

Nutzen & Nachteile der Bilateralen I

Reihenfolge der Dossiers nach Wichtigkeit gem. Wirtschaft/economiesuisse

Dossier	Nutzen für CH	Nachteile für CH
Personenfreizügigkeit (PFZ)	<ul style="list-style-type: none"> weniger „Papierkram“ bei der Anstellung von ausländischen Mitarbeitern (Anstellung von Ausländern war auch vor der PFZ möglich) 	<ul style="list-style-type: none"> Netto-Zuwanderung von mehr als 80'000 Personen pro Jahr (2008: 103'000) einheimische Arbeitskräfte haben mehr Konkurrenz auf dem Arbeitsmarkt (kein Inländervorrang) Inländer werden z.T. durch billigere Ausländer ersetzt höhere Sockelarbeitslosigkeit Druck auf die Löhne steigende Mieten durch erhöhte Nachfrage überdurchschnittliche Belastung der Sozialsysteme Steuererhöhungen durch steigenden Infrastrukturbedarf
Technische Handelshemmnisse	<ul style="list-style-type: none"> Exportindustrie spart 200 – 500 Mio. CHF pro Jahr (= 0.7% - 1.7% der Exporte 2014 von 285 Mia. CHF) 	<ul style="list-style-type: none"> Aufweichung der CH-Qualitätsstandards, da EU-zertifizierte Güter in der Schweiz autom. zugelassen
Landwirtschaft (v.a. Käsehandel)	<ul style="list-style-type: none"> Zunahme des Käseexports in die EU von 2002 bis 2014 um nur 85 Mio. CHF (Total der Agrarexporte in die EU 2014: 5'500 Mio. CHF; davon Käse 471 Mio. CHF) 	<ul style="list-style-type: none"> mehr Konkurrenz für CH-Landwirtschaft im CH-Markt Import von landw. Produkten, die geringeren Qualitätsstandards entsprechen Druck auf die Preise wird irgendwann auch die Löhne treffen
öffentliches Beschaffungswesen	<ul style="list-style-type: none"> CHF-Firmen konnten 2007 Aufträge von ca. 1 Mia. (gesamtes Volumen im EU-Raum: 1'500 Mia. EUR) gewinnen. Da die meisten Bereiche der öff. Beschaffung durch WTO geregelt sind, ist der Nutzen dieses Abkommens unklar. 	<ul style="list-style-type: none"> Konkurrenz von EU-Firmen in Ausschreibungen in der Schweiz (Volumen: ca. 34 Mia. CHF) EU-Firmen gewinnen vermutlich mehr Aufträge in CH als CH-Firmen in EU
Landverkehr	<ul style="list-style-type: none"> grosse Kobotage: CH-Spediteure können zwischen Ländern der EU transportieren 	<ul style="list-style-type: none"> Zulassung von 40-Tönnern → teure bauliche Massnahmen und Sanierungen Bau der NEAT (Kosten CHF 24 Mia.) nur 10% des alpenquerenden Schwerkverkehrs ist innerschweizerisch keine eigenständige Verkehrspolitik (Alpeninitiative kann nicht umgesetzt werden, da die von der EU akzeptierte LSVA nur 50% von dem ist, was für die Verlagerung nötig wäre.) mehr Konkurrenz für CH-Spediteure auf Strasse und Schiene
Luftverkehr	<ul style="list-style-type: none"> Nutzen fraglich, da es praktisch keine CH-Airlines mehr gibt. Abkommen wären mit Ländern möglich 	<ul style="list-style-type: none"> CH muss – teilweise unsinnige – EU-Vorschriften übernehmen
Forschungszusammenarbeit	<ul style="list-style-type: none"> Forschungszusammenarbeit (Zusammenarbeit zwischen Universitäten ist auch ohne bil. Verträge möglich) finanz. Vorteil CH entspricht dem Beitrag der CH ans EU-Forschungsbudget 	<ul style="list-style-type: none"> CHF zahlt hohe Beiträge an die EU (2.4 Mia. CHF über 7 Jahre), jedoch mit geringem Einfluss auf die Prioritäten Abkommen gilt für Bereiche, in denen CH tendenziell grössere Kompetenzen besitzt als EU

Fazit: Der Handel zwischen CH und EU ist v.a. durch WTO und Freihandelsabkommen geregelt. Die Bilateralen I bringen keine existenziellen Vorteile, jedoch massive Nachteile.