

1 Wirtschaftspolitische Blätter 3/2005

Die Beiträge kurz skizziert in englischer und deutscher Sprache
Abstracts in English and German

CHRISTOPH LEITL
EDITORIAL

HEINZ HANDLER / CHRISTINA BURGER JEL No H 40, L 90
ÖKONOMISCHE FUNDIERUNG DER DASEINSVORSORGE

In der EU wird derzeit debattiert, welche Dienstleistungen des allgemeinen öffentlichen Interesses nach marktwirtschaftlichen Grundsätzen erbracht werden können und welche nichtwirtschaftlicher Natur sind. Die zweite Gruppe unterliegt nicht den Binnenmarkt- und Wettbewerbsregeln der EU, wogegen die erste Gruppe grundsätzlich vom Liberalisierungsregime der in Diskussion befindlichen Dienstleistungsrichtlinie der EU erfasst wird. Einer ökonomischen Fundierung sind v.a. die Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse zugänglich, wogegen die nicht-marktbezogenen Dienste primär gesellschaftliche Wertvorstellungen widerspiegeln.

ECONOMIC FOUNDATION OF SERVICES OF GENERAL PUBLIC INTEREST

In the context of the Commission proposal for a Services Directive, a debate has evolved concerning the possible market orientation of services of general public interest. The Directive, suggesting the liberalisation of services from state control, is supposed to cover, with important exceptions, the market-related part of the services sector. Economic reasoning can be applied for that part, while the treatment of non-market services must largely be argued by meta-economic arguments.

CHRISTIAN FÖLZER JEL No H 41, H 42, H 54, L 32, L 33, L 92
DASEIN ODER NICHT DASEIN – DAS IST HIER DIE FRAGE

Die Daseinsvorsorge im Verkehrswesen

Gemeinwirtschaftliche Leistungen werden im Allgemeinen von Unternehmen zur Verfügung gestellt, die sich im Eigentum des Bundes oder einer anderen Gebietskörperschaft befinden. Dies trifft besonders auf die Leistungen im Verkehrsbereich zu. In diesem Segment der Wirtschaft treffen Marktversagen in Form von öffentlichen Gütern und natürlichen Monopolen aufeinander. Die vorliegende Arbeit beschäftigt sich mit der Frage des Einflusses der öffentlichen Hand auf die Daseinsvorsorge, bringt eine Begründung für gemeinwirtschaftliche Leistungen und stellt den Leistungen der Österreichischen Bundesbahnen die öffentlichen Förderungen gegenüber.

TO PLAN OR NOT TO PLAN – THIS IS THE QUESTION

Services of General Public Interest in the Transport Services

Public services are provided by companies which are in the hands of the state or another regional authority. This is through especially for transport services. In this segment one will find market failure in the form of public goods as well as natural monopoly. This paper deals with the degree and motivation of public influence into the services sector and compares subsidies given by the Federal Government of Austria with the output of the Federal Austrian Railways.

SEBASTIAN KUMMER / PHILIPP NAGL JEL No H 42, H 77, R 48
DASEINSVORSORGE UND REGIONALISIERUNG IM ÖPNV

Die EU betrachtet die Gewährleistung sicherer, effizienter und hochwertiger Verkehrsleistungen als Hauptziel ihrer Verkehrspolitik. Dieses Ziel soll durch eine Förderung des Wettbewerbs erreicht werden. Auf der anderen Seite unterstreicht die EU aber auch die Bedeutung von (subventioniertem) öffentlichem Verkehr für die Daseinsvorsorge. Um die beiden – auf den ersten Blick konträren – Ziele zu erreichen, plant die Europäische Kommission eine neue Verordnung zur Regelung der öffentlichen Personenverkehrsdienste auf Straße und Schiene (KOM, 2005). In Österreich sind die Aufgaben im Zusammenhang mit dem öffentlichen Personenverkehr auf alle Gebietskörperschaften verteilt. Allerdings trägt der Bund daran einen sehr hohen Anteil. Eine ökonomische Analyse des ÖPNV zeigt, dass Daseinsvorsorge und Wettbewerb sich keineswegs widersprechen und dass durch eine Konzentration der ÖPNV-Aufgaben auf Ebene der Bundesländer eine effiziente Planung und Finanzierung ermöglichen lässt. Eingegangen wird dabei auch auf die Bedeutung von Produktivitätsverbesserung und alternative Bedienformen im ÖPNV. Die Analyse und Gestaltungsvorschläge werden auf Basis der EU-Rahmenbedingungen sowie unter dem Aspekt einer Regionalisierung der Aufgaben im öffentlichen Personenverkehr durchgeführt.

SERVICES OF GENERAL PUBLIC INTEREST AND REGIONALISATION IN CONNECTION WITH PUBLIC TRANSPORT IN AUSTRIA

The EU considers public transport to be part of the services of general (economic) interest, which the public authorities class as being of general interest and subject to specific public service obligations. To provide this service efficient and in accordance with EU competition regulations, the Commission prepares a new legal framework. In Austria the duties and responsibilities in connection with public transport are subdivided between several different public authorities, a fact that leads to considerable problems and inefficiencies. Based on theoretical reasoning, a regionalisation and concentration of the responsibility for public transport, in particular on short distances, should take place on a regional level. The federal structure of Austria provides the necessary framework. The article focuses on the EU-framework as well as on the various aspects of a regionalisation of the responsibility for public transport. Further aspects in focus are the problem of productivity and on-demand public transport.

EMMANUEL PH. JANSA / SIPAN A. S. SEDEEK

JEL No L 91, L 98

VERGLEICHENDE ANALYSE ZUR EFFIZIENZENTWICKLUNG DES ÖPNV ZWISCHEN LIBERALISIERTEN MÄRKTEN (LYON, LONDON, STOCKHOLM) UND WIEN UNTER BEACHTUNG VON QUALITÄTSSTANDARDS

Die Auswirkungen der Liberalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs auf dessen Effizienz und Qualität wurde Anhand von Städtstudien in Lyon, London und Stockholm untersucht. Die Ergebnisse aus diesen drei liberalisierten Städten wurden mit den Daten von Wien verglichen, um herauszufinden, ob sich eine Liberalisierung in Wien in Bezug auf Effizienz und Qualität vorteilhaft auswirken kann oder nicht. Der Studie nach führt der zunehmende Wettbewerb nur im Bereich des Arbeitseinsatzes zu mehr Effizienz. Im Bereich der Qualität führt mehr Wettbewerb kaum zu Veränderungen. Dort wo von negativen Folgen der Liberalisierung gesprochen werden kann, ist dies weniger auf den Wettbewerb, als vielmehr auf einen Mangel an Regulierung zurückzuführen.

COMPARATIVE STUDY ON THE EFFICIENCY AND QUALITY OF PUBLIC TRANSPORTATION BETWEEN LIBERALIZED MARKETS (LYON, LONDON, AND STOCKHOLM) AND VIENNA WITH REGARD TO QUALITY

By looking at the systems of Lyon, London, and Stockholm this paper examines the implications of public transport liberalization on the efficiency and quality of public transportation. The results are compared with the data from Vienna in

order to find out whether liberalization of public transport in Vienna will have a positive effect on efficiency or not. According to this study additional competition leads to a higher work productivity. With regard to quality, additional competition results in a marginal difference only. Where negative consequences of liberalization are the case this can be rather traced to poor regulation than additional competition.

PETER MOOSLECHNER / DORIS RITZBERGER-GRÜNWARD

JEL

No E 40, E 50, E 60

„STEP BY STEP“ 1: DAS NEUE EUROPA AUF DEM WEG ZU EINER GEMEINSAMEN WÄHRUNG

Nachdem mit dem Beitritt vom 1. Mai 2004 der institutionelle Übergang in die EU für die 10 neuen Mitgliedstaaten weitgehend abgeschlossen ist, konzentriert sich das wirtschaftspolitische Interesse auf die weiteren Integrationsschritte der Geld- und Währungspolitik, also die schlussendliche Einführung des Euro in diesen Ländern. Der verpflichtende Übergang in die Währungsunion ist als dreistufiger Prozess konstruiert, für den die Erfüllung der Konvergenzkriterien und Gleichbehandlung vergangener und zukünftiger Beitrittskandidaten ausschlaggebend sind. Nach dem erfolgreich absolvierten EU-Beitritt kommt aktuell den institutionellen und wirtschaftspolitischen Herausforderungen der Teilnahme am WKM II entscheidende Bedeutung zu. Ein Jahr nach dem EU-Beitritt haben bereits sechs der zehn neuen Mitgliedsländer den Schritt in den WKM II vollzogen. Gleichzeitig zeigt sich, dass dieser in seiner Funktion als „Trainingsraum“ vor allem von kleineren Ländern als direkter Weg in den Euro angesehen wird, während die größeren Beitrittsländer den Wechselkurs noch eine gewisse Zeit als wirtschaftspolitisches Instrument nutzen wollen. In jedem Fall stellen aber die damit verbundenen wirtschaftspolitischen Anforderungen eine wesentliche Herausforderung für alle neuen Mitgliedstaaten dar.

“STEP BY STEP”: THE ROAD TO MONETARY UNION IN THE NEW MEMBER STATES

The EU accession of the ten new Member States (NMS) on May 1, 2004, largely concluded the phase of institutional transition for these countries. Today, economic policymakers are focusing on achieving a higher level of monetary policy integration and, ultimately, the introduction of the euro. The accession to monetary union is mandatory; it is organized in a three-stage process which is based on the principle of equality of all Member States and requires compliance with the convergence criteria. The NMS are now concentrating on meeting the institutional and economic policy challenges posed by ERM II membership. One year after EU accession, six out of the ten NMS are already participating in ERM II. Especially the small new member countries seem to regard this as a stepping stone to adopting the euro, whereas the large new member countries intend to take their time, because they are using the exchange rate mechanism as an economic policy instrument. In any case, all NMS stand to face important economic policy challenges on the road to monetary union.

EVA PICHLER

JEL No J 22, J 18, H 24

DIE 1000 € FALLE

Die Auswirkungen der Steuer- und Wohlfahrtspolitik in Österreich Dieser Beitrag befasst sich mit den kombinierten Effekten des österreichischen Steuer- und Sozialsystems auf das Arbeitsangebot. Die Reform des Einkommensteuertarifs 2005 erhöht die Steuerfreigrenzen, zusätzlich wird die Progression ab dem steuerfreien Einkommen deutlich angehoben. Dies führt dazu, dass die – durch zahlreiche wohlfahrtsstaatliche Bestimmungen hervorgerufenen - nachteiligen

Effekte auf das Arbeitsangebot von Personen mit elastischem Arbeitsangebot quasi per Hebelwirkung intensiviert werden. Die Grenzabgabenbelastung hat im Bereich von ca. 1.000 € Monatseinkommen einen signifikanten Knick. In der Folge werden Teilzeitbeschäftigungen weiter favorisiert, mehr Personen werden von Nettofinanziers des Wohlfahrtsstaates zu Nettobeziehern. Eine Erosion der Zahl der Steuerzahler findet bei gleichzeitiger Ausweitung der Sozialleistungen statt. Die Kosten dieser Politik bestehen in langfristigen Wachstumseinbußen und einer verstärkten Einkommensungleichheit (insbesondere zwischen Frauen und Männern). Auch aus Sozialvertragssicht ist diese Entwicklung als bedenklich zu beurteilen.

THE 1000 € TRAP

The Effects of the Austrian Tax- and Social Security System The present contribution analyses combined effects of the Austrian tax- and social security system. The income tax reform 2005 has increased the limit of tax-free income, but also the degree of progression. As a consequence, contributions to taxes and to the social security systems jump when a monthly income of about 1.000 € is reached. Hence, many people with elastic labor supply substitute full-time jobs by part-time jobs. As a consequence, the ratio of net-payers to net-gainers of the social security system is decreased steadily. Tax-losses go along with an increase in social security expenditures. The long-run consequences of this policy are reduced growth and an increased inequality of incomes, in particular between women and men. Also from the viewpoint of a social contract, this development can hardly be judged as being fair.

REINHOLD HOFER

JEL No L 16, O 11, O30, N 10

QUANTITATIVE ENTWICKLUNGEN IM ÖSTERREICHISCHEN INNOVATIONSSYSTEM 1920-2000

Der derzeit eingeforderte Wandel des Nationalen Innovationssystems erfordert ein Verständnis der längerfristig sich entwickelnden Zusammenhänge. In diesem Beitrag wird dazu das Ergebnis eines Versuches der quantitativen Erfassung dieser Entwicklungen für das österreichische Innovationssystem von 1920 bis 2000 dargelegt. Viele Indizien deuten darauf hin, dass ein um die Jahrhundertwende zum 20. Jahrhundert aufgebautes Innovationspotential im österreichischen Innovationssystem über sehr lange Zeit latent vorhanden, aber nur unzureichend genutzt werden konnte (Zwischenkriegszeit) oder nur teilweise und spezifisch genutzt wurde (Nachkriegszeit) bevor um die Jahrhundertwende zum 21. Jahrhundert wieder eine umfassende Nutzung des Potentials anwächst.

QUANTITATIVE DEVELOPMENTS OF THE AUSTRIAN INNOVATION SYSTEM 1920-2000

The actual demand for changes in the National Innovation System requires some understanding about interrelations which are developed over longer periods. This article will present some results of an effort to cover quantitative developments of the Austrian Innovation System from 1920 to 2000. Many signs show that the innovative potential which was build up around the turn of the 20th century keep in place but could not be used (Interwar Period) or was only partly or specifically used (Periods after World War II) before at the turn of the 21st century again a more comprehensive use of the potential seems to grow.