



2024
Jahresbericht
Rapport annuel
Rapporto annuale

SCHNEIDER

Logistics since 1865.



YOUR PARTNER FOR RELIABLE TRANSPORT AND LOGISTICS SOLUTIONS

With over 160 years of expertise, we combine dynamic networks and the perfect service package for you in international transport, customs solutions, warehouse logistics, and special transports across all modes of transport: land, air, sea, and rail.

Contact us today and benefit from 160 years of transport and logistics expertise.

www.schneider-transport.com

Follow us on



Inhaltsverzeichnis

1	Vorwort der Präsidentin
4	60 Jahre Swiss Shippers' Council
10	Who is Who
12	Gründung Parlamentarische Gruppe Aussenhandel
13	Swiss Shippers' Forum 2024 in Interlaken
17	Hafenreise nach Genua
19	AZK - Aussenhandels- & Zollkommission
20	Aussenhandel- und Zollseminar in Bern
22	Das neue Zollgesetz
26	PASSAR 2.0 Der GAMECHANGER in Aussenhandel
28	Lehrgang Customs & Trade Professional
29	Mitgliederliste

Table des matières

2	Avant-propos de la présidente
7	60 ans Swiss Shippers' Council
10	Who is Who
12	Création du groupe parlementaire sur le commerce extérieur
15	Swiss Shippers Forum 2024 à Interlaken
16	La visite du port de Gênes
18	AZK- Commission du commerce extérieur et douane
21	Séminaire sur le commerce extérieur et douane à Yverdon
24	La nouvelle loi douanière
27	PASSAR 2.0 – le facteur clé pour le commerce extérieur
29	Liste des membres

SWISS SHIPPERS' COUNCIL

Zelgliweg 3
4452 Itingen / BL

info@swiss-shippers.ch
www.swiss-shippers.ch

Liebe Mitglieder und Freunde des SSC

Anlässlich der 59. Generalversammlung in Interlaken durfte ich das Präsidentenamt des SSC übernehmen. Bereits im ersten Jahr konnte ich mich dank des professionellen Knowhow's der Vorstandskolleginnen und -Kollegen sehr gut in die Themen des Verbands der Schweizerischen Verlader einarbeiten. Das war auch nötig, denn angesichts der aktuellen Herausforderungen ist der Einsatz für die im- und exportierende Wirtschaft der Schweiz wichtiger denn je.

Während die globale Entwicklung immer unübersichtlicher wird, werden in der Schweiz zentrale Weichenstellungen durch aktuelle Gesetzesvorhaben auf den Weg gebracht. Wir setzen uns dafür ein, dass diese Rahmenbedingungen im Einklang mit den Bedürfnissen der verladenden Industrie gesetzt werden – für den Erhalt des Standorts Schweiz, seiner Wirtschaftskraft und unseres Wohlstands.

Auch in einer arbeitsteiligen Welt bleibt der Verlader nach wie vor der Auslöser aller Aktivitäten in einer Versorgungskette. In einer geopolitischen Ausnahmezeit stehen die heutigen Supply Chain Manager vermehrt unter Druck, ihre Lieferketten kosteneffizient und zuverlässig zu organisieren. Weiterhin bedienen sie sich dazu externer Dienstleister, die als Spediteure, Transporteure, Zollagenten, Berater, etc. die physische Bewegung der Güter differenziert planen und multimodal durchführen. Die Erfahrungen seit Covid haben jedoch viele verladende Firmen dazu motiviert, erneut eigene Expertise im Transport- und Logistiksektor aufzubauen. Das ist eine positive Entwicklung.

Daraus ergibt sich für den Verlader heute die Chance, die Supply Chain durch technische Innovationen und durch verbesserte Abläufe aus eigener Kraft effizienter zu gestalten. Der Rückzug auf das Kerngeschäft ist keine Option mehr. Jedes verladende Unternehmen hat gute Gründe, mit dafür Sorge tragen, dass seine Güter nachhaltig, sicher und effizient auf dem Lande, dem Wasser und in der Luft transportiert werden - und die Zielorte erreichen.

Nebst dieser gemeinsamen Verantwortung sind auch Solidarität und Dialog unter allen Akteuren innerhalb der Supply Chain gefragt. In diesem Sinne ist es an der Zeit, dass alle Verlader ihre Rolle als wichtigstes, nämlich erstes und letztes Glied in einer Supply Chain wieder als Chance wahrnehmen und deren Prozesse aktiv fördern und unterstützen.

Hier steht der Swiss Shippers' Council den Unternehmen zur Seite. Der SSC bietet mit seinen Seminaren, Weiterbildungsangeboten, seiner Verankerung in Behörden und Politik sowie seinem einzigartigen Netzwerk für jeden Verlader die Plattform, um seine Rolle in der Supply Chain dank gut geschulter Mitarbeiter und auf politisch-rechtlich sicherer Grundlage erfolgreich und konstruktiv wahrzunehmen.

1965, also vor genau 60 Jahren wurde der Swiss Shippers' Council von grossen Verladerfirmen und deren Logistikleitern gegründet, um im gegenseitigen Austausch voneinander zu lernen und die Interessen vieler Branchen zu bündeln. Am ursprünglichen Ziel hat sich nichts geändert.

Feiern wir also gemeinsam die 60. Generalversammlung in diesem Sinne – denn wer Zukunft gestalten will, braucht auch heute dieses starke Netzwerk aus vertrauensvollen Beziehungen.

Daniela Schneeberger

Nationalrätin
Präsidentin SSC



Chers membres et amis du SSC

J'ai eu le plaisir de reprendre la présidence du SSC à l'occasion de la 59e assemblée générale à Interlaken. Dès la première année, j'ai pu me familiariser très facilement avec les thèmes de l'Association suisse des chargeurs grâce au savoir-faire professionnel de mes collègues du comité. C'était nécessaire, car au vu des défis actuels, l'engagement en faveur de l'économie importatrice et exportatrice de la Suisse est plus important que jamais.

Alors que l'évolution globale devient de plus en plus confuse, des orientations centrales sont mises en place en Suisse par des projets de loi actuels. Nous nous engageons pour que ces conditions-cadres soient fixées en accord avec les besoins de l'industrie du chargement - pour le maintien de la place économique suisse, de sa force économique et de notre prospérité.

Même dans un monde où le travail est divisé, le chargeur reste le déclencheur de toutes les activités dans une chaîne d'approvisionnement. Dans une période géopolitique exceptionnelle, les gestionnaires actuels de la chaîne d'approvisionnement sont soumis à une pression accrue pour organiser leurs chaînes d'approvisionnement de manière rentable et fiable. Pour ce faire, ils font appel à des prestataires de services externes qui, en tant que transitaires, transporteurs, agents en douane, conseillers, etc., planifient le mouvement physique des marchandises de manière différenciée et l'exécutent de manière multimodale. L'expérience acquise depuis Covid a toutefois motivé de nombreuses entreprises de chargement à renouveler leur propre expertise dans le domaine du transport. C'est une évolution positive.

Il en résulte aujourd'hui pour le chargeur la possibilité de rendre la chaîne d'approvisionnement plus efficace par ses propres moyens grâce à des innovations techniques et à l'amélioration des processus. Le repli sur l'activité principale n'est plus une option. Chaque entreprise de chargement a de bonnes raisons de veiller à ce que ses marchandises soient transportées de manière durable, sûre et efficace sur terre, sur l'eau et dans les airs - et qu'elles atteignent leur destination.

Outre cette responsabilité commune, la solidarité et le dialogue entre tous les acteurs de la chaîne d'approvisionnement sont également nécessaires. Dans ce sens, il est temps que tous les chargeurs perçoivent à nouveau leur rôle de maillon le plus important, à savoir le premier et le dernier maillon d'une chaîne d'approvisionnement, comme une chance et qu'ils encouragent et soutiennent activement leurs processus.

C'est là que le Swiss Shippers' Council se tient aux côtés des entreprises. Avec ses séminaires, ses offres de formation continue, son ancrage dans les autorités et la politique ainsi que son réseau unique, le SSC offre à chaque chargeur une plate-forme lui permettant d'assumer avec succès et de manière constructive son rôle dans la chaîne d'approvisionnement grâce à des collaborateurs bien formés et sur une base politique et juridique sûre.

En 1965, il y a donc exactement 60 ans, le Swiss Shippers' Council a été fondé par de grandes entreprises de chargement et leurs responsables logistiques afin d'apprendre les uns des autres par un échange mutuel et de regrouper les intérêts de nombreuses branches. L'objectif initial n'a pas changé.

Fêtons donc ensemble la 60e assemblée générale dans cet esprit - car celui qui veut façonner l'avenir a besoin aujourd'hui encore de ce solide réseau de relations de confiance.

Daniela Schneeberger

Conseillère nationale, Présidente du SSC

Cari soci e amici della SSC

In occasione della 59a Assemblea generale di Interlaken, ho assunto la carica di Presidente dello Swiss Shippers' Council (SSC). Grazie alla competenza professionale dei miei colleghi di Comitato, nel mio primo anno ho potuto familiarizzare molto bene con i temi centrali per l'associazione. Questo è stato necessario: alla luce delle sfide attuali, è più importante che mai sostenere l'economia svizzera di importazione ed esportazione.

Mentre gli sviluppi globali diventano sempre più confusi, in Svizzera si prendono decisioni fondamentali attraverso vari progetti legislativi in corso. Come SSC ci impegniamo a garantire che queste condizioni quadro siano definite in linea con le esigenze della nostra economia, per preservare la piazza economica svizzera, la sua forza economica e il nostro benessere.

Anche in un mondo basato sulla divisione del lavoro, il caricatore rimane all'origine di tutte le attività di una catena di fornitura. In geopolitici turbolenti come quelli attuali, i responsabili della supply chain sono sempre più sotto pressione per organizzare le loro catene di fornitura in modo efficiente e affidabile. Si avvalgono anche di fornitori di servizi esterni, come spedizionieri, trasportatori, agenti doganali, consulenti, ecc. per pianificare il movimento fisico delle merci in modo differenziato e multimodale. Ma le esperienze fatte dopo Covid hanno motivato molte imprese a investire nuovamente sulle proprie competenze nel settore dei trasporti e della logistica. Si tratta di uno sviluppo positivo.

Ciò offre ai caricatori l'opportunità di organizzare la catena di approvvigionamento in modo più efficiente grazie alle innovazioni tecniche e al miglioramento dei processi. Il ripiegamento sul core business non è più un'opzione. Ogni impresa che spedisce merci ha buone ragioni per contribuire a garantire che queste siano trasportate in modo sostenibile, sicuro ed efficiente via terra, mare e aria - e che raggiungano le loro destinazioni.

Accanto a questa responsabilità condivisa, sono necessari anche solidarietà e dialogo tra tutti gli attori della catena di approvvigionamento. In quest'ottica, è giunto il momento che tutti i caricatori riconoscano nuovamente il loro ruolo più importante, ovvero di primo e ultimo anello di una catena di fornitura, come un'opportunità e promuovano e sostengano attivamente i loro processi.

È qui che lo Swiss Shippers' Council viene in soccorso alle aziende. Con i suoi seminari, i programmi di formazione continua, il suo radicamento presso le autorità e la politica, nonché la sua fitta rete di contatti, lo SSC offre a ogni caricatore la piattaforma per svolgere con successo e in modo costruttivo il proprio ruolo nella catena di fornitura, grazie a collaboratori ben formati e condizioni quadro e legali certe.

Nel 1965, esattamente 60 anni fa, lo Swiss Shippers' Council è stato fondato dai principali caricatori e dai loro responsabili della logistica per imparare gli uni dagli altri e mettere insieme gli interessi di molti settori. L'obiettivo originario non è cambiato.

Festeggiamo quindi insieme la 60ma Assemblea Generale con questo spirito, perché se si vuole plasmare il futuro, è ancora necessaria di questa solida rete di relazioni di fiducia.

Daniela Schneeberger

Consigliera nazionale
Presidente SSC



v.l.n.r. Christian Döpken, Conrad Tobler und Urs Wagenbach im Interview über die Geschichte des SSC

Wie alles begann – und warum es noch zählt

60 Jahre SSC im Dienst der ex- und importierenden Wirtschaft

Conrad und Urs, Ihr seid dem Swiss Shippers' Council seit vielen Jahren verbunden – erinnert Ihr Euch noch an den ersten Kontakt mit dem Verband?

UW: Als junger Mitarbeiter in der Transportabteilung bei Nestle unter der Leitung von Jean Muheim, der von der Gründung des SSC 1965 bis 1986 als SSC-Präsident aktiv war, lernte ich 1979 die Organisation bereits in meinen ersten Tagen in der Firma kennen. Einige Kollegen waren in die Kommissionen, so Schiene – Strasse, Luftfracht, Seefracht oder Wopalim (Fachkommission für Rechts- und Versicherungsfragen) delegiert, um in Abstimmung mit den Vertretern anderer Unternehmen bessere Lösungen zu erarbeiten.

CT: Ich bewarb mich 2001 über eine Zeitungsannonce erfolgreich auf die Position des Geschäftsführers des SSC, die ich bis 2017 ausgeübt habe. Ich konnte den SSC in der dritten Phase seiner Entwicklung begleiten, die stark von der Globalisierung, dem Outsourcing und der beginnenden Digitalisierung geprägt war.

Was war das ursprüngliche Ziel des SSC bei seiner Gründung vor 60 Jahren?

UW & CT: Der Zweck des SSC ist unverändert geblieben: Gemeinsam sind wir stärker! Es ging damals wie heute darum, die Positionen der Verlader gegenüber dem festgefügt Markt der Transporteure, Reedereien und Logistiker zu vertreten, die in seinerzeit legalen Oligopolen organisiert waren. Jährliche Verhandlungen mit den Schifffahrtskonferenzen gehörten zum Beispiel dazu.

Was hat sich in der Struktur der Organisation geändert?

CT: Die personelle Zusammensetzung innerhalb der Gremien änderte sich. So sind ab der Jahrtausendwende Politiker aus National- und Ständerat zu Präsidenten gewählt worden. Die National- und Ständeräte Willy Loretan und Rolf Büttiker haben sich u.a. in der Verkehrskommission des Parlaments für die Belange der Verlader eingesetzt, wie das bis heute Fabio Regazzi und natürlich Daniela Schneeberger weiterhin tun.

UW: Es war zudem eine clevere Wendung des SSC, den Schulterschluss mit anderen Playern im Markt zu suchen und zu fördern. Im Cargo Forum Schweiz konnten viele Stimmen gehört und Interessen gebündelt werden. Diese Öffnung hat viel gebracht.

Welche Resultate hat es in Euren Augen gegeben?

CT: Neben dem Cargo Forum Schweiz konnte das Projekt der europäischen Nord-Süd-Verbindung Rotterdam-Genua in der Schweiz so umgesetzt werden, dass der 4-Meter-Korridor auf der Gotthardachse verwirklicht wurde. Die Trassenkapazität im Güterverkehr fand somit Berücksichtigung. Mit dem Ausbau der Luino- und Simplon-Linie setzt sich diese Entwicklung bis heute erfolgreich fort.

UW: Die Verkehrspolitik der Schweiz über die letzten Jahrzehnte belegt, dass das Engagement des SSC erfolgreich war. Auch an der Bahnreform 2000 hat der SSC mitgewirkt und die Terminallandschaft der Schweiz in den Blick genommen. Auf Europa- und Weltebene hat schliesslich Prof. Dr. Alex von Ziegler als langjährig in der Rechtskommission engagierter Fachmann die Entwicklung der Incoterms mitgeformt und den Austausch u.a. mit der International Chamber of Commerce (ICC) sichergestellt. Und an der Entwicklung und Mitgestaltung der Schweizerischen Zollprozesse hatte der SSC wie andere Verbände einen massgeblichen Anteil.

Gab es Projekte im Markt, die ohne den SSC nicht das Licht der Welt erblickt hätten?

CT: Die SSC-Verkehrsforen zu Schiene und Strasse sowie Luft- und Seefracht wie auch die Zollseminare haben ihr Gewicht. Auf das Engelberg-Forum und das Bürgenstock-Seminar ist in den letzten 25 Jahren das Swiss Shippers' Forum in Interlaken gefolgt, das bis heute seinen Stellenwert hat.

UW: Diese «Flagship-Events» haben auch viel internationales Knowhow in die unterschiedlichen Branchen vermittelt. Diese Entwicklung war sehr erfreulich.

Wie hat sich die Rolle des verladenden Gewerbes in der Schweiz in den letzten Jahrzehnten verändert – auch im internationalen Vergleich?

CT: Zu Jahrtausendbeginn standen Outsourcing und just-in-time-Lieferungen ganz oben auf der Agenda. Heute erleben wir im Nachgang zur Covid-Periode langsam und fortlaufend das Gegenteil. Zentrale Elemente der Supply Chain werden bei den Verladern wieder selbst übernommen, um die Flexibilität gerade bei weltweiter Präsenz von Unternehmen zu erhöhen.

UW: Wir erlebten auch die Welle von 3PL- und 4PL-Spediteuren, die die Transportsysteme teilweise bis in die Firmen hinein entwickelt haben. In der aktuellen Konzentration der Transportwelt mit grossen Übernahmen lässt sich ein «Zurück-zu-den Wurzeln» erkennen. Wie in den Ursprungszeiten muss mit wenigen grossen Playern verhandelt werden. Als Mitglied einer Organisation wie dem SSC verschafft man sich Gehör.

Welche Entwicklungen in der Logistik und im Güterverkehr habt Ihr im Rahmen des SSC (und seine Mitglieder) am stärksten empfunden?

UW: Wir sehen heute, dass die Entscheidungsprozesse bei den Verladern zunehmend zentralisiert werden und die lokalen Gesellschaften weniger Kompetenzen haben. Die Ausschreibungen nehmen teilweise überhand und die Entscheidung für einen Spediteur oder Transporteur kann gar nicht mehr vor Ort getroffen werden. Das wirkt sich problematisch auf die Dienstleister aus. Dennoch sind Unternehmen, insbesondere KMU, auf das Knowhow der Dienstleister vor Ort angewiesen.

CT: Die Supply Chain wird bei den grossen Unternehmen inzwischen oftmals von externen Consultants gebaut. Selbst nationale Transporte werden international organisiert. Die Digitalisierung verstärkt diesen Trend. Wir müssen darauf achten, dass der Anstand zwischen grossen und kleinen Playern gewahrt bleibt. Positiv wirkt sich die verstärkte Erfassung der Emissionen aus, um die Dekarbonisierung voranzutreiben.

Welche politischen Rahmenbedingungen haben die Tätigkeit des SSC in seiner Geschichte geprägt?

CT: Seit 9/11/2001 haben die Sicherheitsmassnahmen die Parameter im Transportwesen stark verändert. Die neuen Standards zu Verpackungen, so der ISPM 15, haben ebenfalls viele Veränderungen gebracht und fast eine ganze Dekade geprägt. Das Verhältnis der Schweiz zur EU wird für viele Schweizer Unternehmen von grosser Wichtigkeit bleiben.

UW: Bis heute stellen zudem die Freihandelsabkommen der Schweiz eine wichtige Rahmenbedingung dar. Hier hat die Schweiz im Vergleich mit einigen grösseren Nationen die Nase vorn. Durch das Global Shippers Forum haben wir zudem den Finger am Puls der grossen internationalen Entwicklungen.

Zum Schluss: Wie sieht Ihr in unseren pessimistischen Zeiten in die Zukunft?

CT: Es gibt gewisse Trends, die nachdenklich stimmen. Es sieht so aus, als könnten einerseits Konzerne der Politik Bedingungen diktieren, andererseits erleben wir eine zunehmende Auseinandersetzung zwischen Demokratie und Diktatur. Die Interessen der Wirtschaft gehen darüber teilweise verloren. Hier ist der SSC ein Mittel, mit dem Miteinander dagegenzuhalten.

UW: Die Digitalisierung, insbesondere die KI, vermittelt fälschlicherweise den Eindruck, dass Knowhow jederzeit und überall verfü- und abrufbar wäre. Dagegen braucht es den Fachmann für Transport bei den Verladern weiterhin. Wenn das Milizsystem der Schweiz, das ehrenamtliche Engagement für gemeinsame Ziele, erhalten bleibt, wird der SSC der verladenden Wirtschaft auch in der Zukunft gute Dienste leisten.

Das Interview führte Christian Doepgen.

Douana®

Das Wissensportal für Aussenhandelsprofis



Wissensportal 2.0

Douana® führt Sie durch alle relevanten Themen im Aussenhandel - klar, aktuell und praxisnah.

Ob Zollvorschriften, Freihandelsabkommen oder Exportkontrolle: bleiben Sie informiert - verständlich - aufbereitet und immer am Puls der Zeit.



Fachlicher Austausch in der Community

Diskutieren Sie mit, kommentieren Sie Beiträge und vernetzen Sie sich mit anderen Expert:innen.

Douana® moderiert die Diskussionen und sorgt für fachlichen Mehrwert.



Lernen, vertiefen, anwenden

Mit interaktiven Quiz zu den Fachbeiträgen und News.

Douana® stärkt Ihr Wissen spielerisch, denn nur wer versteht, kann vorausschauend handeln.



Immer an Ihrer Seite

Douana® ist Ihre persönliche Zollberaterin:

- › **Unterstützt** Sie bei Zollrechtsfragen
- › **Begleitet** Sie bei der Prozessgestaltung
- › **Bildet** Fachkräfte aus



v.l.n.r. Christian Döpken, Conrad Tobler et Urs Wagenbach im Interview über die Geschichte des SSC

Comment tout a commencé - et pourquoi cela compte toujours

60 ans de SSC au service de l'économie exportatrice et importatrice

Conrad et Urs, vous êtes liés au Swiss Shippers' Council depuis de nombreuses années - vous souvenez-vous de votre premier contact avec l'association ?

UW: En tant que jeune collaborateur au service des transports chez Nestlé sous la direction de Jean Muheim, qui a été actif en tant que président du CSA de sa création en 1965 à 1986, j'ai découvert l'organisation dès mes premiers jours dans l'entreprise en 1979. Certains collègues étaient délégués dans les commissions, comme rail - route, fret aérien, fret maritime ou Wopalim (commission spécialisée pour les questions juridiques et d'assurance), afin d'élaborer de meilleures solutions en concertation avec les représentants d'autres entreprises.

CT: J'ai postulé avec succès en 2001, par le biais d'une annonce dans un journal, au poste de directeur général du CSA, que j'ai occupé jusqu'en 2017. J'ai pu accompagner le CSA dans la troisième phase de son développement, fortement marquée par la mondialisation, l'externalisation et le début de la numérisation.

Quel était l'objectif initial du CSA lors de sa création il y a 60 ans ?

UW et CT: L'objectif du CSA n'a pas changé : L'union fait la force ! Il s'agissait alors, comme aujourd'hui, de défendre les positions des chargeurs face au marché bien établi des transporteurs, des armateurs et des logisticiens, organisés en oligopoles légaux à l'époque. Les négociations annuelles avec les conférences maritimes en faisaient par exemple partie.

Qu'est-ce qui a changé dans la structure de l'organisation ?

CT: La composition des organes a changé. Ainsi, à partir du début du millénaire, des hommes politiques du Conseil national et du Conseil des Etats ont été élus présidents. Les conseillers nationaux et aux Etats Willy Loretan et Rolf Büttiker se sont notamment engagés pour les intérêts des chargeurs au sein de la commission des transports du Parlement, comme continuent de le faire aujourd'hui Fabio Regazzi et bien sûr Daniela Schneeberger..

UW: C'était en outre un virage intelligent de la part du CSA de chercher et d'encourager le rapprochement avec d'autres acteurs du marché. Au sein du Cargo Forum Schweiz, de nombreuses voix ont pu être entendues et des intérêts ont pu être regroupés. Cette ouverture a été très bénéfique.

Quels ont été les résultats à vos yeux ?

CT: Outre le Cargo Forum Schweiz, le projet de liaison européenne nord-sud Rotterdam-Gênes a pu être mis en œuvre en Suisse de manière à ce que le corridor de 4 mètres sur l'axe du Gothard soit réalisé. La capacité des sillons pour le transport de marchandises a ainsi été prise en compte. Avec l'aménagement des lignes Luino et Simplon, cette évolution se poursuit avec succès jusqu'à aujourd'hui.

UW: La politique des transports de la Suisse au cours des dernières décennies prouve que l'engagement du CSA a été couronné de succès. Le CSA a également participé à la réforme des chemins de fer de l'an 2000 et s'est penché sur le paysage des terminaux en Suisse. Enfin, au niveau européen et mondial, le professeur Alex von Ziegler, en tant qu'expert engagé depuis de nombreuses années dans la commission juridique, a contribué à la mise en place d'un système de gestion de la qualité.

Et à l'instar d'autres associations, le CSA a joué un rôle déterminant dans le développement et la participation à l'élaboration des processus douaniers suisses.

Y a-t-il eu des projets sur le marché qui n'auraient pas vu le jour sans le CSA ?

CT: Les forums de transport du SSC sur le rail et la route ainsi que sur le fret aérien et maritime, tout comme les séminaires douaniers, ont leur poids. Le Forum d'Engelberg et le séminaire du Bürgenstock ont été suivis ces 25 dernières années par le Swiss Shippers' Forum à Interlaken, qui a toujours son importance aujourd'hui.

UW: Ces « événements phares » ont également permis de transmettre un grand savoir-faire international dans les différentes branches. Cette évolution a été très réjouissante.

Comment le rôle du secteur du chargement en Suisse a-t-il évolué au cours des dernières décennies, y compris en comparaison internationale ?

CT: Au début du millénaire, l'externalisation – « Outsourcing » – et les livraisons just-in-time figuraient en tête de l'agenda. Aujourd'hui, suite à la période Covid, nous assistons lentement et continuellement à l'inverse. Les éléments centraux de la chaîne d'approvisionnement sont à nouveau pris en charge par les chargeurs eux-mêmes afin d'augmenter la flexibilité, notamment lorsque les entreprises sont présentes dans le monde entier.

UW: Nous avons également assisté à la vague de transporteurs 3PL et 4PL, qui ont développé les systèmes de transport en partie jusqu'au sein des entreprises. Dans la concentration actuelle du monde du transport avec de grandes acquisitions, on peut voir un « retour aux sources ». Comme à l'époque des origines, il faut négocier avec un petit nombre de grands acteurs. En tant que membre d'une organisation comme le SSC, on se fait entendre.

Quelles sont les évolutions de la logistique et du transport de marchandises que vous avez le plus ressenties dans le cadre du CSA (et de ses membres) ?

UW: Nous constatons aujourd'hui que les processus de décision chez les chargeurs sont de plus en plus centralisés et que les sociétés locales ont moins de compétences. Les appels d'offres prennent parfois le dessus et le choix d'un transitaire ou d'un transporteur ne peut même plus être fait sur place. Cela a des répercussions problématiques sur les prestataires de services. Pourtant, les entreprises, en particulier les PME, dépendent du savoir-faire des prestataires de services sur place.

CT: Dans les grandes entreprises, la chaîne d'approvisionnement est désormais souvent construite par des consultants externes. Même les transports nationaux sont organisés à l'échelle internationale.

La numérisation renforce cette tendance. Nous devons veiller à ce que la décence soit préservée entre les grands et les petits acteurs. Le renforcement du recensement des émissions a un effet positif pour faire avancer la décarbonisation.

Quelles sont les conditions politiques qui ont marqué l'activité du CSA au cours de son histoire ?

CT: Depuis le 9/11/2001, les mesures de sécurité ont fortement modifié les paramètres dans le domaine du transport. Les nouvelles normes sur les emballages, comme la NIMP 15, ont également apporté de nombreux changements et ont marqué presque toute une décennie. Les relations de la Suisse avec l'UE resteront d'une grande importance pour de nombreuses entreprises suisses.

UW: Jusqu'à aujourd'hui, les accords de libre-échange de la Suisse représentent en outre une condition-cadre importante. Dans ce domaine, la Suisse a une longueur d'avance par rapport à certaines grandes nations. Grâce au Global Shippers Forum, nous avons en outre le doigt sur le pouls des grands développements internationaux.

Un dernier mot : Comment envisagez-vous l'avenir en ces temps pessimistes ?

CT: Certaines tendances donnent à réfléchir. Il semble d'une part que les groupes puissent dicter leurs conditions à la politique, et d'autre part que nous assistions à une confrontation croissante entre démocratie et dictature. Les intérêts de l'économie s'en trouvent partiellement perdus. Dans ce contexte, le CSA est un moyen de s'opposer à cela en travaillant ensemble.

UW: La numérisation, en particulier l'IA, donne à tort l'impression que le savoir-faire serait disponible et accessible à tout moment et en tout lieu. En revanche, le spécialiste du transport reste nécessaire chez les chargeurs. Si le système de milice de la Suisse, l'engagement bénévole pour des objectifs communs, est maintenu, le CSA continuera à rendre de bons services à l'économie des chargeurs.

L'interview a été réalisée par Christian Doeppen.

CO₂-Fussabdruck im Griff – mit dem Kalkulator von CarbonCare

Optimieren Sie Ihre Lieferkette nachhaltig mit dem **CarbonCare CO₂-Kalkulator** – speziell entwickelt für Aktivitäten aus Logistik und Transport.

- ✓ **Transparente Emissionen** – Berechnungen nach ISO14083:2023 & «FairCarbonPlayer»
- ✓ **Alle Transportmodi integriert** – Straße, Schiene, See, Luft, Flüsse und Kombiverkehr
- ✓ **Einfach & intuitiv** – Benutzerfreundliches Dashboard, ideal für tägliche Nutzung
- ✓ **Vergleich & Optimierung** – Analysieren Sie unterschiedliche Routen und Transportmittel
- ✓ **Reporting leicht gemacht** – Erstellen Sie professionelle Reports für Kunden & Partner
- ✓ **Datenimport möglich** – Integrieren Sie Ihre Auftragsdaten automatisch via API oder Upload
- ✓ **Designed in Switzerland** – Entwickelt mit Fokus auf europäische Logistikstandards



Testen Sie jetzt – kostenlos und unverbindlich!

www.carboncare.org info@carboncare.org +41 41 511 26 04

WHO IS WHO

Vorstand Comité Comitato

Präsidentin | Président | Presidente



Daniela Schneeberger
Nationalrätin

Vize-Präsident | Vice-président |
Vicepresidente



Patrick Keller
BASF Schweiz AG
Basel

Ehrenmitglieder Membres honoraires Membri onorari

Jürg Brüniger · Rolf Büttiker, alt Ständerat ·
Frau Yvonne Chanez · Hans Graber · Dr. iur
Willy Loretan, alt Ständerat · Bernhard
Metzger · Ständerat Fabio Regazzi · Rudolf
J. Sommer · René Staehli · Prof. Dr.
Alexander von Ziegler · Urs Wagenbach ·
Vincent Zumwald

Mitglieder | Membres | Membri

Bernhard Baertschi
A. Vogel AG
Roggwil

Christian Doeppen
Expotrans SA
Le Pâquier

Sven Fässler
Rieter AG
Winterthur

Fatoumata Keita
Syngenta Crop Protection AG
Basel

Gabriela Keller-Zünd
Sulzer Chemtech AG
Winterthur

Michele Matis
(Presidenza regionale - Ticino)
Plastifil SA
Mendrisio

Benoît Traisnel
Richemont International SA
Villars-sur-Glâne

Geschäftsstelle Secrétariat Segretariato



Philipp Muster
Direktor
Directeur
Direttore

Aussenhandels- & Zollkommission **Commission du commerce extérieur & douane** **Commissione del commercio estero e delle dogane**

Präsident | Président | Presidente

Patrick Keller
BASF Schweiz AG, Basel

Mitglieder | Membres | Membri

Roger Luginbühl
BASF Schweiz AG, Basel

Markus Niffenegger
AEB Schweiz AG, Zürich

Daniel Plattner
Landi Schweiz AG, Dotzigen

Norman Ragg
Rhenus Logistics AG, Schaffhausen

Roger Rickenbach
Coop, Pratteln

Urban Riedi
DUANO AG, Duggingen

Dennis Rüegger
H&M Hennes+Mauritz AG, Neuendorf

Patrick Wachter
Hilti AG, LI-Schaan

Gianluigi Zanivan
Amcor Flexibles Rorschach, Goldach

Rolf Amschwand
Mettler-Toledo International Inc., Greifensee

Michel Anliker
Schindler Management Ltd., Ebikon

François Cathelineau
Celgène SA, Boudry

Nicole Felber
Migros-Genossenschafts-Bund, Zürich

Marietta Himmelsbach
Robert Bosch AG | Scintilla AG, Zuchwil

Gabriela Keller
Sulzer Chemtech AG, Winterthur

Toni Kuchta
ALDI SUISSE AG, Schwarzenbach

Kontrollstelle | Organe de contrôle | Autorità di controllo

DTB GmbH, 4147 Aesch

Gründung Parlamentarische Gruppe Aussenhandel

Création du groupe parlementaire sur le commerce extérieur

Der SSC hat per 1. Februar 2024 das Sekretariat der neugegründeten Parlamentarischen Gruppe Aussenhandel übernommen. Diese wird von unserer Präsidentin NR Daniela Schneeberger, sowie SR Erich Ettlin geleitet.

Bereits 13 Parlamentarierinnen und Parlamentarier sind der Gruppe beigetreten. Das Ziel der Gruppe ist, sich zum Austausch von aktuellen, politischen Themen aus dem Bereich Aussenhandel zu treffen.

Dabei sollen auch Gastreferate von Spezialisten und Fachpersonen aus den Bereichen internationale Logistik und grenzüberschreitenden Warenverkehr (Import/Export) einfließen. Eine erste erfolgreiche Veranstaltung zum Thema Zollgesetz hat während der Sommersession 2024 stattgefunden.

Le CSA a repris le secrétariat du nouveau groupe parlementaire sur le commerce extérieur à partir du 1er février 2024. Celui-ci est dirigé par notre présidente, la CN Daniela Schneeberger, ainsi que par le CE Erich Ettlin.

Treize parlementaires ont déjà rejoint le groupe. L'objectif du groupe est de se rencontrer pour échanger sur des thèmes politiques d'actualité dans le domaine du commerce extérieur.

Des exposés de spécialistes et de professionnels des domaines de la logistique internationale et du trafic transfrontalier de marchandises (import/export) seront également présentés. Une première manifestation réussie sur le thème de la loi sur les douanes a eu lieu pendant la session d'été 2024.





Das Swiss Shippers' Forum 2024 in Interlaken

The right innovations for your supply chain !

Das jährliche Swiss Shippers' Forum, das der Swiss Shippers' Council (SSC) seit Jahrzehnten in Interlaken ausrichtet, ist für die verladende Wirtschaft der Schweiz eine traditionelle Standortbestimmung sowohl mit Blick auf die aktuellen Herausforderungen ihrer Im- und Exporte wie auch Innovationen der Supply Chain geworden.

Im Jahr 2024 stand die grosse Konferenz im Hotel Victoria-Jungfrau unter dem Motto «The right innovations for your supply chain!», wies mit 20 Referenten eine besonders hohe Themendichte auf und machte mit fünf Workshops für alle Teilnehmer eine Praxisvertiefung in kleinerem Rahmen möglich. Dazu blieb in den Pausen und am festlichen Abend ausreichend Gelegenheit, das eigene Netzwerk zu vertiefen.

In seiner Eingangsrede begrüsst Fabio Regazzi, Präsident des SSC, unter den über Hundert Teilnehmern auch eine starke Delegation der westligurischen Häfenbehörde von Genua, Savona, Pra' und Vado Ligure. Unter der Moderation von Christian Doepgen, vormalig ITJ-Chefredaktor, erläuterte zunächst Patrick Keller, Vizepräsident des SSC und Head of Supply Chain, Customs und Foreign Trade bei BASF Schweiz, wie der SSC sich in den letzten Monaten im Sinne seiner Mitglieder neu aufgestellt und seine Zukunftsgestaltung in die Hand genommen hat. Die abendliche Generalversammlung im Rahmen der Konferenz unterstrich die Geschlossenheit der Aufbruchsstimmung mit der Wahl von Nationalrätin Daniela Schneeberger zur neuen SSC-Präsidentin, von Past President Fabio Regazzi zum Ehrenpräsidenten und eines nahezu vollständig neu besetzten Vorstands.

Zu den aktuellen Herausforderungen im internationalen Handel gab Patrick Keller einen Überblick, während Dr. Christian Hochstrasser, Advokat aus Basel, den Teilnehmern die Auswirkungen des neuen Schweizer Datenschutzrechts auseinandersetzte. Die anstehenden Verschärfungen in der Seefracht infolge neuer «Container Cleanliness»-Bestimmungen brachte James Hookham vom Global Shipper's Forum direkt von einer Konferenz in Rom mit, um die möglichen Auswirkungen für Schweizer Verloader auszuführen. Die Details und Vorteile der digitalen Bill of Lading, die die Fiata als Weltorganisation der Spediteure entwickelt und implementiert hat, zeigte Dr. Stéphane Graber als Fiata-Generaldirektor auf.

Aber auch Innovationen wurden den Teilnehmern an die Hand gegeben. Ein Highlight stellte die bereits im Vorfeld des Forums angekündigte weltweite Premiere einer aus Kunststoff und Stahl gefertigten, kommunizierenden und vollständig rezyklierbaren Palette namens «NUBO» dar, die auf allen Transportträgern einsetzbar ist. Dr. Kai Weckner und Pascal Gysin konnten in ihrem eigenen Workshop die praktischen Vorteile darstellen und stellten sich Fragen.

Wie sich die richtigen Rezepte zur Bewältigung von unerwarteten Krisen im Vorfeld entwickeln lassen, zeigte Thomas Frischknecht auf, der auf diesem Feld mit 25 Jahren Luftfahrt-Erfahrung inzwischen für Unternehmen aus zahlreiche Branchen von Industrie und Handel tätig ist.

Welche Weltregionen in diesen Tagen besondere Aufmerksamkeit verdienen, zeigten etliche Referenten auf. Während James Hookham die aktuellen geopolitischen Probleme im Roten Meer in einem Workshop thematisierte, liessen es sich Dorit Sallis von JCC (Joint Chamber für eurasische Geschäftsaktivitäten in der Schweiz) in Zürich und Murat Seitnepesov von der Greater Caspian Region Association in Genf nicht nehmen, die aktuellen Chancen für innovative Handelswege durch den zentralasiatischen und kaukasischen Raum zu unterstreichen. Fazit: Der Mittlere Korridor lebt und wächst!

Das grosse Bild, d.h. die möglichen Auswirkungen des russisch-ukrainischen Krieges auf den gesamten Welthandel, machte Dr. Marcus M. Keupp als Militärökonom auf und brachte als nur ein Beispiel den über 400 Jahre gültigen, handelshemmenden Sundzoll an. Die Freiheit von Meeren und Güterflüssen ist heute weniger denn je eine Selbstverständlichkeit.

Das Metathema «Künstliche Intelligenz» brachte den Teilnehmern FHNW-Professor Knut Hinkelmann näher. Seit über 40 Jahren als Forscher und Unternehmer in diesem Bereich tätig, rundete sein Überblick über die Möglichkeiten und Grenzen heutiger und künftiger KI-Systeme das Forum mit einem Blick in die Zukunft ab.



Le Swiss Shippers' Forum 2024 à Interlaken

The right innovations for your supply chain !

Le Swiss Shippers' Forum annuel, organisé depuis des décennies par le Swiss Shippers' Council (SSC) à Interlaken, est devenu un point de situation traditionnel pour l'économie suisse des chargeurs, tant en ce qui concerne les défis actuels de leurs importations et exportations que les innovations de la chaîne d'approvisionnement.

En 2024, la grande conférence à l'hôtel Victoria-Jungfrau était placée sous la devise « The right innovations for your supply chain ! », présentait une densité thématique particulièrement élevée avec 20 intervenants et permettait à tous les participants d'approfondir leur pratique dans un cadre plus restreint grâce à cinq ateliers. De plus, les pauses café, le déjeuner debout et la soirée festive ont laissé suffisamment d'occasions d'approfondir son propre réseau.

Dans son discours d'introduction, Fabio Regazzi, président du SSC, a accueilli parmi la centaine de participants une forte délégation des autorités portuaires de la Ligurie occidentale de Gênes, Savone, Pra' et Vado Ligure. Sous la modération de Christian Doepgen, ancien rédacteur en chef de l'ITJ, Patrick Keller, vice-président du SSC et Head of Supply Chain, Customs and Foreign Trade chez BASF Suisse, a tout d'abord expliqué comment le SSC s'est réorganisé ces derniers mois dans l'esprit de ses membres et a pris en main la construction de son avenir. L'assemblée générale qui s'est tenue le soir dans le cadre de la conférence a souligné la cohésion de l'esprit de renouveau avec l'élection de la conseillère nationale Daniela Schneeberger comme nouvelle présidente du CSA, du Past President Fabio Regazzi comme président d'honneur et d'un comité directeur presque entièrement renouvelé.

Patrick Keller a donné un aperçu des défis actuels du commerce international, tandis que Christian Hochstrasser, avocat à Bâle, a expliqué aux participants les conséquences du nouveau droit suisse de la protection des données. James Hookham, du Global Shipper's Forum, a apporté directement d'une conférence à Rome les durcissements à venir dans le fret maritime suite aux nouvelles dispositions « Container Cleanliness », afin d'en expliquer les conséquences possibles pour les chargeurs suisses.

Mais des innovations ont également été mises à la disposition des participants. L'un des points forts a été la première mondiale, déjà annoncée avant le forum, d'une palette communicante et entièrement recyclable, fabriquée en plastique et en acier, appelée « NUBO » et utilisable sur tous les supports de transport. Le Dr Kai Weckner et Pascal Gysin ont pu présenter les avantages pratiques dans leur propre atelier et se sont posé des questions.

Thomas Frischknecht, qui, avec 25 ans d'expérience dans le domaine de l'aviation, travaille désormais pour des entreprises de nombreux secteurs de l'industrie et du commerce, a montré comment développer en amont les bonnes recettes pour faire face à des crises inattendues.

Plusieurs intervenants ont montré quelles régions du monde méritaient une attention particulière ces jours-ci. Alors que James Hookham a abordé les problèmes géopolitiques actuels en mer Rouge dans un atelier, Dorit Sallis de la JCC (Joint Chamber for Eurasian Business Activities in Switzerland) à Zurich et Murat Seitnepesov de la Greater Caspian Region Association à Genève n'ont pas manqué de souligner les opportunités actuelles pour des voies commerciales innovantes à travers l'espace d'Asie centrale et du Caucase. Conclusion : le Corridor du Milieu vit et se développe !

Marcus M. Keupp, en tant qu'économiste militaire, a présenté le tableau d'ensemble, c'est-à-dire les répercussions possibles de la guerre russo-ukrainienne sur l'ensemble du commerce mondial, en citant comme seul exemple le droit de douane du Sund, en vigueur depuis plus de 400 ans et qui entrave les échanges commerciaux. La liberté des mers et des flux de marchandises est aujourd'hui moins que jamais une évidence.

Knut Hinkelmann, professeur à la FHNW, a présenté aux participants le méta-thème de l'intelligence artificielle. Actif depuis plus de 40 ans dans ce domaine en tant que chercheur et entrepreneur, son aperçu des possibilités et des limites des systèmes d'IA actuels et futurs a complété le forum avec un regard vers l'avenir.



Le port de Gênes maintient sa position en 2024

Délégation SSC pour la visite du port de Gênes les 20 et 21 juin

Le « Southern Gateway » pour le transport de marchandises vers le cœur de l'Europe se trouve sur la côte italienne, mais les ports qui s'y trouvent ne sont jusqu'à présent pas suffisamment pris en compte par les chargeurs suisses. Le fait que le transbordement de marchandises dans ce port italien ne soit guère affecté par le goulet d'étranglement actuel en mer Rouge n'est qu'une constatation surprenante.

Silvio Ferrando, Marketing and International Business Manager de l'Autorità Portuale di Genova, a accueilli la délégation de Bâle, Zoug et Zurich sur les marches de l'historique Palazzo St. Bien avant que les ports de la Ligurie et de l'Adriatique supérieure, c'est-à-dire Gênes, Savone, Pra' et Vado, ne se regroupent sous un même toit à l'occasion de la dernière réforme portuaire italienne en 2016, la République maritime de Gênes a posé des jalons. Le port qui, avec environ 2,8 millions d'EVP et 64 millions de tonnes de fret, traite un bon tiers de tous les conteneurs pour l'Italie et approvisionne 80% du marché domestique du nord de l'Italie, a amélioré ses volumes d'environ 1,2% par rapport à l'année précédente au cours des mois de janvier à mai 2024, le nombre de navires en escale ayant également augmenté.

Par ailleurs, le port investit massivement dans ses liaisons avec l'arrière-pays. La part du trafic routier, avec environ 12 000 camions par jour et environ 83% de la répartition modale, est élevée à Gênes. Un nouveau chapitre s'ouvrira dans le transport ferroviaire avec l'achèvement de la liaison transalpine Terzo Valico, qui sera disponible entre 2026 et 2027, et des mesures d'extension simultanées des voies ferrées.

A l'avenir, des trains d'une longueur allant jusqu'à 750 m pourront être assemblés. Au total, plus de 3 milliards d'euros seront investis dans près de 50 projets au cours des prochaines années, sur une surface portuaire d'environ 7 millions de mètres², qui comprend 35 terminaux différents.

La délégation a complété son aperçu par la visite du terminal le plus récent du réseau portuaire, le Vado Gateway près de Savone. Ce premier terminal semi-automatique d'Italie, détenu à 60% par APM Terminals et à 40% par Cosco, qui a été mis en service en décembre 2019 dans un contexte difficile, voit entre-temps son USP confirmé. Avec 28 mouvements de conteneurs par grue et par heure en transbordement, il est le leader régional.

Lors de son voyage à Gênes, la délégation SSC a pris conscience que « Bahn frei ! » est également la nouvelle devise de Southern Gateway dans le transport de marchandises en Europe.

Der Hafen von Genua behauptet 2024 seine Position

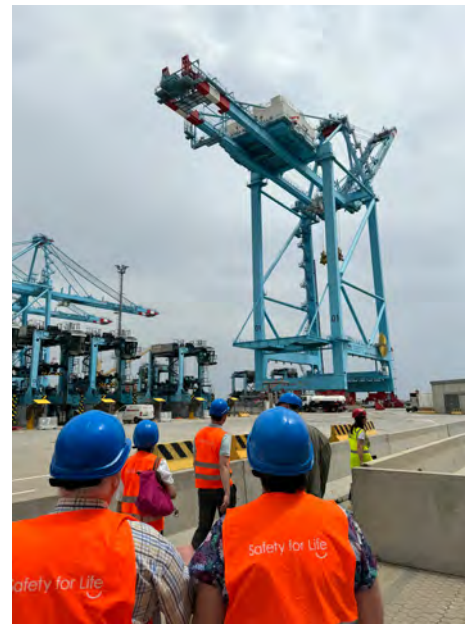
SSC-Delegation zum Hafenbesuch in Genua am 20./21. Juni 2024

Der Southern Gateway für den Güterverkehr ins europäische Kernland liegt an der italienischen Küste, doch die dortigen Häfen werden von Schweizerischen Verladern bislang zu wenig berücksichtigt. Dass der Güterumschlag in diesem italienischen Hafen durch den derzeitigen Engpass im Roten Meer insgesamt kaum beeinträchtigt wird, war dabei nur eine überraschende Erkenntnis.

Silvio Ferrando, Marketing and International Business Manager der Autorità Portuale di Genova, hiess die Delegation aus Basel, Zug und Zürich auf den Stufen des historischen Palazzo St. Giorgio willkommen. Lange bevor die Häfen in Ligurien und an der oberen Adria, d.h. in, Genua, Savona, Pra' und Vado, anlässlich der letzten Hafenreform Italiens 2016 unter einem Dach zusammenrückten, hat die Seerepublik Genua Meilensteine gesetzt. Der Hafen, der mit ca. 2,8 Mio. TEU und 64 Mio. t Fracht ein gutes Drittel aller Container für Italien umschlägt und 80% des einheimischen Marktes in Norditalien versorgt, hat in den Monaten von Januar bis Mai 2024 seine Volumina um ca. 1,2% gegenüber dem Vorjahr verbessert, wobei sich die Anzahl der anlaufenden Schiffe ebenfalls erhöhte.

Daneben investiert der Hafen massiv in seine Hinterland-Verbindungen. Der Anteil des Strassenverkehrs mit ca. 12'000 Lkw am Tag und ca. 83% Anteil am Modalsplit ist in Genua hoch. Ein neues Kapitel im Schienenverkehr wird mit der Fertigstellung der alpenquerenden Verbindung Terzo Valico, die zwischen 2026 und 2027 zur Verfügung stehen wird, und gleichzeitigen Ausbaumassnahmen der Gleisstrecken aufgeschlagen werden. Künftig können Züge von bis zu 750 m Länge zusammengestellt werden. Insgesamt fliessen in den nächsten Jahren über 3 Mrd. EUR in fast 50 Projekte in eine Hafenfläche von etwa 7 Mio. m², die 35 verschiedene Terminals umfasst.

Mit dem Besuch des jüngsten Terminals im Hafenverbund, dem Vado Gateway bei Savona, rundete die Delegation ihren Überblick ab. Dieser erste halbautomatische Terminal in Italien, der zu 60% der Anteile APM Terminals sowie zu 40% Cosco gehört und im Dezember 2019 in einem schwierigen Umfeld den Betrieb aufnahm, sieht mittlerweile seinen USP bestätigt. Mit 28 Container-Bewegungen pro Kran und pro Stunde im Umschlag ist man regional führend.





L'AZK est un élément important du SSC, traitant de tous les aspects du commerce extérieur et du dédouanement. Ces activités sont essentielles pour toute entreprise active dans le commerce extérieur. L'AZK accorde une importance particulière à un cadre juridique solide en Suisse, visant à optimiser les coûts douaniers grâce à des procédures douanières simples, des accords de libre-échange applicables et la promotion du libre-échange en Suisse et à l'étranger.

La collaboration au sein de l'AZK est particulièrement importante dans le contexte de la nouvelle loi sur les douanes suisse et des réglementations, processus et environnements informatiques associés. L'accent est mis sur des processus et des systèmes informatiques simples et robustes. La liberté de choisir de faire appel à un prestataire de services de dédouanement ou de gérer le dédouanement en interne est également un objectif important du SSC. La sécurité juridique du processus de dédouanement est également un aspect important.

À cette fin, le SSC a été très actif politiquement et s'est engagé dans le domaine du droit douanier et du droit des droits de douane au sein de la WAK-N et du Conseil national. À cet effet, un événement parlementaire sur DaziT a été organisé par le groupe parlementaire du commerce extérieur au sein du Secrétariat du SSC.

La collaboration sur le projet DaziT s'est déroulée dans le cadre du Groupe consultatif économique, du Groupe de travail et du Groupe central sur les procédures simplifiées et le développement de logiciels, afin d'offrir aux membres les meilleures solutions possibles.

En 2024, l'AZK a maintenu sa position dans le domaine des restrictions à l'importation hors de Suisse. Face à la complexité croissante des restrictions internationales, diverses fiches d'information ont été mises en place afin de simplifier la situation de plus en plus complexe pour nos membres. Grâce à toutes ces activités et aux réunions trimestrielles, l'AZK a apporté une précieuse contribution à ses membres. Les séminaires douaniers organisés ont également été un succès, et les questions des membres ont reçu des réponses directes ou ultérieures. En 2024, pour la première fois dans l'histoire du SSC, un séminaire dédié aux douanes a été organisé en français.

Je tiens à remercier chaleureusement les membres de notre comité, qui ont investi tant de temps et d'efforts au sein de notre comité grâce à leur expertise. Seuls des experts de haut niveau nous permettent de continuer à gérer avec succès le domaine du commerce extérieur et des douanes au profit de nos membres. L'AZK est toujours ouverte aux nouveaux membres intéressés ; n'hésitez pas à nous contacter si vous êtes intéressé. Nous nous réjouissons de votre visite.

Die AZK ist ein wichtiger Teil des SSC, die sich mit allen Aspekten des Aussenhandels und der Zollabwicklung beschäftigt. Diese Tätigkeiten sind ein essentieller Bestandteil jeder Firma im Aussenhandel. Dabei liegt ein besonderer Schwerpunkt der AZK auf ein gutes Framework in der Schweiz, welches die Optimierung von Zollkosten durch einfache Zollverfahren, nutzbare Freihandelsabkommen sowie die Förderung des Freihandels in der Schweiz und im Ausland verfolgt.

Die Mitarbeit in der AZK ist besonders wichtig im Kontext des neuen Schweizer Zollgesetzes und der damit verbundenen Verordnungen, Prozesse und IT-Landschaften. Der Fokus liegt dabei auf einfach und robuste Prozesse und IT-Systeme. Ebenso ist die Wahlfreiheit, ob ein Verzollungsdienstleister gewählt wird oder die Verzollung selbst durchgeführt wird, ein wichtiges Ziel des SSCs. Natürlich ist auch die Rechtssicherheit im Verzollungsprozess ein wichtiger Punkt.

Hierzu war der SSC politisch sehr aktiv und engagierte sich im Bereich Zollgesetz und Zollabgabengesetz in der WAK-N sowie im Nationalrat. Hierzu wurde ein parlamentarischer Anlass zu DaziT durch die parlamentarische Gruppe «Aussenhandel» im Sekretariat SSC durchgeführt. Die Mitarbeit beim Projekt DaziT erfolgte im Rahmen der Begleitgruppe Wirtschaft, der Arbeits- und Kerngruppe Vereinfachte Verfahren und Softwareentwicklung, um den Mitgliedern bestmögliche Lösungen anzubieten.

Die AZK hat auch im Jahr 2024 ihre Positionierung im Bereich Importrestriktionen ausserhalb der Schweiz beibehalten. Angesichts der zunehmenden Komplexität der internationalen Restriktionen wurden diverse Factsheets eingeführt, um die immer komplexere Sachlage für unsere Mitglieder zu vereinfachen. Durch all diese Aktivitäten und die quartalsmässigen Treffen hat die AZK einen wertvollen Beitrag für ihre Mitglieder geleistet. Die durchgeführte Zollseminare war ebenfalls ein Erfolg und Fragen der Mitglieder konnten direkt oder im Nachgang beantwortet werden. Im Jahre 2024 fand das erste Mal in der Geschichte des SSC ein eigenes Zollseminar auf Französisch statt.

Ich möchte mich an dieser Stelle recht herzlich bei unseren Kommissionsmitgliedern bedanken, welche mit Ihrem Expertenwissen viel Zeit und Arbeit in unsere Kommission investiert haben. Nur mit solchen Top-Experten können wir den Bereich Aussenhandel und Zoll auch in Zukunft erfolgreich zum Wohle unserer Mitglieder führen. Die AZK steht stets neuen interessierten Mitgliedern zur Mitarbeit offen, melden Sie sich bei Interesse. Wir freuen uns auf Sie.



Patrick Keller

Head Customs & Foreign Trade,
Supply Chain and Product Compliance
BASF Schweiz AG, Basel



The European Containerline

Barge Services

dansergroup.com

Das Aussenhandel- und Zollseminar fand zum ersten Mal sprachengetrennt statt. Am 24. September fand der Anlass auf Französisch in Yverdon-les-Bains und eine Tag später, am 25. September auf Deutsch in Bern statt.

Einmal mehr zeigte sich, dass der persönliche Austausch unter den Zollexpertinnen und Zollexperten ein grosses Bedürfnis unserer Mitgliedsfirmen ist und seit Jahren seinen festen Platz im Jahreskalender innehat.

Unter neuer Leitung von Patrick Keller, Präsident der Aussenhandels- und Zollkommission (AZK) des SSC in Bern, sowie Benoît Traisnel, Vorstandsmitglied und Regionalpräsident Romandie, erhielten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer detaillierte und aktuelle Informationen zu den verschiedenen Themen, welche die Schweizer Aussenwirtschaft beschäftigen.

Mit Ralf Aeschbacher, Stv. Chef Freihandels- und Zollabkommen des BAZG Bern wurden die Teilnehmerinnen und Teilnehmer über die bevorstehenden Umsetzungen verschiedener Freihandelsabkommen aus erster Hand informiert. In seinem Vortrag wurden auch die diversen Probleme in den einzelnen Verhandlungen angesprochen. Die teils unterschiedlichen Auffassungen im Thema Zoll und deren Abgaben sind in aller Munde. Als grossen Coup und diplomatische Meisterleistung darf das Abkommen zwischen der Schweiz und Indien nicht unerwähnt bleiben. Nach über 16 Jahren der Verhandlung konnte im März 2024 das Freihandelsabkommen unterschreiben werden.



Le séminaire sur le commerce extérieur et les douanes a eu lieu pour la première fois dans des langues différentes. Le 24 septembre, il s'est déroulé en français à Yverdon-les-Bains et un jour plus tard, le 25 septembre, en allemand à Berne.

Une fois de plus, il s'est avéré que l'échange personnel entre les experts douaniers est un grand besoin de nos entreprises membres et qu'il occupe depuis des années sa place fixe dans le calendrier annuel.

Sous la nouvelle direction de Patrick Keller, président de la Commission du commerce extérieur et des douanes (CCE) du CSA à Berne, et de Benoît Traisnel, membre du comité et président régional pour la Suisse romande, les participants ont reçu des informations détaillées et actuelles sur les différents thèmes qui préoccupent l'économie extérieure suisse.

Avec Ralf Aeschbacher, chef adjoint des accords de libre-échange et de douane de l'OFAC Berne, les participants ont reçu des informations de première main sur les mises en œuvre à venir de différents accords de libre-échange. Son exposé a également abordé les divers problèmes rencontrés dans les différentes négociations. Les divergences de vues partielles sur le thème des droits de douane et de leurs taxes sont sur toutes les lèvres. L'accord entre la Suisse et l'Inde ne peut pas ne pas être mentionné comme un grand coup et une prouesse diplomatique. Après plus de 16 ans de négociations, l'accord de libre-échange a pu être signé en mars 2024.



Das neue Zollgesetz und dessen Auswirkungen auf die Verlader

Das Transformationsprogramm DaziT bildet das Herzstück der Zollreform. Bis spätestens Ende 2026 soll der gesamte Abgabenerhebungs- und Kontrollprozess des BAZG vollständig digitalisiert werden. DaziT vereinfacht nicht nur Formalitäten, sondern ermöglicht meldefreie Grenzübertritte, automatisierte Risikoanalysen und ortsunabhängige digitale Einreichung von Warenanmeldungen inkl. Begleitdokumenten. Das Ziel: Reduzierter administrativer Aufwand, mehr Transparenz und effizientere Prozesse für Unternehmen wie auch Privatpersonen. Passar ist dabei nur ein Schlüsselbegriff, der nur ein Teilbereich von DaziT aufgreift.



Neue Gesetzesstruktur: BAZG-VG und Zollabgabengesetz (ZoG)

Die Reform im Bereich "neues Zollrecht" teilt das Zollrecht in zwei zentrale Normen: Das neue Rahmengesetz (BAZG-VG) regelt alle prozessualen Aufgaben und Kontrolltätigkeiten des BAZG, während das ZoG ausschliesslich die Abgabenerhebung, Bemessung und Sanktionen umfasst. Damit wird das materielle Recht stark vereinfacht, wobei insbesondere die Vereinheitlichung aller vom BAZG geführten Abgabeverfahren und die Schaffung eines digital unterstützten Standardprozesses im Fokus stehen. Die Höhe der Abgaben und die Abgabepflicht bleiben davon unberührt.

Es wird bemängelt, dass bis heute keine nachvollziehbare Begründung dafür vorliegt, dass für die angestrebte vollständige Digitalisierung der Zollprozesse ein komplett neues Gesetz erforderlich ist. Zudem liegen aktuell die Ausführungsbestimmungen (Verordnungen, Dienstvorschriften), die es wahrscheinlich in sich haben werden, noch nicht vor. Dies gilt vor allem für den Vollzug der nichtzollrechtlichen Erlasse (NZE bzw. neu nichtabgabenrechtliche Erlasse NAE). Der Nachweis, dass die neuen Verfahren tatsächlich einfacher und kostengünstiger sein werden, fehlt aktuell. In einigen Bereichen könnte es sogar komplizierter werden.

Risikobasierte Kontrollen, Datenschutz und neue Befugnisse

Ein zentrales Anliegen der Gesetzesnovelle ist die risikobasierte Gewichtung bei Kontrollen. Mittels moderner Datenbearbeitung und risikoorientierter Analysen können gezielte Überprüfungen von Waren, Personen und Transportmitteln erfolgen, ohne den Grenzübertritt unnötig zu verzögern. Gleichzeitig werden die Grundsätze der Datenbearbeitung an das revidierte Datenschutzgesetz angepasst. Das BAZG möchte dazu neue Kompetenzen, etwa zur Durchführung von DNA-Proben bei bestimmten Personenkontrollen – aber auch weiteren Kompetenzen, die Schnittstellen mit Kantonen und anderen Ämtern verursachen. Das neue Zollgesetz ist ein brisantes Thema, das politisch kontrovers diskutiert und fast zum Scheitern des Projekts führte.

Auswirkungen auf Wirtschaft und Gesellschaft: gemäss Angaben des BAZG

Die Revision durch Dazit insgesamt bringt laut Versprechen des BAGZ weitreichende Vorteile für Unternehmen: Die elektronische Abwicklung von Zollformalitäten, Wegfall bestimmter Meldepflichten und die Möglichkeit, Anmeldungen unabhängig vom Grenzüberschrittort einzureichen, reduzieren Kosten und beschleunigen Lieferketten. Konsumentinnen und Konsumenten profitieren von einer flexibleren, zeitgemässen Zollabwicklung. Gleichzeitig stärken die neuen Rahmenbedingungen die innere Sicherheit, da das BAZG effizienter und mit modernen Mitteln auf neue Bedrohungen reagieren kann. Das alles unter dem Hut Dazit.

Stakeholder	Hauptvorteile
1 Unternehmen	Reduzierte Administrationskosten, schnellere Abwicklung, ortsunabhängige Anmeldung
2 Privatpersonen	Vereinfachte Zollformalitäten, transparentere Prozesse, schnellere Grenzüberschritte
3 Behörden	Effizientere Kontrollen, bessere Datengrundlage, gezieltere Risikoanalyse
4 Logistikdienstleister	Planbarere Prozesse, reduzierte Wartezeiten, digitale Dokumentation
5 Internationale Partner	Harmonisierte Verfahren, verbesserte Zusammenarbeit, Datenaustausch

Realität: Kontroversen, Kompromisse und Kritikpunkte

Dazit, aber insbesondere das Gesetzgebungsverfahren, war bisher von höchst intensiven Debatten geprägt. Während die Mehrheit im Parlament die Notwendigkeit der Vereinfachung und Digitalisierung betonte, äusserten Kritiker zahlreiche Bedenken hinsichtlich föderalistischer Kompetenzen, Datenschutz und der Übertragung polizeilicher Aufgaben an den Zoll. Besonders umstritten waren die Kompetenzerweiterungen beim BAZG (z. B. Waffenbefugnisse und DNA-Proben) sowie die geplante Lockerung der Anmeldepflicht für nicht abgabepflichtige Waren, die schliesslich nach erneuter Prüfung verworfen wurde. Die neuen Rechtsgrundlagen beruhen auf zahlreichen Kompromissen. Auch wurde im Vorfeld der Umgangston und das Vorgehen des ehemaligen Direktors stark gerügt, was zu einer Neubesetzung durch Herr Pascal Lüthi führte, der versucht, das Projekt in ruhigere Bahnen zu lenken. Anfangs Juni sorgte Bundespräsidentin Karin Keller-Sutter zudem mit unerwartetem Vorgehen für Aufsehen im Ständerat. Die Besteuerung von Spirituosen soll neu im Zollgesetz geregelt werden, statt wie bisher im Alkoholgesetz. Das sorgt bei Branchenvertretern für erhebliche Kritik.

Die Zollreform könnte ein Meilenstein auf dem Weg zu einer modernen, effizienten und zukunftsfähigen Verwaltung werden, die den Bedürfnissen von Wirtschaft und Gesellschaft gerecht wird. Dieses Ziel ist aktuell noch nicht greifbar, aber nach wie vor eine Vision.



La nouvelle loi douanière et ses conséquences pour les chargeurs

Le programme de transformation DaziT constitue la pièce maîtresse de la réforme douanière. D'ici fin 2026 au plus tard, l'ensemble du processus de perception des redevances et de contrôle de la LTDD doit être entièrement numérisé. DaziT ne se contente pas de simplifier les formalités, il permet également de franchir les frontières sans déclaration, d'effectuer des analyses de risque automatisées et de déposer numériquement les déclarations de marchandises, documents d'accompagnement compris, indépendamment du lieu. L'objectif : une réduction des charges administratives, une plus grande transparence et des processus plus efficaces pour les entreprises et les particuliers. Passar n'est ici qu'un terme clé qui n'aborde qu'une partie de Dazit.



Nouvelle structure de la loi : LFC-VG et loi sur les douanes (LDC)

La réforme dans le domaine du « nouveau droit douanier » divise le droit douanier en deux normes centrales : La nouvelle loi-cadre (LFAD-VG) règle toutes les tâches procédurales et les activités de contrôle de la LFAD, tandis que la LDou comprend exclusivement la perception des redevances, leur calcul et les sanctions. Le droit matériel est ainsi fortement simplifié, l'accent étant notamment mis sur l'uniformisation de toutes les procédures de taxation gérées par l'OFAC et sur la création d'un processus standard soutenu par des moyens numériques. Le montant des taxes et l'obligation de les payer n'en sont pas affectés.

On déplore le fait qu'il n'existe à ce jour aucune justification compréhensible de la nécessité d'une loi entièrement nouvelle pour la numérisation complète des processus douaniers visée. De plus, les dispositions d'exécution (ordonnances, prescriptions de service), qui seront probablement très compliquées, ne sont pas encore disponibles. Cela vaut surtout pour l'exécution des actes législatifs autres que douaniers ou, désormais, des actes législatifs autres que douaniers. La preuve que les nouvelles procédures seront effectivement plus simples et moins coûteuses fait actuellement défaut. Dans certains domaines, cela pourrait même être plus compliqué.

Contrôles basés sur les risques, protection des données et nouveaux pouvoirs

L'accent mis sur les risques lors des contrôles est un objectif central de la nouvelle loi. Grâce à un traitement moderne des données et à des analyses axées sur les risques, des contrôles ciblés de marchandises, de personnes et de moyens de transport peuvent être effectués sans retarder inutilement le passage de la frontière. Parallèlement, les principes du traitement des données seront adaptés à la loi révisée sur la protection des données. Pour ce faire, l'OFAC souhaite obtenir de nouvelles compétences, comme la réalisation d'échantillons d'ADN lors de certains contrôles de personnes - mais aussi d'autres compétences qui génèrent des interfaces avec les cantons et d'autres offices.

La nouvelle loi sur les douanes est un sujet explosif qui a fait l'objet de controverses politiques et qui a failli faire échouer le projet.

Impact sur l'économie et la société : selon les indications de l'OFAC

Selon les promesses de l'OFEC, la révision par Dazit dans son ensemble apporte de vastes avantages aux entreprises : Le traitement électronique des formalités douanières, la suppression de certaines obligations de déclaration et la possibilité de déposer des déclarations indépendamment du lieu de franchissement de la frontière réduisent les coûts et accélèrent les chaînes d'approvisionnement. Les consommateurs bénéficient d'un dédouanement plus flexible et plus moderne. Parallèlement, les nouvelles conditions-cadres renforcent la sécurité intérieure, car l'OFDT peut réagir plus efficacement et avec des moyens modernes aux nouvelles menaces. Le tout sous le chapeau Dazit.

Avantages principaux pour les parties prenantes

- Entreprises: Réduction des coûts administratifs, traitement plus rapide, enregistrement indépendant du lieu d'enregistrement
- Particuliers: Simplification des formalités douanières, transparence accrue, passages aux frontières plus rapides
- Autorités : Contrôles plus efficaces, meilleure base de données, analyse des risques plus ciblée
- Prestataires de services logistiques: Processus plus prévisibles, temps d'attente réduits, documentation numérique
- Partenaires internationaux: Harmonisation des procédures, collaboration améliorée, échange de données

Réalité : Controverses, compromis et critiques

Dazit, mais surtout la procédure législative, a été marquée jusqu'à présent par des débats extrêmement intenses. Alors que la majorité du Parlement a souligné la nécessité de la simplification et de la numérisation, les critiques ont exprimé de nombreuses préoccupations concernant les compétences fédéralistes, la protection des données et le transfert de tâches policières aux douanes. L'élargissement des compétences de l'OFAC (par ex. les pouvoirs en matière d'armes et les échantillons d'ADN) ainsi que l'assouplissement prévu de l'obligation de déclarer les marchandises non soumises à la taxe, qui a finalement été rejeté après un nouvel examen, ont été particulièrement controversés. Les nouvelles bases juridiques reposent sur de nombreux compromis. Le ton et la manière de procéder de l'ancien directeur ont également été fortement critiqués au préalable, ce qui a conduit à son remplacement par Monsieur Pascal Lüthi, qui tente d'orienter le projet vers des voies plus calmes. Début juin, la présidente de la Confédération Karin Keller-Sutter a en outre fait sensation au Conseil des États avec une démarche inattendue. L'imposition des spiritueux doit désormais être réglée dans la loi sur les douanes, et non plus dans la loi sur l'alcool. Cela suscite de nombreuses critiques de la part des représentants de la branche.

La réforme des douanes pourrait être un jalon sur la voie d'une administration moderne, efficace et tournée vers l'avenir, qui réponde aux besoins de l'économie et de la société. Cet objectif n'est actuellement pas encore tangible, mais reste une vision.

Mit dem neuen Zollsystem PASSAR löst die Schweizer Zollverwaltung das in die Jahre gekommene e-dec System ab. Dabei konnte der SSC als Vertreter der Schweizer Importeure und Exporteure seine Bedürfnisse nach Vereinfachungen einbringen. Die schrittweise Ablösung dauert jedoch ein paar Jahre und so muss sich die Wirtschaft auf die versprochenen administrativen Vereinfachungen gedulden.

Das BAZG hat die Umstellung des europäischen Transitverfahren NCTS Version 5 zum Anlass genommen, das alte NCTS-System mit Passar 1.0 abzulösen. Dieser Wechsel wurde per 1. Juni 2023 erfolgreich umgestellt. In Anschluss wird nun auch der Export auf das neue System Passar migriert

Gamechanger PASSAR 2.0

Mit der Version 2.0 wird ab 2026 auch die Importabfertigung von e-dec auf Passar gewechselt. Und dieser Wechsel hat es in sich! Mit Passar hat das BAZG auch einen neuen Grundprozess in der Abfertigung eingeführt. Dieser ist neu voll elektronisch und beschleunigt den Grenzübergang massgeblich. Jedoch die grösste Änderung liegt darin, dass eine Importzolldeklaration neu auch im Voraus durch den Importeur selber angemeldet werden kann. Dazu braucht es keine Bewilligung oder sonstige Verfahren, wie Zugelassene Empfänger etc. Jeder Importeur kann neu selber seine Deklarationen übermitteln und so viel Geld bei der Abfertigung sparen. Ein Novum, welches mit dem alten e-dec System nicht gab.

Einfachere Importzolldeklaration

Die heutige Importzolldeklaration ist kompliziert und benötigt Erfahrung und Know how. Dank dem per 1.1.2024 eingeführten Industriezollabbau wurde dies vereinfacht. Ein Hauptmerkmal ist die 8-stellige Zollarifnummer.

Diese wurde für die Warenkapitel 25-97 (Industriewaren) auf deren 6-stellen gekürzt. So entsprechen die ersten 6-stellen der Zollarifnummer dem internationalen harmonisierten System (HS-Code), welche im Normalfall der Exporteur für seine Warenlieferung verwendet.



Ein zweites wichtiges Merkmal ist die Aufhebung der Zölle für Industriewaren der Kapitel 25-97. Dies bedeutet eine einfachere Abfertigung ohne Vorpapiere resp. provisorische Abfertigung, denn die Waren zahlen eh keinen Zoll. Es muss also nur die Einfuhrsteuer abgerechnet werden.

Neue Möglichkeit dank Passar 2.0

Man könnte sich nun ein neues Szenario für die Importverzollung ausdenken:

- Mit den Unterlagen des Exporteurs kann der Importeur seine Zolldeklaration im Voraus erstellen, entweder mit einer Software oder über das BAZG Zollportal
- Mit der erhaltenen Rückmeldung kann die Waren die Grenze passieren
- Mit der Aktivierung der Deklaration erhält der Importeur automatisch die eVV zurück
- Das Kontrollieren der eVVs auf Vollständigkeit bleibt erspart
- Dank Selbstdeklaration enthalten die eVV die nötigen Referenznummer für die interne Verarbeitung
- Die Kosteneinsparung pro Deklaration liegt auf der Hand

Dank dem neuen Grundprozess und Passar 2.0 hat das BAZG einen wirklichen Game Changer in der Zollabfertigung lanciert. Hinzu kommen noch weitere Vereinfachungen, welche mit dem neuen Zollgesetz dank der Initiative des SSC eingeführt werden. Diese neuen Vereinfachungen basieren alle auf dem obigen Grundprozess und simplifizieren die verschiedenen Verfahren.

Avec le nouveau système douanier PASSAR, l'Administration fédérale des douanes remplace l'ancien système e-dec. Le SSC, en tant que représentant des importateurs et exportateurs suisses, a pu exprimer son besoin de simplification. Cependant, le remplacement progressif prendra quelques années les entreprises devront donc attendre les simplifications administratives promises.

L'Office fédéral des douanes et accises (OFDAC) a profité de la transition vers la version 5 du NSTI pour remplacer l'ancien système NSTI par Passar 1.0. Cette transition a été réalisée avec succès le 1er juin 2023. Les exportations seront désormais également migrées vers le nouveau système Passar.

PASSAR 2.0, un facteur clé

Avec la version 2.0, le dédouanement à l'importation passera également d'e-dec à Passar à partir de 2026. Et ce changement est considérable ! Avec Passar, l'Office fédéral des douanes et accises (BAZG) a également introduit un nouveau processus de dédouanement de base. Ce processus, entièrement électronique, accélère considérablement le passage des frontières. Le principal changement réside toutefois dans la possibilité pour l'importateur de soumettre lui-même ses déclarations en douane à l'importation. Cette procédure ne nécessite aucune autorisation ni autre procédure, comme l'autorisation de destinataires. Chaque importateur peut désormais soumettre lui-même ses déclarations, ce qui permet de réaliser des économies substantielles sur le dédouanement. Il s'agit d'une première, impossible avec l'ancien système e-dec.

Déclaration en douane d'importation simplifiée grâce à la suppression des droits de douane industriels

Aujourd'hui, la déclaration en douane d'importation est complexe et requiert expérience et savoir-faire. Grâce à la suppression des droits de douane industriels, entrée en vigueur le 1er janvier 2024, elle a été simplifiée. L'un des éléments clés est le numéro tarifaire à 8 chiffres. Ce numéro a été réduit à 6 chiffres pour les chapitres 25 à 97 (biens industriels).



Les 6 premiers chiffres du numéro tarifaire correspondent au code du Système international harmonisé (SH), que les exportateurs utilisent habituellement pour leurs livraisons de marchandises.

Un deuxième élément important est la suppression des droits de douane pour les biens industriels des chapitres 25 à 97. Cela simplifie le dédouanement sans documents préliminaires ni dédouanement provisoire, puisque les marchandises ne sont de toute façon pas soumises à des droits de douane. Ainsi, seule la taxe d'importation doit être acquittée

Nouvelle opportunité grâce à Passar 2.0

On peut désormais imaginer un nouveau scénario pour le dédouanement à l'importation :

- À l'aide des documents de l'exportateur (vendeur), l'importateur peut préparer sa déclaration en douane à l'avance, soit via un logiciel, soit via le portail douanier de la BAZG.
- Avec le retour d'information reçu (code-barres), les marchandises peuvent franchir la frontière.
- Une fois la déclaration activée, l'importateur reçoit automatiquement l'eVV.
- Il n'est plus nécessaire de vérifier l'exhaustivité des eVV.
- Grâce à l'auto-déclaration, les eVV contiennent les numéros de référence nécessaires au traitement interne.
- Les économies de coûts par déclaration sont évidentes.

Grâce au nouveau processus de base et à Passar 2.0, la BAZG a révolutionné le dédouanement. De plus, la nouvelle loi douanière introduit de nouvelles simplifications, à l'initiative du SSC. Ces simplifications s'appuient toutes sur le processus de base décrit ci-dessus et simplifient les différentes procédures.

LEHRGANG CUSTOMS & TRADE PROFESSIONAL

Weiterkommen dank praxisnaher Weiterbildung im Aussenhandel

Zielgruppe

Angehende Customs & Trade Professionals verfügen idealerweise über erste operative Erfahrung in der Abwicklung von Exporten/Importen und möchten ihr entsprechendes Fachwissen vertiefen, um eigenständig Zoll- und Handelsprozesse zu verstehen und diese korrekt umzusetzen. Sie arbeiten oft im Verkaufssinnendienst, im Einkauf, Logistik und in der operativen Sachbearbeitung von Importen und Exporten.

Umfang des Lehrgangs

Der Lehrgang besteht aus **13 Tagen** sowie einem weiteren Prüfungstag, bei dem das Gelernte nochmals praxisnah reflektiert wird. Der Unterricht findet wochentags statt, jeweils ein Tag pro Woche mit gelegentlichen Pausen zum Verarbeiten des Gelernten.

Didaktisches Konzept

Praxisbezug: Starke Einbindung von realen Beispielen und Übungen aus der Praxis sowie Einblicken vor Ort.

Erfahrungsorientierung: Die Einbindung der beruflichen Erfahrungen der Teilnehmenden steht im Vordergrund. Sie lernen durch Reflexion und den Austausch mit anderen.

Handlungsorientierung: Der direkte Einblick in die Anwendung von Wissen in praxisnahen Aufgaben sichert die Handlungskompetenz.

Abschluss und Titel

Der Kurs schliesst mit einer freiwilligen Diplomprüfung ab. Nach erfolgreicher Teilnahme an allen Modulen und der Abschlussprüfung erhalten die Teilnehmer das Diplom «Customs and Trade Professional» von Zollschule.ch und Swiss Shippers Council.

Lehrgangskosten

3950 CHF für SSC-Mitglieder
4350 CHF für Nichtmitglieder

Termine

Der nächste Lehrgang startet am **27.01.2026** am Hauptbahnhof Zürich

Wir freuen uns, Sie schon bald persönlich zu begrüssen. Für Bildungsberatung stehen wir Ihnen gerne persönlich zur Verfügung.

Anmeldung und weitere Informationen zum Lehrgang



Bildungsmodule, eingeteilt in vor-Ort und Online-Bildungstage	Praxistage mit Live-Impulsen an verschiedenen Schauplätzen (Unternehmen, Zoll, Spedition)
• Zoltarifierung und Zollgebühren • Zoll sparen durch Ausnutzen von Freihandelsabkommen • EU-Verzollung, Umsatzsteuer EU und Mehrwertsteuer Schweiz • Vertragsrecht im Aussenhandel, Incoterms® 2020 • Exportkontrolle von Dual-Use-Gütern, Sanktionen, Embargos • Markterschliessung und interkulturelle Kommunikation	• Import- und Exportprozesse • Zollrecht, operative Zollabwicklung Import/Export • Supply Chain Management • Transportrecht und Transportabwicklung • Exportfinanzierung, Bankgarantien, Akkreditivabwicklung • Internationale Rahmenbedingungen • fachliche/persönliche Kompetenzerweiterung

Maschinen- und Metallindustrie / Industrie mécanique et métallurgique

ABB Switzerland Ltd.	Baden
Amcor Flexibles Rorschach AG	Goldach
Benninger AG	Uzwil
Bräcker AG	Pfäffikon
Brugg Kabel AG	Brugg
Brugg eConnect AG	Brugg
Bucher Hydraulics AG	Neuheim
Bühler AG	Uzwil
Ecodyne UET Schweiz AG	Uster
Ferag AG	Hinwil
FLSmidth MAAG Gear AG	Winterthur
Gallus Ferd. Rüesch AG	St. Gallen
Güdel AG	Langenthal
Hilti AG	LI-Schaan
Hitachi Zosen Inova AG	Zürich
KARL MAYER Textilmaschinen AG	Oberbüren
Luwa Air Engineering AG	Uster
Netstal-Maschinen AG	Näfels
Renk-Maag GmbH	Winterthur
Rheinmetall Air Defence AG	Zürich
Rieter Maschinenfabrik AG	Winterthur
Schindler Aufzüge AG	Ebikon
Steeltec AG	Emmenbrücke
Steinemann Technology AG	St. Gallen
Syntegon Technology Services AG	Beringen
thyssenkrupp Presta AG	LI-Eschen
Von Roll Switzerland Ltd.	Breitenbach

Bobst Mex SA	Mex
Maillefer SA	Ecublens
Novelis Switzerland S.A.	Sierre
Regazzi SA	Gordola
Speno International SA	Meyrin
Tensol Rail SA	Giornico
VFM Machines SA	Rancate

Förder- und Lagertechnik / Technique d'extraction et de stockage

Stöcklin Logistik AG	Laufen
----------------------	--------

Papierindustrie / Industrie du papier

Perlen Papier AG	Perlen
------------------	--------

Apparatebau und elektronische Industrie / Constructions d'appareils et industrie électronique

B. Braun Medical AG	Sempach
Bruker BioSpin AG	Fällanden
ETA SA, Manufacture Horlogère Suisse	Grenchen
GE Grid (Switzerland) GmbH	Oberentfelden
Hamilton Group	Bonaduz
Hitachi Energy Switzerland Ltd	Baden
Huber + Suhner AG	Herisau
Komax AG	Dierikon
Landis+Gyr AG	Cham
Leica Geosystems AG	Heerbrugg
Mettler-Toledo GmbH	Greifensee
Nitrochemie Wimmis AG	Wimmis
Roche Diagnostics International AG	Rotkreuz
RUAG AG	Bern
Scintilla AG	Zuchwil
Siemens Mobility AG	Wallisellen
Siemens Schweiz AG	Zug

Comadur SA	Le Locle
Metallux SA	Mendrisio
Plastifil SA	Mendrisio
Sécheron SA	Satigny
Swiss Timing Ltd.	Corgémont
TESA Technology	Renens

Verpackung / Dienstleistungen / Systeme / Emballages / Services / Systèmes

AEB Schweiz AG	Glattpark (Opfikon)
Bureau Veritas Switzerland AG	Weiningen
cargopack tägi ag	Untersiggenthal
Cargo sous terrain AG	Olten
egolf verpackungs ag	Zürich
Gefahrgut-Shop GmbH	Glattbrugg
K&S Informatik (Schweiz) GmbH	Zürich-Flughafen
MIC Logistik AG	Schaffhausen
Riege Software International AG	Bassersdorf
SGS Société Générale de Surveillance SA	Zürich
SISA Studio Informatica SA	Aesch
Zaugg Schlieren AG	Schlieren

Gainerie Moderne SA	Givisiez
INFORMATIQUE 2000 S.A.	Les Acacias
Marvinpac SA	Châtel-St-Denis
Swissport International Ltd.	Genève

Nahrungs- und Genussmittelindustrie / Industrie et denrées alimentaires

Delica AG	Buchs
Feldschlösschen Getränke AG	Rheinfelden
Fresh Food & Beverage Group AG	Volketswil
Jowa AG	Volketswil
JT International AG	Dagmersellen
Lindt & Sprüngli (International) AG	Kilchberg
Saviva AG	Brunegg
Aproz Sources Minérales SA Aproz (Nendaz)	
Estavayer Lait SA	Estavayer-le-Lac
Micarna SA	Courtepin
Mifroma SA	Ursy
Philip Morris Products SA	Neuchâtel

Gross- und Detailhandel / Ersatzteilhandel / Commerce de gros et détail et pièces de rechange

ALDI SUISSE AG	Schwarzenbach
Denner AG	Zürich
Ex-Libris AG	Dietikon
H&M Hennes+Mauritz AG	Neuendorf
Hostettler AG	Sursee
IKEA Supply AG	Pratteln
Landi Schweiz AG	Dotzigen
Migros-Genossenschafts-Bund	Zürich
Outdoorchef AG	Zürich
Rahn AG	Zürich

Textil- und Bekleidungsindustrie / Industrie textile et d'habillement

Graf & Cie AG	Rapperswil
Consitex SA	Stabio

Versicherungsgesellschaften / Compagnies d'assurances

AXA Versicherungen AG	Winterthur
Basler Versicherungen	Basel
Helvetia Versicherungen	Dübendorf

Chemische- und Pharmaindustrie, Kunststoffindustrie / Technische Produkte / Industrie chimique, pharmaceutique, matière plastique / Produits techniques

A. Vogel AG	Roggwil
AIRPHARM SA	Pratteln
BASF Schweiz AG	Basel
Brenntag Schweizerhall AG	Basel
CABB AG	Pratteln
Clariant International AG	Muttenz
EMS-CHEMIE AG	Domat/Ems
Ewopharma AG	Schaffhausen
F. Hoffmann-La Roche AG	Basel
Givaudan Schweiz AG	Dübendorf
Habasit AG	Reinach
JANSEN AG	Oberriet SG
Keytrade AG	Thalwil
Kolb Distribution Ltd.	Hedingen
Lonza AG	Basel
Medartis AG	Allschwil
Mibelle AG	Buchs
Omya International AG	Oftringen
Pentapharm AG	Aesch
Polymetrix AG	Oberbüren
Sefar AG	Heiden
sia Abrasives Industries AG	Frauenfeld
SI Group-Switzerland GmbH	Pratteln
Sulzer Chemtech AG	Winterthur
Syngenta Crop Protection AG	Basel
Celgene Logistics Sàrl	Boudry
CLARINS Groupe International SA	Plan-les-Ouates
Color & Effect Switzerland AG	Monthey
Debiopharm Research & Manufacturing SA	Martigny
DuPont de Nemours International Sàrl	Meyrin
Firmenich SA	Meyrin
GALVOLUX SA	Bioggio
Givaudan International SA	Vernier
Imerys Graphite & Carbon Switzerland Ltd.	Bodio
Syngenta CP Monthey SA	Monthey
Thermo Fisher Scientific (Ecublens) Sàrl	Ecublens

Uhrenindustrie und Luxusartikel / Industrie horlogère et produits de luxe

CK Watch & Jewelry Co. Ltd.	Biel
MGI Luxury Group SA	Biel
Rado Uhren AG	Lengnau
The Swatch Group AG	Biel
Blancpain SA	Le Chenit
Certina AG	Le Locle
Compagnie des Montres Longines, Francillon SA	Saint-Imier
Harry Winston SA	Plan-les-Ouates
La Montre Hermès SA	Bienne
Montres Breguet S.A.	L'Abbaye
Omega SA	Bienne
Patek Philippe SA	Plan-les-Ouates
Raymond Weil SA	Genève
Richemont International SA	Villars-sur-Glâne
Rolex SA	Genève
SWATCH SA	Bienne
Tissot SA	Le Locle

Transport- / Logistikdienstleister Prestataires de services de transport et de logistique

a. hartrodt (Schweiz) AG	Muttenz
Atlantic Forwarding Ltd.	Basel
ATS Air Transport Service AG	Zürich
Bertschi AG	Dürrenäsch
Birsterminal AG	Birsfelden
CMA CGM Agency AG	Basel
Dachser Spedition AG	Glattbrugg
Danser Switzerland AG	Basel
Fracht AG	Basel
Furness Shipping Ltd.	Zürich
General Transport AG	Basel
GLG Logistics System SA	Hergiswil NW
Hellmann Worldwide Logistics AG	Kloten
Helveticon AG	Dietikon
Lamprecht Transport AG	Basel
M+R Spedag Group AG	Muttenz
Maersk Switzerland GmbH	Zürich
Natco AG	Rümlang
Nauta SA	Basel
Paul Leimgruber AG Zweignieder- lassung der Planzer Transport AG	Pratteln
PESA AG	Pratteln

Rhenus Logistics AG	Schaffhausen
SBB Cargo AG	Olten
Schneider + Cie AG	Basel
Schöni Transport AG	Rothrist
Streck Transport AG	Möhlin
Swissterminal AG	Frenkendorf
Swiss WorldCargo	Zürich
TGW Transportgemeinschaft AG	Wangen a.A.
Transfreight AG	Basel
Trans Maritime AG	Birsfelden
Ultra-Brag AG	Basel
UPS SCS (Switzerland) GmbH	Bülach

Bolloré Logistics Suisse SA	Meyrin
DSV Logistics SA	Balerna
Ferrari Expéditions SA Genève	Genève
Hupac Intermodal SA	Chiasso
jetivia s.a.	Vernier
NV Log S.A.	Genève
PESA Port-Franc & Entrepôts de Lausanne-Chavornay SA	Chavornay
Ports Francs et Entrepôts de Genève SA	Genève
Ritschard SA	Meyrin
SAFRAM SA	Satigny
Véron Grauer SA	Genève

Diverse / Divers

ABB Technikerschule	Baden
armasuisse	Bern
EuroAirport	Basel
Migrol AG	Adliswil
Varo Energy Marketing AG	Baar
Associazione Industrie Ticinesi AITI	Lugano
CERN	Genève
CICR Comité international de la Croix Rouge	Genève
MULTIGAS	Domdidier
VIPA Lausanne SA	Lausanne

Rechtsanwälte & Beratungsfirmen/ Avocats, notaires & Consultants

DUANO AG	Duggingen
IRS Insurance- and Risk Services GmbH	Thun
Kessler & Co AG	Zürich
KPMG AG	Zürich
ThomannFischer, Advokatur & Notariat	Basel

STRECK TRANSPORT

We connect you with your customers



OUR MISSION:

We believe in delivering logistics with purpose, where every shipment and every route optimized is part of a greater mission to create not just deliveries, but dependable solutions.

WHY CHOOSE US?

Our commitment to safety, quality, and customer satisfaction sets us apart. We prioritize communication throughout the process.

ROAD FREIGHT



Our own network in Switzerland. Well connected internationally.

AIR FREIGHT



You can also count on our expertise worldwide.

WAREHOUSING



In our logistics centers, you will find a solution for every request.

SCP



We provide you with IT solutions for an efficient supply chain.

SEA FREIGHT



Whether LCL or FCL. Reliable planning of your sea freight.

CUSTOMS SERVICES



You can reach your limits in foreign trade. Leave these worries to us.



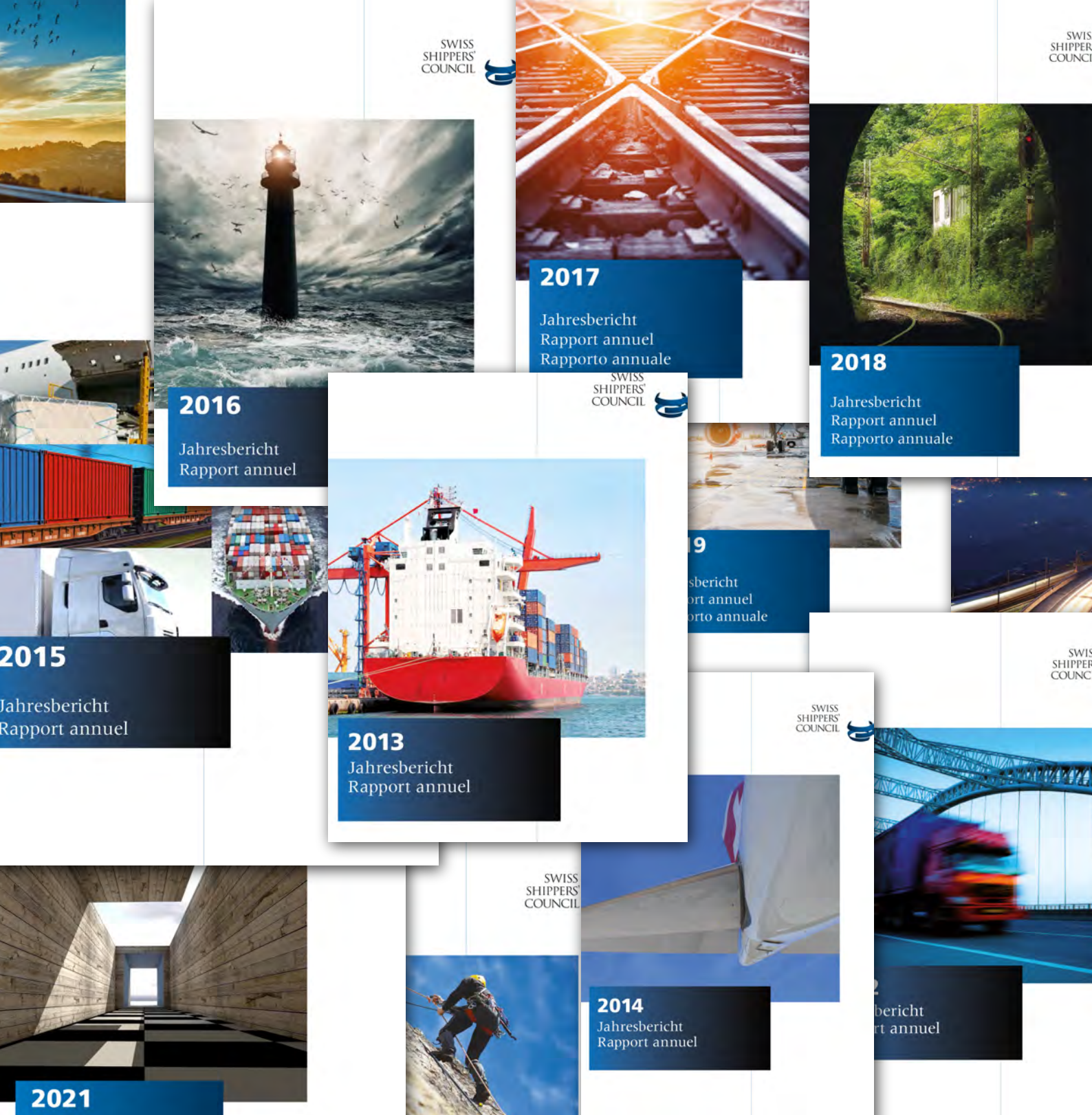
+41 61 855 11 11



www.streck-transport.ch



Industriestrasse 30, 4313 Möhlin



SWISS SHIPPERS' COUNCIL

**Zelgliweg 3
4452 Itingen / BL**

**info@swiss-shippers.ch
www.swiss-shippers.ch**

