

698 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XX. GP

Nachdruck vom 10. 6. 1997

Regierungsvorlage

Infrastrukturfinanzierungsgesetz 1997

umfassend:

Bundesgesetz über die Einbringung der Anteilsrechte des Bundes an den Bundesstraßengesellschaften in die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft und der Einräumung des Rechts der Fruchtnießung zugunsten dieser Gesellschaft (ASFINAG-Ermächtigungsgesetz 1997);

Bundesgesetz, mit dem das ASFINAG-Gesetz 1982, das BIG-Gesetz, das Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz, das Bundesministeriengesetz 1986, das Bundesgesetz betreffend Maßnahmen im Bereich der Bundesstraßengesellschaften und das Bundesfinanzgesetz 1997 geändert werden.

Der Nationalrat hat beschlossen:

Artikel I

Bundesgesetz über die Einbringung der Anteilsrechte des Bundes an den Bundesstraßengesellschaften in die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft und zur Einräumung des Rechtes der Fruchtnießung zu Gunsten dieser Gesellschaft (ASFINAG-Ermächtigungsgesetz 1997)

§ 1. Der Bundesminister für Finanzen hat die Anteile des Bundes an der Österreichischen Autobahnen- und Schnellstraßen-Aktiengesellschaft (FN 30 647 w, LG Salzburg) und der Alpen Straßen Aktiengesellschaft (FN 34467 m, LG Innsbruck) als Sacheinlage entsprechend den Bestimmungen des Umgründungssteuergesetzes, BGBl. Nr. 699/1991 idF BGBl. Nr. 201/1996 in die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft, (FN 92191a, HG Wien) ohne Gegenleistung einzu- bringen.

§ 2. Der Bundesminister für Finanzen hat der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs- Aktiengesellschaft das Recht der Fruchtnießung (§§ 509 ff. ABGB) an den bestehenden und künftig zu errichtenden Bundesstraßen A (Bundesautobahnen), mehrspurigen Bundesstraßen S (Bundesschnell- straßen) und Bundesstraßen B, die ähnliche Merkmale wie Bundesstraßen A aufweisen, sowie an Brücken, Tunnels und Gebirgspässen auf sonstigen Bundesstraßen S und Bundesstraßen B, soweit für deren Benützung eine Maut und/oder Benützungsgeld einzuheben sind, durch einen mit der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft abzuschließenden Vertrag mit Wirksamkeit zum 1. Jänner 1997 zu übertragen.

§ 3. Das Recht der Fruchtnießung an dem im Fruchtgenußvertrag zu bezeichnenden Bundes- vermögen gemäß § 2 wird von der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft durch Unterfertigung des unter § 2 bezeichneten Vertrages mit Wirksamkeit zum 1. Jänner 1997 erworben. § 481 ABGB ist nicht anwendbar.

§ 4. Ab Inkrafttreten des Fruchtgenußvertrages gehen alle Rechte und Pflichten des Bundes betreffend die Österreichische Autobahnen- und Schnellstraßen-Aktiengesellschaft und Alpen Straßen Aktiengesellschaft auf die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft über. Unberührt bleiben die gesetzlich geregelten hoheitlichen Aufgaben des Bundes.

§ 5. Das Entgelt für die Einräumung des Rechtes der Fruchtnießung gemäß § 2 hinsichtlich der bereits bestehenden Strecken beträgt 77 913 039 159 Schilling und ist mit Unterfertigung des Frucht-

genußvertrages fällig und mit der in der Bilanz der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft zum 31. Dezember 1996 ausgewiesenen Forderung aus Straßenbau gegen den Bund von 77 913 039 159 Schilling aufzurechnen.

§ 6. Dem Fruchtgenußberechtigten ist mit Wirksamkeit ab 1. Jänner 1997 das Recht einzuräumen, die Einhebung von Mauten und Benützungsgebühren von sämtlichen Nutzern der dem Fruchtgenußberechtigten übertragenen Straßen entsprechend den Bestimmungen des Bundesstraßen-Finanzierungsgesetzes 1996, BGBl. Nr. 201/1996 und der sonstigen gesetzlich festgelegten Mauten und Benützungsgebühren vorzunehmen. Der Fruchtgenußberechtigte kann dieses Recht mit Zustimmung des Bundesministers für Finanzen an Dritte übertragen.

§ 7. Der Bundesminister für Finanzen ist ermächtigt, das für die Betriebsführung der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft notwendige bewegliche und unbewegliche Bundesvermögen, ausgenommen das im § 2 bezeichnete unbewegliche Bundesvermögen, in die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft als Sacheinlage mit 1. Jänner 1997 ohne Gegenleistung einzubringen.

§ 8. Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft tritt mit dem Zeitpunkt der Kundmachung dieses Gesetzes sowie mit dem künftigen Erwerb des Rechtes der Fruchtnießung sowie von Eigentum oder von dinglichen Nutzungsrechten an bundeseigenen Liegenschaften von Gesetzes wegen in alle die Liegenschaften betreffenden Rechtsverhältnisse des Bundes mit Dritten ein, ohne daß es hierzu deren Zustimmung bedürfte. Der Bund haftet für die bis zu diesem Zeitpunkt von ihm eingegangenen Verpflichtungen gemäß § 1357 ABGB.

§ 9. Der Fruchtgenußvertrag gemäß § 2 hat vorzusehen, daß die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft auch die Verpflichtung des Bundes gemäß §§ 7 und 7a des Bundesstraßengesetzes, BGBl. Nr. 286/1971, die unter § 2 bezeichneten Straßen zu planen, zu bauen und zu erhalten, übernimmt und den Bund diesbezüglich schad- und klaglos hält. Dies gilt auch für jene Teilstrecken, die bereits bisher an die Alpen Straßen Aktiengesellschaft und die Österreichische Autobahnen- und Schnellstraßen AG übertragen wurden.

§ 10. In dem mit der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft gemäß § 2 abzuschließenden Fruchtgenußvertrag ist dem Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten das Recht einzuräumen, der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft Zielvorgaben zu setzen und eine begleitende Kontrolle hinsichtlich der Maßnahmen der Gesellschaft einschließlich der Planungsmaßnahmen durchzuführen. Insbesondere ist vorzusehen, daß dem Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten die Erlassung der für die technische Durchführung anzuwendenden Vorschriften vorbehalten bleibt und ihm jährlich im Vorhinein sämtliche Kostenpläne für Planung, Bau, Erhaltung und Verwaltung vorgelegt werden.

§ 11. Die für die Errichtung neuer, dem Recht der Fruchtnießung unterliegenden Strecken oder für die Erfüllung sonstiger, der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft übertragenen Aufgaben notwendigen Grundflächen und sonstigen dinglichen Rechte sind von der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft im Auftrag, im Namen und auf Rechnung des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) zu erwerben. In gleicher Weise vertritt die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft oder in ihrem Auftrag die Alpen Straßen AG oder die Österreichische Autobahnen- und Schnellstraßen AG den Bund (Bundesstraßenverwaltung) in allen die ihr gemäß § 2 zu übertragenden Bundesstraßenstrecken betreffenden Verwaltungs- und Gerichtsverfahren. Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat für den Fall des Fruchtgenußerwerbes an den von ihr im Namen des Bundes erworbenen Grundflächen und dinglichen Rechten einen Kaufpreis in Höhe aller Kosten, die dem Bund aus dem Erwerb der Grundflächen und der Straßenerrichtung auf diesen Grundflächen entstanden sind, zu entrichten. Der Erwerb des Fruchtgenußrechtes an diesen Grundflächen, insbesondere den darauf errichteten Straßen, sowie an dinglichen Rechten erfolgt durch Bezahlung des Kaufpreises. § 481 ABGB ist nicht anzuwenden.

§ 12. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist mit Ausnahme des § 10 der Bundesminister für Finanzen betraut, wobei hinsichtlich der §§ 2, 7 und 9 das Einvernehmen mit dem Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten herzustellen ist. Die Vollziehung des § 10 obliegt dem Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten, soweit davon Finanzierungsmaßnahmen betroffen sind, im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen gemäß Bundeshaushaltsgesetz und dem jeweils geltenden Bundesministeriengesetz.

§ 13. Dieses Bundesgesetz tritt mit 1. Jänner 1997 in Kraft.

Artikel II

Änderung des ASFINAG-Gesetzes

Das Bundesgesetz vom 8. Oktober 1982, mit dem eine Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft errichtet wird, BGBl. Nr. 591/1982, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. Nr. 383/1996, wird wie folgt geändert:

1. Art. II § 2 Abs. 1 lautet:

„(1) Als Unternehmensgegenstand der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft ist insbesondere vorzusehen die Finanzierung, die Planung, der Bau und die Erhaltung von Bundesstraßen A (Bundesautobahnen), mehrspurigen Bundesstraßen S (Bundesschnellstraßen) und Bundesstraßen B, die ähnliche Merkmale wie Bundesstraßen A aufweisen, sowie von Brücken, Tunnel und Gebirgspässen auf sonstigen Bundesstraßen S und Bundesstraßen B, soweit diese bemaute werden, in Österreich, einschließlich der hierzu notwendigen und zweckdienlichen Infrastruktur, die Einhebung von Mauten und Benützungsgebühren von den Nutzern dieser Straßen, sowie die Bedienung der von der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft mit Ermächtigung des Bundesministers für Finanzen gemäß Art. II § 5 des ASFINAG-Gesetzes eingegangenen Verbindlichkeiten, soweit sie für Zwecke der Planung, des Baues und der Erhaltung von Bundesstraßen eingegangen wurden. Zur Erfüllung ihrer Aufgaben oder zur Steigerung ihrer Wirtschaftlichkeit kann die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft auch Tochterunternehmen gründen sowie Beteiligungen eingehen, soweit gesellschaftsvertraglich sichergestellt ist, daß der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft ein bestimmender Einfluß zukommt.“

2. Art. II § 3 Abs. 1 lautet:

„(1) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft ist zur Erfüllung ihrer Aufgaben berechtigt, Kreditoperationen im In- und Ausland durchzuführen. Soweit dadurch Haftungen des Bundes begründet werden, dürfen diese Kreditoperationen nur mit Zustimmung des Bundesministers für Finanzen gemäß § 6 vorgenommen werden.“

3. Im Art. II § 3 erhalten die bisherigen Abs. 1 bis 3 die Bezeichnungen 2 bis 4.

4. Art. II § 10 lautet:

„§ 10. Der Bund, vertreten durch den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten, hat nach Maßgabe der im jährlichen Bundesfinanzgesetz erteilten Ermächtigung dafür Sorge zu tragen, daß der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft die zur Erfüllung ihrer Aufgaben notwendigen liquiden Mittel zur Verfügung stehen, soweit die Aufgaben in den jährlich im Vorhinein mit dem Bund abgestimmten Kostenplänen für Planung, Bau, Erhaltung und Verwaltung umfaßt sind.“

5. Art. II § 12 lautet:

„§ 12. (1) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft ist von bundesgesetzlichen Abgaben und Gebühren mit Ausnahme der Umsatzsteuer, von den Bundesverwaltungsabgaben sowie den Gerichts- und Justizverwaltungsabgaben befreit, soweit sich diese Abgaben und Gebühren aus der Durchführung der in diesem Bundesgesetz vorgesehenen Sacheinlagen und der Einräumung des Rechtes der Fruchtnießung ergeben.

(2) Die auf Grund der in diesem Bundesgesetz vorgesehenen Einbringungen verwirklichten Erwerbsvorgänge sind von der Grunderwerbsteuer und der Kapitalverkehrssteuer befreit.

(3) Grundsatzbestimmung: Die auf Grund von bundesgesetzlichen Bestimmungen und auf Grund des Rechtes der Fruchtnießung eingehobenen Mauten, Benützungsgebühren oder Abgaben für die Benützung von Bundesstraßen dürfen nicht mit landesgesetzlich geregelten Abgaben belastet werden. Zur Anpassung entgegenstehender landesgesetzlicher Regelungen wird gemäß § 7 Abs. 4 F-VG 1948 in Verbindung mit Art. 15 Abs. 6 B-VG eine Frist von sechs Monaten bestimmt.“

6. Nach Art. II § 13 wird folgender § 14 angefügt:

„§ 14. Soweit in diesem Bundesgesetz auf Bestimmungen anderer Bundesgesetze verwiesen wird, sind diese in der jeweils geltenden Fassung anzuwenden.“

7. Nach Art. II § 14 wird folgender § 15 angefügt:

„§ 15. Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft sowie die Gesellschaften, an denen die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft beteiligt ist und auf die sie einen bestimmenden Einfluß hat, können sich von der Finanzprokurator gemäß

Prokuraturgesetz, StGBI. Nr. 172/1945, unbeschadet der Rechte und Pflichten der Gesellschaftsorgane, rechtlich beraten und vertreten lassen.“

8. *Nach Art. II § 15 wird folgender § 16 angefügt:*

„§ 16. Art. II § 6 Abs. 2 lit. a bis d, Art. III, Art. VI und Art. VII treten mit Kundmachung des Infrastrukturfinanzierungsgesetzes 1997 außer Kraft.“

9. *Art. IX § 1 lautet:*

„§ 1. Dieses Bundesgesetz tritt mit 1. November 1982 in Kraft. Die mit dem Infrastrukturfinanzierungsgesetz 1997 bewirkten Änderungen dieses Bundesgesetzes treten mit 1. Jänner 1997 in Kraft.“

10. *Art. IX § 2 lautet:*

„§ 2. Mit der Vollziehung sind betraut: Hinsichtlich des Art. II §§ 14, 15 und 16 der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten, hinsichtlich des Art. II § 2 Abs. 2, §§ 8, 9 und 10 der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen, hinsichtlich der übrigen Bestimmungen des Art. II der Bundesminister für Finanzen, hinsichtlich des Art. IV der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen, hinsichtlich des Art. V § 1 der Bundesminister für Finanzen, hinsichtlich des Art. V § 2 der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten, hinsichtlich des Art. VIII der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten, im übrigen der Bundesminister für Finanzen.“

Artikel III

Änderung des BIG-Gesetzes

Das BIG-Gesetz, BGBl. Nr. 419/1992, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz, BGBl. Nr. 201/1996, wird wie folgt geändert:

1. *Art. I § 3 Abs. 1 wird um folgenden dritten Satz und vierten Satz ergänzt:*

„Die Einräumung des Rechtes der Fruchtnießung an den Liegenschaften, die in der durch das Infrastrukturfinanzierungsgesetz 1997 erfolgten Erweiterung der Anlage A, Rubrik Inland, angeführt sind, hat bis spätestens 31. Dezember 1997 mit Wirksamkeit 1. Jänner 1997 zu erfolgen. Das fixe Entgelt für die Einräumung des Rechtes der Fruchtnießung beträgt 5 085 237 969 Schilling ist mit Wirksamkeit der Einräumung des Rechtes der Fruchtnießung fällig und mit der in der Bilanz der Gesellschaft zum 1. Jänner 1997 ausgewiesenen Forderung aus „Hochbau“ gegen den Bund in der Höhe von 5 085 237 969 Schilling aufzurechnen.“

Die Anlage A, Rubrik Inland, wird um folgende Liegenschaften erweitert:

„KG.NR.	Katastralgemeinde	EZ	Anmerkung
01004	Innere Stadt Wien	457	
01006	Landstraße	1895	
01617	Strebersdorf	1789	
11029	Langenzersdorf	3032	
05220	Schwechat	64	
23441	Wöllersdorf	1004	
19544	St. Pölten	5223	
12114	Krems	4375	
45203	Linz	3272	
45212	Urfahr	756	
45203	Linz	3318	
45214	Katzbach	1246	
		1323	
		1801	
49233	Steyr	1378	
		2062	
		2329	
56524	Itzling	1285	
		1286	
		1290	
56209	Hallein	844	

698 der Beilagen

5

81113	Innsbruck	179	
KG.NR.	Katastralgemeinde	EZ	Anmerkung
81136	Wilten	11	
30003	Eisenstadt	3651	
63102	St. Leonhard	6	
		7	
63101	Innere Stadt (Graz)	585	
63125	Webling	1914	
63102	St. Leonhard	18	
		19	
63106	Jakomini	702	
63106	Jakomini	840	
63104	Lend	69	
63112	Gösting	157	
		961	
66138	Leibnitz	1664	
60403	Mariazell	405	
60326	Leitendorf	322	
60327	Leoben	142	
60105	Münichthal	169	
65215	Murau	303	
67406	Liezen	720	
		1048	
72127	Klagenfurt – 1. Bezirk	99	
72127	Klagenfurt – 4. Bezirk	76	
72127	Klagenfurt – 6. Bezirk	133	
72175	St. Ruprecht bei Klagenfurt	1360	
		1443	
75314	Schlatten	57	
01802	Erlaa	901	bereits in Anlage A im BIG-Gesetz enthalten
01004	Innere Stadt	879	bereits in Anlage A im BIG-Gesetz enthalten
01402	Hernals	476	bereits in Anlage A im BIG-Gesetz enthalten
		1868	
56537	Salzburg	177	bereits in Anlage A im BIG-Gesetz enthalten
		184	
		185	
		187“	

2. Nach Art. I § 3 wird folgender § 3a angefügt:

„§ 3a. (1) Die Gesellschaft tritt kraft Gesetzes in die bisher von der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft gemäß Art. VI des ASFINAG-Gesetzes, BGBl. Nr. 591/1982, zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 383/1996 eingegangenen offenen Verpflichtungen aus Kreditoperationen, zur Finanzierung von Hochbauten des Bundes sowie in die in der Anlage zum Jahresabschluß der ASFINAG zum 31. Dezember 1996 im Verrechnungskreis „Hochbau“ ausgewiesenen Forderungen an den Bund ein. Zudem gehen die ab 1. Jänner 1997 neu begründeten Verbindlichkeiten unter Berücksichtigung der ab 1. Jänner 1997 geleisteten Bundeszuschüsse, jeweils soweit sie dem Verrechnungskreis „Hochbau“ zuzuzählen sind, auf die BIG von Gesetzes wegen über.“

(2) Soweit der Bund für Verpflichtungen nach Art. VI des ASFINAG-Gesetzes, BGBl. Nr. 591/1982 in der Fassung BGBl. Nr. 383/1996, bereits Haftungen übernommen hat, bleiben diese Haftungen des Bundes, soweit sie bei Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes noch aushafteten, zu den bisherigen Konditionen bestehen.“

3. Art. IV Z 2 und 3 lauten:

- „2. des § 3 Abs. 1, 1. und 3. Satz und Abs. 4, § 3 a Abs. 1 sowie § 6 Abs. 3 der Bundesminister für Finanzen im Einvernehmen mit dem Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten; § 3 Abs. 1, 2. Satz der Bundesminister für Finanzen im Einvernehmen mit dem Bundesminister für auswärtige Angelegenheiten;
3. des § 3, Abs. 2 und 3, § 3 a Abs. 2, § 4 und § 5 Abs. 2 und § 7 und des Art. III der Bundesminister für Finanzen,“

6

698 der Beilagen

4. Nach Art. IV wird folgender Art. V angefügt:

„Artikel V

Die mit dem Infrastrukturfinanzierungsgesetz 1997 bewirkten Änderungen dieses Bundesgesetzes treten mit 1. Jänner 1997 in Kraft.“

Artikel IV

Änderung des SCHIG-Gesetzes

Das Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz – SCHIG, BGBl. Nr. 201/1996, wird wie folgt geändert:

1. Nach § 3 wird folgender § 3a angefügt:

„§ 3a. (1) Die Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft hat unbeschadet der Bestimmungen der §§ 5 und 6 die Finanzierung der Planung und des Baues von Eisenbahnen gemäß dem Hochleistungsstreckengesetz, BGBl. Nr. 135/1989, bis zu einem Kostenbetrag in Höhe bis zu 23 000 Millionen Schilling zu übernehmen.

(2) Die bis zur Kundmachung des Infrastrukturfinanzierungsgesetzes 1997 von der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft eingegangenen Verpflichtungen aus Kreditoperationen zur Finanzierung von Eisenbahn-Hochleistungsstrecken gemäß Art. VII des Bundesgesetzes vom 8. Oktober 1982, BGBl. Nr. 591/82 in der geltenden Fassung, mit der eine Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft errichtet wird, gehen, mit Inkrafttreten des Infrastrukturfinanzierungsgesetzes 1997 auf die Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft über. Hiezu werden die in der Anlage zum Jahresabschluß der ASFINAG zum 31. Dezember 1996 im Verrechnungskreis „Bahn“ ausgewiesenen Forderungen an den Bund der SCHIG zugeordnet. Diese Forderungen zuzüglich der ab 1. Jänner 1997 geleisteten Bundeszuschüsse, jeweils soweit sie dem Verrechnungskreis „Bahn“ zuzuzählen sind, gehen auf die SCHIG von Gesetzes wegen mit Inkrafttreten des Bundesgesetzes über. Soweit der Bund für diese Verpflichtungen der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft bereits Haftungen übernommen hat, bleiben diese im bisherigen Ausmaß bestehen und sind auf den in Abs. 4 festgesetzten Haftungsrahmen anzurechnen.

(3) Für die zur Erfüllung der Aufgaben gemäß Abs. 1 und 2 erforderlichen Kreditoperationen der Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft und Haftungsübernahmen des Bundes gelten die Bestimmungen des Art. II § 5 und § 6 des Bundesgesetzes vom 8. Oktober 1992, BGBl. Nr. 591/1982 in der geltenden Fassung mit dem eine Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft errichtet wird, sinngemäß.

(4) Der jeweils ausstehende Gesamtbetrag (Gegenwert) der Haftungen darf 23 000 Millionen Schilling an Kapital und 23 000 Millionen Schilling an Zinsen und Kosten nicht übersteigen.

(5) Für die Übernahme der Haftung durch den Bund ist kein Haftungsentgelt zu entrichten.

(6) Die Gesellschaft ist kein Kreditinstitut nach § 1 Abs. 1 des Bankwesengesetzes BGBl. Nr. 532/1993 in der jeweils geltenden Fassung.“

2. Nach § 3a wird folgender § 3b angefügt:

„§ 3b. (1) Die Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft hat der mit Hochleistungsstreckengesetz, BGBl. Nr. 135/1989, eingerichteten Gesellschaft soweit diese mit Planung und Bau von Hochleistungsstrecken betraut ist, gemäß § 3a die notwendigen Mittel auf Grund der mit dem Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen genehmigten Bauzeit- und Kostenpläne bzw. Finanzierungspläne nach Bedarf zuzuweisen.

(2) Die in Abs. 1 bezeichnete Gesellschaft hat im Wege der Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft dem Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr bezüglich jener Hochleistungsstrecken, mit deren Planung und Errichtung sie betraut ist, rechtzeitig Bauzeit- und Kostenpläne zur Genehmigung vorzulegen. Die Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft hat dem Bundesminister für Finanzen jährlich bis 30. Juni detaillierte Finanzierungspläne für das Folgejahr vorzulegen.

(3) Die Verwendung der Gelder ist gegenüber der Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft nachzuweisen.“

3. § 6 Abs. 2 lautet:

„(2) 100 vH der von der ASFINAG nach § 3a getätigten Schieneninfrastrukturfinanzierungen, 85 vH der von der Gesellschaft bis 31. Dezember 1997 und 60 vH der von der Gesellschaft ab 1. Jänner 1998 getätigten Finanzierungen, zusammen aber höchstens 83 Milliarden Schilling, und die Finanzierung der

Kosten von Kreditoperationen gemäß § 3a und § 5 Abs. 1 Z 2 können von der Gesellschaft als Forderung an den Bund ausgewiesen werden. Die Kosten dieser Finanzierung trägt der Bund. Die Bundesregierung ist ermächtigt, den im ersten Satz genannten Betrag von 83 Milliarden Schilling auf Antrag des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr bei Bedarf für jene Projekte, die per Verordnung zur Planung und/oder zum Bau zu übertragen sind, jeweils aufzustocken. Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr hat Beschlüsse der Bundesregierung über Aufstockungen, welche 10 Milliarden Schilling übersteigen, jeweils dem Parlament zu berichten.“

4. § 12 lautet:

„§ 12. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist hinsichtlich der §§ 3 Z 4, 5 Abs. 1, 6 Abs. 1 und 2 der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen, hinsichtlich § 3a und b, § 6 Abs. 3 sowie §§ 7, 10 und 11 der Bundesminister für Finanzen, hinsichtlich der übrigen Bestimmungen der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr betraut.“

5. § 13 wird durch einen zweiten Satz ergänzt:

„Die mit dem Infrastrukturfinanzierungsgesetz 1997 bewirkten Änderungen dieses Bundesgesetzes treten mit 1. Jänner 1997 in Kraft.“

Artikel V

Änderung des Bundesstraßenfinanzierungsgesetzes 1996- BStFG 1996

Das Bundesstraßenfinanzierungsgesetz 1996 – BStFG 1996, BGBl. Nr. 201/1996, geändert durch das Bundesgesetz BGBl. Nr. 656/1996 wird wie folgt geändert:

1. § 1 Abs. 1 dritter Satz, Abs. 3 und Abs. 4 treten mit Kundmachung des Infrastrukturfinanzierungsgesetzes 1997 außer Kraft.

2. Der bisherige § 1 Abs. 5 erhält die Bezeichnung Abs. 3 und hat zu lauten:

„(3) Der Bundesminister für Finanzen wird ermächtigt, für die von der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft gemäß Abs. 4 durchzuführenden Kreditoperationen namens des Bundes Haftungen als Bürge und Zahler gemäß § 1357 des Allgemeinen Bürgerlichen Gesetzbuches oder in Form von Garantien nach Maßgabe der jeweiligen bundesfinanzgesetzlichen Ermächtigung zu übernehmen.“

3. Der bisherige § 1 Abs. 6 erhält die Bezeichnung Abs. 4. Der zweite Satz hat zu lauten:

„Der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft obliegt die Erstellung von Vorschlägen zur Festlegung von Mautstellen.“

4. § 3 Abs. 1 hat zu lauten:

„(1) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat Vorschläge über die Festsetzung der Mauttarife nach Fahrzeugkategorien zu erstellen. Sie hat sich dabei an den Längen der den Mautstellen gemäß § 1 Abs. 4 zuzuordnenden Mautstreckenabschnitten sowie an den Kosten der Herstellung, Erweiterung, baulichen und betrieblichen Erhaltung und der Einhebung der Mauten des betreffenden Mautstreckenabschnittes zu orientieren. Sie kann dabei auch auf die von bestimmten Fahrzeugkategorien ausgehenden Umweltbelastungen, den Zeitpunkt der Straßenbenützung und die Art der Mauteinhebung Bedacht nehmen. Der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten setzt im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen unter Bedachtnahme auf die genannten Grundsätze und die Vorschläge der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft die Mauttarife durch Verordnung fest.“

5. § 4 Abs. 1 erster Satz hat zu lauten:

„Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat einheitlich Bedingungen für die Benützung der Mautstrecken gemäß § 1 Abs. 1 und § 7 Abs. 1 (Mautordnung) festzulegen und in ihrem Rahmen auch die Beschaffenheit der Geräte zur elektronischen Abbuchung der fahrleistungsabhängigen Maut und deren Anbringung am oder im Fahrzeug festzusetzen.“

6. § 4 Abs. 2 hat zu lauten:

„(2) Die überwiegende Mauteinhebung mittels elektronischer Einrichtung ist anzustreben (§ 2). Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat dafür Sorge zu tragen, daß der fahrleistungsabhängigen Mautpflicht unterliegende Kraftfahrzeuge von der mautpflichtigen Straßenbenützung mit Geräten zur elektronischen Abbuchung der Maut ausgerüstet werden können. Diese Geräte sind von der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft zur Verfügung zu stellen; in der Mautordnung kann auch ein angemessener Kostenersatz vorgesehen werden.“

8

698 der Beilagen

7. § 6 hat zu lauten:

„§ 6. Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat deutlich und rechtzeitig auf fahrleistungs- und zeitabhängig bemaute Strecken hinzuweisen. Die Mautordnung und die Mauttarife sind von der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft im Amtsblatt zur Wiener Zeitung kundzumachen. Im grenznahen Bereich ist die Information durch Hinweise und Anschläge sicherzustellen.“

8. § 7 Abs. 1 erster Satz hat zu lauten:

„Solange für Fahrzeuge, die von den in Abs. 2 genannten Kategorien umfaßt werden, keine fahrleistungsabhängige Maut auf Bundesstraßen A (Bundesautobahnen) und Bundesstraßen S (Bundes-schnellstraßen) eingehoben wird, unterliegt deren Benützung einer zeitabhängigen Maut.“

9. § 7 Abs. 7 erster Halbsatz hat zu lauten:

„Der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen im Rahmen der Mautfestsetzung für Strecken, die der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft zur Fruchtnießung überlassen sind,“

10. § 7 Abs. 11 erster Satz hat zu lauten:

„Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat in der Mautordnung Festlegungen über die Beschaffenheit und Anbringung der Mautvignetten an den Fahrzeugen zu treffen.“

11. § 8 hat zu lauten:

„§ 8. Mautschuldner ist der Kraftfahrzeuglenker. Kann dieser nicht festgestellt werden, haftet der Zulassungsbesitzer für die geschuldete Maut, wenn er nicht binnen zwei Wochen nach Zustellung einer Aufforderung der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft den Kraftfahrzeuglenker oder einer Person, die Auskunft über den Kraftfahrzeuglenker erteilen kann, nennt. Diese Person haftet dann für die geschuldete Maut, wenn sie der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft nicht binnen zwei Wochen nach Zustellung einer Aufforderung den Kraftfahrzeuglenker nennt.“

12. § 9 Abs. 1 hat zu lauten:

„(1) Die Bundesstraßengesellschaften haben die Einnahmen aus den zeitabhängigen Mauten die nicht zur Deckung von Ausgaben gemäß Artikel II § 4 Abs. 1 ASFINAG-Gesetz dienen, an die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft abzuführen.“

13. § 9 Abs. 3 tritt mit Kundmachung des Infrastrukturfinanzierungsgesetzes 1997 außer Kraft.

14. § 11 tritt mit Kundmachung des Infrastrukturfinanzierungsgesetzes 1997 außer Kraft.

15. Im § 12 Abs. 6 lautet der zweite Satz:

„80 vH der eingehobenen Strafgeelder sind der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft abzuführen.“

16. § 15 hat zu lauten:

„§ 15. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes sind der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten, hinsichtlich des § 1 Abs. 1, 2 und 4, der §§ 3 bis 5, des § 7, der §§ 9 und 10 sowie des § 12 Abs. 3 der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen, hinsichtlich des § 1 Abs. 3 und des § 14 der Bundesminister für Finanzen und hinsichtlich des § 13 der Bundesminister für Inneres und der Bundesminister für Finanzen jeweils im Einvernehmen mit dem Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten betraut.“

17. § 15 wird folgender § 16 angefügt:

„§ 16. Die mit dem Infrastrukturfinanzierungsgesetz 1997 unter Z 2, Z 9, Z 12 und Z 15 bewirkten Änderungen dieses Bundesgesetzes treten mit 1. Jänner 1997 in Kraft.“

Artikel VI

Änderung des Bundesministeriengesetzes 1986

Das Bundesministeriengesetz 1986, BGBl. Nr. 76, zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 21/1997, wird wie folgt geändert:

1. Dem § 17b wird folgender Abs. 11 angefügt:

„(11) Abschnitt C Z 30 des Teiles 2 der Anlage zu § 2 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. XXX/1997 tritt mit 1. Jänner 1997 in Kraft.“

2. Abschnitt C Z 30 des Teiles 2 der Anlage zu § 2 lautet:

„30. Angelegenheiten der Unternehmungen, die durch Bundesgesetz mit dem Bau und der Erhaltung von Bundesstraßen betraut sind.

Dazu gehören insbesondere auch:

Die Verwaltung der Anteilsrechte des Bundes an der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft, sowie an der Alpen Straßen Aktiengesellschaft und der Österreichischen Autobahnen- und Schnellstraßen- Aktiengesellschaft, solange der Bund Aktionär dieser Gesellschaften ist.“

Artikel VII

Änderung des Bundesgesetzes betreffend Maßnahmen im Bereich der Bundesstraßengesellschaften

Das Bundesgesetz betreffend Maßnahmen im Bereich der Bundesstraßengesellschaften, BGBl. Nr. 826/1992, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. Nr. 297/1995, wird wie folgt geändert:

1. § 2 Abs. 3 wird folgender zweiter Satz angefügt:

„Der Bund kann Aktien der Länder erwerben.“

2. In § 5 Abs. 3 werden die Worte „vom Bund“ jeweils durch die Worte „von der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft“ ersetzt.

3. § 10 Abs. 2 zweiter Satz entfällt.

4. § 13 Abs. 2 entfällt.

5. § 13 Abs. 3 wird Abs. 2.

6. § 15 lautet:

„§ 15. Die Bestimmungen des § 1319a des Allgemeinen Bürgerlichen Gesetzbuches finden uneingeschränkt auch auf Bundesstraßen Anwendung, bei welchen die Erhaltung der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft oder den Gesellschaften (§§ 1 und 3) übertragen wurde.“

7. § 16 wird folgender § 17 angefügt:

„§ 17. Die mit dem Infrastrukturfinanzierungsgesetz 1997 bewirkten Änderungen dieses Bundesgesetzes treten mit 1. Jänner 1997 in Kraft.“

Artikel VIII

Änderung des Bundesfinanzgesetzes 1997

Das Bundesfinanzgesetz 1997, BGBl. Nr. 211/1996, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. XXX/1997 wird wie folgt geändert (4. BFG-Novelle 1997):

1. Im Art. IX Abs. 1 wird der Punkt nach der Z 5 durch einen Strichpunkt ersetzt und als Z 6 und Z 7 angefügt:

„6. die Haftung als Bürge und Zahler gemäß § 1357 ABGB oder in Form von Garantien für von der ASFINAG zur Finanzierung der ihr durch Art. V des Infrastrukturfinanzierungsgesetzes 1997, BGBl. I Nr. XXX/1997 übertragenen Aufgaben durchzuführenden Kreditoperationen in einem Ausmaß zu übernehmen, daß der Gesamtbetrag (Gegenwert) der Haftungen 5 000 Millionen Schilling an Kapital und 5 000 Millionen Schilling an Zinsen und Kosten zuzüglich allfälliger Rückzahlungen von in Vorjahren aus Art. V des Infrastrukturfinanzierungsgesetzes 1997 stammenden Kreditoperationen und die Kreditoperationen im Einzelfall 5 000 Millionen Schilling an Kapital nicht übersteigt;

7. die Haftung als Bürge und Zahler gemäß § 1357 ABGB oder in Form von Garantien für von der Schieneninfrastrukturfinanzungs-Gesellschaft zur Finanzierung der ihr durch Art. IV des Infrastrukturfinanzierungsgesetzes 1997, BGBl. I Nr. XXX/1997 übertragenen Aufgaben durchzuführenden Kreditoperationen in einem Ausmaß zu übernehmen, daß der Gesamtbetrag (Gegenwert) der Haftungen 4 000 Millionen Schilling an Kapital und 4 000 Millionen Schilling an Zinsen und Kosten zuzüglich allfälliger Rückzahlungen von in Vorjahren aus Art. IV Infrastrukturfinanzierungsgesetz 1997 stammenden Kreditoperationen und die Kreditoperationen im Einzelfall 4 000 Millionen Schilling an Kapital nicht übersteigt.“

10

698 der Beilagen

2. Art. IX Abs. 2 hat zu lauten:

„(2) Der Bundesminister für Finanzen darf Haftungen für Kreditoperationen gemäß Abs. 1 nur übernehmen, wenn

1. in den Fällen der Z 1 bis 5 diese inhaltlich den Bestimmungen des § 65b BHG entsprechen und
2. in den Fällen der Z 6 und 7 die prozentuelle Gesamtbelastung bei Kreditoperationen in inländischer oder ausländischer Währung unter Berücksichtigung eventueller Währungstauschverträge unter Zugrundelegung der im § 65 Abs. 2 BHG umschriebenen finanzmathematischen Formel, das im § 65b Abs. 1 BHG bestimmte jeweilige Höchstausmaß zum Zeitpunkt der Konditionenvereinbarung nicht überschreitet. Beträgt bei Kreditoperationen in inländischer Währung unter Berücksichtigung eventueller Währungstauschverträge der geltende Zinsfuß für Eskontierungen der Österreichischen Nationalbank 1% oder weniger oder beträgt bei Kreditoperationen in ausländischer Währung unter Berücksichtigung eventueller Währungstauschverträge das arithmetische Mittel der im § 65b Abs. 1 Z 3 BHG angeführten offiziellen Diskontsätze 1% oder weniger, so können die Kreditoperationen eine höhere prozentuelle Gesamtbelastung aufweisen, wenn der Bund als Haftungsträger hieraus wirtschaftliche Vorteile erwarten kann.“

3. Art. IX Abs. 3 hat zu lauten:

„(3) Auf Haftungen gemäß Abs. 1 Z 1 bis 3 sowie Z 5 bis Z 7 ist § 66 Abs. 2 Z 3 BHG, auf Haftungen gemäß Abs. 1 Z 1 und 2 ist darüber hinaus § 66 Abs. 2 Z 2 BHG nicht anzuwenden.“

Vorblatt**Ziel:**

Ziel des Gesetzesvorhabens ist es, insbesondere unter Beachtung der Konvergenzkriterien die ASFINAG-Schulden in einen nicht dem öffentlichen Bereich zuzuordnenden Gesellschaftsverbund zu überführen, wobei dies unter Beibehaltung der bestehenden Bundesstraßengesellschaften Alpen Straßen AG und ÖSAG sowie der ASFINAG erreicht werden soll.

Inhalt:

Die ASFINAG wird durch Auslagerung ihrer Kreditverpflichtungen für die Hochbau- und Schieneninfrastrukturmaßnahmen mit Wirkung vom 1. Jänner 1997 entlastet. Der Bund bringt seine Mehrheitsanteile an den Bundesstraßengesellschaften Alpen Straßen AG und ÖSAG als Sacheinlage in die ASFINAG ein. Es entsteht ein Konzern ASFINAG – Alpen Straßen AG – ÖSAG. Hinsichtlich der Länderanteile an Alpen Straßen AG und ÖSAG treten keine Änderungen ein.

Der Unternehmensgegenstand der ASFINAG wird dahingehend geändert, daß er Finanzierung, Planung, Bau und Erhaltung des mautpflichtigen Bundesstraßennetzes, die Einhebung von Mauten und Benützungsentgelten sowie die Bedienung der bestehenden Verbindlichkeiten der ASFINAG aus dem Straßenbau umfaßt. Diese Aufzählung und Zuordnung umfaßt den gesamten Geschäftsbereich und alle Aufgaben des Straßenbaues.

Der ASFINAG wird von Seite des Bundes mit privatrechtlichem Fruchtgenußvertrag das Recht der Fruchtnießung an den Bundesstraßen A und S sowie den Bundesstraßen B – soweit diese bemautet werden – übertragen. Die Mauten und Benützungsgebühren werden in Hinkunft in Namen und auf Rechnung der ASFINAG eingehoben. Das Entgelt für die Einräumung des Fruchtgenusses auf die Dauer von mindestens 50 Jahren beträgt rund 78 Milliarden Schilling. Die Begleichung des Kaufpreises erfolgt durch Gegenverrechnung mit der Forderung der ASFINAG gegen den Bund aus dem Titel Straßenbau.

Alternative:

In Anbetracht der Dringlichkeit des Gesetzesvorhabens und der Zielsetzung, eine Organisationsstruktur zu schaffen, die den Anforderungen der Konvergenzkriterien genügt, wird keine Alternative gesehen.

12

698 der Beilagen

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Die Bundeskompetenz für Gesetzgebung und Vollziehung ergibt sich aus Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG als „Angelegenheit der wegen ihrer Bedeutung für den Durchzugsverkehr erklärten Straßenzüge“ und ist auch auf Art. 17 B-VG gestützt. Die Änderung des Bundesministeriengesetzes wird auf den Kompetenztatbestand „Einrichtung der Bundesbehörden und sonstigen Bundesämter“ (Art. 10 Abs. 1 Z 16 B-VG) in Verbindung mit Art. 77 B-VG gestützt.

EU-Konformität:

Maßgebliche Bestimmungen:

- Verordnung (EG) 2223-96 vom 25. Juni 1996
- Protokoll zum Maastricht-Vertrag aus 1991 („Europe“/Dokument Nr. 1759/60) Nr. 2605/1993 des Rates vom 22. November 1993

Dem Gesetzesvorhaben stehen die angeführten Bestimmungen nicht entgegen. Die ASFINAG wird in Anbetracht der ihr gestellten Aufgaben von den Bestimmungen des Art. 90 Abs. 2 EGV 1992 umfaßt.

Kosten:

Zusätzlicher Personal- und Sachaufwand auf Seite des Bundes ist nicht zu erwarten.

Besonderer Teil

Parlamentarische Behandlung:

Das Infrastrukturfinanzierungsgesetz enthält zum Teil Verfügungen über Bundesvermögen, die dem Einspruchsrecht des Bundesrates nicht unterliegen. Es handelt sich hierbei um Art. I § 1, § 2, § 5, § 7, § 9 und § 11, Art. II Z 3 und Z 4, Art. III Z 1, Art. IV und Art. V Z 2.

Zu Art. I § 1:

Mit dieser Bestimmung soll die ASFINAG zur Holdinggesellschaft für ASG und ÖSAG werden und mit diesen Gesellschaften einen Konzern bilden. Die Anteile des Bundes an ASG und ÖSAG gehen daher an die ASFINAG über, welche dadurch im Ausmaß dieser Anteile an den beiden Gesellschaften beteiligt wird.

Zu Art. I § 2:

Als finanzielle Basis der neuen ASFINAG und als Grundlage für die Berechtigung zur Mauteinhebung soll ihr der Bund durch Vertrag das Recht der Fruchtnießung (§§ 509 ff. ABGB) an den im Eigentum des Bundes stehenden Grundstücken und Anlagen des hochrangigen Bundesstraßennetzes sowie – darauf aufbauend – das Recht der Einhebung von Mauten und Benützungsgebühren an diesen Straßen auf eigene Rechnung einräumen.

Zu Art. I § 3:

Diese Bestimmung setzt den Zeitpunkt des Erwerbes des Fruchtgenusses durch die ASFINAG fest und besagt weiters, daß das Fruchtgenußrecht nicht verbüchert werden soll.

Zu Art. I § 4:

Zur Durchführung der ihr übertragenen Aufgaben muß die ASFINAG auch die Rechte und Pflichten des Bundes aus dem Bereich der Privatwirtschaftsverwaltung übernehmen. Diese ergeben sich insbesondere aus dem Bundesgesetz betreffend Maßnahmen im Bereich der Bundesstraßengesellschaften, BGBl. Nr. 826/1992 und dem Bundesstraßenfinanzierungsgesetz 1996, BGBl. Nr. 201/1996 sowie den Bestimmungen des ASFINAG-Gesetzes. Hoheitliche (behördliche) Aufgaben des Bundes im Bereich der Bundesstraßenverwaltung, die sich aus dem Bundesstraßengesetz ergeben (zB Ausnahmegewilligungen gemäß §§ 14 und 21 BStG), werden nicht übertragen.

Zu Art. I § 5:

Der Kaufpreis für das Fruchtgenußrecht soll mit der Forderung der ASFINAG gegen den Bund, die laut Bilanz 1996 zirka 77,913 Milliarden Schilling beträgt, aufgerechnet werden. Die Forderung stammt aus der Aufnahme von Anleihen durch die ASFINAG für Bundesstraßenzwecke (Art. II § 6 Abs. 2 lit. a ASFINAG-Gesetz). Die Höhe des Kaufpreises setzt voraus, daß der Bund auf die Dauer von 50 Jahren auf die ordentliche Kündigung des Vertrages verzichtet.

Zu Art. I § 6:

Wie bereits zu Art. I § 2 ausgeführt, bildet die Einräumung des Fruchtgenußrechtes an die ASFINAG die Grundlage für die Berechtigung der ASFINAG zur Einhebung von Benützungsgebühren und Mauten. Entsprechend dem Wesen des Fruchtgenußvertrages erfolgt die Einhebung der Maut- und Benützungsgebühren durch die ASFINAG im eigenen Namen und auf eigene Rechnung.

Zu Art. I § 7:

Die Bestimmung eröffnet dem Bund die Möglichkeit, auch das betriebsnotwendige Vermögen, soweit es nicht vom Fruchtgenuß erfaßte Straßenbestandteile (zB Tankstellen, Rechte an Raststätten) sind, als Sacheinlage einzubringen.

Zu Art. I § 8:

Zur erleichterten administrativen Abwicklung bezüglich der Rechte und Pflichten aus der Fruchtnießung wird gesetzlich normiert, daß die ASFINAG in die bisherigen Rechte und Pflichten des Bundes bezüglich der Liegenschaftsrechte eintritt.

Zu Art. I § 9:

Gemäß § 513 ABGB ist der Fruchtnießler zur Erhaltung verpflichtet. Die Verpflichtung des Bundes bezüglich der vom Fruchtgenuß umfaßten Strecken (Planung, Errichtung und Erhaltung) geht auf die ASFINAG über. Die bereits auf Grund früherer Gesetze (zB ASFINAG-Gesetz) und zuletzt auf Grund der auf dem Bundesstraßenfinanzierungsgesetz 1996 basierenden Verordnung, betreffend die Übertragung von Bundesstraßenstrecken an die Bundesstraßengesellschaften BGBl. Nr. 673/1996 erfolgte Übertragung dieser Verpflichtungen vom Bund an Alpen Straßen Aktiengesellschaft und ÖSAG wird dahingehend abgeändert, daß die Übertragung nunmehr durch Gesetz an die ASFINAG erfolgt. Die ASFINAG soll sich zur Erfüllung ihrer Aufgaben der bestehenden Einrichtungen bedienen.

Zu Art. I § 10:

Hier wird auf die Erhaltung des Rechts des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten Rücksicht genommen, auf Bau und Erhaltung des Straßennetzes auch weiterhin grundlegenden Einfluß zu nehmen.

Zu Art. I § 11:

Diese Bestimmung schafft die Grundlage für den Liegenschaftserwerb, den die ASFINAG zur Erfüllung ihrer Aufgaben am hochrangigen Bundesstraßennetz wird durchführen müssen.

Die ASFINAG hat diese Grundflächen für den Bund zu erwerben, da die Bundesstraßen des hochrangigen Netzes im Eigentum des Bundes bleiben sollen. Der Aufwand ist zunächst vom Bund zu tragen und dem Bund sodann gleichzeitig mit dem Erwerb des Fruchtgenußrechtes durch die ASFINAG von dieser zu ersetzen. Das Fruchtgenußrecht ist jedoch nicht grundbücherlich sicherzustellen, daher der Hinweis auf § 481 ABGB. Liegenschaften des Bundes, welche die ASFINAG für ihre Aufgaben benötigt, sind ihr zur Verfügung zu stellen. In Enteignungs- und sonstigen Verwaltungs- und Gerichtsverfahren vertritt der ASFINAG-Konzern den Bund.

Zu Art. I § 12:

Die alleinige Vollziehungskompetenz des Bundesministers für Finanzen zu Art. I § 1 ergibt sich aus dessen Zuständigkeit für Verfügungen über Bundesvermögen gemäß § 64 BHG; die alleinige Vollziehungskompetenz des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten zu Art. I § 10 ergibt sich aus dem Umstand, daß die ASFINAG nunmehr von einer reinen Finanzierungsgesellschaft zu einer Bundesstraßenplanungs- und -baugesellschaft werden soll (siehe dazu auch die vorgesehene Novellierung des Bundesministerengesetzes durch Art. VI des vorliegenden Gesetzentwurfes).

Zu Art. I § 13:

Die Rückwirkung ist vorzusehen, um die Entlastung des Bundeshaushalts bereits für das gesamte Haushaltsjahr 1997 zu ermöglichen. Die Rückwirkung entspricht der üblichen handelsrechtlichen Regelung bei Umgründungen.

Zu Art. II Z 1

Die im Gesetz vorgegebene Ausweitung des Unternehmensgegenstandes der neuen ASFINAG ist notwendig, um die Gesellschaft handelsrechtlich für die ihr durch Fruchtgenußvertrag (Art. I) zu übertragenden Aufgaben auszustatten. Die Gesellschaft soll weiters gemäß dem Europäischen System der volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung („ESVG“) zu einem Rechtsträger werden, der nicht zum Sektor „Staat“ zählt.

Zu Art. II Z 4:

Durch diese Bestimmung soll gesichert werden, daß der ASFINAG liquide Mittel zur Erfüllung ihrer Aufgaben zur Verfügung stehen, soweit diese Aufgaben in dem vom Bund genehmigten Kostenplan ihre Deckung finden. Die Art der Bereitstellung der Mittel (Überweisungen, Haftungen ua.) wurde offengelassen, um im Einzelfall Dispositionsmöglichkeiten zu haben.

Zu Art. II Z 5:

Diese Bestimmung folgt im wesentlichen den steuerrechtlichen Bestimmungen des ASFINAG-Gesetzes. Ergänzungen sind durch die Einräumung des Fruchtgenußrechtes an die ASFINAG (Art. I) notwendig.

Zu Art. II Z 6:

Diese Bestimmung soll die Anwendung anderer, im vorliegenden Bundesgesetz zitierter Bundesgesetze in der jeweils geltenden Fassung gewährleisten.

Zu Art. II Z 7:

Da die ASFINAG zur Gänze im Eigentum des Bundes steht, scheint es zweckmäßig, der ASFINAG die Möglichkeit zu eröffnen, sich von der Finanzprokuratorur rechtlich beraten und vertreten zu lassen.

Zu Art. II Z 8:

Die angeführten Bestimmungen des ASFINAG-Gesetzes sind durch das vorliegende Gesetz überholt und werden daher aufgehoben.

Zu Art. III:

Auf Basis der ASFINAG-Novelle, BGBl. Nr. 510/1987, erfolgten eine Reihe von Bauinvestitionen in 53 bundeseigenen Liegenschaften im gesamten Bundesgebiet. Mit Ausnahme von zwei Bauvorhaben sind sämtliche – über die ASFINAG finanzierten – Baumaßnahmen bereits fertiggestellt.

Im Zuge der Umstrukturierung der ASFINAG sollen die offenen Forderungen der ASFINAG an den Bund (aus Hochbaufinanzierung) von der BIG übernommen werden. Die BIG tritt kraft Gesetzes mit 1. Jänner 1997 in die bestehenden offenen Verbindlichkeiten der ASFINAG aus der Finanzierung von Hochbauten des Bundes und in die Forderungen an den Bund ein. Zu diesem Zweck übernimmt die BIG die im Verrechnungskreis „Hochbau“ per 31. Dezember 1996 gegebenen Verbindlichkeiten und ausgewiesenen Forderungen der ASFINAG an den Bund in Höhe von 5 085 237 969 Schilling sowie der nachfolgend noch neu begründeten Verbindlichkeiten und Forderungen, unter Berücksichtigung der ab 1. Jänner 1997 geleisteten Bundeszuschüsse.

Die Einräumung des Rechtes der Fruchtnießung hat spätestens bis 31. Dezember 1997 – rückwirkend mit 1. Jänner 1997 – zu erfolgen, und zwar auf Liegenschaften, bei denen Bauinvestitionen über die ASFINAG erfolgten. Das fixe Entgelt für die Einräumung dieses Rechtes der Fruchtnießung bemißt sich nach der Höhe der Forderungen der ASFINAG an den Bund und beträgt daher zum 1. Jänner 1997 pauschal 5 085 237 969 Schilling. Im übrigen kommen die Bestimmungen des Fruchtgenußrahmenvertrages zur Anwendung.

Die Anlage A zum BIG-Gesetz, BGBl. Nr. 419/1992 idF BGBl. Nr. 201/1996, beinhaltet bereits einen Teil dieser Liegenschaften. Aus Gründen der Vollständigkeit und im Sinne einer einheitlichen Übertragung sind auch diese Liegenschaften, sofern an ihnen das Recht der Fruchtnießung zugunsten der BIG noch nicht eingeräumt wurde, nochmals angeführt.

Bei der Festlegung der Hauptmietzinse gemäß Art. I § 5 Abs. 2 BIG-Gesetz BGBl. Nr. 419/1992 hat der Bundesminister für Finanzen darauf zu achten, daß hiemit auch die entsprechenden Finanzierungsaufwendungen, Erhaltungsaufwendungen, offenen FAG-Ansprüche sowie die für die Fortsetzung und Fertigstellung der laufenden Baumaßnahmen erforderlichen Investitionskosten ab 1. Jänner 1997 abgedeckt werden können.

Zu Art. IV:

Durch den Übergang des im Verrechnungskreis „Bahn“ ausgewiesenen ASFINAG-Finanzierungsrahmens auf die SCHIGmbH wird der Bahninfrastrukturfinanzierungsrahmen der ASFINAG mit dem der SCHIGmbH lediglich zusammengeführt und nicht erweitert.

Zu Z 1:

Im Zuge der Umstrukturierung der ASFINAG wird die ihr bisher umbundene Verpflichtung zur Finanzierung der Planung und des Baues von Eisenbahnen gemäß dem Hochleistungsstrecken-Gesetz, BGBl. Nr. 135/1989, nunmehr per Gesetz bis zu einem Kostenbetrag von 23 000 Millionen Schilling der

mit Strukturanpassungsgesetz 1996, BGBl. Nr. 201/1996, errichteten Schieneninfrastrukturfinanzierungs-GesmbH übertragen. In gleicher Weise werden auch die von der ASFINAG in diesem Zusammenhang mit Zustimmung des Bundes eingegangenen Verpflichtungen sowie die entsprechenden Forderungen gegenüber dem Bund an die SCHIGmbH übertragen. Der Ordnung halber wird weiters normiert, daß die SCHIGmbH, wie die ASFINAG, kein Kreditinstitut im Sinne des Bankwesengesetzes ist.

Zu Z 2:

Analog der bisherigen Regelung ist ein Bedarf der allenfalls nach rechtsgültigem Übergang gemäß Z 1 nicht ausgeschöpften Finanzmittel an die SCHIGmbH dem Bund nachzuweisen.

Die HL-AG hat in diesem Zusammenhang durch die SCHIGmbH dem Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr rechtzeitig ihre Bauzeit- und Kostenpläne zur Genehmigung vorzulegen sowie die SCHIGmbH die Verwendung der Gelder nachzuweisen.

Die SCHIGmbH hat dem Bundesminister für Finanzen jährlich bis 30. Juni ihre Finanzpläne für das Folgejahr vorzulegen.

Zu Z 3:

Diese Bestimmung regelt, welche Prozentsätze jeweils als Forderung an den Bund dargestellt werden, wobei insgesamt keine Änderung der Höhe nach erfolgt, sondern lediglich eine Zusammenfassung der bisher auf ASFINAG und SCHIGmbH getrennt ausgewiesenen Forderungsregelungen erfolgt.

Zu Z 4:

Die per Gesetz definierte Haftung des Bundes wird auf die zur SCHIGmbH verlagerten Schulden klar geregelt.

Zu Art. V:

Dieser Artikel paßt die Bestimmungen des Bundesstraßenfinanzierungsgesetzes 1996 jenen der Art. I und II des vorliegenden Entwurfes an.

Zu Art. V Z 1:

Der im Ermächtigungsgesetz (Art. I des vorliegenden Gesetzes) vorgesehene Fruchtgenußvertrag soll bereits vor Inkrafttreten dieses Gesetzes aufschiebend bedingt abgeschlossen werden, um ein sonst unter Umständen entstehendes rechtliches Vakuum zu verhindern.

Zu Art. V Z 2:

Es handelt sich um eine Haftungsermächtigung des Bundesministers für Finanzen für die Kreditoperationen der ASFINAG.

Zu Art. V Z 3 bis Z 12:

Es handelt sich vorwiegend um redaktionelle Anpassungen von Bestimmungen des Bundesstraßenfinanzierungsgesetzes an die durch das Ermächtigungsgesetz (Art. I) geschaffene neue Rechtslage.

Zu Art. V Z 13 und Z 14:

Hier gilt das zu Art. V Z 1 Gesagte.

Zu Art. V Z 17:

Das rückwirkende Inkrafttreten des vorliegenden Bundesgesetzes ist notwendig, weil die darin vorgesehenen Maßnahmen im Hinblick auf die angestrebte Erreichung der Maastricht-Kriterien bereits im Jahre 1997 wirksam werden müssen.

Zu Art. VI:

Die vorgesehenen Änderungen des Bundesministeriengesetzes sind notwendig, weil die ASFINAG durch den vorliegenden Gesetzesentwurf von einer reinen Finanzierungsgesellschaft zu einer Bundesstraßenplanungs- und -baugesellschaft wird.

Zu Art. VII:

Die hier vorgesehenen Änderungen tragen den durch Art. I dieses Gesetzes vorgesehenen Änderungen in der Eigentümerstruktur der Alpen Straßen AG und der ÖSAG Rechnung.

Zu Art. VIII:

Die Änderungen des Bundesfinanzgesetzes 1997 sind durch Art. V Z 2 dieses Gesetzes bedingt.

Textgegenüberstellung

Geltende Fassung:

Vorgeschlagene Fassung:

Änderung des ASFINAG-Gesetzes

Artikel II

Artikel II

§ 2. (1) Der Zweck dieser Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs- Aktiengesellschaft ist die Übernahme finanzieller Verpflichtungen von den in Abs. 3 angeführten Gesellschaften, die Entgegennahme von Geldern oder die Durchführung von Kreditoperationen im In- und Ausland für die Erfüllung der Aufgaben dieser Gesellschaften und die Zuweisung der Gelder an diese Gesellschaften.

§ 2. (1) Als Unternehmensgegenstand der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft ist insbesondere vorzusehen die Finanzierung, die Planung, der Bau und die Errichtung von Bundesstraßen A (Bundesautobahnen), mehrspurigen Bundesstraßen S (Bundes Schnellstraßen) und Bundesstraßen B, die ähnliche Merkmale wie Bundesstraßen A aufweisen, sowie von Brücken, Tunnel und Gebirgspässen auf sonstigen Bundesstraßen S und Bundesstraßen B, soweit diese bemauteet werden, in Österreich, einschließlich der hierzu notwendigen und zweckdienlichen Infrastruktur, die Einhebung von Mauten und Benützungsgeldern von den Nutzern dieser Straßen, sowie die Bedienung der von der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft mit Ermächtigung des Bundesministers für Finanzen gemäß Artikel II § 5 des ASFINAG-Gesetzes eingegangenen Verbindlichkeiten, soweit sie für Zwecke der Planung, des Baues und der Erhaltung von Bundesstraßen eingegangen wurden. Zur Erfüllung ihrer Aufgaben oder zur Steigerung ihrer Wirtschaftlichkeit kann die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft auch Tochterunternehmen gründen sowie Beteiligungen eingehen, soweit gesellschaftsvertraglich sichergestellt ist, daß der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft ein bestimmender Einfluß zukommt.

§ 3. (1) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft ist zur Erfüllung ihrer Aufgaben berechtigt, Kreditoperationen im In- und Ausland durchzuführen. Soweit dadurch Haftungen des Bundes begründet werden, dürfen diese Kreditoperationen nur mit Zustimmung des Bundesministers für Finanzen gemäß § 6 vorgenommen werden.

§ 3. (1) Die bis zum 31. Dezember 1982 von den in § 2 Abs. 3 angeführten Gesellschaften eingegangenen Verpflichtungen, resultierend aus Kreditoperationen im In- und Ausland, sind ab 1. Jänner 1983 von der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs- Aktiengesellschaft zu erfüllen.

(2) Die bis zum 31. Dezember 1982 von den in § 2 Abs. 3 angeführten Gesellschaften eingegangenen Verpflichtungen, resultierend aus Kreditoperationen im In- und Ausland, sind ab 1. Jänner 1983 von der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs- Aktiengesellschaft zu erfüllen.

(2) Soweit der Bund für die in Abs. 1 genannten Verpflichtungen der in § 2 Abs. 3 angeführten Gesellschaften Haftungen übernommen hat, bleiben diese Haftungen des Bundes im bisherigen Ausmaß bestehen.

(3) Diese bisher übernommenen Haftungen des Bundes sind mit dem Betrag, mit dem sie zum 31. Dezember 1982 aushaften, aus den in § 6 Abs. 2 lit. a festgesetzten Haftungsrahmen anzurechnen.

§ 10. (1) Der Bund hat der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft die mit der Durchführung der in diesem Bundesgesetz bezeichneten Aufgaben zusammenhängenden Kosten zu ersetzen.

(2) Der Kostenersatz gemäß Abs. 1 ist jährlich zumindest in Höhe des durch die Erträge aus den der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft gemäß § 4 Abs. 1 zufließenden Benützungsentgelten nicht gedeckten Zinsenaufwandes zuzüglich angemessener Personal- und Verwaltungskosten zu leisten. Spätestens mit Fertigstellung sämtlicher von der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft zur Finanzierung übernommenen Baumaßnahmen ist der jährliche Kostenersatz so zu bemessen, daß auch die Tilgung der Verpflichtungen der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft längstens bis zum 31. Dezember 2015 gewährleistet ist.

§ 12. (1) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft ist von den bundesgesetzlich geregelten Abgaben vom Einkommen und Vermögen, von der Gewerbesteuer nach dem Gewerbeertrag und dem Gewerbekapital sowie von der Umsatzsteuer befreit, wenn sich ihre Tätigkeit auf die Durchführung der ihr gesetzlich zugewiesenen Aufgaben beschränkt.

(2) Eine kumulative Schuldtibnahme (Schuldbeitritt) im Sinne des § 3 Abs. 1 ist von Gebühren gemäß § 33 TP 7 Gebührgesetz 1957, BGBl. Nr. 267/1957, befreit.

.....

(3) Soweit der Bund für die in Abs. 1 genannten Verpflichtungen der in § 2 Abs. 3 angeführten Gesellschaften Haftungen übernommen hat, bleiben diese Haftungen des Bundes im bisherigen Ausmaß bestehen.

(4) Diese bisher übernommenen Haftungen des Bundes sind mit dem Betrag, mit dem sie zum 31. Dezember 1982 aushaften, aus den in § 6 Abs. 2 lit. a festgesetzten Haftungsrahmen anzurechnen.

§ 10. Der Bund, vertreten durch den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten, hat nach Maßgabe der im jährlichen Bundesfinanzgesetz erteilten Ermächtigung dafür Sorge zu tragen, daß der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft die zur Erfüllung ihrer Aufgaben notwendigen liquiden Mittel zur Verfügung stehen, soweit die Aufgaben in den jährlich im Vorhinein mit dem Bund abgestimmten Kostenplänen für Planung, Bau, Erhaltung und Verwaltung umfaßt sind.

§ 12. (1) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft ist von bundesgesetzlichen Abgaben und Gebühren mit Ausnahme der Umsatzsteuer, von den Bundesverwaltungsabgaben sowie den Gerichts- und Justizverwaltungsabgaben befreit, soweit sich diese Abgaben und Gebühren aus der Durchführung der in diesem Bundesgesetz vorgesehenen Sachinlagen und der Einräumung des Rechtes der Fruchtnießung ergeben.

(2) Die auf Grund der in diesem Bundesgesetz vorgesehenen Einbringungen wirklichen Erwerbsvorgänge sind von der Grunderwerbsteuer und der Kapitalverkehrssteuer befreit.

(3) Grundsatzbestimmung: Die auf Grund von bundesgesetzlichen Bestimmungen und auf Grund des Rechtes der Fruchtnießung eingehobenen Mauten, Benützungsgeldern oder Abgaben für die Benützung von Bundesstraßen dürfen nicht mit landesgesetzlich geregelten Abgaben belastet

werden. Zur Anpassung entgegenstehender landesgesetzlicher Regelungen wird gemäß § 7 Abs. 4 F-VG 1948 i.V. mit Artikel 15 Abs. 6 B-VG eine Frist von sechs Monaten bestimmt.

§ 14. Soweit in diesem Bundesgesetz auf Bestimmungen anderer Bundesgesetze verwiesen wird, sind diese in der jeweils geltenden Fassung anzuwenden.

§ 15. Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft sowie die Gesellschaften, an denen die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft beteiligt ist und auf die sie einen bestimmenden Einfluß hat, können sich von der Finanzprokurator gemäß Prokuratorgesetz, StGBI. Nr. 172/1945, unbeschadet der Rechte und Pflichten der Gesellschaftsorgane, rechtlich beraten und vertreten lassen.

§ 16. Art. II § 6 Abs. 2 lit. a bis d, Art. III, Art. VI und Art. VII treten mit Kundmachung des Infrastrukturfinanzierungsgesetzes 1997 außer Kraft.

Artikel IX

Inkrafttreten

Vollziehung

§ 1. Dieses Bundesgesetz tritt mit 1. November 1982 in Kraft.

§ 2. Mit der Vollziehung sind betraut: hinsichtlich des Art. II § 8 Abs. 2 erster Satz der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten, hinsichtlich des Art. II § 2 Abs. 2, §§ 9 und 10 der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen, hinsichtlich der übrigen Bestimmungen des Art. II der Bundesminister für Finanzen; hinsichtlich des Art. IV der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten im Einvernehmen mit dem Bundesminister für

Artikel IX

Inkrafttreten

Vollziehung

§ 1. Dieses Bundesgesetz tritt mit 1. November 1982 in Kraft. Die mit dem Infrastrukturfinanzierungsgesetz 1997 bewirkten Änderungen dieses Bundesgesetzes treten mit 1. Jänner 1997 in Kraft.

§ 2. Mit der Vollziehung sind betraut: Hinsichtlich des Art. II §§ 14, 15 und 16 der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten, hinsichtlich des Art. II § 2 Abs. 2, §§ 8, 9 und 10 der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen, hinsichtlich der übrigen Bestimmungen des Art. II der Bundesminister für Finanzen, hinsichtlich des Art. IV der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen,

Finanzen; hinsichtlich des Art. V § 1 der Bundesminister für Finanzen, hinsichtlich des Art. V § 2 der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten; hinsichtlich des Art. VI der Bundesminister für Finanzen; hinsichtlich des Artikels VII § 3 Abs. 2 erster Satz der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, hinsichtlich der übrigen Bestimmungen des Artikels VII der Bundesminister für Finanzen, hinsichtlich des Artikels VIII der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten.

BIG-Gesetz idF des Infrastrukturfinanzierungsgesetzes 1997

Artikel IV:

Mit der Vollziehung ist hinsichtlich

- 1.
- 2.
- 3.
- 4.

Angelegenheiten,

Mit der Vollziehung ist hinsichtlich

- 1.
- 2.
- 3.
- 4.

Bundesminister für auswärtige Angelegenheiten,

Artikel IV:

Änderung des Bundesstraßenfinanzierungsgesetzes 1996 – BStFG 1996

§ 1. (1) Der Besitzer von Bundesstraßen A (Bundesautobahnen) sowie von mehrspurigen Bundesstraßen S (Bundes Schnellstraßen) und Bundesstraßen B, die ähnliche Merkmale wie Bundesstraßen A (Bundesautobahnen) aufweisen, hat dem Bund als Entgelt eine fahrleistungsabhängige Maut zu leisten. Darüber hinaus können Brücken, Tunnel und Gebirgspässe auf sonstigen Bundesstraßen S (Bundes Schnellstraßen) und Bundesstraßen B ebenfalls fahrleistungsabhängig bemaутet werden. Der Bund hat die Mauteinhebung den Bundesstraßengesellschaften (§§ 1 und 3 des Bundesgesetzes betreffend Maßnahmen im Bereich der Bundesstraßengesellschaften, BGBl. Nr. 826/1992 in der jeweils geltenden Fassung) zu übertragen.

(3) Der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen durch Verordnung die Planung, Errichtung, Erweiterung und Erhaltung von Mautstrecken gemäß Abs. 1 einschließlich der für den Betrieb und für die fahrleistungsabhängige Bemaутung erforderlichen Anlagen und Einrichtungen den Bundesstraßengesellschaften übertragen.

hinsichtlich des Art. V § 1 der Bundesminister für Finanzen, hinsichtlich des Art. V § 2 der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten, hinsichtlich des Art. VIII der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten, im übrigen der Bundesminister für Finanzen.

§ 1. (1) Der Besitzer von Bundesstraßen A (Bundesautobahnen) sowie von mehrspurigen Bundesstraßen S (Bundes Schnellstraßen) und Bundesstraßen B, die ähnliche Merkmale wie Bundesstraßen A (Bundesautobahnen) aufweisen, hat dem Bund als Entgelt eine fahrleistungsabhängige Maut zu leisten. Darüber hinaus können Brücken, Tunnel und Gebirgspässe auf sonstigen Bundesstraßen S (Bundes Schnellstraßen) und Bundesstraßen B ebenfalls fahrleistungsabhängig bemaутet werden.

Tritt mit Kundmachung des Infrastrukturfinanzierungsgesetzes 1997 außer Kraft.

Tritt mit Kundmachung des Infrastrukturfinanzierungsgesetzes 1997 außer Kraft.

(4) Der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen durch Verordnung die Bundesstraßengesellschaften zur Durchführung von Kreditoperationen im In- und Ausland zur Finanzierung der Planung, Errichtung und Erweiterung von Mautstrecken gemäß Abs. 1 einschließlich der für den Betrieb und für die fahrleistungsabhängige Bemaßung erforderlichen Anlagen und Einrichtungen ermächtigen.

(5) Der Bundesminister für Finanzen wird ermächtigt, für die von den Bundesstraßengesellschaften gemäß Abs. 4 durchzuführenden Kreditoperationen namens des Bundes Haftungen als Bürge und Zahler gemäß § 1357 des Allgemeinen Bürgerlichen Gesetzbuches oder in Form von Garantien zu übernehmen.

(6) Der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten hat unter Bedachtnahme auf die Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit der Mauteinhebung sowie auf die Belange der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs die Lage der Mautstellen nach Anhören der betroffenen Bundesländer durch Verordnung festzulegen. Den Bundesstraßengesellschaften obliegt die Erstellung von Vorschlägen zur Festlegung von Mautstellen.

§ 3. (1) Die Bundesstraßengesellschaften haben Vorschläge über die Festsetzung der Mauttarife nach Fahrzeugkategorien zu erstellen. Sie haben sich dabei an den Längen der Mautstellen gemäß § 1 Abs. 6 zuzuordnenden Mautstreckenabschnitten sowie an den Kosten der Herstellung, Erweiterung, baulichen und betrieblichen Erhaltung und der Einhebung der Mauten des betreffenden Mautstreckenabschnittes zu orientieren. Sie können dabei auch auf die von bestimmten Fahrzeugkategorien ausgehenden Umweltbelastungen, den Zeitpunkt der Straßenbenützung und die Art der Mauteinhebung Bedacht nehmen. Der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten setzt im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen unter Bedachtnahme auf die genannten Grundsätze und die Vorschläge der Bundesstraßengesellschaften die Mauttarife durch Verordnung fest.

(3) Der Bundesminister für Finanzen wird ermächtigt, für die von der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft gemäß Absatz 4 durchzuführenden Kreditoperationen namens des Bundes Haftungen als Bürge und Zahler gemäß § 1357 des Allgemeinen Bürgerlichen Gesetzbuches oder in Form von Garantien nach Maßgabe der jeweiligen bundesfinanzgesetzlichen Ermächtigung zu übernehmen.

(4) Der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten hat unter Bedachtnahme auf die Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit der Mauteinhebung sowie auf die Belange der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs die Lage der Mautstellen nach Anhören der betroffenen Bundesländer durch Verordnung festzulegen. Der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft obliegt die Erstellung von Vorschlägen zur Festlegung von Mautstellen.

§ 3. (1) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat Vorschläge über die Festsetzung der Mauttarife nach Fahrzeugkategorien zu erstellen. Sie hat sich dabei an den Längen der Mautstellen gemäß § 1 Absatz 4 zuzuordnenden Mautstreckenabschnitten sowie an den Kosten der Herstellung, Erweiterung, baulichen und betrieblichen Erhaltung und der Einhebung der Mauten des betreffenden Mautstreckenabschnittes zu orientieren. Sie kann dabei auch auf die von bestimmten Fahrzeugkategorien ausgehenden Umweltbelastungen, den Zeitpunkt der Straßenbenützung und die Art der Mauteinhebung Bedacht nehmen. Der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten setzt im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen unter Bedachtnahme auf die genannten Grundsätze und die Vorschläge der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft die Mauttarife durch Verordnung fest.

§ 4. (1) Die Bundesstraßengesellschaften haben einheitlich Bedingungen für die Benützung der Mautstrecken gemäß § 1 Abs. 1 und § 7 Abs. 1 (Mautordnung) festzulegen und in ihrem Rahmen auch die Beschaffenheit der Geräte zur elektronischen Abbuchung der Maut und deren Anbringung am oder im Fahrzeug festzusetzen. Diese Mautordnung bedarf der Genehmigung des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen.

(2) Die überwiegende Mauteinhebung mittels elektronischer Einrichtungen ist anzustreben (§ 2). Die Bundesstraßengesellschaften haben dafür Sorge zu tragen, daß der fahrleistungsabhängigen Mautpflicht unterliegende Kraftfahrzeuge vor der mautpflichtigen Straßenbenützung mit Geräten zur elektronischen Abbuchung der Maut ausgerüstet werden können. Diese Geräte sind von den Bundesstraßengesellschaften zur Verfügung zu stellen; in der Mautordnung kann auch ein angemessener Kostenersatz vorgesehen werden.

§ 6. Die Bundesstraßengesellschaften haben deutlich und rechtzeitig auf fahrleistungs- und zeitabhängig bemaute Strecken hinzuweisen. Die Mautordnung und die Mauttarife sind von den Bundesstraßengesellschaften im Amtsblatt der Wiener Zeitung kundzumachen. Im grenznahen Bereich ist die Information durch Hinweise und Anschläge sicherzustellen.

§ 7. (1) Solange für Fahrzeuge, die von den in Abs. 2 genannten Kategorien umfaßt werden, keine fahrleistungsabhängige Maut auf Bundesstraßen A (Bundesautobahnen) und Bundesstraßen S (Bundesschnellstraßen) eingehoben wird, unterliegt deren Benützung einer zeitabhängigen Maut, die von den Bundesstraßengesellschaften ab 1. Jänner 1997 namens des Bundes einzuheben ist. Die Maut ist vor der mautpflichtigen Straßenbenützung durch Anbringen einer Mautvignette am Fahrzeug zu entrichten.

(7) Der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen im Rahmen der Mautfestsetzung für Strecken, die von den Bundesstraßengesellschaften

§ 4. (1) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat einheitlich Bedingungen für die Benützung der Mautstrecken gemäß § 1 Absatz 1 und § 7 Absatz 1 (Mautordnung) festzulegen und in ihrem Rahmen auch die Beschaffenheit der Geräte zur elektronischen Abbuchung der fahrleistungsabhängigen Maut und deren Anbringung am oder im Fahrzeug festzusetzen. Diese Mautordnung bedarf der Genehmigung des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen.

(2) Die überwiegende Mauteinhebung mittels elektronischer Einrichtung ist anzustreben (§ 2). Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat dafür Sorge zu tragen, daß der fahrleistungsabhängigen Mautpflicht unterliegende Kraftfahrzeuge vor der mautpflichtigen Straßenbenützung mit Geräten zur elektronischen Abbuchung der Maut ausgerüstet werden können. Diese Geräte sind von der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft zur Verfügung zu stellen; in der Mautordnung kann auch ein angemessener Kostenersatz vorgesehen werden.

§ 6. Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat deutlich und rechtzeitig auf fahrleistungs- und zeitabhängig bemaute Strecken hinzuweisen. Die Mautordnung und die Mauttarife sind von der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft im Amtsblatt der Wiener Zeitung kundzumachen. Im grenznahen Bereich ist die Information durch Hinweise und Anschläge sicherzustellen.

§ 7. Solange für Fahrzeuge, die von den in Absatz 2 genannten Kategorien umfaßt werden, keine fahrleistungsabhängige Maut auf Bundesstraßen A (Bundesautobahnen) und Bundesstraßen S (Bundesschnellstraßen) eingehoben wird, unterliegt deren Benützung einer zeitabhängigen Maut. Die Maut ist vor der mautpflichtigen Straßenbenützung durch Anbringen einer Mautvignette am Fahrzeug zu entrichten.

(7) Der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen im Rahmen der Mautfestsetzung für Strecken, die der Autobahnen- und Schnellstraßen-

bemautet werden, Regelungen treffen, die es den Straßenbenutzern mit Personenkraftwagen, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht bis einschließlich 3,5 Tonnen beträgt, ermöglichen,

(11) Die Bundesstraßengesellschaften haben in der Mautordnung Festlegungen über die Beschaffenheit und Anbringung der Mautvignetten an den Fahrzeugen zu treffen. Es kann des weiteren statt des Anbringens einer Wochenvignette oder einer Tageszusatzvignette auch das Mitführen einer Zahlungsbestätigung über die Entrichtung der zeitabhängigen Maut vorgesehen werden.

§ 8. Mautschuldner ist der Kraftfahrzeuglenker. Kann dieser nicht festgestellt werden, haftet der Zulassungsbesitzer für die geschuldete Maut, wenn er nicht binnen zwei Wochen nach Zustellung einer Aufforderung der Bundesstraßengesellschaft den Kraftfahrzeuglenker oder eine Person, die Auskunft über den Kraftfahrzeuglenker erteilen kann, nennt. Diese Person haftet dann für die geschuldete Maut, wenn sie der Bundesstraßengesellschaft nicht binnen zwei Wochen nach Zustellung einer Aufforderung den Kraftfahrzeuglenker nennt.

§ 9. (1) Die Bundesstraßengesellschaften haben die Einnahmen aus den zeitabhängigen Mauten, die nicht zur Deckung von Ausgaben gemäß Artikel II § 4 Abs. 1 ASFINAG-Gesetz dienen, monatlich an den Bund abzuführen.

(3) In einer Verordnung gemäß § 1 Abs. 3, in der die Übertragung der Planung, Errichtung oder Erweiterung von Mautstrecken gemäß § 1 Abs. 1 erfolgt, kann eine Verwendung der fahrleistungsabhängigen Mauten, die sonst gemäß Artikel IV § 11 Abs. 2 und Artikel VIII § 3 Abs. 2 ASFINAG-Gesetz an die Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs-Aktiengesellschaft abzuführen wären, vorgesehen werden, bis die Mautstrecken gemäß § 1 Abs. 1 fertiggestellt sind.

§ 11. Abweichend von § 8 Abs. 2 des Bundesgesetzes betreffend Maßnahmen im Bereich der Straßengesellschaften, BGBl. Nr. 826/1992, kann aus Gründen der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit der Erhaltung der Bundesstraßen der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten in Verordnungen, mit denen er die Einhebung der fahrleistungsabhängigen Maut Bundesstraßengesellschaften überträgt,

Finanzierungs-Aktiengesellschaft zur Fruchtmießung überlassen sind,

(11) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat in der Mautordnung Festlegungen über die Beschaffenheit und Anbringung der Mautvignetten an den Fahrzeugen zu treffen. Es kann des weiteren statt des Anbringens einer Wochenvignette oder einer Tageszusatzvignette auch das Mitführen einer Zahlungsbestätigung über die Entrichtung der zeitabhängigen Maut vorgesehen werden.

§ 8. Mautschuldner ist der Kraftfahrzeuglenker. Kann dieser nicht festgestellt werden, haftet der Zulassungsbesitzer für die geschuldete Maut, wenn er nicht binnen zwei Wochen nach Zustellung einer Aufforderung der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft den Kraftfahrzeuglenker oder eine Person, die Auskunft über den Kraftfahrzeuglenker erteilen kann, nennt. Diese Person haftet dann für die geschuldete Maut, wenn sie der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft nicht binnen zwei Wochen nach Zustellung einer Aufforderung den Kraftfahrzeuglenker nennt.

§ 9. (1) Die Bundesstraßengesellschaften haben die Einnahmen aus den zeitabhängigen Mauten die nicht zur Deckung von Ausgaben gemäß Artikel II § 4 Abs. 1 ASFINAG-Gesetz dienen, an die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft abzuführen.

Tritt mit Kundmachung des Infrastrukturfinanzierungsgesetzes 1997 außer Kraft.

Tritt mit Kundmachung des Infrastrukturfinanzierungsgesetzes 1997 außer Kraft.

vorsehen, daß die Erhaltung der Mautstrecken nicht mitübertragen wird.

§ 12. (6) Die Bestimmungen der §§ 21 und 50 VStG sind auf Verwaltungsübertretungen gemäß Abs. 1 nicht anwendbar. 80 vH der eingehobenen Strafgeelder sind den Bundesstraßengesellschaften abzuführen und von diesen für die Erhaltung der ihnen übertragene Bundesstraßenstrecken zu verwenden.

§ 15. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten, hinsichtlich des § 1 Abs. 1 bis 4, der §§ 3 bis 5, des § 7, der §§ 9 und 10 sowie des § 12 Abs. 3 der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen, hinsichtlich des § 1 Abs. 5 und des § 14 der Bundesminister für Finanzen und hinsichtlich des § 13 der Bundesminister für Inneres im Einvernehmen mit dem Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten betraut.

§ 12. (6) Die Bestimmungen der §§ 21 und 50 VStG sind auf Verwaltungsübertretungen gemäß Abs. 1 nicht anwendbar. 80 vH der eingehobenen Strafgeelder sind der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft abzuführen.

§ 15. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes sind der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten, hinsichtlich des § 1 Absatz 1, 2 und 4, der §§ 3 bis 5, des § 7, der §§ 9 und 10 sowie des § 12 Absatz 3 der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen, hinsichtlich des § 1 Absatz 3 und des § 14 der Bundesminister für Finanzen und hinsichtlich des § 13 der Bundesminister für Inneres und der Bundesminister für Finanzen jeweils im Einvernehmen mit dem Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten betraut.

§ 16. Die mit Infrastrukturfinanzierungsgesetz 1997 unter Z 2, Z 9, Z 12 und Z 15 bewirkten Änderungen dieses Bundesgesetzes treten mit 1. Jänner 1997 in Kraft.

Änderung des Bundesgesetzes betreffend Maßnahmen im Bereich der Bundesstraßengesellschaften, BGBl. 826/1992

§ 2. (3) Den Ländern können weiters Aktien des Bundes zum Nominalwert veräußert werden, wobei dem Bund mindestens 51% und den Ländern zusammen höchstens 49% des Grundkapitals vorbehalten bleiben; hiebei können auch die in Abs. 2 nicht umfaßten Länder Burgenland und Niederösterreich einbezogen werden.

§ 5. (3) Die Wählbarkeit als Vorsitzender des Aufsichtsrates ist den vom Bund nominierten Vertretern vorbehalten. Die Zuständigkeit der Hauptversammlung zur Entscheidung über Fragen der Geschäftsführung gemäß § 103 Abs. 2 Aktiengesetz 1965 tritt bereits über Verlangen der Mehrheit der vom Bund nominierten Aufsichtsratsmitglieder ein.

§ 10. (2) Die Gesellschaften (§§ 1 und 3) haben ein Erhaltungskonzept auszuarbeiten; eine Kostenrechnung für den Bereich der Erhaltung und

§ 2. (3) Den Ländern können weiters Aktien des Bundes zum Nominalwert veräußert werden, wobei dem Bund mindestens 51% und den Ländern zusammen höchstens 49% des Grundkapitals vorbehalten bleiben; hiebei können auch die in Abs. 2 nicht umfaßten Länder Burgenland und Niederösterreich einbezogen werden.

§ 5. (3) Die Wählbarkeit als Vorsitzender des Aufsichtsrates ist den von der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft nominierten Vertretern vorbehalten. Die Zuständigkeit der Hauptversammlung zur Entscheidung über Fragen der Geschäftsführung gemäß § 103 Abs. 2 Aktiengesetz 1965 tritt bereits über Verlangen der Mehrheit der von der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft nominierten Aufsichtsratsmitglieder ein.

§ 10. (2) Die Gesellschaften (§§ 1 und 3) haben ein Erhaltungskonzept auszuarbeiten; eine Kostenrechnung für den Bereich der Erhaltung und

Verwaltung ist vorzusehen. Ferner haben die Gesellschaften dem Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten jährlich zeitgerecht Kostentpläne für die Planung, den Bau, die Erhaltung und die Verwaltung zur Genehmigung vorzulegen.

§ 13. (2) Die Gesellschaften (§§ 1 und 3) sind von den bundesgesetzlich geregelten Abgaben vom Einkommen, vom Vermögen und von der Gewerbesteuer nach dem Gewerbeertrag befreit, soweit sich ihre Tätigkeit auf die Durchführung der ihnen gesetzlich zugewiesenen Aufgaben beschränkt. Die Umsätze der Gesellschaften sind, soweit sie mit der Errichtung, Verwaltung und Erhaltung von Bundesstraßen im Zusammenhang stehen, für deren Benützung kein Entgelt (Maut) zu entrichten ist, von der Umsatzsteuer befreit.

(3) (**Grundsatzbestimmung**) Auf Grund von bundesgesetzlichen Bestimmungen eingehobene Entgelte oder Abgaben für die Benützung von Bundesstraßen dürfen nicht mit landesgesetzlich geregelten Abgaben belastet werden. Die Ausführungsgesetze der Länder sind binnen sechs Monaten vom Tag des Inkrafttretens des Bundesfinanzgesetzes 1995, BGBl. Nr. 283, zu erlassen.

§ 15. Die Bestimmungen des § 1319 a des Allgemeinen Bürgerlichen Gesetzbuches finden uneingeschränkt auch auf Bundesstraßen Anwendung, bei welchen die Erhaltung den Gesellschaften (§§ 1 und 3) übertragen wurde.

Verwaltung ist vorzusehen.

§ 13. (2) entfällt.

(2) (**Grundsatzbestimmung**) Auf Grund von bundesgesetzlichen Bestimmungen eingehobene Entgelte oder Abgaben für die Benützung von Bundesstraßen dürfen nicht mit landesgesetzlich geregelten Abgaben belastet werden. Die Ausführungsgesetze der Länder sind binnen sechs Monaten vom Tag des Inkrafttretens des Bundesfinanzgesetzes 1995, BGBl. Nr. 283, zu erlassen.

§ 15. Die Bestimmungen des § 1319 a des Allgemeinen Bürgerlichen Gesetzbuches finden uneingeschränkt auch auf Bundesstraßen Anwendung, bei welchen die Erhaltung der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft oder den Gesellschaften (§§ 1 und 3) übertragen wurde.

26

698 der Beilagen

.....

§ 17. Die mit dem Infrastrukturfinan-
änderungen dieses Bundesgesetzes treten m