

Thomas A. Zimmermann

**DIE STELLUNG DER SCHWEIZ  
IM EUROPÄISCHEN INTEGRATIONSPROZESS**

Otto-Friedrich-Universität Bamberg  
Fakultät Wirtschafts- und Sozialwissenschaften  
Lehrstuhl für Europäisches Gemeinschaftsrecht  
Seminar „Neuere Entwicklungen im Europarecht“  
Seminararbeit  
Sommersemester 1997

Korrektor:  
Prof. Dr. Manfred Dausen

# **DIE STELLUNG DER SCHWEIZ IM EUROPÄISCHEN INTEGRATIONSPROZESS**

**EINE BESTANDSAUFNAHME  
AUS RECHTLICHER, POLITISCHER UND WIRTSCHAFTLICHER PERSPEKTIVE  
UNTER BESONDERER BERÜCKSICHTIGUNG  
DER GEGENWÄRTIGEN BILATERALEN VERHANDLUNGEN**

vorgelegt von  
Thomas A. Zimmermann  
9. Fachsemester Europäische Wirtschaft

Bamberg, Mai 1997

Auf der Höhe 27  
D-78244 Gottmadingen  
Telefon: (+49) 07731/72166  
Telefax: (+49) 07731/72880  
E-Mail: [thomas@zimmermann-thomas.de](mailto:thomas@zimmermann-thomas.de)  
Internet: <http://www.zimmermann-thomas.de>

### *Zusammenfassung*

Diese Hausarbeit gibt einen Überblick über die Beziehungen der Schweiz zur EU. Zunächst werden unter Bezug auf die europäische Integration Grundformen regionaler Integrationsräume dargestellt. Darauf aufbauend wird die Einbindung der Schweiz in den europäischen Integrationsprozeß gezeigt. Anschließend wird die Entwicklung vom Freihandelsabkommen Schweiz-EG von 1972 bis zu den in der Endphase befindlichen bilateralen Verhandlungen zur Schadensbegrenzung aus dem Schweizer EWR-Nein von 1992 nachgezeichnet. Zum Schluß werden mögliche Erklärungsansätze für das Abseitsstehen der Schweiz vom europäischen Integrationsprozeß diskutiert.

### *Summary*

This paper examines the relationship between Switzerland and the European Union. First, various types of regional integration areas are presented with regard to European integration efforts. On this basis, Switzerland's involvement in this unification process is analyzed, taking the bilateral Free Trade Agreement of 1972 as a starting point and including the present bilateral negotiations between both parties which aim to reduce the damage that rose out of Switzerland's refusal to join the European Economic Area in 1992. The last chapter tries to investigate which reasons might lead Switzerland to abstain from deeper involvement into European integration efforts.

### *Résumé*

Ce mémoire examine les relations entre la Suisse et l'Union Européenne. D'abord, les différents types de l'intégration économique régionale sont présentés. Ensuite, la position de la Suisse dans les efforts de l'intégration européenne sera discutée, partant du Traité de Libre-Echange de 1972 et considérant les actuelles négociations bilatérales à travers lesquelles les deux partis cherchent à réduire les conséquences négatives du refus de la Suisse de joindre l'Espace Economique Européen. Le dernier chapitre cherche à expliquer pourquoi la Suisse s'abstient d'une participation plus active à la construction d'une Europe unie.

### *Sommario*

Nel suddetto lavoro sono analizzate le relazioni tra la Svizzera e l'Unione Europea. Prima vengono presentati vari tipi di aree d'integrazione regionale economica con riferimento all'integrazione europea. Questa presentazione permette di localizzare la posizione della svizzera nella costruzione europea. Saranno presi in esame gli sviluppi fin dal Trattato di Libero Scambio Svizzera-CE del 1972, considerando anche le attuali negoziazioni bilaterali con le quali si cerca di ridurre le conseguenze negative della non-partecipazione della Svizzera allo Spazio Economico Europeo. Il lavoro si conclude con la presentazione di alcuni approcci per spiegare perche la Svizzera rinuncia alla partecipazione più attiva nei processi d'integrazione europea.

# Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung, Summary, Résumé, Sommario.....	IV
Inhaltsverzeichnis.....	V
Textboxenverzeichnis.....	VI
Darstellungsverzeichnis.....	VII
Abkürzungsverzeichnis.....	VIII
1 Die Schweiz in Europa.....	1
2 Die Bildung regionaler Integrationsräume und die europäische Integration.....	3
2.1 Freihandelszonen.....	4
2.2 Zollunionen.....	5
2.3 Binnenmärkte.....	6
2.4 Wirtschafts- und Währungsunionen.....	7
3 Die Schweiz und die europäische Integration.....	9
3.1 Das Freihandelsabkommen von 1972.....	9
3.2 Der Annäherungsprozeß im Rahmen der EWR-Verhandlungen.....	13
3.3 Die bilateralen Verhandlungen nach dem EWR-Nein.....	19
3.3.1 Dossier technische Handelshemmnisse.....	20
3.3.2 Dossier öffentliches Beschaffungswesen.....	22
3.3.3 Dossier Landverkehr.....	23
3.3.4 Dossier Personenverkehr.....	26
3.3.5 Dossier Forschung.....	28
3.3.6 Dossier Luftverkehr.....	30
3.3.7 Dossier Landwirtschaftliche Produkte.....	32
3.4 Mögliche Bereiche zukünftiger Verhandlungen.....	32
3.5 Weitere integrationspolitische Optionen.....	34
4 Erklärungsansätze für die Nichtteilnahme der Schweiz am europäischen Integrationsprozeß.....	36
Literaturverzeichnis.....	46
Rechtsprechungsverzeichnis.....	53
Quellenverzeichnis.....	54

## **Textboxenverzeichnis**

Box 3.1:	Die integrationspolitische Spaltung Westeuropas nach dem zweiten Weltkrieg: Die Schaffung von EG und EFTA.....	10
Box 3.2:	Die europäisch-schweizerischen Beziehungen im Straßengüterverkehr: Das Transitabkommen vom 5. Mai 1992.....	24
Box 3.3:	Forschungszusammenarbeit in der EU.....	29

# **Darstellungsverzeichnis**

Darstellung 1.1: Unternehmen und Märkte.....	2
----------------------------------------------	---

## Abkürzungsverzeichnis

Abl. EG	Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften
AELE	Association Européenne de Libre-Echange (s. auch EFTA)
AG	Aktiengesellschaft
ANAG	Bundesgesetz über Aufenthalt und Niederlassung der Ausländer
Art.	Artikel
AS	Amtliche Sammlung des Bundesrechts
Aufl.	Auflage
BAWI	Bundesamt für Aussenwirtschaft des EVD
Bbl.	Bundesblatt
Bd.	Band
bearb.	bearbeitet
BFA	Bundesamt für Ausländerfragen
BFK	Bundesamt für Konjunkturforschung
BGBI	Bundesgesetzblatt
BGBM	Bundesgesetz über den Binnenmarkt
BIGA	Bundesamt für Industrie, Gewerbe und Arbeit
BIP	Bruttoinlandsprodukt
Bs.	Buchstabe
BVO	Verordnung über die Begrenzung der Zahl der Ausländer
bzw.	beziehungsweise
ca.	zirka
CEN	Comité Européen de Normalisation
CENELEC	Comité Européen de Normalisation Electrotechnique
CH	Schweiz
CHF	Schweizer Franken (gemäß ISO)
CMLR	Common Market Law Review
Darst.	Darstellung
div.	diverse
DM	Deutsche Mark
EDA	Eidgenössisches Departement für auswärtige Angelegenheiten
erg.	ergänzt
erw.	erweitert
EC	European Community (s. auch EG)
ECU	European Currency Unit
EEA	European Economic Area (s. auch EWR) oder Einheitliche Europäische Akte
EEE	Espace Economique Européen (s. auch EWR)
EFTA	European Free Trade Association
EG	Europäische Gemeinschaft
EGKS	Europäische Gemeinschaft für Kohle und Stahl
EGV	Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft
EN	Europäische Norm
EPZ	Europäische Politische Zusammenarbeit
ETH	Eidgenössische Technische Hochschule Zürich
EU	Europäische Union, European Union
EuGH	Europäischer Gerichtshof

EuGHE	Entscheidungen des Europäischen Gerichtshofes
EUREKA	Agentur für europäische Forschungscoordination (European Research Coordination Agency)
EuZW	Europäische Zeitschrift für Wirtschaftsrecht
EVD	Eidgenössisches Volkswirtschaftsdepartement
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
EWR	Europäischer Wirtschaftsraum
EWRA	Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum
FN	Fußnote
GASP	Gemeinsame Außen- und Sicherheitspolitik
GATS	General Agreement on Trade in Services
GATT	General Agreement on Tariffs and Trade
geänd.	geändert
Hrsg.	Herausgeber
HSG	Hochschule Sankt Gallen
i.d.F.	in der Fassung
ISO	International Standardization Organization
i.S.v.	im Sinne von
IVoeB	Interkantonale Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen
KOF	Konjunkturforschungsstelle der ETH Zürich (s. ETH)
km	Kilometer
KMU	Kleinere und mittlere Unternehmen
mehrf.	mehrfach
Mio.	Million(en)
MOEL	Mittel- und osteuropäische Länder
Mrd.	Milliarde(n)
m.w.N.	mit weiteren Nachweisen
MWSt.	Mehrwertsteuer
MWSTV	Mehrwertsteuerverordnung
NEAT	Neue Alpentransversale
neubearb.	neubearbeitet
NPC	National Project Coordinator (EUREKA)
NZZ	Neue Zürcher Zeitung
o.J.	ohne Jahrgang
o.O.	ohne Ortsangabe
OMC	Organisation Mondiale du Commerce (s. auch WTO)
OZL	Offene Zollager
ProdHG	Produktehaftpflichtgesetz
RL	Richtlinie
RN	Randnummer
Rs.	Rechtssache
s.	siehe
S.	Seite
S.A.	Société Anonyme
SEE	Spazio Economico Europeo (s. auch EWR)
SFr.	Schweizer Franken
SIASR	Schweizerisches Institut für Außenwirtschafts-, Struktur- und Regional- forschung an der Hochschule Sankt Gallen
SR	Systematische Sammlung des Bundesrechts

SZIER	Schweizerische Zeitschrift für Internationales und Europäisches Recht
TARGET	Trans-European Automated Real-Time Gross settlement Express Transfer
TBT	Technical Barriers to Trade
THG	Bundesgesetz über technische Handelshemmnisse
überarb.	überarbeitet
UE	Union Européenne, Unione Europea
ungebr.	ungebräuchlich
UStIDNr.	Umsatzsteueridentifikationsnummer
UStVA	Umsatzsteuervoranmeldung
UTB	Universitätstaschenbücher
v.	von/vom
verb.	verbessert
vervielf.	vervielfältigt
VO	Verordnung
Vol.	Volume
vollst.	vollständig
WEU	Westeuropäische Union
WTO	World Trade Organisation (Welthandelsorganisation)
WuW	Wirtschaft und Wettbewerb (Zeitschrift)
WWU	Wirtschafts- und Währungsunion
WWZ	Wirtschaftswissenschaftliches Zentrum der Universität Basel
XEU	ECU (gemäß ISO)
ZG	Zollgesetz
ZfZ	Zeitschrift für Zölle und Verbrauchsteuern
ZM	Zusammenfassende Meldung
z.T.	zum Teil
zugl.	zugleich

# 1 Die Schweiz in Europa

Die Schweiz ist bislang das einzige wirtschaftlich bedeutende Land in Westeuropa, dessen Integration mit der EU auf dem Niveau eines bilateralen Freihandelsvertrags nach Art. 113 EGV verharret.

Dieses geringe Niveau an *politisch-institutioneller Einbindung* steht der *wirtschaftlichen Verflechtung* der Schweiz mit der EU diametral gegenüber: Nach Angaben von *Bruno Spinner*, dem Leiter des *Integrationsbüros*<sup>1</sup> in Bern, hängt die Schweizer Wirtschaft wesentlich von den sie bis zu einer Entfernung von 150 km ab Grenze umgebenden Wirtschaftsräumen ab. Zu diesen gehören einige der wirtschaftlich stärksten Regionen Europas, darunter die deutschen Bundesländer Baden-Württemberg und Bayern, die Regionen Rhône-Alpes und Elsaß, die Lombardei und Piemont sowie das österreichische Bundesland Vorarlberg, wobei sämtliche Regionen der EU angehören. Insgesamt absorbiert die EU 62,6% der Schweizer Exporte. Die Schweiz bezieht dagegen sogar über 4/5 ihrer Einfuhren aus der EU.<sup>2</sup>

Für die Wirtschaft der Schweiz hat die Nichtteilnahme an der immer weiter fortschreitenden europäischen Integration Folgen: So kann die Schweiz nicht in vollem Umfang am kontinuierlichen Abbau der Schranken zwischen den nationalen *Märkten* teilnehmen. Die Öffnung von Märkten innerhalb der EU schreitet indessen, nicht zuletzt aufgrund der engen Auslegung der EGV-Bestimmungen durch den Europäischen Gerichtshof (EuGH), immer weiter voran: Aus einer anfänglich am *Diskriminierungsverbot* orientierten Marktöffnung wird immer mehr eine Liberalisierung im Sinne eines echten *Beschränkungsverbots*, das dem freien Spiel der Marktkräfte großen Raum gewährt und damit letztlich zu größerem wirtschaftlichen Wettbewerb führt. Da *Unternehmen* stets in Märkte eingebunden sind, übt der europäische Integrationsprozeß einen großen Einfluß auf die Rahmenbedingungen aus,

---

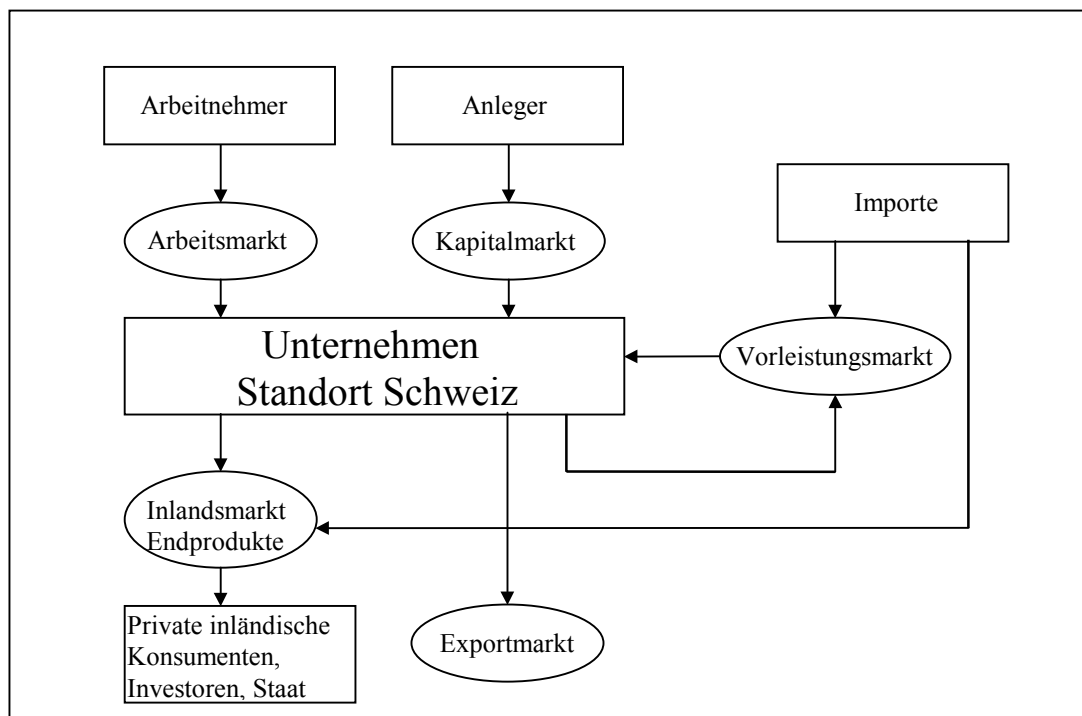
<sup>1</sup> Das Integrationsbüro ist eine gemeinsame Dienststelle des Eidgenössischen Departements für Auswärtige Angelegenheiten (EDA) und des Eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartements (EVD) in Bern. Es ist auf Seiten der Schweiz seit 1961 für die Pflege der Beziehungen zur EU verantwortlich.

<sup>2</sup> Vgl. *Die Volkswirtschaft*, Ausgabe 11/96, Tabellenteil, Tabelle B8.2, m.w.N.

unter denen Wirtschaftsakteure operieren (vgl. Darstellung 1.1). Nicht zuletzt deswegen verbinden viele Schweizer den Wunsch nach einer verstärkten Integration der Schweiz mit der Hoffnung auf eine wirtschaftliche *Revitalisierung* des Landes, das seit geraumer Zeit unter geringen Wachstumsraten, einem hohen Preis-/Lohnniveau, exorbitanten Stützungen für die Landwirtschaft und kartellistischen Marktabsprachen von Importeuren und Handel leidet. Mit diesen Strukturmängeln geht eine schleichende Erosion der einstigen wirtschaftlichen Vorrangstellung des Landes einher.

Im nächsten Kapitel (Kapitel 2) werden zunächst verschiedene Formen regionaler Integration und ihre wirtschaftlichen Wirkungspotentiale - am Beispiel der europäischen Integration - dargestellt. Das dritte Kapitel zeigt die bisherige Integration der Schweiz, angefangen beim Freihandelsabkommen von 1972 bis zu den derzeit laufenden bilateralen Verhandlungen mit der EU. Das vierte Kapitel versucht schließlich Erklärungsansätze für die Abneigung der Schweiz hinsichtlich einer verstärkten Einbindung in den europäischen Einigungsprozeß zu finden.

### Darstellung 1.1: Unternehmen und Märkte



Quelle: Bärlocher, Jürg: Machbarkeitsstudie, 1994, S. 5.

## 2 Die Bildung regionaler Integrationsräume und die europäische Integration

Die Liberalisierung des Handels zwischen den Ländern vollzieht sich nach zwei Grundmustern: der *multilateralen Liberalisierung* und der *regionalen Liberalisierung*.

Auf der multilateralen Ebene wird seit 1947 im Rahmen des GATT<sup>1</sup> versucht, Zölle und andere Handelsbeschränkungen zu beseitigen. Nach den Hauptprinzipien der *Reziprozität*<sup>2</sup> und der *Meistbegünstigung*<sup>3</sup> wird so aus einseitigen Liberalisierungsschritten eine multilaterale Liberalisierung, an deren Ende im Idealfall ein Welthandel ohne Beschränkungen stünde. Der GATT-Mechanismus hat seit Kriegsende zu enormen Zollsenkungen geführt und damit die Grundlage für einen rasch wachsenden Welthandel und wirtschaftlichen Wohlstand geschaffen. Aufgrund der Vielzahl teilnehmender Länder und den divergierenden Interessen der Mitgliedstaaten, war das GATT bislang jedoch nicht in der Lage, eine umfassende Liberalisierung des Güterhandels über die tarifäre Protektion hinaus zu gewährleisten. Die Beseitigung von technischen Handelshemmnissen und anderen Grauzonenmaßnahmen sowie die Liberalisierung des Dienstleistungshandels stecken auch nach der Uruguay-Runde noch in den Kinderschuhen.

Die *Schweiz* wendet das GATT seit 1959 an und ist seit 1966 *vollberechtigte GATT-Vertragspartei*. Der GATT-Nachfolgeorganisation WTO ist das Land am 1. Juli 1995 beigetreten. Die Schweizer Unternehmen sind, besonders seit dem EWR-Nein, stark auf ein funktionierendes GATT angewiesen.<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup> Im Jahre 1994 wurde das Allgemeine Zoll- und Handelsabkommen GATT (General Agreement on Tariffs and Trade) in die Welthandelsorganisation WTO (World Trade Organization) überführt.

<sup>2</sup> Darunter ist zu verstehen, daß Land A, dem von Land B eine Vergünstigung eingeräumt wird, dieselbe Vergünstigung im Gegenzug dem Land B einräumen soll, wodurch aus *unilateralen* Liberalisierungsschritten *bilaterale* Liberalisierungsschritte werden.

<sup>3</sup> Darunter ist zu verstehen, daß Land A eine Vergünstigung, die es Land B gewährt, automatisch auch allen anderen Ländern gewähren soll. Dadurch werden aus *uni-*, bzw. *bilateralen* Liberalisierungsschritten *multilaterale* Liberalisierungsschritte.

<sup>4</sup> Vgl. *Hauser, Heinz/Schanz, Kai-Uwe: Uruguay-Runde*, o.J.

Dem Konzept des *weltumspannenden* Freihandels im Sinne des GATT erwächst in jüngerer Zeit Konkurrenz durch die Bildung leistungsfähiger, *regionaler* Wirtschaftsblöcke. Der Artikel XXIV GATT-V erlaubt die Bildung von *Präferenzräumen*<sup>5</sup> (Zollgemeinschaften und Zollunionen). Die Partnerstaaten innerhalb solcher Präferenzräume dürfen sich gegenseitig, beispielsweise beim Zollabbau, weitergehende Vergünstigungen gewähren, ohne diese - nach der Meistbegünstigungsklausel - auch Drittstaaten gewähren zu müssen.

## 2.1 Freihandelszonen

Die grundlegendste Form des *Integrationsraumes* ist die *Freihandelszone*,<sup>6</sup> in der *Zölle* und *Mengenbeschränkungen im Warenverkehr* zwischen den Mitgliedstaaten ganz oder weitestgehend eliminiert werden. In ihrer Außenwirtschaftspolitik gegenüber Drittstaaten bleiben die Mitgliedstaaten einer Freihandelszone jedoch autonom.

In einer modernen, *arbeitsteiligen* *Wirtschaft* kommt daher bei der Gründung einer Freihandelszone den *Ursprungsregeln*,<sup>7</sup> mit denen festgelegt wird, welchen Ursprung ein Produkt hat, entscheidende Bedeutung zu. Diese Regeln bestimmen den *Anteil am Wert eines Produktes*, der innerhalb der Freihandelszone erwirtschaftet werden muß, damit sich das Produkt für den freien Warenverkehr innerhalb der Freihandelszone qualifiziert: Da Freihandelszonen nicht über eine gemeinsame Außenhandelspolitik verfügen, könnten - in Abwesenheit solcher Ursprungsregeln - Einfuhren aus Drittstaaten über den Mitgliedstaat mit dem liberalsten Einfuhrregime in die Freihandelszone gelangen<sup>8</sup> und von dort in andere Mitgliedstaaten gebracht werden,

---

<sup>5</sup> Eine Darstellung der Anforderungen, die das GATT-Recht an solche Präferenzräume stellt, befindet sich in: *Senti, Richard*: Gefahr für das GATT, 1994, S. 141-146; *Finger, J. Michael*: GATT's influence, 1993, S. 131ff. und *Croome, John*: WTO Obligations, 1996, S. 10.

<sup>6</sup> *Zschiedrich* führt noch den „Präferenzraum“ i.e.S. als Stufe vor der Freihandelszone auf. Im Präferenzraum wird der Handel nur für ausgewählte Güter (und manchmal sogar nur für ein Gut - Anmerkung des Verfassers) von Zöllen und Mengenbeschränkungen befreit (Binnenmarkt Europa, 1993, S. 55f.). *Jörn Altmann* betrachtet darüber hinaus bereits die Zusammenarbeit bei Einzelvorhaben als Integrationsstufe (Außenwirtschaft, 1993, S. 97).

<sup>7</sup> Dazu detaillierter: *Altmann, Jörn*: Außenwirtschaft, 1993, S. 624ff.

<sup>8</sup> Vgl. *Baudenbacher, Carl*: Rahmenbedingungen, 1995, S. 27.

wobei das restriktivere Außenhandelsregime der anderen Mitgliedstaaten unterlaufen würde. Daher bleiben Grenzkontrollen zwischen den Mitgliedstaaten solcher Freihandelsräume bestehen.

Beispiele für *klassische Freihandelsabkommen* sind die *EFTA* oder das *Freihandelsabkommen* zwischen der Schweiz und der EU.<sup>9</sup> Auch der Europäische Wirtschaftsraum (EWR) ist im Hinblick auf die Regelung der Frage der außenwirtschaftspolitischen Souveränität eine Freihandelszone. Im Unterschied zur klassischen Freihandelszone wird der *EWR* jedoch im wesentlichen durch die Integrationsmerkmale eines *Binnenmarktes* (z.B. Mobilität von Produktionsfaktoren) charakterisiert, womit seine Wirkungspotentiale erheblich über diejenigen einer klassischen Freihandelszone hinausgehen.

## 2.2 Zollunionen

Eine weitergehende Form wirtschaftlicher Integration ist die *Zollunion*, in der sich die Mitgliedstaaten neben dem Abbau der Zölle zwischen den Partnerländern auf einen *gemeinsamen, einheitlichen Außenzoll* einigen. Durch diese *Vereinheitlichung der Außenwirtschaftspolitik* werden die vorher beschriebenen Ursprungsregeln überflüssig. Die Mitgliedstaaten können sogar ihre Grenzkontrollen untereinander abbauen, da in der Zollunion nicht nur Ursprungswaren der Mitgliedstaaten, sondern auch Waren aus Drittstaaten, die bei der Einfuhr in das Gebiet der Zollunion ordnungsgemäß verzollt wurden, frei zirkulieren können.<sup>10</sup>

Die *EU* hat die Schaffung einer Zollunion bereits 1968 verwirklicht<sup>11</sup> - der Abbau von Grenzkontrollen hat jedoch erst mit der Verwirklichung des *Binnenmarktes* begonnen.

---

<sup>9</sup> Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und den Europäischen Gemeinschaften vom 22. Juli 1972.

<sup>10</sup> Siehe dazu *Altmann, Jörn*: Außenwirtschaft, 1993, S. 623.

<sup>11</sup> Vgl. *Dauses, Manfred*: Grundregeln, 1994, Abschnitt C.I, RN 9f.

## 2.3 Binnenmärkte

Freihandelszonen und Zollunionen entwickeln sich in jüngster Zeit verstärkt in Richtung von *Binnenmärkten*. Wichtigstes Merkmal eines Binnenmarktes ist die *Mobilität der Produktionsfaktoren*,<sup>12</sup> die jedoch erheblichen Harmonisierungs- und Koordinationsbedarf<sup>13</sup> zwischen den Wirtschaftspolitiken einzelner Länder schafft und die Bereitschaft zu intensiver zwischenstaatlicher Kooperation voraussetzt.

Daneben werden im Binnenmarkt nahezu alle Handelsschranken abgebaut. Insbesondere die Beseitigung der „modernen“ Handelshemmnisse (z.B. die Nichtanerkennung unterschiedlicher technische Normen oder von Prüf- und Zertifizierverfahren) wird im Binnenmarkt in Angriff genommen. Dabei werden Bestimmungen entweder harmonisiert oder die Mitgliedstaaten werden zur gegenseitigen Anerkennung der Bestimmungen von Partnerländern verpflichtet.<sup>14</sup>

Im Rahmen der Europäischen Gemeinschaft war ein *Gemeinsamer Markt*<sup>15</sup> auf der Grundlage der Zollunion bereits in den Römischen Verträgen von 1957 vorgesehen. Nach Ansicht des Europäischen Gerichtshofes (EuGH) stellt der Begriff des Gemeinsamen Marktes ab auf „die Beseitigung aller Hemmnisse im innergemeinschaftlichen Handel mit dem Ziel der Verschmelzung der nationalen Märkte zu einem einheitlichen Markt, dessen Bedingungen denjenigen eines wirklichen Binnenmarktes möglichst nahekommen.“<sup>16</sup>

---

<sup>12</sup> Vgl. *Zschiedrich, Harald*: Binnenmarkt Europa, 1993, S. 60.

<sup>13</sup> Vgl. *Sinn, Hans-Werner*: Implikationen, 1995, S. 240ff.

<sup>14</sup> Die gegenseitige Anerkennung nationaler Rechtsvorschriften führt faktisch zu einem Wettbewerb unterschiedlicher Regelungssysteme. Dieser Wettbewerb wird gerne im Gegensatz zur Harmonisierung gesehen, bei der Unterschiede zwischen einzelnen Rechtsordnungen beseitigt werden. Die Debatte „Harmonisierung versus Wettbewerb“ oder - in anderen Worten - Zentralismus versus Föderalismus nimmt in der Theorie und in der politischen Diskussion in der EU breiten Raum ein. Eine liberale Sicht vertritt *Hösli* (EWR- oder EG-Beitritt, 1992, S. 95ff.), während *Sinn* (Implikationen, 1995, S. 240 - 249) eine eher moderate Position einnimmt.

<sup>15</sup> Der Begriff „Gemeinsamer Markt“ wird gemeinhin ebenfalls für diese Integrationsform verwendet; der EuGH sieht im Gemeinsamen Markt aber lediglich eine Vorstufe zum Binnenmarkt, der sich vom Erstgenannten durch eine größere Integrationstiefe unterscheidet; vgl. *Dauses* (Hrsg.): Grundregeln, 1994, Abschnitt C.I, RN 2f.

<sup>16</sup> EuGHE 1982, 1409.

Im Jahre 1985 legte jedoch die EU-Kommission unter dem Eindruck, daß die bisher ergriffenen Maßnahmen zur Schaffung eines echten Binnenmarktes nicht ausreichen würden, ihr „Weißbuch zur Vollendung des Binnenmarktes“ vor. Darin schlug sie die Verabschiedung von rund 300 Maßnahmen vor, die noch bestehende *materielle, technische* und *steuerliche* Schranken beseitigen sollten. Als Handlungsinstrument wurde die Richtlinie vorgesehen, die von den einzelnen Staaten zunächst in nationales Recht umgesetzt werden muß.

Die Schaffung des europäischen Binnenmarktes zum 1.1.1993 erlaubte *den Abbau der Zollkontrollen*, die *Beseitigung technischer Handelshemmnisse* durch die Angleichung nationaler Rechtsvorschriften<sup>17</sup> in wichtigen Bereichen sowie die *Verlagerung der Mehrwertsteuererhebung* im grenzüberschreitenden Warenverkehr weg von den Grenzen. Des weiteren wurden die Regeln im öffentlichen Beschaffungswesen stärker koordiniert. Das Binnenmarktprogramm führte somit zu einer weiteren Marktöffnung und der teilweisen Reduktion des administrativen Aufwands bei der Abwicklung grenzüberschreitender Warengeschäfte - mit Ausnahme der derzeit äußerst unbefriedigenden Regelung im Mehrwertsteuerbereich. Daneben führte das Binnenmarktprogramm zu weiteren Erleichterungen bei der Wahrnehmung der übrigen Grundfreiheiten.<sup>18</sup> Dank dieses zwischenzeitlich weitgehend umgesetzten *Programms* konnte der freie Zugang zu Beschaffungs- und Absatzmärkten (*freier Warenverkehr*), zu Arbeitsmärkten (*freier Personenverkehr, freier Dienstleistungsverkehr*), und zu Kapitalmärkten (*freier Kapitalverkehr*) weitgehend realisiert werden.

## 2.4 Wirtschafts- und Währungsunionen

Die höchste bisher angestrebte Stufe regionaler Integration liegt in der *Wirtschafts-* und *Währungsunion*, bei der die *Wirtschaftspolitiken* der Länder eng koordiniert oder

---

<sup>17</sup> Zu Methoden der Harmonisierung, siehe *Dauses, Manfred: Grundregeln*, 1994, Abschnitt C I, Rn. 3c.

<sup>18</sup> Die vier Grundfreiheiten in der Europäischen Union sind der freie Warenverkehr, der freie Personenverkehr, der freie Dienstleistungsverkehr und der freie Kapitalverkehr.

vereinheitlicht und die nationalen Währungen durch eine *Gemeinschaftswährung* ersetzt werden.

Die EU strebt seit der Unterzeichnung des Vertrages von Maastricht<sup>19</sup> eine solche Währungsunion an, innerhalb derer die Unsicherheiten bezüglich der Währungsentwicklung im *intra-regionalen* Handel für die Unternehmen eliminiert werden. Die *Zentralisierung der Geldpolitik* und die *Einführung einer Gemeinschaftswährung* erlauben darüber hinaus eine *Integration nationaler Zahlungssysteme*, wodurch grenzüberschreitende Zahlungen schneller und kostengünstiger abgewickelt werden können.<sup>20</sup> Für den Bestand einer Währungsunion ist jedoch die *Konvergenz nationaler Wirtschaftspolitiken* zwingend erforderlich.

---

<sup>19</sup> Vertrag über die EU, BGBl. 1992 II S. 1253.

<sup>20</sup> So wird in der EU derzeit die Einführung eines Verbindungssystems zwischen den nationalen Zahlungssystemen mit dem Namen TARGET (Trans-European Automated Real-Time Gross settlement Express Transfer) vorbereitet.

### **3 Die Schweiz und die europäische Integration**

In diesem Kapitel werden die gegenwärtigen Beziehungen der Schweiz zu Europa dargestellt. Es würde den Rahmen der Arbeit sprengen, über alle Abkommen, die die Schweiz zu den Ländern der Europäischen Union unterhält, zu berichten. Statt dessen soll eine Konzentration auf einige wenige Abkommen erfolgen, die für das beiderseitige Verhältnis und dessen Einordnung in einen größeren gesamteuropäischen Zusammenhang von besonderer Wichtigkeit sind.

#### **3.1 Das Freihandelsabkommen von 1972**

Die europäisch-schweizerischen Wirtschaftsbeziehungen basieren - neben dem zwischenzeitlich in die Bedeutungslosigkeit abgesunkenen EFTA-Vertrag - vor allem auf dem *Freihandelsabkommen (FHA)* zwischen der Schweiz und der EU von 1972.<sup>1</sup> Dieses Abkommen, das zusammen mit weiteren Freihandelsabkommen zwischen der EG und den EFTA-Staaten abgeschlossen wurde, sollte einen Beitrag zur Überwindung der Spaltung Westeuropas in zwei Integrationsräume leisten. Diese ökonomisch nicht begründbare Spaltung war seit Gründung von EG und EFTA vorhanden und schränkte die Möglichkeiten wirtschaftlicher Zusammenarbeit und Arbeitsteilung in Westeuropa unnötig ein (siehe Box 3.1).

Eigentlicher *Anlaß* für den Abschluß der Abkommen waren die EG-Beitritte der ehemaligen EFTA-Staaten Dänemark und Großbritannien; ohne ein Freihandelsabkommen zwischen der EG und den in der EFTA verbliebenen Staaten hätten damit Handelsschranken zwischen Großbritannien und Dänemark einerseits und den ehemaligen EFTA-Partnern andererseits wieder aufgebaut werden müssen, nachdem diese zuvor im Rahmen der EFTA beseitigt worden waren.

---

<sup>1</sup> Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und den Europäischen Gemeinschaften vom 22. Juli 1972, SR 0.632.401, Fundstelle: AS 1972 3115.

**Box 3.1: Die integrationspolitische Spaltung Westeuropas nach dem zweiten Weltkrieg:  
Die Schaffung von EG und EFTA**

Die wirtschaftliche Integration Europas hat sich nach dem Krieg in zwei *Integrationsräumen*, der Europäischen Gemeinschaft (EG) und der Europäischen Freihandelsassoziation (EFTA) vollzogen.

Mit der Montanunion wurde 1952 der Grundstein gelegt für die Bildung eines Integrationsblocks, der anfänglich die europäischen Kernstaaten Frankreich, Deutschland, Italien sowie die Benelux-Länder umfaßte. Getragen vom *politischen Willen* zur europäischen Einigung und dem *wirtschaftlichen Interessenausgleich*, vor allem zwischen Frankreich (Schaffung eines Marktes für Agrargüter) und Deutschland (Schaffung eines Marktes für Industriegüter), wurden die Römischen Verträge, die über eine Zollunion die Schaffung eines Gemeinsamen Marktes unterzeichnet. Die Zusammenarbeitsform zwischen den Mitgliedstaaten ging dabei - durch Übertragung wesentlicher Kompetenzen an Gemeinschaftsorgane - weit über die klassische Form zwischenstaatlicher Zusammenarbeit hinaus.

Als Reaktion auf die Gründung der E(W)G erfolgte rund zwei Jahre später die Gründung der EFTA. In der EFTA fanden sich mit Dänemark, Großbritannien, Österreich, Norwegen, Portugal, Schweden und der Schweiz Länder zusammen, die befürchteten, vom europäischen Freihandel ausgeschlossen zu werden. Diese Staaten waren jedoch, hauptsächlich aus neutralitätspolitischen oder souveränitätspolitischen Überlegungen heraus, nicht willens oder nicht in der Lage, der EG beizutreten. Sie hätten eine große europaweite Freihandelszone auf der Grundlage klassischer zwischenstaatlicher Zusammenarbeit im Rahmen des OECD-Vorläufers OEEC, der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit in Europa, bevorzugt. An einer solchen Lösung zeigte jedoch die EG kein Interesse.

Im *Wettbewerb der Systeme* zwischen der EG und der EFTA befand sich die EFTA von Anfang an in einer schlechteren Ausgangsposition. Es fehlte der EFTA - als Zusammenschluß neutraler Staaten - naturgemäß am politischen Willen zu wirklicher Integration. Auch ökonomisch betrachtet war die EFTA stets in einer schwierigeren Lage: Während das EG-Territorium einen zusammenhängenden geographischen Wirtschaftsraum darstellte, der sich auch für die Gründung einer Zollunion eignete, bestand die EFTA aus nicht-zusammenhängenden, teilweise weit voneinander entfernten Territorien. Bedeutender als die geographische Fragmentierung war jedoch, daß die im Vergleich zur EG weitaus geringere Handelsverflechtung zwischen den einzelnen EFTA-Staaten nur in geringem Ausmaß Anlaß zu einer Integration der Märkte gab. In der volkswirtschaftlichen Integrationstheorie entsprach damit die EFTA weitaus weniger als die EG den Vorstellungen von einem optimalen Integrationsraum.

Weiter geschwächt wurde die EFTA schließlich dadurch, daß sie sich - im Gegensatz zur EG - durch eine wesentlich höhere Fluktuation auszeichnete. So verließen Dänemark und Großbritannien recht frühzeitig die EFTA, um der EG beizutreten. Später folgte Portugal, und seit den EU-Beitritten (d.h. den EFTA-Austritten) von Österreich, Finnland und Schweden ist die Rest-EFTA, bestehend aus Island, Norwegen, Liechtenstein und der Schweiz endgültig in die Bedeutungslosigkeit abgesunken.

Auch für die Schweiz, die mit Island und Norwegen nur in geringem Umfang Handel treibt und mit Liechtenstein ohnehin über eine Zollunion verbunden ist, hat die EFTA ihre Bedeutung verloren. Der Umzug wichtiger Bereiche des EFTA-Sekretariats von Genf nach Brüssel, wo die für den EWR relevanten Entscheidungen fallen, ist letztlich geradezu symptomatisch für den Bedeutungswandel der EFTA, die heute mehr oder weniger als Interessenorgan für ihre Mitgliedstaaten im EWR agiert. Daß die Schweiz hiervon nur noch mittelbar profitieren kann - z.B. durch den Zugang des Sekretariats zu Informationen aus der Union - ist das Ergebnis ihrer Nichtmitgliedschaft im EWR..

Das FHA Schweiz-EG von 1972, das die schrittweise Beseitigung der Zölle<sup>2</sup> bis zum 1. Juli 1977 vorsah, hat eine Freihandelszone für Industriegüter<sup>3</sup> geschaffen.<sup>4</sup>

<sup>2</sup> Art. 3 Abs. 1 FHA.

Voraussetzung dafür, daß sich Industriegüter für den Freihandel im Rahmen des Abkommens qualifizieren, ist ihr *Ursprung* in einer der beiden Vertragsparteien. Somit kommt den Ursprungsregeln des Abkommens eine zentrale Bedeutung zu.<sup>5</sup>

Das FHA enthält über die Abschaffung der Zölle hinaus ein Verbot *mengenmäßiger Beschränkungen*<sup>6</sup> sowie ein Verbot zur Erhebung *diskriminierender Steuern*.<sup>7</sup>

Aus heutiger Sicht bietet das FHA von 1972 nur noch geringe Möglichkeiten zum Ausbau wirtschaftlicher Zusammenarbeit. Der Hauptgegenstand des FHA - die Beseitigung von Zöllen und Kontingenten im grenzüberschreitenden Warenverkehr - hat im Rahmen der periodisch stattfindenden GATT-Verhandlungen stark an Bedeutung verloren, da Zölle zwischen Industrieländern handelspolitisch nur noch eine untergeordnete Rolle spielen. So liegt der durchschnittliche Importzollsatz der EU inzwischen bei nur noch 5,5%. Auch wenn bei einigen Gütern noch höhere Zollsätze Anwendung finden,<sup>8</sup> ist die handelshemmende Wirkung von Zöllen, verglichen mit anderen außenwirtschaftlichen Abschottungsinstrumenten wie technischen Handelshemmnissen, der Nichtanerkennung von Prüf- und Zertifizierungsverfahren oder administrativen Hürden, gering.

Das Freihandelsabkommen von 1972 konnte jedoch keinen Beitrag zur Eliminierung dieser „neuartigen“ Handelshemmnisse leisten. Im Gegensatz zum Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum (EWRA, siehe Abschnitt 3.2) und zum Vertrag über die Europäische Gemeinschaft (EGV) sind im FHA weder Regelungen des *öffentlichen Beschaffungswesens*<sup>9</sup> noch bezüglich der meisten *nicht-tarifären Handelshemmnisse*

---

<sup>3</sup> Es handelt sich hierbei um Güter der Kapitel 25 bis 99 des Harmonisierten Systems.

<sup>4</sup> Art. 2 FHA. Landwirtschaftsgüter sowie landwirtschaftliche Erzeugnisse als Bestandteile von Produkten der Nahrungsmittelindustrie sind durch das Freihandelsabkommen nicht erfaßt.

<sup>5</sup> Die Ursprungsregeln befinden sich im Protokoll Nr. 3 über die Bestimmung des Begriffs „Erzeugnisse mit Ursprung in“ oder „Ursprungserzeugnisse“ und über die Methoden der Zusammenarbeit der Verwaltungen.

<sup>6</sup> Art. 13 FHA.

<sup>7</sup> Art. 18 FHA.

<sup>8</sup> Vgl. *Baudenbacher, Carl*: Rahmenbedingungen, 1995, S. 27.

<sup>9</sup> Dennoch muß angemerkt werden, daß mit Abschluß der Uruguay-Runde des GATT zumindest ein Teil

enthalten.<sup>10</sup> Auch die Bestimmungen zu Bereichen wie dem *Wettbewerbsrecht* fallen im FHA, insbesondere aufgrund des Fehlens entsprechender organisatorischer Strukturen, in der Praxis unverbindlicher aus, da es den Vertragsparteien überlassen bleibt, wie sie in *internen Verfahren* und *autonomer Weise* Vertragsverletzungen feststellen und ahnden.<sup>11</sup>

Von Bedeutung ist überdies, daß das FHA lediglich den Bereich des (industriellen) Warenverkehrs<sup>12</sup> erfaßt, nicht aber die Bereiche des Dienstleistungs-, Personen-, oder Kapitalverkehrs, die sowohl in der EU als auch im EWR liberalisiert wurden. Darüber hinaus ist auch eine Einbindung der Schweiz in die Programme der EU im Bereich der *horizontalen* und *flankierenden Politiken* (z.B. im Bereich Forschung und Bildung) durch das FHA nicht vorgesehen. Eine Vertiefung der Wirtschaftsbeziehungen nach dem Abschluß des FHA von 1972 fand daher lediglich im Rahmen einiger *sektorieller Abkommen* wie beispielsweise im Versicherungsbereich statt.<sup>13</sup>

Zusammenfassend kann somit festgehalten werden, daß das FHA kaum noch in der Lage ist, den Bedürfnissen der Unternehmen nach einem den Verhältnissen *innerhalb* der EU vergleichbaren, ungehinderten Zugang zu den westeuropäischen Märkten gerecht zu werden.

---

des öffentlichen Beschaffungswesens in der EU der GATT-Disziplin unterstellt wurde. Damit steigen die Chancen für Schweizer Unternehmen, sich an öffentlichen Ausschreibungen zu beteiligen.

Vgl. Hauser, Heinz/Müller-Schnegg, Heinz: Öffentliches Beschaffungswesen, 1995, S. 119f.

<sup>10</sup> Vgl. Schweizerischer Bundesrat (Hrsg.): Botschaft FHA, 1972, S. 678.

<sup>11</sup> Art. 23 FHA. Siehe dazu auch: Schweizer Bundesrat (Hrsg.): Botschaft FHA, 1972, S. 702.

<sup>12</sup> Landwirtschaftsprodukte fallen nicht unter das FHA; vgl. Schweizer Bundesrat (Hrsg.): Botschaft FHA, 1972, S. 693.

<sup>13</sup> Vgl. Schweizerischer Bundesrat (Hrsg.): Bericht über die Stellung der Schweiz im europäischen Integrationsprozeß vom 24.08.1988.

### 3.2 Der Annäherungsprozeß im Rahmen der EWR-Verhandlungen

Nach dem Abschluß der Freihandelsabkommen zwischen der EG und den EFTA-Staaten Anfang der Siebziger Jahre<sup>14</sup> kam es erst im April 1984, als die Freihandelsabkommen voll umgesetzt waren, zu weiteren Annäherungsschritten zwischen den beiden Integrationsräumen. Im Rahmen eines Ministertreffens der EG- und EFTA-Mitgliedstaaten mit dem Ziel, über eine Stärkung der Zusammenarbeit - nicht nur auf wirtschaftlichem Gebiet - zu beraten, wurde die *Luxemburger Erklärung* verabschiedet; sie sah die Bildung von 25 Arbeitsgruppen vor, die auf verschiedenen Gebieten Möglichkeiten einer engeren Zusammenarbeit aufzeigen sollten.<sup>15</sup>

Dieser Annäherung fehlte es jedoch an Dynamik bis in die späten achtziger Jahre, als die Integration *innerhalb der Europäischen Gemeinschaft* - begleitet von einer Phase des wirtschaftlichen Aufschwungs - an Impetus gewann: Mit dem *Weißbuch* der Kommission wurde 1985 ein Programm zur Realisierung des Binnenmarktes verabschiedet, das bis 1992 die Beseitigung der meisten noch verbliebenen Grenzen vorsah; kurze Zeit später wurde mit der *Einheitlichen Europäischen Akte* neben einer Änderung der Gemeinschaftsverträge auch eine Verstärkung der politischen Zusammenarbeit in Angriff genommen.<sup>16</sup> Gleichzeitig gewann die EG durch die Beitritte Griechenlands (1981) sowie Spaniens und Portugals (1986) weiter an wirtschaftlichem Gewicht.

Die so erfolgte Festigung der jetzt zwölf Staaten umfassenden Gemeinschaft steigerte deren Attraktivität auch für die Mitgliedstaaten der EFTA, die befürchten mußten, den Anschluß an den entstehenden *Binnenmarkt* zu verpassen.<sup>17</sup> Entsprechend groß war das Interesse bei den Regierungen der EFTA-Staaten, als *Jacques Delors* am 17. Januar 1989 in einer Rede vor dem Europäischen Parlament eine vertiefte Zusammenarbeit mit den EFTA-Staaten ankündigte; letztere bekundeten kaum zwei Monate später in der

---

<sup>14</sup> Freihandelsabkommen wurden von der EG 1972 mit den EFTA-Staaten Österreich, Island, Schweden und Schweiz sowie 1973 mit Norwegen und Finnland abgeschlossen.

<sup>15</sup> Vgl. *Toledano Laredo, Armando*: The EEA agreement, 1992, S. 1199

<sup>16</sup> Vgl. *Weindl, Josef*, Europäische Gemeinschaft, 1994, S. 9

<sup>17</sup> Vgl. *Weidenfeld, Werner/Wessels, Wolfgang*: Europa, 1995, S. 105

*Osloer Erklärung* vom 15. März 1989 ihr Interesse an einer verstärkten Zusammenarbeit mit der EG.

Der Vorschlag Delors lief auf ein *Globalabkommen*<sup>18</sup> zwischen den beiden Wirtschaftsräumen hinaus, das auf der Basis des Gemeinschaftsrechts abgeschlossen werden sollte. Es folgte eine Zeit zäher Verhandlungen (Sommer 1990 bis Frühjahr 1992), in denen die Details vereinbart wurden; am Ende der Verhandlungen, bei denen insbesondere die EFTA-Staaten wesentliche Zugeständnisse an den mächtigeren Verhandlungspartner EG machen mußten - vor allem im Bereich der *Mitbestimmung* - stand das am 2. Mai 1992 in Porto unterzeichnete *Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum* (EWRA).

Das EWRA ist ein *Assoziierungsvertrag*<sup>19</sup> der EG i.S.v. Art. 238 EWGV<sup>20</sup>. Er besteht aus drei Teilen: einem Hauptteil, 49 Protokollen und 22 Anhängen. Die Bestimmungen des EWRA sind spiegelbildlich aufgebaut zu den Bestimmungen der EG-Verträge; vielfach gleichen sie diesen sogar im Wortlaut. Durch die Bestimmungen des EWRA werden die im Binnenmarkt geltenden Grundfreiheiten weitestgehend auch auf die EFTA-Staaten des EWR ausgedehnt.<sup>21</sup> Weiter enthält das EWR-Abkommen Bestimmungen bezüglich der wirtschafts- und währungspolitischen Zusammenarbeit sowie wettbewerbs- und subventionsrechtliche Vorschriften.<sup>22</sup> Gleichzeitig werden die Länder der EFTA in die horizontalen<sup>23</sup> und flankierenden<sup>24</sup> Politiken der EU miteinbezogen.

---

<sup>18</sup> Vgl. *Zschiedrich, Harald*: Binnenmarkt Europa, 1993, S. 36

<sup>19</sup> Vgl. *Lippens de Cerf, Paul/Arachtingi, Thierry*: Espace Economique Européen, 1992, S. 23

<sup>20</sup> Der EG-Vertrag baut auf dem EWG-Vertrag vom 25. März 1957, BGBl. 1957 II S. 766 mit zahlreichen Änderungen auf. Der EGV berücksichtigt die Änderungen und Ergänzungen durch Titel II des Vertrages über die Europäische Union vom 7. Februar 1992, BGBl. 1992 II S. 1253 sowie die Änderungen durch den Beitrittsvertrag vom 24. Juni 1994 (BGBl. 1994 II S. 2024) und den Anpassungsbeschluß des Rates Nr. 95/1/EG, Euratom, EGKS vom 1. Januar 1995 (Abl. EG Nr. L 1/1995, S. 1).

<sup>21</sup> Freier Warenverkehr, Art. 8 - Art. 27 EWRA; freier Personenverkehr, Art. 28 - Art. 35 EWRA; freier Dienstleistungsverkehr, Art. 36 - Art. 39 EWRA; freier Kapitalverkehr, Art. 40 - Art. 45 EWRA.

<sup>22</sup> Bestimmungen bezüglich der wirtschafts- und währungspolitischen Zusammenarbeit sowie bezüglich des Verkehrs, Art. 46 - Art. 52 EWRA; wettbewerbsrechtliche Bestimmungen, Regeln über staatliche Beihilfen, das öffentliche Auftragswesen sowie das geistige Eigentum und den gewerblichen Rechtsschutz, Art. 53 - 65 EWRA.

<sup>23</sup> Horizontale Bestimmungen im Zusammenhang mit den vier Freiheiten: Sozialpolitik, Art. 66 - Art. 71 EWRA; Verbraucherschutz, Art. 72 EWRA; Umwelt, Art. 73 - Art. 75 EWRA; Statistik, Art. 76

Die 49 Protokolle zum Abkommen enthalten detaillierte Bestimmungen zu Themengebieten wie den Ursprungsregeln, den Zollverfahren, der Umsetzung wettbewerbsrechtlicher Bestimmungen oder Übergangsregelungen zugunsten einzelner Vertragspartner. Weiter geregelt sind dort die Modalitäten für die Zusammenarbeit in Bereichen wie Forschung und technologische Entwicklung, Informationsdienste, Umwelt, Sozialpolitik und Verbraucherschutz.<sup>25</sup>

Die 22 Anhänge des EWRA nehmen schließlich den *Acquis Communautaire* auf, also jenen Bestand an Gemeinschaftsrechtsakten, der von den EFTA-Staaten übernommen und in nationales Recht umgesetzt werden muß, damit ein homogener Wirtschaftsraum entstehen kann. Der *Acquis Communautaire* umfaßt etwa zwei Drittel der Verordnungen und Richtlinien, die von der Gemeinschaft erlassen wurden. Diese Rechtsakte umfassen ca. 12.000 Seiten im EG-Amtsblatt.

Die *Auslegung* von Vertragsbestimmungen hat im EWR stets im Sinne der bisherigen Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes (EuGH) zu erfolgen.<sup>26</sup>

Die Schweiz hat als einziges EFTA-Land einen Beitritt zum Europäischen Wirtschaftsraum abgelehnt. Die Entscheidung fiel in einer Volksabstimmung am 6. Dezember 1992, der massive innenpolitische Auseinandersetzungen zwischen Europagegnern und Europabefürwortern vorausgegangen waren. Der EWR-Abstimmungskampf hat zu einer starken *Polarisierung* der Öffentlichkeit in dieser Frage geführt, die bis heute nicht überwunden ist; so wird das Volk am 8. Juni 1997 über eine Initiative mit dem Namen „EG-Beitrittsverhandlungen vors Volk!“ abstimmen. Die Initiative bezweckt, daß zukünftig bereits alleine die *Aufnahme* von EU-Beitrittsverhandlungen vorher durch das Volk genehmigt werden muß - bislang

---

EWRA; Gesellschaftsrecht, Art. 77 EWRA.

<sup>24</sup> Zusammenarbeit außerhalb der vier Freiheiten, Art. 78 - Art. 88 EWRA (Forschung und technologische Entwicklung, Informationsdienste, Umwelt, allgemeine und berufliche Bildung und Jugend, Sozialpolitik, Verbraucherschutz, KMU, Fremdenverkehr, audiovisueller Sektor, Katastrophenschutz).

<sup>25</sup> Vgl. *Lippens de Cerf, Paul/Aractingi, Thierry*: Espace Economique Européen, 1992, S. 26

unterstehen nur die *Integrationsentscheide* selbst dem Referendum. Allerdings kann angesichts der von den Parteien und Verbänden ausgegebenen Abstimmungsparolen nicht davon ausgegangen werden, daß die genannte Vorlage das Stimmenmehr auf sich vereinen wird.<sup>27</sup>

Auf die Eigenheiten des politischen Systems der Schweiz, die m.E. für das äußerst problematische Verhältnis des Landes zur EG verantwortlich sind, wird im vierten Kapitel näher eingegangen.

Das EWRA, das am 1.1.1994 mit einjähriger Verspätung<sup>28</sup> in Kraft trat, stellt den Höhepunkt der Annäherung zwischen der EG und den EFTA-Staaten dar. Es bietet den teilnehmenden EFTA-Staaten die Möglichkeit zur weitestgehenden Teilnahme am EU-Binnenmarkt, ohne EU-Mitglied werden zu müssen.

Kritisiert wird am EWR-Abkommen, daß es die EFTA-Staaten mehr oder minder zum autonomen Nachvollzug der in der EU erlassenen Rechtsakte verpflichtet, ohne ihnen wahre Mitsprachemöglichkeiten einzuräumen. Daher wurde der EWR auch von den meisten der daran teilnehmenden Staaten - mit Ausnahme Islands und Liechtensteins - als Vorstufe zur EU-Vollmitgliedschaft betrachtet. Entsprechend haben auch Finnland, Schweden und das Schweizer Nachbarland Österreich die EFTA zum 1.1.1995 verlassen, um der EU beizutreten, weswegen der EWR auch ironisch „Europäischer Warteraum“ genannt wird. Auch die Schweiz hatte den EWR-Beitritt lediglich als Vorstufe zu einer Vollmitgliedschaft in der EU avisiert; bis heute wurde daher der Antrag der Schweiz auf einen Beitritt zur EU nicht zurückgezogen sondern lediglich „suspendiert.“ Faktisch nimmt die Schweiz aber aufgrund ihres EWR-Neins derzeit weder am *europäischen Binnenmarkt* der EU noch am binnenmarktähnlichen Gebilde des *EWR* teil.

---

<sup>26</sup> Art. 6 EWRA

<sup>27</sup> Vgl. *NZZ* (Hrsg.): Parolen, 24./25.5.1997.

<sup>28</sup> Für die Verspätung waren Nachverhandlungen verantwortlich, die nach dem EWR-Nein der Schweiz

Trotz des EWR-Neins ist der im Rahmen der EWR-Verhandlungen ausgelöste Rechtsannäherungsprozeß zwischen der Schweiz und der EU nicht ergebnislos geblieben. Während die Übernahme des *Acquis Communautaire* in Schweizer Recht im Rahmen des EWR-Prozesses mittels sogenannter *Eurolex-Pakete* vollzogen worden wäre, kam es zur tatsächlichen - wenngleich modifizierten - Übernahme der großen Mehrheit der Rechtsakte im Rahmen *autonomer Rechtsanpassung*. Dieser Anpassungsprozeß trug den Namen *Swisslex*. Diese Rechtsakte, die in der parlamentarischen Frühlingsession 1994 gutgeheißen wurden, betrafen vor allem die Bereiche Versicherungen, Verkehr, Konsumentenschutz sowie die Mitsprache und den Schutz der Arbeitnehmer.<sup>29</sup>

Weitere Annäherungen der Schweizerischen Rechtsordnung an jene der Europäischen Union ergaben sich durch den weitestgehenden Nachvollzug des europäischen Produkthaftungsrechts, durch das Bundesgesetz über technische Handelshemmnisse, durch das Binnenmarktgesetz sowie die Interkantonale Vereinbarung betreffend das öffentliche Beschaffungswesen. Mit diesen Vorhaben soll u.a. die marktwirtschaftliche Erneuerung der Schweiz vorangetrieben werden. Dem gleichen Zweck gilt auch die Abschaffung der *Warenumsatzsteuer*, die den Unternehmen als *taxe occulte* zusätzliche Lasten aufbürdete, und deren Ersatz durch eine den europäischen Steuersystemen vergleichbare *Mehrwertsteuer*.

In den kritischen Integrationsbereichen, deretwegen der EWR-Beitritt nach allgemeiner Auffassung vom Souverän abgelehnt wurde, kam es indessen zu keiner *autonomen* Annäherung. So bleiben die Hemmnisse vor allem im Personenverkehr (Prinzipien der *Inländerbevorzugung* und *Kontingentierung* ausländischer Arbeitskräfte) und im Kapitalverkehr (beim Kauf von Grundeigentum in der Schweiz durch Ausländer) nach wie vor bestehen. Bei der Würdigung der autonomen Rechtsanpassungen darf weiterhin nicht außer Acht gelassen werden, daß diese *keinerlei Gegenrecht* auf seiten der EU auslösen - ganz im Gegensatz zur Harmonisierung, die im Rahmen des EWR-Beitritts erfolgt wäre.

---

nötig geworden waren.

So bestehen heute im Bereich der vier Grundfreiheiten vor allem folgende Defizite:

- Im Warenverkehr führen technische Handelshemmnisse weiterhin zu Beschränkungen. Das *Cassis de Dijon*-Prinzip findet keine Anwendung.
- Beim öffentlichen Beschaffungswesen berichten Schweizer Firmen von Diskriminierungen im EWR; die Öffnung der Beschaffungsmärkte auf der Gemeindeebene hat noch nicht stattgefunden; in vielen Bereichen existiert kein umfassender Rechtsschutz;
- Warengrenzkontrollen bleiben weiterhin bestehen.
- Im Dienstleistungsverkehr ist es bislang nicht zu einer ausreichenden Integration wichtiger Märkte - z.B. für Straßentransporte oder für den Luftverkehr - gekommen. Auch im Bereich der technischen Harmonisierung im Straßenverkehr bestehen noch Verbesserungspotentiale.
- Der Personenverkehr wird von der Schweiz in erheblichem Maße eingeschränkt; auf dem Arbeitsmarkt gilt weiterhin strikte *Inländerbevorzugung*, d.h. Arbeitsgenehmigungen können nur dann an Ausländer erteilt werden, wenn kein geeigneter inländischer Bewerber zur Verfügung steht. Beschränkungen unterliegt auch der Dienstleistungsverkehr. Der Zuzug untersteht darüber hinaus weiterhin der Kontingentierung.
- Die Kapitalverkehrsfreiheit wurde noch nicht vollständig realisiert. Ausländer können nur gegen Bewilligung Grundstücke in der Schweiz erwerben („Lex Friedrich“).

Um den Schaden zu begrenzen, der sich aus der Schweizer Nichtmitgliedschaft in EU und EWR für die schweizerische und die europäische Wirtschaft ergibt, finden seit Jahresende 1994 bilaterale Verhandlungen zwischen der Schweiz und der EU statt. Ziel dieser Verhandlungen ist der Abschluß sektorieller Abkommen, die in einigen Bereichen eine verstärkte Zusammenarbeit und Integration fördern sollen.

---

<sup>29</sup> Vgl. *Schweizerischer Bundesrat* (Hrsg.): Folgeprogramm, 1993, sowie Zwischenbericht, 1995.

### 3.3 Die bilateralen Verhandlungen nach dem EWR-Nein

In den bilateralen Verhandlungen zwischen der Schweiz und der EU bemühen sich beide Parteien um die Überwindung der integrationspolitischen Isolation der Schweiz. Diese bilateralen Verhandlungen ziehen sich wesentlich länger hin als erwartet; so wählte man sich bereits zu Ende des Jahres 1995 „auf der Zielgeraden“<sup>30</sup>, und im Januar 1997 wurde noch die Ansicht des Schweizer Bundesrates *Flavio Cotti* zitiert, eine Lösung in den letzten strittigen Fragen der Verkehrsdossiers (s. unten) könnte bis März 1997 gefunden werden.<sup>31</sup> Indessen sind auch Ende Mai die Verhandlungen noch immer in vollem Gange. Schlimmer noch: Kurz vor Fertigstellung dieser Arbeit, am 23. Mai 1997, wurden die Verhandlungen im letzten Dossier (Landverkehr, siehe Abschnitt 3.3.3) von der EU vorläufig abgebrochen.<sup>32</sup> Ein Abschluß der Verhandlungen bis zum Ende der niederländischen Ratspräsidentschaft ist damit in die Ferne gerückt.

Verhandlungsgegenstand sind gegenwärtig sieben Bereiche (sog. *Dossiers*), wobei endgültige Verhandlungsergebnisse erst nach einer *Einigung in sämtlichen Verhandlungsbereichen* erwartet werden.

Mit diesem *parallélisme approprié*<sup>33</sup> der Verhandlungsbereiche als *Verhandlungsprinzip* hat sich die EU gegen die Schweiz durchgesetzt. Letztere hätte die Ausarbeitung von Abkommen, die unabhängig voneinander in Kraft gesetzt werden könnten, vorgezogen. Mit dem Parallelismus möchte die EU ihrerseits jedoch verhindern, daß die Schweiz in den für sie interessanten, innenpolitisch unproblematischen Bereichen (Warenverkehr) der EU Zugeständnisse abringt ohne

---

<sup>30</sup> vgl. *Spinner, Bruno*: Auf der Zielgeraden, in: *Integrationsbüro EDA/EVD*: CH-Euro, 12.95/01.96, S. 3ff. Gründe für die Verzögerungen dürften die vielfältigen Interessen in den verschiedenen Regionen der EU im Hinblick auf die Verhandlungsergebnisse mit der Schweiz, sowie die asymmetrische Verteilung der Verhandlungsmacht zwischen den Partnern sein.

<sup>31</sup> Vgl. *NZZ* (Hrsg.): Aufbruch, 20.1.1997, S. 11 sowie *NZZ* (Hrsg.): Wie weiter?, 26.5.1997, S. 5.

<sup>32</sup> Vgl. *NZZ* (Hrsg.): Vorläufiger Abbruch, 24./25.5.1997, S. 25.

<sup>33</sup> Vgl. *Schweizerischer Bundesrat*: Zwischenbericht, 1995, S. 20; Das parallele Aushandeln der verschiedenen Bereiche entspricht dem EU-Grundsatz: „Entscheidungsfähig ist etwas erst dann, wenn über alles entschieden wird.“ Siehe dazu: *Büscher, Reinhard*: Europa, 1994, S. 41 sowie *NZZ*: „Bahn frei“, 1.11.1994, S. 21.

nachfolgend in den innenpolitisch heiklen Bereichen wie Personenverkehr oder Landverkehr selbst entsprechende Zugeständnisse zu machen.<sup>34</sup>

In den folgenden Abschnitten werden die einzelnen Dossiers hinsichtlich ihrer *Inhalte*, des *Verhandlungsstandes* und ihrer möglichen *Wirkungen* vorgestellt.

### 3.3.1 Dossier Technische Handelshemmnisse

Nach der Ablehnung des EWR-Beitritts durch die Schweiz bleibt zwischen der Schweiz und der EU die gegenseitige Anerkennung von technischen Normen sowie von Produktprüfungen und Konformitätsprüfungen, die von Organen der jeweils anderen Partei vorgenommen worden sind, nach wie vor aus. Eine *tolerante Praxis* der EU im *nichtharmonisierten Bereich* erlaubt zwar den recht problemlosen Export von Schweizer Produkten, die den Bestimmungen *eines* Mitgliedstaates entsprechen, doch für den Bestand dieser Praxis bestehen nach Ansicht der *Gesellschaft zur Förderung der Schweizerischen Wirtschaft (Wf)* keinerlei Garantien.<sup>35</sup> Gleichwohl wäre m.E. ein Abweichen von dieser Praxis seitens der EU mit dem Binnenmarktgedanken nicht kompatibel, da auch Drittlandsprodukte, die in einem Mitgliedstaat verkehrsfähig sind, in den Genuß des freien Warenverkehrs in der gesamten Gemeinschaft kommen sollten.<sup>36</sup>

Die Schweiz paßt zwar seit dem Inkrafttreten *des Bundesgesetzes über die technischen Handelshemmnisse*<sup>37</sup> am 1. Juli 1996 die Schweizerischen Normen autonom an diejenigen der wichtigsten Handelspartner (d.h. der EU) an, doch lösen diese Schritte

---

<sup>34</sup> Ohne diese Verknüpfung zwischen den einzelnen Verhandlungsbereichen wäre es auch denkbar, daß Einzelabkommen, die eher im Interesse der EU als in jenem der Schweiz liegen, bei Volksabstimmungen in der Schweiz durchfallen, und damit nur jene Abkommen in Kraft treten, die der Schweiz entsprechende Vorteile bringen würden. Angesichts der im Frühjahr 1994 angenommenen *Alpenschutzinitiative* sowie den beständigen Referendumsdrohungen bezüglich zu großer Geständnisse der Schweizer Landesregierung im freien Personenverkehr ist dieses Vorgehen der EU m.E. durchaus angebracht.

<sup>35</sup> Vgl. *Stähli, Christine/Vuyk, Hugo*: Dossier technische Handelshemmnisse, 1996, S. 17f.

<sup>36</sup> Siehe hierzu auch *Dausers, Manfred*: Grundregeln, 1994, Rn 97 m.w.N.

<sup>37</sup> SR 946.51.

noch *keine Anerkennung* der in der Schweiz vorgenommenen *Konformitätszertifizierungen* aus.

Die bilateralen Verhandlungen basieren auf einem Musterabkommen, das die EU bereits mit anderen Staaten verwendet. Danach soll die EU dem *autonomen Nachvollzug* der europäischen Normen durch die schweizerische technische Gesetzgebung mit der *gegenseitigen Anerkennung der Rechtsvorschriften* Rechnung tragen. Dadurch wird in all jenen Fällen, in denen die Schweizer Normen mit den EU-Normen übereinstimmen die Überprüfung der Ware auf *Kompatibilität mit Schweizer Normen* für das Inverkehrbringen in der EU ausreichen. Lediglich in jenen Fällen, in denen schweizerische Normen von EU-Normen abweichen sollten, wäre demnach eine doppelte Überprüfung erforderlich.

Die Liberalisierung wird dennoch nicht EU-/EWR-Niveau erreichen: Auf bilateraler Basis wird es nicht zu einer Implementierung des *Cassis de Dijon*-Grundsatzes kommen können, da hierfür institutionelle Strukturen wie ein gemeinsamer Gerichtshof nötig wären.<sup>38</sup> Solche Strukturen sind jedoch nicht vorgesehen.

Ein Abschluß der bilateralen Verhandlungen würde Schweizer Unternehmen in diesem Bereich ein höheres Maß an Rechtssicherheit bieten. Die Zertifizierung von Produkten bei in der EU ansässigen Prüfstellen (z.B. TÜV, Dekra) könnte zugunsten einer Zertifizierung im Heimatmarkt Schweiz entfallen, was mit geringerem Aufwand (hinsichtlich Zeit und Kosten) verbunden wäre. Die Nichtanwendbarkeit des *Cassis de Dijon*-Prinzips auf bilateraler Ebene ist dagegen ein Nachteil, mit dem die überwiegende Mehrzahl der Unternehmen leben könnte.

Langfristig problematisch am beschriebenen Mechanismus ist m.E. die Art und Weise, in der Schweizerisches Recht europäische Normen nachvollziehen muß. Die Schweiz hat, trotz ihrer Nichtmitgliedschaft in EU und EWR, keine faktische Wahl mehr, ob sie gemeinschaftsrechtliche Normen übernehmen will oder nicht. Der einzige praktisch

---

<sup>38</sup> Vgl. *Integrationsbüro EDA/EVD: Fact Sheets*, Juli 1996, S. 28f.

relevante Unterschied zur EU-Mitgliedschaft besteht darin, daß die Schweiz bei der *Formulierung* der maßgeblichen, den europäischen Normen zugrundeliegenden Richtlinien aufgrund der mangelnden institutionellen Einbindung *keine Mitwirkungsmöglichkeiten* besitzt. Langfristig könnte dies die Innovationsbereitschaft der Schweizer Unternehmen schwächen und zur Auslagerung von F&E-Aktivitäten in den EU-Raum, „wo die Musik spielt“ führen. Diese Problematik sollte daher auch im Zusammenhang mit der Teilnahme der Schweiz an den EU-Forschungsprogrammen gesehen werden; vgl. Abschnitt 3.3.5.

### 3.3.2 Dossier Öffentliches Beschaffungswesen

In diesem Bereich verhandelten beide Parteien um den Zugang zu den öffentlichen Beschaffungsmärkten der jeweils anderen Vertragspartei. Dabei hat insbesondere die Schweiz großes Interesse, am Kuchen der schätzungsweise jährlich 600 Milliarden ECU<sup>39</sup> umfassenden öffentlichen Beschaffungen in der EU beteiligt zu werden.<sup>40</sup> Nach Presseberichten liegt für dieses Verhandlungsdossier seit Mitte März 1997 ein bereinigter Abkommensentwurf vor, der von den Vertragsparteien noch genehmigt werden muß.<sup>41</sup>

Bei den Verhandlungen ging es darum, über das GATT-Übereinkommen (und dessen Umsetzungen) hinaus die Öffnung des öffentlichen Beschaffungswesens auf die *Gemeinden* und die *konzessionierten privatrechtlichen Unternehmen* in den Sektoren Wasser-, Energieversorgung, Verkehr, Eisenbahn und Telekommunikation auszudehnen, wo ein mit den Verhältnissen in der EU vergleichbarer Marktzutritt

---

<sup>39</sup> Vgl. Hauser, Heinz/Müller-Schnegg, Heinz: Öffentliches Beschaffungswesen, 1995, S. 6 m.w.N.

<sup>40</sup> Siehe dazu auch Hauser, Heinz/Müller-Schnegg, Heinz: Öffentliches Beschaffungswesen, 1995; Stähli, Christine: Dossier öffentliches Beschaffungswesen, 1996, S. 8-13; Schweizerischer Bundesrat: GATT-Botschaft I, 1994, S. 348-378 sowie S. 842-870; Schweizerischer Bundesrat: Zwischenbericht, 1995, S. 24; Seidel, Ingelore: Öffentliches Auftragswesen, 1996; Baudenbacher, Carl: Rahmenbedingungen, 1995, S. 97-131; Integrationsbüro EDA/EVD: Fact Sheets, Juli 1996, S. 25-27.

<sup>41</sup> Vgl. NZZ (Hrsg.): Dossier Beschaffungswesen, 15./16.3.1997, S. 9.

ausgehandelt werden konnte.<sup>42</sup> In der Schlußphase der Verhandlungen um dieses Dossier wurden vor allem institutionelle Details abgeklärt.<sup>43</sup>

Obwohl das GATT-Übereinkommen bereits einen Großteil der Benachteiligungen aus der Schweizer Nichtmitgliedschaft in EU und EWR beseitigen konnte, sind die bilateralen Verhandlungen von Bedeutung: Die zunehmende Übertragung öffentlicher Aufgaben an *konzessionierte privatrechtliche Unternehmen* wird das Volumen solcher Aufträge auch in Zukunft weiter steigen lassen, wodurch einem Verhandlungsabschluß in diesem Bereich ein hoher Stellenwert zukommt.

### **3.3.3 Dossier Landverkehr**

Seit dem 21. März 1995 wird dieses Dossier auf Vorschlag der EU verhandelt. Das Landverkehrsdossier ist neben dem Personenverkehrsdossier (siehe Abschnitt 3.3.4), das heikelste Dossier der Verhandlungen. Die EU strebt mit den Verhandlungen vor allem die Aufhebung des Schweizerischen Nachtfahrverbots für Lkws und die Aufhebung der 28-Tonnen-Limite für Lkws im alpenquerenden Transit sowie im bilateralen Verkehr mit den Wirtschaftszentren des Schweizer Mittellandes an (siehe hierzu auch Box 3.2). Dabei hat insbesondere Italien ein vitales Interesse an kostengünstigen Möglichkeiten zum Alpen transit. Österreich und Frankreich wiederum befürchten Umwegverkehr über die Transitkorridore ihrer Länder, falls die Schweiz den alpenquerenden Straßengüterverkehr weiterhin erschwert.<sup>44</sup>

Der Schweiz geht es in den Verhandlungen um eine Koordination der Alpenverkehrspolitik (langfristige Verlagerung des Gütertransits von der Straße auf die Schiene, Einführung einer leistungsabhängigen *Schwerverkehrsabgabe* sowie einer

---

<sup>42</sup> Vgl. NZZ (Hrsg.): Dossier Beschaffungswesen, 15./16.3.1997, S. 9.

<sup>43</sup> Vgl. Stähli, Christine: Dossier öffentliches Beschaffungswesen, 1996, S. 12f. Hierzu gehört gemäß Integrationsbüro EDA/EVD (Fact Sheets, Juli 1996, S. 27) die Anwendungskontrolle des Abkommens, dessen Rechtssicherheit mit dem Niveau des Gemeinschaftsrechts vergleichbar sein sollte, sowie die Teilnahme der Schweiz am neuen Publikationssystem der EU für öffentliche Ausschreibungen.

<sup>44</sup> Vgl. Vuyk, Hugo: Dossier Landverkehr, 1996, S. 50-55; Integrationsbüro EDA/EVD: Fact Sheets,

*Lenkungsabgabe* für die Nutzung der Straßentransitwege zur Realisierung der Kostenwahrheit).<sup>45</sup> Ebenfalls von Bedeutung ist für die Schweiz der Zugang ihrer Spediteure zu den europäischen Transportmärkten einschließlich der Möglichkeit der *Kabotage*.<sup>46</sup>

**Box 3.2: Die europäisch-schweizerischen Beziehungen im Straßengüterverkehr:  
Das Transitabkommen vom 5. Mai 1992**

Die Straßenverkehrsbeziehungen sind traditionell ein besonders problematisches Gebiet der bilateralen Beziehungen Schweiz-EG. So versucht die Schweiz durch diverse Maßnahmen, das Wachstum des Straßentransitverkehrs durch die Alpen - besonders auf der Route Basel-Chiasso - einzudämmen. Die EU-Länder möchten dagegen die Möglichkeit eines einfachen und kostengünstigen Transits durch die Schweiz erhalten. So befürchtet Italien, vom Rest des europäischen Binnenmarktes durch einen *Alpenriegel* abgetrennt zu werden. Österreich und Frankreich dagegen befürchten Umwegverkehr über ihre Länder aufgrund der Einschränkungen des Transits durch die Schweiz.

Parallel zum EWR-Abkommen wurde daher auf Wunsch der EU ein Transitabkommen mit der Schweiz ausgehandelt, das jedoch - im Gegensatz zum EWRA - tatsächlich für die Schweiz in Kraft getreten ist. Dieses Abkommen war der politische Preis, den die Schweiz für die Aufnahme der EWR-Verhandlungen entrichten mußte.

Im genannten Abkommen, das zum 22.1.1993 in Kraft trat, wurde der Versuch unternommen, die Fragen des alpenquerenden Transits durch die Schweiz zu klären. Konkret ging es darum, daß sich die EU von einigen spezifischen Regeln der Schweiz benachteiligt fühlte. So gelten in der Schweiz Gewichtsbeschränkungen für Lastkraftwagen, die das zulässige Gesamtgewicht auf 28 Tonnen festlegen. In der EU ist im Lkw dagegen ein Gesamtgewicht von 40 Tonnen üblich. Darüber hinaus unterhält die Schweiz Nacht- und Sonntagsfahrverbote für Lkws, die zu erheblichen Beeinträchtigungen der Verkehrsflüsse führen. Mit beiden Instrumenten verfolgt die Schweiz eine Einschränkung der Attraktivität des Straßengüterverkehrs.

Im Transitabkommen wurde der Schweiz weiterhin das Recht zugestanden, diese Charakteristika ihrer Straßengüterverkehrspolitik beizubehalten. Im Gegenzug mußte sich die Schweiz jedoch dazu verpflichten, ausreichende und kostengünstige Schienentransportkapazitäten für den alpenquerenden Transit - insbesondere für kombinierte Verkehre - bereitzustellen. Dieser Verpflichtung entsprechend hat die Schweiz bereits vor geraumer Zeit mit den Vorbereitungen zum Bau zweier *Neuer Alpentransversalen* (NEAT) am Gotthard und am Lötschberg begonnen.

Das Transitabkommen sorgte für eine vorübergehende Beruhigung im Verkehrsstreit zwischen der Schweiz und der EG. Doch bereits im Februar 1994 wurden die bilateralen Beziehungen erneut auf eine Belastungsprobe gestellt, als das Schweizer Volk in einer Volksabstimmung die *Alpenschutzinitiative* annahm, mit der die Verpflichtung zur Verlagerung des alpenquerenden Transits (Grenze zu Grenze) von der Straße auf die Schiene in die Bundesverfassung aufgenommen wurde. Die Annahme des Alpenschutzartikels führte zu Verstimmungen mit der EG und einer knapp einjährigen Verzögerung bei der Aufnahme der bilateralen Verhandlungen nach dem EWR-Nein. Auch zur Zeit sorgt der Verkehr wiederum für Probleme im beiderseitigen Verhältnis: So können sich die beiden Parteien nicht auf die Abgabenhöhe für Lkws im alpenquerenden Transit einigen, was zum vorübergehenden Abbruch der Verhandlungen (Stand: 27. Mai 1997) geführt hat.

Juli 1996; *NZZ*: EU-Verhandlungstaktik, 2.3.1995, S. 21; *NZZ*: Zitterpartie, 4.12.1996, S. 9

<sup>45</sup> Vgl. *Integrationsbüro EDA/EVD*: Fact Sheets, Juli 1996, S. 20f.

<sup>46</sup> Vgl. *Schweizerischer Bundesrat*: Zwischenbericht, 1995, S. 24f.

Ein Abschluß der Verhandlungen in diesem (letzten strittigen) Dossier vor der Sommerpause 1997 wird angestrebt;<sup>47</sup> auf europäischer Seite hat man sich dazu bereiterklärt, das Prinzip der *Kostenwahrheit* im Alpentransit stärker als bisher zu verankern. Auf Schweizer Seite wird im Gegenzug der Ausbau der alpenquerenden Schienenverkehrsachsen (*Neue Alpentransversale; NEAT*) im Rahmen eines gesamteuropäischen Verkehrskonzepts in Angriff genommen und eine schrittweise Lockerung der Gewichtsbegrenzungen in Aussicht gestellt.<sup>48</sup>

Strittig sind vor allem noch Fragen der *Fiskalität*, d.h. über die konkrete Höhe der Abgaben für den Transitverkehr, mit denen zukünftig ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Straßen- und Schienentransit erreicht werden soll.<sup>49</sup> So beharrt die EU darauf, daß die Abgaben für einen Lkw-Transport von Basel nach Chiasso deutlich unter 400 Schweizer Franken bleiben müssen. Der Schweiz schweben dagegen Abgaben in der Größenordnung von durchschnittlich 460 Schweizer Franken, in Einzelfällen bis zu 515 Schweizer Franken pro Transport vor. Am 23. Mai 1997 kam es, wie bereits erwähnt, zu einem Eklat: Die niederländische Verkehrsministerin hat kurzerhand ein für den 29. Mai geplantes EU-Verkehrsministertreffen, das den politischen Durchbruch hätte bringen sollen, abgesagt. Die Verhandlungen in diesem Dossier sind damit vorläufig abgebrochen, was - aufgrund des *parallélisme approprié* der Verhandlungsbereiche - automatisch den Abschluß der übrigen Dossiers blockiert.<sup>50</sup>

Ein Abschluß der bilateralen Verhandlungen in diesem Bereich würde sowohl schweizerischen als auch europäischen Unternehmen erhebliche Vorteile bringen. Die Kosten von Transporten in, bzw. aus der EU dürften sinken, falls Schweizer Spediteuren die Möglichkeit der *Kabotage* eingeräumt und damit eine bessere Kapazitätsauslastung ermöglicht wird. Entsprechend dürfte auch der freie Zugang des ausländischen

---

<sup>47</sup> Gemäß einer Pressemitteilung (*NZZ: Landverkehr*, 17.1.1997, S. 25) möchte die EU-Kommission die entsprechenden Verhandlungen bis zum 1. März 1997 zum Abschluß bringen. Dies könnte auch den Abschluß der gesamten bilateralen Verhandlungen bedeuten.

<sup>48</sup> Vgl. *NZZ* (Hrsg.): Rückenwind, 7./8.12.1996, S. 9; *NZZ* (Hrsg.): EU-Angebot, 9.12.1996, S. 13; *NZZ* (Hrsg.): Eckdaten, 13.12.1996, S. 9; *NZZ* (Hrsg.): Leitplanken, 21./22.12.1996, S. 25f.

<sup>49</sup> Vgl. *NZZ* (Hrsg.): Tonnenkilometer, 12.12.1996, S. 9; *NZZ* (Hrsg.): Zahlenknäuel, 23.01.1997, S. 9; *NZZ* (Hrsg.): Wege- und Umweltkosten, 29.1.1997, S. 9; *NZZ* (Hrsg.): Finanzierung, 1./2.2.1997, S. 25 und *NZZ* (Hrsg.): EU-Position, 1./2.2.1997, S. 11.

<sup>50</sup> Vgl. *NZZ* (Hrsg.): Neugierde, 17./18.5.1997, S. 11 sowie Vorläufiger Abbruch, 24./25.5.1997, S. 25.

Transportgewerbes zum Schweizer Markt den Wettbewerb im Transportbereich erhöhen und zu Kostensenkungen führen. Mögliche Kostensenkungspotentiale könnten sich auch im Falle einer Aufhebung der 40-Tonnen-Limite im Verkehr mit dem Mittelland und mit Italien ergeben. Es kann jedoch damit gerechnet werden, daß der dabei erzielte *Produktivitätsgewinn* infolge des Wegfalls der Gewichtsbeschränkungen durch höhere Abgaben „abgeschöpft“ wird; entsprechende Bestrebungen sind bereits jetzt offenkundig vorhanden.

### 3.3.4 Dossier Personenverkehr

Das *Personenverkehrsdossier* gehört, zusammen mit dem Landverkehr, zu den heikelsten Verhandlungsbereichen aus Schweizer Sicht. Mit der Angst der Schweizerinnen und Schweizer vor einer Überfremdung im Zuge des freien Personenverkehrs wird in der öffentlichen Diskussion häufig das Scheitern der EWR-Abstimmung begründet. Die Brisanz des Themas zeigt sich auch in den Referendumsdrohungen, die stets dann zu vernehmen sind, wenn die Schweiz Zugeständnisse in diesem Bereich in Aussicht stellt.

Bei den Verhandlungen in diesem Bereich geht es der EU - allen voran den südeuropäischen Ländern - um einen verbesserten Zugang ihrer Bürger zum Schweizer Arbeitsmarkt. Die Schweiz dagegen will, angesichts des hohen Ausländeranteils, ihre Begrenzungs politik, die von den Grundsätzen der *Inländerbevorzugung* und der *Kontingentierung* des Zuzugs ausgeht, beibehalten. Gleichzeitig will sie jedoch Erleichterungen für die Beschäftigung von Schweizerbürgern in Tochterunternehmen von Schweizer Konzernen im EWR erleichtern.<sup>51</sup>

Bei den Verhandlungen zu diesem Dossier wurde im Dezember 1996 der Durchbruch erzielt. Demnach wird sich die Liberalisierung folgendermaßen vollziehen: Die erste

---

<sup>51</sup> Zu den Verhandlungen bezüglich des Personenverkehrs, siehe *Schweizerischer Bundesrat*: Zwischenbericht, 1995, S. 25; *Integrationsbüro EDA/EVD*: Fact Sheets, Juli 1996, S. 13; *Rossier*,

Etappe der Deregulierung soll mit dem voraussichtlichen Vertragsbeginn 1999 in Kraft treten und den bereits in der Schweiz tätigen EU-Bürgern *qualitative* Verbesserungen bringen.<sup>52</sup> Zwei Jahre später (2001) soll die *Inländerbevorzugung* abgeschafft werden, wobei die Kontingente nach wie vor erhalten bleiben. Fünf Jahre nach Vertragsbeginn (2004) soll die Anwendung der Kontingente suspendiert werden. Der Schweiz wird einseitig dennoch ein spezifischer *Bremsmechanismus* zugestanden, den sie bei der Überschreitung bestimmter Einwanderungsquoten aktivieren kann. Sieben Jahre nach Vertragsbeginn (2006) muß sich die Schweiz dafür entscheiden, ob sie den Vertrag fortführen will oder nicht. Entscheidet sie sich dafür, wird nach weiteren sieben Jahren (2013), in denen probeweise die *volle Personenfreizügigkeit* zwischen der Schweiz und der EU hergestellt wird, der freie Personenverkehr definitiv eingeführt. Auch der spezifische Schutzmechanismus, den die Schweiz zuvor noch aktivieren kann, wird dann in eine normale *Schutzklausel* umgewandelt.<sup>53</sup>

Die recht komplizierten Regelungen und die langen, mit einseitig zugestandenen Schutzmechanismen gespickten „Übergangsperioden“ weisen auf die politische Brisanz des Dossiers hin. Dennoch wird die Personenfreizügigkeit für die Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz als essentiell eingeschätzt.<sup>54</sup> Konkrete wirtschaftliche Auswirkungen auf die Unternehmen werden jedoch aufgrund der Übergangsfristen noch einige Zeit auf sich warten lassen. Die für die erste Etappe vorgesehenen *qualitativen Erleichterungen* werden kaum zu einem nennenswert höheren Wettbewerb auf dem Arbeitsmarkt führen.

Interessanter dürfte dagegen der Wegfall der *Inländerbevorzugung* in der zweiten Phase ab 2001 sein. Insbesondere in grenznahen Regionen dürfte in dieser Phase ein annähernd integrierter Arbeitsmarkt entstehen, da die für den *Aufenthalt* in der Schweiz immer noch bestehenden Kontingente auf die *Grenzgängerbeschäftigung* keine Anwendung finden. In den anderen Regionen müßten ebenfalls mit dem Wegfall der Inländerbevorzugung, spätestens jedoch mit der Aufgabe der Kontingentierung,

---

*Markus*: Personenfreizügigkeit, 1996, S. 21-38.

<sup>52</sup> Dazu gehören vor allem die Umwandlung des Saisonier-Statuts in ein Kurzaufenthalter-Regime sowie Lockerungen für Grenzgänger.

<sup>53</sup> Vgl. *NZZ*: Personenverkehr, 3.12.1996.

<sup>54</sup> Siehe dazu auch *NZZ*: Freizügigkeit, 6.12.1996, S. 26.

wirtschaftliche Auswirkungen spürbar werden. Von einer Integration der Arbeitsmärkte ist insbesondere dann auszugehen, wenn für den *Export von Sozialversicherungsleistungen* ähnliche Regelungen wie in der EU getroffen werden und die Beschäftigung in der Schweiz nicht mehr mit Nachteilen aufgrund der immer noch verbreiteten Wohnortsklauseln im Sozialversicherungsrecht, besonders im Krankenversicherungsrecht verbunden ist.

In welchem Umfang das Personenverkehrsdossier zu Erleichterungen für Schweizer Unternehmen führt, die *Schweizerbürger* in ihren Tochterfirmen in der EU beschäftigen wollen, ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht bekannt. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, daß die europäischen Verwaltungen ihre Praxis danach richten werden, wieviel *good will* ihren eigenen Bürgern in der Schweiz entgegengebracht werden wird.

### 3.3.5 Dossier Forschung

In diesem Bereich geht es der Schweiz um einen vollwertigen Zugang zum 4. Forschungsrahmenprogramm und zum derzeit geplanten 5. Forschungsrahmenprogramm der EU (vgl. Box 3.3).<sup>55</sup> Angesichts steigender internationaler Verflechtung im Forschungsbereich sollen die bilateralen Verhandlungen eine *Marginalisierung* und *Provinzialisierung* der Schweiz als Forschungsstandort verhindern.

Bereits bisher hat die Schweiz an den Forschungsrahmenprogrammen der EU teilgenommen. Seit der Ablehnung des EWR-Beitritts ist jedoch eine *gleichberechtigte Teilnahme* der Schweiz an den geförderten Forschungsprojekten nicht mehr möglich: Obwohl die Zahl der Schweizer Unternehmen, die an den EU-Programmen teilnehmen, ständig steigt,<sup>56</sup> werden Schweizer Unternehmen mit einigen Nachteilen konfrontiert:

---

<sup>55</sup> Vgl. *Meuwly, Christian*: Wissenschaft, 1996, S. 10; *Baudenbacher, Carl*: Rahmenbedingungen, 1995, S. 197f; *Schweizerischer Bundesrat*: Zwischenbericht, S. 23; *Staubli, Maurus*: Dossier Forschung, 1996, S. 2-7.

<sup>56</sup> Vgl. *Baudenbacher, Carl*: Rahmenbedingungen, S. 197, insbesondere FN 710 m.w.N.; *Staubli, Maurus*: Forschung, S. 4 und S. 6;

So kann ein Schweizer Projektteilnehmer grundsätzlich nicht die *Projektleitung* übernehmen - selbst dann nicht, wenn die Projektidee von ihm selbst stammt. Außerdem benötigt ein Schweizer Projektteilnehmer stets *zwei Partner* aus EU-Ländern, während ein EU-Unternehmen lediglich einen Projektpartner benötigt.<sup>57</sup>

**Box 3.3: Forschungszusammenarbeit in der EU**

Die Zusammenarbeit der EU im Bereich Forschung erfolgt mit dem Ziel, die *wissenschaftlichen und technischen Grundlagen der europäischen Industrie zu stärken und die Entwicklung ihrer internationalen Wettbewerbsfähigkeit zu fördern*. (Art. 130f EGV). Dazu zählen auch Maßnahmen zur Förderung der Zusammenarbeit zwischen Unternehmen, Forschungszentren und Hochschulen, die in *Gemeinschaftsaktionen* implementiert werden. Diese Aktionen wiederum werden in mehrjährigen *Rahmenprogrammen* zusammengefaßt. Zur Zeit läuft das 4. Rahmenprogramm der EU (1995-1998).

Die Teilnahme an solchen Programmen steht jedoch nicht nur Firmen in EU-Mitgliedstaaten offen. Im Rahmen des EWR-Abkommens (Art. 81 EWRA) wurde eine weitgehende Gleichstellung der EFTA-Mitgliedstaaten bezüglich der Teilnahme an solchen Programmen vereinbart; durch ihr Nein zum EWR kann die Schweiz jedoch nicht von dieser Gleichstellung profitieren.

Die Teilnahme der Schweiz *als Drittland* an solchen Programmen richtet sich daher nach Art. 130m EGV. Nach dieser Norm kann die Gemeinschaft mit Drittstaaten Abkommen abschließen, wodurch diese an den Rahmenprogrammen beteiligt werden können.

Quellen: *Ullrich, Hans*: Technologiepolitik, 1996; EWR-Abkommen (EWRA); EG-Vertrag (EGV).

Schweizer Unternehmen, die an einem EU-Programm teilnehmen wollen, müssen darüber hinaus sicherstellen, daß die Finanzierung ihrer Teilnahme von der Schweizer Bundesregierung übernommen wird. Daher muß ein Schweizer Unternehmer doppelt verhandeln: bei der EU hinsichtlich der Zulassung zur Teilnahme, sowie beim Bund bezüglich der Übernahme der Finanzierung. Eine weitere Benachteiligung ergibt sich dadurch, daß Schweizer Forscher im Gegensatz zu ihren EU-Kollegen keinen Zugriff auf die Forschungsergebnisse anderer EU-Programme haben.<sup>58</sup> Erschwerend kommt für die Schweiz hinzu, daß ihre Delegierten in Ausschüssen, die sich mit der Programmkoordination befassen, häufig nicht mehr eingeladen werden.<sup>59</sup>

<sup>57</sup> Vgl. *Integrationsbüro EDA/EVD*: Fact Sheets, Juli 1996, S. 16.

<sup>58</sup> Vgl. *Baudenbacher, Carl*: Rahmenbedingungen, 1995, S. 197.

<sup>59</sup> Vgl. *Integrationsbüro EDA/EVD*: Fact Sheets, Juli 1996, S. 16. Das *Integrationsbüro* stellt eine

Ein Abkommensentwurf in diesem Bereich ist finalisiert. Näheres wurde jedoch noch nicht bekanntgegeben. Auch dieses Abkommen wird - gemäß dem Prinzip des *parallélisme approprié* - erst nach Abschluß des letzten umstrittenen Dossiers (Landverkehr) in Kraft treten. Den Unternehmen würde das Abkommen eine Erleichterung für *Forschungskooperationen* mit Firmen im EWR bringen. Durch die Wahrnehmung von Synergieeffekten und durch das Pooling von Ressourcen können sich daraus Wettbewerbsvorteile und Kostensenkungspotentiale bei der Entwicklung neuer Technologien ergeben.

### 3.3.6 Dossier Luftverkehr

Die Verhandlungen auf diesem Gebiet finden vor allem im Interesse der Schweiz statt.<sup>60</sup> Während der Flugverkehr mit der Schweiz für die meisten europäischen Luftfahrtgesellschaften von eher untergeordneter Bedeutung ist, hat die Gesamtheit der europäischen Märkte für die *Swissair* naturgemäß einen hohen Stellenwert.<sup>61</sup>

Der Schweiz geht es in den Verhandlungen um einen möglichst freien Zugang zum Luftverkehrsmarkt der EU.<sup>62</sup> Mit den Liberalisierungsschritten im Rahmen des europäischen Binnenmarktes wurde für Fluggesellschaften der EU schrittweise das *Prinzip des freien Verkehrs* implementiert.<sup>63</sup> Danach sind Fluggesellschaften frei in ihrer Tarifgestaltung. Ebenfalls weggefallen ist die Bewilligungspflicht für Routen und Kapazitäten. Die *Anschlußkabotage*<sup>64</sup> wurde ermöglicht und seit April 1997<sup>65</sup> können

---

Verschlechterung der Situation gegenüber dem 3. Forschungsrahmenprogramm fest.

<sup>60</sup> Siehe dazu: *Vuyk, Hugo: Dossier Luftverkehr*, 1996, S. 43.

<sup>61</sup> So verdient die *Swissair* gerade einmal 2% ihres Umsatzes auf Schweizer Inlandsflügen; vgl. *Vuyk, Hugo: Dossier Luftverkehr*, 1996, S. 44.

<sup>62</sup> Die Ziele der Schweiz sind dargestellt in *Schweizerischer Bundesrat: Zwischenbericht*, 1995, S. 24 sowie in *Integrationsbüro EDA/EVD: Fact Sheets*, Juli 1996, S. 17-20.

<sup>63</sup> Einen Überblick über die wichtigsten Bestimmungen zum Luftverkehrsmarkt der EU geben *Basedow, Jürgen/Dolfen, Michael: Transportrecht*, 1996, Rn. 292-340.

<sup>64</sup> Dies bedeutet, daß ein *Swissair*-Flugzeug, das von Zürich über Paris nach Madrid fliegt, in Paris weitere Fluggäste aufnehmen darf. Der *Swissair* wäre die Aufnahme von Passagieren in Paris auf einem Flug von Zürich über Paris nach Madrid dagegen nicht möglich.

<sup>65</sup> Gemäß *Integrationsbüro EDA/EVD (Fact Sheets*, Juli 1996, S. 18, FN 2). Laut *Vuyk (Dossier Luftverkehr*, 1996, S. 40) sind diese Restriktionen bereits zum 1. Januar 1997 gefallen.

auch Flüge *innerhalb* von Mitgliedstaaten (*Binnenkabotage*) durch die Fluggesellschaft eines *anderen* EU-Mitglieds durchgeführt werden, womit der Luftverkehrsmarkt vollständig liberalisiert wird.

Die Swissair benötigt dagegen - aufgrund des EWR-Neins - nach wie vor Genehmigungen vor Aufnahme von neuen Flugverbindungen mit dem EU-Ausland, die ihr von ausländischen Behörden nicht selten verweigert werden.<sup>66</sup> Auch die Kabotage innerhalb der EU ist der Swissair nicht möglich. Ferner muß sie Kapazitätsänderungen im Verkehr mit anderen Ländern genehmigen lassen und kann somit nicht flexibel auf Nachfrageschwankungen reagieren.<sup>67</sup> Damit bleibt ihr die Wahrnehmung von Kostensenkungspotentialen und die Nutzung von Synergieeffekten unmöglich, was zu einer Einbuße an Wettbewerbsfähigkeit gegenüber den Fluggesellschaften anderer EU-Staaten führt.

Die EU möchte der Swissair die Rechte, die EU-Fluggesellschaften gewährt werden, nur teilweise zubilligen. Außerdem verlangt die EU von Bern die Übernahme eines Großteils der EU-Luftfahrtgesetzgebung sowie ein Mitspracherecht beim Abschluß von Luftverkehrsverträgen mit Drittländern. Angesichts der asymmetrischen Bedeutung dieses Dossiers für die beiden Vertragsparteien, macht die EU Erfolge in diesem Dossier vor allem von Erfolgen im strittigen *Landverkehrsdossier* abhängig.<sup>68</sup>

Die Schweizer Wirtschaft ist von der gegenwärtigen Nichteinbindung des Landes in den europäischen Luftverkehrsmarkt zumindest *indirekt* betroffen. Auswirkungen könnten in höheren Tarifen für Luftfrachtbeförderung und einem geringeren Flugangebot bestehen. Der geringere Wettbewerb im Flugverkehr mit der Schweiz könnte auch dazu führen, daß die Kosten von Geschäftsreisen per Flugzeug höher sind als in der EU; so ist es bereits vorgekommen, daß das Schweizer *Bundesamt für Zivilluftfahrt* ausländischen Fluggesellschaften die Senkung ihrer Flugtarife für Flüge aus der Schweiz untersagt

---

<sup>66</sup> So wird der Swissair seit Jahren die Aufnahme einer Verbindung nach Bologna sowie der Ausbau der Flugverbindungen mit Athen durch die italienischen, bzw. griechischen Behörden verwehrt. Vgl. *Vuyk, Hugo: Dossier Luftverkehr*, 1996, S. 41.

<sup>67</sup> Entsprechende Behinderungen werden nach *Vuyk* (Dossier Luftverkehr, 1996, S. 42) vor allem im Verkehr mit Italien, Spanien, Portugal und Griechenland gespürt

hat.<sup>69</sup> Die Nichtteilnahme der Schweiz am europäischen Integrationsprozeß führt damit auch in diesem Bereich zu - wenn auch relativ geringen - *Standortnachteilen*.

### 3.3.7 Dossier Landwirtschaftliche Produkte

Dieser Bereich ist nur von untergeordneter Bedeutung für jene Unternehmen, die nicht der Nahrungsmittelbranche angehören. Es geht beiden Vertragsparteien darum, den gegenseitigen Zugang zu den Agrarmärkten zu verbessern. Da die Schweiz im Agrarbereich ein noch höheres Stützungsniveau<sup>70</sup> als die EU aufweist, kann eine schnelle Liberalisierung des Agrarhandels von der Schweizer Landwirtschaft jedoch nicht verkraftet werden.

Konkret wurden Konzessionen in den Bereichen Käse/Milchprodukte, Topfpflanzen, Schnittblumen, Wein, Früchte, Gemüse sowie Fleischspezialitäten verhandelt. Außerdem werden Abkommensentwürfe im technischen Bereich (Veterinär, Pflanzenschutz, Wein/Spirituosen) erarbeitet.<sup>71</sup>

## 3.4 Mögliche Bereiche zukünftiger Verhandlungen

Vor dem Beginn der bilateralen Verhandlungen in den sieben Dossiers gemäß Abschnitt 3.3 umfaßte der „Wunschzettel“ der Schweiz noch weitere Punkte.<sup>72</sup> Die Schweiz hofft,

---

<sup>68</sup> Vgl. *Vuyk, Hugo*: Dossier Luftverkehr, 1996, S. 43.

<sup>69</sup> So hat das BAZL gemäß *Vuyk* der Fluggesellschaft British Midlands eine Senkung ihres Tarifs um fast einen Viertel auf der Strecke Zürich-London untersagt.

<sup>70</sup> In der EU beträgt der Anteil der Subventionen am bäuerlichen Einkommen rund 50%; in der Schweiz dagegen betragen staatliche Hilfen rund 80% des bäuerlichen Einkommens.

<sup>71</sup> Vgl. *Integrationsbüro EDA/EVD*: Fact Sheets, Juli 1996, S. 31f; *Schweizerischer Bundesrat*: Zwischenbericht, 1995, S. 25f; *Hug, Werner C.*: *Bilateralismus*, 1994, S. 104.

<sup>72</sup> Siehe dazu *Schweizerischer Bundesrat*: Zwischenbericht, 1995, S. 26f sowie *Hug, Werner C.*: *Bilateralismus*, 1994, S. 100.

nach dem Abschluß der jetzigen Verhandlungsrunde auch über diese weiteren Punkte mit der EU Verhandlungen aufzunehmen.<sup>73</sup>

**Bildung:** Nach dem Auslaufen der bisherigen Austauschprogramme im Bildungsbereich (z.B. ERASMUS) kann die Schweiz als Nicht-EWR-Mitglied nicht mehr an den neuen EU-Bildungsprogrammen (z.B. SOCRATES) teilnehmen. Sie wird derzeit zwar als „stillter Partner“ auf Projektebene geduldet, doch könnten bestehende Hochschulnetze gefährdet werden, womit den Schweizer Studenten der Wegfall der immer wichtiger werdenden Austauschmöglichkeiten mit dem Ausland droht. Die Schweiz strebt daher die Fortsetzung der bildungspolitischen Kooperation an. Da das Interesse der Industrie an international ausgebildeten Führungskräften zukünftig eher steigen als sinken dürfte, sind Fortschritte in diesem Bereich unerlässlich zur Erhaltung des Wirtschafts- und Forschungsstandorts Schweiz.<sup>74</sup>

**Passiver Textilveredelungsverkehr:** In diesem Dossier geht es darum, daß Textilien mit Schweizer Vormaterialien, die zur Bearbeitung in die Billiglohnländer Osteuropas gebracht werden, bei der Einfuhr in die EU zollmäßig schlechter gestellt sind als Textilien mit EU-Ursprungsmaterialien bei ihrer Wiedereinfuhr in die EU nach dem Bearbeitungsprozeß. Hier wurde jedoch zwischenzeitlich eine Lösung im Rahmen der *paneuropäischen Kumulation* erreicht. Diese hat die Kumulierungsmöglichkeiten bei der Verwendung von Vorleistungen innerhalb der in Europa bestehenden Freihandelsabkommen seit Jahresbeginn wesentlich erweitert (sogenannte *bilaterale* bzw. *diagonale* Kumulation).<sup>75</sup>

**Verarbeitete Landwirtschaftsprodukte:** In diesem branchenspezifischen Dossier strebt die Schweiz eine echte Liberalisierung des Handels mit Erzeugnissen der Nahrungsmittelindustrie an. Der Handel mit diesen Waren wird derzeit noch durch

---

<sup>73</sup> Vgl. *Integrationsbüro EDA/EVD: Fact Sheets*, Juli 1996, S. 11.

<sup>74</sup> siehe hierzu auch *NZZ* (Hrsg.): *Stille Partnerschaft*, 20.5.1997, S. 25.

<sup>75</sup> Vgl. *Bürgisser, Herbert: Ursprungsregeln*, 1997.

Bestimmungen des FHA über Preisausgleichsabgaben und Restititionen bezüglich des Anteils landwirtschaftlicher Inhaltsstoffe verzerrt.<sup>76</sup>

**Media:** Die Schweiz möchte an diesem Programm der EU zur Förderung der Produktion und Distribution im audiovisuellen Bereich der EU teilnehmen und damit verhindern, daß sie auf diesem Gebiet in die Isolation gerät.

**Statistik:** Die Schweiz sucht den Anschluß an EU-Programme im Bereich Statistik und möchte, daß ihre Werte in die EUROSTAT-Veröffentlichungen miteinbezogen werden. Sie erhofft sich davon einen Erhalt ihrer Attraktivität als Wirtschaftsstandort und eine Reduzierung ihres Rückstandes („Statistisches Entwicklungsland Schweiz“) in diesem Bereich.

Weitere Verhandlungsbereiche in den Bereichen **Ursprungsregeln** und **Produkthaftung**, in denen die Schlechterstellung der Schweiz behoben werden sollte, haben sich bereits, wie erwähnt, durch die schrittweise Einführung der *paneuropäischen Kumulation* im Laufe von 1997 bzw. die *autonome Anpassung des Schweizerischen Produkthaftungsrechts* an das europäische Recht erübrigt.

### 3.5 Weitere integrationspolitische Optionen

Das langfristige Ziel der Schweizerischen Integrationspolitik bleibt der *EU-Beitritt*.<sup>77</sup> Entsprechend wurde auch das Beitritts-gesuch, das die Schweizer Regierung noch vor der EWR-Abstimmung im Sommer 1992 bei der EU eingereicht hatte, nicht zurückgezogen, sondern lediglich „ausgesetzt“. Gleichwohl wird häufig darüber debattiert, ob das Beitritts-gesuch nicht zurückgezogen werden sollte. Befürworter einer solchen Handlung argumentieren damit, das nur so dem im EWR-Nein von 1992 geäußerten Volkswillen Rechnung getragen werden könne. Andererseits könnte ein

---

<sup>76</sup> Vgl. Art. 9 sowie Protokoll 2 des Freihandelsabkommens Schweiz-EU vom 22.7.1972 sowie *Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung* vom 18. August 1972, S. 685ff.

Rückzug des Beitrittsesuches vor Abschluß der bilateralen Verhandlungen die EU unnötig vor den Kopf stoßen.

---

<sup>77</sup> Vgl. *Integrationsbüro EDA/EVD: Fact Sheets*, Juli 1996, S. 7.

## 4 Erklärungsansätze für die Nichtteilnahme der Schweiz am europäischen Integrationsprozeß

In diesem Kapitel sollen politische und ökonomische Erklärungsansätze für die Nichtteilnahme der Schweiz am europäischen Integrationsprozeß dargestellt werden.

Das politische System der Schweiz zeichnet sich - verglichen mit den Systemen anderer Länder - durch einige Besonderheiten aus. Die wichtigsten davon sind:

1. das System der „*halbdirekten Demokratie*“.<sup>1</sup>
2. der ausgeprägte *Föderalismus*<sup>2</sup>
3. die *außenpolitische Neutralität*
4. die starke Orientierung der Politik auf den *Konsens*

Diese *Grundorientierungen* schweizerischer Politik sind größtenteils so alt wie das Land selbst. Sie wurzeln letztlich alle im Bestreben, dem Land trotz ethnischer, sprachlicher und konfessioneller Gegensätze *Stabilität* und *inneren Zusammenhalt* zu verleihen. Im Folgenden soll daher kurz gezeigt werden, wie sich ein Beitritt zum EWR oder zur EU auf die o.g. Grundfeste des Schweizer Gesellschaftssystems auswirken würde.

Ad 1.: In der Schweiz haben die *Volksinitiative* und das *Referendum* als Mittel der Politik seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts eine große Bedeutung erlangt.<sup>3</sup> Das System der direkten Demokratie selbst geht auf eine viel ältere „gefühlsmässige Abneigung der Nation, irgendwelche Bereiche von Belang aus der Verantwortung aller zu entlassen“ zurück.<sup>4</sup> Im Falle einer Teilnahme an EWR oder EU hätten die Schweizerinnen und Schweizer auf einen substantiellen Teil ihrer direktdemokratischen Rechte verzichten müssen.<sup>5</sup>

---

<sup>1</sup> Vgl. *Linder, Wolf*: Isolation und Integration, 1992, S. 20.

<sup>2</sup> Zu Details, siehe: *Freiburghaus, Dieter*: Die Kantone und Europa, 1994.

<sup>3</sup> Vgl. *Schindler, Dietrich*: Demokratie, 1995, S.5.

<sup>4</sup> Zitat von *Karl Schmid*, gefunden in *Langejürgen, Ralf*: Rütli und EWR, 1993, S. 199 m.w.N.

<sup>5</sup> Vgl. *Schindler, Dietrich*: Demokratie, 1995, S.3f.

Gerade der EWR-Beitritt hätte zur Verpflichtung auf die Übernahme von EU-Rechtsakten geführt, ohne daß die Schweiz im Gegenzug entsprechende Mitspracherechte erhalten hätte.<sup>6</sup> Dagegen hätte selbst die EU-Vollmitgliedschaft mit entsprechenden Mitspracherechten diese Problematik nur teilweise gelöst - zum einen aufgrund des vielfach diskutierten *Demokratiedefizits* in der Gemeinschaft, das selbst den weniger durch direktdemokratische Mitbestimmungsmechanismen verwöhnten Völkern der EU-Mitgliedstaaten bisweilen Anlaß zur Kritik gibt; zum anderen deswegen, weil der in der EU hauptsächlich praktizierte Parlamentarismus der *indirekten* Demokratie für weniger legitim als die in der Schweiz praktizierten *direktdemokratischen Mechanismen* angesehen wird.<sup>7</sup>

Ad 2.: Die Schweizer Kantone sind mit umfassenden Kompetenzen ausgestattet. Zu diesen gehören neben der Bestimmung einer kantonseigenen Steuerpolitik auch Regelungsbereiche wie die Zulassung zu Berufen oder die Anerkennung von Diplomen. Auch das öffentliche Beschaffungswesen war bislang wesentlich kantonalen Regelungen unterworfen, die zu einem starken kantonalen Protektionismus im Beschaffungswesen führten. Selbst im Bereich der Krankenversicherung kommt es immer wieder zu Problemen, wenn Patienten in einem Spital außerhalb ihres Wohnkantons stationär behandelt werden müssen und entsprechende Leistungen mit ihrer Kasse abrechnen wollen, oder wenn sich die Kantone nicht über Erstattungssätze einigen können.

Die mangelnde Vereinheitlichung vieler Bereiche der wirtschaftlichen Aktivität über Kantonsgrenzen hinweg - häufig als *Kantönligeist* bezeichnet - hat sogar das Entstehen eines echten *Binnenmarktes Schweiz* in erheblichem Maß behindert.

Im Fall des EU-Beitritts wären *Abstriche von der kantonalen Souveränität*<sup>8</sup> nötig gewesen. Daß sich die Schweizer Regierung davon positive Wirkungen für das Inland erhoffte steht außer Zweifel; so zeigen die Rechtsakte, die nach dem EWR-Nein

---

<sup>6</sup> Zum Rechtssetzungsprozeß im EWR, siehe: *Hösli, Madeleine*: EWR oder EG-Beitritt, 1992, S. 48ff

<sup>7</sup> Vgl. *Linder, Wolf*: Isolation und Integration, 1992, S. 25.

<sup>8</sup> Zur kantonalen Souveränität und zur Stellung der Kantone in Europa, siehe *Freiburghaus, Dieter*

erlassen wurden - u.a. die Interkantonale Vereinbarung betreffend das öffentliche Beschaffungswesen und ein Interkantonales Konkordat über die Anerkennung von Bildungsabschlüssen - daß eine verstärkte Harmonisierung zwischen den Kantonen bei gleichzeitiger Einschränkung kantonaler Souveränität nicht nur durch Europa nötig geworden wäre sondern bereits für die Schaffung eines echten *Binnenmarktes Schweiz* von Bedeutung ist.

Aus heutiger Sicht ist fraglich, ob die kantonalen Souveränitätseinbußen durch EU und EWR wirklich ein gravierendes Ausmaß erreicht hätten.<sup>9</sup> So wäre vor allem Bundesrecht von den Änderungen betroffen gewesen wäre.<sup>10</sup> Bereiche des kantonalen Rechts, die von einer stärkeren europäischen Integration der Schweiz betroffen gewesen wären, sind die Submissionsordnungen im öffentlichen Beschaffungswesen<sup>11</sup>, die Autonomie bei der Anerkennung von Bildungsabschlüssen<sup>12</sup> und der Zulassung zu reglementierten Berufen.<sup>13</sup>

Ad 3.: Im Falle der *außenpolitischen Neutralität* muß klar zwischen dem EWR-Beitritt und der EU-Mitgliedschaft unterschieden werden. Die EU-Vollmitgliedschaft hätte - insbesondere seit Inkrafttreten des Vertrages von Maastricht, der die Gemeinsame Außen- und Sicherheitspolitik (GASP)<sup>14</sup> als Pfeiler der Europäischen Union festschreibt - zu einem bedeutenden Verlust an außenpolitischer Neutralität geführt. Ob diese Einschränkung über das Maß einer formellen Einbindung hinaus gegangen wäre, kann derzeit noch nicht beurteilt werden. Doch könnte das in jüngster Zeit stellenweise zu beobachtende koordinierte Auftreten der EU, z.B. beim diplomatischen Vorgehen gegenüber dem Iran nach dem Mykonos-Urteil im Frühjahr 1997, auf eine stärkere Integration der Außenpolitik hindeuten.

---

(Hrsg.): Die Kantone und Europa, 1994

<sup>9</sup> Haymann, Michael (Approaching Europe, 1992, S. 77) gibt einen Überblick über die wichtigsten Bereiche des kantonalen Rechts, die bei einem EWR-Beitritt hätten angepaßt werden müssen.

<sup>10</sup> Vgl. auch Hess, Hans-Joachim/Raaflaub, Patrick: Acquis Communautaire, 1992, S. 380.

<sup>11</sup> Vgl. Hess, Hans-Joachim/Raaflaub, Patrick: Acquis Communautaire, 1992, S. 384.

<sup>12</sup> Vgl. Hess, Hans-Joachim/Raaflaub, Patrick: Acquis Communautaire, 1992, S. 383.

<sup>13</sup> Vgl. Hess, Hans-Joachim/Raaflaub, Patrick: Acquis Communautaire, 1992, S. 380. Eine Darstellung des gegenwärtigen Systems, ergänzt um dessen ökonomische Aspekte, befindet sich in Dhima, Giorgio: Ausländerregelung, 1991, S. 68ff.

<sup>14</sup> Titel V des Vertrages über die Europäische Union vom 7. Februar 1992 i.d.F. vom 1. Januar 1995.

Falls sich in den gegenwärtigen Reformen der Union darüber hinaus ein Ausbau der WEU zum *Verteidigungsarm* der Union abzeichnen sollte - entsprechende Pläne haben bereits zu Kritik an der Union von den auf ihre Neutralität bedachten Mitgliedstaaten geführt - wäre eine entsprechende Einbindung der Schweiz aus heutiger Sicht völlig inakzeptabel. Die Bedeutung der Neutralität für die Schweiz hat sich bereits bei politisch weitaus weniger delikaten Fragen wie dem mehrfach abgelehnten Uno-Beitritt manifestiert.

Schließlich würde die Schweiz bei einer EU-Vollmitgliedschaft - durch den Beitritt zur Zollunion - auch ihre *außenwirtschaftspolitische* Souveränität einbüßen.

Im Gegensatz hierzu hätte der EWR-Beitritt geringere Abstriche von der außenpolitischen Neutralität der Schweiz erfordert. Auch die *außenwirtschaftspolitische* Souveränität hätte - mit einer nach wie vor souveränen Außenhandelspolitik gegenüber Drittstaaten - in großem Maße beibehalten werden können.

Ad 4.: Die *Ausrichtung der Schweizer Politik auf den Konsens*<sup>15</sup> ist, wenn auch nicht auf den ersten Blick, so doch hintergründig von größter europapolitischer Relevanz. Die Schweiz hat diesem bereits erwähnten Bestreben nach innerem Ausgleich angesichts der erwähnten konfessionellen und sprachlichen Gegensätze zwischen den Landesteilen den für Direktinvestitionen<sup>16</sup> in der Schweiz bedeutenden *Standortfaktor Stabilität*<sup>17</sup> zu verdanken.

Bei den Spannungen innerhalb der Schweiz geht es heute aber nicht mehr nur um die Differenzierung nach der Konfession oder nach dem Sprachraum<sup>18</sup> sondern um die

---

<sup>15</sup> Vgl. *Linder, Wolf*: Isolation und Integration, 1992, S. 20.

<sup>16</sup> Vgl. hierzu *Navarini, Elsbeth von*: Direktinvestitionen, 1995, S. 42

<sup>17</sup> Vgl. *Navarini, Elsbeth von*: Direktinvestitionen, 1995, S. 10

<sup>18</sup> Bemerkenswert ist jedoch, daß das Abstimmungsverhalten bei Vorlagen, bei denen es im weitesten Sinne um eine Öffnung des Landes nach außen geht, die französischsprachige Romandie stets eher *für* die Öffnung stimmt als die deutschsprachige Schweiz (vgl. Abstimmungen über den Erwerb von Grundstücken durch Personen im Ausland v. 25.6.1995, über Zwangsmaßnahmen im Ausländerrecht v. 4.12.1994, über die erleichterte Einbürgerung für junge Ausländer v. 12.6.1994, über den Beitritt zum EWR v. 6.12.1992, über den Beitritt der Schweiz zu den Institutionen von Bretton-Woods v. 17.5.1992 usw.) Das Stimmverhalten der italienischsprachigen Schweiz läßt sich nicht in dieses Muster

wirtschaftliche Differenzierung zwischen der *binnenorientierten* und der *international orientierten* Wirtschaft, mitunter auch um die regionale Differenzierung zwischen den ländlich geprägten Bergkantonen der *Inner-* und *Ostschweiz*, die gleichzeitig die Keimzelle der Eidgenossenschaft darstellen, und den eher urbanen Zentren des *Mittellandes* und der *Westschweiz*.

Samuelson und Jones haben in ihrem volkswirtschaftlichen *Modell der spezifischen Faktoren*<sup>19</sup> gezeigt, daß jene Produktionsfaktoren von freierem Handel profitieren, die in exportierenden Sektoren eingesetzt werden, und jene Faktoren durch freieren Handel verlieren, die in importierenden Bereichen eingesetzt werden. Dieser Ansatz kann erklären wieso gerade die ländlich geprägten, binnenorientierten (und daher potentiell der Importkonkurrenz ausgesetzten) Sektoren der Inner- und Ostschweiz einem EWR/EU-Beitritt besonders ablehnend gegenüberstanden. Diese Regionen sowie die dort stark vertretenen Wirtschaftssektoren hätten überdurchschnittlich unter einer Öffnung des Landes gelitten.

Die Rolle der Schweizer Konsenspolitik besteht in diesem Spannungsfeld darin, einen Ausgleich zwischen den eher urbanen Regionen mit ihrem (exportorientierten) Industrie- und Dienstleistungspotential und den eher ländlichen Regionen mit ihren (eher importkonkurrierenden) primär geprägten Sektoren zu schaffen. Dabei geht es um die Wahrung des wirtschaftlichen Gleichgewichts und damit des *sozialen Friedens* als Voraussetzung für die o.g. politische Stabilität. Dieser *verteilungspolitische* Auftrag wurde über lange Zeit dadurch wahrgenommen, daß die Binnensektoren, wozu die unter schwierigen Bedingungen<sup>20</sup> arbeitende, kleinparzellierte Landwirtschaft, das Gastgewerbe, das Transportgewerbe, der Bau und der Binnenhandel gehören<sup>21</sup>, unterstützt wurden: Das Instrumentarium, dessen sich die Politik bediente war sehr umfangreich. Es reichte von gewöhnlichen außenwirtschaftlichen Abschottungsmechanismen über die Preispolitik speziell im Agrarsektor bis zur

---

einordnen.

<sup>19</sup> Vgl. *Krugman, Paul R./Obstfeld, Maurice*: *Economia Internazionale*, 1991, S. 54ff m.w.N.

<sup>20</sup> Gemeint sind die ungünstige Topographie (Hügel- und Bergland) sowie das teilweise ungünstige Klima.

<sup>21</sup> Vgl. *Brunetti, Aymo*: *Sonderfall Schweiz*, 1990, S. 438.

Ausgestaltung der *Zuwanderungspolitik*. Letztere förderte die Zuwanderung gering qualifizierter Saisonarbeiter und subventionierte damit indirekt die strukturschwachen, binnenorientierten Branchen wie den Bau, das Gastgewerbe oder die Landwirtschaft. Da ausländische Arbeitskräfte in der Schweiz nur in sehr geringem Umfang über berufliche oder geographische Mobilität verfügen und daher an ihren Arbeitsplatz gebunden sind, konnten sie in jenen Branchen gehalten werden, die bei Mobilität der Ausländer längst keine Arbeitskräfte mehr gefunden hätten.

Da der Fremdarbeiterzuzug gleichzeitig Höchstzahlen unterstellt wurde, ging diese Zuwanderungspolitik zu Lasten der an qualifizierten Einwanderern interessierten, international orientierten Branchen.

Für den Schutz der Schweizer Binnenbranchen weiterhin charakteristisch sind die *staatliche Toleranz* gegenüber privaten Vereinbarungen und Kartellabsprachen sowie die in vielen Bereichen abweichenden Normen und Standards - so z.B. im Bereich des Straßentransports.<sup>22</sup> Hinzu kommen die bereits erwähnten Schwierigkeiten von Unternehmen, sich an Ausschreibungen in anderen Kantonen (!) zu beteiligen. Inwiefern die erst in den letzten Jahren erlassenen Maßnahmen zu einer durchgreifenden Änderung der Situation führen werden, bleibt abzuwarten.

Die Unternehmen sowie die Konsumenten und Steuerzahler in den sekundär und tertiär geprägten Agglomerationen sind tendenziell die Leidtragenden der bisherigen Politik. Die sozial- und siedlungspolitisch motivierten Umverteilungen bürden der Gesamtwirtschaft in Zeiten von Kostendruck, globalem Standortwettbewerb und leeren öffentlichen Kassen eine immer schwerere Last auf.

Vor allem die bisher stark *verzerrende Landwirtschaftspolitik*<sup>23</sup> mit dem OECD-weit höchsten Stützungs niveau<sup>24</sup> hat zu astronomisch hohen Lebensmittelpreisen und damit

---

<sup>22</sup> Vgl. *Brunetti, Aymo*: Sonderfall Schweiz, 1990, S. 438.

<sup>23</sup> Eine Revision dieser Politik („Agrarpolitik 2002“) ist derzeit im Gange und versucht die enormen Verzerrungen abzubauen. Mit dem Referendum vom 9. Juni 1996 wurde dabei der Weg freigemacht für eine freiere Preisbildung (und damit einen freieren Außenhandel) im Landwirtschaftsbereich und einer Stützungs politik, die sich vordringlich des Mittels der Direktzahlungen bedient (siehe hierzu

verbundenen hohen Lebenshaltungskosten geführt, die auf potentielle Investoren eher abschreckend wirken. In ähnlich abschreckender Weise wirken sich die hohen Preise selbst bei *importierten* Gütern aus, die auf bestehende Importkartelle hinweisen könnten.<sup>25</sup> Eine weitere Folge der gegenwärtigen Situation ist der Andrang von Schweizer Kunden in den Lebensmittelmärkten des grenznahen Auslands<sup>26</sup> und der damit verbundene Kaufkraftabfluß.

Auf dem Hintergrund der Europafrage erhoffte man sich, daß die von langsamem Wachstum gezeichnete Schweizer Wirtschaft mit einem Beitritt zum EWR oder zur EU einen Liberalisierungsschub erfahren würde und es dadurch zu einer *Revitalisierung* kommen würde. Die Erosion der wirtschaftlichen Vorrangstellung des Landes sollte damit verhindert werden.

Daß man dabei auf die Europäische Integration hoffte, hat seinen Grund in immer offensichtlicher werdenden *Schwächen* des politischen Systems, das sich in den letzten Jahren vermehrt als reformunfähig, starr und verkrustet<sup>27</sup> erwiesen hat: Ohne zu sehr in politische Problembereiche vorstoßen zu wollen, soll das Grundproblem kurz charakterisiert werden:

Die *demographischen Entwicklungen* der letzten Jahrzehnte führten zu einem großen *Stimmenübergewicht* der kleinen, konservativen Gebirgskantone der Inner- und Ostschweiz im Ständerat (vergleichbar dem deutschen Bundesrat), der seit einer Verfassungsänderung im Jahre 1977 an Integrationsentscheidungen beteiligt werden muß;<sup>28</sup> z.B. „wiegt“ heute die Stimme eines Bewohners des Innerschweizer Kantons Uri rund 34 mal so viel wie die Stimme eines Zürchers. Genauso kann das Veto von 11½ ablehnenden Ständesstimmen, mit dem eine Verfassungsänderung scheitert, theoretisch

---

auch *Balastèr, Peter*: Erneuerung, 1995, S. 6f).

<sup>24</sup> Vgl. *WTO Trade Policy Review Body*: Remarks, 1996, S. 3.

<sup>25</sup> Vgl. *Hauser, Heinz/Bradke, Sven*: EWR-Vertrag, EG-Beitritt, Alleingang, 1991, S. 83 m.w.N.

<sup>26</sup> Die Schweizer Handelskette MIGROS reagierte hierauf mit der Eröffnung eines Supermarktes im süddeutschen Lörrach, der vor allem auf die Basler Kundschaft (Lebensmittelkäufe) zielt.

<sup>27</sup> Vgl. *Kleinewefers, Henner*: Die Schweiz und Europa, 1992, S. 796 m.w.N.

<sup>28</sup> Vgl. *Brunetti, Aymo*: Sonderfall Schweiz, 1990, S. 444.

bereits durch 13% der Stimmberechtigten zustandekommen.<sup>29</sup> Man kann sich die Auswirkungen auf den politischen Entscheidungsprozeß leicht vorstellen, wenn man bedenkt, daß gerade in diesen kleinen, *überrepräsentierten* Kantonen die Landwirtschaft und andere, eher strukturschwache, binnenorientierte Branchen massiert auftreten.

Dieser äußerst effiziente verfassungsmäßige *Minderheitenschutz* hat - zusammen mit den geringen Anforderungen für das Ergreifen eines Referendums - zu einer *Lähmung* der politischen Prozesse geführt, im Rahmen derer die wirtschaftlich leistungsfähigen und bevölkerungsreichen Kantone mit starker industrieller und tertiärer Prägung politisch stark benachteiligt werden. Innovative Politiken können so bereits im Keim mit der *Referendumsdrohung* möglicher Verliererkoalitionen erstickt werden.<sup>30</sup> Die in der Schweiz im Verhältnis zum möglichen Gewinn geringen Kosten von *rent-seeking-Aktivitäten*<sup>31</sup> sind ein Anreiz für solches antiproduktives Verhalten.

Der Beitritt zu EU oder EWR hätte in vielen Bereichen durch die *Verpflichtung* zur Übernahme von Gemeinschaftsrechtsakten *ohne* die Möglichkeit, das Referendum dagegen zu ergreifen, zu einer wesentlich schnelleren und effizienteren Bereinigung veralteter Strukturen geführt.

Eine verstärkte europäische Integration hätte vor allem die *exportstarken Industrien* und *Dienstleistungen* zu Lasten der binnenorientierten Sektoren, allen voran der Landwirtschaft bevorteilt. Ein Beitritt zur Europäischen Union<sup>32</sup> hätte die Schweiz ihres agrarpolitischen Instrumentariums beraubt und das Preis- und Stützungs niveau zumindest auf EU-Niveau gesenkt. Obwohl der Geltungsbereich des EWR-Abkommens dagegen nur nicht-agrarische Güter umfaßt, war die große Skepsis der Landwirtschaft

---

<sup>29</sup> Vgl. *Linder, Wolf*: Isolation und Integration, 1992, S. 29.

<sup>30</sup> Vgl. *Brunetti, Aymo*: Sonderfall Schweiz, 1990, S. 439.

<sup>31</sup> Zu den Rent seeking Aktivitäten in der Schweiz, vgl. *Kleinewefers, Henner*: Die Schweiz und Europa, 1992, S. 794f.

<sup>32</sup> Obwohl bei der EWR-Abstimmung nicht über den EU-Beitritt sondern nur die Teilnahme am EWR abgestimmt wurde, hat die Verknüpfung zwischen EWR-Beitritt und dem Fernziel EU-Beitritt durch den Schweizerischen Bundesrat (sog. Doppelstrategie) dazu geführt, daß die Trennung zwischen dem EWR-Beitritt (der die Landwirtschaft von der Integrationspolitik größtenteils ausgenommen hatte) und der EU-Mitgliedschaft für viele Stimmbürger schlecht nachvollziehbar wurde.

gegen das Abkommen angesichts der *Doppelstrategie*<sup>33</sup> des Schweizerischen Bundesrates (die den EWR-Beitritt als Vorstufe zur anvisierten EU-Mitgliedschaft erklärte) gerechtfertigt.

Offenbar gelang es der Politik nicht klarzumachen, daß gerade die subventionierten und geschützten Sektoren nur dann unterstützt werden können, wenn in anderen, leistungsfähigeren Bereichen - eben im industriellen Export und bei den Dienstleistungen - genügend Geld verdient wird. Dazu müssen diesen Sektoren geeignete *Rahmenbedingungen* in der Schweiz geboten werden, wozu auch der möglichst leichte *Zugang zu den Märkten der (EU-) Haupthandelspartner* gehört.<sup>34</sup>

Sucht man heute nach Gründen für das Scheitern der EWR-Abstimmung, so muß man verschiedene Sachverhalte in Betracht ziehen; die im Ausland häufig pauschal angeführten Befürchtungen der „reichen“ Schweiz vor Zahlungen an den EWR-Kohäsionsfonds<sup>35</sup> sind m. E. nur von äußerst marginaler Bedeutung.

Die Angst vor der „Unterwerfung unter fremde Richter“, vor unkontrollierter Einwanderung (besonders aus Südeuropa), vor einem Ausverkauf des knappen Landes an EU-Bürger - verbunden mit einer Verschärfung der damals angespannten Situation auf dem Wohnungsmarkt -, vor einem Verlust der Neutralität, vor einem nicht mehr kontrollierbaren Anwachsen des Alpentransitverkehrs sowie die mangelnde Mitbestimmung<sup>36</sup> im EWR waren m.E. von viel größerer Bedeutung. Weitere eher wirtschaftlich motivierte Gründe für die Entscheidung gegen den EWR waren Befürchtungen der Binnenbranchen vor einem stärkeren Wettbewerb, sowie Ängste der

---

<sup>33</sup> Zur Doppelstrategie, siehe *Langejürgen, Ralf*: Rütli und EWR, 1993, S. 151ff.

<sup>34</sup> Vgl. *Zwahlen, Jean*: Leçons, 1993, S. 140.

<sup>35</sup> Diese Zahlungen hätten in den ersten fünf Jahren bescheidene 65 Mio CHF betragen (vgl. *Hug, Werner C*: Abstimmung, 1992, S. 103).

<sup>36</sup> *Henner Kleinewefers* (Die Schweiz und Europa, 1992, S. 805) faßt den EWR-Beitritt und die GATT-Runde auf die Formel zusammen: EWR + GATT = EG-Beitritt ohne Mitsprache und Mitbestimmung

Lohn- und Gehaltsempfänger vor einer Erosion des hohen Lohnniveaus<sup>37</sup> und steigenden Mieten<sup>38</sup> im Gefolge der Einführung des freien Personenverkehrs.

Nicht vergessen werden darf der *europapolitische Schlingerkurs* und die *Verschleierungstaktik* der Regierung, die es versäumt hat, der Bevölkerung bezüglich der *Verschiebung im Kräfteparallelogramm Schweiz-EU* zugunsten von Brüssel reinen Wein einzuschenken.<sup>39</sup> Befürchtungen der Wirtschaftsverbände hinsichtlich einer möglichen Überregulierung durch die *Brüsseler Eurokraten* (z.B. im Bereich der Sozialgesetzgebung oder des Arbeitnehmerschutzes), die die positiven Effekte eventuell überwiegen könnten, trugen das ihrige zur Verunsicherung der Stimmbürger teil. So hat sich letztendlich ein Großteil der Schweizer Bürger beim Urnengang des 6. Dezember 1992 für das Bewährte entschieden<sup>40</sup> und dem EWR als *passage obligé*<sup>41</sup> auf dem Weg in die EU eine Abfuhr erteilt.

Klar ist jedoch, daß mit der Erweiterung der EU und der fortschreitenden Integration das Brüsseler Interesse an *integrationspolitischen Sonderlösungen* für die Schweiz immer weiter schwindet. Entsprechend ist davon auszugehen, daß selbst bei massivstem Einsatz aller Register der helvetischen Verhandlungsdiplomatie keine für die Schweiz besseren Ergebnisse, als sie der EWR gebracht hätte, erreicht werden können. So zeugt nicht zuletzt der schleppende Verlauf der Verhandlungen zwischen der Schweiz und der EU vor allem vom Desinteresse der EU, der Schweiz entgegenzukommen.<sup>42</sup>

---

<sup>37</sup> Dies trifft insbesondere auf immobile Arbeitskräfte in strukturschwachen Branchen zu; zur Rolle von Integrationspolitik und anderen Determinanten bei der Lohn- und Preisbildung, siehe Hauser, Heinz/Bradke, Sven: EWR-Vertrag, 1991, EG-Beitritt, Alleingang, 1991, S. 82f.

<sup>38</sup> Vgl. Hauser, Heinz/Bradke, Sven: EWR-Vertrag, EG-Beitritt, Alleingang, 1991, S. 83 sowie Bundesamt für Industrie, Gewerbe und Arbeit/Integrationsbüro EDA/EVD: Auswirkungen des EWR, 1992, S. 17f.

<sup>39</sup> Vgl. Langejürgen, Ralf: Rütli und EWR, 1993, S.

<sup>40</sup> Vgl. Zwahlen, Jean: Leçons, 1993, S. 139.

<sup>41</sup> Vgl. Koller, Arnold: Die Schweiz und die europäische Integration, 1992, S. 715.

<sup>42</sup> Informationen zum aktuellen Stand der bilateralen Verhandlungen und den Auswirkungen möglicher Ergebnisse auf die Unternehmen sind in Kapitel 5 enthalten. Weitere Informationen enthalten die von der *Gesellschaft zur Förderung der Schweizer Wirtschaft* herausgegebenen Informationsbroschüren und die Zeitschrift CH-Euro-Integration des *Integrationsbüros* von EDA/EVD sowie die von derselben Institution herausgegebenen *Facts Sheets*.

## Literaturverzeichnis

- Altmann, Jörn*: **Außenwirtschaft** für Unternehmen - Europäischer Binnenmarkt und Weltmarkt, Stuttgart/Jena: Gustav Fischer, 1993
- Balastèr, Peter*: Die marktwirtschaftliche **Erneuerung** aus integrationspolitischer Perspektive, Bern: Bundesamt für Konjunkturfragen, 1995
- Bärlocher, Jürg et al.*: Die wirtschaftlichen Auswirkungen des EWR-Neins - **Machbarkeitsstudie** der Arbeitsgemeinschaft KOF/ETH und FEW/HSG, hrsg. vom Bundesamt für Konjunkturfragen, Bern, 1994
- Basedow, Jürgen/Dolfen, Michael*: Verkehrs- und **Transportrecht**, in: *Dauses, Manfred* (Hrsg.): Handbuch, Stand: Januar 1996, Abschnitt L
- Baudenbacher, Carl*: Verbesserung der rechtlichen **Rahmenbedingungen** grenzüberschreitender Wirtschaftstätigkeit - Gutachten zu Händen des Regierungsrates des Kantons St. Gallen, St. Gallen/Berlin: WIV Wissenschaftlicher Verlag, 1995
- Brunetti, Aymo*: Integration und politisch-ökonomischer **Sonderfall Schweiz**, in: Schweizerische Zeitschrift für Volkswirtschaft und Statistik, 1990, Band 126, Heft 3, S. 435-447
- Bundesamt für Industrie, Gewerbe und Arbeit/Integrationsbüro EDA/EVD* (Hrsg.): Die **Auswirkungen des EWR** auf Beschäftigung und Löhne in der Schweiz - Bericht der Arbeitsgruppe des Eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartementes, Bern, 1992
- Bürgisser, Herbert*: Freihandelsabkommen - Paneuropäische Ursprungskumulation - Der Warenverkehr mit EU-, EWR-, EFTA- und anderen Staaten; **Ursprungsregeln**, Basel, 1997 (Zollkreisdirektion Basel/Handelskammer beider Basel)
- Büscher, Reinhard* (Hrsg.): **Europa**: neue Aufgaben erfordern Gestaltungswillen, in: IO Management Zeitschrift, 1994, Band 63, Heft Nr. 2, S. 39-42
- Croome, John*: **WTO Obligations** and Bank Policy Advice - Keeping up with post-Uruguy Round rules, Washington: The World Bank, 1996
- Dauses, Manfred*: **Grundregeln**, in: *Dauses, Manfred* (Hrsg.): Handbuch, Stand: Januar 1996, Kapitel C.I
- Dauses, Manfred* (Hrsg.): **Handbuch** des EG-Wirtschaftsrechts, München: C.H. Beck, Stand: Januar 1996

- Dhima, Giorgio*: Politische Ökonomie der schweizerischen **Ausländerregelung** - Eine empirische Untersuchung über die schweizerische Migrationspolitik und Vorschläge für ihre künftige Gestaltung, Chur/Zürich: Rüegger, 1991 (WWZ-Beiträge, Bd. 5)
- Finger, J. Michael*: **GATT's influence** on Regional Arrangements, in: New dimensions in regional integration, hrsg. von *De Melo, Jaime/Panagariya, Arvind*, Cambridge: Cambridge University Press, 1993
- Freiburghaus, Dieter* (Hrsg.): **Die Kantone und Europa**, Bern/Stuttgart/Wien: Paul Haupt, 1994
- Hauser, Heinz/Bradke, Sven*: **EWR-Vertrag, EG-Beitritt, Alleingang** - Wirtschaftliche Konsequenzen für die Schweiz - Gutachten zu Händen des Bundesrates, Chur/Zürich: Rüegger, 1991 (SIASR an der HSG)
- Hauser, Heinz/Müller-Schnegg, Heinz*: **Öffentliches Beschaffungswesen**, in: Wirtschaftliche Auswirkungen des EWR-Neins, hrsg. vom *Bundesamt für Konjunkturforschung - BFK* (Reihe Strukturberichterstattung), Bern, 1995
- Hauser, Heinz/Schanz, Kai-Uwe*: **Das neue GATT** - Die Welthandelsordnung nach Abschluß der Uruguay-Runde, München/Wien: R. Oldenbourg, 1995
- Hauser, Heinz/Schanz, Kai-Uwe*: Die wirtschaftliche Bedeutung der **Uruguay-Runde** für die Schweiz; Chur/Zürich: Rüegger, o.J.
- Haymann, Michael*: **Approaching Europe**: Swiss Prospectives and Dilemmas, in: Legal Issues of European Integration, 1992, Heft 1, S. 71-101
- Hess, Hans-Joachim/Raaflaub, Patrick*: Die Auswirkungen des **Acquis Communautaire** auf das Recht des EWR - Dargestellt am Beispiel der Schweiz, in: *EuZW*, 1992, Bd. 3, Heft 11, S. 379-386
- Hösli, Madeleine*: Teilnahme am **EWR oder EG-Beitritt** - Entwicklungen in der EG und ihre Rückwirkungen auf die integrationspolitischen Optionen der Schweiz, Chur/Zürich: Rüegger, 1992 (Bd. 30 in der Schriftenreihe des SIASR) (zugl. Dissertation an der HSG)
- Hug, Werner C.*: **Beginn** der bilateralen Verhandlungen Schweiz-EU - Phantasie für neue Strategien, in: *IO Management Zeitschrift*, 1995, Bd. 64, Heft 3, S. 101-103
- Hug, Werner C.*: **Bilateralismus** im Multipack, in: *IO Management Zeitschrift*, 1994, Bd. 63, Heft 12, S.100-105
- Hug, Werner C.*: Nicht der EG-Beitritt, sondern der EWR-Vertrag steht zur **Abstimmung**, in: *IO Management Zeitschrift*, 1992, Bd. 61, Heft 9, S. 101-105
- Integrationsbüro EDA/EVD* (Hrsg.): **CH-Euro**, diverse Ausgaben, 1995 - 1997

- Integrationsbüro EDA/EVD* (Hrsg.): Schweiz/Europäische Union - **Fact sheets**, diverse Ausgaben, 1995 - 1997
- Kleinewefers, Henner*: **Die Schweiz und Europa** - Deregulierung und Integration, in: Schweizer Monatshefte, 1992, Bd. 72, Heft 10, S. 793-813
- Koller, Arnold*: **Die Schweiz und die europäische Integration**, in: Schweizer Monatshefte, 1992, Bd. 72, Heft 9, S. 709-718
- Krugman, Paul R./Obstfeld, Maurice*: **Economia Internazionale** - Teoria e politica economica - Edizione italiana a cura di Vincenzo Denicolò, Milano: Hoepli, 1991
- Langejürgen, Ralf*: Die Eidgenossenschaft zwischen **Rütli und EWR** - Der Versuch einer Neuorientierung der Schweizer Europapolitik, Zürich: Rüegger, 1993
- Linder, Wolf*: Die Schweiz zwischen **Isolation und Integration**, in: Aus Politik und Zeitgeschichte, Beilage zur Wochenzeitung Das Parlament, 1992, Bd. 47/48, S. 20-31
- Lippens de Cerf, Paul/Arachtingi, Thierry*: Présentation générale de l'accord sur l'**Espace Economique Européen** (EEE), Revue des Affaires Européennes, 1992, Heft 4, S. 23-42
- Meuwly, Christian*: **Wissenschaft**, Forschung, Bildung, in: CH-Euro, 1996/97, Heft VI, S. 10
- Navarini, Elsbeth von*: **Direktinvestitionen** ausländischer Unternehmen in der Schweiz, in: Wirtschaftliche Auswirkungen des EWR-Neins, Bd. 2, hrsg. vom *Bundesamt für Konjunkturfragen*, Bern, 1995 (Reihe Strukturberichterstattung)
- Neue Zürcher Zeitung - NZZ* (Hrsg.): EWR bei **Rekordbeteiligung** am Stände- und knapp am Volksmehr gescheitert - Tiefer Graben zwischen der Deutschschweiz und der Romandie, 07.12.1992, S. 1
- Neue Zürcher Zeitung - NZZ* (Hrsg.): „**Bahn frei**“ für die Verhandlungen Schweiz-EU, 1.11.1994, S. 21
- Neue Zürcher Zeitung - NZZ* (Hrsg.): Offensive **EU-Verhandlungstaktik** mit 40 Tonnen, 2.3.1995, S. 21
- Neue Zürcher Zeitung - NZZ* (Hrsg.): Ein vernünftiger **Dissens** in der EU-Beitritts-Frage, 30.11/1.12.1996, S. 37
- Neue Zürcher Zeitung - NZZ* (Hrsg.): **Personenverkehr** - das Mosaik ist erkennbar, 3.12.1996

- Neue Zürcher Zeitung - NZZ* (Hrsg.): **Zitterpartie** Landverkehr, 4.12.1996, S. 9
- Neue Zürcher Zeitung - NZZ* (Hrsg.): Für **Freizügigkeit** - gegen Isolation, 6.12.1996, S. 26
- Neue Zürcher Zeitung - NZZ* (Hrsg.): **Rückenwind** in den bilateralen Verhandlungen mit der Europäischen Union, 7./8.12.1996, S. 9
- Neue Zürcher Zeitung - NZZ* (Hrsg.): Die Schweiz prüft **EU-Angebot** zu 40-Tönnern, 9.12.1996, S. 13
- Neue Zürcher Zeitung - NZZ* (Hrsg.): Wie teuer darf der **Tonnenkilometer** sein? 12.12.1996, S. 9
- Neue Zürcher Zeitung - NZZ* (Hrsg.): Ringen um **Eckdaten** im Landverkehr, 13.12.1996, S. 9
- Neue Zürcher Zeitung - NZZ* (Hrsg.): Einigung über den **Stabilitätspakt** - Von Währungsfragen geprägter EU-Gipfel, 14./15.12.1996, S. 9
- Neue Zürcher Zeitung - NZZ* (Hrsg.): Integrationspolitischer Alltag im **Mercosur**, 19.12.1996, S. 9
- Neue Zürcher Zeitung - NZZ* (Hrsg.): **Leitplanken** einer rollenden Landstraße, 21./22.12.1996, S. 25
- Neue Zürcher Zeitung - NZZ* (Hrsg.): Freie Fahrt für **40-Tönnern** Richtung Weinland?, 13.1.1997, S. 15
- Neue Zürcher Zeitung - NZZ* (Hrsg.): Die EU-Kommission zum **Landverkehr** mit der Schweiz, 17.1.1997, S. 25
- Neue Zürcher Zeitung - NZZ* (Hrsg.): Die CVP plant den wertkonservativen **Aufbruch**, 20.1.1997, S. 11
- Neue Zürcher Zeitung - NZZ* (Hrsg.): Transalpiner **Zahlenknäuel**, 23.1.1997, S. 9
- Neue Zürcher Zeitung - NZZ* (Hrsg.): **Lästige Kontrollen** an der EU-Außengrenze, 24.1.1997, S. 48
- Neue Zürcher Zeitung - NZZ* (Hrsg.): Lippenbekenntnisse zu **Wege- und Umweltkosten?**, 29.1.1997, S. 9
- Neue Zürcher Zeitung - NZZ* (Hrsg.): Die **Finanzierung** als Neat-Lokomotive, 1./2.2.1997, S. 25

- Neue Zürcher Zeitung - NZZ* (Hrsg.): **Geklärte EU-Position** gegenüber der Schweiz, 1./2.2.1997, S.11
- Neue Zürcher Zeitung - NZZ* (Hrsg.): **Beherrzte Annäherungsschritte** im Landverkehr, 6.3.1997, S. 9
- Neue Zürcher Zeitung - NZZ* (Hrsg.): **Lockerung** der Lex Friedrich für Unternehmer, 7.3.1997, S. 25
- Neue Zürcher Zeitung - NZZ* (Hrsg.): **Bestätigter Annäherungskurs** im Landverkehr, 12.3.1997, S. 9
- Neue Zürcher Zeitung - NZZ* (Hrsg.): **Dossier Beschaffungswesen** unter Dach, 15./16.3.1997, S. 9
- Neue Zürcher Zeitung - NZZ* (Hrsg.): **Denkpause**, EWR II oder EU-Beitritt?, 5./6.4.1997, S. 15
- Neue Zürcher Zeitung - NZZ* (Hrsg.): Die EU bezichtigt die Schweiz fehlender **Flexibilität**, 30.4.1997, S. 21
- Neue Zürcher Zeitung - NZZ* (Hrsg.): **Stille Partnerschaft** mit Sokrates, 20.5.1997, S. 25
- Neue Zürcher Zeitung - NZZ* (Hrsg.): **Parolen** zu den Abstimmungen vom 8. Juni, 24./25.5.1997, S. 29
- Neue Zürcher Zeitung - NZZ* (Hrsg.): **Vorläufiger Abbruch** der Verkehrsverhandlungen, 24./25.5.1997, S. 25
- Neue Zürcher Zeitung - NZZ* (Hrsg.): **Wie weiter** bei den bilateralen Verhandlungen?, 26.5.1997, S. 5
- Rossier, Markus: Dossier Personenfreizügigkeit*, in: *Gesellschaft zur Förderung der Schweizerischen Wirtschaft - Wf* (Hrsg.): Verhandlungen, 1996, S. 21-39
- Schindler, Dietrich: EU-Mitgliedschaft und direkte Demokratie* - Das Ausmass der Einbusse an direkter Demokratie, in: *CH-Euro*, 1995, Heft IV, S. 3-5
- Schweizerischer Bundesrat* (Hrsg.): Bericht über die **Stellung** der Schweiz im europäischen Integrationsprozess vom 24. August 1988, Dokument Nr. 88.045
- Schweizerischer Bundesrat* (Hrsg.): Botschaft über das **Folgeprogramm** nach der Ablehnung des EWR-Abkommens vom 24. Februar 1993, Bern, 1993
- Schweizerischer Bundesrat* (Hrsg.): **Zwischenbericht** zur europäischen Integrationspolitik der Schweiz vom 29. März 1995, Bern, 1995

- Seidel, Ingelore: Öffentliches Auftragswesen*, in: *Dauses, Manfred* (Hrsg.): Handbuch, Stand: Januar 1996, Kapitel H.IV
- Senti, Richard: Die Integration als Gefahr für das GATT*, in: *Aussenwirtschaft*, 1994, Bd. 49, Heft 1, S. 131-150
- Sinn, Hans-Werner: Implikationen* der vier Grundfreiheiten für eine nationale Fiskalpolitik, in: *Wirtschaftsdienst*, 1995, Heft 5, S. 240-249
- Stähli, Christine: Dossier öffentliches Beschaffungswesen*, in: *Gesellschaft zur Förderung der Schweizerischen Wirtschaft - Wf* (Hrsg.): Verhandlungen, 1996, S. 8-13
- Stähli, Christine/Vuyk, Hugo: Dossier technische Handelshemmnisse*, in: *Gesellschaft zur Förderung der Schweizerischen Wirtschaft - Wf* (Hrsg.): Verhandlungen, 1996, S. 14-20
- Staubli, Maurus: Dossier Forschung*, in: *Gesellschaft zur Förderung der Schweizerischen Wirtschaft - Wf* (Hrsg.): Verhandlungen, 1996, S. 2-7
- Tichy, Gunther: Theoretical and Empirical Considerations on the Dimension of an Optimum Integration Area in Europe*, in: *Außenwirtschaft*, 1992, Bd. 47, Heft 1, S. 107-137.
- Toledano Laredo, Armando: The EEA agreement: an overall view*, in: *Common Market Law Review*, 1992, Bd. 29, Heft 4, S. 1199-1213
- Ullrich, Hanns: Forschungs- und Technologiepolitik*, in: *Dauses, Manfred* (Hrsg.): Handbuch, Stand: Januar 1996, Kapitel N
- Vuyk, Hugo: Dossier Landverkehr*, in: *Gesellschaft zur Förderung der Schweizerischen Wirtschaft - Wf* (Hrsg.): Verhandlungen, 1996, S. 50-55
- Vuyk, Hugo: Dossier Landwirtschaft*, in: *Gesellschaft zur Förderung der Schweizerischen Wirtschaft - Wf* (Hrsg.): Verhandlungen, 1996, S. 46-49
- Vuyk, Hugo: Dossier Luftverkehr*, in: *Gesellschaft zur Förderung der Schweizerischen Wirtschaft - Wf* (Hrsg.): Verhandlungen, 1996, S. 39-45
- Weidenfeld, Werner/Wessels, Wolfgang* (Hrsg.): **Europa** von A-Z - Taschenbuch der europäischen Integration, Bonn: Europa-Union Verlag, 1995 (Lizenzausgabe der Bundeszentrale für politische Bildung)
- Weindl, Josef: Europäische Gemeinschaft* - Institutionelles System, Binnenmarkt sowie Wirtschafts- und Währungsunion auf der Grundlage des Maastrichter Vertrages, München/Wien: R. Oldenbourg, 1994

*WTO Trade Policy Review Body* (Hrsg.): Economic **Reform** in Switzerland spurred on by Uruguay Round Results and stronger European Competition, Genf, 22.05.1996 (Internet: [http://www.unicc.org/wto/Trade\\_Reviews/tprb31.htm](http://www.unicc.org/wto/Trade_Reviews/tprb31.htm))

*WTO Trade Policy Review Body* (Hrsg.): Review of Switzerland - Concluding **Remarks** by the Chairperson, Genf, 30.05.1996 (Internet: [http://www.unicc.org/wto/Trade\\_Reviews/tprb32.htm](http://www.unicc.org/wto/Trade_Reviews/tprb32.htm))

*WTO Trade Policy Review Body* (Hrsg.): Review of Switzerland - **Report** by the Secretariat - Summary Observations, Genf, 1996 (Internet: [http://www.unicc.org/wto/Trade\\_Reviews/trpb31.htm](http://www.unicc.org/wto/Trade_Reviews/trpb31.htm))

*Zschiedrich, Harald*: **Binnenmarkt Europa** - Einführung in die Grundlagen - freier Warenverkehr, Steuerharmonisierung, technische Handelshemmnisse, europäische Industriepolitik, Wirtschafts- und Währungsunion, EG-Assoziierungsabkommen, Wiesbaden: Th. Gabler, 1993

*Zwahlen, Jean*: Quelles **leçons** tirer du rejet du 6 décembre?, in: Bulletin de la Société d'études économiques et sociales, 1993, Bd. 51, Heft 2, S. 137-143

## **Rechtsprechungsverzeichnis**

Urteil des EuGH vom 11.07.1974, Rechtssache 8/74 (Staatsanwaltschaft ./ B. und G. Dassonville), EuGHE 1974, 837

Urteil des EuGH vom 20.02.1979, Rechtssache 120/78 (Rewe-Zentral ./ Bundesmonopolverwaltung für Branntwein [„Cassis de Dijon“]), EuGHE 1979, 649

Urteil des EuGH vom 05.05.1982, Rechtssache 15/81 (Gaston Schul Douane Expéditeur ./ Inspecteur der Invoerrechten en Accijnzen Roosendaal), EuGHE 1982, 1409

# Quellenverzeichnis

## I. Rechtsquellen der Europäischen Gemeinschaften

Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft (EG) i.d.F. vom 27. März 1957, Fundstelle: BGBl. 1957 II S. 766, i.d.F. vom 1. Januar 1995 (ABl. Nr. L 1/1995, S. 1)  
Vertrag über die Europäische Union (EU) vom 7. Februar 1992, Fundstelle: BGBl. 1992 II, S. 1253

Verordnung (EWG) Nr. 1612/68 des Rates vom 15. Oktober 1968 über die Freizügigkeit der Arbeitnehmer innerhalb der Gemeinschaft, ABl. Nr. L 257 vom 19.10.1968, S. 2 ff.

Verordnung (EWG) Nr. 1408/71 des Rates vom 14.6.1971 zur Anwendung der Systeme der sozialen Sicherheit auf Arbeitnehmer und deren Familien, die innerhalb der Gemeinschaft zu- und abwandern, ABl. Nr. L 149 vom 5.7.1971, S. 2ff.

Mitteilung der Kommission über die Auswirkungen des Urteils des Europäischen Gerichtshofes vom 20. Februar 1979 in der Rechtssache 120/78 („Cassis de Dijon“), ABl. Nr. C 256 vom 3.10.1980

Richtlinie des Rates vom 25. Juli 1985 zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Haftung für fehlerhafte Produkte (85/374/EWG), ABl. Nr. L 210/29 vom 7.8.1985

Richtlinie des Rates vom 18.7.89 zur Änderung der Richtlinie 71/305/EWG über die Koordination der Verfahren zur Vergabe öffentlicher Bauaufträge (89/440/EWG), ABl. Nr. L 210 vom 21.07.1989, S.1ff.

Richtlinie 93/38/EWG des Rates vom 14.6.1993 zur Koordination der Auftragsvergabe durch Auftraggeber der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie im Telekommunikationssektor, ABl. Nr. L 199 vom 9.8.1993, S. 84ff.

Verordnung (EWG) Nr. 3118/93 des Rates vom 25. Oktober 1993 zur Festlegung der Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Güterkraftverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind, ABl. Nr. L 279/1 vom 12.11.1993

Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, ABl. Nr. L 1 vom 3.1.1994  
Protokoll über Ursprungsregeln (S. 54 ff), Protokoll 12 über Vereinbarungen mit Drittländern über die Konformitätsbewertung (S. 174ff), Protokoll 14 über Handel mit Kohle- und Stahlerzeugnissen (S. 175), Anhang V - Freizügigkeit der Arbeitnehmer (S. 325ff.), Anhang VII - Gegenseitige Anerkennung beruflicher Qualifikationen (S. 371ff.), Anhang XIII - Verkehr (S. 422), Anhang XIV (S. 446), Anhang XVI - Öffentliches Auftragswesen (S. 461f.), Anhang XX Umweltschutz, Anpassungsprotokoll (S. 572).

## II. Schweizerische Rechtsquellen und internationale Abkommen der Schweiz

**Bundesverfassung** vom 29. Mai 1874, SR 101, Fundstelle BS 1 3, i.d.F. vom 9.5.1996, Fundstelle AS **1996** 1492

Bundesgesetz vom 26. März 1931 über Aufenthalt und Niederlassung der Ausländer (**ANAG**), SR 142.20, Fundstelle: BS 1 121, i.d.F. vom 18.3.1994, Fundstelle AS **1995** 146

Allgemeines Zoll- und Handelsabkommen (GATT) vom 30. Oktober 1947, SR 0.632.21, AS **1959** 1745

Übereinkommen vom 4. Januar 1960 zur Errichtung der Europäischen Freihandelsassoziation (EFTA), SR 0.632.31, Fundstelle: AS **1960** 590

Abkommen zwischen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft (**Freihandelsabkommen; FHA**) vom 22. Juli 1972, SR 0.632.401, Fundstelle: AS **1972** 3115, i.d.F. vom 12.7.1989, Fundstelle: AS **1990** 478

Bundesgesetz vom 16. Dezember 1983 über den Erwerb von Grundstücken durch Personen im Ausland (**BewG, „Lex Friedrich“**), SR 211.412.41, Fundstelle: AS **1984** 1148

Verordnung vom 6. Oktober 1986 über die Begrenzung der Zahl der Ausländer (**BVO**), SR 823.21, Fundstelle: AS **1986** 1791, i.d.F. vom 16.10.1996, Fundstelle AS **1996** 2923.

Abkommen zwischen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Güterverkehr auf Straße und Schiene vom 2.5.1992 (**„Transitabkommen“**), SR 0.740.71, Fundstelle AS **1993** 1198

Bundesgesetz vom 18. Juni 1993 über die Produkthaftpflicht (**„Produkthaftpflichtgesetz“; PrHG**), Fundstelle: AS **1993** 3122

Abkommen vom 15. April 1994 zur Errichtung der Welthandelsorganisation, SR 0.632.20, Fundstelle: AS **1995** 2117

Übereinkommen vom 15. April 1994 über das öffentliche Beschaffungswesen, SR 0.632.231.422, Fundstelle: AS **1996** 609

Verordnung vom 22. Juni 1994 über die Mehrwertsteuer (**MWSTV**), SR. 641.201, Fundstelle: AS **1994** 1464, i.d.F. vom 26.6.1996, Fundstelle: AS **1996** 2378

Bundesgesetz über die technischen Handelshemmnisse (**THG**) vom 6. Oktober 1995,  
SR 946.51, Fundstelle AS **1996** 1725

Bundesgesetz vom 6. Oktober 1995 über den Binnenmarkt (**Binnenmarktgesetz;**  
**BGBM**), SR 943.02, Fundstelle: AS **1996**, 1738