



REPUBLIK ÖSTERREICH  
Parlament

## **IV-64 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Bundesrates**



### **Beratungen des EU-Ausschusses des Bundesrates**

(Auszugsweise Darstellung)

**Dienstag, 7. Mai 2013**

# Beratungen des EU-Ausschusses des Bundesrates

(Auszugsweise Darstellung)

Dienstag, 7. Mai 2013

---

## Tagesordnung

1. COM (2013) 162 final  
Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Marken (Neufassung)  
**(110196/EU XXIV.GP)**
2. COM (2013) 161 final  
Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 207/2009 des Rates über die Gemeinschaftsmarke  
**(110193/EU XXIV.GP)**
3. COM (2013) 147 final  
Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Maßnahmen zur Reduzierung der Kosten des Ausbaus von Hochgeschwindigkeitsnetzen für die elektronische Kommunikation  
**(110032/EU XXIV.GP)**
4. COM (2013) 195 final  
Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 96/53/EG vom 25. Juli 1996 zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr  
**(111609/EU XXIV.GP)**

In der Sitzung des EU-Ausschusses des Bundesrats wurden zunächst Legisaltivvorschläge zur Annäherung nationaler Markenrechte an das System der Gemeinschaftsmarke verhandelt. Ein Verordnungsentwurf der Kommission zur Kostensenkung beim Hochgeschwindigkeitsnetzausbau (Digitale Agenda) in der EU stand in Folge zur Debatte. Zum letzten Tagesordnungspunkt, einem Richtlinienvorschlag zur Änderung der Gewichts- und Abmessungsvorschriften von LKWs, beschlossen die Ausschussmitglieder einstimmig eine ablehnende Mitteilung an die EU.

Als Auskunftspersonen nahmen an der Sitzung teil

- Mag. Irina Kreinbacher (BMVIT)
- Mag. Christian Schimanofsky (BMVIT)
- Mag Alfred Ruzicka (BMVIT)
- Dr. Günter Schneglberger (WKÖ)
- Mag. Richard Ruziczka (AK)
- Mag. Robert Ullrich (Österreichisches Patentamt)

**Ausschussvorsitzender Bundesratspräsident Edgar Mayer** berichtete eingangs über die eingelangten Stellungnahmen bzw. EU-Dokumente:

Von Seiten der Vorarlberger Landesregierung ist seit der letzten Sitzung eine

- Stellungnahme zum Richtlinienvorschlag betreffend höchstzulässige Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge ("Gigaliner") eingelangt.

Folgende Vorschläge der Kommission für Gesetzgebungsakte sind in letzter Zeit unter anderem eingegangen:

- Vorschlag für eine Verordnung zur Förderung der Freizügigkeit von Bürgern und Unternehmen durch die Vereinfachung der Annahme bestimmter öffentlicher Urkunden
- Vorschlag für eine Richtlinie zur Offenlegung nichtfinanzieller und die Diversität betreffender Informationen durch bestimmte große Gesellschaften und Konzerne
- Vorschlag für eine Europol-Verordnung
- Vorschlag für eine Richtlinie über Maßnahmen zur Erleichterung der Ausübung der Arbeitnehmerfreizügigkeit

## Markenrechte

Ein Initiativpaket der EU-Kommission, das mit Angleichungen der nationalen Markenrechte zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit in der EU beitragen soll, diskutierte der EU-Ausschuss des Bundesrats. Zentral in den EU-Legislativvorhaben zum Markenrecht ist, mit vereinfachten Verfahren für die Eintragung von Marken Innovation bei der Produktentwicklung und damit wiederum das Wirtschaftswachstum voranzutreiben. Die Stärkung des EU-Markensystems sei gut, so der Tenor im Ausschuss, die nationalen Marken dürften dadurch jedoch keinen Nachteil im Wettbewerb erfahren.

Konkret zielt der Richtlinienvorschlag zur größeren Anpassung der Markenrechtsvorschriften in EU-Mitgliedsstaaten an das System der Gemeinschaftsmarke darauf ab, den Umfang und die Grenzen von Markenrechten in der EU klarer zu definieren. Außerdem soll er verstärkten Markenschutz durch unionsweit gültige Vorkehrungen, etwa gegen Produktpiraterie, bieten. Ohne die markenrechtlichen Bestimmungen der Nationalstaaten einander gänzlich anzugleichen, will die Kommission durch die Annäherung der Vorschriften unter anderem den freien Warenverkehr im Binnenmarkt erleichtern. Den Markenschutz im Unionsgebiet zu stärken, wertete **Bundesrat Stefan Schennach (S/W)** im Licht des gemeinsamen Wirtschaftsraums als das bedeutendste Element des konkreten Kommissionsplans, wenn er auch betonte, mit dem gegenständlichen Richtlinienvorschlag dürften sich keine Nachteile für nationale Marken ergeben. Dazu erläuterte der anwesende **Experte des Österreichischen Patentamts Mag. Robert Ullrich**, Österreich werde bei den Verhandlungen über die Legislativvorschläge auf die Wahrung der Balance von nationalen und gemeinschaftlichen Systemen achten, sodass es nicht zu einer einseitigen Bevorteilung des EU-Regelwerks zu Lasten der Nutzer nationalstaatlicher Systeme kommen kann.

Grundlegende Verfahrensvorschriften für die Eintragung von Marken in der gesamten EU sind im Verordnungsvorschlag zur Gemeinschaftsmarke festgehalten. Damit soll das Eintragungsprozedere auch auf Ebene der Mitgliedsstaaten kostengünstiger, einfacher, schneller und berechenbarer werden. Insgesamt plant die Kommission keine Systemänderung, sondern lediglich eine Modernisierung der vorhandenen Unionsregelungen zum Markenrecht und folglich mehr Rechtssicherheit, heißt es in den Vorlagen. In diesem Zusammenhang wird eine intensivere Kooperation zur Verfahrensabstimmung zwischen dem Harmonisierungsamt für den Binnenmarkt, dessen Zuständigkeit die Eintragung von EU-Gemeinschaftsmarken ist, und den nationalen Patentämtern angestrebt. Bei den erwogenen Harmonisierungen der Markenrechte müsse man allerdings die Verhältnismäßigkeit der vorgesehenen Maßnahmen beachten, unterstrich **Bundesrat Franz Wenger (V/S)**. Tatsächlich, so der **Experte des Patentamts**, gingen die Kommissionsvorschläge in einigen Detailbereichen noch zu weit, so seien etwa einheitliche Regelungen für sämtliche Gebühren überschießend.

## Kostensenkung bei Digitaler Agenda

Grundsätzlich positiv nahmen die BundesrätInnen Überlegungen zur Kostenreduktion beim Breitbandnetz-Ausbau in der EU auf, wobei unter anderem das starke Stadt-Land-Gefälle bei der Netzversorgung in Österreich thematisiert wurde.

Angesichts der aktuellen Krise lasse sich der Ausbau von Hochgeschwindigkeitsinfrastrukturen zur elektronischen Kommunikation - kurz Digitale Agenda – wohl kaum in der geplanten Zeit bis 2020 verwirklichen, wenn nicht massive Kostensenkungen beim Netzausbau ermöglicht würden. Vor diesem Hintergrund, erläutert von **dem Experten des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT), Mag. Alfred Ruzicka**, debattierten die Ausschussmitglieder einen Verordnungsvorschlag, der vorrangig eine 30%ige Kostensenkung beim Breitbandnetzausbau zum Ziel hat. Aufgezeigt wird in dem Legislativentwurf, dass bis zu 80% der Kosten beim Aufbau neuer Netze durch dafür nötige Bauarbeiten schlagend werden. Dem will die Kommission mit unionsweit gültigen Regelungen beim Breitband-Infrastrukturausbau entgegentreten.

So sollten die bessere Nutzung vorhandener Netze, vermehrte Zusammenarbeit bei der Planung von Bauarbeiten, eine Straffung der Genehmigungsverfahren und die Beseitigung von Hindernissen bei der hochgeschwindigkeitsfähigen IT-Ausstattung von Gebäuden verbindlich sein, um alle UnionsbürgerInnen mit hochwertiger Breitbandanbindung zu versorgen, skizzierte **Mag. Ruzicka** den Vorschlag. Er bemerkte allerdings, das weitere Verfahren mit dem Verordnungsentwurf sei erst unter der kommenden EU-Präsidentschaft geplant. Für **Bundesrat Marco Schreuder (G/W)** stellte vor allem die drastische Budgetkürzung bei der Digitalen Agenda im aktuellen EU-Finanzrahmen ein Hindernis zur Realisierung dar. Dennoch, so der G-Mandatar, stehe auf nationaler Ebene einer entsprechenden Umsetzung hochgeschwindigkeitsfähiger Breitbandinfrastrukturen, etwa bei Gebäudesanierungen, nichts im Wege. In den Augen des **Ausschussvorsitzenden Edgar Mayer (V/V)** wäre die Form eines Richtlinienvorschlags zur Kostensenkung in der Digitalen Agenda zielführender gewesen als der vorliegende Verordnungsentwurf, der direkt gültig würde. Immerhin habe jedes Mitgliedsland unterschiedliche Rahmenbedingungen, beispielsweise bezüglich der nationalen Bauordnungen. **Bundesrätin Ana Blatnik (S/K)** hob hervor, jedenfalls sei bei Forcierung des Breitbandnetzes die kostenmäßige Ausgewogenheit der angedachten Maßnahmen richtig zu beurteilen.

Österreich habe angesichts der bekannten Kostenproblematik im Netzausbau bereits entsprechende Schritte gesetzt und Mitbenützungsrechte von Telekom-Infrastrukturen für andere Anbieter mit einer Novelle des Telekommunikationsgesetzes (TKG) festgelegt, erklärte der **Vertreter des BMVIT**. Die Einrichtung einer zentralen Informationsstelle, der laut Verordnungsentwurf alle Mitgliedsländer ihre Breitbandnetz-Infrastrukturdaten verpflichtend zu melden hätten, stelle allerdings einen unnötigen Verwaltungsaufwand dar. Von **den Bundesräten Stefan Schennach (S/W) und Martin Preiner (V/N)** auf die mangelhafte Netzversorgung vieler ländlicher Regionen Österreichs angesprochen, verwies **BMVIT-Experte** auf das heuer eingerichtete Breitbandbüro, das Infrastrukturplanungen am Land unterstütze.

## Zulassung von Gigalinern

Einstimmig beschloss der EU-Ausschuss des Bundesrats eine Mitteilung an die EU, in der die Einführung von Riesen-LKWs im grenzüberschreitenden Verkehr entschieden abgelehnt wird. Auslöser dafür war ein Richtlinienvorschlag, wonach die Zulassung von Fahrzeugen des Güter- und Personenverkehrs mit einem Gewicht von bis zu 60 Tonnen bzw. einer Länge von bis zu 25 Metern – sogenannte Gigaliner - erleichtert werden sollte. Mit der Ausweitung von Gewichts- und Abmessungsvorschriften für LKWs möchte die EU-Kommission die Regelungen dem neuesten Stand der Technik anpassen und den Warenverkehr in einem integrierten europäischen Verkehrsnetz forcieren. Fraktionsübergreifend meinten die BundesrätInnen dazu, das heimische Straßennetz sei nicht für Riesen-LKWs ausgerichtet, und Österreich hätte faktisch kaum eine Möglichkeit, sich als Transitland gegen die Durchfahrt von Gigalinern auszusprechen.

Fahrzeuge des Schwerverkehrs müssen laut geltender EU-Richtlinie bestimmte Vorschriften zu Gewicht und Abmessung einhalten, um grenzüberschreitend in zumindest zwei benachbarten Mitgliedsländern zum Einsatz kommen zu dürfen. Seit Inkrafttreten der Richtlinie 1996 hat sich die Fahrzeugtechnik rapide weiterentwickelt, merkt die Kommission in ihrem diesbezüglichen Legislativvorschlag an, die derzeitigen Bestimmungen würden jedoch die Nutzung neuer technischer Möglichkeiten – vor allem jene zur Treibstoffeinsparung - behindern. So übersteige etwa das Gewicht von Elektro- oder Hybridantrieb die zugelassenen Grenzen. Modulare Fahrzeugkombinationen innerhalb eines Transports, beispielsweise mittels Großcontainer, seien ebenso schwer realisierbar.

Die vorgeschlagenen Neuregelungen zur Fahrzeugausgestaltung sollen daher unter effizienzsteigernden Auflagen das zulässige Gesamtgewicht bzw. die erlaubte Maximallänge von LKWs erhöhen, zwecks Energieeinsparnis eine verbesserte Aerodynamik der Fahrzeuge ermöglichen, und für mehr Straßenverkehrssicherheit sorgen, da etwa Einschränkungen des Fahrersichtfelds behoben werden.

Gigaliner würden das österreichische Straßennetz schlicht überfordern, fasste Ausschussobmann **Edgar Mayer (V/V)** die ablehnende Haltung der Ausschussmitglieder zum gegenständlichen Kommissionsvorschlag zusammen. Selbst wenn es den Nationalstaaten überlassen bleibe, die Nutzung derartiger Riesen-LKWs im eigenen Land zu erlauben, bestehe immer noch die Gefahr, dass es vor dem Hintergrund des freien Waren- und Dienstleistungsverkehrs in der EU zu einer unionsweit bindenden Lösung kommen könnte. Die **Expertin des Verkehrsministeriums Mag. Irina Kreinbacher** fügte an, Gigaliner-Befürworter könnten tatsächlich auf Grundlage des Diskriminierungsverbots Druck ausüben, um die Zulassung von Riesen-LKWs auf heimischen Straßen für lange Transporte quer durch Europa generell durchzusetzen. Das wäre kontraproduktiv bei der verkehrspolitischen Anstrengung Österreichs, den Schienentransport zu forcieren, außerdem würden anvisierte Tunnelprojekte damit in Frage gestellt. Aus einer dem EU-Ausschuss zugeleiteten Stellungnahme des Landes Vorarlberg geht ebenfalls die Befürchtung hervor, mit den Kommissionsplänen zur Aufweichung von Vorschriften für den Schwerverkehr würde sich eine erneute Verlagerung der Transporte von der Schiene zurück auf die Straße ergeben.

In einer schwierigen Situation befindet sich Österreich auf Grund seiner geographischen Lage inmitten des Binnenmarkts, bekräftigte **Bundesrat Stefan Schennach (S/W)** die Bedenken, das Land könne durch den Transitverkehr ungefragt mit Gigalinern konfrontiert werden. Zudem, unterstrich er, würde der Einsatz überdimensionierter Fahrzeuge klar der Alpenschutzkonvention widersprechen. Schon deswegen habe die Bevorzugung der Schiene in der Verkehrspolitik Österreichs Priorität. Das Bedauern Schennachs, der Schienenverkehr werde in der Mitteilung des Ausschusses an die EU zu wenig betont, teilten **die Bundesräte**

**Marco Schreuder (G/W), Ewald Lindinger (S/O) und Günther Novak (S/K).** Lindinger befand weiters, die effizienzsteigernden Adaptierungen, wie sie die Kommission vorschlägt, könnten durchaus auch an bereits zugelassenen LKWs durchgeführt werden.

Die Bahn verstärkt als Transportmittel einzusetzen hieß **Bundesrätin Monika Mühlwerth (F/W)** grundsätzlich gut, allerdings fehle es dazu an einem ausgewogenen verkehrspolitischen Konzept in Österreich, wie sie bekriftelte. Für einen Ausbau des heimischen Schienennetzes machte sich **Bundesrat Ferdinand Tiefnig (V/O)** ebenso stark, sei doch auf Grund mangelnder Verbindungen in vielen Regionen oftmals immer noch der LKW das schnellere Transportmittel.

Besonders die Vor- und Nachlaufstrecken bei modularen Transporten – etwa zwischen zwei Seehäfen – seien im Richtlinienvorschlag kritisch zu bewerten, merkten **Vertreter der Arbeiterkammer, Mag. Richard Ruziczka, und des Verkehrsministeriums, Mag. Christian Schimanofsky**, an, da hier jedenfalls die Verpflichtung von Mitgliedsstaaten besteht, auch national nicht genehmigte Riesenfahrzeuge passieren zu lassen. **Seitens der Wirtschaftskammer wurde durch Dr. Günter Schneglberger** im Ausschuss eine grundsätzlich neutrale Haltung zur angedachten Richtlinienänderung geltend gemacht, denn bereits jetzt sehe das heimische Kraftfahrzeuggesetz Nutzungsmöglichkeiten österreichischer Verkehrswege durch überschwere LKWs bei Gütertransporten zum nächsten Umschlagplatz vor, obwohl die Leitplanken heimischer Straßen nicht auf derartige Gewichte ausgelegt sind. **Bundesrat Schennach (W/S)** brachte in der Debatte noch die sozialrechtliche Lage der Fahrer von Riesen-LKWs zur Sprache, da diesen zwecks Gewinnmaximierung unhaltbare Arbeitsbedingungen zugemutet würden, so der SPÖ-Mandatar.

Folgender SPÖ-ÖVP-Antrag auf Mitteilung wurde vom Ausschuss einstimmig angenommen:

## **Antrag auf Mitteilung**

**gemäß Art. 23f Abs. 4 B-VG**

der Bundesräte Edgar Mayer, Stefan Schennach

**betreffend COM (2013) 195 final Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 96/53/EG vom 25. Juli 1996 zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr (111609/EU XXIV.GP)**

eingbracht in der Sitzung des EU-Ausschusses des Bundesrates am 07. Mai 2013

zu TOP 4.

Der EU-Ausschuss des Bundesrates wolle beschließen:

### **Antrag auf Mitteilung gemäß Art. 23 f Abs. 4 B-VG**

Mit dem nun von der Kommission vorgelegten Vorschlag für eine neue Richtlinie soll eine neue Generation an LKW, die bis zu 60 Tonnen schwer und bis zu 25 Meter lang sein kann, zugelassen werden können.

Die Kommission weist in dem Vorschlag vor allem auch auf die mögliche Einsparung des Kraftstoffverbrauchs hin, der bei entsprechendem Anbringen von Luftleiteinrichtungen am hinteren Teil des Fahrzeugs einen 5-10% geringeren Treibstoffverbrauch zur Folge hätte. Grundsätzlich ist jede Senkung des Treibstoffverbrauchs zu befürworten, auch die im Vorschlag angedachte Konstruktion, um die Aerodynamik der Fahrzeuge zu steigern, wird befürwortet. Diese Maßnahmen könnten jedoch ebenso auf herkömmliche LKWs angewendet werden. In Bezug auf die Senkung des Verbrauchs bei Gigaliner muss eine Einsparung auch vor dem Hintergrund notwendiger Umbaumaßnahmen der Straßen gesehen werden. Vor diesem Hintergrund ist die Einsparung von Treibstoffverbrauch unverhältnismäßig und steht sogar in einem klaren Missverhältnis zu den Infrastrukturkosten.

Das österreichische Straßennetz ist nicht auf Fahrzeuge, die 60 Tonnen schwer sind und über 25 Meter Länge aufweisen, ausgerichtet. Tunnels, Straßenzüge, Leitschienen, Brücken, Pannenbuchten, Autobahnparkplätze, Tankstellen, Kreuzungen und Kurvenradien sind nicht für Gigaliner passend, eine Adaptierung der Straßen wäre sehr kostenintensiv und würde Mitgliedstaaten je nach Beschaffenheit ihrer Landschaften unterschiedlich stark belasten. Die Schätzungen für eine Nachrüstung allein des Straßennetzes liegen bei 5,4 Mrd. Euro.

Die Europäische Kommission begründet ihren Vorschlag auch mit einer Verbesserung der Verkehrssicherheit, da die toten Winkel im Sichtfeld des Fahrers/Fahrerin verringert werden.



Aus der Sicht des Bundesrates verschlechtert sich jedoch die Verkehrssicherheit durch die längeren Überholwege.

Die Europäische Kommission argumentiert damit, dass die Mitgliedstaaten die freie Wahl im Hinblick darauf haben, solche Gigaliner auf den Straßen zuzulassen oder nicht. Derzeit finden Pilotversuche mit Gigalinern auf den Straßen von Schweden, Finnland, Deutschland, den Niederlanden und Dänemark statt. Für den Fall jedoch, dass in einem Mitgliedstaat keine Gigaliner erlaubt sind, weil der Mitgliedstaat sich dagegen ausspricht, besteht das hohe Risiko von Wettbewerbsnachteilen und einer Verzerrung des Binnenmarktes, da die Kosten für Güterbeförderungen mit Gigalinern geringer sind als mit herkömmlichen LKWs. Eine Möglichkeit für die Mitgliedstaaten, sich gegen die Zulassung von Gigalinern auszusprechen, ist daher nicht ausreichend.

Die Einführung von Gigalinern im grenzüberschreitenden Verkehr wird aus all diesen Gründen vom Bundesrat abgelehnt.“