

943 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XVI. GP

Regierungsvorlage

Abkommen zwischen der Republik Österreich und der Italienischen Republik über die Benützung des Hafens von Triest samt Briefwechsel

Abkommen

zwischen der Republik Österreich und der Italienischen Republik über die Benützung des Hafens von Triest

Die Republik Österreich und die Italienische Republik,

vom Wunsche geleitet, die Benützung des Hafens von Triest seitens Österreichs zu erleichtern und auszubauen und unter Berücksichtigung der Bedeutung des Hafens von Triest für die Versorgung Österreichs,

in Anbetracht der Notwendigkeit, die im österreichisch-italienischen Übereinkommen zur Hebung des österreichischen Handels über den Hafen von Triest vom 14. Mai 1934 sowie die im Abkommen zwischen Österreich und Italien über die Benützung des Hafens von Triest vom 22. Oktober 1955 enthaltenen Bestimmungen zu ergänzen,

haben folgendes vereinbart:

Artikel 1

Freier Transit

1. Allen für Österreich bestimmten oder von dort kommenden Waren wird der freie Transit durch den Hafen von Triest gewährt, unbeschadet der Bestimmungen bezüglich der Wahrung der öffentlichen Ordnung, der Sicherheit und der öffentlichen Gesundheit.

2. Die für den freien Transit von Mineralöl und seinen Derivaten durch den Hafen von Triest notwendigen Konzessionen werden binnen der günstigsten Fristen und so langfristig wie rechtlich möglich erteilt.

Accordo

Tra la Repubblica d'Austria e la Repubblica Italiana per l'utilizzazione del porto di Trieste

La Repubblica d'Austria e la Repubblica Italiana,

animate del desiderio di facilitare e sviluppare l'utilizzazione del porto di Trieste da parte dell'Austria ed in considerazione dell'importanza del porto di Trieste per l'approvvigionamento dell'Austria,

tenuto conto della necessità di integrare le disposizioni contenute nella Convenzione austro-italiana per lo sviluppo del traffico austriaco attraverso il porto di Trieste del 14 maggio 1934 e quelle contenute nell'Accordo tra l'Austria e l'Italia per l'utilizzazione del porto di Trieste del 22 ottobre 1955,

hanno convenuto quanto segue:

Articolo 1

Libero transito

1. E'garantito il libero transito attraverso il porto di Trieste di tutte le merci destinate all'Austria o da essa provenienti, fatte salve le disposizioni afferenti alla salvaguardia dell'ordine pubblico, della sicurezza e della salute pubblica.

2. Le concessioni necessarie per il libero transito attraverso il porto di Trieste degli olii minerali e dei loro derivati sono rilasciate per la maggior durata consentita e nei tempi più favorevoli legalmente possibili.

2

943 der Beilagen

3. Die Lager des für die Versorgung Österreichs bestimmten Mineralöls sind, soweit sie dieser Aufgabe dienen, von der Pflicht befreit, Mindestreserven zu bilden.

4. Die italienische Regierung wird geeignete Maßnahmen treffen, um die Zollabfertigung von für Österreich bestimmten und in Triest umgeschlagenem Mineralöl und seinen Derivaten im Rahmen der geltenden Gesetzgebung zu erleichtern.

Artikel 2

Gebühren für Mineralöl und seine Derivate

Mineralöl und seine Derivate, die in Triest umgeschlagen werden und für Österreich bestimmt sind, unterliegen der Zahlung von einem Fünftel der jeweils geltenden Fiskalgebühr und von zwei Dritteln der jeweils geltenden Hafengebühr für entladene Waren, jedenfalls aber einer Mindesthafengebühr von 180 Lire pro Tonne.

Artikel 3

Fiskalgebühr für andere Waren als Mineralöl und seine Derivate

1. Andere österreichische oder für Österreich bestimmte Waren als Mineralöl und seine Derivate unterliegen der Zahlung von 80% der in den diesbezüglichen italienischen Gesetzesbestimmungen vorgesehenen Fiskalgebühr für entladene Waren.

2. Erhöht sich das Verladevolumen dieser Waren — bezogen auf das Basisjahr 1984 — so wird für jede 5%ige Volumenserhöhung die Fiskalgebühr um ein weiteres Prozent abgesenkt. Die Gesamtreduzierung darf jedenfalls 80% des üblichen Prozentsatzes der Fiskalgebühr nicht überschreiten.

3. Die Höhe der sich aus Absatz 2 in Verbindung mit Absatz 1 dieses Artikels ergebenden Fiskalgebühr für das jeweils folgende Kalenderjahr wird von der in Artikel 7 dieses Abkommens eingesetzten Gemischten Kommission festgelegt.

Artikel 4

Eisenbahn und Straßenverkehr

1. Die Österreichischen Bundesbahnen und die Italienischen Staatsbahnen vertiefen die im Abkommen vom 22. Oktober 1955 vorgesehene Zusammenarbeit, um das Volumen der Transitgüter weiter zu erhöhen.

2. Die beiden Vertragspartner wirken ferner darauf hin, daß von den Österreichischen Bundesbahnen und den Italienischen Staatsbahnen auch im technischen und betrieblichen Bereich Maßnahmen zur Förderung des Güterverkehrs über den Hafen von Triest getroffen werden.

3. Per i depositi di olii minerali destinati ad alimentare il rifornimento dell'Austria, nei limiti in cui assolvono a tale compito, è accordata l'esenzione dall'obbligo di costituire scorte minime di riserva.

4. Il Governo italiano prenderà le misure opportune per facilitare, nel rispetto della normativa vigente, le operazioni doganali per gli olii minerali ed i loro derivati, destinati all'Austria attraverso il porto di Trieste.

Articolo 2

Tassazione degli olii minerali e dei loro derivati

Gli olii minerali ed i loro derivati destinati all'Austria attraverso il porto di Trieste sono soggetti al pagamento di un quinto della tassa erariale e di due terzi della tassa portuale in quel momento vigenti per le merci sbarcate, fermo restando che l'imposizione minima della tassa portuale non sarà inferiore a 180 lire per tonnellata.

Articolo 3

Tassazione sulle merci diverse dagli olii minerali e dai loro derivati

1. Le merci austriache o le merci destinate all'Austria diverse dagli olii minerali e dai loro derivati sono assoggettate al pagamento della tassa erariale sulle merci sbarcate previsto dalle relative disposizioni di legge italiane nella misura dell'80 per cento.

2. Quando viene riscontrato un aumento del 5 per cento del volume di traffico di tali merci rispetto all'anno 1984 si procede ad un'ulteriore diminuzione, pari all'1 per cento, dell'ammontare della tassa erariale sulle merci sbarcate. L'aliquota complessiva di diminuzione non può comunque superare l'80 per cento dell'aliquota normale della tassa erariale.

3. La misura della tassa, quale indicata al secondo comma del presente articolo in relazione al 1° comma dello stesso articolo, per l'anno successivo viene fissata dalla Commissione Mista, istituita dall'articolo 7 del presente Accordo.

Articolo 4

Traffico ferroviario e stradale

1. Le ÖBB e le F.S. approfondiscono la collaborazione, prevista dall'Accordo del 22 ottobre 1955, per dare ulteriore incremento al volume delle merci in transito.

2. Entrambe le Parti si adoperano inoltre affinché da parte delle ÖBB e delle F.S. vengano adottate anche nei settori tecnico ed operativo misure per la promozione del traffico di merci attraverso il porto di Trieste.

943 der Beilagen

3

3. Als besondere Förderungsmaßnahme für den Hafen von Triest ist Österreich bereit, im Zuge seiner Neuregelung des Genehmigungsverfahrens für Straßengütertransporte ein eigenes Kontingent von Einzelbewilligungen für Triest einzuräumen.

Artikel 5

Vermehrte Benützung des Hafens von Triest

1. Die beiden Vertragsparteien verpflichten sich, die Zusammenarbeit zwischen der österreichischen Bundeswirtschaftskammer, der Handelskammer von Triest und der Autonomen Hafenbehörde von Triest im Rahmen des Seehafenkontaktkomitees Österreich — Triest mit dem Ziel zu unterstützen, eine vermehrte Benützung des Hafens von Triest durch die österreichischen Unternehmen zu fördern.

2. Zu diesem Zweck nehmen die zuständigen österreichischen Behörden auch jede geeignete Informationstätigkeit vor, um das Interesse der österreichischen Unternehmen an der Benützung des Hafens von Triest zu stärken.

3. Die Autonome Hafenbehörde von Triest räumt im Einvernehmen mit den interessierten Seiten zur Förderung des Transits von und nach Österreich die in den Artikeln 4, 5, 6 und 7 des österreichisch-italienischen Übereinkommens zur Hebung des österreichischen Handels über den Hafen von Triest vom 14. Mai 1934 vorgesehenen Begünstigungen ein.

Artikel 6

Investitionen im Hafen von Triest

1. Die österreichische Seite verpflichtet sich, Investitionen im Hafen von Triest durch österreichische Wirtschaftsorganisationen und Unternehmen, sowohl auf dem Gebiet der Infrastruktur als auch in der Form von Industrieansiedlungen, zu ermutigen.

2. Sie ermutigt darüber hinaus jede zweckmäßige Informationstätigkeit der österreichischen Bundeswirtschaftskammer im Einvernehmen mit der Handelskammer Triest und der Autonomen Hafenbehörde von Triest auch mittels Veranstaltung von Seminaren und Austausch von Delegationen.

3. Die in Artikel 7 eingesetzte Gemischte Kommission wird beauftragt, im Sinne der im Absatz 1 genannten Ziele die eingetretenen Fortschritte zu verfolgen.

Artikel 7

Gemischte Kommission

Für die Zwecke dieses Abkommens sowie des Abkommens zwischen Österreich und Italien über die Benützung des Hafens von Triest vom

3. Come misura atta a promuovere in maniera particolare il porto di Trieste l'Austria è disposta, nell'ambito di un nuovo regolamento della procedura di autorizzazione per i trasporti merci su strada, a concedere un proprio contingente di licenze singole per Trieste.

Articolo 5

Maggiore utilizzazione del porto di Trieste

1. Le due Parti contraenti si impegnano a favorire la collaborazione tra la Camera Federale per l'Economia austriaca, la Camera di Commercio di Trieste e l'Ente Autonomo del Porto di Trieste, nell'ambito del Comitato di contatto marittimo portuale tra Trieste e la Austria, in vista di promuovere una maggiore utilizzazione del porto di Trieste da parte delle imprese austriache.

2. A tal fine, le competenti Autorità austriache svolgono anche ogni opportuna azione di informazione per rafforzare l'interesse degli operatori austriaci all'utilizzazione del porto di Trieste.

3. L'Ente Autonomo del Porto di Trieste d'intesa con le Parti interessate concede ogni possibile facilitazione per la promozione del traffico di transito da e per l'Austria prevista dagli articoli 4, 5, 6 e 7 della Convenzione austro-italiana per lo sviluppo del traffico austriaco attraverso il porto di Trieste del 14 maggio 1934.

Articolo 6

Investimenti nel porto di Trieste

1. La Parte austriaca si impegna ad incoraggiare gli investimenti da parte di organizzazioni economiche e di imprese austriache nel porto di Trieste, sia nel settore delle infrastrutture, sia sotto forma di insediamenti industriali.

2. Essa incoraggia altresì ogni opportuna azione di informazione, anche per mezzo di seminari e di scambi di delegazioni, da parte della Camera Federale per l'Economia austriaca d'intesa con la Camera di Commercio di Trieste e l'Ente Autonomo del Porto di Trieste.

3. La Commissione Mista istituita dall'art. 7 è incaricata di seguire i progressi registrati in vista del raggiungimento degli obiettivi di cui al 1° comma del presente articolo.

Articolo 7

Commissione Mista

Per le finalità del presente Accordo e per quelle dell'Accordo tra l'Austria e l'Italia sull'utilizzazione del porto di Trieste del 22. ottobre 1955 sarà

2

22. Oktober 1955 wird eine Gemischte Kommission eingesetzt. Sie ersetzt die im Artikel 1 des zweitgenannten Abkommens vorgesehene Gemischte Unterkommission und tritt mindestens einmal jährlich zusammen.

Artikel 8

Inkrafttreten und Gültigkeitsdauer

1. Das vorliegende Abkommen ist in Übereinstimmung mit den jeweiligen Verfassungsbestimmungen der Vertragsstaaten zu ratifizieren und tritt mit dem Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft.

2. Das vorliegende Abkommen wird auf unbestimmte Zeit abgeschlossen. Es kann frühestens nach fünf Jahren ab seinem Inkrafttreten unter Einhaltung einer Frist von sechs Monaten schriftlich gekündigt werden, es sei denn, die Vertragsstaaten treffen einvernehmlich eine andere Entscheidung.

Geschehen zu Triest am 4. Oktober 1985 in zwei Urschriften in deutscher und italienischer Sprache, wobei beide Texte gleichermaßen authentisch sind.

Für die Republik Österreich:
DDr. Gerald Hinteregger m. p.

Für die Italienische Republik:
Mario Fioret m. p.

Der Generalsekretär
für
Auswärtige Angelegenheiten

Triest, am 4. Oktober 1985

Herr Unterstaatssekretär,

Ich beehre mich zu bestätigen, daß während der Verhandlungen des heute unterzeichneten Abkommens zwischen Österreich und Italien über die Benützung des Hafens von Triest folgendes Einvernehmen erzielt wurde:

Sollten in Folge von grundsätzlichen Änderungen der die italienischen Häfen betreffenden italienischen Steuergesetzgebung, wie die Ersetzung einer oder beider in den Artikeln 2 und 3 vorgesehenen Gebühren durch andere Gebühren, die in diesen Artikeln geregelte Gebührenreduzierung ihre Bedeutung verlieren, werden beide Seiten Verhandlungen im Hinblick auf den Abschluß eines neuen Abkommens aufnehmen, um in Verfolgung der Ziele des heute unterzeichneten Abkommens mit diesem vergleichbare Bedingungen zu schaffen.

Ich darf Sie bitten, mir Ihr diesbezügliches Einverständnis bekanntzugeben.

Genehmigen Sie, Herr Unterstaatssekretär, den Ausdruck meiner ausgezeichneten Hochachtung

DDr. Gerald Hinteregger m. p.
Botschafter

istituita una Commissione Mista. Essa sostituisce la Sottocommissione Mista prevista dall' Art. 1 del suddetto secondo Accordo e si riunirà almeno una volta l'anno.

Articolo 8

Entrata in vigore e validità

1. Il presente Accordo è sottoposto a ratifica in conformità alle norme costituzionali delle due Parti contraenti ed entra in vigore all'atto dello scambio degli strumenti di ratifica.

2. Il presente Accordo resterà in vigore a tempo indeterminato. Esso potrà essere denunciato con un preavviso scritto di 6 mesi, non prima di cinque anni dalla sua entrata in vigore, salvo il caso in cui gli Stati contraenti prendano di comune accordo un'altra decisione.

Fatto a Trieste in due originali in italiano e tedesco; ciascuno dei due testi facendo ugualmente fede, il 4. ottobre 1985

Per la Repubblica d'Austria:
DDr. Gerald Hinteregger m. p.

Per la Repubblica Italiana:
Mario Fioret m. p.

Il Segretario Generale
per gli Affari Esteri

Trieste, 4. ottobre 1985

Signor Sottosegretario di Stato,

ho l'onore di confermarle la seguente intesa raggiunta nel corso delle trattative per l'Accordo, firmato in data odierna, tra l'Italia e l'Austria sull'utilizzazione del porto di Trieste.

Qualora, a seguito di modifiche fondamentali della normativa fiscale italiana relativa al settore portuale, quali la sostituzione di una o di ambedue le tasse previste dagli articoli 2 e 3 mediante altre tasse, le riduzioni di tassa previste dai suddetti articoli perdessero il loro significato, le due Parti inizieranno trattative in vista della conclusione di un nuovo Accordo, allo scopo di creare, perseguendo le finalità dell'Accordo oggi firmato, condizioni comparabili a quelle previste dal presente Accordo.

La prego di volermi comunicare il Suo assenso.

Voglia accettare, Signor Sottosegretario di Stato, l'espressione della mia più alta considerazione.

Hinteregger m. p.

943 der Beilagen

5

Herrn
Abg. Mario Fioret
Unterstaatssekretär im
Außenministerium der
Italienischen Republik

On. le Mario Fioret
Sottosegretario di Stato del
Ministero degli Affari Esteri
della Repubblica Italiana

Der Unterstaatssekretär
im Ministerium für
Auswärtige Angelegenheiten

Il Sottosegretario di Stato
per gli Affari Esteri

Triest, am 4. Oktober 1985

Trieste, 4. ottobre 1985

Herr Generalsekretär,

Signor Segretario Generale,

Ich bestätige den Empfang Ihres Schreibens vom
4. Oktober 1985, das folgenden Inhalt hat:

Le confermo di aver ricevuto la Sua lettera del
4. ottobre 1985 del seguente tenore:

„Herr Unterstaatssekretär,

«Signor Sottosegretario di Stato,

Ich beehre mich zu bestätigen, daß während der
Verhandlungen des heute über die Benützung des
Hafens von Triest folgendes Einvernehmen erzielt
wurde:

ho l'onore di confermarle la seguente intesa rag-
giunta nel corso delle trattative per l'Accordo, fir-
mato in data odierna, tra l'Italia e l'Austria sull'uti-
lizzazione del porto di Trieste.

Sollten in Folge von grundsätzlichen Änderun-
gen der die italienischen Häfen betreffenden italia-
nischen Steuergesetzgebung, wie die Ersetzung
einer oder beider in den Artikeln 2 und 3 vorgese-
henen Gebühren durch andere Gebühren, die in
diesen Artikeln geregelte Gebührenreduzierung
ihre Bedeutung verlieren, werden beide Seiten Ver-
handlungen im Hinblick auf den Abschluß eines
neuen Abkommens aufnehmen, um in Verfolgung
der Ziele des heute unterzeichneten Abkommens
mit diesem vergleichbare Bedingungen zu schaffen.

Qualora, a seguito di modifiche fondamentali
della normativa fiscale italiana relativa al settore
portuale, quali la sostituzione di una o di ambedue
le tasse previste dagli articoli 2 e 3 mediante altre
tasse, le riduzioni di tassa previste dai suddetti arti-
coli perdessero il loro significato, le due Parti ini-
zieranno trattative in vista della conclusione di un
nuovo Accordo, allo scopo di creare, perseguendo
le finalità dell'Accordo oggi firmato, condizioni
comparabili a quelle previste dal presente Accordo.

Ich darf Sie bitten, mir Ihr diesbezügliches Ein-
verständnis bekanntzugeben.

La prego di volermi comunicare il Suo assenso.

Genehmigen Sie, Herr Unterstaatssekretär, den
Ausdruck meiner ausgezeichneten Hochachtung.“

Voglia accettare, Signor Sottosegretario di Stato,
l'espressione della mia più alta considerazione».

Ich darf Ihnen hiemit, Herr Generalsekretär, das
diesbezügliche Einverständnis der italienischen
Seite bekanntgeben.

Ho l'onore di confermarle, Signor Segretario
Generale, l'accordo della parte italiana su quanto
precede.

Genehmigen Sie, Herr Generalsekretär, den Aus-
druck meiner ausgezeichneten Hochachtung.

La prego di gradire, Signor Segretario Generale,
l'espressione della mia più alta considerazione.

Mario Fioret m. p.

Mario Fioret m. p.

Herrn Botschafter
DDr. Gerald Hinteregger
Generalsekretär im Bundesministerium
für Auswärtige Angelegenheiten der
Republik Österreich

S.E. l'Amb. Gerald Hinteregger
Segretario Generale del Ministero
Federale degli Affari Esteri della
Repubblica d'Austria

VORBLATT**Problem:**

Die österreichische Wirtschaft erlitt durch die italienische Vergebührung der österreichischen Mineralöltransite über den Hafen von Triest durch 10 Jahre hindurch eine nachteilige Behandlung, wobei dieser Vergebührung nach österreichischer Ansicht keine Gegenleistung gegenüberstand.

Eine weitere Benachteiligung ergab sich durch die Unterwerfung des in Triest lagernden Erdöls unter die italienische Mindestreservenregelung.

Problemlösung:

Durch das Abkommen hat Österreich folgendes erreicht:

- Die Zusicherung des freien Transits zur Versorgungssicherung Österreichs.
- Die Herausnahme österreichischen Mineralöls aus der italienischen Mindestreservenregelung, dh. die volle Disponibilität des im Tanklager Triest liegenden Öls für die österreichische Wirtschaft.
- Eine beträchtliche Reduktion der italienischen Fiskal- und der italienischen Hafengebühren.
- Eine Absenkung der Fiskalgebühr für andere österreichische oder für Österreich bestimmte Waren als Mineralöl und seine Derivate.
- Erleichterte Zollabfertigung für Mineralöle.

Alternative:

Keine.

Kosten:

Keine.

Erläuterungen

A. Allgemeiner Teil

Das vorliegende Abkommen hat gesetzändernden Charakter und bedarf daher gemäß Art. 50 Abs. 1 B-VG der Genehmigung durch den Nationalrat. Es hat nicht politischen Charakter und ist der unmittelbaren Anwendung im innerstaatlichen Rechtsbereich zugänglich, sodaß eine Erlassung von Gesetzen gemäß Art. 50 Abs. 2 B-VG nicht erforderlich ist. Das Abkommen enthält keine verfassungsändernden Bestimmungen.

Durch das gegenständliche Abkommen wird einem langjährigen Wunsch der österreichischen Wirtschaft Rechnung getragen, die seit mehr als zehn Jahren über die nachteilige Behandlung österreichischer Mineralöltransite über den Hafen Triest durch die italienische Seite klagt. Diese Transite werden, so wie alle anderen Waren, einer Vergütung unterzogen, für die die italienische Seite nach österreichischer Ansicht keine entsprechenden Gegenleistungen erbringt. Zum Unterschied zu den anderen Waren wird nämlich das für Österreich bestimmte Mineralöl und seine Derivate über die Anlagen der Transalpinen Ölleitung (im nachfolgenden: TAL) transportiert, die zur Gänze aus Mitteln der Pipeline-Gesellschafter finanziert wurde und deren Erhaltung und Betrieb einschließlich derjenigen der dazugehörigen Hafenanlagen ebenfalls von der TAL (in Italien von der SIOT) finanziert werden.

Eine weitere Benachteiligung wurde darin erblickt, daß die italienische Regierung das im technischen Tanklager der TAL in Triest lagernde Erdöl der italienischen Mindestreserven-Regelung unterwarf, obwohl die TAL nicht Eigentümer dieses Erdöls ist, sondern lediglich als Frächter fungiert und dieses Erdöl auch nie dazu bestimmt ist, in Italien dem Verbrauch zugeleitet zu werden.

Beide Maßnahmen der italienischen Seite haben die Wirtschaftlichkeit der Rohrleitung in den letzten Jahren in zunehmendem Maße gefährdet. Die italienische Seite hat nämlich die Gebühren wiederholt erhöht, zum letzten Male im Jahre 1982 um 100%. Die Einbeziehung des für Österreich bestimmten Mineralöls in die Mindestreserven-Regelung andererseits bedeutete, da die vorgeschriebene Reservehaltung zwischen 20% und 30%

betrug (je nach verordneter Höhe), eine empfindliche Kapitalbindung mit erheblicher Zinsenbelastung.

Österreich und die ebenfalls über die TAL versorgte Bundesrepublik Deutschland haben schon seit 1974 viele Jahre hindurch unter der Federführung des BMFHGI teils in bilateralen, teils in trilateralen Gesprächen große Anstrengungen unternommen, um die italienische Seite von der Unrechtmäßigkeit ihres Vorgehens zu überzeugen.

Die italienischen Maßnahmen widersprechen nämlich dem im GATT niedergelegten Grundsatz, daß Gebühren für Transit nur in dem Umfang zugelassen sind, als hierfür auch Dienstleistungen erbracht werden (Art. V.3). Solche Dienstleistungen liegen nach österreichischer Rechtsansicht nicht vor, da die von der TAL benützten Anlagen im Hafen von Triest zur Gänze von dieser selbst errichtet wurden und betrieben werden.

Diese Bemühungen blieben jedoch, obwohl sie zum Teil auf höchster Ebene geführt wurden, ebenso wie eine Klage der SIOT gegen den italienischen Staat, erfolglos. Vor Erlassung der Entscheidung in letzter Instanz holte der italienische Kassationsgerichtshof eine Vorabentscheidung des Europäischen Gerichtshofes in Luxemburg ein, die in der wesentlichen Frage der Rechtmäßigkeit der italienischen Gebühreneinhebung die letzte Beurteilung den italienischen Gerichten überließ. Diese befanden sodann, daß auch die Benützung der natürlichen topographischen Gegebenheiten (Hafenbucht) und die Mitbenützung der an den SIOT-Ölhafen anschließenden Verkehrsinfrastruktur eine italienische Gegenleistung darstelle und daß die Gebühren daher nicht, wie von der SIOT angewandt, GATT-widrig wären.

Schließlich wurde, nachdem in bilateralen Gesprächen jahrelang keine Annäherung erzielt werden konnte, vor einer Befassung des GATT sowie des IGHs durch Österreich über Initiative des Bundesministeriums für Auswärtige Angelegenheiten noch einmal der Versuch unternommen, die oben geschilderten Streitfragen auf politischem Wege durch Abschluß eines Staatsvertrages zu regeln.

Die italienische Seite stimmte dieser Idee zu. Beide Seiten nützten damit die deutliche Intensivierung, Belebung und Vertiefung der Kontakte auf höchster Ebene, die im Jahre 1984 durch Außenministerbegegnungen eingeleitet wurden, im Besuch des italienischen Ministerpräsidenten Craxi in Wien noch im Jahre 1984 und schließlich im Gegenbesuch von Bundeskanzler Sinowatz in Rom im September 1985 ihren sichtbaren Ausdruck fanden.

Die Verhandlungen wurden mit der Bildung einer Arbeitsgruppe im Rahmen der Großen (politischen) Kommission eingeleitet und nach Vorliegen des Berichtes der Arbeitsgruppe, der zur Hoffnung berechtigte, daß eine einvernehmliche Lösung nicht ausgeschlossen schien, Ende 1984 offiziell aufgenommen. Sie führten zur Paraphierung eines Abkommens anlässlich des Besuches von Bundeskanzler Sinowatz in Rom (11. bis 13. September 1985) und zur Unterzeichnung am 4. Oktober 1985 in Triest.

Die Verhandlungen gestalteten sich aus zwei Gründen äußerst schwierig:

1. Im wesentlichen verlangte Österreich die einseitige Abschaffung bestimmter italienischer Maßnahmen, ohne aus der Sachlage heraus selbst einen Beitrag zu einem vertraglichen Kompromiß leisten zu können.

2. Die Forderung nach Abschaffung oder zumindest Beschränkung von Gebühren bedeutete, dem Verhandlungspartner den Verzicht auf steuerliche Einnahmen zuzumuten, ein Anliegen, das naturgemäß den Widerstand des italienischen Schatz- und des Finanzministeriums erwecken mußte.

Das unter 1. genannte Problem konnte dadurch entschärft werden, daß die italienische Seite vorschlug, den Abkommensinhalt über die von Österreich verlangten Maßnahmen beim Mineralöltransit hinaus auf das umfassendere Thema der Benützung des Hafens von Triest durch die österreichische Wirtschaft auszuweiten. Sowohl das italienische Außenministerium als auch die verschiedenen Triestiner Behörden waren nämlich nachhaltig daran interessiert, das Abkommen in den Dienst einer Politik der Wiederbelebung des Hafens von Triest und somit der Erhöhung seiner Bedeutung zu stellen. Die österreichische Verhandlungsdelegation hat sich schließlich bereit erklärt, der italienischen Seite auf diesem Wege zu folgen. Sie hat aber gleichzeitig und wiederholte Male dargelegt, daß die von Italien gewünschten Promotionsaktivitäten der Benützung des Hafens von Triest und Investitionen der österreichischen Wirtschaft zur Modernisierung des Hafens von der österreichischen Wirtschaft getragen werden müßten und daß die Regierung hier lediglich eine unterstützende Tätigkeit ausüben kann. Mit anderen Worten, die österreichischen Leistungen im Rahmen dieses Abkommens könnten über die Abgabe von Verwendungszusagen nicht hinausgehen. Die österrei-

chische Delegation versicherte jedoch, daß Österreich diese von ihm zu übernehmende Aufgabe ernst nehmen werde und daß sie nach Kräften bemüht sein wird, die Bemühungen der Wirtschaft zu einer verbesserten Inanspruchnahme des Hafens von Triest zu ermutigen. Sie konnte dies umso mehr tun, als auf dem Verkehrssektor Pläne für einen bedeutenden Ausbau der Verbindungswege zwischen Österreich und der Region Friaul — Julisch Venetien unternommen werden bzw. in Planung begriffen sind (Verbindung der Autobahnnetze beider Staaten in den nächsten Jahren durch Fertigstellung der Tauern-Autobahn sowie der Karnaltalautobahn; Erweiterung der bisherigen eingleisigen Eisenbahnstrecke zu einer doppelgleisigen und daher leistungsfähigeren und schnelleren Bahnlinie).

Der weiter oben unter 2. erwähnte Umstand bildete in der Tat das größte Hindernis für einen erfolgreichen Abschluß der Verhandlungen. Auch als die Verhandlungen auf Delegationsebene endlich am 10. September positiv abgeschlossen werden konnten, verweigerte das italienische Schatzministerium zunächst seine Zustimmung zu dem Verhandlungsergebnis, das seinen Erwartungen nicht entsprach. Erst die persönliche Entscheidung des italienischen Ministerpräsidenten führte schließlich zur Annahme des Verhandlungsergebnisses und zur Paraphierung am 13. September.

Die Bundesregierung erachtet den erzielten Kompromiß als Maximum des Erreichbaren. Dieser Erfolg ist durchaus nicht vorherzusehen gewesen und ist jedenfalls als eine für Österreich annehmbare Lösung des Problems anzusehen. Durch das Abkommen wird nicht nur die Bevorratungspflicht beseitigt, sondern auch die Fiskalgebühr für im Hafen von Triest umgeschlagenes Mineralöl und seine Derivate um 80% reduziert. Bei der Hafengebühr für im Hafen von Triest umgeschlagenes Mineralöl und seine Derivate wurde Österreich eine Reduktion von einem Drittel eingeräumt, wobei allerdings jedenfalls eine Mindesthafengebühr in der derzeit bestehenden Höhe von 180 Lire zu entrichten ist.

Das neue Abkommen ist im Zusammenhang mit früheren Abkommen über die Benützung des Hafens von Triest (aus 1934 und aus 1955, siehe auch Präambel) zu sehen und ergänzt diese. Sie ist ein Ergebnis bewusster Nachbarschaftspolitik gegenüber einem der wichtigsten österreichischen Wirtschaftspartner und kann somit auch als ein weiterer Schritt betrachtet werden, die Beziehungen Österreichs zu dem Wirtschaftsraum der EG zu verbessern und auf lange Sicht hinaus friktionsfrei zu gestalten.

Die österreichische Wirtschaft, die von Anfang an in die Verhandlungen mit einbezogen wurde, hat sich über das Ergebnis ebenso positiv geäußert, wie die anderen an den Verhandlungen beteiligten

österreichischen Ressorts ihrer Genugtuung über die Beilegung dieses langjährigen Streits zwischen Österreich und Italien geäußert haben.

Anlässlich der Paraphierung des Abkommens wurde eine Niederschrift verfaßt, die beiliegt.

In Punkt 1 wurde von der österreichischen Delegation eine Erklärung zu Artikel 2 des Abkommens abgegeben, wonach diese Bestimmung aus der Sicht der österreichischen Seite dahin gehend zu verstehen ist, daß beide Seiten unter Aufrechterhaltung ihrer diesbezüglichen Rechtsstandpunkte einer politischen Lösung den Vorrang geben. Die italienische Seite nahm diese Erklärung schriftlich zur Kenntnis. Bei einer Kündigung des Abkommens wären die österreichischen Transitrechte wiederum ausschließlich auf Grund von Art. V Abs. 3 GATT zu beurteilen.

Punkt 2 enthält eine Erklärung der italienischen Delegation, welche italienischen Gesetze durch dieses Abkommen berührt werden. Die Erklärung dient der Behandlung des Abkommens im italienischen Parlament.

Punkt 3 hält das beiderseitige Einvernehmen fest, daß eine nur für Triest geltende Erhöhung der Hafengebühr, die über die Hafengebühr für andere italienische Häfen hinausgeht, als grundsätzliche Änderung der die italienischen Häfen betreffenden Steuergesetzgebung im Sinne des dem Abkommen beigeschlossenen Briefwechsels anzusehen ist und die Aufnahme neuer Verhandlungen zwecks Schaffung vergleichbarer Bedingungen zur Folge hat.

Anlässlich der Unterzeichnung des Abkommens am 4. Oktober 1985 in Triest wurde sodann ein Briefwechsel durchgeführt, in dem beide Seiten sich verpflichten, für den Fall einer Änderung der italienischen Steuergesetzgebung Verhandlungen zum Abschluß eines neuen Abkommens aufzunehmen, um Bedingungen zu schaffen, die denen des vorliegenden Abkommens vergleichbar sind. Dieser Briefwechsel bildet einen integrierenden Teil des gegenständlichen Vertrages.

B. Besonderer Teil

Präambel:

Absatz 1 erwähnt die Bedeutung des Hafens von Triest für die Versorgung Österreichs und dokumentiert den Wunsch der Vertragspartner, die Benützung dieses Hafens durch Österreich zu erleichtern und auszubauen.

Absatz 2 stellt dieses Abkommen in Beziehung zu den i. G. relevanten Abkommen, das sind das österreichisch-italienische Übereinkommen zur Hebung des österreichischen Handels über den Hafen von Triest vom 14. Mai 1934 und das Abkommen zwischen Österreich und Italien über die Benützung des Hafens von Triest vom 22. Oktober 1955.

Zu Art. 1:

Artikel 1 trägt die Überschrift „Freier Transit“ und enthält eine Reihe von Bestimmungen, die der Sicherung des Transits und auch der Erleichterung der Transite dienen.

Absatz 1 stipuliert den für die Versorgungssicherheit Österreichs wichtigen Grundsatz des freien Transits für alle für Österreich bestimmten oder von dort kommenden Waren über den Hafen von Triest. Die Einschränkung besteht lediglich hinsichtlich des Ordre public.

Absatz 2 enthält eine Zusage der italienischen Seite, die für den Betrieb der Rohrleitung notwendigen Konzessionen möglichst rasch und so langfristig, wie es die italienische Gesetzeslage erlaubt, zu erteilen. Diese Bestimmung ist deshalb wichtig, weil die italienischen Behörden nach nunmehr bereits 20jährigem Bestand der Rohrleitung die diversen Konzessionen noch immer nicht definitiv erteilt haben, die Gesellschaft also teilweise noch immer auf provisorischer Basis operiert.

Absatz 3 enthält eine der wichtigsten Vertragsbestimmungen, nämlich die Abschaffung der Mindestreservepflicht für Mineralöl und seine Derivate, das für die Versorgung Österreichs bestimmt ist und über den Hafen von Triest transitiert wird.

Absatz 4 entspricht einem Wunsch der österreichischen Wirtschaft, die Zollabfertigung für Mineralöl und seine Derivate, das für Österreich bestimmt ist und in Triest umgeschlagen wird, im Rahmen der geltenden italienischen Gesetzgebung zu erleichtern. Solche Erleichterungen sind durchaus möglich, werden jedoch nicht angewandt, wobei die zuständigen Spitzenbeamten in Rom und Triest die Auffassung vertreten, daß sie selbst größtes Interesse an einer weniger komplizierten und bürokratischen Abwicklung des Zollverfahrens im Mineralöltransit hätten.

Zu Art. 2:

Dieser Artikel enthält die Vertragsbestimmungen für die Reduzierung der Gebühren beim Mineralöltransit. Hierbei wird die Fiskalgebühr um 80% reduziert (bleiben 20% bzw. ein Fünftel), die Hafengebühr wird um ein Drittel reduziert (bleiben 66,6%). Hierbei wird die dem Italienischen Staat zufließende Fiskalgebühr um 80% reduziert (bleiben 20% bzw. ein Fünftel), die der autonomen Hafenbehörde Triest zufließenden Hafengebühr wird um ein Drittel reduziert, (bleiben 66,5%).

Österreich hat sich bereit erklärt, jedenfalls die derzeitige Hafengebühr von 180 Lit. zu entrichten, da die österreichische Wirtschaft selbst sich nicht dem Vorwurf aussetzen will, dem Hafen von Triest, der ohnehin wirtschaftlich zu kämpfen hat, finanzielle Mittel zu entziehen. Österreichisches Verhandlungsziel war es vielmehr, durch entsprechende Reduktionsmöglichkeiten für den Fall Vor-

sorge zu treffen, daß die beiden Gebühren im Laufe der Zeit abermals eine substantielle Erhöhung erfahren sollten.

Der Vertragsinhalt dieses Artikels hat zur Folge, daß, sollte Italien eine Verdoppelung der Hafengebühren vornehmen, die österreichische Wirtschaft durch die vorgesehenen Gebührenreduzierungen keine Mehrbelastung gegenüber der derzeitigen Gebührenhöhe würde tragen müssen.

Zu Art. 3:

Dieser Artikel schafft ein gewisses Gegengewicht zu Artikel 2, und wurde über italienischen Wunsch in das Abkommen aufgenommen. Italien bietet hier für andere Waren als Mineralöl ebenfalls eine Reduktion — aber nur der Fiskalgebühr — an. Dies stellt ein Entgegenkommen des italienischen Staates an den Hafen von Triest dar, und soll als Fördermaßnahme den Transit über Triest beleben helfen. Diesem Konzepte folgend, findet eine derartige Gebührenreduzierung nicht auch für die Hafengebühr statt, die ja im wesentlichen dem Hafen selbst bleibt.

Absatz 2 erläutert die Dynamik, die bei der Gebührenreduzierung zur Anwendung gelangen soll. Es sei darauf hingewiesen, daß bei zunehmendem Transitvolumen zwar eine zunehmende Gebührenreduzierung vorgesehen ist, daß aber umgekehrt im Falle eines Rückganges des Transitvolumens die ursprünglich vorgenommene Basis (Reduzierung um 20%) nicht zurückgenommen werden wird.

In Absatz 3 wird festgelegt, daß das für das jeweils folgende Kalenderjahr geltende Ausmaß der Fiskalgebühr von der Gemischten Kommission festzulegen ist, die gemäß Art. 7 des Abkommens geschaffen wird.

Zu Art. 4:

Artikel 4 enthält Bestimmungen über den Eisenbahn- und Straßenverkehr.

Die Absätze 1 und 2 betreffen die bereits auf Grund des Abkommens vom 22. Oktober 1955 vorgesehene Zusammenarbeit der ÖBB und der italienischen Staatsbahn. Absatz 1 stipuliert, daß beide Bahnverwaltungen eine Erhöhung des Transitgütervolumens anstreben sollen. Absatz 2 bestimmt, daß Österreich und Italien darauf hinwirken werden, daß ihre Bahnverwaltungen auch im technischen und betrieblichen Bereich Maßnahmen zur Förderung des Güterverkehrs über den Hafen von Triest treffen. Zu diesen Maßnahmen zählen insbesondere der zweigleisige Ausbau der Eisenbahnlinie durch das Kanaltal zwecks Erhöhung ihrer Kapazität und Beschleunigung des Zugsverkehrs. Von österreichischer Seite ist der Ausbau des Großverschiebebahnhofs Fürnitz sowie der zweigleisige Ausbau der Tauernstrecke und der Strecke Villach—Tarvis im Gange.

Absatz 3 enthält die österreichische Bereitschaft, als besondere Förderungsmaßnahme für Triest im Zuge einer Neuregelung des Genehmigungsverfahrens für Straßengütertransporte ein eigenes Kontingent von Einzelbewilligungen einzuräumen.

Zu Art. 5:

Artikel 5 stipuliert diejenigen Maßnahmen, durch die eine vermehrte Benützung des Hafens von Triest durch österreichische Unternehmen erreicht werden soll.

Absatz 1 enthält die Verpflichtung beider Vertragsparteien, die Zusammenarbeit der Bundeswirtschaftskammer, der Handelskammer von Triest und der Autonomen Hafenbehörde von Triest im Rahmen des bestehenden Seehafenkontaktkomitees Österreich—Triest zu unterstützen, um hiedurch eine vermehrte Benützung des Hafens von Triest durch österreichische Unternehmen zu fördern.

Absatz 2 enthält die Verwendungszusage, daß die österreichischen Behörden das Interesse österreichischer Unternehmen am Triestiner Hafen durch geeignete Informationstätigkeit stärken werden.

Absatz 3 bezieht sich auf die Bestimmungen der Artikel 4, 5, 6 und 7 des Übereinkommens zur Hebung des österreichischen Handels über den Hafen von Triest vom 14. Mai 1934 und bestimmt, daß die Autonome Hafenbehörde von Triest im Einvernehmen mit den interessierten Seiten die in den genannten Artikeln vorgesehenen Begünstigungen zur Förderung des Transits von und nach Österreich einräumt. Artikel 4 des Abkommens aus dem Jahre 1934 regelt die Verpachtung von Kohlenlagerplätzen. Artikel 5 und 6 regeln die Zurverfügungstellung von Lagerhallen gegen Bezahlung eines herabgesetzten Pachtzinses. Artikel 7 bestimmt, daß Österreich und Italien die von den Lagerhäusern von Triest für Transitwaren von und nach Österreich anzuwendenden Tarife einvernehmlich festsetzen.

Zu Art. 6:

Artikel 6 befaßt sich mit österreichischen Investitionen im Hafen von Triest. Obwohl es sich hier — so wie im 2. Absatz des Artikels 5 — lediglich um Verwendungszusagen handelt, sollte die österreichische Seite aber ernsthaft um deren Einhaltung bemüht sein, da die angestrebte langfristige Gültigkeit des Abkommens nicht zuletzt davon abhängen wird, daß auch die italienische Seite Zufriedenheit über das Abkommen empfindet.

Absatz 1 enthält die österreichischerseits übernommene Verpflichtung, österreichische Wirtschaftsorganisationen und Unternehmen zu Investitionen im Hafen von Triest auf dem Infrastruktursektor sowie bei Industrieansiedlung zu ermutigen.

Absatz 2 bestimmt, daß die österreichische Seite die Bundeskammer im Einvernehmen mit den Triestiner Stellen zu jeder zweckmäßigen Informations-tätigkeit auch in Form von Seminaren und Austausch von Delegationen ermutigt.

Absatz 3 bezieht sich auf die in Artikel 7 näher definierte Gemischte Kommission und bestimmt, daß diese beauftragt wird, die eingetretenen Fortschritte bei der Erreichung der in Absatz 1 dieses Artikels angeführten Ziele zu verfolgen.

Zu Art. 7:

Artikel 7 stipuliert für die Zwecke dieses Abkommens sowie auch des Abkommens über die Benützung des Hafens von Triest vom 22. Oktober 1955 die Schaffung einer Gemischten Kommission, die mindestens einmal jährlich zusammentritt. Ihre Aufgaben sind in Artikel 3, 3. Absatz und in Artikel 6, 3. Absatz definiert. Sie ersetzt die in Artikel 1 des Abkommens von 1955 vorgesehene Gemischte Unterkommission.

Zu Art. 8:

Artikel 8 regelt das Inkrafttreten und die Gültigkeitsdauer dieses Abkommens.

Absatz 1 bestimmt, daß das Abkommen der Ratifikation bedarf und mit dem Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft tritt.

Absatz 2 bestimmt, daß das Abkommen auf unbestimmte Zeit geschlossen wird, wodurch eine langfristige Lösung der durch das Abkommen geregelten Problematik angestrebt wird.

Eine Kündigungsmöglichkeit besteht frühestens nach fünf Jahren ab seinem Inkrafttreten, wobei eine Frist von sechs Monaten einzuhalten ist, außer die beiden Vertragsstaaten treffen einvernehmlich eine andere Entscheidung.

Briefwechsel:

Anlässlich der Unterzeichnung des Abkommens am 4. Oktober 1985 in Triest fand ein Briefwechsel zwischen dem Generalsekretär für Auswärtige Angelegenheiten, Botschafter DDr. Hinteregger, und dem Staatssekretär im italienischen Außenministerium, Abgeordneten Fioret, statt, in dem folgendes Einvernehmen festgehalten wurde:

Falls sich die italienische Steuergesetzgebung betreffend italienische Häfen grundsätzlich ändern und hiedurch die in den Artikel 2 und 3 festgelegte Reduzierung der Hafen- und/oder der Fiskalge-

bühr ihre Bedeutung verlieren sollte, werden beide Seiten Verhandlungen zum Abschluß eines neuen Abkommens aufnehmen, um Bedingungen zu schaffen, die denen des vorliegenden Abkommens vergleichbar sind.

Niederschrift

1. Anlässlich der Paraphierung des Abkommens zwischen Österreich und Italien über die Benützung des Hafens von Triest wurde von der österreichischen Delegation eine Erklärung zu Artikel 2 des Abkommens abgegeben, wonach diese Bestimmung aus der Sicht der österreichischen Seite dahingehend zu verstehen ist, daß beide Seiten unter Aufrechterhaltung ihrer diesbezüglichen Rechtsstandpunkte einer politischen Lösung den Vorrang geben.

Die italienische Seite nahm diese Erklärung zur Kenntnis.

2. Die italienische Delegation erklärte, daß die Fiskalgebühren und die Hafengebühren für entladene Waren laut Artikel 2 und 3 dieses Abkommens durch folgende italienische Gesetze geregelt sind:

- Gesetzeserlaß Nr. 47 vom 24. Feber 1974, welcher (mit Änderungen) am 16. April 1974 in das Gesetz Nr. 117 umgewandelt wurde, sowie nachfolgende Änderungen und Ergänzungen;
- Abschnitt III des Gesetzes Nr. 82 vom 9. Feber 1963 und folgende Änderungen und Ergänzungen.

3. Beide Seiten haben ferner folgendes Einverständnis erzielt:

Sollte die Hafengebühr für in Triest entladene Waren über die für andere italienische Häfen mit autonomer Hafenbehörde geltende Hafengebühr hinaus erhöht werden, so ist diese Maßnahme als grundsätzliche Änderung der die italienischen Häfen betreffenden italienischen Steuergesetzgebung im Sinne des in der Anlage zum heute paraphierten Abkommen beigeschlossenen Briefwechsels anzusehen.

Rom, am 13. September 1985

Der Generalsekretär für Auswärtige Angelegenheiten:

Hinteregger

Der Unterstaatssekretär im italienischen Minister-ratspräsidium:

M. Fioret