

128 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates XII. GP.

18. 9. 1970

Regierungsvorlage**Bundesgesetz vom XXXXXXXX 1970
über weitere Maßnahmen zur Finanzierung
der Austrian Airlines, Österreichische Luft-
verkehrs-Aktiengesellschaft (AUA-Finanzie-
rungsgesetz)**

Der Nationalrat hat beschlossen:

Artikel I

§ 1. Die Verpflichtungen aus den von der Austrian Airlines, Österreichische Luftverkehrs-Aktiengesellschaft, mit Haftung des Bundes im Sinne des Bundesgesetzes vom 1. März 1967, BGBl. Nr. 82, im Ausland aufgenommenen Krediten sind mit Wirkung 31. Dezember 1969 von der Republik Österreich zu erfüllen.

§ 2. Die Republik Österreich verzichtet mit Wirkung vom 31. Dezember 1969 auf die Ausübung des ihr auf Grund der Erfüllung der Verpflichtungen gemäß § 1 gegenüber der Austrian Airlines, Österreichische Luftverkehrs-Aktiengesellschaft, zustehenden Regreßrechtes.

§ 3. Ergibt sich durch die Maßnahmen gemäß §§ 1 und 2 bei der Austrian Airlines, Österreichische Luftverkehrs-Aktiengesellschaft, für das Geschäftsjahr 1969 ein Reingewinn, so ist dieser der gesetzlichen Rücklage zuzuweisen.

Artikel II

§ 4. (1) Der Bundesminister für Finanzen wird ermächtigt, für die von der Austrian Airlines, Österreichische Luftverkehrs-Aktiengesellschaft, zur Anschaffung von neuen Mittelstreckenflugzeugen samt dazugehörigen Fluginstrumenten und Ersatzteilen im In- und Ausland aufzunehmenden Darlehen und sonstigen Krediten namens des Bundes die Haftung als Bürge und Zahler (§ 1357 des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches) zu übernehmen.

(2) Der Bundesminister für Finanzen darf von der in Abs. 1 erteilten Ermächtigung nur dann Gebrauch machen, wenn

- a) der jeweils ausstehende Gesamtbetrag (Gegenwert) der Haftungen 1900 Millionen Schilling einschließlich Zinsen und Kosten nicht übersteigt;
- b) die Kreditoperation im Einzelfall den Betrag (Gegenwert) von 700 Millionen Schilling einschließlich Zinsen und Kosten nicht übersteigt;
- c) die Laufzeit der Finanzoperation 20 Jahre nicht übersteigt;
- d) die prozentuelle Gesamtbelastung der Kreditoperation in inländischer Währung unter Zugrundelegung der folgenden Formel nicht mehr als das 2 1/2fache des im Zeitpunkt der Kreditaufnahme geltenden Zinsfußes für Eskontierungen der Oesterreichischen Nationalbank (§ 48 Abs. 2 des Nationalbankgesetzes 1955, BGBl. Nr. 184, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 276/1969) beträgt:

$$100 \times \left(\text{Zinsfuß} + \frac{\text{Rückzahlungskurs abzüglich Nettoerlös der Kreditoperation in Hundertsätzen}}{\text{mittlere Laufzeit}} \right)$$

Nettoerlös der Kreditoperation in Hundertsätzen;

- e) die prozentuelle Gesamtbelastung der Kreditoperation in ausländischer Währung nach der Formel laut lit. d nicht mehr als das 2 1/2fache des arithmetischen Mittels aus den im Zeitpunkt der Kreditaufnahme geltenden offiziellen Diskontsätzen in Belgien, der Bundesrepublik Deutschland, Frankreich, Großbritannien, den Niederlanden, Schweden, der Schweiz und den USA (New York) beträgt;
- f) die Kreditoperation in Schilling, Belgischen Franken, Deutschen Mark, Englischen Pfunden, Holländischen Gulden, Italienischen Liren, Japanischen Yen, Kanadischen Dol-

lar, Schwedischen Kronen, Schweizer Franken, US-Dollar oder in Rechnungseinheiten, die auf mehreren dieser Währungen beruhen, erfolgt.

(3) Zur Feststellung des Nettoerlöses gemäß Abs. 2 lit. d und e sind die Zuzahlungsverluste und sonstige mit der Kreditgewährung anfallenden Kosten vom Bruttoerlös in Abzug zu bringen.

(4) Für die Beurteilung der Gesamtbelastung bei Krediten, bei welchen die Zinssätze jeweils für bestimmte Zeitabschnitte variabel festgesetzt werden, ist für die vertragliche Laufzeit die Gesamtbelastung nach der Formel laut lit. d und e zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses maßgebend.

(5) Wird die Haftung des Bundes gemäß § 4 Abs. 1 und 2 für Fremdwährungsbeträge übernommen, so sind diese zu den im Zeitpunkt der Haftungsübernahme vom Bundesminister für Finanzen jeweils festgesetzten Kassenwerten auf die genannten Höchstbeträge anzurechnen.

(6) Der Bundesminister für Finanzen wird ferner ermächtigt, die gemäß Abs. 1 bis 5 übernommenen Haftungen über die vertraglich vereinbarte Laufzeit zu erstrecken,

- a) wenn eine Prolongierung der Fälligkeit der Verpflichtungen aus Kreditoperationen vertraglich vorgesehen ist und vom Schuldner in Anspruch genommen wird oder zur Vermeidung einer Inanspruchnahme des Bundes aus der Haftung infolge unvorhersehbarer eingetretener wirtschaftlicher oder finanzieller Schwierigkeiten des Hauptschuldners geboten ist und der Gläubiger zustimmt,
- b) jedoch nur insoweit, als durch die Prolongierung die vertraglich vereinbarte Laufzeit um nicht mehr als fünf Jahre überschritten wird,
- c) wenn die Mehrleistungen an Zinsen im Haftungsrahmen für Zinsen und Kosten Deckung finden und

- d) wenn die sich jeweils ergebende Gesamtlaufzeit die im Abs. 2 lit. c festgesetzte Laufzeit nicht übersteigt.

Artikel III

§ 5. Die durch dieses Bundesgesetz veranlaßten Rechtsvorgänge und die darüber zu errichtenden Urkunden sind von der Gesellschaftssteuer und von den Stempel- und Rechtsgebühren befreit.

§ 6. (1) Die sich aus der Übernahme der Verpflichtungen gemäß § 1 ergebenden Zahlungen sind bei einem für das Jahr 1970 neu zu eröffnenden finanzgesetzlichen Ansatz „1/54837 — AUA-Schuld“ zu verrechnen, wobei eine Überschreitung dieses Ausgabenansatzes um 22,755.000 Schilling genehmigt wird.

(2) Die Bedeckung der im Abs. 4 genehmigten Überschreitung ist bei folgenden Ansätzen durch Ausgabenrückstellungen sicherzustellen:

	in Schilling
1/50008 Aufwandskredite	300.000
1/54022 Entschädigung für verstaatlichte Unternehmungen ...	3,800.000
1/54255 Bundesdarlehen, sonstige Unternehmungen	2,355.000
1/54303 Beitragsleistungen für Mit-eigentumsanteile, Flughafenbetriebsgesellschaften	7,600.000
1/54707 Haftungsübernahmen des Bundes, Zahlungen aus Finanzhaftungen	8,700.000
Summe ...	22,755.000

§ 7. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist der Bundesminister für Finanzen betraut.

Erläuternde Bemerkungen

I. Bisherige finanzielle Entwicklung der AUA

Die Austrian Airlines, Österreichische Luftverkehrs-Aktiengesellschaft (in der Folge „Austrian Airlines“ genannt), wurde am 30. September 1957 mit einem Grundkapital von 60 Millionen Schilling ohne Bundesbeteiligung gegründet. Mit diesem geringen Eigenkapital gelang es der Gesellschaft zwar im April 1958, einen Linienverkehr mit gemieteten (gecharterten) Flugzeugen der Type Vickers Viscount aufzunehmen, doch mußte der Bund, um der Austrian Airlines die Anschaffung eigener Flugzeuge und die Erfüllung der mit der Betriebsausweitung ansteigenden Zahlungsverpflichtungen zu ermöglichen, seither auf verschiedene Weise Finanzierungshilfe leisten.

Zunächst übernahm der Bund die Haftung als Bürge und Zahler,

a) gemäß Bundesgesetz vom 30. Oktober 1958, BGBl. Nr. 239, in der Fassung des Bundesgesetzes vom 4. März 1959, BGBl. Nr. 66, für Kredite in der Höhe von 81 Millionen Schilling;

b) gemäß dem Bundesgesetz vom 4. März 1959, BGBl. Nr. 67, und vom 18. Mai 1960, BGBl. Nr. 110, für Kredite in der Höhe von 25 Millionen Schilling und 95 Millionen Schilling,

insgesamt somit über 201 Millionen Schilling.

Außerdem gewährte der Bund der Austrian Airlines in den Jahren 1960 und 1962 Darlehen von zusammen 199 Millionen Schilling.

Auf Grund des „AUA-Rekonstruktionsgesetzes“ vom 21. März 1962, BGBl. Nr. 94, wurde zunächst das Grundkapital der Austrian Airlines gemäß § 182 Aktiengesetz von 60 Millionen Schilling auf 12 Millionen Schilling herabgesetzt. Gleichzeitig trat der Bund, der bisher an der Austrian Airlines nicht beteiligt war, durch Zeichnung von Aktien im Nominale von 138 Millionen Schilling (Grundkapital somit 150 Millionen Schilling) als Hauptaktionär in die Austrian Airlines ein und verkaufte in der Folge einen Teil dieses Aktienbesitzes an Gesellschaftskörperschaften und Private. Weiters über-

nahm der Bund die Erfüllung der bisher von ihm verbürgten Verbindlichkeiten der Austrian Airlines von 201 Millionen Schilling samt Zinsen und verzichtete auf die Ausübung der hiedurch erworbenen Regreßrechte sowie auf die Rückzahlung des Bundesdarlehens von 199 Millionen Schilling. Diese Maßnahmen bedeuten eine Bilanzverbesserung um 538 Millionen Schilling.

Die Austrian Airlines hatte nach dieser Rekonstruktion neuerlich Kredite aufgenommen, für die der Bund gemäß Art. VI Abs. 1 Z. 3 des Bundesgesetzes vom 1. März 1967, BGBl. Nr. 82, in der Höhe von 300 Millionen Schilling — jeweils zuzüglich Zinsen und Kosten — die Haftung übernommen hat. Die gemäß BGBl. Nr. 1/1965 in der Höhe von 50 Millionen Schilling aufgenommenen Kredite sind in der Zwischenzeit von der Austrian Airlines ohne Inanspruchnahme der Haftung des Bundes aus eigenem zurückgezahlt worden.

In der ordentlichen Hauptversammlung vom 19. Dezember 1969 wurde zur Ausbuchung der seit 1962 eingetretenen Verluste, die durch die vorhergehende Kapitalerhöhung vom 29. November 1967 nicht beseitigt worden waren, beschlossen,

a) das Grundkapital gemäß § 182 des Aktiengesetzes 1965 von 290 Millionen Schilling um 261 Millionen Schilling auf 29 Millionen Schilling herabzusetzen,

b) das so verminderte Grundkapital zugleich um 361 Millionen Schilling auf 390 Millionen Schilling zu erhöhen, wobei Nominale 359,505.500 S der neuen Aktien abermals durch die Republik Österreich übernommen wurden, und

c) diese Maßnahmen gemäß den §§ 188 Abs. 1 und 189 Abs. 1 des Aktiengesetzes 1965 bereits im Jahresabschluß zum 31. Dezember 1968 als vollzogen zu berücksichtigen.

Seit Inkrafttreten dieses Beschlusses ist die Republik Österreich am Grundkapital der Austrian Airlines von nunmehr 390 Millionen Schil-

ling mit 382.583.900 S, das sind rund 98 1/10%, beteiligt.

II. Umrüstung der Mittelstreckenflotte der Austrian Airlines — Übernahme neuer Bundeshaftungen für die in diesem Zusammenhang aufzunehmenden Darlehen und Kredite

Die im Liniendienst eingesetzte Luftflotte der Austrian Airlines besteht derzeit — bei Außerachtlassung der nur für den Kurzstreckenverkehr geeigneten Turboprop-Maschinen — Vickers Viscount 837 — aus fünf Flugzeugen der Type Caravelle SE 210, die der sogenannten „1. Jet-Generation“ angehören.

Auf Grund eingehender Untersuchungen sind Vorstand und Aufsichtsrat der Austrian Airlines vor einigen Monaten übereinstimmend zu der Ansicht gelangt, daß die Gesellschaft, wenn sich ihre Ertragslage auf lange Sicht verbessern soll, in den Jahren 1971 bis 1974 eine Umrüstung der Mittelstreckenflotte durch Anschaffung von zunächst fünf, sodann weiteren vier, insgesamt also neun Maschinen der „2. Jet-Generation“ — bei entsprechend koordiniertem Abverkauf der Caravelles — durchführen müßte. Durch eine solche Umrüstung würde vor allem eine wirksame Senkung der Betriebskosten (insbesondere der Treibstoff-, Wartungs- und Überholungskosten) erzielt werden.

Die Anschaffung neuer Maschinen würde auch die Wettbewerbsfähigkeit der Austrian Airlines gegenüber den in Europa maßgeblichen Konkurrenzgesellschaften verbessern, da sich die Nachfrage der Passagiere immer den jeweils modernsten Flugzeugtypen zuwendet. Diese Maschinen der „2. Jet-Generation“ weisen auch eine höhere Sitzplatzkapazität auf und sind daher für das auf den wichtigsten Strecken (von Wien nach Frankfurt, Zürich, London, Rom und umgekehrt) erwartete steigende Passagieraufkommen besser geeignet als die zu kleinen Caravelles.

Um — wie ausgeführt — konkurrenzfähig zu bleiben, müßte die Bestellung der in Betracht kommenden Maschinen umgehend vorgenommen werden, dies auch deshalb, weil sonst die Lieferfirmen weder die befristeten Preisangebote noch die zugesagten Liefertermine einhalten könnten.

Der Abschluß fester Bestellverträge für die neuen Mittelstreckenflugzeuge hat eine gesicherte Finanzierung zur Voraussetzung. Unter Zugrundelegung der derzeit offerierten Preise kostet ein Flugzeug der vorgesehenen Type samt dazugehörigen Fluginstrumenten und Ersatzteilen je nach Liefertermin zwischen 136 und 150 Millionen Schilling, was für neun Maschinen einen Gesamtkapitalsbedarf von rund 1280 Millionen Schilling ergibt. Unter Bedachtnahme auf

die derzeitigen und die für die nächsten Jahre vorhersehbaren Liquiditätsverhältnisse wird die Austrian Airlines nur einen Teil dieser Mittel aus ihrem Eigenkapital aufbringen können. Die zu erwartenden Verkaufserlöse der Flugzeuge der Type Caravelle müssen vorerst unberücksichtigt bleiben, da Zeitpunkt und Höhe ihres Einganges noch nicht feststeht und überdies die Umrüstung auch mit erheblichen Nebenkosten (Umschulung des fliegenden Personals und dergleichen) verbunden sein wird.

Aus diesem Grund will die Gesellschaft die Flugzeugumrüstung zum Großteil durch Kreditaufnahmen finanzieren. Alle in Betracht kommenden Kreditgeber machen aber die Finanzierung der Flottenumrüstung von der Übernahme der Haftung durch den Bund als Bürge und Zahler abhängig.

Die Austrian Airlines nimmt in ihrer Unternehmensplanung an, daß sie einen Teil der Umrüstkosten, insbesondere die Anschaffungskosten des 6. bis 9. Flugzeuges aus Eigenmitteln finanzieren kann. Der Grund, warum die Austrian Airlines trotzdem eine Haftung des Bundes für die Finanzierungskosten der gesamten Umrüstung anstrebt, liegt darin, daß die totale Inanspruchnahme der Bundeshaftung von der Austrian Airlines bis zum zitierten Höchstbetrag jeweils unter Abwägung der wirtschaftlichen Vorteile aus dem Einsatz der vorhandenen Eigen- und Fremdmittel erfolgen soll. Um sicherzustellen, daß die Austrian Airlines die mit Bundeshaftung aufgenommenen Kredite im Sinne obiger Zielsetzungen verwendet, hat die Gesellschaft zugesagt, jene Maßnahmen, die sich auf einen allfälligen Haftungseintritt des Bundes auswirken könnten, nur nach vorheriger Zustimmung des Hauptaktionärs Bund vorzunehmen.

Mit Rücksicht darauf, daß selbst bei vorsichtiger Schätzung die Ertragsentwicklung der Austrian Airlines für das Jahr 1973 in den Annäherungsbereich der Ertragsschwelle kommt, insbesondere aber auch aus volkswirtschaftlichen, fremdenverkehrs- und staatspolitischen Gründen (Zunahme der Anzahl internationaler Behörden und Konferenzen in Österreich), scheint ein finanzielles Engagement des Bundes bei der Austrian Airlines in Zukunft vertretbar. Damit soll sichergestellt werden, daß Österreich bei diesem modernsten Verkehrszweig gegenüber den anderen Staaten nicht in einen unaufholbaren Rückstand mit allen damit verbundenen volkswirtschaftlichen Nachteilen kommt. Weiters wäre dadurch gesichert, daß dem Bund zumindest in den nächsten fünf Jahren keine über die unter Punkt III dargelegte Schuldübernahme und die Abdeckung der noch offenen Einzahlungsverpflichtung hinausgehenden finanziellen Belastungen erwachsen werden.

128 der Beilagen

5

III. Übernahme der AUA-Verbindlichkeiten

Im Zusammenhang mit der Umrüstung auf eine neue Mittelstreckenflotte soll die Austrian Airlines auch auf eine finanziell bessere Basis gestellt werden. Es ist daher notwendig, die Austrian Airlines von der Tilgung und Verzinsung der bisherigen, noch aus der Zeit der Anschaffung der derzeitigen Caravelle-Flotte resultierenden, mit Bundeshaftung aufgenommenen Kredite zu entlasten. Damit wird, wirtschaftlich betrachtet, die schon seinerzeit notwendige Ausstattung mit ausreichenden Eigenmitteln zumindest zum Teil nachgeholt.

Es ist deshalb vorgesehen, daß der Bund die Verbindlichkeiten aus den gemäß BGBl. Nr. 82/1967 mit Bundeshaftung aufgenommenen Krediten der Austrian Airlines im Ausmaße von rund 325'1 Millionen Schilling mit 31. Dezem-

ber 1969 erfüllt und auf eine Regressforderung gegenüber der Austrian Airlines verzichtet. Dadurch werden die Eigenmittel der Austrian Airlines entsprechend gestärkt und die Bilanzlage durch Wegfall des Zinsaufwandes und der Tilgungen wesentlich verbessert. Der aus dieser Erfüllungsübernahme resultierende außerordentliche Ertrag soll nach Abzug des Verlustes des Geschäftsjahres 1969 noch im Jahresabschluß zum 31. Dezember 1969 der Austrian Airlines ausgewiesen und der gesetzlichen Rücklage zugewiesen werden.

Die Zahlungsverpflichtungen, die demgemäß von der Austrian Airlines auf den Bund übergehen sollen, belaufen sich unter der Voraussetzung, daß diese Erfüllungsübernahme rückwirkend zum 31. Dezember 1969 in Kraft tritt, wie folgt:

Jahr der Fälligkeit	Kapitalrückzahlung S	Zinsen S	Summe S
1970	—	22,754.441'16	22,754.441'16
1971	—	22,754.441'16	22,754.441'16
1972	—	22,754.441'16	22,754.441'16
1973	—	22,754.441'16	22,754.441'16
1974	—	22,754.441'16	22,754.441'16
1975	21,096.600'—	22,016.060'16	43,112.660'16
1976	22,678.845'—	20,483.919'58	43,162.764'58
1977	35,161.000'—	18,459.525'—	53,620.525'—
1978	35,161.000'—	15,998.255'—	51,159.255'—
1979	35,161.000'—	13,536.985'—	48,697.985'—
1980	35,161.000'—	11,075.715'—	46,236.715'—
1981	35,161.000'—	8,614.445'—	43,775.445'—
1982	35,161.000'—	6,153.175'—	41,314.175'—
1983	35,161.000'—	3,691.905'—	38,852.905'—
1984	35,161.000'—	1,230.635'—	36,391.635'—
Insgesamt ...	325,063.445'—	235,032.825'54	560,096.270'54

Die obigen Schillingbeträge ergeben sich aus der Umrechnung der in Deutschen Mark ausgedrückten Zahlungsverpflichtungen zum derzeitigen Devisenkurs.

Die Verbindlichkeiten, deren Übernahme durch den Bund erfolgen soll, bestehen

- gegenüber einem Bankkonsortium unter der Führung der Commerzbank Aktiengesellschaft in Düsseldorf, dem auch die Creditanstalt-Bankverein, Wien, das Bankhaus Hill, Samuel & Co., Ltd. London, und das Bankhaus Sal. Oppenheimer jr. & Cis., Köln, angehören (ursprünglich verbürgter Kapitalbetrag 30,000.000 DM);
- gegenüber einem Bankkonsortium unter der Führung der Bank für Gemeinwirtschaft Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main, dem auch die Bank für Arbeit und Wirtschaft Aktiengesellschaft, Wien, angehört

(ursprünglich verbürgter Kapitalbetrag 16,225.000 DM).

Diese Erfüllungsübernahme ist somit eine wesentliche Voraussetzung zu einer wirtschaftlich zweckmäßigen Weiterführung der Austrian Airlines. Die Erfüllungsübernahme und die Übernahme der Bundeshaftung für die Finanzierung einer neuen Mittelstreckenflotte durch den Bund sollten es der Austrian Airlines ermöglichen, die von ihr gesetzten Erwartungen bezüglich der Aufwands- und Ertragsentwicklung in Richtung auf ein positives Betriebsergebnis hin zu verwirklichen.

Der Gesetzentwurf hat mit Ausnahme der §§ 3 und 5 und des § 7, soweit er sich auf die §§ 3 und 5 bezieht, eine Regelung zum Gegenstand; die gemäß Art. 42 Abs. 5 des Bundes-Verfassungsgesetzes keiner Mitwirkung des Bundesrates bedarf.

IV. Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen des Gesetzentwurfes

Zu Art. I §§ 1 und 2:

Auf Grund der Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 1. März 1967, BGBl. Nr. 82, hat die Austrian Airlines zur Umschuldung der in der Anlage zu diesem Bundesgesetz angeführten Schuldverpflichtungen im Ausland einen Kredit im Gegenwert von 300 Millionen Schilling aufgenommen, der noch zur Gänze aushaftet. Im Hinblick auf die derzeitige finanzielle und wirtschaftliche Lage der Austrian Airlines sollen zur Sanierung der Gesellschaft die Schuldverpflichtungen rückwirkend ab 31. Dezember 1969 vom Bund erfüllt werden. Um den angestrebten Sanierungszweck zu erreichen, verzichtet der Bund auf die ihm aus der Erfüllung dieser Verbindlichkeiten zukommenden Regreßforderungen.

Zu § 3:

Durch diese Bestimmung soll im Zusammenhang mit den Bestimmungen der §§ 1 und 2 erreicht werden, daß die Erfüllungsübernahme mit Regreßverzicht noch in den Jahresabschluß 1969 der Austrian Airlines aufgenommen werden kann. Die auf Grund der Bestimmungen der §§ 1 und 2 eintretende Vermehrung des Reinvermögens wird als außerordentlicher Ertrag im Jahresabschluß zum 31. Dezember 1969 ausgewiesen. Ein sich dadurch für das Geschäftsjahr 1969 ergebender Reingewinn ist der gesetzlichen Rücklage zuzuweisen.

Zu Art. II § 4:

Mit dieser Bestimmung soll der Bundesminister für Finanzen ermächtigt werden, für die von der Austrian Airlines zur Anschaffung von neuen Mittelstreckenflugzeugen samt dazugehörigen Fluginstrumenten und Ersatzteilen, deren Notwendigkeit bereits unter Punkt II dargelegt wurde, im In- und Ausland aufzunehmenden Darlehen und sonstigen Kredite die Haftung namens des Bundes als Bürge und Zahler zu übernehmen. Gemäß Abs. 2 darf der jeweils ausstehende Gesamtbetrag (Gegenwert) 1900 Millionen Schilling einschließlich der Zinsen und Kosten nicht übersteigen. Das erforderliche Kapital ist mit 1281 Millionen Schilling veranschlagt. Die Höhe der Zinsen wird unter Berücksichtigung einer maximalen Laufzeit der aufzunehmenden Kredite von zehn Jahren mit etwa 40% des Kapitals angenommen und wird auch im Falle einer notwendig werdenden Umschuldung, die nur zu besseren Konditionen erfolgen darf, diesen Prozentsatz nicht überschreiten. Grundsätzlich sollen die aufzunehmenden Darlehen und sonstigen Kredite keine längere Laufzeit als zehn Jahre haben. Die in Abs. 2 lit. c mit 20 Jahren be-

schränkte Laufzeit der Kreditoperationen soll nur eine allfällige Umschuldung bzw. eine Prolongierung der Fälligkeit von Verbindlichkeiten ermöglichen, die andernfalls bei einer Beschränkung auf die tatsächliche Laufzeit der Kreditoperationen ausgeschlossen wäre.

Durch die Bestimmungen des Abs. 2 wird der vom Verfassungsgerichtshof in seinem Erkenntnis vom 10. Dezember 1966, G 22/66, (Entscheidungsgründe, zweiter Teil, Abschnitt 13, Ziffer III), zum Ausdruck gebrachten Meinung hinsichtlich einer dem Artikel 18 Abs. 1 des Bundes-Verfassungsgesetzes entsprechenden Determinierung Rechnung getragen.

Die Anspannung auf den internationalen Kapital- und Geldmärkten hält an, sodaß sowohl im Inland als auch im Ausland weiterhin mit erhöhten Kreditkosten zu rechnen ist. Das 2^{1/2}-fache des Zinsfußes für Eskontierungen der Oesterreichischen Nationalbank sowie des arithmetischen Mittels auf den Diskontsätzen in den wichtigsten europäischen Ländern und in den USA trägt mit den sich dadurch ergebenden Rahmenbeträgen dieser Situation Rechnung (Abs. 2 lit. d und e).

Die Kreditoperationen dürfen nicht nur in den im Abs. 2 lit. f angeführten Währungen, sondern auch in Rechnungseinheiten, die auf mehreren dieser Währungen beruhen, erfolgen.

Die Abgrenzung des Begriffes „Nettoerlöse“ sowie die Beurteilung der Gesamtbelastung für Kredite mit variablen Zinssätzen wurden zwecks eindeutiger Klarstellung im Gesetzestext selbst vorgenommen (Abs. 3 und 4).

Durch die Anwendung der vom Bundesministerium für Finanzen allgemein festgesetzten Kassenwerte sollen bei der Anrechnung von Fremdwährungen auf den Ermächtigungsrahmen kleinere Kursschwankungen ausgeschaltet und eine einheitliche Verrechnungsbasis für die in Betracht kommenden Fremdwährungen geschaffen werden.

Mit der Bestimmung des Abs. 6 soll der Bundesminister für Finanzen ermächtigt werden, übernommene Haftungen für den Fall zu erstrecken, daß der Schuldner aus unvorhersehbaren Gründen unverschuldet in vorübergehende wirtschaftliche oder finanzielle Schwierigkeiten geraten ist und daher seinen Verpflichtungen aus den Kreditoperationen nicht vereinbarungsgemäß nachkommen kann. Voraussetzung hierfür ist, daß die Prolongierung entweder vertraglich vereinbart ist oder der Gläubiger einer solchen über Ersuchen des Schuldners zugestimmt hat und keine Änderung in den Kreditbedingungen eintritt. Die vereinbarte Laufzeit darf, sofern die im Abs. 2 lit. c festgesetzte Gesamtlaufzeit nicht überschritten wird, maximal um nicht mehr als fünf Jahre überschritten werden. Außerdem muß die Mehr-

leistung an Zinsen im Haftungsrahmen für Zinsen und Kosten Deckung finden.

Vergleichbare Bestimmungen hat der Nationalrat bereits in der ÖIG-Gesetz-Novelle 1969, BGBl. Nr. 47, sowie im Bundesgesetz, betreffend die Übernahme der Bundeshaftung für Finanzoperationen der Österr. Stickstoffwerke A. G., BGBl. Nr. 252/1967, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 414/1969, erlassen.

Zu Art. III § 5:

Die durch das im Entwurf vorliegende Bundesgesetz veranlaßten Rechtsvorgänge und die darüber zu errichtenden Urkunden sollen von der Gesellschaftssteuer und von den Stempel- und Rechtsgebühren befreit sein.

Zu Art. III § 6:

Die Verrechnung der aus der Übernahme der Verpflichtungen gemäß § 1 resultierenden Zahlungen soll bei einem für das Jahr 1970 neu zu eröffnenden finanzgesetzlichen Ansatz „1/54837 — AUA-Schuld“ erfolgen. Mit dem im Entwurf vorliegenden Bundesgesetz soll zugleich eine Überschreitung dieses Ausgabenansatzes um 22,755.000 S genehmigt werden. Die Bedeckung dieser Überschreitung soll bei den im Abs. 2 angeführten Ansätzen durch Ausgabenrückstellungen sichergestellt werden.

Zu Art. III § 7:

Mit der Vollziehung des im Entwurf vorliegenden Bundesgesetzes soll der Bundesminister für Finanzen betraut werden.