

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

Bericht

des Bautenausschusses

über die Regierungsvorlage (698 der Beilagen): 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, sowie

über die Regierungsvorlage (765 der Beilagen): Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßenfinanzierungsgesetz 1996 geändert wird

Ziel der Regierungsvorlage 698 der Beilagen ist es, unter Beachtung der Konvergenzkriterien die ASFINAG-Schulden in einen nicht dem öffentlichen Bereich zuzuordnenden Gesellschaftsverbund überzuführen, wobei dies unter Beibehaltung der bestehenden Bundesstraßengesellschaften Alpen Straßen AG und ÖSAG sowie der ASFINAG erreicht werden soll.

Mit der Regierungsvorlage 765 der Beilagen sollen die Erfahrungen bei der Handhabung der zeitabhängigen Maut berücksichtigt werden. Es werden im wesentlichen Regelungen getroffen, die die freie Wählbarkeit des Gültigkeitsbeginns der Wochenvignette vorsehen und die eine Ausnahmeregelung für behinderte Menschen hinsichtlich des Erwerbes einer Jahresvignette betreffen. Die Zurverfügungstellung einer kostenlosen Jahresvignette an Behinderte wird an den Besitz eines Behindertenpasses gebunden, die Administration dieser Ausnahmeregelung den für die Ausstellung des Behindertenpasses zuständigen Bundesämtern für Soziales und Behindertenwesen übertragen.

Der Bautenausschuß hat die erwähnten Vorlagen in seiner Sitzung am 3. Juli 1997 in Verhandlung genommen und einstimmig beschlossen, der Debatte und Abstimmung die Regierungsvorlage 698 der Beilagen zugrunde zu legen.

An der Debatte beteiligten sich die Abgeordneten Kurt **Eder**, Mag. Reinhard **Firlinger**, Karl **Freund**, Dr. Volker **Kier**, Edith **Haller**, Karl Gerfried **Müller**, Dipl.-Ing. Maximilian **Hofmann**, Rudolf **Anshober**, Hermann **Kröll**, Mag. Herbert **Kaufmann**, Mag. Johann **Maier**, Matthias **Ellmayer**, der Ausschußobmann Dr. Walter **Schwimmer** sowie der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten Dr. Hannes **Farnleitner**.

Im Zuge der Debatte brachten die Abgeordneten Dr. Walter **Schwimmer** und Kurt **Eder** einen Abänderungsantrag ein, der wie folgt begründet war:

„Allgemeiner Teil

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

Die vorliegende Novelle des Bundesstraßenfinanzierungsgesetzes 1996 sieht nunmehr einen flexiblen Gültigkeitsbeginn der Wochenvignette vor. Die Zurverfügungstellung einer kostenlosen Jahresvignette an

Behinderte wird an den Besitz eines Behindertenpasses gebunden, die Administration dieser Ausnahmeregelung wird den für die Ausstellung des Behindertenpasses zuständigen Bundesämtern für Soziales und Behindertenwesen übertragen.

Artikel I

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. Es wird festgehalten, daß dieses Recht der Fruchtnießung ein nicht abnutzbares Wirtschaftsgut darstellt. Eine Abschreibung des Fruchtgenußrechtes würde dazu führen, daß der Bund aus dem Titel 1/642 unbare Aufwendungen in Höhe von zirka 1 600 Millionen Schilling jährlich abdecken und in dieser Höhe Einschränkungen bei den Bauausgaben vornehmen müßte.

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 Ausnahmewilligungen 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. Der Rechtsübergang ist auf künftige Erwerbsvorgänge auszudehnen.

Zu Art. I § 9:

Gemäß § 513 ABGB ist der Fruchtnießer zur Erhaltung verpflichtet. Die Verpflichtung des Bundes bezüglich der vom Fruchtgenuß umfaßten Strecken (Planung, Errichtung und Erhaltung) geht auf die

828 der Beilagen

3

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 Bundesstraßengesellschaft, 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 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:

Es ist vorgesehen, daß die Länder die bisher im Rahmen der Auftragsverwaltung von ihnen am Mautstreckennetz erfüllten Aufgaben weiterhin im Rahmen eines Werkvertrages besorgen, der zwischen ihnen und der ASFINAG zu schließen sein wird. Die vorgesehene Ausnahmeregelung entspricht der Bestimmung des § 6 Abs. 6 BIG-Gesetz. Es ist davon auszugehen, daß die Länder bei Erfüllung ihrer im Werkvertrag übernommenen Aufgaben nicht zu Erwerbszwecken tätig werden.

Zu Art. I § 13:

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 Bundesministeriengesetzes durch Artikel VI des vorliegenden Gesetzentwurfes).

Zu Art. I § 14:

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.

Artikel II**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 (Artikel 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 3, 4 und 5:

Der Entfall der Bestimmungen des ASFINAG-Gesetzes gründet sich auf die neuen Regelungen des Infrastrukturfinanzierungsgesetzes. Insbesondere wird die Haftungsübernahme nunmehr in Artikel VIII Infrastrukturfinanzierungsgesetz durch eine Abänderung des Artikels IX BFG 1997 normiert. Ebenso wird die Prolongierung von Kreditoperationen im neuen Artikel IX BFG geregelt.

Zu Art. II Z 6:

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.

Derzeit stammen zirka 75% der ASFINAG-Verbindlichkeiten aus Fremdwährungstransaktionen. Auf Grund der Kursschwankungen können daher Verbindlichkeiten entstehen, welche bisher grundsätzlich als Forderungen an den Bund in der Bilanz abgedeckt wurden. Um dem Bund die Kontrolle über das Finanzierungsrisiko von Kreditoperationen in ausländischer Währung einzuräumen, sollten derartige Transaktionen nur auf Grund abgestimmter Finanzpläne eingegangen werden können.

Werden aber derartige Transaktionen mit Zustimmung des Aufsichtsrates durchgeführt – um beispielsweise die laufenden Zuschüsse des Bundes durch die Lukrierung günstiger Zinskonditionen zu minimieren –, wird das bei steigenden Kursen zwangsläufig zu Bewertungskorrekturen führen, die als zusätzliche Verbindlichkeit in der Bilanz aufscheinen und entweder über das Grundkapital oder durch die Darstellung als Forderung an den Bund abgedeckt werden können. Daher ist die Bereitstellung von Mitteln zur Erfüllung der Aufgaben der ASFINAG auf der Grundlage von Kostenplänen für die Finanzierung vorzusehen.

Zu Art. II Z 7:

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

Zu Art. II Z 8:

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

Zu Art. II Z 9:

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 10:

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

Artikel 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 S 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 S. Im übrigen kommen die Bestimmungen des Fruchtgenußrahmenvertrages zur Anwendung.

Die Anlage A zum BIG-Gesetz, BGBl. Nr. 419/1992 in der Fassung 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.

Artikel IV

Durch den Übergang des im Verrechnungskreis ‚Bahn‘ ausgewiesenen ASFINAG-Finanzierungsrahmens auf die SCHIG mbH wird der Bahninfrastrukturfinanzierungsrahmen der ASFINAG mit dem der SCHIG mbH lediglich zusammengeführt und nicht erweitert.

Zu Art. IV Z 1:

Da für die Finanztransaktionen der SCHIG anders als bei der ASFINAG nur zum Teil Haftungen des Bundes (siehe § 7 in Verbindung mit § 6 Abs. 2 SCHIG) übernommen werden, wäre die Ermächtigung für die Aufstockung des – im Hinblick auf das nunmehr gesetzlich mögliche Höchstmaß an einzugehenden Verbindlichkeiten von bis zu rund 120 Milliarden Schilling – etwas zu niedrigen Stammkapitals in Höhe von derzeit 10 Millionen Schilling vorzusehen.

Zu Art. IV Z 2:

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 Kostenbeitrag 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 SCHIG mbH übertragen. Weiters wird festgehalten, daß die SCHIG mbH, wie die ASFINAG, kein Kreditinstitut im Sinne des Bankwesengesetzes ist.

Zu Art. IV Z 3:

Analog der bisherigen Regelung ist ein Bedarf der allenfalls nach rechtsgültigem Übergang gemäß Z 1 nicht ausgeschöpften Finanzmittel an die SCHIG mbH dem Bund nachzuweisen. Die HL-AG hat in diesem Zusammenhang durch die SCHIG mbH dem Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr rechtzeitig ihre Bauzeit- und Kostenpläne zur Genehmigung vorzulegen sowie die SCHIG mbH die Verwendung der Gelder nachzuweisen. Die SCHIG mbH hat dem Bundesminister für Finanzen jährlich bis 30. Juni ihre Finanzpläne für das Folgejahr vorzulegen.

Zu Art. IV Z 5:

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 SCHIG mbH getrennt ausgewiesenen Forderungsregelungen erfolgt.

Artikel V

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

Zu Art. V Z 1:

Der im Ermächtigungsgesetz (Artikel 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 8 und 10:

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

Zu Art. V Z 9:

Die Mautbefreiung für Beiwagen einspuriger Kraftfahrzeuge erfolgt analog zur Mautbefreiung für Anhänger, die von mehrspurigen Kraftfahrzeugen, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht bis einschließlich 3,5 Tonnen beträgt, oder von Omnibussen gezogen werden. Kraftfahrzeuge mit drei Rädern gelten für Zwecke der Mautbemessung unabhängig von ihrem Eigengewicht als mehrspurige Kraftfahrzeuge.

Zu Art. V Z 11:

Es wird vom Prinzip der starren Gültigkeitsdauer der Wochenvignette (Freitag 0.00 Uhr bis übernächsten Sonntag 24.00 Uhr) abgegangen und die Straßenbenützer können nunmehr für die Wochenvignette den Gültigkeitsbeginn frei wählen.

Zu Art. V Z 12:

Erstmals für 1998 wird eine eigene gesetzliche Ausnahmeregelung für behinderte Menschen zum jährlichen Bezug einer Jahresvignette für ein mehrspuriges Kraftfahrzeug mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis einschließlich 3,5 Tonnen geschaffen. Die Regelung des Nachweises der Körperbehinderung wird analog zu gleichlautenden Bestimmungen über den Behindertenpaß im Versicherungssteuergesetz 1953 und Kraftfahrzeugsteuergesetz 1992 getroffen. Der zum Bezug der Jahresvignette berechnete Kreis von In- und Ausländern, die ihren Wohnsitz oder gewöhnlichen Aufenthalt im Inland haben, wird dadurch vergrößert, daß die Bundesämter für Soziales und Behindertenwesen auch Personen Behindertenpässe ausstellen dürfen, die keine der in Z 1 bis 5 des § 40 Abs. 1 des Bundesbehindertengesetzes angeführten Voraussetzungen für die Ausstellung eines Behindertenpasses erfüllen. Zur Erzielung einer den Grundsätzen der Gegenseitigkeit entsprechenden Behandlung können In- und Ausländer, die im Ausland ihren Wohnsitz oder gewöhnlichen Aufenthaltsort haben, bestimmt werden, die Anspruch auf Rückerstattung des Preises einer Jahresvignette haben.

Die Herstellung des Einvernehmens mit dem Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten bei der Erstellung einer Verordnung gemäß § 7 Abs. 10b erscheint im Hinblick darauf gerechtfertigt, daß vor Erlassung der Verordnung zu prüfen sein wird, ob sie zur Erzielung einer den Grundsätzen der Gegenseitigkeit bei der Bemaßung entsprechenden Behandlung erforderlich ist.

Zu Art. V Z 13:

Die neue Regelung der Gültigkeitsdauer der Wochenvignetten bedingt, daß in der Mautordnung Festlegungen über den Beginn der Vignettengültigkeit zu treffen sind. Das Mitführen der Wochenvignette wird bei Fahrzeugen, die Probefahrt- oder Überstellungskennzeichen führen, in Frage kommen.

Zu Art. V Z 14 bis 16 und 19:

Es handelt sich um Anpassungen an die durch die Bestimmungen des Artikels I geschaffene Rechtslage.

Zu Art. V Z 17:

Die Limitierung des Mautzuschlages mit dem Fünffachen des Preises einer Wochenvignette gemäß § 7 Abs. 4 Z 4 BStFG entspricht der derzeit geltenden Regelung in der von den Bundesstraßengesellschaften erlassenen Mautordnung.

Zu Art. V Z 18:

Im Falle einer Beschlagnahme als vorläufige Sicherheit gemäß § 37a Abs. 3 VStG galt bisher der dort festgesetzte Höchstwert der beschlagnahmten Sachen von 2 500 S. Im Sinne der Einbringlichkeit zu verhängender Strafen wird auch hier ein Höchstwert von 9 000 S festgesetzt. Bisher galt der im § 47 Abs. 1 VStG vorgesehene Höchstbetrag von 3 000 S für die Erlassung einer Strafverfügung. Da nicht alle Strafbehörden mit automationsunterstützender Datenverarbeitung Strafverfügungen im Sinne des § 47 Abs. 2 VStG erlassen, wird für solche Strafverfügungen der Höchstbetrag ebenfalls auf 9 000 S angehoben.

Zu Art. V Z 20:

§ 37a VStG sieht vor, daß die Behörde besonders geschulte Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes ermächtigen kann, eine vorläufige Sicherheit festzusetzen und einzuheben. Die an der Vollziehung des § 12 mitwirkenden Organe der Zollwache werden nunmehr gesetzlich ermächtigt, vorläufige Sicherheiten festzusetzen und einzuheben und Beschlagnahmen vorzunehmen.

Zu Art. V Z 21:

Die Mitwirkung der Bundesämter für Soziales und Behindertenwesen an der Ausgabe von Jahresvignetten an behinderte Menschen wird berücksichtigt.

Zu Art. V Z 22:

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

Die Umstellung des Gültigkeitsbeginnes der Wochenvignette auf frei wählbare Termine und die Erlassung einer Verordnung gemäß § 7 Abs. 10b BStFG bedürfen einer angemessenen administrativen

Vorbereitung. Die entsprechenden Bestimmungen betreffend der frei wählbaren Termine für den Beginn der Gültigkeitsdauer der Wochenvignette sollen daher erst am 1. Dezember 1997 (Beginn der Winterreisezeit) bzw. die die Behinderten betreffende Regelung mit 1. Jänner 1998 in Kraft treten.

Artikel VI

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

Artikel VII

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

Zu Art. VII Z 3:

Insbesondere die in § 10 enthaltenen Lenkungsrechte des Bundes sollen nunmehr auf Grund der im ASFINAG-Ermächtigungsgesetz 1997 vorgesehenen Übertragung des Fruchtgenusses an die ASFINAG dieser zustehen.

Artikel VIII

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

Zu Art. VIII Z 1:

Durch diese Maßnahme soll die ASFINAG in die Lage versetzt werden, in der Startphase aus eigenen Mitteln Verluste abdecken zu können.“

Bei der Abstimmung wurde die Regierungsvorlage 698 der Beilagen unter Berücksichtigung des oberwähnten Abänderungsantrages mit Stimmenmehrheit angenommen. Mit dieser Beschlußfassung gilt die Regierungsvorlage 765 der Beilagen als miterledigt.

Weiters traf der Bautenausschuß mit Stimmenmehrheit folgende Ausschlußfeststellungen:

„Der Bautenausschuß geht davon aus, daß mit der Einbringung der Anteile des Bundes an der Österreichischen Autobahnen- und Schnellstraßen-Aktiengesellschaft und der Alpen Straßen Aktiengesellschaft in die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft zwecks Harmonisierung der Dienstverhältnisse der Arbeitnehmer dieser drei Gesellschaften die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft dem Verein ‚Vereinigung Österreichischer Straßengesellschaften zur Vertretung beruflicher und betrieblicher Interessen‘ beitrifft und der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten als Eigentümervertreter für diesen Beitritt Sorge tragen wird.

Der Bautenausschuß stellt klar, daß, sollte den Ländern durch die Umstrukturierung der ASFINAG ein nachweisbarer, derzeit nicht absehbarer Schaden entstehen, sofort Verhandlungen zwischen Bund und Ländern zur Bereinigung dieser Problematik aufzunehmen sind.

Der Bautenausschuß stellt klar, daß die ASFINAG mit den einzelnen Bundesländern einen Werkvertrag gemäß den diesen bereits übermittelten Entwürfen abschließt, der die dort angeführten Leistungen der Länder mit den dort vereinbarten Entgeltregelungen umfaßt, wobei der Vertrag auf unbestimmte Zeit abgeschlossen wird und seitens der ASFINAG der Vertrag erstmals zum Stichtag 31. Dezember 2006 durch ordentliche Kündigung beendet werden kann.

Ein Schaden für die Länder kommt nicht in Betracht während der Wirksamkeit eines solchen Werkvertrages oder nach dem Stichtag 31. Dezember 2006.

Zu Artikel I § 2 Infrastrukturfinanzierungsgesetz 1997:

Der Bautenausschuß geht davon aus, daß Gegenstand des Fruchtgenußvertrages zwischen Bund und der ASFINAG das hochrangige Bundesstraßennetz ist und jedenfalls die in den Verzeichnissen 1 und 2 des Bundesstraßengesetzes 1971, BGBl. Nr. 286, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 31/1997 genannten Autobahnen und Schnellstraßen sowie die B 301 Wiener Südrand Straße, die B 302 Wiener Nordrand Straße im Bereich der Strecke Hirschstetten (A 23, B 3d) bis zur Anbindung an die B 8 Angerner Straße (einschließlich Umfahrung Süßenbrunn) und die B 315 Reschen Straße im Bereich der Südumfahrung Landeck umfaßt.“

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Bautenausschuß somit den **Antrag**, der Nationalrat wolle dem **angeschlossenen Gesetzentwurf** die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Wien, 1997 07 03

Karl Freund

Dr. Walter Schwimmer

8

828 der Beilagen

Berichterstatter

Obmann

Bundesgesetz, mit dem das 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) erlassen und mit dem das ASFINAG-Gesetz 1982, das BIG-Gesetz, das Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz, das Bundesstraßenfinanzierungsgesetz 1996, das Bundesministeriengesetz 1986, das Bundesgesetz betreffend Maßnahmen im Bereich der Bundesstraßengesellschaften und das Bundesfinanzgesetz 1997 geändert werden (Infrastrukturfinanzierungsgesetz 1997)

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 der Einräumung des Rechts der Fruchtnießung zugunsten 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 einzubringen.

§ 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 (Bundesschnellstraßen) 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 Benützungsgebühr 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 Fruchgenußvertrag zu bezeichnenden Bundesvermögen 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. Dieses Recht der Fruchtnießung stellt ein nicht abnutzbares Wirtschaftsgut dar.

§ 4. Ab Inkrafttreten des Fruchgenußvertrages 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 S und ist mit Unterfertigung des Fruchgenußvertrages fällig und mit der in der Bilanz der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktien-

gesellschaft zum 31. Dezember 1996 ausgewiesenen Forderung aus Straßenbau gegen den Bund von 77 913 039 159 S 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 Bundesstraßenfinanzierungsgesetzes 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 – oder danach mit dem künftigen Erwerb des Rechtes der Fruchtnießung oder des Eigentums oder der dinglichen Nutzungsrechte 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 Verwaltungs- und Gerichtsverfahren, die Bundesstraßenstrecken gemäß § 2 betreffen. 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. Innerhalb eines Zeitraumes von fünf Jahren ab Übertragung des Fruchtgenußrechtes gemäß § 2 müssen die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft und die von ihr mit der Erfüllung der mit der Einräumung des Fruchtgenußrechtes verbundenen Aufgaben betrauten Bundesländer die zur Durchführung ihrer Aufgaben nach der Gewerbeordnung 1994, BGBl. Nr. 194/1994, und dem Ziviltechnikergesetz 1993, BGBl. Nr. 156/1994, jeweils in der geltenden Fassung, erforderlichen Befähigungen, Berechtigungen und Nachweise nicht erbringen.

§ 13. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist mit Ausnahme der §§ 10 und 12 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. Die Vollziehung des § 12 obliegt dem Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten.

§ 14. 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 hiezu 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.“

2. Art. II § 5 Abs. 2 lautet:

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

3. Art. II § 5 Abs. 4 entfällt.

4. Im Art. II § 5 erhält der Abs. 5 die Bezeichnung Abs. 4.

5. Im Art. II entfallen die §§ 6, 8 und 11.

6. 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 und Aufrechterhaltung der Liquidität und des Eigenkapitals notwendigen Mittel zur Verfügung stehen, soweit die Aufgaben in den jährlich im vorhinein mit dem Bund abgestimmten Kostenplänen für Planung, Bau, Erhaltung, Finanzierung und Verwaltung umfaßt sind.“

7. Art. II § 12 lautet:

„§ 12. (1) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft ist von den Kapitalverkehrssteuern, den Bundesverwaltungsabgaben sowie den Gerichts- und Justizverwaltungsabgaben befreit, soweit sich diese Abgaben aus der Durchführung der im Infrastrukturfinanzierungsgesetz 1997, BGBl. I Nr. xxx/1997, 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.“

12

828 der Beilagen

8. 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.“

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

10. 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.“

11. 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.“

12. 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, 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 S, 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 S 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	

828 der Beilagen

13

45203	Linz	3318	
49233	Steyr	1378	
		2062	
		2329	
KG.-Nr.	Katastralgemeinde	EZ	Anmerkung
56524	Itzling	1285	
		1286	
		1290	
56209	Hallein	844	
81113	Innsbruck	179	
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

14

828 der Beilagen

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

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. *Im § 1 lautet der erste Halbsatz:*

„§ 1. Für Zwecke der Finanzierung der Investitionen der Schieneninfrastruktur, der Hauptbahnen und Nebenbahnen (Regionalbahnen) ist eine Kapitalgesellschaft in Form einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung mit einem Stammkapital von mindestens 10 Millionen Schilling mit Sitz in Wien zu errichten,“

2. *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, BGBl. I Nr. xxx/1997, von der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft eingegangenen Verpflichtungen aus Kreditoperationen und Währungstauschverträgen in der gesetzlichen Definition des § 65 BHG 1986 in der jeweils geltenden Fassung aus Kreditoperationen zur Finanzierung von Eisenbahn-Hochleistungsstrecken gemäß Artikel VII des Bundesgesetzes vom 8. Oktober 1982, BGBl. Nr. 591/1982 in der geltenden Fassung, mit der eine Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft errichtet wird, gehen mit Inkrafttreten des Infrastrukturfinanzierungsgesetzes 1997, BGBl. I Nr. xxx/1997, auf die Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft über. Hiezu werden die in der Anlage zum Jahresabschluß der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft zum 31. Dezember 1996 im Verrechnungskreis ‚Eisenbahn-Hochleistungsstrecken‘ ausgewiesenen Forderungen an den Bund der Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft zugeordnet. Diese Forderungen zuzüglich der ab 1. Jänner 1997 neu begründeten Forderungen an den Bund und andere Vertragspartner und abzüglich der ab 1. Jänner 1997 geleisteten Bundeszuschüsse, jeweils soweit sie dem Verrechnungskreis ‚Eisenbahnhochleistungsstrecken‘ zuzuzählen sind, gehen auf die Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft von Gesetzes wegen mit Inkrafttreten des Infrastrukturfinanzierungsgesetzes 1997, BGBl. I Nr. xxx/1997, 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 Artikels 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 gemäß Abs. 1 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.“

3. *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.“

4. *§ 5 Abs. 1 Z 2 lautet:*

„2. durch Aufnahme von Anleihen, Darlehen, Krediten und sonstigen Kreditoperationen in in- und ausländischer Währung einschließlich Währungstauschverträgen.“

5. *§ 6 Abs. 2 lautet:*

„(2) 100 vH der gemäß § 3a getätigten Schieneninfrastrukturfinanzierungen, 85 vH der von der Gesellschaft bis 31. Dezember 1997 und 60 vH der von der Gesellschaft ab 1998 getätigten Finanzierungen, zusammen aber höchstens 83 000 Millionen 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 83 000 Millionen 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 10 000 Millionen Schilling übersteigen, jeweils dem Parlament zu berichten.“

6. *§ 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.“

7. *§ 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 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.“

16

828 der Beilagen

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 Einrichtungen 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.“

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 (Bundesschnellstraßen) eingehoben wird, unterliegt deren Benützung einer zeitabhängigen Maut.“

9. *Im § 7 Abs. 5 werden folgende Sätze angefügt:*

„Für Beiwagen einspuriger Kraftfahrzeuge ist keine zeitabhängige Maut zu entrichten. Kraftfahrzeuge mit drei Rädern gelten als mehrspurige Kraftfahrzeuge.“

10. *§ 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,“

11. *§ 7 Abs. 8 dritter Satz lautet:*

„Die Wochenvignette berechtigt zur Straßenbenützung während zehn aufeinanderfolgenden Kalendertagen.“

12. *Nach § 7 Abs. 10 werden folgende Abs. 10a und 10b eingefügt:*

„(10a) Die Bundesämter für Soziales und Behindertenwesen haben auf Antrag behinderten Menschen, die in ihrem Sprengel ihren Wohnsitz oder gewöhnlichen Aufenthalt haben und auf die ein mehrspuriges Kraftfahrzeug mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis einschließlich 3,5 Tonnen zugelassen wurde, soweit sie im Besitz eines Behindertenpasses gemäß § 40 des Bundesbehindertengesetzes, BGBl. Nr. 283/1990 in der jeweils geltenden Fassung, sind, in dem eine dauernde starke

Gehbehinderung, die Unzumutbarkeit der Benützung öffentlicher Verkehrsmittel wegen dauernder Gesundheitsschädigung oder die Blindheit eingetragen ist, erstmals für 1998 und für jedes weitere Kalenderjahr eine Jahresvignette für dieses Kraftfahrzeug kostenlos zur Verfügung zu stellen. Die Bundesämter für Soziales und Behindertenwesen sind ermächtigt, zu diesem Zweck einen Behindertenpaß auch behinderten Menschen auszustellen, die nicht dem in § 40 Abs. 1 Z 1 bis 5 des Bundesbehindertengesetzes, BGBl. Nr. 283/1990 in der jeweils geltenden Fassung, angeführten Personenkreis angehören. Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat den Bundesämtern für Soziales und Behindertenwesen die erforderliche Anzahl an Jahresvignetten für das jeweils folgende Kalenderjahr kostenlos zu überlassen.

(10b) Der Bundesminister für Arbeit, Gesundheit und Soziales wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten, durch Verordnung behinderte Menschen, auf die ein mehrspuriges Kraftfahrzeug mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis einschließlich 3,5 Tonnen zugelassen wurde und die in Österreich weder ihren Wohnsitz oder gewöhnlichen Aufenthalt haben, zu bestimmen, die Anspruch auf Zurückerstattung des Preises einer Jahresvignette haben, soweit es zur Erzielung einer den Grundsätzen der Gegenseitigkeit entsprechenden Behandlung erforderlich ist. Die Verordnung hat weiters zu bestimmen, welche von ausländischen Behörden oder Organisationen ausgestellten Ausweise dem Behindertenpaß gemäß § 40 des Bundesbehindertengesetzes, BGBl. Nr. 283/1990 in der jeweils geltenden Fassung, im wesentlichen entsprechen. Der Preis der Jahresvignette ist den behinderten Menschen auf Antrag von der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft zurückzuerstatten.“

13. § 7 Abs. 11 hat zu lauten:

„(11) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat in der Mautordnung Festlegungen über die Beschaffenheit und Anbringung der Mautvignetten an den Fahrzeugen und über den Beginn der Frist gemäß Abs. 8 zu treffen. Es kann des weiteren statt des Anbringens einer Wochenvignette oder einer Tageszusatzvignette auch das Mitführen der Vignette oder einer Zahlungsbestätigung über die Entrichtung der zeitabhängigen Maut vorgesehen werden.“

14. § 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 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.“

15. § 9 lautet:

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

16. Die §§ 10 und 11 treten mit Kundmachung des Infrastrukturfinanzierungsgesetzes 1997, BGBl. I Nr. xxx/1997, außer Kraft.

17. § 12 Abs. 3 lautet:

„(3) Die Tat wird straflos, wenn der Täter bei Betretung, wenngleich auf Aufforderung, den Preis einer entsprechenden Wochenvignette, einer Tageszusatzvignette für Fahrzeugkombinationen gemäß § 7 Abs. 6, für einspurige Kraftfahrzeuge einer Zweimonatsvignette sowie einen in der Mautordnung festzusetzenden Zuschlag zahlt, der das Fünffache des Preises einer Wochenvignette gemäß § 7 Abs. 4 Z 4 nicht übersteigen darf; hierüber ist dem Täter sofort eine Bescheinigung auszustellen.“

18. § 12 Abs. 4 lautet:

„(4) Bei Verwaltungsübertretungen gemäß Abs. 1 können

1. die Bestimmungen des § 37 VStG mit der Maßgabe angewendet werden, daß die Sicherheit 60 000 S nicht übersteigen darf;
2. die Bestimmungen des § 37a Abs. 1 und 2 VStG mit der Maßgabe angewendet werden, daß von Betretenen, die keine Zahlung gemäß Abs. 3 leisten, eine vorläufige Sicherheit bis zum Betrag von 9 000 S festgesetzt und eingehoben werden kann;

18

828 der Beilagen

3. die Bestimmungen des § 37a Abs. 3 VStG mit der Maßgabe angewendet werden, daß verwertbare Sachen, die dem Anschein nach dem Betretenen gehören und deren Wert 9 000 S nicht übersteigen soll, als vorläufige Sicherheit beschlagnahmt werden können;
4. die Bestimmung des § 47 Abs. 1 VStG mit der Maßgabe angewendet werden, daß durch Strafverfügung Geldstrafen bis zu 9 000 S festgesetzt werden dürfen;
5. die Bestimmungen der §§ 47 Abs. 2 und 49a VStG mit der Maßgabe angewendet werden, daß die Verordnung jeweils die Vorschreibung von Geldstrafen bis zu 9 000 S vorsehen darf.“

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

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

20. Im § 13 wird folgender Satz angefügt:

„Die Organe der Zollwache werden ermächtigt, nach Maßgabe der Bestimmungen des § 37a VStG und des § 12 Abs. 4 Z 2 und 3 eine vorläufige Sicherheit festzusetzen und einzuheben.“

21. § 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 mit Ausnahme des Abs. 10a erster und zweiter Satz und des Abs. 10b, 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, hinsichtlich des § 7 Abs. 10a erster und zweiter Satz und Abs. 10b der Bundesminister für Arbeit, Gesundheit und Soziales im Einvernehmen mit dem Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten und hinsichtlich des § 13 der Bundesminister für Inneres und der Bundesminister für Finanzen, jeweils im Einvernehmen mit dem Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten betraut.“

22. § 15 wird folgender § 16 angefügt:

„§ 16. (1) Die Bestimmungen der §§ 1 Abs. 3, 7 Abs. 7, 9 und 12 Abs. 6 zweiter Satz in der Fassung des Infrastrukturfinanzierungsgesetzes 1997, BGBl. I Nr. xxx/1997, treten mit 1. Jänner 1997 in Kraft.

(2) Die Bestimmung des § 7 Abs. 8 dritter Satz und Abs. 11 erster Satz in der Fassung des Infrastrukturfinanzierungsgesetzes BGBl. I Nr. xxx/1997 treten mit 1. Dezember 1997 in Kraft. Die Bestimmung des § 7 Abs. 10b tritt mit 1. Jänner 1998 in Kraft. Die Verordnung des Bundesministers für Arbeit, Gesundheit und Soziales kann bereits von dem die Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/1997 folgenden Tag an erlassen werden.“

Artikel VI

Änderung des Bundesministeriengesetzes 1986

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

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.

5. § 13 Abs. 3 wird Abs. 2.

6. § 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. V Abs. 1 wird der Punkt nach der Z 46 durch einen Strichpunkt ersetzt und als Z 47 angefügt:

3. Z 47 lautet:
 „47. beim Voranschlagsansatz 1/64293 bis zu einem Betrag in Höhe von 8 500 Millionen Schilling für Zahlungen an die ASFINAG, wenn die Bedeckung durch Ausgabeneinsparungen und/oder Mehreinnahmen sichergestellt werden kann.“

2. 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 Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft zur Finanzierung der ihr vom Bund übertragenen Aufgaben durchzuführenden Kreditoperationen in einem Ausmaß zu übernehmen, daß der Gesamtbetrag (Gegenwert) der Haftungen 7 000 Millionen Schilling an Kapital und 7 000 Millionen Schilling an Zinsen und Kosten zuzüglich allfälliger Rückzahlungen von aus Vorjahren 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 Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft zur Finanzierung der ihr durch das Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz, BGBl. Nr. 201/1996, und durch Art. IV Infrastrukturfinanzierungsgesetz 1997, BGBl. I Nr. xxx/1997, übertragenen Aufgaben durchzuführenden Kreditoperationen in einem Ausmaß zu übernehmen, daß der Gesamtbetrag (Gegenwert) der Haftungen 15 000 Millionen Schilling an Kapital und 15 000 Millionen Schilling an Zinsen und Kosten zuzüglich allfälliger Rückzahlungen von aus Vorjahren stammenden Kreditoperationen und die Kreditoperationen im Einzelfall 5 000 Millionen Schilling an Kapital nicht übersteigt.“

3. 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 7 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 § 65b 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 Oesterreichischen 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.“

4. § 13 Abs. 2 entfällt.

20

828 der Beilagen

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

„(3) Auf Haftungen gemäß Abs. 1 Z 1 bis 3 sowie Z 5 bis 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.“