



Gruppe Straße

Abteilung ST 3 - Rechtsbereich Bundesstraßen

Stubenring 1, 1010 Wien
Telefon: +43 (1) 711 00-5785
Telefax: +43 (1) 7142721

Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

GZ. 324600/4-II/ST3/04 DVR 0000175

Infrastruktur

An das
Präsidium des Nationalrates
Parlament
Dr. Karl Renner-Ring 3
1017 Wien

Wien, 9.9.2004

**Betrifft: Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das ASFINAG-Gesetz
und das ASFINAG-Ermächtigungsgesetz 1997 geändert werden
Begutachtung**

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie beeckt sich den Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das ASFINAG-Gesetz und das ASFINAG-Ermächtigungsgesetz 1997 geändert werden, samt Erläuterungen in 25-facher Ausfertigung mit dem Ersuchen um Kenntnisnahme zu übersenden.

Der genannte Entwurf ist dem allgemeinen Begutachtungsverfahren zugeleitet worden. Die im Begutachtungsverfahren befassten Stellen wurden um Stellungnahme innerhalb von 4 Wochen ab Zustellung des Gesetzesentwurfes ersucht.

Beilagen

Für den Bundesminister:
Dr. Christine ROSE

Ihr Sachbearbeiter:
Mag. Erika Faunie
Tel.: +43 (1) 711 00-5884, Fax: +43 (1) 7142721
erika.faunie@bmvit.gv.at

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

Entwurf**Bundesgesetz, mit dem das ASFINAG-Gesetz und das ASFINAG-Ermächtigungsgesetz 1997 geändert werden**

Der Nationalrat hat beschlossen:

**Artikel 1
Änderung des ASFINAG-Gesetzes**

Das ASFINAG-Gesetz, BGBl. Nr. 591/1982, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 133/2003, wird wie folgt geändert:

1. Artikel 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, einschließlich der hiezu 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.“

2. Artikel II § 2 Abs. 2 lautet:

„(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 Unternehmen im In- und Ausland regelmäßig und eingehend zu berichten.“

3. Artikel II § 3 entfällt.

4. Artikel II § 4 lautet:

„§ 4. Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat für die Liquidität der im Maßnahmengesetz, BGBl. Nr. 826/1992, genannten Gesellschaften sowie deren Rechtsnachfolger, soweit deren Aufgaben in den jährlich im Vorhinein mit der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft abgestimmten Plan-Gewinn und Verlustrechnungen und Plan-Bilanzen umfasst sind, zu sorgen.“

5. In Artikel II § 9 und § 10 werden die Wortfolgen „für wirtschaftliche Angelegenheiten“ jeweils durch die Wortfolgen „für Verkehr, Innovation und Technologie“ ersetzt.

6. In Artikel II § 10 wird die Wortfolge „Kostenplänen für Planung, Bau, Erhaltung, Finanzierung und Verwaltung“ durch die Wortfolge „Plan-Gewinn und Verlustrechnungen und Plan-Bilanzen“ ersetzt.

7. Artikel II § 13 entfällt.

8. In Artikel II wird nach § 15 ein neuer § 15a eingefügt. Dieser lautet:

„15a. (1) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-AG ist ermächtigt, jährlich höchstens 1 v.H. von den im Jahr 2003 nach dem Arlberg-Schnellstraßen-Finanzierungsgesetz, BGBl. Nr. 113/1973, dem Bundes-

gesetz betreffend die Finanzierung der Autobahn Innsbruck-Brenner, BGBI. Nr. 135/1964, dem Karawanken-Autobahn-Finanzierungsgesetz, BGBI. Nr. 442/1978, dem Pyhrn-Autobahn-Finanzierungsgesetz, BGBI. Nr. 479/1971, und dem Tauernautobahn-Finanzierungsgesetz, BGBI. Nr. 115/1969, eingehobenen Benützungsentgelten für Maßnahmen zur Verbesserung der Umweltsituation in der Umgebung der von den oben genannten Finanzierungsgesetzen erfassten Strecken den Bundesländern zur Verfügung zu stellen.

(2) Diese Beträge sind quartalsweise auszuzahlen.“

9. Artikel IV entfällt.

10. Artikel VIII entfällt.

11. Artikel XI § 2 lautet:

„§ 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.“

12. Artikel II und III der ASFINAG-Gesetz-Novelle 1991, BGBI. Nr. 419, entfallen.

Artikel 2

Änderung des ASFINAG-Ermächtigungsgesetzes

Das ASFINAG-Ermächtigungsgesetz 1997, BGBI. I Nr. 113, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBI. I Nr. 50/2002, wird wie folgt geändert:

1. In § 2 Abs. 1 wird die Wortfolge „§§ 1 und 7 Abs. 1 Bundesstraßenfinanzierungsgesetz 1996, BGBI. Nr. 201/1996“ durch die Wortfolge „Bundesstraßen-Mautgesetz 2002, BGBI. I Nr. 109,“ ersetzt.

2. In § 6 wird die Wortfolge „Bundesstraßenfinanzierungsgesetzes 1996, BGBI. Nr. 201/1996“ durch die Wortfolge „Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002, BGBI. I Nr. 109,“ ersetzt.

3. In § 10 wird die Wortfolge „sämtliche Kostenpläne für Planung, Bau, Erhaltung und Verwaltung“ durch die Wortfolge „die Plan-Gewinn und Verlustrechnung und Plan-Bilanz“ ersetzt.

4. In § 11 wird der zweite Satz durch folgende Sätze ersetzt: „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 Bundesstraßenstrecken gemäß § 2 betreffen.“

5. § 12 lautet:

„§ 12. Der Bundesminister für Finanzen ermächtigt die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft zur Erfüllung ihrer Aufgaben Baurechte und Dienstbarkeiten für die gemäß § 27 Bundesstraßen-gesetz 1971 zulässigen Nutzungen ohne seine Zustimmung einzuräumen. Weiters 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.“

6. § 13 lautet:

„§ 13. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist mit Ausnahme des § 10 der Bundesminister für Finanzen betraut, wobei hinsichtlich der §§ 2, 7 und 9 das Einvernehmen mit dem Bundesminister für 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.“

Vorblatt

Problem:

Das ASFINAG-Gesetz und das ASFINAG-Ermächtigungsgesetz 1997 enthalten Bestimmungen, die bereits durch andere Bundesgesetze materiell außer Kraft gesetzt wurden. Bestimmte Termine stehen nicht im Einklang mit den in anderen Bundesgesetzen verwendeten.

Der unternehmerische Aktivitätsbereich der ASFINAG ist auf Österreich beschränkt.

Die Einführung der LKW-Maut ab 1.1.2004 hätte die Verminderung der den Bundesländern für Umweltverbesserungsmaßnahmen zur Verfügung gestellten finanziellen Mittel zur Folge.

Ziel:

Rechtsbereinigung außer Kraft getretener Bestimmungen des ASFINAG-Gesetzes und des ASFINAG-Ermächtigungsgesetzes und terminologische Anpassungen; Stärkung der unternehmerischen Eigenverantwortung der ASFINAG; Neuregelung der Berechnungsgrundlage für die Mittelzuweisung an die Bundesländer für Umweltverbesserungsmaßnahmen.

Inhalt:

Anpassung der Terminologie an andere bundesgesetzliche Regelungen;

formelle Aufhebung bereits außer Kraft getretener Bestimmungen;

Erweiterung des unternehmerischen Handlungsspielraumes der ASFINAG und ihrer Tochtergesellschaften;

neue Regelung der Berechnungsgrundlage für die Mittelzuweisung an die Bundesländer für Maßnahmen zur Verbesserung der Umweltsituation;

Alternative:

Keine

Finanzielle Auswirkungen:

Für die Gebietskörperschaften entstehen keine Mehrbelastungen. 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.

Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:

Durch die gesetzlich ermöglichte Gründung von Zweigniederlassungen und Tochtergesellschaften durch die ASFINAG im In- und Ausland ist ein positiver Beschäftigungseffekt zu erwarten.

Verhältnis zu den Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Der vorliegende Entwurf widerspricht keinen europarechtlichen Vorgaben.

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine

Konsultationsverfahren:

Der vorliegende Gesetzentwurf unterliegt dem Anwendungsbereich der Vereinbarung BGBl. I Nr. 35/1999.

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 derogene 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 Bundesstraßen gesellschaften (BGBI. Nr. 826/1992), des Bundesstraßenübertragungsgesetzes (BGBI. I Nr. 50/2002) und des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002, (BGBI. I Nr. 109/2002) erforderlich geworden. Neben der formellen Aufhebung obsoleten 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 BGBI. 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 legistische Maßnahmen zur Stärkung der unternehmerischen Eigenverantwortlichkeit der ASFINAG und ihrer Tochtergesellschaften mit dem Ziel einer Erhöhung der Unternehmensproduktivität. 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.

Um auch den Tochtergesellschaften der ASFINAG einen größeren unternehmerischen Spielraum einzuräumen, hat die ASFINAG für die Liquidität dieser Gesellschaften unter bestimmten Voraussetzungen zu sorgen.

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 legistisch in der Weise vorgesorgt, dass die Berechnungsgrundlage für die einprozentige Mittelzuweisung mit den Mauteinnahmen des Jahres 2003 festgelegt wurde, wobei die Zweckbindung dieser Mittel für Maßnahmen zur Verbesserung der Umweltsituation beibehalten wird.

Finanzielle Auswirkungen:

Zu den finanziellen Auswirkungen dieses Gesetzesentwurfes ist grundsätzlich auszuführen, dass für die Gebietskörperschaften keine Mehrbelastungen entstehen.

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 festzulegen.

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):

In dieser Bestimmung erfolgen zum einen terminologische Anpassungen. Durch das Bundesstraßenübertragungsgesetz (BGBI. I Nr. 50/2002) wurden die Bundesstraßen B an die Bundesländer übertragen. Da die Bundesstraßen nur mehr in Bundesstraßen A (Bundesautobahnen) und Bundesstraßen S (Bundesschnellstraßen) 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, BGBI. I Nr. 109/2002.

Zum anderen ergeben sich folgende inhaltliche Änderungen zur geltenden Bestimmung:

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 (BGBI. I Nr. 50/2002) von Gesetzes wegen ins Eigentum übertragen wurden.

Zu Art. 1 Z 2 (Art. II § 2 Abs. 2):

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 3 (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 4 (Art. II § 4):

Ziel der neuen Regelung ist es, für die Gesellschaften (Maßnahmengesetz, BGBI. Nr. 826/1992), die operativ für die ASFINAG tätig sind, im Hinblick auf die Geschäftsfähigkeit dieser Gesellschaften eine „Rückversicherung“ über die Muttergesellschaft ASFINAG in der Form zu schaffen, dass diese für die Liquidität der Gesellschaften unter bestimmten Voraussetzungen zu sorgen hat. Damit werden den Gesellschaften mehr wirtschaftliche Freiheitsgrade zur Steigerung der Produktivität eröffnet.

Weiters erfolgt eine begriffliche Anpassung im Hinblick auf die neueren kaufmännischen Gepflogenheiten.

Zu Art. 1 Z 5 (Art. II §§ 9 und 10):

Aufgrund des Abschnittes K Z 4 und 5 des Teiles 2 der Anlage zu § 2 des Bundesministeriengesetzes 1986 in der Fassung Art. I Z 32 des BGBI. 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.

Zu Art. 1 Z 6 (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 7 (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 8 (Art. II § 15a):

Das ASFINAG-Gesetz sieht derzeit eine Regelung vor (Art. II ASFINAG-Gesetz-Novelle 1991, BGBI. 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 fahrliegsabhängigen Maut festgesetzt wurde. Um eine solche Verminderung der Mittel für die Bundesländer auszugleichen, werden im neuen § 15a als Berechnungsgrundlage die nach den zitierten Sonderfinanzierungsgesetzen eingehobenen Benützungsentgelte des Jahres 2003 festgelegt, wobei die 1%-Regelung beibehalten wird und die Widmung der Gelder auf Maßnahmen für Zwecke des Umweltschutzes im Sinne des Art. 9 Abs. 2 der Wegekostenrichtlinie (1999/62/EG) beschränkt ist.

Zu Art. 1 Z 9 (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 10 (Entfall des Art. VIII):

Den Bestimmungen der §§ 1 und 2 wurde durch das Bundesstraßen-Mautgesetz 2002, BGBl. I Nr. 109/2002 materiell derogiert. §§ 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. 1 Z 12 (Entfall der Art. II und III. der ASFINAG-Gesetz-Novelle 1991, BGBl. Nr. 419):

Diese Bestimmungen werden formell aufgehoben, um die Rechtslage übersichtlich zu gestalten. Die inhaltliche Regelung erfolgt nunmehr in Art. II § 15a.

Zu Art. 2 (Änderung des ASFINAG-Ermächtigungsgesetzes):

Zu Z 1 und 2 (§ 2 Abs. 1 und § 6):

Da das Bundesstraßenfinanzierungsgesetz aufgrund des Bundesstraßen-Mautgesetzes außer Kraft getreten ist, ist eine entsprechende Anpassung der Zitierung vorzunehmen.

Zu Art. 2 Z 3 (§ 10):

Hier erfolgt eine Anpassung an die neueren praxisbezogenen kaufmännischen Begriffe.

Zu Art. 2 Z 4 (§ 11):

Da nach der bisherigen Bestimmung nicht klar ist, ob die ASFINAG 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 verwerthen.

Zu Art. 2 Z 5 (§ 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. 2 Z 6 (§ 13):

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

Textgegenüberstellung	Geltende Fassung	Vorschlagene Fassung
Änderung des ASFINAG-Gesetzes		
Artikel I	Artikel II	
<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 (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 bemauet 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. 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 verwalten und zu verwalten.</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 Bauen und Technik und dem Bundesminister für Finanzen, und einzelnen Bundesländern abgeschlossenen Vereinbarungen über den rascheren Ausbau von Bundesstraßenstrecken resultieren.</p> <p>Es sind die Vereinbarungen mit dem Bundesland</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Burgenland, hinsichtlich der Eisenstädter Schnellstraße S 4 und hinsichtlich der Burgenland Schnellstraße S 31, b) Niederösterreich, hinsichtlich der Kremser Schnellstraße S 33, 	<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 fahrleistungsbabhängigen 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 verwalten und zu verwalten.</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 Unternehmen im In- und Ausland regelmäßig und eingehend zu berichten.</p>	

<p>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,</p> <p>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 Donautunnel Schnellstraße S 2/Klosterneuburger Straße B 14 und hinsichtlich der Brigitteauer Brücke der Wiener Gürtel Autobahn A 20.</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 Haftungsräumen anzurechnen</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. Erweiterungsmaßnahmen können nach der Genehmigung durch den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten bzw. den Bundesminister für Finanzen (§ 8</p>
--	---	---

Abs. 2) durch die Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft finanziert werden.	<p>§ 9. (1) Die Satzung der Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft sowie jede Satzungänderung 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 Satzungänderung 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 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 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>Art. II (ASFINAG-Gesetz-Novelle 1991) Von den nach dem Arlberg-Schnellstraßen-Finanzierungsgesetz, BGBI. Nr. 113/1973, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBI. Nr. 591/1982, dem Bundesgesetz betreffend die Finanzierung der Autobahn Innsbruck - Brenner, BGBI. Nr. 135/1964, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBI. Nr. 591/1982, dem Karawanken-Autobahn-Finanzierungsgesetz, BGBI. Nr. 442/1978, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBI. Nr. 591/1982, dem Pyhrn-Autobahn-Finanzierungsgesetz, BGBI. Nr. 479/1971, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBI. Nr. 591/1982, und dem Tauernautobahn-Finanzierungsgesetz, BGBI. Nr. 115/1969, eingehoben durch das Bundesgesetz BGBI. Nr. 591/1982, eingehobenen Benützungsentgelten sind höchstens 1 v.H. 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>§15a. (1) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-AG ist ermächtigt, jährlich höchstens 1 v.H. von den im Jahr 2003 nach dem Arlberg-Schnellstraßen-Finanzierungsgesetz, BGBI. Nr. 113/1973, dem Bundesgesetz betreffend die Finanzierung der Autobahn Innsbruck-Brenner, BGBI. Nr. 135/1964, dem Karawanken-Autobahn-Finanzierungsgesetz, BGBI. Nr. 442/1978, dem Pyhrn-Autobahn-Finanzierungsgesetz, BGBI. Nr. 479/1971, und dem Tauernautobahn-Finanzierungsgesetz, BGBI. Nr. 115/1969, eingehobenen Benützungsentgelten für Maßnahmen zur Verbesserung der Umweltsituation in der Umgebung der von den genannten Finanzierungsgesetzen erfassten Strecken den Bundesländern zur Verfügung zu stellen. (2) Diese Beträge sind quartalsweise auszuzahlen</p>
	<p>Artikel IV</p> <p>§ 1. (1) Der Bund kann den in Artikel II § 2 Abs. 3 angeführten Gesellschaften zusätzlich zu den ihnen bundesgesetzlich übertragenen Aufgaben noch die Planung und Errichtung und teilweise auch die Erhaltung der im folgenden angeführten Bundesstraßenabschnitten (Autobahnen, Schnellstraßen, Bundesstraßen B) übertragen, sofern der in Artikel II § 6 Abs. 2 angeführte Haftungsrahmen dadurch nicht überschritten wird. Dieser Berechnung sind die Kosten der verkehrswirksamen Abschnitte der zu übertragenden Baumaßnahmen unter Bedachtnahme auf die allfällige Leistung von Zuschüssen gemäß Artikel II § 5 Abs. 1 und verstärkten Kostenerlässen gemäß Artikel II § 10 Abs. 2 zugrunde zu legen. (2) Der Zeitpunkt der Übertragung der in den §§ 2 bis 7 angeführten Strecken ist durch den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen durch Verordnung nach Maßgabe konkurrenzpolitischer Erfordernisse und vorhandener finanzieller Mittel unter den Voraussetzungen des Abs. 1, letzter Halbsatz, festzusetzen, diese Verordnung hat einen Bauzeit- und Kosterrahmen zu enthalten.</p>

§ 2. Im Falle der Übertragung nach § 1 ist der Brenner Autobahn Aktiengesellschaft zur Planung und Errichtung zu übertragen:

- a) die Teilstrecke der A 12 Inntal Autobahn von Telfs bis Imst. Nach Fertigstellung von verkehrsreichen Abschnitten sind diese Strecken dem Bund (Bundesstraßenverwaltung) zur Erhaltung zu übergeben.

§ 3. Im Falle der Übertragung nach § 1 ist der Tauernautobahn Aktiengesellschaft zur Planung und zur Errichtung zu übertragen:

- 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.

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

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.

§ 4. Im Falle der Übertragung nach § 1 ist der Arlberg Straßentunnel Aktiengesellschaft zur Planung, zur Errichtung und zur Erhaltung zu übertragen:

- a) die Teilstrecke der S 16 Arlberg Schnellstraße von Langen bis Damöfen (Vollausbau),
- b) die Teilstrecke der S 16 Arlberg Schnellstraße von Landeck/West bis Pians.

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.

§ 5. Im Falle der Übertragung nach § 1 ist der Autobahnen- und Schnellstraßen-Aktiengesellschaft zur Planung und Errichtung zu übertragen:

- a) die Teilstrecke der A 8 Innkreis Autobahn von Ried/Innkreis bis Wels,
- b) die Teilstrecke der A 2 Süd Autobahn bis Simmersdorf bis zur Anschlußstelle Lafnitztal einschließlich der Teilstrecke B 50 Oberwarter Straße Umfahrung Allhau,
- c) die Teilstrecke der A 4 Ost Autobahn von Fischamend/West bis Paudorf (A 50),
- d) die Teilstrecke der A 4 Ostautobahn von Pamdorf 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 Südoosttangente 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 Finanzierung 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.

§ 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 einzuhaben ist, sind durch Verordnung nach verkehrspolitischen, funktionellen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten festzulegen.

§ 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.

(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.

§ 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.

(2) Diese Benützungsentgelte sind der Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs-Aktiengesellschaft abzuführen

Artikel VIII

§ 1. Der Bund kann auch für andere als die im Artikel IV § 9 genannten Bun-

den entfällt

<p>des Straßenstrecken ein Entgelt einheben, insoweit dies aus verkehrspolitischen, funktionellen oder wirtschaftlichen Gründen zweckmäßig ist. Die Festlegung jener Bundesstraßenstrecken, für die ein Entgelt einzuhaben, hat durch Verordnung zu erfolgen. Zur verkehrspolitischen Beurteilung dieser Fragen ist der Bundesminister 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 Markmalen 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 Entgelteleistung 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-Finanziierungs-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. Hierfür 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>	<p>entfällt entfällt entfällt</p>	
<p>§ 2. Mit der Vollziehung sind betraut: Hinsichtlich des Artikel 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 Wirtschaft und Technologie, hinsichtlich des Artikel II §§ 4 und 7 bis 10 der Bundesminister für Ver-</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 Ver-</p>	

Artikel XI

<p>heiten 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>ASFINAG-Gesetz-Novelle 1991</p> <p>Art. II Von den nach dem Arlberg-Schnellstraßen-Finanzierungsgesetz, BGBI. Nr. 113/1973, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBI. Nr. 591/1982, dem Bundesgesetz betreffend die Finanzierung der Autobahn Innsbruck - Bremner, BGBI. Nr. 135/1964, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBI. 591/1982, dem Karawanken-Autobahn-Finanzierungsgesetz, BGBI. Nr. 442/1978, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBI. Nr. 591/1982, dem Pyhrn-Autobahn-Finanzierungsgesetz, BGBI. Nr. 479/1971, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBI. Nr. 591/1982, und dem Tauernautobahn-Finanzierungsgesetz, BGBI. Nr. 115/1969, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBI. Nr. 591/1982, eingehobenen Benützungsentgelten sind höchstens 1 vH für Maßnahmen zur Verbesserung der Lebensqualität in der Umgebung von Transstrecken 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> <ul style="list-style-type: none"> a) hinsichtlich des Art. I Z 4-8 der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen, 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 Angele-	
genleiten betraut.	

Artikel 2

Änderung des ASFINAG-Ermächtigungsgesetzes

Geltende Fassung	Textgegenüberstellung	Vorgeschlagene Fassung
§ 2. (1) Der Bundesminister für Finanzen hat der Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft das Recht der Fruchtmießung (§§ 509 ff ABCGB) an allen Bestandteilen (§ 3 Bundesstraßengesetz 1971) bestehender und künftig zu errichtender Bundesstraßen gemäß Bundesstraßenmautgesetz 2002, BGBI. I Nr. 109, in der jeweils geltenden Fassung zu übertragen.		§ 2. (1) Der Bundesminister für Finanzen hat der Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft das Recht der Fruchtmießung (§§ 509 ff ABCGB) an allen Bestandteilen (§ 3 Bundesstraßengesetz 1971) bestehender und künftig zu errichtender Bundesstraßen gemäß Bundesstraßenmautgesetz 2002, BGBI. I Nr. 109, in der jeweils geltenden Fassung zu übertragen.
§ 6. Dem Fruchtgenübberechtigten ist mit Wirksamkeit ab 1. Jänner 1997 das Recht einzuräumen, die Einhebung von Mauten und Benützungsgebühren von sämtlichen Nutzern der dem Fruchtgenübberechtigten übertragenen Strafen entsprechend den Bestimmungen des Bundesstraßenfinanzierungsgesetzes 1996, BGBI. Nr. 201/1996, und der sonstigen gesetzlich festgelegten Mauten und Benützungsgebühren vorzunehmen. Der Fruchtgenübberechtigte kann dieses Recht mit Zustimmung des Bundesministers für Finanzen an Dritte übertragen.		§ 6. Dem Fruchtgenübberechtigten ist mit Wirksamkeit ab 1. Jänner 1997 das Recht einzuräumen, die Einhebung von Mauten und Benützungsgebühren von sämtlichen Nutzern der dem Fruchtgenübberechtigten übertragenen Strafen entsprechend den Bestimmungen des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002, BGBI. I Nr. 109, und der sonstigen gesetzlich festgelegten Mauten und Benützungsgebühren vorzunehmen. Der Fruchtgenübberechtigte kann dieses Recht mit Zustimmung des Bundesministers für Finanzen an Dritte übertragen.
§ 10. In dem mit der Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft gemäß § 2 abzuschließenden Fruchtgenüßvertrag 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 vorzusehen, 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.		§ 10. In dem mit der Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft gemäß § 2 abzuschließenden Fruchtgenüßvertrag 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>§ 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 Fruchtgenauerwerbes 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 Fruchtgenauerwerbes an diesen Grundflächen, insbesondere den darauf errichteten Straßen, sowie an dinglichen Rechten erfolgt durch Bezahlung des Kaufpreises. § 481 ABGB ist nicht anzuwenden.</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 Bundesstraßenstrecken gemäß § 2 betreffen. Die Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft hat für den Fall des Fruchtgenauerwerbes 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 Fruchtgenauerwerbes 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. Der Bundesminister für Finanzen ermächtigt die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft zur Erfüllung ihrer Aufgaben Baurechte und Dienstbarkeiten für die gemäß § 27 Bundesstraßengesetz 1971 zulässigen Nutzungen ohne seine Zustimmung einzuräumen. Weites 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 des § 10 und 12 der Bundesminister für Finanzen betraut, wobei hinsichtlich der §§ 2, 7 und 9 das Unternehmen 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>
---	--	---