

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Hauptgesichtspunkte des Entwurfes:

Der vorliegende Gesetzentwurf verfolgt mehrere Zielsetzungen:

Im Sinne einer Rechtsbereinigung und zur Gewährleistung einer größeren Rechtssicherheit werden durch andere Bundesgesetze materiell derogierte Bestimmungen des ASFINAG-Gesetzes und des ASFINAG-Ermächtigungsgesetzes nunmehr formell aufgehoben. Eine solche Anpassung an die geänderte Rechtslage ist aufgrund der Erlassung des Bundesgesetzes betreffend Maßnahmen im Bereich der Bundesstraßengesellschaften (BGBl. Nr. 826/1992), des Bundesstraßen-Übertragungsgesetzes (BGBl. I Nr. 50/2002) und des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002, (BGBl. I Nr. 109/2002) erforderlich geworden. Neben der formellen Aufhebung obsoleter Bestimmungen muss auch eine Änderung der Zitierungen der Rechtsgrundlagen sowie eine terminologische Adaptierung im Hinblick auf die nunmehrige Zuständigkeit des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie (Bundesministeriengesetz 1986 in der Fassung Art. I Z 32 des BGBl. I Nr. 16/2000, Teil 2, Abschnitt K Z 4 und 5) und bezüglich nunmehr gebräuchlicher kaufmännischer Begriffe vorgenommen werden.

Inhaltliche Schwerpunkte des Entwurfes sind unter anderem legislatische Maßnahmen zur Stärkung der unternehmerischen Eigenverantwortlichkeit der ASFINAG. Der ASFINAG wird die Möglichkeit eröffnet, auch außerhalb der Grenzen Österreichs Zweigniederlassungen zu errichten und Tochtergesellschaften zu gründen oder sich an anderen Unternehmen im Ausland zu beteiligen. Die ASFINAG kann über unbewegliches Bundesvermögen durch Belastung mit Baurechten und Dienstbarkeiten auch ohne Zustimmung des Bundesministers für Finanzen verfügen.

Durch die Einfügung einer Bestimmung im „Maßnahmengesetz“ wird eine österreichweite Konzernumstrukturierung ermöglicht.

Aufgrund des Bundesstraßen-Mautgesetzes ist eine Veränderung der Berechnungsgrundlage für die den Bundesländern nach Art. II der ASFINAG-Gesetz Novelle 1991 zustehenden Mittel zur Verbesserung der Lebensqualität in der Umgebung von Transitstrecken aus Mautentgelten, die nach den Sonderfinanzierungsgesetzen eingehoben werden, entstanden. Dies hätte finanzielle Einbußen für die Länder zur Folge, da nach der geltenden Rechtslage nur mehr Mautentgelte von Fahrzeugen bis 3,5 t herangezogen werden können. Um diese finanziellen Nachteile auszugleichen, wurde legislativ in der Weise vorgesorgt, dass als Berechnungsgrundlage für die einprozentige Mittelzuweisung die Mauteinnahmen des Jahres 2003 auf diesen Strecken herangezogen werden, wobei die Zweckbindung dieser Mittel für Maßnahmen zur Verbesserung der Umweltsituation festgelegt wird.

Finanzielle Auswirkungen:

Zu den finanziellen Auswirkungen dieses Gesetzesentwurfes ist grundsätzlich auszuführen, dass für die Gebietskörperschaften keine Mehrbelastungen entstehen. Geringfügige Einsparungen sind beim Bund (im Bundesministerium für Finanzen und im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie) zu erwarten, da die ASFINAG über bestimmte Liegenschaftsrechte von nun an selbständig verfügen kann.

Die für Maßnahmen zur Verbesserung der Umweltsituation an die Bundesländer abgeführten Mittel würden nach Einführung der LKW-Maut mit 1. Jänner 2004 1,4 Mio € betragen, während im Jahre 2003 ein Betrag in der Höhe von 2,1 Mio € den Ländern zugeflossen ist. Um dieses Minus von 700.000 € für das Jahr 2004 und auch künftige Einbußen auszugleichen, ist im vorliegenden Gesetzentwurf vorgesehen, die Berechnungsgrundlage für die einprozentige Mittelzuweisung mit den Mautentgelten des Jahres 2003 heranzuziehen.

Kompetenzgrundlage:

Die verfassungsrechtliche Zuständigkeit des Bundes für dieses Bundesgesetz gründet sich auf Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG als „Angelegenheit der wegen ihrer Bedeutung für den Durchzugsverkehr durch Bundesgesetz als Bundesstraßen erklärten Straßenzüge“ und ist auch auf Art. 17 B-VG gestützt.

Besonderer Teil

Zu Art. 1 (Änderung des ASFINAG-Gesetzes):

Zu Z 1 (Art. II § 2 Abs. 1 und 2):

In dieser Bestimmung erfolgen zum einen terminologische Anpassungen. Durch das Bundesstraßen-Übertragungsgesetz (BGBl. I Nr. 50/2002) wurden die Bundesstraßen B an die Bundesländer übertragen. Da die Bundesstraßen nur mehr in Bundesstraßen A (Bundesautobahnen) und Bundesstraßen S (Bundes Schnellstraßen) unterteilt werden, haben die auf Bundesstraßen B bezugnehmenden Wortgruppen zu entfallen. Auch die nähere Konkretisierung der von der ASFINAG einzuhebenden Mauten erfolgt in Anpassung an das Bundesstraßen-Mautgesetz 2002, BGBl. I Nr. 109/2002.

Durch den Entfall der Worte „in Österreich“ soll es der ASFINAG ermöglicht werden, ihre unternehmerischen Tätigkeiten auch außerhalb des österreichischen Bundesgebietes zu entfalten. Weiters wird der Aufgabenkreis der ASFINAG um die Verwertungs- und Verwaltungsaufgaben hinsichtlich jener Grundstücke und Hochbauten erweitert, die der ASFINAG aufgrund des Bundesstraßen-Übertragungsgesetzes (BGBl. I Nr. 50/2002) von Gesetzes wegen ins Eigentum übertragen wurden bzw. der ASFINAG die Möglichkeit der Durchführung von Teilen der Betriebsagenden im System für digitale Kontrollgeräte im Straßenverkehr eingeräumt.

Der bisherige Abs. 2 kann entfallen, weil die ASFINAG ihrer gesetzlich statuierten Verpflichtung bereits nachgekommen ist und die Finanzierung der Baumaßnahmen an den Straßen, die in dieser Gesetzesstelle angeführt sind, vereinbarungsgemäß erfolgt ist.

Die Nachfolgeregelung des Abs. 2 soll der ASFINAG die Möglichkeit eröffnen, auch im In- und Ausland Zweigniederlassungen zu errichten und Tochtergesellschaften zu gründen oder sich an anderen Unternehmen im In- und Ausland zu beteiligen, um das unternehmerische Know-how auch über die Grenzen Österreichs hinweg einsetzen zu können.

Zu Art. 1 Z 2 (Entfall des Art. II § 3):

Diese Bestimmung kann entfallen, da die ASFINAG entsprechend dem gesetzlichen Auftrag die von den Bundesstraßengesellschaften eingegangenen Verpflichtungen aus Kreditoperationen bereits erfüllt hat.

Zu Art. 1 Z 3 und 4 (Art. II §§ 4, 9 und 10):

Aufgrund des Abschnittes K Z 4 und 5 des Teiles 2 der Anlage zu § 2 des Bundesministerengesetzes 1986 in der Fassung Art. I Z 32 des BGBl. I Nr. 16/2000 ist die Zuständigkeit für Angelegenheiten der Bundesstraßen und für Angelegenheiten der Unternehmungen, die durch Bundesgesetz mit dem Bau und der Erhaltung von Bundesstraßen betraut sind, vom Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten auf den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie übergegangen. Weiters erfolgt eine legislative Bereinigung aufgrund der Tatsache, dass die Benützungsentgelte im Namen der ASFINAG eingehoben werden.

Zu Art. 1 Z 5 (Art. II § 10):

Der technische Terminus der „Kostenpläne“ wird durch neuere kaufmännische Begriffe ersetzt, die umfassender sind und die übliche Praxis darstellen.

Zu Art. 1 Z 6 (Entfall des Art. II § 13):

Diese Bestimmung ist aufgrund der zwischenzeitigen Änderungen der Rechtslage insofern obsolet, als aufgrund des Bundesstraßen-Übertragungsgesetzes nur Bundesschnellstraßen und Bundesautobahnen als Bundesstraßen zu qualifizieren sind und diese aufgrund des Bundesstraßen-Mautgesetzes mautpflichtig sind, sodass der Tatbestand der Umsatzsteuerbefreiung des bisherigen § 13 nicht mehr erfüllt wird.

Zu Art. 1 Z 7 (Art. II § 15a):

Das ASFINAG-Gesetz sieht derzeit eine Regelung vor (Art. II ASFINAG-Gesetz-Novelle 1991, BGBl. Nr. 419/1991), wonach höchstens 1 % der nach den Sonderfinanzierungsgesetzen eingenommenen Mautentgelte den betroffenen Ländern für Maßnahmen zur Verbesserung der Lebensqualität in der Umgebung von Transitstrecken zur Verfügung gestellt wird. Die Einführung der fahrleistungsabhängigen Maut für Fahrzeuge über 3,5 t auch auf den von den Sonderfinanzierungsgesetzen umfassten Mautstrecken und der Umstand, dass diese Maut nicht mehr in den Sonderfinanzierungsgesetzen, sondern im Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 geregelt ist, hätte eine Reduzierung dieser Mittel für die Bundesländer zur Folge, da nur mehr Erträge von Fahrzeugen bis 3,5 t (PKW) als Bemessungsgrundlage zur Verfügung stünden. Diese Problematik ist mit 1. Jänner 2004 entstanden, da dieser Zeitpunkt mit Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie, BGBl. I Nr. 109 als Beginn der Einhebung der fahrleistungsabhängigen Maut festgesetzt wurde. Um eine solche Verminderung der Mittel für die Bundesländer auszugleichen, werden im neuen § 15a das Jahr 2003 als Bemessungsgrundlage herangezogen und eine An-

passung nach oben und unten gewährleistet. Die 1 %-Regelung wird beibehalten und die Widmung der Gelder mit Maßnahmen zur Verbesserung der Umweltsituation im Sinne des Art. 9 Abs. 2 der Wegekostenrichtlinie (1999/62/EG) festgelegt.

Zu Art. 1 Z 8 (Entfall des Art. IV):

Den Bestimmungen der §§ 1 bis 8 wurde durch das ASFINAG-Ermächtigungsgesetz 1997, BGBl. Nr. 113/1997 materiell derogiert, wonach die ASFINAG gem. Art. I § 4 dieses Bundesgesetzes zur Durchführung der ihr übertragenen Aufgaben auch die Rechte und Pflichten des Bundes aus dem Bereich der Privatwirtschaftsverwaltung übernehmen muss. Diese ergeben sich insbesondere aus dem Bundesgesetz betreffend Maßnahmen im Bereich der Bundesstraßengesellschaften, BGBl. Nr. 826/1992. Den Regelungen der §§ 9 und 10 wurde durch das Bundesstraßen-Mautgesetz 2002, BGBl. I Nr. 109/2002 materiell derogiert. § 11 ist aufgrund des ASFINAG-Ermächtigungsgesetzes 1997 obsolet.

Zu Art. 1 Z 9 (Entfall des Art. VIII):

Den Bestimmungen der §§ 1 und 2 wurde durch das Bundesstraßen-Mautgesetz 2002, BGBl. I Nr. 109/2002 materiell derogiert. Die §§ 3 und 4 sind aufgrund des ASFINAG-Ermächtigungsgesetzes 1997 obsolet.

Zu Art. 1 Z 11 (Art. XI § 2):

Im Hinblick auf die mit diesem Bundesgesetz verbundenen Änderungen ist die Vollzugsklausel unter Berücksichtigung des Zuständigkeitsüberganges an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie anzupassen.

Zu Art. 2 (Änderung der ASFINAG-Gesetz-Novelle 1991)

Die Regelung betreffend die Zuweisung finanzieller Mittel an die Länder kann entfallen, da eine Nachfolgeregelung in Art. II § 15a des ASFINAG-G getroffen wird. Die Vollzugsklausel wird demgemäß angepasst.

Zu Art. 3 (Änderung des ASFINAG-Ermächtigungsgesetzes):

Zu Art. 3 Z 1 (§ 10):

Hier erfolgt eine Anpassung an die neueren praxisbezogenen kaufmännischen Begriffe.

Zu Art. 3 Z 2 (§ 11):

Da nach der bisherigen Bestimmung nicht klar ist, ob die ASFINAG Grundflächen für den Bund auch durch Tausch erwerben kann, erfolgt diesbezüglich eine ausdrückliche Klarstellung. Weiters erhält die ASFINAG ein Verwertungsrecht hinsichtlich nicht benötigter Grundflächen oder damit im Zusammenhang stehender Rechte. Damit wird es der ASFINAG ermöglicht, nicht von ihr in Anspruch genommene Restflächen entsprechend zu verwerten.

Zu Art. 3 Z 3 (§ 12):

§ 12 ASFINAG-Ermächtigungsgesetz 1997 idF BGBl. I Nr. 141/2000 wurde mit Art. 8 Z 2 des Bundesstraßen-Übertragungsgesetzes, BGBl. I Nr. 50/2002 außer Kraft gesetzt.

Nach der neuen Bestimmung des § 12 entfällt die Verpflichtung der ASFINAG, die Zustimmung des Bundesministers für Finanzen einzuholen, wenn über Bestandteile des unbeweglichen Bundesvermögens durch Belastung mit Baurechten und Dienstbarkeiten verfügt wird.

Gemäß § 64 Bundeshaushaltsgesetz steht ein solches Verfügungsrecht nur dem Bundesminister für Finanzen zu. Der nunmehr vorgesehene Entfall dieser Einverständniserklärung führt zu einer einfacheren und zügigeren Abwicklung der Rechtsgeschäfte und stärkt die Eigenverantwortlichkeit des Unternehmens.

Zu Art. 3 Z 4 (§ 13):

Die Vollzugsklausel ist insofern abzuändern, als die Vollziehung des neuen § 12 nunmehr dem Bundesminister für Finanzen obliegt.

Zu Art. 4 (Änderung des Bundesgesetzes betreffend Maßnahmen im Bereich der Bundesstraßengesellschaften)

Zu Art. 4 Z 1 § 4 Abs. 4:

Eine österreichweite Konzernumstrukturierung soll durch diese Bestimmung ermöglicht werden.

Textgegenüberstellung

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
<p>Artikel 1</p> <p>Änderung des ASFINAG-Gesetzes</p> <p>Artikel II</p>	
<p>§ 2. (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 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.</p>	<p>§ 2. (1) Als Unternehmensgegenstand der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft ist insbesondere vorzusehen die Finanzierung, die Planung, der Bau und die Erhaltung von Bundesstraßen, einschließlich der hierzu notwendigen und zweckdienlichen Infrastruktur, die Einhebung von zeit- und fahrleistungsabhängigen Mauten 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 eingegangenen Verbindlichkeiten, soweit sie für Zwecke der Planung, des Baues und der Erhaltung von Bundesstraßen eingegangen wurden. Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat weiters die nicht unmittelbar dem Verkehr dienenden Flächen sowie die Grundstücke und Hochbauten, die in das Eigentum der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs- Aktiengesellschaft auf Grund des Bundesgesetzes über die Auflassung und Übertragung von Bundesstraßen (Artikel 5 des Bundesstraßen-Übertragungsgesetzes, BGBl. I Nr. 50/2002) übertragen wurden, zu verwerten und zu verwalten. Als weiterer Unternehmensgegenstand kann die Durchführung von Teilen der Betriebsagenden im System für digitale Kontrollgeräte im Straßenverkehr vorgesehen werden.</p>
<p>§ 2. (2) Die Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft hat weiters die Finanzierung jener Baumaßnahmen zu übernehmen, die aus der Erfüllung der zwischen dem Bund, vertreten durch den Bundesminister für Bauten und Technik und dem Bundesminister für Finanzen, und einzelnen Bundesländern abgeschlossenen Vereinbarungen über den rascheren Ausbau von Bundesstraßenteilstrecken resultieren.</p> <p>Es sind die Vereinbarungen mit dem Bundesland</p> <p>a) Burgenland, hinsichtlich der Eisenstädter Schnellstraße S 4 und hin-</p>	<p>§ 2. (2) Zur Erfüllung ihrer Aufgaben oder zur Steigerung ihrer Wirtschaftlichkeit ist die Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft zur Errichtung von Zweigniederlassungen im In- und Ausland sowie zur Gründung von Tochtergesellschaften und zur Beteiligung an anderen Unternehmen im In- und Ausland berechtigt. Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie über alle vorgesehenen Maßnahmen zur Gründung von Tochtergesellschaften und über den Erwerb von Beteiligungen an anderen Unternehmungen</p>

<p>sichtlich der Burgenland Schnellstraße S 31, b) Niederösterreich, hinsichtlich der Kremser Schnellstraße S 33, c) Oberösterreich, hinsichtlich der Innkreis Autobahn A 8, d) Steiermark, hinsichtlich der Süd Autobahn A 2, e) Tirol, hinsichtlich der Inntal Autobahn A 12, f) Vorarlberg, hinsichtlich des Abschnittes Bregenz der Rheintal Autobahn A 14, hinsichtlich des Abschnittes Walgau der Rheintal Autobahn A 14 und hinsichtlich des Abschnittes Feldkirch der Rheintal Autobahn A 14, g) Wien, hinsichtlich der Wagramer Straße (Reichsbrücke) der Angerer Straße B 8, hinsichtlich der Floridsdorfer Brücke der Floridsdorfer Straße B 226, hinsichtlich der Überführung Prager Straße der Donaukanal Schnellstraße S 2, hinsichtlich des Nordknotens der Donaukanal Schnellstraße S 2/Klosterneuburger Straße B 14 und hinsichtlich der Brigittenauer Brücke der Wiener Gürtel Autobahn A 20.</p>	<p>gen im In- und Ausland regelmäßig und eingehend zu berichten.</p>
<p>§ 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.</p> <p>(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.</p> <p>(3) Diese bisher übernommenen Haftungen des Bundes sind mit dem Betrag, mit dem sie zum 31. Dezember 1982 aushaften, auf den in § 6 Abs. 2 lit. a festgesetzten Haftungsrahmen anzurechnen.</p>	<p>§ 3. entfällt</p>
<p>§ 4. Den in § 2 Abs. 3 angeführten Gesellschaften werden die Einnahmen aus den von ihnen namens des Bundes eingehobenen Benützungsentgelten insoweit überlassen, als sie damit ihre angemessenen Personal- und Verwaltungskosten, die Kosten der Einhebung der Benützungsentgelte und den Aufwand für die betriebliche und bauliche Erhaltung, nicht aber die Kosten für den Bauaufwand einschließlich allfälliger Erweiterungsmaßnahmen, das Tilgungserfordernis und den Zinsenaufwand aus Kreditoperationen decken können und zur Deckung dieser Ausgaben allfällige Zuschüsse der Bundesländer und sonstige Einnahmen nicht ausreichen. Benützungsentgelte, die nicht zur Deckung dieser Ausgaben dienen, sind an die Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft abzuführen.</p>	<p>§ 4. Den in § 2 Abs. 3 angeführten Gesellschaften werden die Einnahmen aus den von ihnen namens der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft eingehobenen Benützungsentgelten insoweit überlassen, als sie damit ihre angemessenen Personal- und Verwaltungskosten, die Kosten der Einhebung der Benützungsentgelte und den Aufwand für die betriebliche und bauliche Erhaltung, nicht aber die Kosten für den Bauaufwand einschließlich allfälliger Erweiterungsmaßnahmen, das Tilgungserfordernis und den Zinsenaufwand aus Kreditoperationen decken können und zur Deckung dieser Ausgaben allfällige Zuschüsse der Bundesländer und sonstige Einnahmen nicht ausreichen. Benützungsentgelte, die nicht zur Deckung dieser Ausgaben dienen, sind an die Auto-</p>

<p>Erweiterungsmaßnahmen können nach der Genehmigung durch den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten bzw. den Bundesminister für Finanzen (§ 8 Abs. 2) durch die Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft finanziert werden.</p>	<p>bahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft abzuführen. Erweiterungsmaßnahmen können nach der Genehmigung durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie bzw. den Bundesminister für Finanzen durch die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft finanziert werden.</p>
<p>§ 9. (1) Die Satzung der Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs-Aktiengesellschaft sowie jede Satzungsänderung bedürfen der Zustimmung des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten und des Bundesministers für Finanzen.</p> <p>(2) Sowohl der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten als auch der Bundesminister für Finanzen sind berechtigt, von der Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs-Aktiengesellschaft jede gewünschte Auskunft über deren Tätigkeit zu verlangen. Die Organe dieser Gesellschaft sind verpflichtet, Aufforderungen zur Auskunftserteilung unverzüglich zu entsprechen. Die Satzung hat die Organe diesbezüglich zu verpflichten.</p>	<p>§ 9. (1) Die Satzung der Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs-Aktiengesellschaft sowie jede Satzungsänderung bedürfen der Zustimmung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie und des Bundesministers für Finanzen.</p> <p>(2) Sowohl der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als auch der Bundesminister für Finanzen sind berechtigt, von der Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs-Aktiengesellschaft jede gewünschte Auskunft über deren Tätigkeit zu verlangen. Die Organe dieser Gesellschaft sind verpflichtet, Aufforderungen zur Auskunftserteilung unverzüglich zu entsprechen. Die Satzung hat die Organe diesbezüglich zu verpflichten.</p>
<p>§ 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.</p>	<p>§ 10. Der Bund, vertreten durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, 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 Plan- Gewinn und Verlustrechnungen und Plan-Bilanzen umfasst sind.</p>
<p>§ 13. Die Umsätze, welche die im § 2 Abs. 3 angeführten Gesellschaften im Rahmen der ihnen gesetzlich zugewiesenen Aufgaben bewirken, sind insoweit von der Umsatzsteuer befreit, als sie mit der Errichtung, Verwaltung und Erhaltung von Bundesstraßen in Zusammenhang stehen, für deren Benützung kein Entgelt (Maut) zu entrichten ist.</p>	<p>§ 13. entfällt</p>

<p>Fertigstellung von verkehrswirksamen Abschnitten sind diese Strecken dem Bund (Bundesstraßenverwaltung) zur Erhaltung zu übergeben.</p> <p>§ 3. Im Falle der Übertragung nach § 1 ist der Tauernautobahn Aktiengesellschaft zur Planung und zur Errichtung zu übertragen:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) die Teilstrecke der A 10 Tauern Autobahn von Spittal/Drau bis Villach, b) die Teilstrecke der A 11 Karawanken Autobahn von Villach (A 2, A 10) bis Winkl im Rosental , c) A 2 Süd Autobahn im Abschnitt Umfahrung Klagenfurt, d) die Teilstrecke der B 311 Pinzgauer Straße im Abschnitt Umfahrung Zell/See, e) B 311 Pinzgauer Straße/B 312 Loferer Straße im Abschnitt Umfahrung Lofer. <p>Nach Fertigstellung von verkehrswirksamen Abschnitten sind diese Strecken dem Bund (Bundesstraßenverwaltung) zur Erhaltung zu übergeben.</p> <p>Weiters ist der Tauernautobahn Aktiengesellschaft zur Planung, Errichtung und Erhaltung der Vollausbau des Katschberg- und des Tauerntunnels zu übertragen. Die Übertragung der Teilstrecke der A 2 Süd Autobahn Umfahrung Klagenfurt zur Planung und Errichtung umfaßt auch die Planung und Errichtung der Verlegung der Bundesstraßen B 83 Kärntner Straße und B 95 Turracher Straße im Bereich des Knotens Klagenfurt/Nord der A 2.</p> <p>§ 4. Im Falle der Übertragung nach § 1 ist der Arlberg Straßentunnel Aktiengesellschaft zur Planung, zur Errichtung und zur Erhaltung zu übertragen:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) die Teilstrecke der S 16 Arlberg Schnellstraße von Langen bis Danöfen (Vollausbau), b) die Teilstrecke der S 16 Arlberg Schnellstraße von Landeck/West bis Pians. <p>Weiters ist der Arlberg Straßentunnel Aktiengesellschaft zur Planung die Teilstrecke der S 16 Arlberg Schnellstraße von Pians bis Flirsch/Ost und die Teilstrecke der B 315 Reschen Straße Umfahrung Landeck sowie zur Erhaltung die Teilstrecke der S 16 Arlberg Schnellstraße von Zams (A 12) bis Landeck/West zu übertragen.</p> <p>§ 5. Im Falle der Übertragung nach § 1 ist der Autobahnen- und Schnellstraßen-Aktiengesellschaft zur Planung und Errichtung zu übertragen:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) die Teilstrecke der A 8 Innkreis Autobahn von Ried/Innkreis bis Wels, 	
--	--

- b) die Teilstrecke der A 2 Süd Autobahn bis Sinnersdorf bis zur Anschlußstelle Lafnitztal einschließlich der Teilstrecke B 50 Oberwarther Straße Umfahrung Allhau,
- c) die Teilstrecke der A 4 Ost Autobahn von Fischamend/West bis Parndorf (A 50),
- d) die Teilstrecke der A 4 Ostautobahn von Parndorf zur Staatsgrenze bei Nickelsdorf.

Nach Fertigstellung von verkehrswirksamen Abschnitten sind diese Strecken dem Bund (Bundesstraßenverwaltung) zur Erhaltung zu übergeben.

§ 6. (1) Im Falle der Übertragung nach § 1 ist der Pyhrn Autobahn Aktiengesellschaft die ihr bisher nur zur Herstellung und Finanzierung übertragene Teilstrecke der A 9 Pyhrn Autobahn von Friesach bis Graz/Nord zur Erhaltung zu übertragen.

(2) Im Falle der Übertragung nach § 1 ist der Pyhrn Autobahn Aktiengesellschaft zur Planung, Errichtung und Erhaltung zu übertragen:

- a) die Teilstrecke der A 9 Pyhrn Autobahn von Sattledt bis Kirchdorf,
- b) der Vollausbau der Strecke Rottenmann/Süd bis Gaishorn (Umfahrung Trieben),
- c) die Teilstrecke der A 9 Pyhrn Autobahn vom Knoten Selzthal bis Rottenmann/Süd,
- d) die Teilstrecke der A 9 Pyhrn Autobahn von Gaishorn bis Traboch.

Weiters ist der Pyhrn Autobahn Aktiengesellschaft zur Planung und Errichtung die Teilstrecke der A 9 Pyhrn Autobahn von Kirchdorf bis Windischgarsten zu übertragen.

§ 7. Im Falle der Übertragung nach § 1 ist der Wiener Bundesstraßen Aktiengesellschaft zur Planung und Errichtung zu übertragen:

die Teilstrecke der A 23 Autobahn Südosttangente Wien von Kaisermühlen (A 22) bis Hirschstetten (B 302).

Nach Fertigstellung von verkehrswirksamen Abschnitten sind diese Strecken dem Bund (Bundesstraßenverwaltung) zur Erhaltung zu übergeben.

§ 8. Die Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft hat die Finanzierung der Aufgaben der Autobahnen -und Schnellstraßen- Aktiengesellschaft bereits ab 1. Jänner 1982 zu übernehmen. In gleicher Weise hat die Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft die Finanzie-

<p>rung der in Artikel II § 2 Abs. 2 umschriebenen Aufgaben bereits ab 1. Jänner 1982 zu übernehmen. Soweit die Kosten dieser Aufgaben im Jahr 1982 durch den Bund aus den für den Bau und die Erhaltung von Bundesstraßen zweckgebundenen Mitteln bedeckt worden sind, sind sie durch Mittel aus Kreditoperationen, die von der Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft zu tätigen sind, zu ersetzen.</p> <p>§ 9. Der Bund kann für die Benützung der nach diesem Artikel an Straßengesellschaften zur Planung und Errichtung übertragenen Straßenstrecken ein Entgelt einheben. Die Strecken, für die ein Entgelt einzuheben ist, sind durch Verordnung nach verkehrspolitischen, funktionellen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten festzulegen.</p> <p>§ 10. (1) Die Höhe des jeweiligen Entgeltes ist vom Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen nach der Fahrzeuggattung festzusetzen. Bei der Festsetzung der Höhe des Entgeltes ist auch auf die Kosten der Herstellung und Erhaltung dieser Strecken und auf die Tarifgestaltung vergleichbarer Straßen Bedacht zu nehmen. Die Höhe des Entgeltes kann auch von anderen Merkmalen als der Fahrzeuggattung, wie Häufigkeit der Benützung, abhängig gemacht werden, soweit dies im Interesse der Wirtschaftlichkeit des Straßenbetriebes geboten ist.</p> <p>(2) Einsatzfahrzeuge und Fahrzeuge des Straßendienstes im Sinne der straßenpolizeilichen Vorschriften sowie Fahrzeuge des Bundesheeres oder der Heeresverwaltung, die bei einem Einsatz gemäß § 2 des Wehrgesetzes 1990, BGBl. Nr. 305, zur Vorbereitung dieses Einsatzes oder zu Übungszwecken verwendet werden, sind von der Entgeltleistung ausgenommen.</p> <p>§ 11. (1) Der Bund hat die Einhebung des Benützungsentgeltes einer oder mehreren der in Artikel II § 2 Abs. 3 genannten Gesellschaften, sofern diese mit der Einhebung von Benützungsentgelten betraut sind, zu übertragen.</p> <p>(2) Diese Benützungsentgelte sind der Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs-Aktiengesellschaft abzuführen</p>	
Artikel VIII	
<p>§ 1. Der Bund kann auch für andere als die im Artikel IV § 9 genannten Bundesstraßenstrecken ein Entgelt einheben, insofern dies aus verkehrspolitischen, funktionellen oder wirtschaftlichen Gründen zweckmäßig ist. Die Festlegung jener Bundesstraßenstrecken, für die ein Entgelt einzuheben, hat durch Verordnung zu erfolgen. Zur verkehrspolitischen Beurteilung dieser Fragen ist der Bundesminis-</p>	<p>entfällt entfällt entfällt entfällt</p>

<p>ter für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zuständig.</p> <p>§ 2. (1) Die Höhe des jeweiligen Entgeltes ist vom Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen nach der Fahrzeuggattung festzulegen. Bei der Festsetzung der Höhe des Entgeltes ist auch auf die Kosten der Herstellung und Erhaltung dieser Strecken und auf die Tarifgestaltung vergleichbarer Straßen Bedacht zu nehmen. Die Höhe des Entgeltes kann auch von anderen Merkmalen als der Fahrzeuggattung, wie Häufigkeit der Benutzung, abhängig gemacht werden, soweit dies im Interesse der Wirtschaftlichkeit des Straßenbetriebes geboten ist.</p> <p>(2) Einsatzfahrzeuge und Fahrzeuge des Straßendienstes im Sinne der straßenpolizeilichen Vorschriften sowie Fahrzeuge des Bundesheeres oder der Heeresverwaltung, die bei einem Einsatz gemäß § 2 des Wehrgesetzes 1990, BGBl. Nr. 305, zur Vorbereitung dieses Einsatzes oder zu Übungszwecken verwendet werden, sind von der Entgeltleistung ausgenommen.</p> <p>§ 3. (1) Der Bund hat die Einhebung des Benützungsentgeltes einer der in Artikel II § 2 Abs. 3 genannten Gesellschaften, sofern diese mit der Einhebung von Benützungsentgelten betraut sind, zu übertragen.</p> <p>(2) Diese Benützungsentgelte sind der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft abzuführen.</p> <p>§ 4. Der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten ist im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen ermächtigt, einem Dritten die Errichtung und Erhaltung einzelner Bundesstraßenstrecken gemäß § 1 zu übertragen. Hiefür kann dem Dritten ein von diesem zu erhebendes Benützungsentgelt überlassen werden, soweit dies zur Abdeckung der von diesem getragenen Ausgaben der Errichtung und Erhaltung dieser Bundesstraßenstrecken, einschließlich einer angemessenen Verzinsung, sowie eines angemessenen Zuschlages für Wagnis und Gewinn erforderlich ist.</p>	
Artikel XI	
<p>§ 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.</p>	<p>§ 1. (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.</p> <p>(2) Dieses Bundesgesetz in der Fassung BGBl. I Nr. XXX/200X tritt am 1. Jänner 2005 in Kraft.</p> <p>(3) Die Bestimmungen der Art. II §§ 3 und 13, der Art. IV und VIII treten mit</p>

<p>§ 2. Mit der Vollziehung sind betraut: Hinsichtlich des Art. II §§ 6, 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, hinsichtlich des Artikel X der Bundesminister für Finanzen im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, im übrigen der Bundesminister für Finanzen.</p>	<p>Ablauf des 31. Dezember 2004 außer Kraft.</p> <p>§ 2. Mit der Vollziehung sind betraut: Hinsichtlich des Artikel II § 2 Abs. 1 und 2, §§ 6 und 14 bis 16 der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, hinsichtlich des Artikel II §§ 4 und 7 bis 10 der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen, hinsichtlich der übrigen Bestimmungen des Artikel II der Bundesminister für Finanzen, hinsichtlich des Artikel X der Bundesminister für Finanzen im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie.</p>
<p>Artikel 2</p> <p>ASFINAG-Gesetz-Novelle 1991</p>	
<p>Art. II Von den nach dem Arlberg-Schnellstraßen-Finanzierungsgesetz, BGBl. Nr. 113/1973, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. Nr. 591/1982, dem Bundesgesetz betreffend die Finanzierung der Autobahn Innsbruck - Brenner, BGBl. Nr. 135/1964, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. 591/1982, dem Karawanken-Autobahn-Finanzierungsgesetz, BGBl. Nr. 442/1978, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. Nr. 591/1982, dem Pyhrn-Autobahn-Finanzierungsgesetz, BGBl. Nr. 479/1971, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. Nr. 591/1982, und dem Tauernautobahn-Finanzierungsgesetz, BGBl. Nr. 115/1969, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. Nr. 591/1982, eingehobenen Benützungsentgelten sind höchstens 1 vH für Maßnahmen zur Verbesserung der Lebensqualität in der Umgebung von Transitstrecken zu verwenden. Die Verfügung über diese Mittel obliegt nach Vorlage von Jahresprogrammen durch die Landeshauptmänner dem Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten. Soweit diese Mittel für die angeführten Zwecke nicht verbraucht werden, sind sie für den Bau und die Erhaltung von Bundesstraßen zu verwenden.</p> <p>Art. III Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist</p> <p>a) hinsichtlich des Art. I Z 4-8 der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finan-</p>	<p>entfällt</p> <p>Art. III Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist</p> <p>a) hinsichtlich des Art. I Z 4-8 der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finan-</p>

<p>zen, b) hinsichtlich des Art. I Z 3, § 8 Abs. 2 1. Satz der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten c) hinsichtlich des Art. I Z 1 und 2, § 8 Abs. 2 2. Satz der Bundesminister für Finanzen, d) hinsichtlich des Art. I Z 9 und Z 12 der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen, e) hinsichtlich des Art. I Z 10 und 11 der Bundesminister für Finanzen, f) hinsichtlich des Art. II der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten betraut.</p>	<p>zen, b) hinsichtlich des Art. I Z 3, § 8 Abs. 2 1. Satz der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten c) hinsichtlich des Art. I Z 1 und 2, § 8 Abs. 2 2. Satz der Bundesminister für Finanzen, d) hinsichtlich des Art. I Z 9 und Z 12 der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen, e) hinsichtlich des Art. I Z 10 und 11 der Bundesminister für Finanzen,</p>
<p>Artikel 3</p> <p>Änderung des ASFINAG-Ermächtigungsgesetzes</p>	
<p>§ 10. In dem mit der Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft gemäß § 2 abzuschließenden Fruchtgenußvertrag ist dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie 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 vorzusorgen, daß dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie 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.</p>	<p>§ 10. In dem mit der Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft gemäß § 2 abzuschließenden Fruchtgenussvertrag ist dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie 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 vorzusorgen, dass dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie die Erlassung der für die technische Durchführung anzuwendenden Vorschriften vorbehalten bleibt und ihm jährlich im vorhinein die Plan-Gewinn und Verlustrechnung und Plan-Bilanz vorgelegt werden.</p>
<p>§ 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.</p>	<p>§ 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. Dies kann auch durch Tausch geschehen. Sollten die oben genannten Grundflächen oder damit in Zusammenhang stehende Rechte nicht mehr notwendig sein, sind sie zu verwerten. Zu diesem Zweck vertritt die Autobahnen und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft den Bund in allen Verwaltungs- und Gerichtsverfahren, die</p>

<p>Die Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft hat für den Fall des Fruchtgenußerverwerbes 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.</p>	<p>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.</p>
	<p>§ 12. Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft ist ermächtigt zur Erfüllung ihrer Aufgaben Baurechte und Dienstbarkeiten für die gemäß § 27 Bundesstraßengesetz 1971 zulässigen Nutzungen ohne Zustimmung des Bundesministers für Finanzen einzuräumen. Weiteres ist die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft bei allen Grundstücken, an denen sie ein Fruchtgenussrecht hat, ermächtigt Freilassungserklärungen abzugeben und Leitungsdienstbarkeiten einzuräumen, sofern der Bestand der Bundesstraßen dadurch nicht beeinträchtigt wird.</p>
<p>§ 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 Verkehr, Innovation und Technologie herzustellen ist. Die Vollziehung des § 10 obliegt dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, soweit davon Finanzierungsmaßnahmen betroffen sind, im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen. Die Vollziehung des § 12 obliegt dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie.</p>	<p>§ 13. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetz ist mit Ausnahme des § 10 der Bundesminister für Finanzen betraut, wobei hinsichtlich der §§ 2, 7 und 9 das Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie herzustellen ist. Die Vollziehung des § 10 obliegt dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, soweit davon Finanzierungsmaßnahmen betroffen sind, im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen.</p>
<p>§ 14. Dieses Bundesgesetz tritt mit 1. Jänner 1997 in Kraft.</p>	<p>§ 14. (1) Dieses Bundesgesetz tritt mit 1. Jänner 1997 in Kraft. (2) Dieses Bundesgesetz in der Fassung BGBl. I Nr. XXX/200X tritt am 1. Jänner 2005 in Kraft.</p>
<p>Artikel 4</p> <p>Änderung des Bundesgesetzes betreffend Maßnahmen im Bereich der Bundesstraßengesellschaften</p>	
	<p>§ 4. (4) Die Gesellschaft und die Autobahnen und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft können unter Ausschluss der Abwicklung verschmolzen werden.</p>

