



**Beratungen  
des Ständigen Unterausschusses des  
Hauptausschusses in Angelegenheiten  
der Europäischen Union**

(Auszugsweise Darstellung)

**Dienstag, 8. Juni 2004**

---

# **Beratungen des Ständigen Unterausschusses des Hauptausschusses in Angelegenheiten der Europäischen Union**

(Auszugsweise Darstellung)

XXII. Gesetzgebungsperiode

Dienstag, 8. Juni 2004

---

## **Tagesordnung**

- 1.) Tagesordnung der Ratstagung (Verkehr, Telekommunikation und Energie)  
am 10./11. Juni 2004  
**(29837/EU XXII.GP)**
  
- 2.) RAT 8780/04  
Direktzahlungen im Rahmen der Gemeinsamen Agrarpolitik infolge der neuen Beitritte  
**(28487/EU XXII.GP)**

Tagesordnungspunkt 1:

**Tagesordnung der Ratstagung (Verkehr, Telekommunikation und Energie) am 10./11. Juni 2004(29837/EU XXII.GP)**

Ein Klima der Zusammenarbeit trotz inhaltlicher Unterschiede und äußerst vorsichtiger Optimismus kennzeichnete die Sitzung des ständigen Unterausschusses des Hauptausschusses in Angelegenheiten der Europäischen Union zum Thema EU-Verkehrspolitik. Dieser wurde im Vorfeld des am Freitag, dem 11. Juni 2004 tagenden Rats der EU-Verkehrsminister einberufen, wo über einen Kompromissvorschlag der irischen Präsidentschaft zur neuen Wegekostenrichtlinie, über einen neuerlichen Vorstoß einiger Mitgliedstaaten zur Harmonisierung der LKW-Wochenend- und Feiertagsfahrverbote sowie über eine neue Richtlinie zur Verschärfung der Sozialbestimmungen für die ArbeitnehmerInnen im Frachtgewerbe beraten wird.

Wie **Staatssekretär Helmut Kukacka** betonte, seien derzeit hinsichtlich der Wegekostenrichtlinie keine klaren Mehrheitsverhältnisse in Sicht, weshalb eine Beschlussfassung noch fraglich sei. Was die Harmonisierung der LKW-Wochenend- und Feiertagsfahrverbote betreffe, so habe man zusätzlich zu den bisherigen Unterstützern Großbritannien und die Slowakei für die eigene Position gewinnen können, sodass er zuversichtlich sei, eine diesbezügliche Beschlussfassung abwenden zu können, zumal die Harmonisierung eine Absenkung der Standards und damit eine massive Verschlechterung für den Transitverkehr bringen würde. Positiv bewertete der Staatssekretär die Verschärfung und Verbesserung der Sozialvorschriften für die LKW-Lenker.

Die Opposition räumte zwar ein, dass der vorliegende Kompromiss zur Wegekostenrichtlinie einen Fortschritt darstelle, sie hätte sich jedoch ein engagierteres Lobbying der Bundesregierung erhofft. Mit gewisser Skepsis wurde die Aussage Kukackas, wonach Österreich durch Verhandlungen eine Sperrminorität in der Frage der Harmonisierung der Wochenend- und Feiertagsfahrverbote erreichen konnte, zur Kenntnis genommen. SPÖ und Grüne stimmten aber mit den beiden Regierungsparteien darin überein, dass eine Harmonisierung in diesem Bereich aus inhaltlichen Gründen, aber auch aus Gründen der Einhaltung des Subsidiaritätsprinzips unbedingt verhindert werden müsse. Die Verbesserung der sozialen Vorschriften wurde von allen begrüßt, SPÖ und Grüne monierten jedoch eine effektive Kontrolle.

Mit den Stimmen von ÖVP, FPÖ und SPÖ wurde ein von den Regierungsparteien eingebrachter **Antrag auf Ausschussfeststellung angenommen**. Darin gehen die Abgeordneten davon aus, dass die Bundesregierung alle Möglichkeiten prüft und wo immer möglich umsetzt, die zur Erreichung einer nachhaltigen Schadstoffreduktion aus dem LKW-Transitverkehr und zur Verabschiedung einer neuen europäischen Wegekostenrichtlinie beitragen können. Zu diesen Möglichkeiten gehöre auch eine verstärkte Kontrolle der Fahrzeugsicherheit und der Einhaltung der vorgeschriebenen Ruhezeiten für LKW-Lenker. Darüber hinaus treten die Abgeordneten dafür ein, dass Österreich im Rahmen der neuen Wegekostenrichtlinie eine möglichst große Flexibilität insbesondere bei der Entscheidung über die Höhe der Maut bzw. über Einschränkungen des LKW-Verkehrs eingeräumt wird.

Die von **SPÖ und Grünen eingebrachten Anträge auf Stellungnahme** wurden von den Abgeordneten der Regierungsfractionen **abgelehnt** und blieben damit in der Minderheit.

Die SPÖ verlangt in ihrem Antrag, im Rahmen der Wegekostenrichtlinie für eine klare Festlegung sensibler Zonen, in denen erhöhte Mauten eingenommen werden können, sowie für eine möglichst umfassende Einbeziehung externer Kosten einzutreten. Die Differenzierung der Mauten sollte nach Ansicht der SPÖ im Ausmaß von zumindest 100 % möglich sein, in sensiblen Gebieten sollte ein Zuschlag von zumindest 50 % zur

Quersubventionierung umweltfreundlicher Verkehrsträger erlaubt sein. Weiters fordern die SozialdemokratInnen, sich mit Nachdruck dafür einzusetzen, dass Fahrverbote und Fahrbeschränkungen weiterhin den Mitgliedstaaten vorbehalten bleiben und Vorstöße zur Abschwächung des österreichischen Wochenendfahrverbots zurückgewiesen werden. Der Novellierung zur Verschärfung der sozialen Bestimmungen sollte man nach Meinung der SPÖ erst zustimmen, wenn eine ausreichende Ruhezeit für LKW-Lenker und eine wirksame Kontrolle sicher gestellt ist.

Im Antrag der Grünen wird der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie mit Nachdruck aufgefordert, eine Lösung zu verhindern, die keine signifikante Erhöhung der zulässigen Mauthöhe für den LKW-Verkehr, keine Fortschritte bei der Kosteninternalisierung und keine echte Querfinanzierung zuließe. Darüber hinaus sprechen sich die Grünen dezidiert gegen die Harmonisierung von LKW-Wochenend- und Feiertagsfahrverboten aus.

Hinsichtlich der **Wegekostenrichtlinie** könne laut **Staatssekretär Kukacka** aufgrund der kontroversiellen Standpunkte der Mitgliedsstaaten derzeit nicht beurteilt werden, ob bereits beim kommenden Verkehrsministerrat ein Beschluss gefasst wird. Österreich habe, ausgehend vom Weißbuch, große Hoffnungen in die neue Wegekostenrichtlinie gesetzt, sagte der Staatssekretär. Die Regierung habe immer darauf hingewiesen, dass nur ein Ergebnis akzeptabel wäre, das ein Mindestmaß an Mehrwert und keine Verschlechterung bringe. Zur Aufrechterhaltung der österreichischen Autobahnbetreiber sei es unerlässlich, eine verursachergerechte und zeitlich unbegrenzte Anrechenbarkeit der Baukosten in die Maut einrechnen zu können. In Österreich wende man auch eine wissenschaftlich anerkannte Methode auf der Basis des Wiederbeschaffungswertes an, um am Ende der Lebensdauer die Wiederherstellung der Infrastruktur sicher stellen zu können.

Mit dem vorliegenden Kompromiss werde dem österreichischen Mautbetreiber durch eine Ausnahmeklausel zugestanden, die Baukosten zeitlich unbeschränkt einzurechnen. Damit sei ein zentrales Anliegen Österreichs erfüllt. Man würde auch die Möglichkeit erhalten, einen zweckgebundenen Mautzuschlag zur Querfinanzierung einzuheben, was insbesondere für den Bau des Brennerbasistunnels notwendig sei. Die maximale Grenze von 25 % reiche jedoch keineswegs aus, sagte Kukacka.

Der Staatssekretär hält auch die Differenzierung der Mautsysteme für unabdingbar, da nur so das Benutzerverhalten beeinflusst werden könne. Die in der Richtlinie vorgeschlagene zulässige Bandbreite stelle aber gerade noch einen akzeptablen unteren Grenzwert dar.

Nicht enthalten sei im Vorschlag die Internalisierung externer Kosten. Österreich wolle aber unter Hinweis auf den Beschluss des Europäischen Parlaments vom 20. April 2004 verlangen, dass analog zu den vorgesehenen Eckpunkten für eine gemeinsame Methodik zur Kalkulation von Infrastrukturkosten ähnliche Vorgaben für die Entwicklung einer Methode zur Kalkulation externer Kosten festgelegt werden. Alles in allem dürfe eine Zweckbindung der Maut nicht verhindert werden und Österreich unterstütze alle Bemühungen um eine möglichst hohe Flexibilität in dieser Frage für die nationale Gesetzgebung.

Kukacka wies darauf hin, dass am Wochenende, sollten die VerkehrsministerInnen einen Beschluss fassen, die Sache noch nicht abgehandelt sein werde, da es ja weiterer Verfahren auf EU-Ebene, insbesondere im Europäischen Parlament, bedürfe.

Grundsätzlich begrüße Österreich die vorliegende Einigung, denn sie bringe die Möglichkeit der Querfinanzierung und der Differenzierung der Maut, darüber hinaus werde die Internalisierung der externen Kosten kommen, fasste der Staatssekretär zusammen. So wie es aussehe, habe man auch die Akzeptanz des österreichischen Gesamtfinanzierungssystems und der österreichischen Gesetzeslage erreichen können. Selbstverständlich hätte man sich mehr gewünscht, aber es gebe keine Patentrezepte. Er erhoffe sich in dieser Frage einen nationalen Schulterchluss, zumal die Standpunkte der

einzelnen Parteien nicht weit auseinander lägen. Die Situation nach der Erweiterung habe sich nämlich insofern verschlechtert, als die neuen Mitgliedstaaten von ihrer Randlage aus ein großes Interesse hätten, Zentraleuropa zu möglichst billigen Konditionen zu erreichen.

Als einen tatsächlichen Fortschritt bezeichnete **Abgeordneter Caspar Einem (S)** die neue Wegekostenrichtlinie und unterstrich dabei die Bereitschaft zur engen Kooperation mit der Bundesregierung, da es sich um eine äußerst wichtige Frage für die österreichische Bevölkerung handle. Dennoch habe er den Eindruck, dass das Lobbying seitens der Bundesregierung intensiver hätte ausfallen können. Er stimmte dem Staatssekretär zu, das Berechnungsmodell für die externen Kosten nicht mit der nunmehrigen Wegekostenrichtlinie zu verbinden, da sonst die Gefahr bestünde, gar nichts zu bekommen.

Weniger positiv beurteilte sein Klubkollege **Gerhard Reheis (S)** die neue Wegekostenrichtlinie, vielmehr sieht er darin die Gefahr eines weiteren Anschlags auf die österreichische Transitroute. Der gesamte Verkehr, auch der Ost-West-Transit, werde zunehmen, weshalb man die alternativen Verkehrsmittel zum Thema machen müsse. Aufgrund der mangelnden Kapazität der Autobahnen hätten die Gemeinden mit wesentlich größeren Belastungen zu kämpfen, bemerkte Reheis und drang darauf, die Alpenkonvention mit einzubeziehen.

Mit ähnlichem Pessimismus sieht **Abgeordneter Kurt Eder (S)** den Verhandlungen entgegen, da seiner Ansicht nach von den ursprünglichen Zielen mit Ausnahme der Zweckbindung nicht viel übrig geblieben ist. Die Begrenzung der Zuschläge mit 25 % hält er für zu niedrig. Eder vermisste auch die nötige Kommunikation seitens der Regierung in diesen Fragen.

In der negativen Beurteilung der 25-prozentigen Begrenzung stimmte auch **Abgeordnete Evelin Lichtenberger (G)** mit der Regierung überein. Sie hält auch ein Limit von 50 % für zu gering. Ebenfalls nicht einverstanden zeigte sie sich mit der Differenzierung der Maut im Rahmen von 100 %, da auch dies aus ihrer Sicht zu gering ausgefallen ist. Kritisch merkte sie in diesem Zusammenhang an, dass Bundesminister Gorbach die Differenzierung immer wieder als eine Mautsenkung für so genannte saubere LKW darstelle, die jedoch genauso "dreckig" seien. Man müsse daher den Tiroler Verkehrsbericht berücksichtigen, der deutlich mache, dass man momentan bei Werten vor der Einführung des Katalysators stehe, und das sei alarmierend. Was die Anrechnung externer Kosten betrifft, wies Lichtenberger darauf hin, dass die EU in ihrem Abkommen mit der Schweiz bereits eine Berechnung akzeptiert habe, und zwar in Vertragsform. Gleichzeitig kritisierte sie die Ungleichbehandlung Österreichs mit der Schweiz, was einen Umwegverkehr zur Folge habe. In dieser Frage stimmte **Kukacka** voll mit ihr überein und bezeichnete die derzeitige Situation als inakzeptabel.

**Abgeordneter Roderich Regler (V)** machte darauf aufmerksam, dass durch eine maximale Deckelung offensichtlich eine genaue Berechnung nicht von Relevanz sei. Als wichtiges Ergebnis nannte er die Tatsache, dass Österreich sein bisheriges System beibehalten werde können und eine Mautdifferenzierung möglich sei. Als notwendig für heimische Frächter erachtet er auch die Möglichkeit der Ermäßigung für die häufige Nutzung und zeigte sich zufrieden, dass Österreich bei der PKW-Vignette bleiben kann. Im Großen und Ganzen zeigte er sich überzeugt davon, dass die Bundesregierung auf gutem Weg ist.

Zum Themenkomplex **Harmonisierung der LKW-Nacht- und Wochenendfahrverbote** berichtete **Staatssekretär Kukacka**, dass dieser Punkt auf Antrag Spaniens, Italiens und Portugals abermals auf die Tagesordnung gekommen sei. Österreich vertrete dabei die Auffassung, dass die Richtlinie die nationale Zuständigkeit einschränken und damit gegen das Subsidiaritätsprinzip verstoßen würde. Aus diesem Grund und auch wegen gravierender inhaltlicher Bedenken werde daher dieser Vorstoß abgelehnt, da eine Realisierung zu einem weiteren Anstieg des LKW-Verkehrs führen würde. Österreich sei es bislang stets gelungen, eine ausreichende Mehrheit von Staaten für die Ablehnung der Richtlinie zu gewinnen.

Durch die Erweiterung habe sich die Situation jedoch geändert. Es sei aber durch intensive Kontakte gelungen, zu den bisherigen Partnern Großbritannien und die Slowakei dazu zu gewinnen, womit eine Sperrminorität sicher gestellt wäre.

Diese negative Einschätzung einer eventuellen Harmonisierung des LKW-Nacht- und Wochenendfahrverbots wurde von allen Ausschussmitgliedern geteilt, wobei die Abgeordneten der Opposition leichte Sorge äußerten, ob am kommenden Freitag die notwendigen Stimmen für eine Sperrminorität und damit für eine Ablehnung des Vorschlags tatsächlich erreicht werden können. So meinte etwa **Abgeordneter Klaus Wittauer (F)**, dass die Absicherung momentan ein bisschen zu gering sei, ein Verfehlen der Sperrminorität sich aber katastrophal auswirken würde. **Abgeordnete Evelin Lichtenberger (G)** hoffte, noch weitere Partner finden zu können, und **Abgeordneter Roderich Regler (V)** meinte, dass man hier auf alle Fälle die nationale Zuständigkeit wahren müsse. Ein Anknüpfungspunkt dabei wäre die Sicherheit.

Als einen wichtigen Fortschritt bezeichnete **Staatssekretär Kukacka** die **Verschärfung der Sozialvorschriften für die LKW-Lenker**. Dabei gehe es um die zulässigen Lenkzeiten und die einzuhaltenden Ruhezeiten sowie um Mindestbedingungen für die Kontrolle. Die europäischen Vorschriften sollten damit klarer und einfacher gemacht werden. So werde die Untergrenze für die Ruhezeiten von acht auf neun Stunden angehoben, die maximale wöchentliche Lenkzeit von 74 auf 56 Stunden reduziert. Nach zwei aufeinander folgenden Wochen müsste es eine wöchentliche reguläre Ruhezeit von 45 Stunden geben. Außerdem werde die Zahl der Ausnahmen reduziert. Darüber hinaus werde ab 1. 1. 2006 die verpflichtende Anbringung eines digitalen Kontrollgerätes festgelegt, wodurch Missbrauchsmöglichkeiten verhindert werden sollen.

Diese Neuerungen wurden allgemein begrüßt. **Abgeordneter Caspar Einem (S)** monierte jedoch eine effiziente Kontrolle zur Herstellung der Wettbewerbsfähigkeit. Dem stimmte sein Klubkollege **Abgeordneter Kurt Eder** zu, der ein Bundesamt für den Güterverkehr forderte. Derzeit seien nämlich 17 Behörden für die Kontrolle zuständig, von denen 14 nicht prüften.

Ins gleiche Horn stieß **Abgeordnete Evelin Lichtenberger (G)**, die höhere Investitionen in Kontrollstellen einforderte. Sie übte in diesem Zusammenhang auch vehemente Kritik an den Bundesländern, insbesondere an Tirol und Steiermark wegen mangelnder Kontrolltätigkeit und hielt eine sofortige Einführung der digitalen Kontrollgeräte für notwendig. Ähnlich argumentierte **Abgeordneter Klaus Wittauer (F)**, der meinte, Österreichs Position in Europa sei nur deshalb so schwach, weil die einzelnen Bundesländer oft in erster Linie auf ihre eigenen Frächter Rücksicht nähmen.

Positiv bewertete **Abgeordneter Roderich Regler (V)** die Einführung digitaler Kontrollgeräte, da diese fälschungssicher sind. Er verstand auch nicht die Kritik in Bezug auf die Kontrolle, weil das Mindestausmaß an verpflichtender Kontrolle von 15 % auf 30 % angehoben wird.

## **Antrag auf Ausschussfeststellung**

der Abgeordneten DI Regler, Wittauer

Der Unterausschuss möge beschließen:

### **Ausschussfeststellung:**

zu TOP 1: 29837/EU XXII.GP – Provisional Agenda of the Council of the European Union (Transport, Telecommunications and Energy), Luxembourg, 10 – 11 June 2004

#### **betreffend LKW-Transitverkehr**

Der Ausschuss geht davon aus, dass die Bundesregierung weiterhin alle Möglichkeiten auf nationaler wie auf europäischer Ebene prüft und wo immer möglich umsetzen wird, die zur Erreichung der beim Beitritt Österreichs zur Europäischen Union festgelegten Ziele einer nachhaltigen Schadstoffreduktion aus dem LKW-Transitverkehr und der Verabschiedung einer neuen europäischen Wegekostenrichtlinie beitragen können. Zu diesen Möglichkeiten gehören auch die durch die zu erwartende Steigerung des Transitverkehrs gebotene verstärkte Kontrollen der Fahrzeugsicherheit und der Einhaltung der vorgeschriebenen Ruhezeiten für LKW-Lenker.

Der Ausschuss geht weiter davon aus, dass der Bundesminister für Verkehr entsprechend dem österreichischen Konsens gegen die drohende LKW-Transitlawine für eine neue Wegekostenrichtlinie eintritt, die Österreich möglichst große Flexibilität insbesondere bei der Entscheidung über die Höhe der Maut bzw. über Einschränkungen des LKW-Verkehrs aus Gesundheits- oder Umweltgründen einräumt, um die österreichischen Ziele in diesem Zusammenhang erreichen zu können:

- nachhaltige Schadstoff- und Lärmreduktion,
- Querfinanzierung zur Verlagerung auf die Schiene,
- erhöhte Maut in sensiblen Zonen.

Der Unterausschuss beschließt weiters im Sinne des § 39 GOG, dass diese Ausschussfeststellung der auszugsweisen Darstellung der Verhandlungen beigelegt und als Kommuniké veröffentlicht wird.

Tagesordnungspunkt 2:

### **RAT 8780/04 Direktzahlungen im Rahmen der Gemeinsamen Agrarpolitik infolge der neuen Beitritte(28487/EU XXII.GP)**

**Zwei Ausschussfeststellungen**, eine zum Thema **Umsetzung der EU-Agrarreform in Österreich**, eine zum Thema **Gentechnik**, sind das Ergebnis der Beratungen zum zweiten Tagesordnungspunkt des EU-Unterausschusses des Hauptausschusses über die europäische Agrarpolitik. Darin bringen die Abgeordneten unter anderem ihre Erwartung zum Ausdruck, dass bei der Umsetzung der EU-Agrarreform in Österreich auf die Sicherung und Stabilisierung der Einkommen für die bäuerliche Landwirtschaft geachtet wird, keine Umverteilungseffekte zwischen einzelnen Regionen erfolgen, die Lebensmittelqualität gesichert bleibt und Anreize für Jungbauern und investierende Betriebe geschaffen werden.

Außerdem gehen sie davon aus, dass die Bundesregierung weiterhin eine restriktive bzw. ablehnende Haltung gegenüber der Zulassung von gentechnisch veränderten Organismen einnimmt und für gemeinschaftsrechtliche Rahmenbedingungen für Modellregionen eintritt, in denen auf den Einsatz von Gentechnik in der Landwirtschaft verzichtet wird. Beide Ausschussfeststellungen wurden mit VP-FP-Mehrheit beschlossen, die Opposition sprach sich gegen das geplante Konzept von Landwirtschaftsminister Josef Pröll zur Umsetzung der EU-Agrarreform in Österreich aus.

Eingeleitet wurde die Diskussion im EU-Unterausschuss durch ein Statement von **Landwirtschaftsminister Pröll**, der auf die wichtigsten Eckpunkte der EU-Agrarreform hinwies und Erfolge Österreichs bei den Verhandlungen geltend machte. So seien Prämien und Ausgleichszahlungen nicht, wie ursprünglich geplant, gänzlich von Flächenmaßen und Tieren entkoppelt worden, nationale Spielräume könnten genützt werden. Österreich profitiere darüber hinaus von der vorgesehenen Stärkung des ländlichen Raumes.

In Österreich wird die EU-Agrarreform Pröll zufolge mit 1.1.2005 umgesetzt, wobei bei landwirtschaftlichen Kulturpflanzen eine einheitliche Betriebsprämie vorgesehen ist, während es etwa bei den Mutterkuhprämien zu keiner Entkoppelung kommt. Der Minister versicherte, das Umsetzungskonzept sei insgesamt schlüssig und es werde zu keiner Umschichtung von Transferleistungen, weder zwischen Regionen noch zwischen Produktionssparten, kommen.

Die Opposition übte allerdings massive Kritik am Konzept des Ministers. **Abgeordneter Caspar Einem (S)** beklagte, dass nationale Spielräume viel zu wenig genützt würden, und mahnte deutliche Akzente ein, um Arbeit und nicht Flächen- und Grundbesitz in der Landwirtschaft zu fördern. Überdies vermisst er verstärkte Initiativen zugunsten des biologischen Landbaus.

In einem von Einem und seinen FraktionskollegInnen eingebrachten **Antrag auf Stellungnahme** fordert die **SPÖ** unter anderem eine stärkere soziale und ökologische Ausrichtung der Vergabe von Agrarförderungsmitteln, eine Umschichtung der Finanzmittel vom Bereich der Mengen- und Flächenförderung hin zur Förderung des ländlichen Raums und die Verhinderung der Benachteiligung von Kürbisbauern im Rahmen der Umsetzung der GAP-Reform. Darüber hinaus spricht sie sich dafür aus, EU-weit Exportförderungen massiv zurückzunehmen und die Förderung von Lebendschlachtviehtransporten "auf null" zu bringen. Eine Rücknahme der Exportförderung könnte, so Einem, ein wichtiger Beitrag zur Weiterführung der WTO-Verhandlungen sein. Der Antrag auf Stellungnahme wurde jedoch von den anderen Parteien **abgelehnt**.

Generell beklagt die SPÖ in ihrem Antrag, dass die Mehrheit der Landwirtschaftsminister der EU-Staaten eine grundlegende Neuausrichtung der EU-Agrarpolitik trotz "mutiger Vorschläge" von EU-Agrarkommissar Fischler verhindert habe. Auch die österreichischen

Landwirtschaftsminister hätten die ambitionierten Reformpläne verhindert, nunmehr würden nicht einmal die nationalen Spielräume für eine sozial gerechtere Verteilung der Subventionen in Anspruch genommen. Laut SPÖ steigt die Unzufriedenheit sowohl der Bauern als auch der Steuerzahler über das österreichische Agrarförderungssystem, viele Menschen fragten sich, "wie man mit so viel Geld so viel Unzufriedenheit, so viel inneragrarisches Ungerechtigkeiten schaffen kann".

**Abgeordneter Fritz Grillitsch (V)** meinte dem gegenüber, Österreich sei mit seinem ökosozialen Weg einen vorbildhaften Weg für Europa gegangen. EU-Agrarkommissar Fischler habe mit der EU-Agrarreform nichts anderes getan als das umzusetzen, was in Österreich schon längst realisiert worden sei. Die ÖVP unterscheide sich in der Grundtendenz nicht von Fischler, sagte Grillitsch, ohne österreichische Einwände wäre es ihm zufolge allerdings zu keiner Verlängerung der für Österreich wichtigen Milchquoten gekommen, zudem hätte die ursprünglich vorgesehene pauschale Prämienkürzung um 20 % "einen Stich mitten ins Herz der Bauern" bedeutet. "Wir haben alle das gleiche Ziel", unterstrich Grillitsch in Richtung Opposition, die Bauern möglichst gut abzusichern und an der Einkommensentwicklung teilhaben zu lassen, allerdings sei der Weg zu diesem Ziel verschieden.

Im von Grillitsch namens der Koalitionsparteien eingebrachten **Antrag auf Ausschussfeststellung betreffend Umsetzung der EU-Agrarreform in Österreich** wird neben den bereits erwähnten Punkten auch auf die Bedeutung weiterer Grundsätze hingewiesen: Unterstützung und Ausbau von Erwerbsskombinationen und Betriebskooperationen, Sicherung und Stärkung der Marktposition und Verbesserung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit, Aufrechterhaltung der multifunktionalen Landwirtschaft sowie der ökologischen Leistungsfähigkeit, Erhaltung der Attraktivität der österreichischen Kulturlandschaft und der Vielfalt des ländlichen Raumes sowie Absicherung der sozialen Sicherheit.

Den **zweiten VP-FP-Antrag auf Ausschussfeststellung - betreffend Gentechnik** - brachte **Abgeordneter Klaus Wittauer (F)** ein. Darin werden auch die Regelungen zur Kennzeichnung und Rückverfolgbarkeit von gentechnisch veränderten Organismen in Lebensmitteln als wichtiger Schritt im Interesse der KonsumentInnen und der österreichischen Landwirtschaft begrüßt.

Dieser Antrag wurde von **Abgeordnetem Wolfgang Pirkhuber (G)** zwar zum Teil positiv bewertet, allerdings fällt er seines Erachtens hinter eine bereits früher gefasste gemeinsame Stellungnahme aller vier Parteien zum gleichen Thema zurück. Pirkhuber brachte seinerseits einen eigenen **Antrag auf Ausschussfeststellung** ein, wonach sich die Bundesregierung dafür einsetzen sollte, dass auf EU-Ebene klare rechtliche Rahmenbedingungen zur Einrichtung von gentechnikfreien Regionen geschaffen werden. Zudem soll man seiner Meinung nach der Bevölkerung im Rahmen der EU-Verfassung auf Basis regionaler beziehungsweise auf Basis von EU-Referenden mehrheitliche Entscheidungen über die Einrichtung gentechnikfreier Zonen ermöglichen. Dieser Antrag wurde bei der Abstimmung jedoch lediglich von der Opposition unterstützt und fand damit **keine Mehrheit**.

Generell sprach sich Pirkhuber für eine stärkere Forcierung des Biolandbaus und für die Reduktion von Agrarexportförderungen aus. Er machte geltend, dass von Exportsubventionen nur Exportunternehmen profitierten, während die Bauern "kaum einen Groschen" bekämen.

Kein Verständnis zeigte der Abgeordnete überdies für die Ankündigung von Landwirtschaftsminister Pröll, es werde bis zum Jahr 2012 keinen Umverteilungseffekt bei den Agrarsubventionen geben. Damit schreibe man bestehende Probleme fort, statt sozial und ökologisch gegenzusteuern. Pirkhuber sieht durch die geplante Umsetzung der EU-

Agrarreform in Österreich zudem eine Bestrafung jener Bauern, die sich bemüht hätten, für den Markt und nicht prämienuptimiert zu produzieren, etwa die Kürbisbauern. Das Modell von Landwirtschaftsminister Pröll führe, so der Abgeordnete, zu Wettbewerbsverzerrungen.

**Abgeordneter Heinz Gradwohl (S)** schloss sich der Kritik seines Fraktionskollegen Caspar Einem an. Die Wahrheit sei, dass Österreich eine grundlegende Agrarreform in der EU nicht unterstützt, sondern verhindert habe, bekräftigte er. Zudem würde Pröll die vorhandenen Spielräume nicht nutzen, auch die Biobauern seien enttäuscht und verärgert.

**Landwirtschaftsminister Josef Pröll** machte darauf aufmerksam, dass das ursprüngliche Generalkonzept von EU-Kommissar Franz Fischler für Österreich mit seinem hohen Anteil an Berggebieten, seinem hohen Anteil klein strukturierter landwirtschaftlicher Betriebe und seinem hohen Anteil an Biolandbau nicht gepasst habe. Der Vorschlag hätte zu einer totalen Entkoppelung aller Prämien und zu einer Abschaffung der Milchquote geführt.

In Richtung SPÖ hielt Pröll fest, es sei nicht möglich, Arbeitsplatzförderung, Bildungsförderung und Infrastrukturförderung im ländlichen Raum ausschließlich aus Agrartöpfen zu bezahlen. Zudem erachtet er es für einen riskanten Weg und für falsch, in der derzeitigen sensiblen Phase der WTO-Verhandlungen einseitig vorzuschlagen, alle Exporterstattungen für landwirtschaftliche Produkte zurückzunehmen. Europa habe den Markt für die am schlechtest entwickelten Länder ohnehin bereits weit geöffnet, skizzierte er, jetzt seien andere an der Reihe, Zugeständnisse zu machen.

Die Meinung, dass Exporterstattungen für Bauern nichts brächten, teilt Pröll ebenfalls nicht. Er wies darauf hin, dass diese Förderungen dazu beitragen, die Märkte zu "räumen" und ein Marktgleichgewicht zu schaffen, was sich selbstverständlich auf bäuerliche Einkommen auswirke. Einer Meinung mit der SPÖ zeigte er sich hingegen in Bezug auf die Förderung von Lebendschlachtviehtransporten und bekräftigte, Fleischtransport sei sicher die bessere Alternative.

Zurückgewiesen wurde von Pröll die Klage, in Österreich werde zu wenig für den Biolandbau getan. Österreich sei auf diesem Gebiet Vorreiter, sagte er, das ÖPUL-Programm biete Anreize, auf Biolandbau umzusteigen.

Generell betonte Pröll, Österreich habe in den letzten Jahren ein Agrarförderungssystem etabliert, das sozial und gerecht sei. Er kann, wie er sagte, auch keine Benachteiligungen für Biobauern oder Kürbisbauern erkennen. Im Übrigen verwies er auf einen im Zusammenhang mit der Umsetzung der EU-Agrarreform eingerichteten Härtefonds, der mit bis zu 20 Mill. € dotiert sei.

## **Antrag auf Ausschussfeststellung**

der Abgeordneten Grillitsch, Wittauer

Der Unterausschuss möge beschließen:

### **Ausschussfeststellung:**

zu TOP 2: 28487/EU XXII. GP – RAT 8780/04 REV 1 AGRI 105 AGRIFIN 48 AGRIORG 30 ELARG 71 – Rat Einleitender Vermerk betr. Direktzahlungen im Rahmen der GAP infolge der neuen Beitritte; Entwurf einer Verordnung des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1782/2003 mit gemeinsamen Regeln für Direktzahlungen im Rahmen der Gemeinsamen Agrarpolitik und mit bestimmten Stützungsregelungen für Inhaber landwirtschaftlicher Betriebe und zu ihrer Anpassung infolge des Beitritts der Tschechischen Republik, Estlands, Zyperns, Lettlands, Litauens, Ungarns, Maltas, Polens, Sloweniens und der Slowakei zur Europäischen Union

### **betreffend Reform der Gemeinsamen Agrarpolitik**

Der EU-UA geht davon aus, dass bei der Umsetzung der Reform der Gemeinsamen Agrarpolitik folgende Grundsätze zugrundegelegt werden:

- Sicherung und Stabilisierung der Einkommen für die bäuerliche Landwirtschaft sowie Schaffung von weiteren Einkommensperspektiven;
- Unterstützung und Ausbau von Erwerbskombinationen und Betriebskooperationen; Erreichung positiver Arbeitsplatzeffekte durch weiteren Ausbau der Ländlichen Entwicklung zur Stärkung des ländlichen Raumes;
- Keine Umverteilungseffekte zwischen den einzelnen Regionen;
- Sicherung der Lebensmittelqualität, um dem hohen Konsumentenvertrauen auch künftig gerecht werden zu können;
- Sicherung und Stärkung der Marktposition und Verbesserung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit, insbesondere im Zusammenhang mit der EU-Erweiterung. Die Einhaltung des *acquis communautaire* in den neuen Mitgliedsländern ist zentraler Punkt zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen auf dem erweiterten Binnenmarkt;
- Aufrechterhaltung der multifunktionalen Landwirtschaft sowie der ökologischen Leistungsfähigkeit, um nachhaltiges Wirtschaften auch ökonomisch sinnvoll zu gestalten;
- Erhaltung der Attraktivität unserer Kulturlandschaft und der Vielfalt des ländlichen Raumes als funktionelles Ganzes
- Schaffung von Anreize für Jung- und investierende Bauern, die ihren Betrieb zukunfts- und marktorientiert ausrichten;

- Absicherung der sozialen Sicherheit für die landwirtschaftliche Bevölkerung sowie Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen und Förderung der Chancengleichheit

Der Unterausschuss beschließt weiters im Sinne des § 39 GOG, dass diese Ausschussfeststellung der auszugsweisen Darstellung der Verhandlungen beigelegt und als Kommuniqué veröffentlicht wird.

## **Antrag auf Ausschussfeststellung**

der Abgeordneten Grillitsch, Wittauer

Der Unterausschuss möge beschließen:

### **Ausschussfeststellung:**

zu TOP 2: 28487/EU XXII. GP – RAT 8780/04 REV 1 AGRI 105 AGRIFIN 48 AGRIORG 30 ELARG 71 – Rat Einleitender Vermerk betr. Direktzahlungen im Rahmen der GAP infolge der neuen Beitritte; Entwurf einer Verordnung des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1782/2003 mit gemeinsamen Regeln für Direktzahlungen im Rahmen der Gemeinsamen Agrarpolitik und mit bestimmten Stützungsregelungen für Inhaber landwirtschaftlicher Betriebe und zu ihrer Anpassung infolge des Beitritts der Tschechischen Republik, Estlands, Zyperns, Lettlands, Litauens, Ungarns, Maltas, Polens, Sloweniens und der Slowakei zur Europäischen Union

### **betreffend Gentechnik**

Der Ausschuss begrüßt die Regelungen zur Kennzeichnung und Rückverfolgbarkeit von GVO's in Lebensmitteln als wichtigen Schritt im Interesse der Konsumenten und der österreichischen Landwirtschaft und geht davon aus, dass die Bundesregierung entsprechend dem österreichischen Konsens weiterhin eine restriktive bzw. ablehnende Haltung gegenüber der Zulassung von GVO's einnehmen und

- auf europäischer Ebene für eine gemeinschaftsweite harmonisierte Regelung der Koexistenz und der Haftung eintreten wird, da mögliche Verunreinigungen mit GVO's an den Grenzen nicht Halt machen,
- die Frage der Möglichkeit der Regelung der Haftung auch im Rahmen von nationalen gesetzlichen Regelungen prüfen wird, insbesondere unter Berücksichtigung von unverschuldeten und nicht zuordenbaren Verunreinigungen mit GVO's
- für gemeinschaftsrechtliche Rahmenbedingungen für Modellregionen eintritt, in denen auf den Einsatz von Gentechnik in der Landwirtschaft verzichtet wird.

Der Unterausschuss beschließt weiters im Sinne des § 39 GOG, dass diese Ausschussfeststellung der auszugsweisen Darstellung der Verhandlungen beigefügt und als Communiqué veröffentlicht wird.“