

SOZIALE DIENSTLEISTUNGEN VON ALLGEMEINEM INTERESSE: KOMMISSION PUBLIZIERT ERSTEN ZWEIJAHRESBERICHT

Schon seit Längerem ist die Vereinbarkeit des europäischen Wirtschaftsrechts mit den mitgliedstaatlichen Charakteristika sozialer Dienstleistungen Gegenstand einer breit geführten Debatte. Zu erinnern ist an die Auseinandersetzungen um die Dienstleistungsrichtlinie, die letztlich zur Ausklammerung wichtiger sozialer Dienstleistungen aus deren Anwendungsbereich geführt hat. Damit sah sich die Kommission aber nur umso mehr dazu veranlasst, sich in regelmäßigen Abständen zu diesem Thema zu äußern, das mittlerweile unter dem Kürzel SSGI (für social services of general interest oder soziale Dienstleistungen von allgemeinem Interesse) für ein gerüttelt Maß an Unruhe in der Szene sorgt.

Von Valentin Wedl, AK Wien (valentin.wedl@akwien.at)

Dienstleistungs-RL wirkt nach

Mag auch der Spuk der Dienstleistungsrichtlinie vertrieben sein, von deren Geist ist das marktorientierte Gemeinschaftsrecht schon seit jeher beseelt gewesen. Was der parlamentarische Gesetzgeber durch die Ausklammerung der meisten sozialen Dienstleistungen aus der Richtlinie nämlich nicht wollte, lässt sich mit dem Kochbuch der Grundfreiheiten und des Beihilfenrechtes in ähnlicher Weise zubereiten. Es fehlt dann gewiss an der einen oder anderen Garnierung, die die Dienstleistungsrichtlinie vorgesehen hätte (zB einheitliche Ansprechpartner). Allerdings verderben die Köche des Parlaments und des Rates der Kommission dann auch nicht den Brei, wenn letztere daran geht, sich aus eigenem Antrieb ohne weitere Rechtsetzungsabsicht zum Thema zu äußern. Bemerkenswert sind in diesem Zusammenhang zum einen interpretative Dokumente, wie sie die Kommission zuletzt anlässlich der Binnenmarktstrategie vorgelegt hat. Wir haben sie wegen der primär (binnen)marktfokussierten Herangehensweise regelmäßig kritisiert (siehe zuletzt den Beitrag im EU-Infobrief Nr 5/2007). Zum anderen äußerte sich die Kommission nun erstmals zu den ökonomischen Rahmenbedingungen sozialer Dienstleistungen.

Zweijahresbericht als Vorwand...

Als Teil der Sozialagenda publizierte sie im Juli ihren ersten Zweijahresbericht zu sozialen Dienstleistungen von allgemeinem Interesse (unter Einbeziehung von Gesundheitsdienstleistungen). Der Bericht soll dem Bekanntheit der Kommission für ein Mo-

onitoring- und Dialogwerkzeug über soziale Dienstleistungen entsprechen. Er will vor allem einen Überblick über diese Dienste in der EU liefern. In diesem Sinne liefert er einige Basisdaten und Informationen zum breiten Spektrum dieser Dienste, zur spezifischen Situation in einzelnen Sektoren, insbesondere wie der steigenden Nachfrage und den sozioökonomischen Herausforderungen begegnet werden kann. Zuletzt greift die Kommission auch wieder ihren „Lieblingsaspekt“ auf: die Auswirkungen derartiger Veränderungsprozesse auf die Anwendung des Gemeinschaftsrechts.

Als gemeinsame europaweite Merkmale sozialer Dienstleistungen (einschließlich der Gesundheitsdienstleistungen) werden folgende herausgestellt: Arbeitsintensität, ihr möglicher Beitrag zur Schaffung von Arbeitsplätzen für Frauen und ältere ArbeitnehmerInnen, ein hohes Ausbildungsniveau der Beschäftigten bei niedrigem Lohnniveau, schwierige Arbeitsbedingungen und niedrige Arbeitszufriedenheit. Dazu treten hohe Fluktuationsraten, Personalengpässe und ein hoher Anteil von Beschäftigten aus EU-Drittländern.

Die ökonomische Bedeutung von Sozial- (und Gesundheitsdienstleistungen) wird mit 9% des EU-BIP angegeben. Rund 10% der Beschäftigten seien in diesen Sektoren tätig (reichend von Rumänien mit gerade 4% bis hin zu Dänemark mit 18%). Hauptfinanzier ist – wenig verwunderlich – die öffentliche Hand.

Der Zweijahresbericht nimmt sodann drei Sektoren, in denen besondere Veränderungsprozesse angenommen werden, näher in den Blickpunkt. Im Hinblick auf Langzeitpflege werden insb im Lichte der demographischen Veränderungen enorme Nachfragesteigerungen verbunden mit Finanzierungsproblemen festgehalten. Arbeitsmarktdienste für Benachteiligte werden aufgrund ihrer besonderen Bedeutung für die europäische Beschäftigungsstrategie näher beleuchtet. Im Lichte der gesteigerten Frauenbeschäftigungsquote und den veränderten Familienstrukturen kommt schließlich auch dem Thema Kinderbetreuung besonderes Augenmerk zu.

..für weiteren Modernisierungsbedarf

Schließlich kommt die Kommission auch auf gemeinsame Modernisierungstrends zu sprechen. Sie plädiert einerseits für eine stärkere Orientierung am Bedarf der NutzerInnen und dafür, den Zugang zu sozialen Rechten zu verbessern. Ferner stellt sie im Lichte erhöhter Effizienz und Effektivität auch Umschichtungen zu stärker marktbasierter Erbringungsformen heraus, womit sie – spät aber doch – wieder die Brücke zur Anwendung der Regeln des Binnenmarktes und des Wettbewerbsrechts hergestellt hat. Dass Letzteres im Widerspruch zum tradierten Erbringungsweisen und Eigenarten sozialer Dienstleistungen steht, wurde schon mehrfach erörtert und der Kommission kommuniziert. Es hält sie freilich nicht davon ab, alle Bedenken erneut als Unkenntnis abzutun.

Das (Vor-)Urteil, die Kommission würde dabei allein auf die Marktbedeutung sozialer Dienste abstellen, um das Thema für Investoren schmackhaft zu gestalten, wird dadurch einmal mehr bedient. Gelingt es indessen, diesen Aspekt bei der

Lektüre auszublenden, liefert der erste Zweijahresbericht etliche interessante empirische Grundlagen. ♦

http://ec.europa.eu/employment_social/spsi/docs/spsi_gpa/commnatsecdoctrav_en.pdf

Zum Weiterlesen:

Der Zweijahresbericht zu sozialen Dienstleistungen unter:

EU UND LKW-MAUT: ZAGHAFT IN RICHTUNG KOSTENWAHRHEIT

Seit Sommer liegt ein Richtlinienvorschlag der Kommission über einen neuen Rahmen für die Bemannung von LKW vor. Demnach sollen die „externen Kosten“ des LKW-Verkehrs in die Mautberechnung der Mitgliedsstaaten einfließen dürfen. Von der Allgemeinheit bezahlte LKW-Folgekosten bei Lärm, Luftverschmutzung und Stau sollen dadurch dem Straßengüterverkehr in Rechnung gestellt werden. Für die Beschlussfassung im Europäischen Parlament und im Rat muss aber ein Balanceakt absolviert werden. Auf der Strecke bleibt mitunter die volle Kostenwahrheit. Im Folgenden daher eine Analyse des Vorschlags mit einem Ausblick auf die Behandlung in den EU-Institutionen.

Von Franz Greil, AK Wien (franz.greil@akwien.at)

Wenn von EU und LKW-Verkehr die Rede ist, ist Konflikt in Österreich vorprogrammiert. Die Liste einer problematischen Beziehung reicht von „LKW-Transit“ über EuGH-Verfahren bis zum möglichen Austrittsgrund aus der EU. Dieser Kritik liegt die fehlende „Ökologisierung“ der EU-Verkehrspolitik zugrunde. Seit 8. Juli 2008 liegt das Maßnahmenpaket „Greener Transport“¹ vor, mit dem zumindest die Kommission Kritik aus dieser Ecke entgegen will. Herzstück dieses Pakets ist ein neuer Richtlinienvorschlag über die Erhebung von Gebühren bei schweren Nutzfahrzeugen,² der den Rahmen für die Mitgliedsstaaten absteckt, die externen Kosten des Schwerverkehrs in den Mautgebühren einzubeziehen.

Der Vorschlag im Detail

Derzeit dürfen die Mitgliedsstaaten dem LKW-Verkehr nur die Kosten für die Infrastrukturbenützung, also Finanzierung, Bau und Wartung von Autobahnen, in Rechnung stellen. Explizit verboten waren bis jetzt andere Kosten für Ressourcen, die der LKW „entlang des Weges“ bei Umwelt und Gesundheit verursacht. Diese „externe Kosten“ werden nicht vom Verursacher, sondern von der Allgemeinheit getragen. Die wesent-

lichen Eckpunkte dieses Vorschlags sind:

- Mitgliedsstaaten können die externen Kosten bei Luftverschmutzung (Feinstaub, Stickoxide und Kohlenwasserstoffe), Lärm und Stau verursachergerecht in Form von Mautzuschlägen anlasten. Aufgeschoben und für Mitgliedsstaaten weiter verboten sind Zuschläge für „Klimawandel“, „Unfallfolgekosten“ und „Biodiversität“, die von der Kommission lediglich in Form eines Berichts bis spätestens 2013 „geprüft“ werden.
- Die Festlegung von Grundsätzen bei der Bemannung und Berechnungsmethoden für Infrastruktur- und externe Kosten hinsichtlich Verhältnismäßigkeit und Nicht-Diskriminierung. Insbesondere die technischen Anhänge sehen Caps (Deckelungen) für die Zuschläge bei externen Kosten vor, die in ihrer Wirkung extrem restriktiv sind.
- Die zweckgewidmete Verwendung von zusätzlichen Mauteinnahmen zur Bekämpfung von Lärm, Stau und Luftverschmutzung zugunsten neuer und nachhaltiger Verkehrskonzepte (zB Forschung und Förderung

- von umweltfreundlichen Antrieben). Zusätzliche Mauteinnahmen aus dem Titel externe Kosten sollen nicht in den allgemeinen Staatshaushalt oder ganz einfach in das Straßeninfrastrukturbudget wandern, sondern zielgerichtet zum Abbau dieser LKW-Folgekosten eingesetzt werden.
- Sonderregelungen für Autobahnen in sensiblen Bergregionen. Aufgrund ungünstiger Bedingungen (va schlechte Durchlüftung und stärkeres Lärmecho in engen Tälern) können für Luftverschmutzung zweimal bzw für Lärmbelastung gar fünfmal soviel für diese Kostenkategorie eingehoben werden als am übrigen Autobahnnetz. Wird aber bereits ein Mautzuschlag für die Querfinanzierung von prioritären TEN-Projekten eingesetzt, muss dieser von den externen Kosten abgezogen werden.
- Keine Verpflichtung zu einer fahrleistungsabhängigen Bemannung mit Mindestsätzen auf Autobahnen. Einige EU-Mitgliedsstaaten können also weiterhin wenig verursachergerechte Zeitmaturen („Vignetten“) oder überhaupt keine Abgaben anwenden. Lediglich die Prüfung einer solchen Mindestbemannung