



DER BUNDESMINISTER
FÜR HANDEL, GEWERBE UND INDUSTRIE

XIV. Gesetzgebungsperiode

Wien, am 10. August 1978

Zl. 10.101/59-I/7/78

Parlamentarische Anfrage Nr.2000/J
der Abgeordneten Huber, Dr.Fiedler
und Genossen betreffend die Sicherung
der Konkurrenzfähigkeit der TAL

1956/AB

An den
Herrn
Präsidenten des Nationalrates
Anton BENYA

Parlament

1978-08-14

zu 2000/J

In Beantwortung der schriftlichen Anfrage Nr.2000/J
betreffend die Sicherung der Konkurrenzfähigkeit der
TAL, die die Abgeordneten Huber, Dr.Fiedler und Ge-
nossen am 30.Juni 1978 an mich richteten, beehe ich
mich, folgendes mitzuteilen:

Zu Frage 1:

Zunächst darf ich in Erinnerung rufen, daß Italien mit Gesetzesdekret Nr.47 vom 28.Februar 1974, Gesetzblatt Nr.68 vom 13.März 1974, und Präsidialdekret vom 13.März 1974, Gesetzblatt Nr.105 vom 23.April 1974, eine sogenannte Lade- und Entladegebühr für eine Reihe italienischer Häfen, darunter auch Triest eingeführt hat. Die Gebühr wurde für Mineralöl mit Lit.140 je Tonne festgelegt. Davon waren Lit.90 für die Hafenbehörde bestimmt und die restlichen Lit.50 für den Staat. Gleichzeitig wurde die Ermächtigung für eine Erhöhung der Gebühr auf Lit.270 je Tonne gesetzlich vorgesehen.

Bereits im Juli 1974 wurde die österreichische Botschaft in Rom angewiesen, bei den zuständigen italienischen Regierungsstellen vorstellig zu werden und für eine Befreiung der österreichischen Transitgüter von den neuen Hafengebühren einzutreten. Die Botschaft intervenierte dementsprechend im italienischen Außenministerium und im Handelsministerium.

Am 27.November 1974 antwortete das Außenministerium und verwies auf einen beim Verwaltungsgerichtshof (Tribunal Amministrativo del Lazio) anhängigen Rechts-

streit, vor dessen Beendigung keine Stellungnahme abgegeben werden könne. Gleichzeitig wurde erklärt, daß die Durchführung des Präsidialdekrets und damit die Einhebung der Gebühr bis zum Ausgang dieses Rechtsstreites suspendiert ist.

Im weiteren Zeitverlauf konzentrierten sich die österreichischen Interventionen auf die Entladegebühr für Mineralöl im Hafen von Triest, da dort eine besondere Situation gegeben ist. Ich habe durch einen Beamten meines Ressorts die Behauptung der SIOT (Societa Italiana per l'Oleodotto Transalpino), die die Entladung in gesellschaftseigenen Anlagen durchführt, überprüfen lassen, daß die Löschung der Öle von den Tankschiffen in einer eigens dafür vorgesehenen Bucht ohne jedwede Verschmutzung erfolgt und ein vor vielen Jahren dort errichteter Wellenbrecher nicht als Dienstleistung angesehen werden kann. Da diese Überprüfung die Richtigkeit der Behauptung ergab, bin ich der Meinung, daß die italienische Gebühr den Artikeln V Abs.3 und VIII des GATT, dem Statut über die Freiheit des Durchgangsverkehrs des Verkehrsabkommens von Barcelona vom 20. April 1921 (BGBl.Nr.429/1924) und dem österreichisch - italienischen Vertrag über die Benützung des Hafens von Triest vom 22. Oktober 1955 (BGBl. Nr.19/1956) widerspricht.

Das Problem wurde sedann bei der 3. Tagung der österreichisch - italienischen Gemischten Unterkommission am 13. und 14. Februar 1975 und bei der Tagung der österreichisch - italienischen Gemischten Kommission am 17. und 18. Februar diskutiert, ohne daß eine Haltungsänderung Italiens erreicht werden konnte. Da die mittlerweile angelaufenen zusätzlichen Prozesse der SIOT gegen den italienischen Staat beim Zivilgerichtshof in Triest noch anhängig waren, wurden im Hinblick auf die frühere italienische Zusicherung der Suspendierung der Abgabeneinhebung bis zur Erledigung der Prozesse keine weiteren Schritte unternommen.

Am 1. April 1975 hat die lokale Triestiner Zollstelle jedoch überraschend die Entladung der Tanker an den Piers der SIOT in Triest von der vorherigen Entrichtung der Gebühr abhängig gemacht. Bereits am 2. April 1975 erging da-

- 3 -

her an die österreichische Botschaft in Rom die Weisung zur Durchführung einer Intervention mit dem Hinweis, daß Österreich noch keine zufriedenstellende Antwort erhalten habe und Italien erklären möge, wie es seine Maßnahme im Einklang mit seinen internationalen Verpflichtungen stehend sieht. Am 2. Mai 1975 wurde die österreichische Botschaft weiters beauftragt, den italienischen Regierungsstellen die tatsächlichen Gegebenheiten bei den Anlagen der SIOT in Triest vor Augen zu führen, vor allem den Umstand, daß von den Triestiner Hafenbehörden keine Dienstleistungen im Sinne des Artikel V Abs.3 des GATT erbracht werden.

Zwecks Verlängerung der für die bereits ab 1. April 1975 in Triest zur Einhebung gelangende Gebühr aufgenommenen Bankgarantien der SIOT, welche mit 3. Oktober 1975 befristet waren, wurde der italienischen Seite eine Zwischenlösung vorgeschlagen.

Nach Urgenz erfolgten im September und Oktober 1975 italienische Antworten, in denen neuerlich auf die anhängigen Prozesse hingewiesen wurde.

Sodann wurde am 11. Juni 1976 dem italienischen Botschafter in Wien ein Aide mémoire überreicht, mit dem eine wirtschaftliche Lösung des Problems angeregt wurde.

Am 22. Dezember 1976 wurde der österreichische Missionschef in Rom angewiesen, beim italienischen Außenminister persönlich zu intervenieren. Hierbei sollte der Botschafter auch ausführen, daß die in Italien noch immer nicht rechtskräftig beendeten Prozesse nicht als für Österreich präjudiziel anerkannt werden können, da völkerrechtliche Verpflichtungen Italiens bestehen.

Am 5. und 6. Mai 1977 weilte der Bundesminister für Auswärtige Angelegenheiten zu einem offiziellen Besuch in Italien und intervenierte hierbei auch in der Angelegenheit der Hafen gebühr. In Delegationsgesprächen wurde von der italienischen Seite versichert, daß ein interministerielles Komitee Lösungsmöglichkeiten berate.

- 4 -

Bei der Tagung der österreichisch - italienischen Gemischten Kommission vom 19. bis 21. Oktober 1977 wurde von der italienischen Seite neuerlich eine konstruktive Untersuchung des österreichischen Standpunktes zugesagt.

Am 18. Mai 1978 hat die österreichische Botschaft in Rom neuerlich eine meritorische Stellungnahme urgiert. Von italienischer Seite wurde dazu mitgeteilt, daß bisher noch keine konkreten Lösungsvorschläge hätten ausgearbeitet werden können.

Nicht nur bei den italienischen Zentralstellen wurde laufend interveniert. Ich habe selbst anlässlich von Vorsprachen der Triestiner Handelskammer am 11. September 1975, 9. September 1976 und 12. September 1977 gegenüber dem die Delegation begleitenden zuständigen Assessor der Region Friaul-Julisch Venezien das Problem der Entladegebühr angeschnitten und auf eine einvernehmliche Lösung gedrängt. Von italienischer Seite wurde dazu ebenfalls auf die anhängigen Prozesse verwiesen.

Diese Darstellung zeigt, daß schon in der Vergangenheit alle jene Schritte unternommen worden sind, welche zielführend erschienen. Daß Italien trotz des Kursverfalls der Lira von der gesetzlichen Ermächtigung zur Erhöhung der Hafengebühr noch nicht Gebrauch gemacht hat, kann meines Erachtens als Teilerfolg der bisherigen Interventionen angesehen werden.

Welche weiteren Schritte unternommen werden, wird noch von den Ergebnissen der bevorstehenden Gespräche mit der Bundesrepublik Deutschland abhängen.

Zu Frage 2:

Österreich hat sich des Arguments der Ungleichheit der Behandlung des Öl-Transits über Triest im Verhältnis zu anderen italienischen Ölhäfen bisher nicht bedient, weil von Österreich ja grundsätzlich die Beseitigung der Hafengebühr begehrt wird.

Zu Frage 3:

Im Hinblick darauf, daß die TAL rund die dreifache Menge dessen, was sie nach Österreich transportiert, in die Bundesrepublik Deutschland liefert, erfolgte bereits Anfang April

- 5 -

1975 ein diplomatischer Schritt gegenüber der BRD, bei dem die deutschen Regierungsstellen über ihre Meinung kontaktiert wurden. Ferner wurde die Frage am 25. und 26. September 1975 bei wirtschaftspolitischen Kontaktgesprächen mit einer deutschen Beamtenlegation besprochen. Die BRD wollte die Entscheidung der EG-Kommission über eine von ihr eingebrachte Beschwerde abwarten. Auch bei den wirtschaftspolitischen Kontaktgesprächen vom 12. bis 14. Oktober 1977 wurden die Möglichkeiten eines gemeinsamen bilateralen Vorgehens gegenüber Italien geprüft. Von deutscher Seite wurde eine bilaterale Weiterverfolgung in Aussicht gestellt, was auch im deutsch - italienischen Regierungsausschuß am 29. und 30. Mai 1978 geschehen ist.

Der Bundesminister für Auswärtige Angelegenheiten brachte die Frage der Entladegebühren anlässlich seines offiziellen Besuches in Bonn im November 1977 ebenfalls zur Sprache.

Über Antrag der TAL wurden dem Bundesministerium für Wirtschaft der BRD Expertengespräche für den September d.J. vorgeschlagen. Bei diesen Gesprächen werden die Möglichkeiten für ein gemeinsames Vorgehen gegenüber Italien abzuklären sein. Insbesondere wird zu klären sein, ob die BRD einem bereits früher geäußerten österreichischen Vorschlag zustimmt, ein Dreiergespräch mit Italien zu führen.

Zu Frage 4:

Wie bereits in der Antwort zur Frage 3 erwähnt, hat die Bundesrepublik Deutschland bereits Beschwerde bei der EG-Kommission erhoben. Die EG-Kommission hat jedoch noch immer nicht über diese Beschwerde endgültig entschieden. Daher kann auch noch nicht endgültig gesagt werden, ob die von Italien eingehobene Gebühr nicht auch in Widerspruch zu den Römer Verträgen steht.

G. Freudenthal