

Güterverkehr: Keine neuen Hindernisse im Handel mit der EU

Ein möglichst ungehinderter grenzüberschreitender Warenverkehr ist eine zentrale Voraussetzung für die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Wirtschaft. Die von der Europäischen Union beschlossenen Sicherheitsmassnahmen im internationalen Handel hätten sich negativ auf den bilateralen Warenverkehr ausgewirkt. Dank einer Anpassung des Güterverkehrsabkommens (GVA) zwischen der Schweiz und der EU kann eine Beeinträchtigung des Handels vermieden werden. Das revidierte Abkommen wird ab dem 1. Juli 2009 provisorisch angewendet.

Position economiesuisse

economiesuisse unterstützt die Unterzeichnung und vorläufige Anwendung des Güterverkehrsabkommens klar. Dank der ausgehandelten Lösung entfällt die Pflicht zur Vorausanmeldung sicherheitsrelevanter Daten („24-Stunden-Regel“) im bilateralen Warenverkehr; eine ideale Lösung im Verhältnis zur EU. Im direkten Warenverkehr mit Nicht-EU-Staaten verpflichtet sich die Schweiz, Sicherheitsmassnahmen einzuführen. Diese können für gewisse Unternehmen mit Mehraufwand verbunden sein. Bei der Umsetzung des GVA in der Schweiz ist auf die Bedürfnisse der Schweizer Wirtschaft Rücksicht zu nehmen.

29. Juni 2009

Nummer 16

dossierpolitik

Güterverkehrsabkommen Schweiz–EU: gute Lösung für den bilateralen Handel

Die Zunahme der Sicherheitsanforderungen im internationalen Handel stellt für den Zoll und die Unternehmen eine grosse Herausforderung dar. Dank der Revision des Güterverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU kann eine Beeinträchtigung im Warenverkehr mit unserem wichtigsten Handelspartner vermieden werden, was klar zu begrüssen ist. Das revidierte Abkommen tritt am 1. Juli 2009 provisorisch in Kraft. Von der Einführung einer Pflicht zur Vorausanmeldung von Lieferungen in den EU-Binnenmarkt respektive aus diesem in die Schweiz wird abgesehen. Im direkten Warenverkehr mit Nicht-EU-Staaten müssen definitiv ab dem 1. Januar 2011 sicherheitsrelevante Daten gemeldet werden. International geht es nun darum, mit den wichtigsten Partnern Vereinfachungen auszuhandeln. National steht die wirtschaftsfreundliche Umsetzung der Massnahmen in der Schweiz im Vordergrund.

Effizientes Zollwesen als Standortfaktor in der globalisierten Welt

Rezession und Protektionismus als Herausforderungen für die Exportwirtschaft

Der Konjunkturabschwung hat sich durch die Finanzkrise innerhalb weniger Monate zu einer tiefen Rezession ausgeweitet. Diese ist in ihrem Ausmass und der weltweiten Synchronität beispiellos. Die Welthandelsorganisation WTO prognostiziert einen Einbruch des Welthandels um neun Prozent im Jahr 2009. Begleitet wird der Rückgang durch eine Zunahme von protektionistischen Massnahmen. Verschiedene Staaten versuchen, ihre Märkte abzuschotten und die heimische Industrie zu schützen. Trotz des Bekenntnisses der G-20-Staaten im November 2008, auf die Schaffung neuer Handelshemmnisse zu verzichten, wurden seither knapp 80 neue protektionistische Massnahmen ergriffen.¹ Dabei handelt es sich nicht nur um die Anhebung von Zöllen, sondern um eine Vielzahl unterschiedlicher Massnahmen wie nichttarifäre Handelshemmnisse (Gesundheits-, Umwelt-, Sicherheits-, Kennzeichnungsvorschriften), Subventionen, „Buy local“-Klauseln oder Investitionsbeschränkungen.

Der Abschwung folgt einer langen Phase starken Wachstums: Das Volumen der weltweit gehandelten Güter hat sich in den letzten 25 Jahren wertmässig verachtfacht.² Die Anzahl des Umschlags von Seefracht-Containern – mittlerweile ein Symbol der Globalisierung – hat im gleichen Zeitraum um den Faktor fünf zugenommen.³ Die Wertschöpfungsketten der Unternehmen sind heute international ausgerichtet. Zulieferer und Kunden befinden sich grösstenteils in einem anderen Zollgebiet. Dies trifft besonders für die stark international ausgerichtete Schweizer Wirtschaft zu. Jeder zweite Franken wird im Ausland verdient. Die Verbesserung des Zugangs zu wichtigen Absatzmärkten sowie die Nichtdiskriminierung gegenüber Drittstaaten sind entscheidende Rahmenbedingungen für die Schweizer Exportwirtschaft. Darüber hinaus ist ein effizientes Zollwesen, das einen möglichst ungehinderten grenzüberschreitenden Warenverkehr zulässt, für die Schweizer Unternehmen unerlässlich.

Sicherheit im Welthandel: Paradigmenwechsel seit 9/11

Ausgehend von den USA wurde weltweit eine Vielzahl neuer Sicherheitsmassnahmen geschaffen

Schon seit Menschengedenken ist die Sicherheit der Handelsrouten ein Thema: Einst Karawanen und Handelsschiffe, heute Lastwagen, See- oder Luftfracht-Container, werden gegen Überfälle, Diebstahl und Beschädigungen geschützt. Seit den Terroranschlägen vom 11. September 2001 hat die Bedeutung der Sicherheit im internationalen Warenverkehr jedoch stark an Bedeutung zugenommen. Darüber hinaus hat ein eigentlicher Paradigmenwechsel stattgefunden: Der Warentransport wird nicht mehr nur als Ziel, sondern neu

¹ World Bank (2009): Trade Protection: Incipient but Worrisome Trends. In: Trade Notes Nr. 37.

² Eigene Berechnung basierend auf der Statistik der WTO (vgl. www.wto.org).

³ UNCTAD (2008): Review of Maritime Transport 2008.

auch als Mittel oder als Träger eines Angriffs betrachtet. Die USA lancierten daraufhin unilateral mehrere Programme mit der Absicht, die Sicherheit im internationalen Warenverkehr zu stärken und ihr Territorium zu schützen. Zu nennen sind unter anderem die im Jahr 2002 verabschiedete *Container Security Initiative*, nach welcher Frachtcontainer bereits im Versandhafen, z.B. in Genua, von US-Zöllnern kontrolliert werden können. Diese Initiative wurde durch die *24 Hour Advance Manifest Rule* ergänzt. Diese sogenannte „24-Stunden-Regel“ verlangt, dass bestimmte Frachtdaten beim Export in die USA 24 Stunden vor dem Verladen an die US-Zollbehörden übermittelt werden müssen. Im Jahr 2007 unterzeichnete US-Präsident Bush eine Gesetzesvorlage, die vorsieht, dass 100 Prozent aller Sendungen vor dem Verschiffen Richtung USA in ausländischen Häfen kontrolliert werden müssen (*100 Prozent Cargo Scanning*). Pilotprojekte und Studien der amerikanischen Zollbehörden zeigen, dass eine Umsetzung des Gesetzes bis ins Jahr 2012 kaum möglich sein wird. Das Projekt ist zu teuer und sicherheitspolitisch nicht zielführend. Entgegen dem Kongress plädiert die US-Administration auf der Beibehaltung eines risikobasierten Ansatzes.

Die Schaffung von Handelshemmnissen unter dem Deckmantel „Sicherheit“ muss vermieden werden

Ausgehend von den USA, wurden weltweit bestehende Sicherheitsmassnahmen angepasst und eine Vielzahl neuer Programme geschaffen. Dies auf internationaler (im Rahmen der Weltzollorganisation WZO), regionaler (im Rahmen der neuen EU-Zollgesetzgebung) und nationaler Ebene. Der Paradigmenwechsel ist für die Zollverwaltungen und insbesondere für Unternehmen eine grosse Herausforderung. Die Massnahmen können zu Verzögerungen bei der Zollabwicklung führen. Die Wettbewerbsfähigkeit der importierten Güter wird beeinträchtigt. Für den Exporteur, Spediteur und das Transportunternehmen entsteht ein administrativer Mehraufwand. Zudem stellt sich die Frage nach dem Datenschutz sowie nach der Wirksamkeit und Effizienz der Massnahmen. Der mit Abstand grösste Teil der Sendungen stellt keine Gefahr dar. Sicherheit ist für die Wirtschaft jedoch ein wichtiges Anliegen. Dabei ist zu gewährleisten, dass Sicherheitsvorschriften den grenzüberschreitenden Warenverkehr nicht erschweren oder gar als protektionistische Massnahmen missbraucht werden. Als stark international vernetztes Land und Verkehrsknotenpunkt in Europa war aber klar, dass sich die Schweiz diesem Paradigmenwechsel nicht vollends entziehen kann. Es galt und gilt, die Rahmenbedingungen wirtschaftsfreundlich auszugestalten.

Sicherheitsbezogene Änderungen des EU-Zollkodex

Die drei Elemente des neuen EU-Zollkodex:

Im Lichte der internationalen Entwicklungen hat auch die Europäische Union verschiedene Massnahmen verabschiedet, um die Sicherheit im Warenverkehr mit Drittstaaten zu stärken. Rechtliche Basis dazu bildet die Verordnung EG 648/2005 vom 13. April 2005 und deren Durchführungsvorschriften im Sicherheitsbereich (EG 1875/2006), die seit dem 26. Dezember 2006 in Kraft sind. Diese beinhalten drei Grundelemente:

1. Risikoanalysen
Erstens besteht in der EU seit Anfang 2007 ein gemeinschaftsweites Risikomanagementsystem. Das heisst, Zollkontrollen erfolgen auf der Basis von Risikoanalysen betreffend die Sicherheit der Sendungen. Die Risikoprofile werden in der EU vereinheitlicht und die Daten zwischen den einzelnen mitgliedstaatlichen Zollbehörden ausgetauscht.
2. Authorized Economic Operator
Zweitens wurde per 1. Januar 2008 der „Authorized Economic Operator AEO“-Status eingeführt. Unternehmen, die betreffend internen Kontrollsystemen, Zahlungsfähigkeit und Rechtstreue gewisse Bedingungen erfüllen, können von einer zügigeren Zollabfertigung und verminderten Dokumentationspflichten profitieren.
3. Vorausanmeldepflicht
Drittes und zentrales Element ist die Vorausanmeldepflicht im grenzüberschreitenden Güterverkehr. Sie besagt, dass Ein- und Ausfuhren in bzw. aus dem EU-Zollgebiet eine bestimmte Zeitdauer im Voraus angemeldet werden müssen. Konkret müssen bestimmte Sicherheitsdaten mittels elektronischem Datensatz angemeldet werden. Die Frist variiert je nach Transportmittel zwischen 24 Stunden (vor dem Verladen im Abgangshafen für Hochsee-Containerfracht – daher der Begriff „24-Stunden-Regel“) und einer Stunde im Strassenverkehr. Die summarischen Eingangs- und Ausgangsmeldungen in elektronischer Form hätten auf den 1. Juli 2009 in der EU rechtsverbindlich werden sollen.

Die hohe Komplexität der Verfahren und die Anforderungen an die Informationstechnologie konnten nicht zeitgerecht bewältigt werden; weder in allen EU-Mitgliedstaaten noch seitens der Unternehmen. Die EU-Kommission hat deshalb Ende Februar 2009 entschieden (Verordnung EG 273/2009), die summarische Vorausanmeldung der Sicherheitsdaten bis zum 31. Dezember 2010 als fakultativ zu erklären. Nichtsdestotrotz steht es den Mitgliedstaaten aber frei, elektronische Zollanmeldungen per 1. Juli 2009 einzuführen.

Negative Folgen für den Warenhandel und Verkehrsprobleme konnten verhindert werden

Wirkungen für den Güterverkehr und die Verkehrssituation an der Grenze

Die von der EU beschlossenen Massnahmen hätten sich angesichts der zentralen Lage unseres Landes und der engen wirtschaftlichen Verflechtungen mit dem EU-Binnenmarkt sowohl für Schweizer Unternehmen (Export, Import) als auch Firmen im EU-Raum (Export, Import und vor allem Transit) negativ ausgewirkt. 41 Prozent unserer gesamten Exporte und 60 Prozent der Importe entfallen allein auf die vier direkt benachbarten EU-Mitgliedstaaten Deutschland, Österreich, Italien und Frankreich. Täglich passieren rund 23'000 Lastwagen die Grenze. Allein der Transitverkehr durch die Schweiz umfasst jährlich 900'000 LKWs.

Enge wirtschaftliche Verflechtung zwischen der Schweiz und der EU

Warenhandel im Jahr 2008 ⁴	— Schweizer Exporte in die EU: 127,7 Mrd. Franken (62 Prozent aller Exporte)
	— Schweizer Importe aus der EU: 151,8 Mrd. Franken (81,2 Prozent aller Importe)
Strasse ⁵	— 23'000 Lastwagen überqueren die Grenze pro Tag
	— 4100 LKWs allein im Transitverkehr
	— Transitvolumen pro Jahr: rund 9 Millionen Tonnen
Schiene	— 4400 Wagons überqueren die Grenze pro Tag
	— 3100 Wagons allein im Transitverkehr
	— Transitvolumen pro Jahr: rund 28 Millionen Tonnen

Es ist deshalb im Interesse der Schweiz und der EU, dass der Warenverkehr so reibungslos wie möglich verläuft. Die Pflicht zur Vorausanmeldung hätte erhebliche neue Handelshemmnisse geschaffen. Wahrscheinliche Folgen wären massive Staus und Verzögerungen an der Grenze gewesen. Die Pflicht zur Vorausanmeldung hätte den lokalen Güterverkehr und den besonders in den Grenzregionen Basel oder am Bodensee intensiven Intra-Unternehmenshandel behindert: Just-in-Time-Lieferungen wären erschwert worden. Die Wirksamkeit der Vorausanmeldung zur Verhinderung von Terroranschlägen ist zudem äusserst fraglich: Der mit Abstand grösste Teil der deklarierten Sendungen stellt kein Sicherheitsrisiko dar. Die Schweiz weist ein ebenbürtiges Sicherheitsniveau auf wie ihre Nachbarstaaten. Es ist nicht nachvollziehbar, wieso in der Lesart der neuen EU-Verordnung ein Transport zwischen Basel und Lörrach als weniger sicher eingestuft hätte werden sollen, als einer zwischen Riga und Lissabon. Es war unabdingbar, eine praktikable und wirtschaftsfreundliche Lösung zu finden, um die Schaffung neuer Handelshemmnisse zu vermeiden.

⁴ SNB Statistisches Monatsheft 2009.

⁵ Zahlen der Eidg. Zollverwaltung.

Grundprinzip: Gegenseitige Anerkennung der Sicherheitsmassnahmen im Zollbereich

Revidiertes Güterverkehrsabkommen (GVA) tritt am 1. Juli 2009 in Kraft

Vor diesem Hintergrund haben die Schweiz und die Europäische Union Verhandlungen über die Anpassung des bilateralen Güterverkehrsabkommens vom 21. Oktober 1990 aufgenommen. Nach mehreren Runden konnten sich die Verhandlungsparteien auf einen revidierten Vertragstext einigen. Basierend auf der gegenseitigen Anerkennung der zollrechtlichen Sicherheitsmassnahmen, wird die Schweiz in das zolltechnische Sicherheits- und Verfahrensdispositiv der EU eingebunden. Dadurch entfällt die Pflicht zur Vorausanmeldung im bilateralen Warenverkehr. Im Verhältnis zu unserem wichtigsten Wirtschaftspartner werden keine neuen Handelshemmnisse geschaffen. Jedoch hat die Schweiz im direkten Warenverkehr mit Nicht-EU-Staaten ihre gesetzlichen Rahmenbedingungen an die EU anzupassen. Am 13. Mai 2009 wurde das „Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über die Erleichterung der Kontrollen und Formalitäten im Güterverkehr und über zollrechtliche Sicherheitsmassnahmen“ paraphiert und am 25. Juni 2009 in Brüssel unterzeichnet. Es wird ab dem 1. Juli 2009 vorläufig angewendet. Das Parlament wird nach Ablauf des Vernehmlassungsverfahrens Ende 2009 über das Abkommen befinden.

Ideallösung im Warenhandel mit der Europäischen Union

Inhalt des Abkommens I: Vorausanmeldepflicht

Die Vertragsparteien verzichten auf die Anwendung neuer Sicherheitsmassnahmen im Warenverkehr zwischen der Schweiz und der EU (Art. 9 Abs. 2 GVA). Die Einführung einer Vorausanmeldepflicht von Sicherheitsdaten bei Importen und Exporten entfällt. Eine Beeinträchtigung des Handels mit unserem wichtigsten Wirtschaftspartner kann so vermieden werden. Für rund zwei Drittel der Exporte und 80 Prozent der Importe stellt dies die Ideallösung dar.

Neu: Vorausanmeldepflicht im direkten Güterverkehr mit Nicht-EU-Staaten ab dem 1. Januar 2010

Im direkten Warenverkehr mit Nicht-EU-Staaten verpflichtet sich die Schweiz, zollrechtliche Sicherheitsmassnahmen einzuführen und ein gleichwertiges Mass an Sicherheit zu gewährleisten (Art. 9 Abs. 2 GVA). Die Schweizer Zollbehörden werden ab dem 31. Dezember 2010 (Art. 10 Abs. 4) für Sendungen, die direkt aus oder nach Nicht-EU-Staaten ein- bzw. ausgeführt werden, Eingangs- und Ausgangsmeldungen zu Sicherheitszwecken verlangen. Im Vertragstext werden diese als summarische Eingangs- und Ausgangsmeldungen bezeichnet (Art. 10 GVA). Dies kann für Unternehmen, insbesondere mit einem hohen Drittland- und Luftfrachtanteil, mit Mehrkosten verbunden sein. Die Modalitäten unterscheiden sich nach Verkehrsträger und -richtung:

Ausfuhr nach Nicht-EU-Staaten

Verkehrsträger	Ablauf
Die elektronische Meldung der Sicherheitsdaten beim direkten Export nach Nicht-EU-Staaten läuft folgendermassen ab:	<p>Luft</p> <p>Elektronische Meldung der Sicherheitsdaten gemäss Anhang 30A der Verordnung (EG) 1875/2006 an die Schweizer Zollbehörden via e-dec Export oder NCTS.</p> <p>Die Meldung muss spätestens 30 Minuten vor dem Abflug erfolgen.</p> <p>Die Risikoanalyse erfolgt durch die Schweizer Zollbehörden.</p>
	<p>Strasse, Bahn, Schiff</p> <p>Elektronische Meldung der Sicherheitsdaten gemäss Anhang 30A der Verordnung (EG) 1875/2006 an die Schweizer Zollbehörden via e-dec Export oder NCTS.</p> <p>Es ist keine Frist definiert; die Eidgenössische Zollverwaltung (EZV) muss jedoch eine Risikoanalyse durchführen können und nötigenfalls die Sendung vor dem Grenzübertritt zurückbehalten. Anschliessend übermittelt die EZV die Daten an die EU-Ausgangszollstelle.</p>

Einfuhr aus Nicht-EU-Staaten

	Verkehrsträger	Ablauf
Die elektronische Meldung der Sicherheitsdaten beim direkten Import aus Nicht-EU-Staaten läuft so ab:	Luft	Elektronische Meldung der Sicherheitsdaten gemäss Anhang 30A der Verordnung (EG) 1875/2006 an die Schweizer Zollbehörden. Es wird ein Modul im System e-dec Einfuhr geschaffen. Die Meldung muss bei Kurzstreckenflügen (mit einer Dauer von weniger als vier Stunden) spätestens beim Abheben des Flugzeugs, bei Langstreckenflügen vier Stunden vor der Ankunft in der Schweiz erfolgen. Die Risikoanalyse erfolgt durch die Schweizer Zollbehörden, auch für Sendungen mit Bestimmung EU, wenn das Flugzeug in der Schweiz zwischenlandet.
	Strasse, Bahn, Schiff	Elektronische Meldung der Sicherheitsdaten gemäss Anhang 30A der Verordnung (EG) 1875/2006 an die erste Eingangszollstelle in der EU. Risikoanalyse im Sicherheitsbereich durch die EU, auch für Sendungen mit Bestimmung Schweiz.

Der Datenschutz ist gewährleistet

Die Informationen, die im Rahmen der Sicherheitsmassnahmen erhoben und allenfalls ausgetauscht werden, unterliegen dem Schutz des Berufsgeheimnisses und dem Datenschutz. Insbesondere dürfen sie weder an andere Personen als an die zuständigen Organe der Vertragspartei weitergegeben, noch von diesen zu anderen als den im Abkommen vorgesehenen Zwecken benutzt werden (Art. 14 GVA).

Inhalt des Abkommens II: Die Risikoanalyse

Basierend auf die zur Verfügung stehenden Informationen führt die Eidg. Zollverwaltung ab dem 1. Juli 2009 Risikoanalysen durch (dazu wird ab dem 1. Januar 2011 auf die oben beschriebenen elektronischen Datenmeldungen zurückgegriffen). Die Definition der Risiken umfasst ausschliesslich die Sicherheit im engeren Sinn, die öffentliche Gesundheit, die Umwelt und den Verbraucherschutz.

Aktuell werden in der Schweiz die Rechtsgrundlagen für den AEO-Status erarbeitet

Inhalt des Abkommens III: Der Authorized Economic Operator AEO

Die Schweiz wird den Status eines zugelassenen Wirtschaftsbeteiligten (Authorized Economic Operator AEO) schaffen (Art. 11 GVA). Unternehmen, die gewisse sicherheitsrelevante Kriterien erfüllen, können den Status beantragen und im Gegenzug Erleichterungen bei den sicherheitsrelevanten Zollkontrollen erhalten. Der Schweizer AEO-Status soll demjenigen der EU gleichwertig sein und von der EU anerkannt werden.

Zurzeit werden in der Schweiz die entsprechenden Rechtsgrundlagen und Zertifizierungsverfahren erarbeitet. Dafür bedarf es voraussichtlich einer Änderung der Zollverordnung. Basierend auf einem Self-Assessment (Fragebogen) des antragstellenden Unternehmens, beurteilt die Eidg. Zollverwaltung, ob die Kriterien erfüllt sind und vergibt den AEO-Status. Infolge Verzögerungen bei der notwendigen Verordnungsanpassung wird die Vergabe in der Schweiz nicht wie geplant ab dem 1. Juli 2009 möglich sein. Neues Zieldatum ist der 1. September 2009.

AEO: Anforderungen und Erleichterungen		
	Kriterien (Titel I, Anhang II GVA)	Erleichterungen (Titel II, Anhang II GVA)
AEO-Status ist freiwillig: Individuelle Kosten-Nutzen-Analyse unerlässlich	— Zufriedenstellende Einhaltung der Zollvorschriften	— Reduzierter Datensatz bei der Voranmeldung gemäss Anhang 30A der Verordnung (EG) 1875/2006
	— Effizientes System der Führung der Geschäftsbücher und gegebenenfalls der Beförderungsunterlagen	— Geringere Kontrolldichte
	— Nachweis der Zahlungsfähigkeit	— Prioritäre Behandlung der Sendung
	— Angemessene Sicherheitsstandards	

Anliegen der Wirtschaft: Der AEO-Status beruht auf Freiwilligkeit. Jedes Unternehmen, das den Status beantragen möchte, sollte eine genaue Kosten-Nutzen-Analyse vornehmen. In der EU können Unternehmen den AEO-Status bereits seit Anfang 2008 beantragen. Die Zahl der Firmenanträge liegt weit hinter den Erwartungen zurück. Dies ist primär auf den hohen Aufwand und den geringen Nutzen zurückzuführen. In der Schweiz, wo bereits zollrechtliche Vereinfachungen bestehen, dürfte dieses Missverhältnis noch akzentuierter ausfallen. Aus Sicht der Wirtschaft stehen folgende Anliegen im Vordergrund:

1. Weitere Vereinfachungen Von zu detaillierten oder nicht sicherheitsrelevanten Anforderungen für die Erlangung des Status muss abgesehen werden. Im Zentrum sollte die Frage stehen, welche zusätzlichen Vereinfachungen die Attraktivität des AEO-Status erhöhen könnten. Mögliche Vereinfachungen sind zwischen der Eidg. Zollverwaltung und der Wirtschaft zu diskutieren.

2. Internationale Anerkennung Der nun zu schaffende AEO bringt den Unternehmen kurz- bis mittelfristig keinen Vorteil. Im Warenverkehr mit der EU besteht keine Voranmeldepflicht von sicherheitsrelevanten Daten. Die genannten Erleichterungen (geringere Kontrolldichte, reduzierter Datensatz) kommen nicht zum Tragen. Prioritäres Ziel der Schweiz muss es deshalb sein, weltweit mit allen Handelspartnern, die gleichwertige Sicherheitsstandards aufweisen, eine gegenseitige Anerkennung der Gleichwertigkeit der AEO-Status zu vereinbaren. Auf internationaler Ebene dürfen nicht unterschiedliche Status resultieren. Exploratorische Gespräche mit wichtigen Handelspartnern wie beispielsweise den USA sollten unverzüglich aufgenommen werden.

3. Berücksichtigung bestehender Standards Bei der Zertifizierung und Validierung ist auf bereits bestehende Strukturen zurückzugreifen. Bei Unternehmen, die schon heute anderweitige Sicherheitsstandards erfüllen (z.B. ISO-Zertifizierungen, US-FDA-Vorschriften) und über vertraglich vereinbarte, vereinfachte Regelungen verfügen, sollen diese anerkannt werden und zu keinen weiteren Audits führen.

4. Verzicht auf neue Gebühren Nachdem die Vergabe des AEO-Status mehrheitlich auf einem Selbstassessment und einer Selbstdeklaration des Antragstellers basiert, muss die Vergabe des Status gebührenfrei erfolgen. In der Mehrzahl der EU-Mitgliedstaaten ist die AEO-Zertifizierung gebührenfrei. Unsere Exportwirtschaft würde andernfalls einen Wettbewerbsnachteil erleiden. Zudem haben bei Gebühren von mehreren Tausend Franken insbesondere KMU keinen Anreiz, einen AEO-Status zu beantragen. Dies umso mehr, weil sich für das Unternehmen erhebliche interne Kosten ergeben und der erwartete Mehrwert des Status als sehr bescheiden taxiert werden kann. Insgesamt ist eine Erhebung von Gebühren in diesem Fall nicht konsistent mit dem Ziel einer administrativen Entlastung der Wirtschaft in wirtschaftlich schwierigen Zeiten.

Möglichst ungehinderter grenzüberschreitender Warenverkehr	Beurteilung aus Sicht der Wirtschaft Der schweizerische Aussenhandel ist im ersten Trimester 2009 stark eingebrochen. Weltweit ist zunehmend die Tendenz zu beobachten, dass Staaten versuchen, ihre Märkte abzuschotten und die heimische Industrie zu schützen. Die Schweizer Aussenwirtschaftspolitik setzt zu Recht den strategischen Schwerpunkt auf die Gewährleistung möglichst guter Rahmenbedingungen für die Schweizer Unternehmen beim Marktzugang im Ausland. Einem möglichst ungehinderten grenzüberschreitenden Warenverkehr kommt dabei für unsere Exportwirtschaft grösste Bedeutung zu.
economiesuisse unterstützt das GVA klar	In diesem Kontext ist das revidierte Güterverkehrsabkommen als Erfolg zu werten und wird seitens der Wirtschaft vollumfänglich unterstützt. Die Einführung einer Vorausanmeldspflicht im bilateralen Handel mit der EU entfällt, was die Ideallösung darstellt. economiesuisse und die europäischen Schwester- und Dachverbände haben sich stets für eine praktikable und wirtschaftsfreundliche Lösung eingesetzt. Mit dem revidierten Abkommen kann eine Beeinträchtigung des Warenverkehrs mit unserem wichtigsten Handelspartner vermieden werden. Das Abkommen wird nach seiner Unterzeichnung am 25. Juni 2009 bereits ab dem 1. Juli 2009 vorläufig angewendet. economiesuisse wird seine Position im Rahmen des laufenden Vernehmlassungsverfahrens einbringen. Anschliessend ist es entscheidend, dass die Bundesversammlung das Abkommen im Lauf des zweiten Halbjahres 2009 noch definitiv verabschiedet. Dem Paradigmenwechsel im Sicherheitsbereich konnte sich die Schweiz als stark international ausgerichtetes Land nicht entziehen. Der daraus hervorgehende Handlungsbedarf gegenüber der EU hat dazu geführt, dass der Warenhandel der Schweiz mit Nicht-EU-Staaten neuen zollrechtlichen Sicherheitsmassnahmen unterstellt werden muss. Dies betrifft ein Drittel unserer Exporte und rund 20 Prozent der Importe. Konkret müssen Sicherheitsdaten von Sendungen im direkten Warenverkehr mit Nicht-EU-Staaten ab dem 31. Dezember 2010 elektronisch gemeldet werden. Ausserdem wird der Status eines Authorized Economic Operator (AEO) geschaffen. Demnach sollen Firmen, die bestimmte Anforderungen erfüllen, von Erleichterungen bei den Sicherheitskontrollen profitieren können.
Auf die Bedürfnisse der Schweizer Wirtschaft Rücksicht nehmen	Die neuen Massnahmen können für Unternehmen im Handel mit Nicht-EU-Staaten mit Mehraufwand verbunden sein. Bei der Umsetzung des Güterverkehrsabkommens in der Schweiz ist deshalb auf die Bedürfnisse der Schweizer Wirtschaft Rücksicht zu nehmen. Im Zusammenhang mit dem AEO-Status sollte mit den wichtigen Handelspartnern, die gleichwertige Sicherheitsstandards wie die Schweiz aufweisen, möglichst rasch eine gegenseitige Anerkennung der Status angestrebt werden. Die Vergabe des AEO-Status in der Schweiz sollte mit keinen Gebühren verbunden sein. Zollverwaltung und Wirtschaft haben ein gemeinsames Interesse an einem möglichst ungehinderten und effizienten grenzüberschreitenden Warenverkehr.

Rückfragen:
peter.flueckiger@economiesuisse.ch