

1203 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XV. GP

1982 09 22

Regierungsvorlage

Bundesgesetz vom XXXX 1982, mit dem das Bundesgesetz über weitere Maßnahmen zur Finanzierung der Austrian Airlines, Österreichische Luftverkehrs-Aktiengesellschaft, geändert wird (AUA-Finanzierungsgesetz-Novelle)

Der Nationalrat hat beschlossen:

Artikel I

Das Bundesgesetz vom 30. Oktober 1970 über weitere Maßnahmen zur Finanzierung der Austrian Airlines, Österreichische Luftverkehrs-Aktiengesellschaft (AUA-Finanzierungsgesetz), BGBl. Nr. 335, wird wie folgt geändert:

1. § 4 Abs. 1 hat zu lauten:

„(1) Der Bundesminister für Finanzen wird ermächtigt, für die von der Austrian Airlines, Österreichische Luftverkehrs-Aktiengesellschaft, zur Anschaffung von neuen Flugzeugen samt dazugehörigen Fluginstrumenten und Ersatzteilen im In- und Ausland aufzunehmenden Darlehen und sonstigen Kredite namens des Bundes die Haftung als Bürge und Zahler (§ 1357 des Allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches) oder in Form von Garantien zu übernehmen.“

2. § 4 Abs. 2 lit. a hat zu lauten:

„a) der jeweils ausstehende Gesamtbetrag (Gegenwert) der Haftungen 2 800 Millionen Schilling an Kapital und 1 400 Millionen Schilling an Zinsen und Kosten nicht übersteigt;“

3. § 4 Abs. 2 lit. b hat zu lauten:

„b) die Kreditoperation im Einzelfall den Betrag (Gegenwert) von 1 500 Millionen Schilling an Kapital nicht übersteigt;“

4. § 4 Abs. 2 lit. c hat zu lauten:

„c) die Laufzeit der Kreditoperation 25 Jahre nicht übersteigt;“

5. § 4 Abs. 2 lit. f hat zu entfallen.

6. Dem § 4 Abs. 6 ist folgender Abs. 7 anzufügen:

„(7) Der Bundesminister für Finanzen wird ermächtigt, anstelle der gemäß Abs. 1 bis 6 übernommenen Haftungen im Falle der Konvertierung

der ihnen zugrundeliegenden Kreditoperationen Haftungen für die neuen Kreditoperationen zu übernehmen, wenn

- a) die Konvertierung zur Erzielung besserer Kreditkonditionen erfolgt oder der Verminderung des Währungsrisikos dient,
- b) die Kreditoperation im Einzelfall den Nominalbetrag des aushaftenden Darlehens oder sonstigen Kredites, die konvertiert werden sollen, nicht übersteigt,
- c) durch die Konvertierung die vertraglich vereinbarte Laufzeit der zu konvertierenden Kreditoperation um nicht mehr als 7 Jahre überschritten wird und die sich sodann ergebende Gesamtlaufzeit (Summe der Laufzeiten der alten und der neuen Kreditoperation) 25 Jahre nicht übersteigt und
- d) im übrigen den Bestimmungen des Abs. 2 lit. a, d und e sowie der Abs. 3 bis 5 entsprochen wird.

Eine Konvertierung liegt auch dann vor, wenn in der Person des Gläubigers ein Wechsel eintritt. In den Konvertierungsverträgen ist ausdrücklich festzuhalten, welche Schuld aus dem Erlös der neuen Kreditoperation konvertiert werden soll. Die Tilgung der alten Schuld ist dem Bundesminister für Finanzen nachzuweisen.“

7. § 5 hat zu lauten:

„§ 5. (1) Die durch dieses Bundesgesetz veranlaßten Rechtsvorgänge und die darüber zu errichtenden Urkunden sind von den Stempel- und Rechtsgebühren befreit.“

(2) Die im § 2 Z 1 bis 3 des Kapitalverkehrsteuergesetzes bezeichneten Leistungen an die Austrian Airlines, Österreichische Luftverkehrs-Aktiengesellschaft, sind, soweit sie von inländischen Gebietskörperschaften erbracht werden, von der Gesellschaftsteuer ausgenommen.“

Artikel II

§ 5 Abs. 2 tritt mit 31. Oktober 1982 in Kraft.

Artikel III

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

VORBLATT**Problem:**

Der Haftungsrahmen nach dem AUA-Finanzierungsgesetz ist nach dem Stande Ende August 1982 bis auf einen Teil von 367,5 Millionen Schilling ausgenützt. Daher würde die Haftungsübernahme des Bundes für die Finanzierung der zwei Flugzeuge vom Typ Airbus A 310 einschließlich Zinsen und Kosten den verfügbaren Haftungsrahmen bei weitem übersteigen.

Ziel:

Durch die Novellierung des AUA-Finanzierungsgesetzes soll der Haftungsrahmen zum Zwecke der Airbus-Finanzierung derart erhöht werden, daß der jeweils ausstehende Gesamtbetrag (Gegenwert) der Haftungen 2 800 Millionen Schilling an Kapital und 1 400 Millionen Schilling an Zinsen und Kosten nicht übersteigen darf, wobei die Beschränkung der Kreditoperation im Einzelfall auf den Betrag (Gegenwart) von 1 500 Millionen Schilling angehoben wird.

Darüber hinaus soll durch Entfernung unzweckmäßiger Bestimmungen bzw. durch Ergänzungen die Durchführung der Kreditoperationen erleichtert sowie wirtschaftlichen Gesichtspunkten Rechnung getragen werden.

Alternativen:

Keine.

Kosten:

Da mit einer tatsächlichen Inanspruchnahme der Haftung des Bundes durch die Kreditgeber — soweit erkennbar — kaum zu rechnen ist, werden dem Bund aus der Novellierung des AUA-Finanzierungsgesetzes keine Aufwendungen erwachsen, wenn man von dem im Art. I Z 7 vorgesehenen Verzicht auf die Einhebung der Gesellschaftsteuer auf bestimmte Leistungen der als Gesellschafter fungierenden Gebietskörperschaften absieht.

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Auf Grund der durch das AUA-Finanzierungsgesetz geschaffenen Voraussetzungen und einer wohlüberlegten Geschäftspolitik ist es der Austrian Airlines, Österreichische Luftverkehrs-Aktiengesellschaft, (in der Folge AUA genannt) seit 1971 in ununterbrochener Folge möglich gewesen, zufriedenstellende Jahresgewinne zu erzielen und seit 1975 angemessene Dividenden auszuschütten.

Das Grundkapital der AUA beträgt nach der in der 22. ordentlichen Hauptversammlung vom 26. Mai 1982 beschlossenen Aufstockung um 300 Millionen Schilling nunmehr 1,3 Milliarden Schilling. An dem noch nicht zur Gänze eingezahlten Grundkapital ist die Republik Österreich mit 1 289 210 500 Schilling, das sind mehr als 99 vH, beteiligt.

Der Bund ist daran interessiert, der AUA auch im kommenden Jahrzehnt, das die Luftverkehrsunternehmen zweifellos vor schwierige Aufgaben stellen wird, eine erfolgreiche Weiterentwicklung zu ermöglichen; dies setzt aber die Realisierung der von den zuständigen Organen der Gesellschaft erarbeiteten Pläne zur Flottenerweiterung voraus.

In diesem Sinne erfolgte, nach eingehender Vorbereitung und Beratung, sowie auf Grund der einstimmigen Genehmigung des Aufsichtsrates am 28. Mai 1980 der Abschluß eines Kaufvertrages zwischen der Airbus Industrie und der AUA, mit dem zwei Flugzeuge vom Typ Airbus A 310 fest bestellt sowie Optionen für zwei weitere Flugzeuge dieser Type gesichert wurden. Die Auslieferung des ersten fest bestellten Flugzeuges kann frühestens im März 1985, spätestens im Dezember 1985 erfolgen, die Auslieferung des zweiten frühestens im April 1985 und spätestens im März 1987.

Der Anschaffungspreis der Flugzeuge errechnet sich aus einem Basispreis auf der Preisbasis Dezember 1977 und der Material- und Arbeitskostenentwicklung bis zum Auslieferungszeitpunkt. Er wird, unter Zugrundelegung der erwarteten Preissteigerungsrate, im Dezember 1985 rund 64,6 Millionen US-Dollar bzw. im März 1987 rund 72,3 Millionen US-Dollar betragen, was Gesamtkosten von rund

136,9 Millionen US-Dollar für die Anschaffung der beiden fest bestellten Flugzeuge ergibt.

Nach Verhandlungen erklärte sich die Airbus Industrie bereit, über ein Konsortium europäischer Banken zur Finanzierung von bis zu 50 vH des endgültigen Auslieferungspreises langfristige Exportkredite zur Verfügung zu stellen.

Die Kredite werden zu 40 vH in Deutschen Mark zu einem Zinssatz von 7 vH p. a., zu 40 vH in Französischen Franken zu einem Zinssatz von 8,25 vH p. a. und zu 20 vH in US-Dollar zu einem Zinssatz von 8,75 vH p. a. gewährt. Sie sind in je zwanzig Halbjahresraten zurückzuzahlen, deren erste sechs Monate nach Auslieferung jedes Flugzeuges fällig wird. Die Zinsen sind halbjährlich im nachhinein zusammen mit den Tilgungsraten zu entrichten. Die Nebenkosten der Kredite sind von der AUA zu tragen.

Die Gewährung der erwähnten, besonders günstigen Kredite hängt von der ausdrücklichen Bedingung ab, daß die Kredite durch die Österreichische Bundesregierung garantiert werden, das heißt, daß der Bund die Haftung als Bürge und Zahler oder in Form von Garantien übernimmt.

Auf Grund des § 4 des AUA-Finanzierungsgesetzes ist der Bundesminister für Finanzen auch heute noch ermächtigt, für von der AUA zur Anschaffung neuer Mittelstreckenflugzeuge samt dazugehörigen Fluginstrumenten und Ersatzteilen im In- und Ausland aufzunehmende Darlehen und sonstige Kredite namens des Bundes die Haftung als Bürge und Zahler zu übernehmen, wobei jedoch der jeweils ausstehende Gesamtbetrag (Gegenwert) der Haftungen 1 900 Millionen Schilling einschließlich der Zinsen und Kosten nicht übersteigen darf.

Da der erwähnte Haftungsrahmen nach dem Stande Ende August 1982 bis auf einen Teil von rund 367,5 Millionen Schilling ausgenützt ist und daher die Haftungsübernahme des Bundes für die vorerwähnte Airbus-Finanzierung einschließlich Zinsen und Kosten den verfügbaren Haftungsrahmen weit übersteigen würde, ergibt sich die Notwendigkeit einer Novellierung des AUA-Finanzierungsgesetzes, die sich im wesentlichen auf eine

Erhöhung der im § 4 Abs. 2 genannten Höchstbeträge der Haftungen bzw. der einzelnen Kreditoperationen beziehen soll. Anlässlich dieser Novellierung soll der Bundesminister für Finanzen weiters ermächtigt werden, für Kreditoperationen der AUA Haftungen auch in Form von Garantien übernehmen zu können.

Der Ausdruck Mittelstreckenflugzeuge im § 4 Abs. 1 hatte sich insbesondere auf Flugzeuge des Typs DC-9 bezogen. Da die Flotte der AUA auch anderes Fluggerät, wie zum Beispiel Kleinflugzeuge zum Einsatz im Inlandsflugdienst, umfaßt, soll der Ausdruck Mittelstreckenflugzeuge durch den allgemeineren Ausdruck Flugzeuge ersetzt werden.

Weiters soll die Möglichkeit geschaffen werden, im Falle der Konvertierung aufgenommenen Darlehen und Kredite die Bundeshaftung auf die neuen Kredite zu übertragen.

Schließlich soll § 5 des Gesetzes zur Beseitigung von Härten dahin ergänzt werden, daß Leistungen inländischer Gebietskörperschaften an die AUA von der Gesellschaftsteuer ausgenommen sind.

Das im Entwurf vorliegende Bundesgesetz enthält Bestimmungen, die mit Ausnahme des Art. I Z 7, des Art. II und des Art. III, soweit sich letzterer auf die vorgenannten Bestimmungen bezieht, als Verfügung über Bundesvermögen im Sinne des Art. 42 Abs. 5 des Bundes-Verfassungsgesetzes anzusehen sind.

Besonderer Teil

Zu Art. I Z 1 (§ 4 Abs. 1):

Der Ausdruck Mittelstreckenflugzeuge im § 4 Abs. 1 hatte sich insbesondere auf Flugzeuge des Typs DC-9 bezogen. Da die Flotte der AUA auch anderes Fluggerät, wie zum Beispiel Kleinflugzeuge zum Einsatz im Inlandsflugdienst, umfaßt, soll der Ausdruck Mittelstreckenflugzeuge durch den allgemeineren Ausdruck Flugzeuge ersetzt werden.

Die Haftungsübernahme soll nunmehr auch in Form von Garantien vorgenommen werden können, da Garantien im internationalen Bankgeschäft gebräuchlicher sind als Bürgschaften.

Zu Art. I Z 2 (§ 4 Abs. 2 lit. a):

Wie im Allgemeinen Teil erwähnt, ist der voraussichtliche Auslieferungspreis der von der AUA fest bestellten zwei Flugzeuge vom Typ Airbus A 310 zuletzt mit 136,9 Millionen US-Dollar geschätzt worden, was derzeit rund 2 200 Millionen Schilling entspricht.

Der Nennbetrag der aufzunehmenden Kredite würde 50 vH dieses Betrages, das sind 1 100 Millionen Schilling, entsprechen. Die Zinsen für die Laufzeit der Kredite und die Kosten (Kredit- und Bereitstellungsprovision) werden nach grober

Berechnung etwa 50 vH des Kapitals, also 550 Millionen Schilling, ausmachen.

Weiters müssen ein allfälliges Ansteigen des Kurses des US-Dollars, eine weitere Erhöhung der Endpreise durch nicht vorausberechenbare Steigerungen der Material- und Lohnkosten sowie eine Erhöhung des Zinsengesamtaufwandes auf Grund einer allfälligen Prolongierung fälliger Verpflichtungen (§ 4 Abs. 6 des AUA-Finanzierungsgesetzes) berücksichtigt werden.

Schließlich soll auch erwähnt werden, daß die offerierten Zinssätze für das zweite Flugzeug nicht bindend sind, wenn dieses nach dem 31. Jänner 1986 ausgeliefert werden sollte; für diesen Fall liegt allerdings ein Versprechen der Airbus Industrie vor, eine günstige Ersatzfinanzierung zu beschaffen.

Aus allen diesen Erwägungen muß vorsichtshalber damit gerechnet werden, daß der Höchstbetrag der für die Airbus-Finanzierung neu zu übernehmenden Haftungen bis zu 1 500 Millionen Schilling für Kapital und bis zu 750 Millionen Schilling für Zinsen und Kosten ausmachen wird.

Der bereits erwähnte Umstand, daß vom bisherigen Höchstbetrag der Haftungen noch ein Teilbetrag von 367,5 Millionen Schilling verfügbar ist, soll dabei außer Betracht bleiben, da der noch verfügbare Rahmen durch Haftungsübernahmen des Bundes für Kredite zum Ankauf weiterer Flugzeuge der Type DC-9 ausgenutzt werden wird.

Zur Festsetzung eines neuen, notwendigen Haftungsrahmens, der auf Kapital und Zinsen samt Kosten aufzuteilen ist, ergibt sich folgende Berechnung:

	Kapital Millionen Schilling	Zinsen Millionen Schilling
Bisheriger Haftungsrahmen	1 281	619
Notwendige Erhöhung	1 500	750
Summe	2 781	1 369

Es soll daher § 4 Abs. 2 lit. a des AUA-Finanzierungsgesetzes dahin abgeändert werden, daß der jeweils ausstehende Gesamtbetrag (Gegenwert) der Haftungen 2 800 Millionen Schilling an Kapital und 1 400 Millionen Schilling an Zinsen und Kosten nicht übersteigen darf.

Zu Art. I Z 3 (§ 4 Abs. 2 lit. b):

Für die Kreditoperation im Einzelfall soll — in Übereinstimmung mit der Gesetzgebungspraxis der letzten Jahre — nur mehr ein Kapitalhöchstbetrag (ohne Zinsen und Kosten) festgesetzt werden. Dieser Kapitalhöchstbetrag soll mit dem maximalen Kapitalbetrag der geplanten Airbus-Finanzierung, das sind 1 500 Millionen Schilling, bemessen werden.

Zu Art. I Z 4 (§ 4 Abs. 2 lit. c):

Es erscheint zweckmäßig, die derzeit mit 20 Jahren festgesetzte Höchstlaufzeit der Kreditoperation auf 25 Jahre zu verlängern.

Zu Art. I Z 5 (§ 4 Abs. 2 lit. f):

Die bisher im § 4 Abs. 2 lit. f des AUA-Finanzierungsgesetzes enthaltene Beschränkung auf bestimmte Fremdwährungen erweist sich als entbehrlich, weshalb diese lit. f in die Novelle nicht übernommen werden soll.

Zu Art. I Z 6 (§ 4 Abs. 7):

Da es sich für die AUA als zweckmäßig erweisen könnte, bundesverbürgte (-garantierte) Darlehen oder Kredite während der Laufzeit zu konvertieren, weil dadurch eine Verminderung der Zinsen- und Kostenbelastung oder des Währungsrisikos erreicht werden kann, soll ein neuer Abs. 7 an den § 4 Abs. 6 des AUA-Finanzierungsgesetzes angefügt werden, der die Übernahme der Bundeshaftung auf die im Konvertierungswege neu entstandenen Verbindlichkeiten ermöglichen soll.

In diesem Zusammenhang soll klargestellt werden, daß eine Konvertierung auch dann vorliegt, wenn ein Wechsel in der Person des Gläubigers eintritt.

Zu Art. I Z 7 (§ 5):

§ 5 des AUA-Finanzierungsgesetzes in derzeitiger Fassung bestimmt, daß die durch dieses Bundesgesetz veranlaßten Rechtsvorgänge und die darüber zu errichtenden Urkunden von der Gesellschaftsteuer und von den Stempel- und Rechtsgebühren befreit sind.

Diese Bestimmung soll nun neu gefaßt und dahin erweitert werden, daß die im § 2 Z 1 bis 3 des Kapitalverkehrsteuergesetzes bezeichneten Leistungen an die AUA, soweit sie von inländischen Gebietskörperschaften erbracht werden, von der Gesellschaftsteuer ausgenommen sind.

Diese Regelung erscheint gerechtfertigt, da die im § 7 des Kapitalverkehrsteuergesetzes ohnehin vorgesehene Steuerbefreiung für Verkehrsunternehmen, die im ausschließlichen Eigentum von

Gebietskörperschaften stehen, im Falle der AUA nur deshalb nicht zum Zuge kommt, weil am Grundkapital dieses Unternehmens in ganz geringem Umfang auch andere Aktionäre beteiligt sind.

Es soll somit erreicht werden, daß die AUA als Verkehrsunternehmen, welches sich zu mehr als 99,6 vH im Eigentum des Bundes und weiterer österreichischer Gebietskörperschaften befindet, nicht auf Grund der beschlossenen Kapitalerhöhung Gesellschaftsteuer in einer Höhe zu entrichten hat, welche die Leistungen der restlichen Aktionäre erheblich übersteigen würde.

Allfällige Leistungen dieser anderen Aktionäre im Sinne des § 2 des Kapitalverkehrsteuergesetzes sollen jedoch steuerpflichtig bleiben.

Zu Art. II:

In der 22. ordentlichen Hauptversammlung vom 26. Mai 1982 wurde eine Erhöhung des Grundkapitals der AUA um 300 Millionen Schilling auf 1,3 Milliarden Schilling beschlossen, wobei die Einzahlung des ersten Teilbetrages, Zug um Zug mit der Ausschüttung der Dividende aus 1981, bis spätestens 30. November 1982 vorgesehen ist.

Um sicherzustellen, daß die im Art. I Z 7 vorgesehene Gesellschaftsteuerbefreiung auf Leistungen österreichischer Gebietskörperschaften für die gesamte beschlossene Kapitalerhöhung, also auch für die erste Teilzahlung, zur Anwendung kommt, soll § 5 Abs. 2 mit 31. Oktober 1982 in Kraft treten.

Zu Art. III:

Es handelt sich um die übliche Vollziehungsklausel.

Kostenberechnung:

Da mit einer tatsächlichen Inanspruchnahme der Haftung des Bundes durch die Kreditgeber — soweit erkennbar — kaum zu rechnen ist, werden dem Bund aus der Novellierung des AUA-Finanzierungsgesetzes keine Aufwendungen erwachsen, wenn man von dem im Art. I Z 7 vorgesehenen Verzicht auf die Einhebung der Gesellschaftsteuer auf bestimmte Leistungen der als Gesellschafter fungierenden Gebietskörperschaften absieht.

Textgegenüberstellung

AUA-Finanzierungsgesetz-Novelle

alte Fassung

§ 4 Abs. 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 Kredite namens des Bundes die Haftung als Bürge und Zahler (§ 1357 des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches) zu übernehmen.

§ 4 Abs. 2 lit. a:

der jeweils ausstehende Gesamtbetrag (Gegenwert) der Haftungen 1 900 Millionen Schilling einschließlich Zinsen und Kosten nicht übersteigt;

§ 4 Abs. 2 lit. b:

die Kreditoperation im Einzelfall den Betrag (Gegenwert) von 700 Millionen Schilling einschließlich Zinsen und Kosten nicht übersteigt;

§ 4 Abs. 2 lit. c:

die Laufzeit der Finanzoperation 20 Jahre nicht übersteigt;

§ 4 Abs. 2 lit. f:

die Kreditoperation in Schilling, Belgischen Franken, Deutschen Mark, Englischen Pfunden, Holländischen Gulden, Italienischen Liren, Japanischen Yen, Kanadischen Dollar, Schwedischen Kronen, Schweizer Franken, US-Dollar oder in Rechnungseinheiten, die auf mehreren dieser Währungen beruhen, erfolgt.

§ 4 Abs. 7:

.....

neue Fassung

§ 4 Abs. 1:

Der Bundesminister für Finanzen wird ermächtigt, für die von der Austrian Airlines, Österreichische Luftverkehrs-Aktiengesellschaft, zur Anschaffung von neuen Flugzeugen samt dazugehörigen Fluginstrumenten und Ersatzteilen im In- und Ausland aufzunehmenden Darlehen und sonstigen Kredite namens des Bundes die Haftung als Bürge und Zahler (§ 1357 des Allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches) oder in Form von Garantien zu übernehmen.

§ 4 Abs. 2 lit. a:

der jeweils ausstehende Gesamtbetrag (Gegenwert) der Haftungen 2 800 Millionen Schilling an Kapital und 1 400 Millionen Schilling an Zinsen und Kosten nicht übersteigt;

§ 4 Abs. 2 lit. b:

die Kreditoperation im Einzelfall den Betrag (Gegenwert) von 1 500 Millionen Schilling an Kapital nicht übersteigt;

§ 4 Abs. 2 lit. c:

die Laufzeit der Kreditoperation 25 Jahre nicht übersteigt;

§ 4 Abs. 2 lit. f:

Entfällt.

§ 4 Abs. 7:

Der Bundesminister für Finanzen wird ermächtigt, anstelle der gemäß Abs. 1 bis 6 übernommenen Haftungen im Falle der Konvertierung der ihnen zugrundeliegenden Kreditoperationen Haftungen für die neuen Kreditoperationen zu übernehmen, wenn

alte Fassung

§ 5:

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

neue Fassung

- a) die Konvertierung zur Erzielung besserer Kreditkonditionen erfolgt oder der Verminderung des Währungsrisikos dient,
- b) die Kreditoperation im Einzelfall den Nominalbetrag des aushaftenden Darlehens oder sonstigen Kredites, die konvertiert werden sollen, nicht übersteigt,
- c) durch die Konvertierung die vertraglich vereinbarte Laufzeit der zu konvertierenden Kreditoperation um nicht mehr als 7 Jahre überschritten wird und die sich sodann ergebende Gesamtlaufzeit (Summe der Laufzeiten der alten und der neuen Kreditoperation) 25 Jahre nicht übersteigt und
- d) im übrigen den Bestimmungen des Abs. 2 lit. a, d und e sowie der Abs. 3 bis 5 entsprochen wird.

Eine Konvertierung liegt auch dann vor, wenn in der Person des Gläubigers ein Wechsel eintritt. In den Konvertierungsverträgen ist ausdrücklich festzuhalten, welche Schuld aus dem Erlös der neuen Kreditoperation konvertiert werden soll. Die Tilgung der alten Schuld ist dem Bundesminister für Finanzen nachzuweisen.

§ 5:

(1) Die durch dieses Bundesgesetz veranlaßten Rechtsvorgänge und die darüber zu errichtenden Urkunden sind von den Stempel- und Rechtsgebühren befreit.

(2) Die im § 2 Z 1 bis 3 des Kapitalverkehrsteuergesetzes bezeichneten Leistungen an die Austrian Airlines, Österreichische Luftverkehrs-Aktiengesellschaft, sind, soweit sie von inländischen Gebietskörperschaften erbracht werden, von der Gesellschaftsteuer ausgenommen.