

3. Die öffentlichen Investitionen werden zwar sowohl bei der Festlegung des mittelfristigen Haushaltsziels als auch bei den Ausnahmetatbeständen erwähnt, die „goldene Finanzierungsregel“ (Herausnahme öffentlicher Investitionen aus der Defizitberechnung) wird jedoch explizit nicht verankert. Die Unvereinbarkeit von Lissabon Agenda und SWP wird daher prolongiert.
4. Auch die einseitige Ausrichtung des SWP auf die fiskalische Nachhaltigkeit bleibt weitgehend erhalten, andere Ziele der Fiskalpolitik wie Konjunktur-stabilisierung, Wachstumsfördererung, Verringerung der Arbeitslosigkeit bleiben ausgeblendet. Völlig abzulehnen ist die Berücksichtigung von Pensionsreformen mit einer verpflichtenden kapitalgedeckten Säule bei der Festlegung des mittelfristigen Haushaltsziels und beim Verfahren eines übermäßigen Defizits, weil die internationalen Erfahrungen mit kapitalgedeckten Pensionssystemen wenig ermutigend sind. Fazit: Es zeigt sich einmal mehr, dass es nicht der richtige Weg ist, über eine Entschärfung des SWP nachzudenken, weil die zugrunde liegenden Regeln ökonomisch falsch sind. ♦

+++Kommentar+++

EIN JAHR EU-ERWEITERUNG – EINE ZWISCHENBILANZ

Die Europäische Union hat vor einem Jahr mit der Aufnahme 10 neuer Mitglieder eine historische Erweiterung vollzogen. War dies politisch positiv zu beurteilen, so bestanden hinsichtlich der sozialen Folgen berechtigte Befürchtungen. Die großen Entwicklungs- und Einkommensunterschiede würden zu einer Verschärfung des Standortwettbewerbs, zu Lohndruck und höherer Arbeitslosigkeit in Österreich führen. Ein Jahr danach zeigt sich: die Probleme sind nicht ausgestanden, ein aktives Gegenlenken der Regierung unablässig.

Von Elisabeth Beer (elisabeth.beer@akwien.at)

Laut letztem Eurobarometer vom Februar dieses Jahres zählen die ÖsterreicherInnen zu den größten EU- und Erweiterungsskeptikern der Union. Die größte Befürchtung ist die Abwanderung von inländischen Arbeitsplätzen in EU-Partnerländer mit niedrigeren Produktionskosten. Hat dieses Stimmungsbild unmittelbar mit der EU-Erweiterung zu tun? Die Beschäftigten in ihrem Arbeitsalltag sind die Ersten, die negative Veränderungen wahrnehmen!

Die EU-Erweiterung hat auf den ersten Blick für den österreichischen Arbeitsmarkt noch keine drastischen Einbrüche gebracht. Dies ist auf die Übergangsfristen bei der Arbeitnehmerfreizügigkeit zurückzuführen. Sie ermöglichen eine weitgehende Beibehaltung der bisherigen Beschäftigungspolitik gegenüber den BürgerInnen aus den neuen Mitgliedstaaten. Nichtsdestotrotz ist der Anteil der Beschäftigten aus Ungarn, Polen, Tschechien, Slowenien und Slowakei überdurchschnittlich (+ 58 %) gestiegen. In den letzten zwölf Monaten hat sich die negative Arbeitsmarktentwicklung weiter fortgesetzt und darüber hinaus verstärkt. Die Schlussfolgerung, dass

sich mit 1. Mai 2004 Grundsätzliches zum Nachteil der inländischen ArbeitnehmerInnen verändert hat, ist gerechtfertigt:

Steigende Arbeitslosenzahlen (im Vergleich zum Vorjahr + 5 %-Punkte) und steigende Betroffenheit von Arbeitslosigkeit; zunehmende Konkurrenz durch Scheinselbständige und WerkvertragsnehmerInnen aus den neuen Mitgliedsländern; vermehrt illegale Beschäftigung; Verlagerung von Produktionen bzw. Unternehmensanteilen; Androhung von Verlagerungen um Zugeständnisse bei der Entlohnung bzw. Arbeitszeit zu erzwingen; steigende Arbeitsplatzunsicherheit und Lohndruck. In der politischen Diskussion manifestiert sich die verstärkte Standortkonkurrenz in Themen wie Arbeitszeitflexibilisierung und Unternehmensbesteuerung.

Der zunehmende Verdrängungswettbewerb ist im Zusammenhang mit der Steuerpolitik der neuen Mitgliedsländer zu stellen. Flat Tax und Sonderwirtschaftszonen sollen ausländische Investitionen anlocken. Gleichzeitig wird „the race to the bottom“ um die niedrigste Unternehmensbesteuerung in der EU

forciert. Die österreichische Regierung hat dem nichts entgegen gehalten. Im Gegenteil, steuerpolitische Maßnahmen wie ua die Körperschaftsteuersenkung wurden als die wichtigste Vorbereitung auf die EU-Erweiterung propagiert. Doch ist dies kein taugliches Mittel der aktiven Standortpolitik!

Die Menschen in den neuen Mitgliedstaaten können den EU-Beitritt nur bedingt als Erfolg verbuchen. Trotz des robusten Wirtschaftswachstums von 4-5 % bleibt die Lage auf dem Arbeitsmarkt trist. Die Arbeitslosenquote ist in den neuen Mitgliedstaaten im Durchschnitt fast doppelt so hoch wie in der EU-15. Und es gibt geringe Aussichten, dass sich die Situation bald bessern würde. Besonders Besorgnis erregend ist die Lage in Polen aber auch in der Slowakei (jeweils 19%). Auch das Wohlstandsgefälle zu Österreich konnte nicht merklich reduziert werden. Nach wie vor sind die Lohn- und Einkommensunterschiede enorm: ein Tscheche würde in Österreich das 4 ½-fache, eine Slowakin gar das 7-fache verdienen. Insbesondere das Pendeln in die österreichischen Zentralräume ist daher unverändert attraktiv.

Die Übergangsfristen für die Arbeitnehmerfreizügigkeit sind unverzichtbar, doch, wie die zahlreichen Umgehungspraktiken zeigen, nicht ausreichend. Die seitens der AK geforderte faire Erweiterung lässt auf sich warten. Ein Kosten- und Preiswettbewerb mit weniger entwickelten Wirtschaftsräumen macht keinen Sinn. Die Bundesregierung ist jetzt noch mehr denn je gefordert, aktive Arbeitsmarkt- und Konjunkturpolitik zu betreiben. ♦

10 JAHRE EU-VERKEHRSPOLITIK: WEDER ÖKOLOGISIERUNG NOCH VERBESSERUNG DER ARBEITSBEDINGUNGEN IN SICHT

Der Beitritt Österreichs zur Europäischen Union zeitigte auch für die Verkehrspolitik deutliche Auswirkungen. Kennzeichnend ist dass mit der zügig vorangetriebenen Liberalisierung des Schienenverkehrs und der massiven Zunahme des Straßenverkehrs regulatorische Maßnahmen zum Schutz der Umwelt und zur Verbesserungen der Arbeitsbedingungen nicht Schritt gehalten haben. Die AK zieht eine kritische Bilanz.

Von Sylvia Leodolter (sylvia.leodolter@akwien.at)

Erwartungen und Forderungen beim Beitritt wurden nicht erfüllt

Die AK hat vor dem österreichischen EU-Beitritt eine Neuordnung der Verkehrspolitik eingefordert und die Bevorzugung des Straßengüterverkehrs durch die damalige EU-Verkehrspolitik kritisiert. Die Forderungen nach einem intensiven Ausbau der Schieneninfrastruktur, der Unterstützung der Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene sowie nach einer Harmonisierung der technischen und Sozialvorschriften und vor allem nach einer Stärkung der Kontrollmechanismen sind nach 10 Jahren Mitgliedschaft Österreichs aktueller als vor dem Beitritt. Sowohl die nationale Verkehrspolitik vor allem der letzten Jahre (Transitdebakel der Bundesregierung, Zerschlagung der ÖBB) als auch die Verkehrspolitik der Europäischen Union haben dazu geführt, dass die Wettbewerbsvorteile des Straßengüterverkehrs gegenüber Schiene und Wasserstraße noch weiter gestiegen sind. Folge davon sind die laufenden Marktanteilsverluste der Bahnen von noch 18 Prozent 1990 (Anteil des Gütertransports auf der Schiene am gesamten Binnengütertransport in den 15 EU-Mitgliedsstaaten) auf 13 Prozent. Wobei Österreich (vor Umsetzung der ÖBB-Zerschlagung durch die Bundesregierung) mit einem Schienengüterverkehrsanteil von rund 35 Prozent 1990 und immerhin derzeit noch über 30

Prozent zu den verkehrspolitischen Musterländern innerhalb der EU zählt. Dazu kommen wachsende Probleme durch Staus aufgrund von Verkehrsüberlastungen, der zunehmende Transitverkehr und eine steigende Umweltbelastung durch Emissionen aus dem Verkehrssektor. Laut EU-Weißbuch zur Verkehrspolitik stammen 28% der Treibhausgase vom Verkehr, davon wiederum 84% vom Straßenverkehr. Als absolutes Versagen der EU-Verkehrspolitik (auf der Basis des Willens der meisten Mitgliedsstaaten) sind die fehlenden Fortschritte im Bereich der Wegekostenrichtlinie zu sehen: Auch 2005 ist von einer Einbeziehung externer Umwelt-, Gesundheits- und Unfallkosten noch immer keine Rede. Es fehlen nach wie vor verkehrsträgerübergreifende Ansätze - Stichwort Querfinanzierung in Richtung umweltfreundlicher Verkehrsträger. Dadurch ist der Straßengüterverkehr meilenweit davon entfernt, die von ihm verursachten Kosten zu tragen. Faire Wettbewerbsbedingungen für Schiene und Wasserstraße sind daher noch lange nicht in Sicht. Besonders bedauerlich ist dies vor allem deshalb, weil der jüngste Vorschlag der Kommission für eine neue Wegekostenrichtlinie mit großen Hoffnungen in diese Richtung erwartet wurde. Nun, da er mit jahrelanger Verspätung endlich auf dem Tisch liegt, bedeutete er zumindest für das mit 1.1.2004 mit 6-jähriger Verspä-

tung umgesetzte österreichische Lkw-Road-Pricing einen echten Rückschritt. Eine Einigung ist aber auch nach über einem Jahr Verhandlung derzeit nicht in Greifweite.

Nationale und europäische Eisenbahnpolitik bringt bisher keine Stärkung der Bahn

Die Antwort der EU-Verkehrspolitik auf die Marktanteilsverluste der Bahnen – entgegen den Forderungen der AK – bestand und besteht weiterhin in einer fortschreitenden Liberalisierung des europäischen Schienenverkehrs. Allerdings bislang ohne nachhaltige Erfolge im Hinblick auf eine Verbesserung der Wettbewerbsposition der Eisenbahn gegenüber der Straße. Die von der AK eingeforderte Konzentration der Eisenbahnpolitik auf den Infrastrukturausbau einerseits und die Erhaltung deren gemeinwirtschaftlicher Aufgaben andererseits ist ebenfalls nicht umgesetzt worden. Im Gegenteil: Auf EU-Ebene laufen seit Jahren Verhandlungen zur Liberalisierung des Nahverkehrs mit zu erwartenden negativen Auswirkungen auf Beschäftigung, Qualität und demokratische Kontrolle im Rahmen von kommunalen Betrieben. Zur Zeit tobt ein heftiger politischer Kampf um die Erhaltung der Dienstleistungen von öffentlichem Interesse bzw. um die öffentliche Daseinsvorsorge. Und in Österreich hat die Politik der letzten Jahre vor allem durch die volks- und