

II-3973 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates

XIV. Gesetzgebungsperiode

Nr. 2000 /J

A N F R A G E

1978 -06- 30

der Abgeordneten HUBER, *Dr. Friedler*  
und Genossen

an den Herrn Bundesminister für Handel, Gewerbe und Industrie  
betreffend die Sicherung der Konkurrenzfähigkeit der TAL.

Wie aus verschiedenen Pressemeldungen zu ersehen ist, muß  
Österreich das Triester Defizit mitfinanzieren. Dabei wird  
zu neuen Belastungen der Transalpinen Ölleitung infolge  
der Erhöhung der Hafengebühren in Triest Stellung bezogen.

Im besonderen wird in der Tiroler Tageszeitung vom 24. 6.  
1978 unter dem Titel "TAL-Appell wegen Italiens Hafengebühren"  
festgestellt, daß Österreich noch genauere und spezifischere  
Bestimmungen zur Durchsetzung seines Rechtes auf freien Transit  
habe, als das EG- oder das GATT-Recht und diese daher nützen  
sollte.

In diesem Zusammenhang wurde anlässlich der verkehrswissen-  
schaftlichen Tagung in Graz an die verantwortlichen Stellen  
der Appell gerichtet, beim italienischen Staat zu interve-  
nieren, um in der Folge die Hafengebühren in Triest für  
Pipeline-Transitgut wieder abzuschaffen.

Seit 1974 nämlich belastet Italien den Mineralölumschlag  
mit einer Hafengebühr, welche den internationalen Verträgen,  
insbesondere jenen im Rahmen des GATT, widerspricht.

Durch diese in Triest zusätzlich eingehobenen Hafengebühren  
ergibt sich eine Verschlechterung der Konkurrenzfähigkeit  
der TAL gegenüber anderen Öl-Pipeline-Gesellschaften in  
Europa.

Die Transalpine Ölleitung ist aber seinerzeit bei der Er-  
stellung des Projektes von den nach wie vor geltenden  
internationalen Vertragswerken des GATT ausgegangen.

Darin sind der Grundsatz der Transitfreiheit und das Verbot  
von diskriminierenden Belastungen festgelegt.

- 2 -

Die Vorteile der Transalpinen Ölleitung für die drei Anliegerstaaten liegen auf der Hand. Italien und die Stadt Triest konnten in den Jahren 1966 bis 1975 jährlich ca. 15 Milliarden Lire und 1976 sowie 1977 rund 20 Milliarden Lire vereinnahmen. Darüberhinaus hat die Transalpine Ölleitung mit dem Aufbau modernster technischer Einrichtungen und Anlagen noch zusätzliche Sicherheitsvorkehrungen getroffen, die ebenfalls einen erheblichen Kostenaufwand bedeuteten. Der Republik Österreich hat die Transalpine Ölleitung in den zehn Jahren von 1967 bis 1977 ca. 700 Millionen Schilling an Steuern gebracht.

Die jährliche Steuerleistung beträgt derzeit etwa 100 Millionen Schilling. Mit beträchtlichen Deviseneinnahmen, trägt das Unternehmen auch zur Verbesserung der Zahlungsbilanz bei.

In Deutschland bewältigt die Transalpine Ölleitung einen Versorgungsanteil in der Höhe von ca. 15 - 20 %, für Bayern sogar von 60 - 70 %. Infolge der vertragswidrigen Regelung durch den italienischen Staat, der auf einem 1974 erlassenen Gesetz beruht, wird seit nunmehr 4 Jahren auch der Transit über Triest einer Hafengebühr von 140 Lire pro t unterworfen. Den Löwenanteil davon, nämlich 90 Lire, kassiert die Hafenbehörde, die mit dem Mineralölumschlag gar nichts zu tun hat. Nur 50 Lire gehen an den Staat.

Von 1974 bis zum Frühjahr 1978 kostete diese Gebühr Österreich bereits ca 100 Millionen Schilling und dies trotz der Abwertung der Lira. Trotz mehrfacher Interventionen von deutscher und italienischer Seite und verschiedener Institutionen in Italien selbst konnte bisher keine Zurücknahme dieser Gebühren erreicht werden.

Während also diese ungerechtfertigte Gebührenbelastung dem italienischem Staat jährlich Mehreinnahmen von derzeit ca. 80 Millionen Schilling bringt, werden für die österreichischen Anliegergemeinden, welchen auf Grund des Finanzausgleichsgesetzes Gewerbesteuern zu entrichten sind,

- 3 -

in ihren Einnahmen bzw. Erträgen geschmälert. Da sie also durch diese Reduktion in ihrer Steuerkraft beeinträchtigt werden, haben daher auch diese Gemeinden ein vehementes Interesse an der Abschaffung dieser den internationalen Verträgen widersprechenden Gebührenbelastung.

Da mit den steigenden Belastungen auch die Konkurrenzfähigkeit der Transalpinen Ölleitung gefährdet ist und die Belastungen je nach Verbrauch für den österreichischen Konsumenten in den nächsten zehn Jahren ca. 600 Millionen Schilling kosten werden - also etwa der Betrag, der für die Errichtung eines Krisenbevorratungslagers in Westösterreich benötigt wird - und weil letztlich infolge der wirtschaftlichen Schwierigkeiten der Transalpinen Ölleitung auch die Anliegergemeinden in bezug auf ihren Gewerbesteuerertragsanteil einnahmenmäßig in Mitleidenschaft gezogen werden, erscheint eine Regelung des Problems auf internationaler Basis notwendig.

Um die rechtliche Situation zu klären und die Bemühungen zur Abschaffung der den internationalen Vereinbarungen widersprechenden Gebührenbelastungen bzw. zur Wiederherstellung der vollen Konkurrenzfähigkeit der TAL zu unterstützen, stellen die unterzeichneten Abgeordneten an den Bundesminister für Handel, Gewerbe und Industrie folgende

**A n f r a g e :**

- 1) Welche Maßnahmen sind beabsichtigt, um die wirtschaftlichen Interessen Österreichs in Triest - im Hinblick auf die vereinbarungswidrigen und ungerechtfertigten Gebührenbelastungen der TAL - mit dem notwendigen Nachdruck zu vertreten?

- 2) Wurde in der Zwischenzeit auf die Ungleichheit in der Behandlung infolge der Verrechnung der Hafengebühr für den Transit über Triest im Verhältnis zu den drei anderen italienischen Ölhäfen Augusta, Milazzo und Ravenna hingewiesen?
- 3) Ist ein gemeinsames Vorgehen mit der Bundesrepublik Deutschland zur Durchsetzung des Prinzips der Transitfreiheit, das von den italienischen Behörden bis 1974 anerkannt wurde, vorgesehen?
- 4) Wie weit ist die EWG bereits kontaktiert bzw. veranlaßt worden, die Vereinbarkeit ihrer Verträge mit den spezifischen Transitbestimmungen des GATT und des Barceloner Abkommens in Bezug auf das Prinzip der Transitfreiheit zu prüfen?