

**1069 der Beilagen zuden stenographischen Protokollen des Nationalrates XIII. GP**

1. 3. 1974

**Regierungsvorlage**

**Bundesgesetz vom XXXXXXXX, mit dem das Hafeneinrichtungen-Förderungsgesetz geändert wird**

Der Nationalrat hat beschlossen:

**Artikel I**

Das Hafeneinrichtungen-Förderungsgesetz, BGBl. Nr. 160/1955, wird wie folgt geändert:

1. § 1 hat zu lauten:

**„§ 1. Gegenstand der Förderung**

(1) Die im Bundesfinanzgesetz beim Bundesministerium für Verkehr für Länden- und Hafeneinrichtungen jeweils vorgesehenen Kredite können nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen für die Errichtung von verkehrstechnischen Einrichtungen von öffentlichen Häfen an der Donau sowie solcher öffentlicher Häfen verwendet werden, deren Anschluß an ein bereits bestehendes Wasserstraßennetz gewährleistet ist. In Katastrophenfällen können diese Kredite ausnahmsweise auch für die Instandsetzung von verkehrstechnischen Einrichtungen dieser Häfen verwendet werden.

(2) Unter verkehrstechnischen Einrichtungen im Sinne dieses Bundesgesetzes sind nur solche zu verstehen, die unmittelbar dem Hafenumschlag dienen. Hierzu zählen auch Eisenbahnanlagen und Kräne, Straßen, Lagerhäuser u. dgl., die mit dem Hafenbetrieb in Verbindung stehen; wasserbauliche Anlagen einschließlich der Kranbahnfundamente und der Hochwasserschutzdämme fallen nicht darunter.“

2. § 5 hat zu lauten:

**„§ 5. Rückzahlung der Bundesbeiträge**

(1) Die nach dem 1. Jänner 1974 gewährten Bundesbeiträge sind ab dem der Gewährung folgenden Kalenderjahr in zwanzig gleich hohen Jahresraten jeweils bis 31. März unverzinslich an den Bund zurückzuzahlen.

(2) Die nach Abdeckung allfälliger Verlustvorträge jährlich verbleibenden Reinerträge sind für die weitere Ausgestaltung des Hafens zu verwenden oder hiefür zurückzulegen. Die jährlichen Reinerträge sind dem Bund bis längstens 30. Juni des folgenden Jahres nachzuweisen.“

3. § 7 hat zu entfallen.

4. Im § 8 haben die Worte „und verstaatlichte Betriebe“ zu entfallen.

5. § 10 hat zu lauten:

**„§ 10. Vollziehung**

Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes sind nach Maßgabe des Bundesministeriengesetzes 1973 der Bundesminister für Verkehr, der Bundesminister für Finanzen und der Bundesminister für Bauten und Technik betraut.“

**Artikel II**

**§ 1. (1)** Die Forderungen des Bundes auf Rückzahlung der bis 31. Dezember 1973 für die Errichtung oder Instandsetzung von verkehrstechnischen Einrichtungen der Häfen Linz, Wien und Krems gewährten Bundesbeiträge zuzüglich Zinsen gelten hinsichtlich folgender Beträge (laut Anlage)

aus der Gewährung von Bundesbeiträgen .....	79,785.753'49 S
aus Zinsen .....	37,441.434'44 S
insgesamt ...	117,227.187'93 S

rückwirkend mit 31. Dezember 1973 als erloschen.

(2) Vermögensvermehrungen, die durch Maßnahmen im Sinne des Abs. 1 entstehen, sind abgabenrechtlich wie Sanierungsgewinne zu behandeln.

(3) Die unter Berücksichtigung der Maßnahmen nach Abs. 1 per 31. Dezember 1973 ver-

2

1069 der Beilagen

bleibenden Verbindlichkeiten aus Bundesbeiträgen sind ab 1. Jänner 1974 in zwanzig gleich hohen Jahresraten jeweils bis 31. März unverzinslich an den Bund zurückzuzahlen.

§ 2. Der § 1 dieses Artikels tritt am 1. Jänner 1974 in Kraft.

### Artikel III

Mit der Vollziehung der Art. I und II dieses Bundesgesetzes sind nach Maßgabe des Bundesministeriengesetzes 1973 der Bundesminister für Verkehr und der Bundesminister für Finanzen betraut.

### Anlage

#### Aufgliederung der im Art. II § 1 Abs. 1 angeführten Forderungen des Bundes

	Hafen Linz	Hafen Wien	Hafen Krems	insgesamt
1. Forderung aus der Gewährung von Bundesbeiträgen .....	39,889.858'77	37,482.536'77	2,413.357'95	79,785.753'49
2. Forderungen aus Zinsen .....	22,245.870'78	14,250.084'66	945.479'—	37,441.434'44
	62,135.729'55	51,732.621'43	3,358.836'95	117,227.187'93

## Erläuterungen

### Allgemeines

Der Anlaß für eine Novellierung des Hafeneinrichtungen-Förderungsgesetzes, BGBl. Nr. 160/1955 (im folgenden kurz HEFG genannt), ist im wesentlichen aus zweierlei Gründen gegeben, und zwar:

1. Der Rechnungshof hat in seinem Tätigkeitsbericht für das Verwaltungsjahr 1971 zum Verwaltungsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Oberste Schifffahrtsbehörde, unter Punkt 65, 9. a bis 15. in verschiedenen Belangen eine Änderung bzw. Ergänzung dieses Bundesgesetzes für erforderlich erachtet. Als Ergebnis von daraufhin mit dem Rechnungshof geführten Gesprächen des Bundesministeriums für Verkehr und des Bundesministeriums für Finanzen konnte Einvernehmen darüber hergestellt werden, daß im Hinblick auf die vom Rechnungshof gegebenen Anregungen meritorisch letztlich nur Änderungen der §§ 1 und 6 in Betracht kommen. Auf Grund des Ergebnisses des Begutachtungsverfahrens wurde nunmehr auch von einer Änderung des § 6 Abstand genommen.

2. Die Hafenverwaltungen von Linz, Wien und Krems, insbesondere die Stadtbetriebe Linz Ges. m. b. H., haben wiederholt eine Änderung des § 5 verlangt. Unter Hinweis auf ihre durch die ungünstige Tarifsituation und die schwierige Konkurrenzsituation zu anderen Verkehrsträgern herbeigeführte schwierige finanzielle Lage wurde von ihnen geltend gemacht, daß die durch diese Bestimmung vorgesehene Verpflichtung zur Rückzahlung der gewährten Bundesbeiträge, vor allem in Verbindung mit einer jährlichen Verzinsung von 20%, eine untragbare Belastung darstelle.

Durch den vorliegenden Gesetzentwurf soll nunmehr den Wünschen des Rechnungshofes und der Hafenunternehmungen zu einem erheblichen Teil Rechnung getragen und das HEFG an die abgelaufene bzw. zu gewärtigende Entwicklung angepaßt werden.

Die Beschlußfassung zu Art. II § 1 Abs. 1 und zu Art. III, soweit sich letzterer auf Art. II § 1 Abs. 1 des vorliegenden Gesetzesbeschlusses be-

zieht, bedarf gemäß Art. 42 Abs. 5 des Bundes-Verfassungsgesetzes in der Fassung 1929 nicht der Mitwirkung des Bundesrates.

### Bemerkungen zu den einzelnen Bestimmungen

#### Zu Art. I:

##### Z. 1:

##### § 1:

**Abs. 1:** Die Notwendigkeit der bezeichnungsmäßigen Änderung des in dieser Bestimmung genannten Ressorts (Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Betriebe) hat sich auf Grund der inzwischen eingetretenen Neuorganisation bei dieser Zentralbehörde ergeben. Die gleichen Überlegungen gelten für die §§ 8 und 10.

Im ersten Satz wurde überdies jeweils vor dem Ausdruck „Häfen“ (zweimal) das Wort „öffentlich“ eingefügt, um klarzustellen, daß sich die Förderung nach wie vor nur auf öffentliche Häfen bezieht.

**Abs. 2:** Die Neufassung dieser Bestimmung entspricht dem Wunsch des Rechnungshofes, den Begriff „verkehrstechnische Einrichtung“ näher zu präzisieren, um in Hinkunft Auslegungsschwierigkeiten möglichst zu vermeiden. Nach Ansicht des Rechnungshofes sollten nur solche Einrichtungen gefördert werden, die unmittelbar dem Hafenumschlag dienen, da die beschränkt zur Verfügung stehenden Mittel des Bundes möglichst wirtschaftlich eingesetzt werden sollten. Die genannte Begriffsbestimmung wurde daher enger umschrieben.

Die Förderung von Kranbahnfundamenten, welche nicht unter wasserbauliche Anlagen fallen, ist hiedurch nicht ausgeschlossen.

Unter verkehrstechnischen Einrichtungen werden auch Bilgeölsammler sowie Abwasser- und Abfallaufnahmeverrichtungen, die mit dem Hafenumschlag bzw. mit dem zu be- oder entladenden Wasserfahrzeug in direktem Zusammenhang stehen, zu verstehen sein.

##### Z. 2:

##### § 5:

**Abs. 1:** In Hinkunft sollen die Bundesbeiträge auf Grund dieses Bundesgesetzes unver-

zinslich gewährt werden. In Abkehr von dem bisherigen, auf die Einnahmen aus dem Hafenbetrieb abgestellten Rückzahlungsmodus werden die Verbindlichkeiten aus den ab 1. Jänner 1974 gewährten Bundesbeiträgen, gleich einem unverzinslichen Darlehen, in gleich hohen Jahresraten zurückzuzahlen sein. Die Festlegung der Rückzahlungsdauer mit zwanzig Jahren ab dem der Gewährung folgenden Kalenderjahr erscheint mit Rücksicht auf die besondere Lage der Hafenunternehmungen einerseits und den unverzinslichen Charakter der Bundesbeiträge andererseits vertretbar. Aus Zweckmäßigkeitsgründen soll als Rückzahlungstermin der 31. März beibehalten werden.

**Abs. 2:** Entspricht der im bisherigen Abs. 3 des geltenden Bundesgesetzes vorgesehenen Regelung.

**Z. 3:**

**§ 7:**

Diese Bestimmung ist in der Zwischenzeit als überholt anzusehen und konnte daher entfallen.

**Zu Art. II:**

**§ 1:**

**Abs. 1:** Nach der geltenden Fassung dieses Bundesgesetzes sind die ab 1. Jänner 1950 gewährten Bundesbeiträge, zuzüglich einer 2%igen jährlichen Verzinsung, nach Maßgabe der ab 1. Jänner 1955 anfallenden jährlichen Bruttoeinnahmen aus dem Hafenbetrieb an den Bund zurückzuzahlen. Der Bund hat nach dieser Bestimmung Anspruch auf einen Anteil von 4% der Jahresbruttoeinnahmen aus dem Hafenbetrieb (hiezuh zählen nicht die Beiträge des Bundes und der anderen Gebietskörperschaften, die Erlöse aus Darlehensaufnahmen sowie die durchlaufenden Posten, die in gleicher Höhe in den Ausgaben aufscheinen).

Bei der seinerzeitigen Schaffung dieses Bundesgesetzes konnte weder vorausgesehen werden, daß

- a) zur Errichtung oder Instandsetzung von verkehrstechnischen Einrichtungen Bundesmittel in derart beträchtlicher Höhe (1950 bis 1973: 129,9 Millionen Schilling) aufgewendet werden mußten, noch daß
- b) durch die unbefriedigende Entwicklung der Einnahmen aus dem Hafenbetrieb, nicht zuletzt infolge unzureichender Kapazitätsausnutzung und der Errichtung von Konkurrenzhäfen, dieser an den Einnahmen orientierte Rückzahlungsmodus zu keiner befriedigenden Senkung der entsprechenden Verbindlichkeiten gegenüber dem Bund führen würde.

Wie dies auch aus den jährlichen Rechnungsabschlüssen der Hafenunternehmungen hervorgeht, war nämlich im Gegenteil durch das Zusammenwirken dieser Umstände sowie durch die jährliche Verzinsung von 2% sogar eine laufende Erhöhung dieser Verbindlichkeiten die Folge. Bei insgesamt in den Jahren 1950 bis 1973 gewährten Bundesbeiträgen von 129,9 Millionen Schilling sowie berechneten Zinsen von 37,4 Millionen Schilling einerseits und 1956 bis 1973 erfolgten Rückzahlungen von 23,5 Millionen Schilling andererseits haften zum 31. Dezember 1973 aus diesem Titel noch Verbindlichkeiten von 143,8 Millionen Schilling gegenüber dem Bund aus.

Die schwierige finanzielle Lage der Hafenunternehmungen und die in den nächsten Jahren zu gewärtigende Entwicklung lassen sowohl eine Bereinigung der bestehenden Verpflichtungen als auch eine Neugestaltung des Rückzahlungsmodus für die Zukunft als notwendig erscheinen.

Eine weitestgehende Entlastung von den derzeit bestehenden Verpflichtungen gegenüber dem Bund wird sich durch den gänzlichen Verzicht des Bundes auf die per 31. Dezember 1973 bestehende Forderung aus Zinsen (37,4 Millionen Schilling) sowie durch den Verzicht auf 75% der per 31. Dezember 1973 — unter Berücksichtigung der bis zu diesem Zeitpunkt erfolgten tatsächlichen Rückzahlungen — noch aushaftenden Kapitalschuld aus der Gewährung von Bundesbeiträgen (106,4 Millionen Schilling — 75% = 79,8 Millionen Schilling) ergeben. Hiedurch verbleibt per 31. Dezember 1973 nur mehr eine Restschuld von 26,6 Millionen Schilling.

Diese Beträge verteilen sich laut nachfolgender Aufstellung auf die einzelnen Hafenunternehmungen wie folgt:

	Hafen Linz	Hafen Wien	Hafen Krems	Summe
	in Millionen Schilling			
Verzicht auf Zinsen .	22,2	14,3	0,9	37,4
Verzicht auf Forderung aus Bundesbeiträgen . . . . .	39,9	37,5	2,4	79,8
Verzicht insgesamt . . .	62,1	51,8	3,3	117,2

**Abs. 2:** Mit der im Abs. 2 vorgesehenen Regelung soll sichergestellt werden, daß der angestrebte Effekt einer weitestgehenden Entlastung von Verbindlichkeiten und damit Sanierung der Gebarung der geförderten Hafenunternehmungen per 31. Dezember 1973 nicht durch eine Besteuerung der sich hieraus ergebenden Erträge zum Teil wieder hinfällig gemacht wird.

**Abs. 3:** Die Ausführungen zu Art. I Z. 2 gelten sinngemäß.