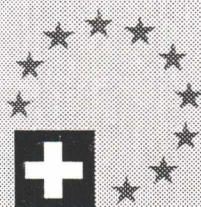
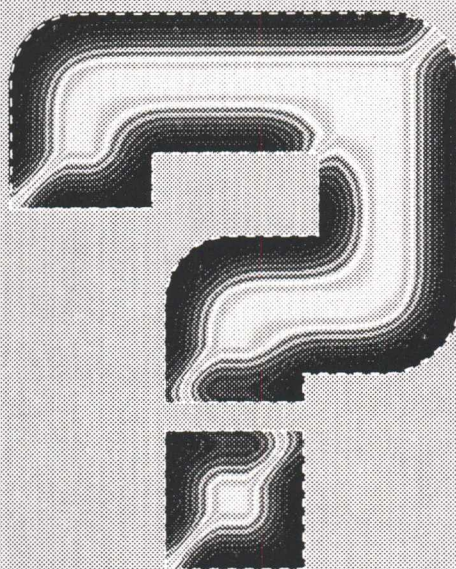


> Fragen und Antworten zu den
bilateralen Abkommen Schweiz-EU



> Inhalt

| | | |
|-----------|--|-----------|
| 3 | Allgemeines zu den sieben bilateralen Abkommen | 3 |
| | Worum geht es? / Volksrechte / Institutionelles / Kosten / Europapolitik | |
| 8 | Landwirtschaft | 8 |
| | Worum geht es? / Bauernstand / Konsumenten / Welthandelsrunde (WTO) / Flankierende Massnahmen | |
| 11 | Personenverkehr | 11 |
| | Worum geht es? / Einwanderung / Sozialversicherungen / Flankierende Massnahmen | |
| 17 | Landverkehr | 17 |
| | Worum geht es? / Verkehrszunahme / Verlagerung auf die Schiene / 40-Tonnen-Lastwagen / LSVA / Sonntag- und Nachtfahrverbot | |
| 22 | Luftverkehr | 22 |
| | Worum geht es? / Fluglärm, Sicherheit / Arbeitsplätze / Duty-Free / Günstigere Flüge | |
| 25 | Öffentliches Beschaffungswesen | 25 |
| | Worum geht es? / Auswirkungen für Schweizer Firmen / Arbeitsplätze/ Schweizer Qualitätsniveau / Gemeinden | |
| 28 | Technische Handelshemmnisse | 28 |
| | Worum geht es? / Umweltschutzniveau / Grenzkontrollen | |
| 31 | Forschung | 31 |
| | Worum geht es? / EU-Forschungsprogramme / Nutzen für Bürger und Wirtschaft / Vorteile für Forschung / Kosten | |

> Allgemeines zu den sieben bilateralen Abkommen

| | | |
|---|------------------|-----------|
| W | Worum geht es? | 1 bis 9 |
| W | Volksrechte | 10 bis 12 |
| W | Institutionelles | 13 bis 16 |
| W | Kosten | 17 |
| W | Europapolitik | 18 bis 20 |

> Allgemeines zu den sieben bilateralen Abkommen

> Worum geht es?

- 1** Was beinhalten die bilateralen Verträge?

Es sind in erster Linie Wirtschaftsverträge, welche den Zugang zum europäischen Binnenmarkt verbessern: Öffnung der Arbeitsmärkte, Anschluss an die Verkehrsmärkte, Abbau von Nachteilen beim öffentlichen Beschaffungswesen und den technischen Handelshemmnissen, volle Beteiligung an EU-Forschungsprogrammen und Zollabbau bei Landwirtschaftsprodukten. Die Abkommen kommen mit klassischen Strukturen aus (Gemischte Ausschüsse). Sie schaffen keinen neuen institutionellen Apparat.
- 2** Wird die Unabhängigkeit der Schweiz in Frage gestellt?

Nein: Die Schweiz übernimmt kein fremdes Recht und keine supranationale Institutionen. Die Unabhängigkeit wird im Gegenteil faktisch gestärkt, weil wichtige Schweizer Anliegen wie die Verkehrsverlagerung nun europäisch abgesichert sind. Zudem können die bilateralen Abkommen jederzeit gekündigt werden. Im Gegensatz zum EWR ist die Schweiz grundsätzlich nicht an die Weiterentwicklung des EU-Rechts gebunden.
- 3** Fallen mit den Abkommen die Grenzkontrollen für einreisende Personen an den Schweizer Grenzen weg?

Die Abkommen haben nichts mit den Kontrollen an der Grenze zu tun. Auch das Abkommen über den freien Personenverkehr hat nichts mit den Grenzkontrollen zu tun, denn es regelt nur Fragen der Aufenthalts- und Arbeitserlaubnis.
- 4** Beeinträchtigen die bilateralen Abkommen unsere Neutralität?

Keineswegs. Diese Wirtschaftsverträge haben nichts mit der Schweizer Neutralität zu tun. Auch das Freihandelsabkommen von 1972 mit der damaligen EWG berührte die Schweizer Neutralität in keiner Art und Weise.
- 5** Welche Auswirkungen hätte die Ausdehnung der Verträge auf neue EU-Mitgliedstaaten?

Es ist noch nicht genau absehbar, wann und zu welchen Bedingungen die Staaten Ost- und Zentraleuropas der EU beitreten werden. Es ist beispielsweise vorstellbar, dass bei der Einführung der Personenfreizügigkeit lange Übergangsfristen gelten werden. Eines wird zudem oft vergessen: viele osteuropäische Staaten sind keine «Armenhäuser» mit hoher Arbeitslosigkeit sondern dynamische Volkswirtschaften mit einem interessanten Absatzpotential für die Schweizer Wirtschaft. So ist beispielsweise das Wohlstandsniveau in Slowenien höher als im EU-Mitgliedstaat Griechenland.
- 6** Wird das Personenverkehrsabkommen automatisch auf neue EU-Mitgliedstaaten ausgedehnt?

Das Abkommen würde nicht automatisch auf neue EU-Mitglieder ausgedehnt. Dies wäre Gegenstand von Verhandlungen und der neue Vertrag oder die Vertragsergänzungen würden wieder dem fakultativen Referendum unterliegen.

> Allgemeines zu den sieben bilateralen Abkommen

- 7** Was passiert, wenn die von der Schweiz beschlossenen flankierenden Massnahmen im Personen- und Landverkehr von der EU nicht akzeptiert werden?
- Die von der Schweiz im Rahmen der parlamentarischen Genehmigung getroffenen flankierenden Massnahmen bedürfen keiner Zustimmung der EU. Die flankierenden Massnahmen dienen nicht der Umsetzung von Pflichten gegenüber dem Vertragspartner. Sie unterstützen die Erreichung von Zielen wie der Verkehrsverlagerung oder sollen mögliche negative Auswirkungen – beispielsweise Lohn- und Sozialdruck – verhindern.
- 8** Die Schweiz hat gegenüber der EU zu viele Zugeständnisse gemacht
- Verhandlungen sind immer ein Geben und Nehmen. Auch die EU-Staaten haben Konzessionen gemacht. So akzeptierte die EU die massive Erhöhung der Gebühren für eine Lastwagenfahrt durch die Schweiz von heute 40.– auf längerfristig 325.– Franken. Im Gegenzug führt die Schweiz die 40t-Limite schrittweise ein. Die bilateralen Abkommen bringen beträchtliche Vorteile für beide Seiten.
- 9** Was ist der Unterschied zwischen den bilateralen Abkommen und dem EWR?
- Es gibt mehrere Unterschiede. Zunächst hat der Europäische Wirtschaftsraum (EWR) supranationale Züge und ist institutionell an die EU angebunden. Die bilateralen Abkommen sind hingegen normale völkerrechtliche Verträge zwischen zwei Partnern. Entsprechend ist die Schweiz mit den bilateralen Abkommen grundsätzlich nicht verpflichtet, Weiterentwicklungen im EU-Recht zu übernehmen. Zweitens ist der EWR materiell umfassender, indem die vier Freiheiten (Waren-, Personen-, Kapital- und Dienstleistungsverkehr) zwischen den Mitgliedern vollständig umgesetzt werden. In gewissem Sinn stellt der EWR also ein komplettes «Menu» dar. Die bilateralen Verträge bilden hingegen eine «menu à la carte» Auswahl, denn sie umfassen sieben genau umschriebene Themen.

> Volksrechte

- 10** Wie werden die Volksrechte gewahrt?
- Gegen die Verträge, aber auch gegen die Umsetzungs- und Begleitmassnahmen, konnte das fakultative Referendum ergriffen werden. Neben den Schweizer Demokraten und der Lega die Ticinesi haben einige Gruppierungen das Referendum lanciert und am 3. Februar 2000 mit rund 67'000 gültigen Unterschriften eingereicht. Somit ist das Referendum gegen die bilateralen Abkommen zustande gekommen. Für ein zweites Referendum gegen die Umsetzungsmassnahmen im Landverkehr wurden weniger als 2'700 Unterschriften gesammelt und kam daher nicht zustande. Die Volksabstimmung über die bilateralen Abkommen wird am 21. Mai 2000 stattfinden.
- 11** Wieso werden die bilateralen Verträge nicht dem obligatorischen Referendum unterstellt?
- Die Verfassung sieht dies nicht vor, weil kein Beitritt zu einer supranationalen Organisation oder einem System der kollektiven Sicherheit erfolgt. Das Volk hat 1997 mit der klaren Ablehnung der Initiative «EU-Beitrittsverhandlungen vors Volk» deutlich gemacht, dass die geltende Verfassungsordnung gerade auch bei ausserpolitischen Sachfragen nicht geändert werden soll.

> Allgemeines zu den sieben bilateralen Abkommen

12 Nach dem Nein zum EWR war doch klar, dass die Schweizerinnen und Schweizer genug von Europa haben! Wieso wird nicht endlich der Volkswille in der Europapolitik respektiert?

Nach dem EWR-Nein bestand ein breiter Konsens in Politik, Wirtschaft und Gesellschaft, dass wir unsere Beziehungen mit der EU in verschiedenen Bereichen verbessern müssen. Das EWR-Nein war kein Aufruf zur Isolation sondern ein Auftrag, neue bilaterale Lösungen zu suchen. Der Volkswille ist somit auch Ausgangspunkt der bilateralen Abkommen. Zudem hat das Schweizer Stimmvolk mit der Annahme der Alpeninitiative der europäischen Verkehrspolitik unverkennbar seinen Stempel aufgedrückt. Die bilateralen Verträge respektieren den Volkswillen also in verschiedener Hinsicht.

> Institutionelles

13 Ist die Kündigung des Personenverkehrsabkommens nach sieben Jahren aufgrund der Guillotine-Klausel überhaupt machbar?

Für beide Vertragspartner ist die Kündigungsklausel ein Schutz zur Wahrung des Gleichgewichts der Interessen. Sowohl für die Schweiz als auch für die EU stellen die sieben bilateralen Verträge ein Paket dar, das den jeweiligen Interessen in einer Gesamtbeurteilung gerecht wird. Auch wir wollen versichert sein, dass die EU nicht plötzlich ein Abkommen kündigt, das für uns von grosser Bedeutung ist (z.B. Luftverkehrsabkommen). Dasselbe gilt für die EU.

14 Wann genehmigt die EU die Verträge?

Alle Verträge müssen noch durch das Europäische Parlament genehmigt werden. Das Abkommen über den Personenverkehr muss zusätzlich von allen EU-Mitgliedstaaten ratifiziert werden. Der Ratifikationsprozess hat bereits begonnen.

15 Wann könnten die bilateralen Abkommen frühestens in Kraft treten?

Nach Abschluss aller Genehmigungsverfahren in der Schweiz, in der EU und ihren fünfzehn Mitgliedstaaten treten die Abkommen in Kraft. Frühestmöglicher Termin ist Anfang 2001.

16 Muss die Schweiz nach sieben Jahren, d.h. nach Ablauf der Verträge, der EU beitreten?

Keinesfalls. Vor Ablauf von sieben Jahren nach Inkrafttreten der Abkommen, wenn die Gültigkeit der Verträge ausläuft, hätten die Schweiz und die EU über die Fortsetzung der bilateralen Verträge zu entscheiden. Es gibt keinen Zusammenhang zwischen diesen Verträgen und einem eventuellen Beitritt zur EU. Auch das Freihandelsabkommen von 1972 hat die Schweiz nicht in die EU geführt, obwohl damals von Gegnern des Abkommens behauptet wurde, dies sei ein erster Schritt zum Beitritt.

> Kosten

17 Was kosten uns die bilateralen Abkommen?

Die genauen finanziellen Auswirkungen der bilateralen Abkommen sind schwierig abzuschätzen. Berechnungen zeigen, dass Bund und Sozialwerke insgesamt mit etwa 800 Millionen Franken pro Jahr (je zirka 400 Mio.) belastet werden dürften. Dies sind aber keine Konsumausgaben sondern eine gute Investition in die Zukunft unseres Landes. Allein die LSVA-Abgaben der ausländischen Lastwagen werden jährlich mehrere hundert Millionen Franken betragen. Dank dem zu erwartenden zusätzlichen Wirtschaftswachstum von bis zu 2% des Bruttoinlandsprodukts im Verlauf der nächsten zehn Jahre, das heisst bis zu 8 Milliarden Franken, werden auch die übrigen Steuererträge ansteigen. Der zu erwartende Nutzen übersteigt die Kosten bei weitem.

> Allgemeines zu den sieben bilateralen Abkommen

> Europapolitik

- 18** In welchen weiteren Bereichen könnten die Schweiz und die EU zukünftig bilateral zusammenarbeiten?
- Einige Themen, die für die Schweiz von Interesse wären, konnten nicht im Paket der sieben bilateralen Abkommen untergebracht werden. Über sie könnte nach Abschluss des Ratifikationsverfahrens der bilateralen Abkommen verhandelt werden. Die aus Schweizer Sicht wichtigsten Themen sind: Handelserleichterungen bei verarbeiteten Landwirtschaftsprodukten, Teilnahme der Schweiz an den EU-Programmen Bildung und Jugend, Zusammenarbeit in der Statistik und bei der Filmförderung sowie Beteiligung der Schweiz an der europäischen Umweltagentur, Beteiligung der Schweiz an der europäischen Asylpolitik (Dublin) und am System der inneren Sicherheit.
-
- 19** Sind die bilateralen Abkommen ein Schritt zum EU-Beitritt?
- Die bilateralen Abkommen mit der EU sind ein eigenständiger, in sich geschlossener Akt und nicht ein erster Schritt zu einem EU-Beitritt. Sie bringen eine pragmatische Verbesserung unserer Beziehungen zur EU, schaffen aber kein Präjudiz für die europapolitische Zukunft der Schweiz. Die Verträge sind Instrumente der klassischen zwischenstaatlichen Beziehungen zur nationalen Interessenwahrung. Sie tasten die gesetzgeberische Autonomie der Schweiz nicht an und sind jederzeit kündbar. Sowohl Gegner als auch Befürworter einer weiteren Integration der Schweiz in Europa können voll hinter diesen Abkommen stehen.
-
- 20** Fallen die Freihandelsverträge von 1972 mit den bilateralen Verträgen dahin?
- Nein. Die bilateralen Verträge und das Freihandelsabkommen von 1972 (FHA) haben überwiegend unterschiedliche Vertragsinhalte. In einzelnen Bereichen ergänzen die bilateralen Verträge das FHA (Landwirtschaft, öffentliches Beschaffungswesen und technische Handelshemmnisse) ersetzen es aber nicht und das FHA bleibt unverändert in Kraft. Eine eventuelle Kündigung der bilateralen Verträge hätte keine unmittelbaren Auswirkungen auf das FHA.
-

> Landwirtschaft

| | | |
|---|-------------------------|-----------|
| W | Worum geht es? | 21 bis 22 |
| W | Bauernstand | 23 bis 26 |
| W | Konsumenten | 27 |
| W | Welthandelsrunde (WTO) | 28 |
| W | Flankierende Massnahmen | 29 |

> Landwirtschaft

> Worum geht es?

21 Werden im Handel mit landwirtschaftlichen Produkten zwischen der Schweiz und der EU alle Zölle beseitigt?

Nein. Die Marktöffnung ist auf Sektoren beschränkt, in denen die Schweizer Landwirtschaft traditionell stark ist: insbesondere bei Käse, Obst und Gemüse. Beim Käsehandel hat die Schweiz einen Exportüberschuss von rund 150 Millionen Franken. Viele Zollkonzessionen z.B. für Aprikosen und Tomaten gelten nur in der Zwischensaison, wenn keine Schweizer Produkte auf den Markt kommen oder betreffen Produkte, die in der Schweiz nicht angebaut werden, wie Orangen, Zitronen oder Mandarinen.

22 Die Schweizer Landwirtschaft leidet unter hohen Produktionskosten. Schaffen die bilateralen Abkommen hier Abhilfe?

Ja, die Erleichterung des Handels mit Saat- und Pflanzgut wird zu spürbaren Kosteneinsparungen führen. Unsere Landwirte sind zudem stark auf ausländische Arbeitskräfte angewiesen. Die Abschaffung des Saisonierstatuts und die flexibleren Anstellungsbedingungen von Arbeitern aus dem EU-Raum sind für die Landwirtschaft von Vorteil.

> Bauernstand

23 Wird das Bauernsterben durch die Verträge nicht weiter beschleunigt?

Die Landwirtschaft befindet sich in einem tiefgreifenden Umstellungsprozess. Die neue Agrarpolitik 2002, die mehr Markt anstrebt, erzeugt einen hohen Anpassungsdruck. Dieser Strukturwandel wird unabhängig von den bilateralen Verträgen weitergehen. Wer jedoch mehr Markt in der Landwirtschaft fordert, muss den Bäuerinnen und Bauern auch neue Märkte eröffnen. Genau dies tun die bilateralen Verträge, indem sie die Absatzchancen im EU-Binnenmarkt stark verbessern. Allein in Süddeutschland öffnet sich ein Markt von 22 Mio. Konsumentinnen und Konsumenten. Dies ist mehr als dreimal soviel wie der gesamte Schweizer Markt. Die Verträge leisten zudem einen Beitrag zur Kostensenkung.

24 Kann die kleinräumige Schweizer Landwirtschaft überhaupt mit den grossen europäischen Betrieben mithalten?

Die Schweiz liegt mitten im Herzen der einkommensstärksten Gebiete Europas, wo die Konsumentinnen und Konsumenten besonderen Wert auf naturnah produzierte, gesundheitlich einwandfreie und qualitativ hochwertige Lebensmittel legen. Der Schutz von Ursprungsbezeichnungen und geographischen Angaben stärkt die Wertschöpfung für Schweizer Produkte. Die gegenseitige Anerkennung der technischen Vorschriften hilft, die Produktions- und Vermarktungskosten zu senken.

25 Hat das Abkommen Einfluss auf die Direktzahlungen für die Schweizer Landwirte?

Die internen agrarpolitischen Instrumente sind grundsätzlich nicht Gegenstand der bilateralen Verträge. Die Ausgestaltung der Direktzahlungen bleibt somit eine Angelegenheit der schweizerischen Agrarpolitik. Die Wirkungen der Massnahmen und Instrumente werden im Rahmen der Weiterentwicklung unserer Agrarpolitik ständig überprüft.

> Landwirtschaft

26 Haben nicht viele Bauern Angst vor den negativen Auswirkungen der bilateralen Verträge?

Unsere Bauern sind realistisch und können die neuen Chancen und Risiken gut einschätzen. Die Mehrzahl der Landwirte kommt zum Schluss, dass die Vorteile überwiegen. Viele Bauern und ihre Ständesorganisationen, aber auch Lebensmittelverarbeiter und der Lebensmittelhandel unterstützen deshalb die Verträge. Der Schweizer Bauernverband sprach sich Ende November 1999 an seiner Delegiertenversammlung praktisch oppositionslos für die bilateralen Verträge aus. Auch der Vorstand des Schweizerischen Landfrauenverbandes stellt sich hinter die Verträge.

> Konsumenten

27 Gefährdet die Liberalisierung des Agrarhandels zwischen der EU und der Schweiz den hohen ökologischen Standard der Schweizer Landwirtschaft?

Nein. Auf unsere landwirtschaftlichen Produktionsformen hat das Abkommen keinen direkten Einfluss. Das Abkommen enthält jedoch Bestimmungen, die eine umweltfreundliche Landwirtschaft fördern: So wird der gegenseitige Marktzugang für biologische Agrarprodukte und Lebensmittel verbessert. Dies verbessert die Zukunftsaussichten von Bio-Bauern. Der hohe schweizerische Standard bei der Lebensmittelsicherheit wird nicht berührt.

> Welthandelsrunde (WTO)

28 Schützt uns das bilaterale Agrarabkommen vor weiteren Konzessionen in der anstehenden WTO-Handelsrunde?

Es ist absehbar, dass die Liberalisierung des weltweiten Agrarhandels durch die WTO vorangetrieben wird. In dieser Frage haben aber die EU und die Schweiz gegenüber anderen Staaten wie USA, Australien oder Neuseeland ähnliche Interessen. Formell besteht zwischen dem Abkommen und der WTO-Runde kein Zusammenhang. Es ist aber absehbar, dass beispielsweise die Exportsubventionen für Käse, welche mit dem bilateralen Abkommen abgebaut werden, auch in der WTO stark unter Druck geraten werden.

> Flankierende Massnahmen

29 Wurden zu Gunsten der Landwirtschaft flankierende Massnahmen getroffen?

Ja. Inskünftig wird es noch wichtiger, dass Schweizer Agrarprodukte im In- und Ausland professionell vermarktet werden. Nur so können sich die qualitativ hochwertigen Produkte einen gesunden Markt sichern. Dabei spielen Branchenorganisationen eine entscheidende Rolle. Eine Änderung des Landwirtschaftsgesetzes verbessert deren Finanzierungsgrundlagen für Selbsthilfemassnahmen. Ähnliche Bestimmungen gibt es auch in den USA und der EU.

> Personenverkehr

Worum geht es?

30 bis 35

Einwanderung

36 bis 39

Sozialversicherungen

40 bis 45

Flankierende Massnahmen

46 bis 50

> Personenverkehr

> Worum geht es?

- 30** Berühren die Abkommen unsere Ausländerpolitik gegenüber Nicht-EU-Staaten oder die Asylpolitik?
- Die bilateralen Verträge beeinflussen unsere Ausländerpolitik gegenüber Staatsangehörigen aus Nicht-EU-Mitgliedstaaten in keiner Weise. Die Schweiz kann die Kontingente für Nicht-EU-Bürger weiterhin autonom bestimmen. Sie kann die Einwanderung aus bestimmten Staaten auch ganz unterbinden. Die Asylpolitik wird durch die Verträge nicht berührt. Wir bleiben im Rahmen der internationalen Rechtsordnung völlig unabhängig in der Gestaltung dieser Politik.
- 31** Welche Änderungen ergeben sich für Grenzgänger?
- Die Pflicht zur täglichen Rückkehr an den Wohnort wird durch eine wöchentliche Heimkehrpflicht ersetzt. Ein Voraufenthalt von sechs Monaten in der benachbarten Grenzzone wird nicht mehr verlangt. Die Bewilligungsdauer beträgt fünf Jahre. Es besteht ein Recht auf Verlängerung der Bewilligung und auf Mobilität (während einer Übergangsfrist von fünf Jahren nur in der Grenzzone). Fünf Jahre nach Inkrafttreten des Abkommens fallen die Grenzzone dahin, d.h. ein Grenzgänger kann dann in der ganzen Schweiz arbeiten.
- 32** Wir der Grundstückerwerb durch Ausländer erleichtert?
- Der Kerngehalt der Lex Koller bleibt gewahrt: Der Erwerb von Ferienwohnungen durch Ausländer ohne Wohnsitz in der Schweiz unterliegt weiterhin der Bewilligungspflicht. Dem Immobilienerwerb durch Personen im Ausland zu reinen Spekulations- oder kurzfristigen Anlagezwecken ist weiterhin ein Riegel geschoben. Die Verträge bringen im Vergleich zur Revision der Lex Koller vor zwei Jahren nur geringfügige Änderungen. In der Schweiz können niedergelassene EU-Angehörige (C-Ausweis) bereits heute bewilligungsfrei Grundstücke kaufen. Mit den bilateralen Abkommen werden nun alle EU-Angehörigen mit Wohnsitz in der Schweiz von der Bewilligungspflicht befreit. Grenzgänger können in der Region ihres Arbeitsortes eine Zweitwohnung aber keine Ferienwohnung kaufen.
- 33** Ist die gegenseitige Anerkennung von Diplomen zwischen der Schweiz und der EU in den bilateralen Verträgen geregelt?
- Grundsätzlich ja, insbesondere wenn das Diplom zur Ausübung eines staatlich reglementierten Berufs berechtigt. Dies gilt beispielsweise für Ärzte, Anwälte und Architekten aber auch Lehrer, Friseur und vieles mehr. Hiervon muss die sogenannte akademische Anerkennung von Diplomen oder Studienzeiten unterschieden werden, welche aufgrund von Absprachen unter Bildungsinstituten, Abkommen zwischen Staaten und multilateraler Konventionen geschieht und für welche die Schweiz mit ihren Nachbarländern sog. Äquivalenzabkommen abgeschlossen hat, die hauptsächlich das tertiäre (universitäre) Niveau betreffen.
- 34** Im Personenverkehr gibt es sehr lange Übergangsfristen. Gibt es auch Verbesserungen für Schweizerinnen und Schweizer direkt ab Inkrafttreten des Abkommens?
- Ja, für Schweizerinnen und Schweizer, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Vertrags bereits in der EU tätig sind, gilt die Inländerbehandlung. Derzeit leben knapp 100'000 Schweizer ohne Doppelbürgerschaft in den EU-Staaten. Für sie ist eine Diskriminierung nur aufgrund der Staatsangehörigkeit nicht mehr zulässig. Das heisst Gleichbehandlung mit EU-Bürger in bezug auf Lohn- und Arbeitsbedingungen, soziale Vergünstigungen und steuerliche Vorteile. Dies gilt auch für den Erwerb von Grundeigentum. Zwei Jahre nach Inkrafttreten der Abkommen lässt auch die EU den Vorrang für EU-Bürger zum europäischen Arbeitsmarkt fallen.

> Personenverkehr

35 Beraubt die Aufhebung des Saisonier-Statuts nicht die Tourismusbranche einer sinnvollen Rekrutierungsmöglichkeit?

Saisonale Beschäftigungen wird es immer geben; sie sind auch im Rahmen des neuen Kurzaufenthalterstatuts möglich. Die Änderungen sind für die Tourismusbranche grundsätzlich positiv. Mit dem Kurzaufenthalterstatut ist der Familiennachzug möglich und auch die Pflicht zur Ausreise während drei Monaten fällt dahin. Kurzaufenthalter können berufliche und geografische Mobilität beanspruchen. Das Statut bietet Arbeitgebern und Arbeitnehmern mehr Flexibilität. Es ist weder an bestimmte Qualifikationen noch an die Saisonbranchen gebunden. Massgebend für die Ausstellung des Kurzaufenthalterstatuts ist einzig die Dauer des jeweiligen Arbeitsverhältnisses.



Einwanderung

36 Wird unser Land mit der EU-Personenfreizügigkeit nicht mit einer massiven Zuwanderung von Arbeitslosen rechnen müssen?

Zunächst gilt die Personenfreizügigkeit in erster Linie für EU-Bürger, die eine Stelle gefunden haben oder anderweitig über ein gesichertes Auskommen verfügen. Mit einer massiven Zuwanderung von Arbeitskräften aus dem EU-Raum ist nicht zu rechnen. So war der Wanderungssaldo zwischen der Schweiz und den EU-Staaten in den letzten zehn Jahren negativ. Experten erwarten selbst bei einer hohen Wanderungsbereitschaft nur eine geringe Zuwanderung aus dem EU-Raum. Auf Grund der Erfahrungen in vergleichbaren Regionen innerhalb der EU (z.B. Österreich und Baden-Württemberg) hat sich gezeigt, dass die Wanderungsbewegungen bescheiden bleiben.

37 Werden nun zahlreiche Ärzte/Zahnärzte in der Schweiz eine Praxis eröffnen?

Die bilateralen Verträge regeln auch die Freizügigkeit des Medizinalpersonals. Dazu gehören Ärzte, Zahnärzte und Apotheker. Träger eines ausländischen Arzt- oder Zahnarzt diploms können nun in der Schweiz eine Praxis eröffnen. Dies dürfte in Spezialdisziplinen, wo eine Unterversorgung besteht wie beispielsweise bei Augenärzten und Kinderpsychiatern, zu einem gewissen Zuwachs führen. Die im internationalen Vergleich sehr hohe Ärztedichte in der Schweiz und die hohen Kosten für die Eröffnung einer Praxis stellen für einen EU-Arzt aber Hürden dar.

38 Wird den EU-Angehörigen in der Schweiz der Familiennachzug gewährt?

Ja. Ein EU-Bürger, der in der Schweiz eine Arbeitsstelle findet, hat das Recht, seine Familie nachkommen zu lassen. Als Familienangehörige gelten der Ehegatte, die Kinder bis 21 Jahre und die Verwandten in auf- oder absteigender Linie, die von der Familie finanziell unterstützt werden. Damit sind Geschwister vom Familiennachzug ausgeschlossen. Gleiches gilt selbstverständlich auch für Schweizerinnen und Schweizer in der EU. Im übrigen haben knapp eine Mio. Ausländerinnen und Ausländer mit einer Niederlassungsbewilligung C in der Schweiz bereits heute die Möglichkeit, ihre Familie nachziehen zu lassen. Auch wenn sich die Bedingungen mit den bilateralen Abkommen etwas verbessern, dürften sich die Auswirkungen in Grenzen halten.

39 Müssen wir wegen den Verträgen die Einbürgerungsverfahren für EU-Angehörige ändern?

Die Regelungen für die Einbürgerung von Ausländern in der Schweiz sind nicht Gegenstand des Abkommens und bleiben unverändert. Der freie Personenverkehr öffnet nur den gegenseitigen Zugang zum Arbeitsmarkt und nicht direkt zur Erlangung der Staatsbürgerschaft.

> Personenverkehr

> Sozialversicherungen

40 Was ändert sich in der freiwilligen AHV für Auslandschweizer?

Wegen der hohen Defizite der freiwilligen Versicherung wird schon seit vielen Jahren eine Redimensionierung diskutiert. Schliesslich schlug der Bundesrat dem Parlament vor, die freiwillige Versicherung künftig nur noch in Staaten zuzulassen, mit denen die Schweiz kein Sozialversicherungsabkommen abgeschlossen hat. Zudem muss die Person, die beitreten will, zuvor in der AHV während 5 Jahren obligatorisch versichert gewesen sein. Die parlamentarischen Beratungen über diese Vorschläge sind noch nicht abgeschlossen. Aufgrund der bilateralen Verträge werden EU Staatsangehörige gleich wie schweizerische Staatsangehörige behandelt werden müssen. Würde die freiwillige Versicherung in ihrer heutigen Form beibehalten, so könnte dies eine grosse Zahl von Neubeitritten durch EU-Staatsangehörige zur Folge haben. Um dies zu verhindern, hat das Parlament bei den Beratungen über die Abkommen mit der EU vorsorglich beschlossen, vorläufig keine neuen Beitritte in den Vertragsstaaten mehr zuzulassen, bis die Revision vom Parlament abgeschlossen ist.

41 Wird die Barauszahlung der zweiten Säule der Altersvorsorge vor Erreichen des Pensionsalters im EU-Ausland weiterhin möglich sein?

Ja, bis fünf Jahre nach Inkrafttreten ist sie uneingeschränkt möglich. Der überobligatorische Teil der 2. Säule kann auch hernach ohne Beschränkung ausbezahlt werden. Beim obligatorischen Teil (Mindestvorsorge) erfolgt sie nach Ablauf der 5 Jahre hingegen nur noch, wenn die betreffende Person in keinem EU-Staat einer obligatorischen Rentenversicherung als Erwerbstätiger angeschlossen ist. Frührentner, die sich auf ein Landgut in der Toskana oder in Südfrankreich zurückziehen möchten, können also die Barauszahlung für den obligatorischen Teil verlangen. Wie bisher kann die 2. Säule für den Kauf eines selbst bewohnten Hauses auch im Ausland benutzt werden.

42 Sehen die Abkommen Änderungen im Kranken- und Gesundheitswesen vor?

Das Abkommen über den Freien Personenverkehr enthält mit Ausnahme der Bestimmungen über die Anerkennung der Diplome für Ärzte, Zahnärzte, Veterinäre, Krankenpflegepersonal und Hebammen keine besonderen Bestimmungen für das Gesundheitswesen. Wir bleiben in der politischen Ausgestaltung des Gesundheitswesens frei. Wir haben jedoch zu berücksichtigen, dass EU-Bürger nicht diskriminiert werden dürfen.

43 Bringen die bilateralen Abkommen Verbesserungen für den Krankenversicherungsschutz im Ausland?

In der Krankenversicherung bekommen Schweizer/innen, die in der Schweiz leben und hier krankenversichert sind, einen verbesserten Schutz für Auslandsbehandlungen. Wer z.B. seine Ferien in Spanien verbringt und dort zum Arzt oder ins Spital muss, bekommt alle Pflegeleistungen zum spanischen Sozialversicherungstarif. Die Kosten werden durch die schweizerische Krankenkasse übernommen. Verbessert wird auch die Versicherungsmöglichkeit für schweizerische Rentner und Rentnerinnen, die ihren Lebensabend in einem EU-Staat verbringen und dort nur eine schweizerische Rente beziehen. Mit dem bilateralen Abkommen bleiben sie grundsätzlich obligatorisch in der Schweiz versichert und haben in ihrem Wohnland wie dort Versicherte Anspruch auf Krankenpflege. Bei der Festsetzung der Prämien werden die zum Teil niedrigeren Kosten, die für solche Versicherte entstehen, berücksichtigt. Je nach EU-Wohnland können sich die Rentner/innen wahlweise im Wohnland statt in der Schweiz versichern. Das Gleiche gilt für ihre nichterwerbstätigen Familienangehörigen.

> Personenverkehr

- 44 **Kann ein Kurzaufenthalter in der Schweiz Fürsorgeleistungen in Anspruch nehmen?** Nein, dies ist im Abkommen ausgeschlossen, weil sie von der öffentlichen Hand und nicht von einer Sozialversicherung finanziert werden. Er hat Anspruch auf Versicherungsleistungen beispielsweise Arbeitslosengeld, wenn er die notwendigen Beitragszeiten erfüllt hat, wie dies für Schweizerinnen und Schweizer auch der Fall ist. Es gilt das Prinzip: gleiche Leistung für gleiche Beitragszahlungen. Davon profitieren auch Schweizer Arbeitskräfte im EU-Raum.
- 45 **Kommen auch EU-Angehörige im Ausland in den Genuss von Prämienverbilligungen der Krankenversicherungen?** Wer in der schweizerischen Krankenversicherung versichert ist und in einem EU-Staat wohnt, hat wie ein in der Schweiz wohnender Versicherter Anspruch auf Prämienverbilligung, wenn er in bescheidenen wirtschaftlichen Verhältnissen lebt. Für die Prüfung der wirtschaftlichen Situation müssen die tatsächlichen Verhältnisse im Wohnland herangezogen werden (Kaufkraftvergleiche).

> Flankierende Massnahmen

- 46 **Was beinhalten die flankierenden Massnahmen?** Um ein mögliches Lohn- und Sozialdumping zu verhindern, haben Bundesrat und Parlament griffige flankierende Massnahmen beschlossen: Das Entsendegesetz zwingt Arbeitskräfte und Betriebe aus dem Ausland, welche vorübergehend in der Schweiz arbeiten, das geltende Lohn- und Sozialniveau einzuhalten. Die erleichterte Allgemeinverbindlicherklärung von Gesamtarbeitsverträgen und die Einführung von Mindestlöhnen verhindern, dass aus dem Ausland entsandte Arbeitskräfte sowie schweizerische Betriebe die in der Schweiz branchenüblichen Löhne und Arbeitsbedingungen unterschreiten.
- 47 **Machen die flankierenden Massnahmen nicht die positiven Auswirkungen des freien Personenverkehrs zunichte?** Nein, der wirtschaftliche Nutzen des freien Personenverkehrs zwischen der Schweiz und den EU-Staaten bleibt gewahrt. Die flankierenden Massnahmen schränken grundsätzlich weder die Berufschancen für Schweizerinnen und Schweizer in der EU noch die Rekrutierungsmöglichkeiten für Schweizer Firmen hierzulande ein. Sie sorgen lediglich dafür, dass es zu keinem unlauteren Wettbewerb auf dem Arbeitsmarkt kommt. Die flankierenden Massnahmen sind nur für den Fall von wiederholten Missbräuchen vorgesehen.
- 48 **Wie wird die spezielle Situation der Grenzgebiete berücksichtigt?** Die flankierenden Massnahmen werden dezentral angewandt. Sie können somit den lokalen oder regionalen Verhältnissen gerade auch in Grenzgebieten angepasst werden. In jedem Kanton wird eine sogenannte «tripartite Kommission» eingesetzt, die sich aus Vertretern der Arbeitgeber, Arbeitnehmer und der kantonalen Verwaltung zusammensetzt. Diese Kommission kann die Lage auf dem lokalen Arbeitsmarkt am besten einschätzen und allfällige Massnahmen gegen Missbräuche vorschlagen.

> Personenverkehr

49 **Bringen die Abkommen flächendeckende Mindestlöhne in der ganzen Schweiz?**

Bei der Einführung von Mindestlöhnen müssen die Gehaltsbedingungen in der Region und in der betroffenen Branche berücksichtigt werden. Damit werden regionale Unterschiede bei den Lebenshaltungskosten oder die unterschiedliche Produktivität von Branchen bei der Festlegung des Mindestlohnes miteinbezogen. Generelle Mindestlöhne für die Schweiz wird es somit nicht geben. Zudem werden Mindestlöhne erst in Erwägung gezogen, wenn alle übrigen Massnahmen zur Bekämpfung von wiederholten Missbräuchen bei den Löhnen fehlgeschlagen haben.

50 **Wie wird die Kontrolle der Schwarzarbeiter, die bei freiem Personenverkehr zu Dumping-Löhnen arbeiten, gewährleistet?**

Sowohl Arbeitgeber als auch Arbeitnehmer unterstützen die vom Parlament beschlossenen flankierenden Massnahmen, um ein allfälliges Lohn- oder Sozialdumping zu verhindern. Sozialpartner, Wirtschaft und Verwaltung haben diese Massnahmen in einem kooperativen und pragmatischen Geist ausgearbeitet. Dies spricht auch dafür, dass die Massnahmen sinngemäss und effizient angewendet werden, wobei regionalen und lokalen Sondersituationen (Grenzgebiete) Rechnung getragen werden kann. Für den Vollzug sorgen die Kantone, in enger Zusammenarbeit mit den Sozialpartnern (paritätische und tripartite Kommissionen) .

> Landverkehr

| | | |
|---|------------------------------|-----------|
| ➤ | Worum geht es? | 51 |
| ➤ | Verkehrszunahme | 52 bis 55 |
| ➤ | Verlagerung auf die Schiene | 56 bis 60 |
| ➤ | 40-Tonnen-Lastwagen | 61 bis 64 |
| ➤ | LSVA | 65 bis 66 |
| ➤ | Sonntag- und Nachtfahrverbot | 67 |

> Landverkehr



Worum geht es?

51 Was beinhaltet das Abkommen?

Das Abkommen zwischen der Schweiz und der Europäischen Union sichert die umweltgerechte schweizerische Verkehrspolitik gegenüber Europa ab. Mit diesem Abkommen anerkennt die EU ausdrücklich die Ziele und Instrumente unserer Verkehrspolitik. Die Verlagerung von alpenquerendem Güterverkehr auf die Schiene kann dank des neuen Abkommens mit unseren Nachbarstaaten koordiniert werden. Weiter bringt das Abkommen der Schweizer Wirtschaft neue Möglichkeiten für den Marktzutritt auf Schiene und Strasse.



Verkehrszunahme

52 Werden unsere Alpen noch stärker von Transitverkehr belastet?

Im Gegenteil – denn dank dem Landverkehrsabkommen wird die Verlagerungspolitik der Schweiz gegenüber der EU vertraglich abgesichert. Mit der LSVA kompensiert die Schweiz die Einführung der 40-t-Limite. Der Güterverkehr auf der Strasse wird markant verteuert: Eine Transithfahrt durch die Schweiz wird mit der vollen LSVA 325 Franken kosten – acht mal mehr als der heutige «Dumpingpreis» von 40 Franken. Gleichzeitig wird das Bahnangebot im Güterverkehr stark ausgebaut und attraktiver. Damit sinkt die Zahl der Lastwagenfahrten durch die Schweiz schon ab dem Jahr 2005, noch bevor das Landverkehrsabkommen voll wirksam wird. Bei voller Wirksamkeit des Landverkehrsabkommens (ca. ab 2007) und mit der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels im Jahre 2012) wird im alpenquerenden Verkehr das Ziel von jährlich 650'000 Lastwagenfahrten durch die Schweiz erreicht sein.

53 Die Schweiz gewährt ja schon ab 2001 Kontingente für 40-Töner und für Leer- und Leichtfahrten. Führt dies nicht zu einer Flut von Lastwagenfahrten durch die Schweiz?

Diese Kontingente (je 300'000 Fahrten für die Jahre 2001/02 und je 400'000 Fahrten in 2003/04) dürfen nicht einfach zum heutigen Lastwagenaufkommen hinzugezählt werden, weil:

- 40-Töner mehr transportieren können als 28-Töner; damit sinkt die Zahl der Lastwagen und der Fahrten.
- die 40-t-Kontingente bezahlen mehr LSVA als die zu dieser Zeit regulär zugelassenen 34-Töner. Auch Leer- und Leichtfahrten sind dann teurer als heute. Wegen dieser höheren Gebühren werden vor allem leere und leichte Lastwagen, die heute fast gratis durch die Schweiz fahren, auf andere Länder ausweichen.
- die Massnahmen zur Stärkung der Schiene führen dazu, dass die Bahnen rasch zusätzlichen Verkehr übernehmen können. Trotz der Kontingente kann also der seit Jahren andauernde Zuwachs des alpenquerenden Güterschwerverkehrs bereits ab 2001 abgebremst werden.

54 Drohen bei der Zollabfertigung nicht sehr lange Wartezeiten?

Nein, die Zollbehörden sind bereits heute daran, ihre Abläufe (z.B. neue EDV-Verfahren) und Infrastrukturen so zu organisieren, dass sie den Verkehr so effizient wie möglich abfertigen können. Zudem ist mittelfristig im Zuge der Verlagerung auf die Schiene auch an den Grenzen mit einem Rückgang des Lastwagenaufkommens zu rechnen.

> Landverkehr

- 55 **Wird es mit dem Landverkehrsabkommen am Gotthard noch mehr Staus geben?** Nein. Da künftig ein Grossteil des alpenquerenden Schwerverkehrs auf die Schiene verlagert werden soll, werden wir mittelfristig am Gotthard sogar wesentlich weniger Lastwagen haben als heute. Im übrigen werden die Staus am Gotthard nicht in erster Linie durch die Lastwagen verursacht, sondern vor allem durch die Personenwagen.



Verlagerung auf die Schiene

- 56 **Kann die Bahn in Zukunft wirklich mehr Verkehr übernehmen?** Ja, denn die Rahmenbedingungen für die Bahnen werden laufend verbessert. Mit der Bahnreform, in Kraft seit Anfang 1999, haben die Bahnen bereits mehr unternehmerische Freiheit erhalten und sind heute gefordert marktgerechte Angebote zu entwickeln. Zudem schaffen die flankierenden Massnahmen zum Landverkehrsabkommen vergleichbare Wettbewerbsbedingungen zwischen Strasse und Schiene. Daneben werden die Bahnen mit einer gezielten Förderung des kombinierten Verkehrs und Leistungsvorgaben von Seiten des Bundes zusätzlich zu mehr Wirtschaftlichkeit und Produktivität verpflichtet. Damit kann erreicht werden, dass sie genügend Kapazitäten schaffen, um möglichst viel Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene zu bringen.
- 57 **Wie wird Verlagerung von der Strasse auf die Schiene kontrolliert?** Die Schweiz und die EU richten ein Verkehrsobservatorium ein, das die Entwicklung des Verkehrs auf Strasse und Bahn beobachtet. Es werden somit regelmässige Verkehrszählungen durchgeführt, um den Stand der Verlagerung kontrollieren zu können. Der Bundesrat wird alle zwei Jahre einen Bericht über die Verkehrsverlagerung vorlegen.
- 58 **Was ist vorgesehen, wenn die Verlagerung auf die Bahn nicht gelingt?** Der Stand der Verlagerung wird laufend kontrolliert. Falls sich abzeichnen sollte, dass das Verlagerungsziel gefährdet ist, muss der Bundesrat dem Parlament zusätzliche Massnahmen vorschlagen.
- 59 **Ist es nicht unrealistisch, das Verlagerungsziel schon bis 2009 erreichen zu wollen?** Das gesetzte Verlagerungsziel von noch rund 650'000 Lastwagen im alpenquerenden Verkehr ist ein ambitioniertes Ziel. Bundesrat und Verwaltung werden alles unternehmen, um es bereits vor der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels (ca. 2012) zu erreichen – aber eine Garantie dafür kann ehrlicherweise nicht gegeben werden. Viel wichtiger als der genaue Zeitpunkt ist jedoch, dass das Ziel erreicht wird – und das ist dank dem Landverkehrsabkommen und den Verlagerungsinstrumenten der Schweiz möglich.
- 60 **Der Zeitverlust an den Verladestationen wird doch die Transporteure von der Benützung der Scheine abhalten!** Die Steigerung der Effizienz bei den Verladestationen ist eine vordringliche Aufgabe der Verlagerungspolitik. Dort kann im Interesse der Attraktivität für die Bahn wertvolle Zeit gewonnen werden. Deshalb wird mit den flankierenden Massnahmen auch der Ausbau der Terminalkapazitäten gefördert. Gerade in diesem Bereich kommen wir aber ohne das Abkommen keinen Schritt weiter, weil auch im Ausland der Aufbau von Kapazitäten notwendig ist. Es braucht die enge Zusammenarbeit mit der EU und unseren Nachbarstaaten.

> 40-Tonnen-Lastwagen

61 Wird unsere Luft mit den 40-Tönnern schlechter?

Nein. Erstens wird mit der Verteuerung der Strasse und dem produktiveren Bahnangebot das Lastwagenaufkommen auf den Schweizer Strassen schrittweise zurückgehen. Und zweitens müssen die Transporteure ihre Lastwagenflotte modernisieren – denn schmutzige 40-Töner bezahlen wesentlich mehr LSV als saubere. Die Luft wird also auf mittelfristig weniger mit Schadstoffen belastet als heute.

62 Die EU-Transporteure erhalten schon ab 2001 Kontingente für Fahrten mit 40-Tönnern durch die Schweiz. Benachteiligt das nicht unsere einheimischen Transporteure?

Das trifft nicht zu. Die Schweizer Transporteure erhalten genau gleich viele 40-t-Kontingente wie ihre Konkurrenten aus der EU, nämlich je 300'000 in den Jahren 2001 und 2002 sowie je 400'000 in den Jahren 2003 und 2004. Von Benachteiligung kann also keine Rede sein – im Gegenteil: Während die EU-Transporteure ihre Kontingente nur im Transit- und im Import-/Export-Verkehr benützen dürfen, können die schweizerischen Transporteure ihre Kontingente zusätzlich auch im Binnenverkehr, also bei Fahrten innerhalb unserer Landesgrenzen, verwenden.

63 Die Erhöhung der Gewichtslimite auf 40t ist wohl erst der Anfang. Wann zwingt uns die EU die 44- oder gar 50-Töner auf?

Die Gewichtslimiten sind in der Schweiz auf Gesetzesstufe verankert. Jede Änderung unterläge also dem fakultativen Referendum. Einige EU-Mitgliedstaaten kennen zwar Gewichtslimiten von über 40 Tonnen für den Binnenverkehr. Für den grenzüberschreitenden Verkehr gilt aber die 40t-Limite, die auch im Abkommen explizit festgehalten ist. Eine Anhebung dieser Limite schient in der EU unwahrscheinlich. Falls sich die EU trotzdem auf eine Erhöhung der Gewichtslimiten einigen würde, könnte das Abkommen nur mit Einverständnis der Schweiz geändert werden.

64 Verursachen die 40-Töner mehr Strassenschäden, die für teures Geld repariert werden müssen?

Nein. Für die Belastung von Strassen und Brücken ist nicht das Gesamtgewicht, sondern die Achslast eines Lastwagens massgeblich. Die ist bei einem 40-Töner aber geringer als bei einem 28-Töner, weil ein 40-Töner laut Gesetz mindestens 5 Achsen haben und nicht zwei wie ein 28-Töner. Die Einführung der 40-t-Limite führt also nicht zu mehr Strassenschäden.

> Landverkehr

> LSVA

65 Werden die Transporteure die LSVA nicht umgehen, indem sie ihre Lastwagen vermehrt durch 3,5-t-Lieferwagen ersetzen?

Diese Gefahr besteht höchstens in wenigen Einzelfällen. Denn ein Lieferwagen kann nur ein Bruchteil dessen laden was ein Lastwagen transportieren kann. Es würde also mehr Lieferwagen, mehr Fahrten und vor allem mehr Chauffeure brauchen, um eine bestimmte Menge Güter zu transportieren – und dies käme für die Transporteure letztlich um ein Vielfaches teurer als die LSVA.

66 Bleibt der Gotthard nicht weiterhin die billigste Strassentransitachse durch die Alpen, trotz der LSVA?

Nein. Die LSVA bringt die Kostenwahrheit im Strassengüterverkehr und verteuert ihn erheblich: Der Transit durch die Schweiz wird im Durchschnitt acht mal mehr kosten als bisher. Die Gebühren auf den Transitstrecken durch die Schweiz und Österreich werden pro zurückgelegten Kilometer praktisch gleich hoch sein. Ein Transporteur wird sich also in Zukunft genau überlegen, ob er wirklich über den Gotthard fahren soll: Je nach Strecke ist der Weg über Frankreich oder Österreich kostengünstiger.

> Sonntag- und Nachtfahrverbot

67 Können wir das Sonntag- und Nachtfahrverbot längerfristig halten?

Ja. Das Nachtfahrverbot, das von 22h00 bis 05h00 gilt, und das Sonntagsfahrverbot konnten mit dem Landverkehrsabkommen auf internationaler Ebene vertraglich fixiert werden. Mehr noch: Gestützt auf das Landverkehrsabkommen wurden diese Fahrverbote für Lastwagen neu auch im Strassenverkehrsgesetz eindeutig verankert und damit noch besser als bisher geschützt. Wollte man sie ändern oder sogar aufheben, könnte dagegen das Referendum ergriffen werden, und das Volk hätte das letzte Wort.

> Luftverkehr

- W V Worum geht es? 68 bis 70

- W V Fluglärm, Sicherheit 71 bis 73

- W V Arbeitsplätze 74 bis 75

- W V Duty-Free 76

- W V Günstigere Flüge 77

> Luftverkehr

> Worum geht es?

68 Was beinhaltet das Luftverkehrsabkommen?

Die Schweiz und die EU schaffen etappenweise den praktisch vollen gegenseitigen Zugang zum Luftverkehrsmarkt. Schweizer Airlines können inskünftig jeden Flughafen in der EU anfliegen. Sie kommen auch in den Genuss der freien Preis- und Flugplangestaltung. Das heisst sie müssen weder Tarife noch Strecken genehmigen lassen. Fluggesellschaften wie die Swissair werden endlich gleich lange Spiesse haben wie die europäische Konkurrenz.

69 Wann erhalten Schweizer Fluggesellschaften den vollen Zugang zum europäischen Luftverkehrsmarkt?

Ab Inkrafttreten des Abkommens können sie jeden Flughafen in der EU anfliegen und umgekehrt (z.B. Zürich–Paris; Paris–Zürich). Nach zwei Jahren können Sie alle Flüge auch zwischen EU-Mitgliedstaaten anbieten (z.B. Genf–Paris–Madrid oder Paris–Madrid). Nach fünf Jahren wird über die Gewährung des Rechts auf Inlandflüge in allen EU-Mitgliedstaaten verhandelt.

70 Was bedeutet das Luftverkehrsabkommen für Regionalflugplätze, wie z.B. Bern-Belp, Lugano oder Sion?

Von den schweizerischen Regionalflugplätzen aus werden grösstenteils Destinationen in der EU angefliegen. Im Rahmen der bestehenden Benützungordnung öffnen sich daher für Regionalflugplätze interessante Perspektiven, indem die Aufnahme einer attraktiven Regionallinie künftige ohne vorgängige Verhandlungen ins Auge gefasst werden kann, sobald ein entsprechendes Verkehrsbedürfnis besteht.

> Fluglärm/Sicherheit

71 Haben die Anwohner der Flughäfen noch mehr Fluglärm zu erwarten?

Nein. Das Luftverkehrsabkommen sieht eine weitgehende Liberalisierung vor. Wie ein Vergleich mit der Entwicklung in der EU nach der eingeführten Liberalisierung im Jahr 1993 zeigt, nahm der Verkehr dort nicht stärker zu als in andern Teilen der Welt und führte folglich auch nicht zu einer grösseren Mehrbelastung. Daraus kann man schliessen, dass der Abbau von rechtlichen Hürden für den Betrieb von Fluglinien in Europa in erster Linie eine bessere Auslastung der Flüge und eine mehr am Markt orientierte Streckenführung bewirken wird. Tatsächlich sind es denn auch solche Faktoren, die das Luftverkehrsabkommen wirtschaftlich attraktiv machen.

72 Wird das Nachtflugverbot aufgehoben?

Nein. Die geltenden Betriebsregeln für Flugplätze bleiben unter dem neuen Luftverkehrsabkommen bestehen; dazu gehört auch das Nachtflugverbot. Im übrigen kennen auch zahlreiche EU-Flughäfen ein solches Verbot.

73 Ist die Sicherheit noch gewährleistet, wenn die Airlines einem verstärkten Wettbewerb ausgesetzt sind?

Ja. In einem freien Wettbewerb ist es wichtig, dass für alle die gleichen Spielregeln gelten. Das Luftverkehrsabkommen enthält eine ganze Anzahl technischer Bestimmungen, die von EU- und schweizerischen Fluggesellschaften gleichermassen einzuhalten sind. Neben den Kontrollen durch die Aufsichtsbehörden aus dem Heimatstaat der Fluggesellschaften werden auf den europäischen Flughäfen zudem regelmässig auch ausländische Flugzeuge auf ihre Sicherheit hin überprüft.

> Luftverkehr

> Arbeitsplätze

74 Werden durch das Abkommen Arbeitsplätze geschaffen?

Weil das Abkommen den praktisch freien Zugang zum europäischen Luftverkehrsmarkt von der Schweiz aus bringt, werden Arbeitsplätze in unserem Land gesichert. Dank dem Abkommen sollten von der Schweiz aus mehr Flugverbindungen angeboten werden. Dies schafft Arbeitsplätze. Man geht davon aus, dass jede tägliche Europa-Verbindung 40 Stellen am Flughafen und weitere 40 indirekt in der Region schafft.

75 Besteht die Gefahr, dass bei grenzüberschreitenden Zusammenschlüssen die Schweizer Airlines weitere Arbeitsplätze ins Ausland verlagern?

Die internationale Zusammenarbeit zwischen Fluggesellschaften ist heute weltweit Realität und die schweizerischen Fluggesellschaften bilden dabei keine Ausnahme. Sie sind bereits jetzt in derartige Allianzen eingebunden. Gewisse Aufgaben wurden im Rahmen dieser Zusammenarbeit ausgelagert, andere wurden aber auch in der Schweiz zusammengefasst. Dank der bilateralen Abkommen dürfte die Attraktivität für die Konzentration gewisser Allianzaufgaben in der Schweiz eher steigen, bauen doch die Abkommen administrative Hürden ab.

> Duty-Free

76 Werden die Duty-Free Läden in den Schweizer Flughäfen aufgehoben?

Nein. Das Abkommen regelt den Luftverkehr. Die Duty-Free Läden befinden sich zwar auf Flughäfen, doch haben sie mit dem Luftverkehr direkt nichts zu tun. Sie werden daher vom Luftverkehrsabkommen nicht erfasst.

> Günstigere Flüge

77 Wird Fliegen mit dem Luftverkehrsabkommen günstiger?

Grundsätzlich ja. Die Flugtarife brauchen nicht mehr von den Behörden genehmigt zu werden. Damit werden sie zwar noch nicht automatisch günstiger, doch die Fluggesellschaften können ihre Tarife künftig rasch und unbürokratisch an die Marktsituation anpassen. Mit dem Abkommen wird der Wettbewerb bei den Europaflügen von der Schweiz aus zunehmen, was tendenziell zu günstigeren Preisen führen dürfte.

> Öffentliches Beschaffungswesen

- Worum geht es? 78 bis 79

- Auswirkungen für Schweizer Firmen 80 bis 82

- Arbeitsplätze 83

- Schweizer Qualitätsniveau 84

- Gemeinden 85

> Öffentliches Beschaffungswesen

> Worum geht es?

78 Was beinhaltet das Abkommen?

Die Schweizer Wirtschaft erhält einen besseren Zugang zu Aufträgen der öffentlichen Hand in den EU-Mitgliedstaaten, insbesondere der Gemeinden. Dies gilt umgekehrt auch für Firmen aus dem EU-Raum. Bis heute mussten Schweizer Firmen zum Teil einschneidende Bedingungen erfüllen, um solche Aufträge zu erhalten, z.B. deutlich billigere Offerten einreichen. Diese Benachteiligung fällt nun namentlich bei Aufträgen durch öffentliche Unternehmen in der Wasser- und Energieversorgung sowie im Verkehrs- und Telekommunikationsbereich weg.

79 Haben ausländische Unternehmen wegen weniger strengen Sozialvorschriften nicht Konkurrenzvorteile?

Die Kosten für Sozialleistungen sind insbesondere in Deutschland höher als in der Schweiz. Von der Öffnung würden unter diesem Gesichtspunkt also eher die Schweizer Unternehmen profitieren. Zudem muss die öffentliche Hand bei einer Ausschreibung verlangen, das Schweizer Lohnniveau zu berücksichtigen. Wenn der Auftrag mit ausländischem Personal in der Schweiz ausgeführt wird, verhindert das Entsendegesetz Lohn- und Sozialdumping.

> Auswirkungen für Schweizer Firmen

80 Werden einheimische Unternehmen Aufträge verlieren, wenn die öffentliche Hand frei in Europa einkaufen kann?

Die Schweizer Unternehmen gehören in vielen Branchen weltweit zu den konkurrenzfähigsten. Sie werden unter dem Strich von der Liberalisierung profitieren. Die Benachteiligung von Schweizer Unternehmen in vielen Bereichen wird dank dem Abkommen ein Ende haben.

81 Ist auch mit den Verträgen ein Schutz ortseigener Betriebe möglich?

Die präferenzielle Behandlung einheimischer Unternehmen ist grundsätzlich nicht zulässig. Die Auftragsvergaben haben im Rahmen eines transparenten nichtdiskriminierenden Verfahrens zu erfolgen. Das heisst, dass Anbieter aus EU-Staaten bei der Vergabe von Aufträgen gleich behandelt werden müssen wie schweizerische Anbieter. Der Zuschlag muss auf objektiven, unmittelbar mit der Erfüllung und Ausführung des Beschaffungsvorhabens verbundenen Kriterien beruhen. Dabei muss nicht zwingend das billigste Angebot zum Zuge kommen, sondern es kann nach Massgabe der veröffentlichten Zuschlagskriterien das wirtschaftlich günstigste Angebot den Vorzug erhalten.

82 Aufträge an einheimische Unternehmen führen indirekt zu Steuereinnahmen. Geht hier nicht viel Volksvermögen verloren?

Die Finanzen der öffentlichen Haushalte sind stark belastet. Um im Standort- und Steuerwettbewerb bestehen zu können, müssen viele Gemeinden und Kantone ihre Steuern stabilisieren oder gar senken. Sie können sich nicht einen Aufpreis von 10 oder 20 Prozent für eine Dienstleistung leisten, um nachher 3 Prozent in Form von Steuereinnahmen wieder zurückzuerhalten. Viel wichtiger ist, dass die Schweiz ein attraktiver Wirtschaftsstandort bleibt, der konkurrenzfähige Arbeitsplätze schafft. Heimatschutz für lokale Unternehmen dient weder dem Staat noch den betroffenen Firmen.

> Öffentliches Beschaffungswesen

> Arbeitsplätze

83 Werden durch das Abkommen Arbeitsplätze in der Schweiz gefährdet?

Dank der Öffnung des öffentlichen Beschaffungswesens können Schweizer Unternehmen von der Schweiz aus exportieren, ohne eine Filiale im EU-Raum eröffnen zu müssen. Ohne offene Beschaffungsmärkte sind Unternehmen in vielen Fällen gezwungen, einen Standort in der EU aufzubauen und damit Arbeitsplätze dorthin zu verlagern.

> Schweizer Qualitätsniveau

84 Werden die ausländischen Unternehmen unser hohes Qualitätsniveau untergraben?

Einer der ausschlaggebenden Gründe für die Erteilung eines Auftrags wird immer die Qualität des Angebots sein. Jedem Auftraggeber bleibt es freigestellt, dem Kriterium der Qualität grosse Bedeutung einzuräumen und damit einer teureren Offerte den Vorzug zu geben, wenn er glaubt, dass diese qualitativ viel besser ist. Auch im Beschaffungswesen bleibt der Kunde König. Zudem wird in den Verträgen im öffentlichen Beschaffungswesen immer eine Haftung für die geleistete Arbeit verlangt. Der Lieferant hat also ein eigenes Interesse, qualitativ einwandfreie Arbeit zu leisten. Ansonsten kommt ihn dies später teuer zu stehen.

> Gemeinden

85 Welche Auswirkungen hat das Abkommen auf das Auftragswesen in den Schweizer Gemeinden?

Im Vergleich zu heute dürfte sich unterhalb der Schwellenwerte infolge der Liberalisierung des öffentlichen Beschaffungswesens gegenüber der EU kaum etwas ändern. Verstärkter internationaler Wettbewerb ist jedoch für jene Aufträge zu erwarten, welche die Schwellenwerte überschreiten. In den meisten Gemeinden dürften aber beispielsweise Bauaufträge mit einem Auftragsvolumen von mehr als 10 Mio. Franken eher die Ausnahmen bilden. Zudem darf der Wettbewerbsvorteil lokaler Anbieter nicht unterschätzt werden, welcher sich aus der geographischen Nähe und der profunden Kenntnis lokaler Eigenheiten ergibt.

> Technische Handelshemmnisse

- Worum geht es? 86 bis 88

- Umweltschutzniveau 89 bis 90

- Grenzkontrollen 91

> Technische Handelshemmnisse



Worum geht es?

86 Was wird in diesem Abkommen geregelt?

Alle technischen Geräte, Maschinen etc. die in der Schweiz auf den Markt gelangen, müssen darauf untersucht werden, ob sie den Schweizer Vorschriften entsprechen. Beim Export in die EU müssen die Produkte ein zweites Mal geprüft werden, obwohl die Schweizer Vorschriften vielfach jenen der EU gleichwertig sind. Diese Doppelprüfungen verursachen zusätzliche Kosten und Zeitverlust. Teilweise sind die Schweizer Exporteure gar gezwungen diese Prüfungen für jedes EU-Land wiederholen zu lassen. Durch das Abkommen zum Abbau von technischen Handelshemmnissen anerkennen die Schweiz und die EU gegenseitig ihre Konformitäts-Prüfungen für die meisten Industrieprodukte. In Zukunft genügt daher in den meisten Fällen das Schweizer Zertifikat auch zum Export in die EU

87 Die Schweiz ist auch ohne bilaterale Verträge eine der erfolgreichsten Exportnationen. Wieso ist dieses Abkommen so wichtig?

Es führt für die Exportunternehmen zu einer spürbaren Verringerung von administrativen Belastungen, zu Zeitgewinn und zu Kostenreduktionen. Die Kosten für Doppelprüfungen können bis zu 1% des Warenwerts ausmachen. Auf ein Exportvolumen von rund 35 Milliarden Franken, das vom Abkommen erfasst wird, ergibt dies Einsparungen von mehreren Hundert Millionen Franken. Dies stärkt den Wirtschaftsstandort Schweiz für exportabhängige Branchen. Es sichert auch die Schweizer Arbeitsplätze in diesen Branchen.

88 Werden automatisch alle nationalen Produktvorschriften gegenseitig anerkannt?

Nein. Das Abkommen anerkennt nicht systematisch die Gleichwertigkeit der nationalen Vorschriften. Es umfasst nur Produkte die vom Abkommen erfasst sind und für die in der EU eine Harmonisierung der Vorschriften besteht. Für den Fall, dass die Schweizer Vorschriften den EU-Vorschriften als gleichwertig anerkannt werden, können die Schweizer Produkte auch auf der Grundlage der Schweizer Gesetzgebung geprüft werden. Die automatische Anerkennung sämtlicher nationaler Produktvorschriften wäre nur möglich, wenn das Gemeinschaftsrecht übernommen und damit auch die Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes akzeptiert würde. Für die Schweiz besteht hingegen keine solche Verpflichtung.



Umweltschutzniveau

89 Müssen auch Produkte mit weniger strengen Vorschriften bezüglich Sicherheit und Umwelt zugelassen werden?

Nein, es sind nur Produkte in der Schweiz und der EU mit bereits identischen oder gleichwertigen Vorschriften betroffen. Es kann folglich nicht sein, dass ein EU-Produkt bei uns auf den Markt kommt, dass die gültigen Schweizer Vorschriften nicht erfüllt.

90 Können wir in Zukunft keine schärferen Umweltvorschriften für Industrieprodukte mehr erlassen ?

Die Schweiz bleibt unabhängig in der Festlegung ihrer Produktvorschriften. Insbesondere wo übergeordnete öffentliche Interesse bestehen – zum Beispiel aus Gesundheits- oder Umweltschutzgründen – wird es auch künftig möglich sein, von der EU abweichende, strengere Vorschriften zu erlassen.

> Technische Handelshemmnisse



Grenzkontrollen

91 Fallen mit dem Abkommen auch die Grenz- und Zollkontrollen weg?

Nein. Die unter Umständen zeitraubenden Grenzformalitäten bleiben bestehen. Ein ungehinderter Zugang zum europäischen Binnenmarkt ist nur mit einem EU-Beitritt zu haben. Durch die gegenseitige Anerkennung der Konformitätsbescheinigungen sollten die Kontrollen an der Grenze aber merklich erleichtert werden.

> Forschung

- W V Worum geht es? 92 bis 93

- W V EU-Forschungsprogramme 94 bis 98

- W V Nutzen für Bürger und Wirtschaft 99 bis 100

- W V Vorteile für Forschung 101

- W V Kosten 102

> Forschung

> Worum geht es?

92 Warum soll sich die Schweiz voll daran beteiligen ?

Die Schweiz beteiligt sich bereits aktiv projektweise an den Programmen. Unsere Stellung ist allerdings institutionell schwach und leidet unter zahlreichen Einschränkungen, die nur durch das Inkrafttreten der bilateralen Verträge behoben werden können. Dank der vollen Beteiligung wird sich die Wettbewerbsfähigkeit der schweizerischen Forschung und insbesondere der kleinen und mittleren Unternehmen verbessern.

93 Wieso kann sich die Schweiz nur am Forschungsprogramm und nicht an den für uns mindestens genauso wichtigen Bildungsprogrammen beteiligen?

Es ist für die Schweiz ein besonderes Anliegen auch an den EU-Bildungs- und Jugendprogrammen voll teilnehmen zu können. Obwohl ein entsprechender Vertrag nicht Teil des Forschungsdossiers war, wurde in der Schlussklärung festgehalten, dass Verhandlungen über den Abschluss eines Vertrags auch in diesen Bereichen aufgenommen werden sollen. Damit würde der heutige Zustand unserer «Silent Partnerships» bei den europäischen Bildungsprogrammen verschwinden, welcher der internationalen Verflechtung des schweizerischen Bildungswesens in keiner Weise gerecht wird.

> EU-Forschungsprogramme

94 Was ist ein EU-Forschungsrahmenprogramm?

Seit 1984 finanziert die EU Rahmenprogramme für Forschung und Technologieentwicklung. Sie haben zum Ziel die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Wirtschaft zu stärken und die Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger zu verbessern. Neue Arbeitsplätze sollen durch Innovationen geschaffen werden. Schliesslich leisten die Programme auch einen Beitrag an die Entwicklung Europas. Derzeit läuft das 5. Rahmenprogramm (1999–2002).

95 Warum braucht es europäische Forschungsprogramme?

In der Spitzenforschung ist es entscheidend, in einem internationalen Umfeld zusammenarbeiten zu können. Die Kosten und die Schwierigkeiten sind bei Spitzenforschungs-Projekten derart gross, dass es unmöglich geworden ist, allein in einem Land zu forschen. Dies gilt speziell für ein kleines Land wie die Schweiz. Die EU hat für dieses Problem durch die Schaffung von Zusammenarbeitsprogrammen eine ausgezeichnete Lösung gefunden. Diese haben eine neue Dynamik ausgelöst und zu einer engeren Zusammenarbeit in der Wissenschaft und in der Industrie geführt. Die Ausrichtung dieser Programme folgt dem Ziel, der europäischen Forschung und Industrie in Europa eine Spitzenstellung in Schlüsselbereichen zu ermöglichen.

96 Was beinhaltet das laufende 5. EU-Forschungsrahmenprogramm?

Es gibt vier thematische Programme: «Lebensqualität und Wahrung der Lebensgrundlagen» (life science), «benutzerfreundliche Informationsgesellschaft», «wettbewerbsfreundliches und nachhaltiges Wachstum» (industrielle Technologie und Transport). Sowie Energie, Umwelt und nachhaltige Entwicklung.

> Forschung

97 Wie hoch ist das Budget der EU-Programme und wofür werden die Mittel eingesetzt?

Das Budget beträgt für die Laufzeit von vier Jahren 15 Milliarden Euro (rund 24 Mrd. Franken). Der Löwenanteil von rund 10 Mrd. Euro geht direkt in die Unterstützung von Forschungsaktionen. Weitere 0,5 Mrd. Euro werden für internationale Kooperationen verwendet. Etwa 0,4 Mrd. Euro werden für die Umsetzung von Innovationen veranschlagt. Schliesslich wird die Förderung der Ausbildung und Mobilität der Forscher mit 1,3 Mrd. Euro unterstützt.

98 Wer kann an den EU-Programmen teilnehmen?

Der Teilnehmerkreis ist breit abgestützt. Es können Einzelpersonen, Universitäten, Forschungsorganisationen, NGO's, Firmen und insbesondere kleine und mittelgrosse Unternehmen (KMU) teilnehmen. Diese können aus EU-Staaten aber auch aus assoziierten Ländern und anderen europäischen Staaten der ehemaligen Sowjetunion stammen. Finanzielle Unterstützung ist jedoch, von gewissen Ausnahmen abgesehen, Teilnehmern aus Mitgliedstaaten und assoziierten Staaten vorbehalten.

> Nutzen für Bürger und Wirtschaft

99 Was bringen die EU-Forschungsprogramme für die Bürgerinnen und Bürger?

Gerade das 5. Rahmenprogramm unterstützt bewusst zahlreiche Projekte, welche die Lebensgrundlagen für unsere Gesellschaft verbessern sollen. Forschung im Zusammenhang mit der Ozonschicht, oder der Bekämpfung von Krebs und AIDS ist für jeden Einzelnen von grosser Bedeutung.

100 Erzielen die Forschungsanstrengungen der EU konkretes wirtschaftliches Wachstum?

Ein wichtiges Ziel der EU-Forschungsprogramme ist es, wirtschaftliches Wachstum zu erzielen und Arbeitsplätze zu schaffen. Studien besagen, dass eine Erhöhung der Forschungsausgaben um 100 Euro das Bruttoinlandprodukt um durchschnittlich 127 Euro anhebt. Es gibt heute in Europa kaum noch Forschungsbereiche oder Sektoren der industriellen Anwendung von Hochtechnologie, die nicht in irgendeiner Form von den EU-Forschungsprogrammen profitieren. Sie sind zu einem wichtigen Mittel der europäischen Innovationsförderung geworden. Die EU-Forschungsprogramme sollen noch verstärkt auf kleine und mittlere Unternehmen (KMU) ausgerichtet werden, welche in Europa am meisten Arbeitsplätze schaffen.

> Vorteile für Forschung

101 Die Schweiz nimmt ja bereits an den EU-Forschungsprogrammen teil. Welche zusätzlichen Vorteile bringt das Forschungsabkommen konkret?

Erstens konnten Schweizer Forscher im Rahmen der bisherigen projektweisen Beteiligung formell keine Projekte eingeben und führen. Diese Benachteiligung wird ein Ende haben. Zweitens wird der Zugang zu allen Forschungsergebnissen des EU-Rahmenprogramms gewährleistet. Es betrifft so zukunftssträchtige Gebiete wie die Informations- und Biotechnologien. Bisher bestand der Informationszugang nur für die Projekte mit Schweizer Beteiligung. Drittens bringt die Beteiligung der Schweiz in den Programmausschüssen einen erhöhten Einfluss auf die Gestaltung der europäischen Forschungs- und Technologiepolitik.

> Forschung

> Kosten

102

Lohnen sich die zusätzlichen Kosten von 50 Mio. Franken für einige wenige Vorteile?

Schon mit der bisherigen Beteiligung der Schweiz an den Forschungsprogrammen lässt sich ein Rückfluss von rund 60% der Gelder errechnen. Mit der vollen Beteiligung wird der Rückfluss von Geldern gesteigert werden können. Die Erfahrungen der EU-Mitglieder Niederlande, Schweden oder Finnland mit dem Rückfluss aus der Beteiligung an Forschungsprogrammen stützen diese Erwartung. Der ungehinderte Zugang zu den Ergebnissen der EU-Forschung mit Investitionen von rund 24 Milliarden Franken im laufenden Rahmenprogramm dürfte dem Forschungsstandort Schweiz Mehrkosten in der Höhe von jährlich 50 Mio. Franken wert sein.

> Impressum

Herausgeber

Integrationsbüro EDA/EVD
José Bessard und Benedikt Wechsler

Auskünfte und Nachbestellung

Integrationsbüro EDA/EVD
Bundeshaus Ost
3003 Bern
Telefon 031 322 22 22
Telefax 031 312 53 17
E-Mail: europa@seco.admin.ch
Internet: <http://www.europa.admin.ch>

Gestaltung

grafikraum43, Bern
Manuel Haefliger