Barzahlung, die Aktien B durch Einbringung von Güterwagen.

Die Deutsche Bundesbahn bringt in die Gesellschaft Güterwagen im Gesamtwert von sFr. 11 700 000 ein und erhält dafür 1170 Aktien B im Nominalwert von zusammen sFr. 11 700 000.

Die Nationalgesellschaft der Französischen Eisenbahnen bringt in die Gesellschaft Güterwagen im Gesamtwert von sFr. 11 700 000 ein und erhält dafür 1170 Aktien B im Nominalwert von zusammen sFr. 11 700 000.

Die Italienischen Staatsbahnen bringen in die Gesellschaft Güterwagen im Gesamtwert von sFr. 6 300 000 ein und erhalten dafür 630 Aktien B im Nominalwert von zusammen sFr. 6 300 000.

Die Nationalgesellschaft der Belgischen Eisenbahnen bringt in die Gesellschaft Güterwagen im Gesamtwert von sFr. 4 900 000 ein und erhält dafür 490 Aktien B im Nominalwert von zusammen sFr. 4 900 000.

Die Niederländischen Eisenbahnen bringen in die Gesellschaft Güterwagen im Gesamtwert von sFr. 2 700 000 ein und erhalten dafür 270 Aktien B im Nominalwert von zusammen sFr. 2 700 000.

Die Nummernverzeichnisse der eingebrachten Güterwagen und die Schätzungsprotokolle werden diesen Statuten beigegeben.

Die Aktien B sind innerhalb 10 Jahren in Aktien A umzuwandeln, je ein Zehntel am Ende eines jeden der zehn ersten Geschäftsjahre.

Artikel 7

Die Aktien lauten auf den Namen.

Eine Abtretung von Aktien ist unter Vorbehalt der Bestimmungen des nachfolgenden Artikels 9 nur unter Aktionären und mit Zustimmung der Generalversammlung möglich.

Die Gesellschaft führt ein Aktienregister, in welches Name und Wohnort der Aktionäre eingetragen werden. Als Aktionär wird von der Gesellschaft nur anerkannt, wer im Aktienregister eingetragen ist.

Artikel 8

Das Grundkapital kann auf Grund eines Beschlusses der Generalversammlung erhöht werden. Jeder Aktionär besitzt, unter Vorbehalt der Bestimmungen des nachfolgenden Artikels 9, das Recht auf Zeichnung neuer Aktien, entsprechend seinem Aktienbesitz im Zeitpunkte der Kapitalerhöhung. Wird ein Bezugsrecht nicht ausgeübt, so kann es mit Zustimmung der Generalversammlung auf einen andern Aktionär übertragen werden.

Die Generalversammlung setzt die Bedingungen für die Ausgabe neuer Aktien fest.

Artikel 9

Jede Eisenbahnverwaltung eines Staates, der das Internationale Abkommen über die Gründung der Gesellschaft unterzeichnet hat oder ihm beigetreten ist, kann durch Beschluss der Generalversammlung als Aktionär aufgenommen werden, sei es durch die Abtretung von Aktien oder durch die Zeichnung neuer Aktien bei einer Kapitalerhöhung, sofern die interessierte Regierung vorher bekanntgegeben hat, dass sie bereit ist, die Verpflichtungen dieser Eisenbahnverwaltung zu garantieren.

Die Zahl der Aktien oder Bezugsrechte, die abzutreten sind, um die Aufnahme eines neuen Aktionärs zu ermöglichen, wird, ebenso wie der Preis der

abzutretenden Aktien oder Bezugsrechte, von der Generalversammlung festgesetzt. Die Zahl der Aktien oder Bezugsrechte, welche von jedem Aktionär abzutreten sind, wird, unbeschadet anderer Vereinbarungen der Aktionäre, so berechnet, dass bei der verhältnismässigen Aufteilung zuletzt die grösseren Reste berücksichtigt werden.

Die Generalversammlung

Artikel 10

Die Generalversammlung der Aktionäre ist das oberste Organ der Gesellschaft.

Sie hat folgende Befugnisse:

1. Wahl der Mitglieder des Verwaltungsrates.
2. Ernennung des Präsidenten und der Vizepräsidenten des Verwaltungsrates.
3. Wahl der Kontrollstelle.
4. Änderung der Statuten.
5. Erhöhung oder Herabsetzung des Grundkapitals.
6. Übertragung von Aktien und Bezugsrechten.
7. Auflösung der Gesellschaft und Bestellung der Liquidatoren.
8. Verlängerung der Dauer der Gesellschaft.
9. Genehmigung des Geschäftsreglementes (Artikel 22).
10. Entgegennahme des Berichtes der Kontrollstelle, Prüfung und Genehmigung des Geschäftsberichtes, der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung, Beschlussfassung über die Verwendung des Reingewinnes und die Entlastung der Verwaltung.
11. Festsetzung des Höchstbetrages, bis zu welchem innerhalb einer bestimmten Zeit Anleihen und Kredite aller Art aufgenommen werden können.
12. Beschlussfassung über alle andern Gegenstände, die ihr vorbehalten sind oder ihr durch den Verwaltungsrat vorgelegt werden.

Artikel 11

Die ordentliche Generalversammlung findet alljährlich innerhalb sechs Monaten nach Abschluss des Geschäftsjahres statt.

Artikel 12

Ausserordentliche Generalversammlungen werden einberufen:

1. durch Beschluss der Generalversammlung oder des Verwaltungsrates,
2. auf Begehren der Kontrollstelle,
3. auf Verlangen eines oder mehrerer Aktionäre, deren Aktienbesitz zusammen mindestens den zehnten Teil des Grundkapitals beträgt. Das Begehren muss, unter Angabe des Zweckes, schriftlich eingereicht werden.

Die Einberufung einer ausserordentlichen Generalversammlung und ihre Organisation haben nach den gleichen Richtlinien zu erfolgen, wie bei einer ordentlichen Generalversammlung.

Artikel 13

Die Aktionäre werden zu einer Generalversammlung mindestens zwei Wochen vorher durch eingeschriebenen Brief einberufen.

Das Einberufungsschreiben hat die Verhandlungsgegenstände und, sofern eine Änderung der Statuten beantragt wird (Ziffer 4, 5 und 8 des Art. 10), den wesentlichen Inhalt der vorgeschlagenen Änderungen zu enthalten.

Über Gegenstände, die nicht in dieser Weise angekündigt worden sind, können Beschlüsse nicht gefasst werden, mit Ausnahme eines Beschlusses über einen in der Generalversammlung gestellten Antrag auf Einberufung einer ausserordentlichen Generalversammlung.

Die Generalversammlungen finden am Sitze der Gesellschaft statt, sofern der Verwaltungsrat nicht anders beschliesst.

Artikel 14

Die Aktionäre üben das Stimmrecht im Verhältnis zum Nennwert der in ihrem Besitze befindlichen Aktien aus.

Artikel 15

Die Generalversammlung ist auf erstes Aufgebot beschlussfähig, wenn an ihr die Mehrheit der Aktien vertreten ist. Ist dieses Quorum an einer Generalversammlung nicht erreicht, so ist mit mindestens zweiwöchiger Voranzeige eine zweite Generalversammlung einzuberufen, welche ohne Rücksicht auf die Zahl der vertretenen Aktien beschlussfähig ist.

Die Generalversammlung fasst ihre Beschlüsse mit der Mehrheit der vertretenen Aktienstimmen. Eine Ausnahme bilden die unter Artikel 10, Ziffer 4, 5, 6, 7 und 8 aufgeführten Gegenstände, für welche ein gültiger Beschluss die Zustimmung von sieben Zehnteln des Grundkapitals erfordert.

Die Abstimmungen finden offen statt, wenn kein Aktionär die geheime Stimmabgabe verlangt.

Artikel 16

Die Generalversammlung wird durch den Präsidenten des Verwaltungsrates oder, im Falle seiner Verhinderung, durch einen der Vizepräsidenten oder, wenn auch diese verhindert sind, durch ein vom Verwaltungsrat bezeichnetes Mitglied geleitet.

Die Generalversammlung wählt in offener Abstimmung zwei Stimmenzähler. Sie wählt in gleicher Weise einen Protokollführer, der nicht Aktionär zu sein braucht.

Artikel 17

Über die Verhandlungen und Beschlüsse der Generalversammlung wird ein Protokoll geführt.

Das Protokoll ist vom Vorsitzenden, den Stimmzählern und dem Protokollführer zu unterzeichnen.

Protokollabschriften oder -Auszüge sind vom Präsidenten des Verwaltungsrates oder einem der Vizepräsidenten zu unterzeichnen.

Der Verwaltungsrat

Artikel 18

Der Verwaltungsrat ist mit der Führung der Geschäfte der Gesellschaft betraut.

Die Mitglieder des Verwaltungsrates werden ohne Rücksicht auf ihre Nationalität auf Vorschlag der Aktionäre durch die Generalversammlung gewählt. Hierbei entfallen auf jeden Aktionär, der mindestens 2 Prozent der Aktien besitzt, zwei Mandate.

Die Mitglieder des Verwaltungsrates werden auf drei Jahre gewählt und sind wiederwählbar. Nach Ablauf der ersten drei Geschäftsjahre ist alljährlich rund ein Drittel des Verwaltungsrates zu erneuern. Zu diesem Zwecke sind in der ordentlichen Generalversammlung, die über das dritte Geschäftsjahr beschliesst, die Mitglieder des Verwaltungsrates, die am Ende des 4. und 5. Geschäftsjahres auszuschneiden haben, durch das Los zu bestimmen.

Alle Mitglieder des Verwaltungsrates haben gleiches Stimmrecht.

Artikel 19

Die Wahl der Mitglieder des Verwaltungsrates erfolgt in der ordentlichen Generalversammlung. Dies gilt auch für allfällige Ersatzwahlen, es sei denn, dass für einen freigewordenen Sitz die sofortige Wahl eines neuen Mitgliedes durch einen Aktionär verlangt wird. In diesem Falle ist der Verwaltungsrat verpflichtet, ohne Verzug eine ausserordentliche Generalversammlung einzuberufen, welche die Ersatzwahl vorzunehmen hat.

Scheidet ein Mitglied des Verwaltungsrates im Laufe seiner Amtsdauer aus, so übernimmt der Nachfolger seinen Sitz für den Rest dieser Amtsdauer.

Artikel 20

Jeder Aktionär ist verpflichtet, für die ihn vertretenden Mitglieder des Verwaltungsrates, für die Dauer ihres Amtes je eine Aktie der Gesellschaft bei der Gesellschaftskasse zu hinterlegen.

Artikel 21

Die Generalversammlung wählt für die Dauer ihres Mandates als Mitglied des Verwaltungsrates einen Präsidenten und zwei Vizepräsidenten des Verwaltungsrates, welche wiederwählbar sind. Der Verwaltungsrat kann einen Sekretär beiziehen, der nicht Mitglied des Verwaltungsrates ist.

Ist der Präsident verhindert, so wird die Sitzung von einem der Vizepräsidenten oder im Verhinderungsfalle durch das älteste anwesende Mitglied des Verwaltungsrates geleitet.

Artikel 22

Der Verwaltungsrat beschliesst über alle Geschäfte, für welche die Beschlussfassung nicht einem andern Organ der Gesellschaft vorbehalten ist.

Der Verwaltungsrat ist ermächtigt, die Geschäftsführung ganz oder teilweise an eines oder mehrere seiner Mitglieder (Delegierte) oder an Dritte, die nicht Mitglieder des Verwaltungsrates sein müssen (Direktoren) zu übertragen. Er erlässt ein Geschäftsreglement, in dem Rechte und Pflichten des Verwaltungsrates, seiner Delegierten und der Direktion festgelegt sind.

In diesem Reglement, das zu seiner Gültigkeit der Genehmigung durch die Generalversammlung bedarf, hat der Verwaltungsrat seiner eigenen Beschlussfassung vorzubehalten:

1. die Zusammensetzung der Direktion, deren Anstellungsbedingungen, ihre Ernennung und Abberufung sowie die Annahme ihrer Demission;
2. die Bezeichnung der Mitglieder des Verwaltungsrates, welche namens der Gesellschaft zeichnungsberechtigt sind sowie die Zuerkennung der Unterschriftsberechtigung an Personen, welche nicht Mitglieder des Verwaltungsrates sind (Direktoren, Prokuristen);
3. den Abschluss von Anleihen und Krediten aller Art im Rahmen der durch die Generalversammlung festgelegten Grenzen;
4. den Abschluss aller Verträge für die Finanzierung von Eisenbahnmateriale, insbesondere Miet- und Verkaufsverträge, sowie der entsprechenden Bestellungen;
5. die Aufstellung des Geschäftsberichtes, der Jahresbilanz und der an die Generalversammlung zu richtenden Anträge. Er wird dazu die Rechnungen durch Bücherrevisoren prüfen lassen, die der Geschäftsführung der Gesellschaft fernstehen.

Artikel 23

Der Verwaltungsrat versammelt sich auf Einladung des Präsidenten oder eines der Vizepräsidenten so oft es die Geschäfte erfordern, mindestens einmal pro Quartal. Die Einladung erfolgt mit eingeschriebenem Brief, dem die Tagesordnung beizulegen ist, und der mindestens acht Tage vor der Sitzung abgesandt werden muss.

Der Präsident hat, wenn ein Mitglied des Verwaltungsrates dies schriftlich unter Angabe des Gegenstandes, den es auf die Tagesordnung gebracht sehen möchte, verlangt, eine Verwaltungsratssitzung einzuberufen. Die Sitzung muss in diesem Falle spätestens zwei Wochen nach Eingang des betreffenden Schreibens stattfinden.

Die Einladung zu einer Versammlung bezeichnet den Ort der Verhandlungen.

Ist ein Mitglied des Verwaltungsrates verhindert, an der Sitzung teilzunehmen, so kann es seine Stimme schriftlich abgeben oder sich durch ein anderes Mitglied, dem es sein Stimmrecht ausdrücklich überträgt, vertreten lassen. Jedes Mitglied des Verwaltungsrates kann nur ein anderes Mitglied vertreten.

In dringenden Fällen können Beschlüsse schriftlich oder gegebenenfalls auch telegraphisch gefasst werden, sofern nicht ein Mitglied des Verwaltungsrates die Abstimmung in einer Sitzung verlangt.

Artikel 24

Der Verwaltungsrat ist weder verhandlungs- noch beschlussfähig, wenn er nicht ordnungsgemäss einberufen wurde und nicht mindestens die Mehrheit seiner Mitglieder anwesend oder vertreten ist.

Die Beschlüsse werden mit einfacher Mehrheit der anwesenden oder vertretenen Mitglieder gefasst. Bei Stimmgleichheit zählt die Stimme des Präsidenten doppelt. Im Gegensatz hiezu ist für Beschlüsse über Artikel 22, Ziffer 3, eine Dreiviertel-Mehrheit notwendig.

Artikel 25

Über die Verhandlungen des Verwaltungsrates und seine Beschlüsse wird ein Protokoll geführt.

Das Protokoll ist vom Vorsitzenden und vom Protokollführer zu unterzeichnen.

Protokollabschriften und -Auszüge sind vom Präsidenten oder einem der Vizepräsidenten zu unterzeichnen.

Artikel 26

Die Mitglieder des Verwaltungsrates erhalten für ihre Tätigkeit keine Vergütung; es können ihnen jedoch Taggelder gewährt werden.

Haftung der Aktionäre

Artikel 27

Die Aktionäre haften der Gesellschaft, jeder im Verhältnis seiner Beteiligung am Aktienkapital und höchstens bis zum Betrag, der seiner Beteiligung gleichkommt, für die Erfüllung aller Verträge über die Finanzierung von Eisenbahnmateral, welche von der Gesellschaft abgeschlossen werden.

Diese Haftung gilt jedoch als subsidiär überall dort, wo die Erfüllung eines Vertrages durch andere Garantien sichergestellt ist, insbesondere durch solche gemäss Artikel 3 dieser Statuten oder gemäss des im Artikel 1 dieser Statuten erwähnten Internationalen Abkommens.

Diese Haftung wird nur in dem Masse beansprucht werden, als die nicht erfüllten Verpflichtungen einer zahlungsfähigen Verwaltung die Mittel der Spezialreserve übersteigen, welche gemäss Artikel 30 dieser Statuten gebildet wird.

Die von den Aktionären auf Grund dieser Haftung geleisteten Zahlungen werden diesen verhältnismässig zurückbezahlt, sofern und soweit die Gesellschaft nachträglich à conto des hinfällig gewordenen Vertrages Zahlungen erhält oder aus dem Material, das Gegenstand dieses Vertrages bildete, einen Erlös erzielt.

Die Kontrollstelle

Artikel 28

Die Bücher der Gesellschaft unterliegen der Prüfung einer Kontrollstelle, welche aus drei Mitgliedern besteht, die von der Generalversammlung gewählt werden, das erste Mal auf ein Jahr und alsdann je auf drei Jahre. Die Mitglieder der Kontrollstelle sind wiederwählbar.

Die Kontrollstelle hat insbesondere die Aufgabe, zu prüfen, ob die Gewinn- und Verlustrechnung und die Bilanz mit den Büchern übereinstimmen, die letztgenannten ordnungsgemäss geführt werden, das ausgewiesene Gesellschaftsvermögen und die Jahresergebnisse den Bestimmungen entsprechen, die für die Gesellschaft gemäss Artikel 1 dieser Statuten gelten.

Die Kontrollstelle ist zur Erfüllung ihrer Aufgabe ermächtigt, in alle Geschäftsbücher und Belege Einsicht zu nehmen. Die Bilanz sowie die Gewinn- und Verlustrechnung sind ihr spätestens 30 Tage vor der Generalversammlung zu unterbreiten.

Die Kontrollstelle hat der Generalversammlung, welche über den Geschäftsabschluss zu befinden hat, schriftlich zu berichten und Vorschläge zu unterbreiten.

Rechnungsabschluss und Gewinnverteilung

Artikel 29

Rechnung und Bilanz werden alljährlich auf Ende des Kalenderjahres abgeschlossen.

Die Bilanz ist nach den anerkannten Grundsätzen einer gesunden kaufmännischen Geschäftsführung zu erstellen.

Artikel 30

Von dem nach Vornahme der Abschreibungen verbleibenden Jahresgewinn werden vorerst 5 Prozent dem ordentlichen Reservefonds zugewiesen, bis dieser einen Fünftel des einbezahlten Grundkapitals erreicht. Der ordentliche Reservefonds darf nur zur Deckung von Verlusten herangezogen werden.

Aus dem Rest wird hierauf den Aktien A eine Dividende von höchstens 4 Prozent ausbezahlt. Die Aktien B erhalten keine Dividende.

Der verbleibende Überschuss wird zur Speisung einer Spezialreserve (Garantiereserve) verwendet, sofern die Generalversammlung nicht anders beschliesst.

Liquidation

Artikel 31

Am Ende der im Artikel 4 dieser Statuten festgesetzten Dauer oder im Falle einer vorzeitigen Auflösung tritt die Gesellschaft in Liquidation. Sie gilt von diesem Zeitpunkt an als in Liquidation befindlich.

Die Liquidation wird durch Liquidatoren durchgeführt, die von der Generalversammlung bestellt werden. Die Liquidatoren haben weitestgehende Vollmacht zur freihändigen Verwertung aller Aktiven der Gesellschaft.

Die Liquidation kann jedoch nur durchgeführt werden, wenn alle Verpflichtungen der Gesellschaft, insbesondere diejenigen gegenüber den Obligationären, den Mietern und gegebenenfalls auch gegenüber den Lieferanten von Eisenbahnmateriale gedeckt sind.

Nach Deckung der Passiven und Rückzahlung der Aktien wird ein allfälliger verfügbarer Rest unter die Aktionäre, im Verhältnis ihrer Beteiligung am Grundkapital, verteilt.

Verschiedene Bestimmungen

Artikel 32

Die an die Aktionäre zu richtenden Mitteilungen erfolgen durch eingeschriebenen Brief.

Die offiziellen Bekanntmachungen werden im Schweizerischen Handelsamtsblatt publiziert.

Für alle übrigen Bekanntmachungen bestimmt der Verwaltungsrat die Art und Weise der Veröffentlichung und bezeichnet gegebenenfalls die in Frage kommenden Zeitungen.

Artikel 33

Alle Änderungen dieser Statuten sind der Regierung des Sitzstaates bekanntzugeben.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Genehmigung des internationalen Abkommens über die Gründung der «Eurofima», Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial (Vom 8. November 1955)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1955
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	46
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	6962
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	17.11.1955
Date	
Data	
Seite	1005-1047
Page	
Pagina	
Ref. No	10 039 210

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.