

Bericht des Rechnungshofes

Binnenschifffahrtfonds

Inhaltsverzeichnis

Tabellenverzeichnis _____	538
Abkürzungsverzeichnis _____	539

BMVIT**Wirkungsbereich des Bundesministeriums für
Verkehr, Innovation und Technologie****Binnenschifffahrtfonds**

KURZFASSUNG _____	541
Prüfungsablauf und –gegenstand _____	544
Grundlagen und Zweck der Binnenschifffahrtfonds _____	544
Verwaltung des nationalen Fonds _____	547
Verwaltungskosten des nationalen Binnenschifffahrtfonds _____	549
Einsatz und Veranlagung der Finanziellen Mittel des nationalen Fonds _____	550
Schlussbemerkungen/Schlussempfehlungen _____	553

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Fondsbeiträge_____	546
Tabelle 2:	Flottenkapazitätsentwicklung in Österreich _____	548
Tabelle 3:	Kontostände des nationalen Fonds 2003 bis 2012 __	550

Abkürzungsverzeichnis

ABl.	Amtsblatt der Europäischen Union
Abs.	Absatz
Art.	Artikel
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
EG	Europäische Gemeinschaft
EU	Europäische Union
EUR	Euro
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
i.d.g.F.	in der geltenden Fassung
k.A.	keine Angabe
Mio.	Million(en)
Nr.	Nummer
rd.	rund
RL	Richtlinie
RH	Rechnungshof
S.	Seite
TZ	Textzahl(en)
VO	Verordnung
VPI	Verbraucherpreisindex
z.B.	zum Beispiel

Wirkungsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie

Binnenschifffahrtssfonds

Im österreichischen Binnenschifffahrtssfonds fanden seit dem Jahr 2001 keine finanziellen Zu- und Abflüsse im Zusammenhang mit Abwrackprämien zur Kapazitätsreduktion im Binnenschifffahrtsgewerbe statt. Die Fondsmittel waren auf einem Bankkonto mit geringer Verzinsung angelegt. Die Verwaltungskosten des nationalen Fonds betragen pro Jahr rd. 8.400 EUR und waren vom BMVIT zu tragen. Seit dem Jahr 2008 lag die österreichische Flottenkapazität unter der gesetzlich für eine Fondsmitgliedschaft geforderten Schiffskapazität von mindestens 100.000 Tonnen.

KURZFASSUNG

Prüfungsziel

Ziel der Gebarungüberprüfung war die Beurteilung der gesetzlichen Aufgabenerfüllung sowie des angemessenen Ressourceneinsatzes und der wirtschaftlichen Führung des nationalen Binnenschifffahrtssfonds. Der Prüfungsgegenstand wurde aufgrund einer Stichprobe nach dem Zufallsprinzip ausgewählt. Dieses Verfahren bezieht auch Rechtsträger ein, die ansonsten nach dem risikoorientierten Auswahlverfahren (z.B. wegen ihres geringen Gebarungsumfangs) nicht überprüft würden. Der RH wendet dieses Verfahren an, um seine präventive und beratende Wirkung zu verstärken. (TZ 1)

Grundlagen und Zweck der Binnenschifffahrtssfonds

Die Binnenschifffahrtssfonds sind unionsrechtliche Einrichtungen, die auf das Jahr 1989 zurückgehen. Österreich errichtete im Zuge des Beitritts zur EU mit 1. Jänner 1995 einen nationalen Abwrackfonds (seit 1999 in Binnenschifffahrtssfonds umbenannt). (TZ 2)

Bis 1999 bezweckten die Abwrackfonds den Abbau von strukturellen Kapazitätsüberhängen in der Binnenschifffahrt durch koordinierte Abwrackaktionen und Begleitmaßnahmen (Verhinderung der Vergrößerung bestehender Kapazitätsüberhänge) auf EU-Ebene. (TZ 2)

Die eingezahlten Fondsbeiträge (Jahres- und Sonderbeiträge) der Binnenschiffahrtsunternehmen konnten den Bedarf der finanziellen Mittel nicht bedecken, weil die zur Verfügung stehenden Fondsmittel hinsichtlich der beantragten Abwrackprämien unzureichend waren. Die Europäische Kommission sah in den Jahren 1996 bis 1998 – zusätzlich zu den Beiträgen der Binnenschiffahrtsunternehmen – jährliche Beiträge der Europäischen Kommission (nur 1996) sowie der Mitgliedstaaten (1996 bis 1998) vor. Österreich zahlte rd. 2,4 Mio. EUR ein und erhielt im Jahr 2000 rd. 157.000 EUR zurück. Die Binnenschiffahrtsfonds insgesamt – und damit auch der nationale (österreichische) Binnenschiffahrtsfonds – wurden 2003 ruhend gestellt. (TZ 3)

Die Fondsmittel der einzelnen nationalen Fonds waren aufgrund des Solidaritätsprinzips als ein unionsrechtlicher Fonds zu betrachten. Die Entscheidung über die Verwendung der insgesamt vorhandenen Fondsmittel aller Fonds war der Europäischen Kommission auf Antrag der Binnenschiffahrtsverbände vorbehalten. (TZ 4)

Verwaltung des nationalen Fonds

Der nationale Binnenschiffahrtsfonds ist ein Fonds öffentlichen Rechts mit eigener Rechtspersönlichkeit. Die verbliebenen Fondsmittel gehörten den Binnenschiffahrts-Gewerbetreibenden, waren private Mittel und nicht dem öffentlichen Haushalt zuzurechnen. (TZ 5)

Seit 2008 lag die Flottenkapazität von rd. 67.000 Tonnen (2010: rd. 75.000 Tonnen) unter der in der VO (EG) Nr. 718/1999 geforderten Kapazität von 100.000 Tonnen. Das BMVIT unternahm keine Anstrengungen, den nationalen Binnenschiffahrtsfonds aufzulösen, obwohl dieser bereits seit rund zehn Jahren (seit 2003) ruhte. (TZ 5)

Verwaltungskosten des nationalen Binnenschiffahrtsfonds

Die Verwaltungskosten der Fonds sind vom jeweiligen Mitgliedstaat zu tragen. Nach Auskunft des BMVIT betragen die durchschnittlichen Verwaltungskosten des BMVIT für die Verwaltung des ruhend gestellten nationalen Fonds rd. 8.400 EUR pro Jahr. Zusätzlich fielen in den Jahren 2005 bis 2007 SAP-Gebühren von rd. 22.500 EUR an. (TZ 6)

Einsatz und Veranlagung der finanziellen Mittel des nationalen Fonds

Seit dem Jahr 2001 fanden bei den in Österreich durch das BMVIT verwalteten finanziellen Mitteln des nationalen Fonds, die vom Schifffahrtsgewerbe eingezahlt worden waren, weder Zu- noch Abflüsse statt. (TZ 7)

Die durchschnittliche jährliche Verzinsung des Kapitals in Höhe von rd. 179.000 EUR des nationalen Binnenschifffahrtsfonds zwischen dem Jahr 2003 und dem Jahr 2012 lag bei lediglich 0,38 %. Der Verbraucherpreisindex (VPI 2000) stieg im Vergleichszeitraum Dezember 2003 bis Dezember 2012 um durchschnittlich rd. 2,22 % pro Jahr. Die Kapitalsteigerung durch die tatsächliche Verzinsung betrug 6.064 EUR. (TZ 7)

Kenndaten zum nationalen Binnenschifffahrtsfonds

Rechtsgrundlagen	Verordnung (EG) Nr. 718/1999 des Rates vom 29. März 1999 über kapazitätsbezogene Maßnahmen für die Binnenschifffahrtsflotten der Gemeinschaft zur Förderung des Binnenschiffsverkehrs, ABL. Nr. L 90/1999, S. 1 Bundesgesetz, mit dem ein Bundesgesetz zu Bestimmungen der Europäischen Union über kapazitätsbezogene Maßnahmen für die Binnenschifffahrtsflotten der Gemeinschaft zur Förderung des Binnenschiffsverkehrs erlassen, das Bundesfinanzierungsgesetz geändert und das Bundesgesetz über die Strukturbereinigung in der Binnenschifffahrt außer Kraft gesetzt wird (Binnenschifffahrtsfondsgesetz), BGBl. I Nr. 69/2000 i.d.g.F.				
	Zweck des Fonds	Verhinderung einer schweren Marktstörung am Binnenschifffahrtmarkt; bis 2003 Verringerung der Binnenschiffskapazitäten			
	2008	2009	2010	2011	2012
	in EUR				
Fondsmittel	177.808	178.546	178.873	179.140	179.408
Fondseinnahmen (Zinsen)	945	738	327	267	268
Fondsanzahlungen ¹	–	–	–	–	–
Verwaltungskosten ²	8.247	8.279	8.244	8.816	8.376
	in Tonnen				
Schiffskapazitäten in Österreich ³	66.568	k.A.	74.746	k.A.	k.A.

¹ letzte Auszahlung im Jahr 2000

² Die Verwaltungskosten setzten sich aus dem Personalaufwand und Sachaufwand des BMVIT sowie zugekauften Leistungen der Buchhaltungsagentur des Bundes zusammen und waren vom BMVIT zu tragen.

³ Durchführung von Erhebungen der Schiffskapazitäten durch das BMVIT in den Jahren 2001, 2005, 2006, 2008 und 2010

Quelle: BMVIT

Prüfungsablauf und -gegenstand

- 1 Der RH überprüfte von September 2013 bis Oktober 2013 die Gebarung des nationalen (österreichischen) Binnenschiffahrtssfonds. Im Weiteren wird mit nationaler (Binnenschiffahrtss-)Fonds der österreichische Fonds bezeichnet. Ziel der Gebarungsüberprüfung war die Beurteilung der gesetzlichen Aufgabenerfüllung sowie des angemessenen Ressourceneinsatzes und der wirtschaftlichen Führung des nationalen Binnenschiffahrtssfonds. Der Prüfungsgegenstand wurde aufgrund einer Stichprobe nach dem Zufallsprinzip ausgewählt. Dieses Verfahren bezieht auch Rechtsträger ein, die ansonsten nach dem risikoorientierten Auswahlverfahren (z.B. wegen ihres geringen Gebarungsumfanges) nicht überprüft würden. Der RH wendet dieses Verfahren an, um seine präventive und beratende Wirkung zu verstärken.

Die Prüfung umfasste den Zeitraum 2008 bis 2012. Aufgrund der geringen finanziellen Aktivitäten (in den letzten zehn Jahren lediglich Verzinsung der vorhandenen Mittel auf einem Bankkonto) weitete der RH seine Prüfungshandlungen auch auf davorliegende Jahre aus, um einen umfassenden Überblick über die Gebarung des nationalen Binnenschiffahrtssfonds geben zu können.

Zu dem im Dezember 2013 übermittelten Prüfungsergebnis nahm das BMVIT im Februar 2014 Stellung. Der RH erstattete seiner Gegenüberung im April 2014.

Grundlagen und Zweck der Binnenschiffahrtssfonds

- 2 Die Binnenschiffahrtssfonds sind unionsrechtliche Einrichtungen, die auf das Jahr 1989 zurückgehen. Die Verordnung (EWG) Nr. 1101/89¹ und die Nachfolgeverordnung VO (EG) Nr. 718/1999² sahen vor, dass alle Mitgliedstaaten³, in welchen grenzüberschreitender Binnenschiffahrtsverkehr stattfinden konnte und deren Schiffsflotte eine Kapazität von über 100.000 Tonnen aufwies, je einen Binnenschiffahrtssfonds (bis 1999 Abwrackfonds genannt) zu errichten hatten. Österreich errichtete einen nationalen Fonds im Zuge des Beitritts zur EU mit 1. Jänner 1995.

¹ Verordnung (EWG) Nr. 1101/89 des Rates vom 27. April 1989 über die Strukturbereinigung in der Binnenschiffahrt, ABl. Nr. L 116, S. 25

² Verordnung VO (EG) Nr. 718/1999 des Rates vom 29. März 1999 über kapazitätsbezogene Maßnahmen für die Binnenschiffahrtsflotten der Gemeinschaft zur Förderung des Binnenschiffsverkehrs, ABl. Nr. L 90, S. 1

³ Die beteiligten Mitgliedstaaten waren: Belgien, Deutschland, Frankreich, Luxemburg, Niederlande und Österreich (Österreich ab 1. Jänner 1995); weitere Donauanrainerstaaten (z.B. Rumänien, Ungarn) waren zum Zeitpunkt des Ruhendstellens der Binnenschiffahrtssfonds 2003 nicht der EU beigetreten.

Grund für die Einrichtung der Fonds war die schlechte wirtschaftliche Lage des Binnenschifffahrtsgewerbes (Konkurrenz infolge großer Überkapazitäten des Schiffladeraums), die existenzgefährdende Auswirkungen auf die im westlichen Europa zumeist als Familienbetrieb geführten Kleinunternehmen (sogenannte Partikulieren) hatte⁴. Die Abwrackfonds bezweckten den Abbau von strukturellen Kapazitätsüberhängen in der Binnenschifffahrt durch koordinierte Abwrackaktionen und Begleitmaßnahmen (Verhinderung der Vergrößerung bestehender Kapazitätsüberhänge) auf EU-Ebene.

Konkret bedeutete dies, dass die Fonds den Schifffahrtsunternehmern auf Antrag und unter gewissen Voraussetzungen eine Abwrackprämie zuerkannten. Andererseits wurde die Anschaffung bzw. die Inbetriebnahme neuer Schiffe erschwert, indem entweder Sonderzahlungen (Pönalen) an die Fonds zu zahlen waren, oder im Gegenzug zur Anschaffung Schiffsraum nach einem bestimmten, unionsrechtlich vorgegebenen Verhältnis abgewrackt werden musste. Die Fonds erhielten 1999 zusätzlich durch Jahresbeiträge der Binnenschifffahrtsunternehmen Mittel für den Abbau von Überkapazitäten⁵.

- 3 Die eingezahlten Fondsbeiträge (Jahres- und Sonderbeiträge) der Binnenschifffahrtsunternehmen konnten den Bedarf der finanziellen Mittel nicht bedecken, weil die zur Verfügung stehenden Fondsmittel hinsichtlich der beantragten Abwrackprämien unzureichend waren. Aufgrund der Vielzahl der Ansuchen⁶ auf Gewährung einer Abwrackprämie sah die Europäische Kommission in den Jahren 1996 bis 1998 – zusätzlich zu den Beiträgen der Binnenschifffahrtsunternehmen – jährliche Zuschüsse der Europäischen Kommission (nur 1996) sowie der Mitgliedstaaten (1996 bis 1998) vor. Im Jahr 2000 zahlten die Fonds übrig gebliebene Beiträge der Mitgliedstaaten nach einem Aufteilungsschlüssel den Mitgliedstaaten zurück. Österreich erhielt rd. 157.000 EUR.

⁴ Die im westlichen Europa angesiedelten und als Familienbetrieb geführten Kleinunternehmen waren laut BMVIT oft stark verschuldet. Durch die Abwrackprämie wurden Möglichkeiten geschaffen, den Beruf zu wechseln bzw. in Pension zu gehen.

⁵ Der von den Binnenschifffahrtsunternehmen durch Sonderzahlungen und Jahresbeiträge eingezahlte Gesamtbetrag von 1990 bis 1998 umfasste rd. 157 Mio. EUR.

⁶ Vom 1. Jänner 1990 bis 31. Dezember 1998 wurden 1.853 Anträge bewilligt und Prämien in Höhe von rd. 188 Mio. EUR ausbezahlt.

Grundlagen und Zweck der Binnenschiffahrtssfonds

Tabelle 1: Fondsbeiträge					
	1996	1997	1998	Summe 1996 bis 1998	Rücküberweisung 2000
in Mio. EUR ¹					
EU	20,0	–	–	20,0	
Mitgliedstaaten der EU	41,0	55,0	50,0	146,0	10,0
<i>davon</i>					
<i>Österreich</i>	0,7	0,9	0,8	2,4	0,2 ²
Binnenschiffahrtsunternehmen	7,0	8,5	9,4	24,9	
<i>davon</i>					
<i>österreichische Unternehmen</i>	0,2	0,3	0,3	0,8	

¹ Rundungsdifferenzen möglich

² rd. 157.000 EUR; entspricht rd. 1,6 % der an die Mitgliedstaaten rücküberwiesenen Beträge

Quellen: BMVIT; RH

Im Jahr 1999 galt es, die in den Jahren 1989 bis 1998 erreichte Strukturbereinigung in der Binnenschiffahrt aufrechtzuerhalten. Die VO (EG) Nr. 718/1999 erlaubte in einem Übergangszeitraum von vier Jahren (bis zum Jahr 2003) das Inverkehrbringen neuer Binnenschiffskapazitäten weiterhin nur unter gleichzeitiger Entrichtung eines Sonderbeitrags an die Fonds bzw. gleichzeitigem Abwracken von Schiffskapazitäten⁷. Das Verhältnis neue Schiffskapazität versus Sonderzahlung bzw. Abwracken bestehender Schiffskapazität verringerte sich innerhalb der vier Jahre sukzessive auf Null. Seit Auslaufen der vierjährigen Frist im Jahr 2003 wurden die Binnenschiffahrtssfonds insgesamt – und damit auch der nationale Binnenschiffahrtssfonds – ruhend gestellt.

Der seit der Rückzahlung im Jahr 2000 im nationalen Fonds verbliebene und dem Schiffahrts-Gewerbetreibenden gehörende Restbetrag (2012: rd. 179.000 EUR) wird vom BMVIT verwaltet. Seit 2001 fanden weder Ein- noch Auszahlungen statt.

- 4 Die einzelnen Binnenschiffahrtssfonds der Mitgliedstaaten waren solidarisch miteinander verbunden. Die jeweiligen Fonds verwalteten die Fondsgelder autonom, jedoch mussten die Fonds untereinander Ausgleichszahlungen leisten, um die Fonds mit hohen Abwrackprämien-

⁷ Das Abwrackverhältnis („alt-für-neu“) unterlag je nach Schiffstyp einem unterschiedlichen Verhältnis: (1999 galt für Trockenladungsschiffe 1 (alt) : 1 (neu), Tankschiffe 1,30 : 1, Schubboote 0,75 : 1); die einzelnen Verhältnisse wurden bis 2003 kontinuierlich verringert und mit 29. April 2003 auf Null gesenkt.

auszahlungen zu entlasten und die Gleichbehandlung aller Binnenschifffahrtsunternehmen zu gewährleisten. Die Entscheidung über die Verwendung der insgesamt vorhandenen Fondsmittel aller Fonds war der Europäischen Kommission auf Antrag der Binnenschifffahrtsverbände vorbehalten.

Die Fondsmittel der einzelnen Fonds waren aufgrund des Solidaritätsprinzips als ein unionsrechtlicher Fonds zu betrachten. Die Auflösung eines Fonds in einem Mitgliedstaat ist EU-rechtlich nicht geregelt und damit auch nicht die Weiterverwendung der im aufzulösenden Fonds vorhandenen Mittel. Im Fall des im Jahr 2005 in der Schweiz aufgelösten Fonds⁸ teilte die Europäische Kommission die verbliebenen Fondsmittel auf andere verbliebene Fonds auf.

Verwaltung des nationalen Fonds

- 5.1 Der nationale Binnenschifffahrtsfonds war ein Fonds öffentlichen Rechts mit eigener Rechtspersönlichkeit. Die Verwaltung oblag dem BMVIT. Die Auflösung des nationalen Fonds war unionsrechtlich nicht geregelt, das Binnenschifffahrtsfondsgesetz sah jedoch die Auflösung des nationalen Fonds durch Gesetz vor.

Die verbliebenen Fondsmittel gehörten den Binnenschifffahrts-Gewerbetreibenden, waren private Mittel und nicht dem öffentlichen Haushalt zuzurechnen. Die dadurch entstandenen Verwaltungskosten hatte das BMVIT zu tragen, Fondsmittel durften laut gesetzlicher Bestimmung keinesfalls dafür herangezogen werden.

Das BMVIT führte regelmäßig Flottenkapazitätserhebungen durch, um feststellen zu können, für welche Schiffe in den nationalen Fonds allfällige Beiträge bzw. Sonderzahlungen von Binnenschifffahrtsunternehmen einzuzahlen waren. Seit 2008 lag die Flottenkapazität von rd. 67.000 Tonnen (2010: rd. 75.000 Tonnen) unter der in der VO (EG) Nr. 718/1999 geforderten Kapazität von mindestens 100.000 Tonnen.

⁸ Die Schweiz schied 2005 aus dem System der Binnenschifffahrtsfonds aus. Die verbleibenden Mittel wurden auf andere verbliebene Fonds aufgeteilt. Die Europäische Kommission fragte in diesem Zusammenhang im BMVIT an, ob Ausgleichsmaßnahmen zwischen dem schweizerischen und österreichischen Fonds erforderlich seien. Österreich verneinte dies.

Für österreichische Binnenschiffverkehrsunternehmen kam eine Ausnahmebestimmung der VO (EG) Nr. 718/1999 zum Tragen: Für Schiffe, die ausschließlich auf der Donau und deren Nebenflüssen bis Kelheim fahren („Donauflotte“), galt die Verordnung nicht. Darunter fielen im Jahr 2008 rd. ein Drittel, im Jahr 2010⁹ rund die Hälfte der in Österreich registrierten Schiffe.

Tabelle 2: Flottenkapazitätsentwicklung in Österreich						
Schiffskapazitäten	2001	2005	2006	2008	2010	Veränderung 2001 bis 2010
	in Tonnen					in %
österreichische Flotte gesamt	165.175	120.828	122.230	66.568	74.746	- 54,75
davon						
Donauflotte ¹	k.A.	k.A.	k.A.	22.124	36.774	
übrige Flotte ²	k.A.	k.A.	k.A.	44.444	37.972	

¹ Art. 2 Abs. (2) lit. c der VO (EG) Nr. 718/1999 nimmt jene Schiffe, die ausschließlich auf der Donau bis Kelheim verkehren, ohne diese zu verlassen, vom Anwendungsbereich dieser Verordnung aus.

² bezeichnet jene Schiffe, die Güterbeförderungen auf Binnenwasserstraßen zwischen Mitgliedstaaten durchführen und dadurch den Maßnahmen der VO (EG) Nr. 718/1999 unterliegen

Anmerkung: Das BMVIT führte zwischen 2001 und 2005 sowie nach 2010 keine weitere Erhebung der Flottenkapazität durch. Die Erhebungen der Jahre 2001 bis 2006 wiesen keine Differenzierungen hinsichtlich des Einsatzes der Schiffsflotten aus.

Quellen: Rohdaten BMVIT; Tabelle: RH

Die Tabelle zeigt die grundsätzlich abnehmende Tendenz der Schiffsflottenkapazität seit 2001 in Österreich. Laut Aussage des BMVIT verringerte sich die Schiffsflottenkapazität (ohne Donauflotte) seit 2010 weiter.

5.2 Der RH stellte die abnehmende Tendenz der Kapazitäten der österreichischen Binnenschiffverkehrsflotte fest. Er kritisierte, dass das BMVIT zumindest seit 2010 – die Schiffskapazitäten lagen zum zweiten Mal unter den gesetzlichen Voraussetzungen von 100.000 Tonnen – keine Anstrengungen unternahm, den nationalen Binnenschiffverkehrsfonds aufzulösen, zumal seit rd. 13 Jahren (seit 2001) keine Fondsein- und -auszahlungen stattgefunden hatten und dieser seit rund zehn Jahren (seit 2003) nicht tätig ist.

⁹ Seit 2010 keine weitere Erhebung durch das BMVIT durchgeführt.

Der RH empfahl dem BMVIT, eine Auflösung des nationalen Binnenschifffahrtsfonds unionsrechtlich zu prüfen und bei der Europäischen Kommission abzuklären. Nach österreichischem Recht wäre mit einer bundesgesetzlichen Regelung eine nationale Fondsauflösung möglich.

Gleichzeitig hätte das BMVIT im Falle der Auflösung des nationalen Fonds sicherzustellen, dass in regelmäßigen Abständen (z.B. alle zwei Jahre) die österreichischen Binnenschiffskapazitäten überprüft werden.

- 5.3 *Das BMVIT führte in seiner Stellungnahme aus, dass der Auflösung des Binnenschifffahrtsfonds unter Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen im Interesse einer zweckmäßigen und kostensparenden Verwaltung nachzukommen sei. Die derzeitige Flottenkapazität liege bei rd. 25.000 Tonnen. Ein zukünftiges Überschreiten der Kapazitätsgrenze von 100.000 Tonnen sei aufgrund des stagnierenden Anteils des Verkehrsträgers Wasserstrasse und weiterer Faktoren (z.B. Preis-Lohngefälle zu den östlich gelegenen Staaten) nicht realistisch. Erhebungen zur Feststellung der österreichischen Binnenschiffkapazitäten würden nach Auflösung des Fonds einer ersatzweisen Rechtsgrundlage bedürfen.*

Verwaltungskosten des nationalen Binnenschifffahrts- fonds

- 6.1 Laut VO (EG) Nr. 718/1999 sind die Verwaltungskosten der Fonds vom jeweiligen Mitgliedstaat zu tragen. Nach Auskunft des BMVIT betragen die durchschnittlichen Verwaltungskosten des BMVIT für die Verwaltung des ruhend gestellten nationalen Fonds rd. 8.400 EUR pro Jahr.

Der Aufwand setzte sich aus Personalaufwand (rd. 5.700 EUR) und Sachaufwand (rd. 2.000 EUR) zusammen. Dazu kamen ab dem Jahr 2005 vom BMVIT zu tragende Verwaltungskosten durch die von der Buchhaltungsagentur durchgeführte jährliche Kontrolle der Finanzgebahrung des nationalen Binnenschifffahrtsfonds (rund zehn Stunden pro Jahr mit einem Stundensatz von rd. 55 EUR).

Zwischen 2005 und 2007 entstanden anteilige SAP-Gebühren für die Buchungen des nationalen Binnenschifffahrtsfonds im Buchhaltungssystem des Bundes in Höhe von rd. 22.500 EUR. Die SAP-Gebühren entfielen ab dem Jahr 2008 im Zuge einer Umstellung des Verrechnungsmodelles für SAP.

- 6.2 Aufgrund der anfallenden Verwaltungskosten in Höhe von rd. 8.400 EUR pro Jahr bekräftigte der RH seine Empfehlung, eine Auflösung des nationalen Binnenschifffahrtsfonds unionsrechtlich zu prüfen.

Einsatz und Veranlagung der Finanziellen Mittel des nationalen Fonds

7.1 (1) Die verbliebenen finanziellen Mittel des nationalen Binnenschiff-fahrtsfonds waren von Binnenschiff-fahrts-Gewerbetreibenden eingezahlt worden. Jene Mittel, welche die Europäische Kommission aus Gemeinschaftsmitteln und die Republik Österreich sowie die anderen betroffenen Mitgliedstaaten eingezahlt hatten und bis zum Ende der Abwrackaktionen nicht verbraucht (ausgezahlt) worden waren, wurden bereits im Jahr 2000 zurückerstattet (siehe TZ 3). Seit dem Jahr 2001 fanden bei den durch das BMVIT verwalteten finanziellen Mitteln des nationalen Fonds, die vom Binnenschiff-fahrtsgewerbe eingezahlt worden waren, weder Zu- noch Abflüsse im Zusammenhang mit Abwrack-prämien zur Kapazitätsreduktion im Binnenschiff-fahrtsgewerbe statt. Das verbliebene Kapital wurde auf einem Bankkonto zum Eckzinssatz der kontoführenden Bank veranlagt.

(2) Im Mai 2001 richtete das BMVIT eine schriftliche Anfrage an die Europäische Kommission, wie die Veranlagung der Gelder der Binnenschiff-fahrtsfonds optimiert werden könnte. Diese Anfrage blieb seitens der Europäischen Kommission unbeantwortet, und auch das BMVIT beschäftigte sich in Folge nicht weiter mit dieser Frage.

Die Kontostände des nationalen Fonds seit dem Jahr 2003 (jeweils zum 31. Dezember des jeweiligen Jahres) sind in der folgenden Tabelle dargestellt:

Tabelle 3: Kontostände des nationalen Fonds 2003 bis 2012										
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
	in EUR									
Kontostand ¹	173.344	174.277	175.216	175.921	176.863	177.808	178.546	178.873	179.140	179.408
Veränderung zum Vorjahr ²	–	933	939	705	942	945	738	327	267	268
	in %									
Veränderung zum Vorjahr	–	0,54	0,54	0,40	0,54	0,53	0,42	0,18	0,15	0,15
	in EUR									
kumulierte Veränderung zum Jahr 2003	–	933	1.872	2.577	3.519	4.464	5.202	5.529	5.796	6.064

¹ jeweils zum 31. Dezember

² Kapitalertragsteuer in Höhe von 25 % bereits abgezogen

Quellen: Rohdaten BMVIT; Tabelle: RH

Der Verbraucherpreisindex (VPI) 2000 stieg im Zeitraum Dezember 2003 bis Dezember 2012 um durchschnittlich rd. 2,22 %¹⁰ pro Jahr. Wäre das im Jahr 2003 verbliebene Kapital des nationalen Binnenschifffahrtsfonds von 173.344 EUR mit diesen 2,22 % bis zum Jahr 2012 verzinst worden, wäre es um 31.860 EUR gestiegen und es hätte sich ein Guthaben von 211.268 EUR entwickelt. Die tatsächliche durchschnittliche Habenverzinsung am Bankkonto des nationalen Binnenschifffahrtsfonds im betrachteten Zeitraum betrug jedoch rd. 0,38 % und führte zu einer Kapitalsteigerung von lediglich 6.064 EUR.

- 7.2 Der RH wies darauf hin, dass die durchschnittliche jährliche Verzinsung des Kapitals des nationalen Binnenschifffahrtsfonds zwischen dem Jahr 2003 und dem Jahr 2012 bei lediglich 0,38 % lag. Der RH erachtete diesen durchschnittlichen jährlichen Zinssatz für niedrig. Nach Ansicht des RH wäre beispielsweise bei der Veranlagung der Mittel auf einem auf jeweils ein Jahr gebundenem Sparbuch, das auch jederzeit vorzeitig behebbar ist, ein deutlich höherer durchschnittlicher Zinssatz erzielbar gewesen und damit ein geringerer Verlust im Vergleich zum durchschnittlichen Verbraucherpreisindex (bspw. gebundenes Sparbuch) möglich gewesen.

Der RH empfahl dem BMVIT, bis zu einer möglichen Auflösung des nationalen Binnenschifffahrtsfonds für eine höherverzinsliche Veranlagung der Mittel des nationalen Binnenschifffahrtsfonds zu sorgen.

- 7.3 *Laut Stellungnahme des BMVIT seien Verwaltungsmehrkosten, die mit einer Veranlagungstätigkeit unweigerlich verbunden wären, im Rahmen einer sorgfältigen und gesetzmäßigen Verwaltung nicht zu rechtfertigen. Weder unionsrechtliche noch nationale Bestimmungen sähen einen zinsenbringende Veranlagung von Fondsmitteln vor. Daher sei es dem BMVIT nicht möglich, der Empfehlung des RH zur zinsbringenden Veranlagung der Fondsmittel und den damit verbundenen Verwaltungsmehrkosten aus dem öffentlichen Haushalt nachzukommen.*

¹⁰ VPI 2000: Dezember 2003 = 106,5 %, Dezember 2012 = 129,8%. Dies entspricht einer durchschnittlichen Steigerung von 2,22 % pro Jahr im Betrachtungszeitraum von neun Jahren. ($2,22\% = \sqrt[9]{129,8/106,5} - 1$), siehe www.statistik.at

Einsatz und Veranlagung der Finanziellen Mittel des nationalen Fonds

- 7.4 Der RH erwiderte, dass beispielsweise bei der Veranlagung der Mittel auf einem auf jeweils ein Jahr gebundenen Sparbuch, das auch jederzeit vorzeitig behebbar ist, ein deutlich höherer durchschnittlicher Zinssatz erzielbar gewesen wäre. Der RH wies darauf hin, dass diese Art der Veranlagung (z.B. gebundenes Sparbuch) die Verwaltungskosten nicht erhöhen würde und daher abgesehen von einer sorgfältigen und gesetzmäßigen Verwaltung auch im Sinne der wirtschaftlichen Verwaltungsführung zweckmäßig wäre.

Schlussbemerkungen/Schlussempfehlungen

8 Zusammenfassend hob der RH folgende Empfehlungen hervor:

(1) Es wäre eine Auflösung des nationalen Binnenschifffahrtsfonds unionsrechtlich zu prüfen und bei der Europäischen Kommission abzuklären. Gleichzeitig wäre im Falle der Auflösung des nationalen Fonds sicherzustellen, dass in regelmäßigen Abständen (z.B. alle zwei Jahre) die österreichischen Binnenschiffskapazitäten überprüft werden. (TZ 5, 6)

(2) Bis zu einer möglichen Auflösung des nationalen Binnenschifffahrtsfonds wäre für eine höherverzinsliche Veranlagung der Mittel des nationalen Binnenschifffahrtsfonds zu sorgen. (TZ 7)

Wien, im April 2014

Der Präsident:

Dr. Josef Moser