

Bern, den 16. Juni 1960

Ausgeteilt

An den B u n d e s r a t

Betr. Forderung des Bundes gegenüber
FIAT/ITALNAVI

1. Im Zusammenhang mit der Liquidation der aus der Kriegszeit stammenden Forderungen des Bundes gegenüber Italien von rund 145 Mio Franken wurde im Jahre 1948 ein Betrag von 4 Mrd Lire (22,5 Mio SFr. zum Kurs von 100 Lire = 0,56 Fr.) den beiden Firmen FIAT AG., Turin, und Schiffahrtsgesellschaft ITALNAVI AG., Genua, zu Investitionszwecken zur Verfügung gestellt.

In der am 22. November 1948 unterzeichneten Konvention zwischen der schweizerischen Eidgenossenschaft und den genannten beiden Gesellschaften wurde die Rückzahlungspflicht auf 22,5 Mio Schweizerfranken festgelegt. Das Darlehen ist weder zeitlich befristet, noch kündbar, noch verzinslich, noch sind minimale Amortisationszahlungen vorgesehen.

Hinsichtlich der Amortisation ist folgendes vereinbart worden:

- a) Die Schuld ist durch Abspaltung von 10 - 40 % (40 % ab 1. 1. 1952) auf Frachtzahlungen für Transporte auf ITALNAVI-Schiffen von für die Schweiz bestimmter Waren zu tilgen.
- b) In einem separaten Briefwechsel vom 21. Oktober 1950 wurde ferner vorgesehen, dass im Einzelfall 20 % auf Zahlungen an FIAT zur Amortisation herangezogen werden können, sofern es sich um Lieferungen dieser Firma an den Bund handelt.

- 2 -

In einem Briefwechsel vom 30. November 1955 wurde die erwähnte Amortisationsquote von 40 auf 60 % erhöht. Ferner wurde die Regelung in dem Sinne ausgedehnt, dass auch Frachtzahlungen für Transporte nach Drittländern für die Amortisation unserer Forderung beigezogen werden können. Schliesslich erklärte sich FIAT bereit, die Erhöhung der Amortisationsquote von 20 auf 40% für Zahlungen aus FIAT-Lieferungen zu prüfen, sofern grössere Aufträge zur Diskussion stünden.

Endlich ist zu vermerken, dass sich die ITALNAVI verpflichtete, dem Bund und privaten Firmen jährlich mindestens 120 000 t Schiffsraum zur Verfügung zu stellen, vorzugsweise für Transporte aus Südamerika.

2. Beim Abschluss des Vertrages im Jahre 1948 wurde damit gerechnet, dass das Darlehen innerhalb von etwa 10 Jahren zurückbezahlt werde. Diese Erwartungen haben sich nicht erfüllt. Vom Darlehensbetrag von ursprünglich 22,5 Mio Franken sind innert 12 Jahren lediglich 15,3 Mio Franken zurückbezahlt worden. Davon entfallen 116 000 Franken auf Amortisationen im Zusammenhang mit FIAT-Lieferungen und 15,2 Mio Franken auf Amortisationen im Zusammenhang mit Charterungen von ITALNAVI-Schiffen. Heute sind noch 7,1 Mio Franken ausstehend.

Der Problematik des im Vertrag vorgesehenen Rückzahlungsmodus war man sich bereits bei der Unterzeichnung bewusst. Man konnte im Jahre 1948 den Importbedarf für Getreide, vor allem aus Argentinien, welches die Grundlage der Rückzahlung bilden sollte, nicht voraussehen. Tatsächlich ist die Getreideeinfuhr aus diesem Lande von Anfang an weit hinter den Erwartungen zurückgeblieben, teilweise wegen schlechten Ernten und teilweise wegen handelspolitischen Schwierigkeiten und übersetzten Preisen. Auch musste erfahrungsgemäss mit starken Schwankungen

der Seefrachten gerechnet werden. Auf Grund der Aktenlage war es aber offenbar nicht möglich, einen festen Amortisationsplan zu verwirklichen. Das Abkommen lässt sich deshalb nur aus der Situation der Nachkriegszeit herausklären; eine Forderung gegenüber dem italienischen Staat hatte damals einen dubiosen Aspekt und eine Umlegung auf private, gute Schuldner schien für den Bund wünschbar zu sein. Zudem konnte mit der Transaktion Schiffsraum für schweizerische Importe sichergestellt und auf italienischer Seite die Charterung von ITALNAVI-Schiffen bzw. die Lieferung von FIAT-Produkten mit einer Arbeitsbeschaffung verbunden werden.

3. Die Aussichten einer rascheren Amortisation können für die nächste Zukunft nicht zuversichtlich beurteilt werden; im Gegenteil - sie sind ausgesprochen ungünstig.

Ausschlaggebend ist dabei, dass die eidg. Getreideverwaltung in Zukunft bedeutend weniger importieren wird als in der Vergangenheit. Sie kann nach dem neuen Getreidegesetz vom 20. März 1959 nur noch das für die Anlegung und Erneuerung ihrer Vorräte benötigte Brotgetreide einkaufen und einführen. Je nach dem Ausfall der inländischen Getreideernte dürfte es sich dabei jährlich um 50 000 bis höchstens 130 000 t Weizen handeln. Unsere Kontakte mit privaten Firmen, die wir zur Benützung des Frachtangebotes ITALNAVI und damit zur Mithilfe an der Amortisation eingeladen haben, zeigen, dass es nicht möglich sein wird, die Ausfälle der Getreideverwaltung auf diesem Wege zu kompensieren. Zudem ist bei solchen Einladungen durch die Bundesverwaltung grosse Zurückhaltung am Platz, da die Konkurrenz solche Kontakte sehr kritisch betrachtet.

Falls sich die Amortisation weiterhin auf der vertraglichen Grundlage abzuwickeln hätte, müsste bis zur endgültigen Tilgung der Schuld mit einer weitem und langen Amortisationsdauer gerechnet werden, wenigstens 10 oder mehr Jahre, zinslos und ohne feste Rückzahlungsraten.

4. Bei dieser Sachlage hat sich das Finanz- und Zolldepartement mit den beiden Schuldner-Firmen in Verbindung gesetzt, mit dem Ziel, Mittel und Wege einer rascheren Amortisation der Schuld zu finden. Wir waren uns dabei bewusst, dass unsere Rechtslage zur Durchsetzung unserer Begehren durchaus schwach ist.

Auf unseren Vorschlag, die Restschuld von 7,1 Mio Franken in Abweichung von der Konvention in bar zu begleichen, reagierten unsere italienischen Gesprächspartner zunächst negativ. Sie legten dar, dass eine solche Tilgungsart dem Geiste der Konvention widersprechen würde, indem die beiden Firmen auch heute noch Wert darauf legen, die Schuld durch Arbeitsleistungen zu tilgen. Schliesslich willigten sie aber ein, die Frage wohlwollend zu prüfen, unter der Bedingung allerdings, dass der Bund im Falle einer Barzahlung einen Diskont gewähren müsste, der unter Berücksichtigung der italienischen Zinsverhältnisse auf 5 % beziffert wurde.

Obwohl es eigenartig erscheint, für die Barzahlung einer zinslosen Schuld einen Diskont zu bezahlen, so kann im Hinblick auf die Vertragslage die Berechtigung eines Diskonts nicht abgesprochen werden. Zweifelsohne wäre die ITALNAVI bei sofortiger Rückzahlung gehalten, bei schweizerischen Banken einen mittelfristigen Kredit aufzunehmen, um mit den auf diese Weise erhaltenen Mitteln den Bund zu befriedigen. Dieser Bankenkredit müsste selbstverständlich verzinst werden, weshalb es verständlich ist, dass die ITALNAVI diese zusätzlichen Kosten nicht auch noch tragen will, wenn die Gesellschaft entgegenkommenderweise zu einer Barzahlung bereit ist. Abgesehen von dieser Ueberlegung ist ein Diskont bei jeglicher Vorauszahlung ein an sich unbestrittenes Prinzip.

- 5 -

Wir sind deshalb der Auffassung, dass grundsätzlich auf das italienische Begehren eingetreten werden sollte, um das Geschäft ein für alle Male zu liquidieren. Wie unter Ziffer 3) erwähnt, muss andernfalls damit gerechnet werden, dass sich die Amortisation noch jahrelang hinzieht, wodurch der Bund weitere substantielle Zinsverluste zu tragen hätte. Unsere Erfahrungen haben ergeben, dass private Firmen für die Charterung von ITALNAVI-Schiffen in der Regel nur interessiert werden können, wenn eine bestimmte Prämie zur Verbilligung der Transporte vergütet wird. Wir bezahlten in den vergangenen Jahren an solchen Prämien rund Fr. 155 000.- und hatten in diesem Ausmass zusätzliche Kosten.

In den Verhandlungen mit FIAT/ITALNAVI wäre zu erstreben, den Diskontsatz auf 3 % bis maximal 4 1/2 % zu beschränken, was den schweizerischen Zinsverhältnissen entsprechen würde. Auch müsste angestrebt werden, die Diskontgewährung auf etwa 4 - 5 Jahre zu limitieren.

Sofern sich eine Barzahlung nicht verwirklichen lässt, wäre die Aufstellung eines kurzfristigen Amortisationsplanes ins Auge zu fassen.

5. Die nachstehenden Zahlen geben Aufschluss über die Grössenordnung eines allfällig zu gewährenden Diskonts bei Barzahlung:

	<u>3 %</u>	<u>4 %</u>	<u>5 %</u>
Diskont für 4 Jahre	507 891.70	664 447.05	815 152.55
Diskont für 5 Jahre	603 639.40	787 312.15	963 029.35.

Wird die Schuld sofort bezahlt, so kann der Bund theoretisch das Geld für die Rückzahlung seiner Schulden verwenden, wodurch für ihn ein Zinersparnis resultieren würde. Unter Berücksichtigung eines Zinssatzes von 3 %, welcher ungefähr dem durchschnitt-

- 6 -

lichen Selbstkostenzinsfuss der Bundesschulden entspricht, würde die Nettobelastung des zu gewährenden Diskonts demnach betragen:

	<u>3 %</u>	<u>4 %</u>	<u>5 %</u>
Diskont für 4 Jahre	-	156 555.35	307 260.85
Diskont für 5 Jahre	-	183 672.75	359 389.95

6. Bevor wir die Gespräche mit unseren italienischen Partnern wieder aufnehmen, erachten wir es als notwendig abzuklären, ob der Bund in nächster Zeit in die Lage kommen könnte, der Firma FIAT Aufträge zuzuweisen. Gegebenenfalls könnten solche Lieferungen - wie unter Ziffer 1) dargelegt - zur Tilgung der Bundesforderung herangezogen werden, was die Gewährung eines Diskonts überflüssig machen würde. In Frage kämen in erster Linie Lieferungen für militärische Zwecke und für die Bedürfnisse der PTT (Kampfflugzeuge, Jeeps, Personen- und Lastwagen). Im Falle der ITALNAVI sollte auch die Möglichkeit des Transportes von Militärmaterial (z.B. Tanks, Munition aus USA) geprüft werden.

Wir wären den interessierten Departementen für eine neuerliche Untersuchung der Angelegenheit verbunden und verweisen auf frühere Kontakte und Korrespondenzen. Allfällige Angaben sind direkt der Eidg. Finanzverwaltung zur Verfügung zu stellen.

7. Wir beehren uns, Ihnen

zu beantragen:

- a) Das Finanz- und Zolldepartement wird ermächtigt, die Verhandlungen mit den Firmen FIAT und ITALNAVI weiter-

- 7 -

zuführen und die Restforderung des Bundes von 7,1 Mio Franken in Form einer Barzahlung mit Gewährung eines Diskonts einzukassieren oder eventuell mit den Schuldnerfirmen einen kurzfristigen Amortisationsplan zu vereinbaren.

- b) Die interessierten Departemente, insbesondere das Militärdepartement und das Post- und Eisenbahndepartement werden eingeladen, der Eidg. Finanzverwaltung bis Ende Juni 1960 im Sinne von Ziffer 6) hievor über voraussichtliche Bestellungen oder Transportmöglichkeiten Bericht zu erstatten.

EIDG. FINANZ- UND ZOLLDEPARTEMENT

Dr. J. Bourgknecht