

Erosion der Bilateralen Abkommen

Besteht Handlungsbedarf?

Staaten versuchen, die von privaten Akteuren entwickelten Produkte und Produktionsverfahren zu regeln. Da sich beides in immer rascherem Wandel bewegt, dreht sich das Karussell der Regeln immer schneller. Stichworte dazu: Gesundheitsgefährdende Brustimplantate, Mobiltelefone, Drohnen, Cyberattacken, Datenschutz ...

Damit veralten staatliche Regeln immer rascher. Noch schlimmer geht es internationalen Abkommen, bei denen nicht nur eine Gesetzgebungsmaschinerie, sondern mindestens zwei oder mehr agieren müssten. Sie erodieren. Das gilt auch für die Bilateralen Abkommen. Aber ist das so schlimm?

Eine grössere Anzahl schweizerischer Unternehmen nutzen das mittlerweile bald 50 Jahre alte *Freihandelsabkommen 1972*. Umgekehrt liest man immer etwa wieder, dass die Formalitäten um die Ursprungszeugnisse so kompliziert sind, dass es billiger ist, die WTO Industriezölle zu bezahlen.

Trotz dieser Erosion internationaler Abkommen sind unsere Exporte in die EU seit 1990 mit einigen Dellen dauernd gestiegen. Die Unternehmer haben also Wege gefunden, ihre Produkte trotz Veraltung und Erosion der Abkommen kontinuierlich zu steigern, jeder auf die für seine Situation angepasste Art.

Damit stellt sich die Frage, ob überhaupt internationale Abkommen in diesem hochkomplexen, dauernder Änderung unterworfenem Gebiet zu nützlichen Lösungen führen können. Zu Lösungen, die zuerst innerschweizerisch und allenfalls auch der EU verkauft werden müssten. Oder ob die Praktiker nicht mit Beeinflussung der Normierungsgremien und individuellen privaten Lösungen wie z.B. Research und Herstellung von Schlüsselkomponenten in der Schweiz und Massenfertigung in der EU oder anderswie rascher zu individuell massgeschneiderten gescheiterten Lösungen kommen als durch Versuche, die Politik zu beeinflussen.

Noch mehr wird man zu individuellen privaten Lösungen neigen, wenn man die Folgen von Politik-Interventionen sieht. Als Beispiel mag das Rahmenabkommen dienen, wo die EU mit der „Modernisierung“ der Abkommen die Schweiz zur Anwendung der abstrusen EU-Beihilfe-Regeln zwingen wollte, einem hochkomplexen, aber letztlich wirkungslosem Bürokratiekomplex. Gut gemeint (staatliche Subventionen reduzieren) aber von der Bürokratie ins Gegenteil umfunktioniert (Alitalia, Alstom, Gemeinnütziger Wohnungsbau, Ilva, italienische Banken, ultrakomplizierte Interventionen in die nationale Steuerpolitik etc.; zehn und mehr Jahre Rechtsunsicherheit)

Grundsätzlich sehe ich auf dem Gebiet des Freihandelsabkommens 1972 weder interne noch internationale Vorstösse, welche die Regulierungsdichte erheblich auslichten könnten. Aber vielleicht sehen die täglich mit dem Regulierungskram befassten Praktiker Möglichkeiten. Sollen sie aber schweiz-intern und danach noch mit der EU durchgesetzt werden, so dürfte sich das Arrangieren mit dem Problem in praktisch allen Fällen als weniger aufwändig erweisen.

Bei der *Personenfreizügigkeit* sind wir einerseits auf kurzfristig offene Grenzen angewiesen. Weder die Schweiz noch die EU wollen Grenzzäune zwischen Kreuzlingen und Konstanz. Andererseits können

wir uns eine noch grössere Begünstigung der permanenten Einwanderung nicht leisten, welche die EU z.B. mit der UBRL forderte. Derzeit bewegen wir uns in einem labilen Gleichgewicht. Allfällige Diskussionen über Vertragsanpassungen dürften unausweichlich in Verhandlungen über mehr Einwanderung unqualifizierter Personen münden. Irgendwelche Chancen für eine Verbesserung für die Schweiz sehe ich nicht. Auch hier meine Ansicht: Keine Aktionen.

Das *Agrarabkommen* hat volkswirtschaftlich eine zu kleine Bedeutung, als dass man sich mit Änderungen befassen sollte. Das (nicht in der Diskussion um das Rahmenabkommen involvierte) Agrarabkommen II funktioniert, ohne dass ich über Beschwerden etwas gelesen habe.

Der Luftverkehr ist zwar für die verkehrstechnische Verbindung der Schweiz mit der Welt von grosser Bedeutung. Zuzufolge der Interessen der EU an der direkten Anbindung der Schweizer Touristen ans Mittelmeer und bei den Eigentumsverhältnissen bei der Swiss sind jedoch Einschränkungen nicht zu erwarten. Wie die *Luftverkehrsabkommen* die Probleme regeln, ist unter diesen Umständen m.E. irrelevant. Irgendwelche Vorstösse versprechen keine neuen Vorteile.

Beim *Landverkehr* sehe ich kein Erosionsproblem. Die EU profitiert von den nicht kostendeckenden LSVA Gebühren ihrer Lastwagen und dürfte an einer Kündigung kein Interesse haben. Umgekehrt verkleinert das Abkommen die Administration an den Grenzen und gibt den Schweizer Transporteuren (fast) freie Fahrt in der EU. Auch hier keine konkreten Folgen einer Erosion und m.E. kein Bedarf an Vorstössen seitens der Schweiz.

Das *Abkommen über die öffentlichen Beschaffungen*: Während die „Denk“fabrik BAK Basel in einer Studie ende 2015 noch dachte, der Wegfall dieses Abkommens die Schweiz 16.7 Milliarden kosten würde, ist dieser Verlust in einer Studie der gleichen Denkfabrik von 2020 zur gleichen Frage verschwunden. Grund sei das entsprechende WTO-Abkommen von 2012, das seit dem 1.1.2021 für die Schweiz gelte. So rasch geht das!

Fazit:

Bei den meisten EU-Abkommen gibt es weder internen noch externen Handlungsbedarf.

Die Analysen zu den weiteren wesentlichen Bilateralen Abkommen finden Sie mit Klick auf

[Konformitätsabkommen,](#)

[Forschungsabkommen und](#)

[Stromabkommen](#)

Arrangements sind zwar wünschbar aber nicht essentiell erforderlich. Sie sollten deshalb nicht sofort im derzeit gereizten Gesprächsklima, sondern erst nach einer Abkühlungsperiode in Gesprächen mit der EU wieder aufgenommen werden

Bezüglich des Stromabkommens müsste zudem vorab in Kenntnis des derzeitigen Textes eine innenpolitische Meinungsbildung stattfinden