

Neues Computerisiertes Transitsystem (NCTS)

Kommt Zeit, kommt Rat

In gut drei Monaten wird die europaweite E-Verzollung Pflicht. Zögerlichen Schweizer Spediteuren droht ein böses Erwachen.

Das schweizerische Speditionsgewerbe steuert offenen Auges auf ein Debakel zu. Anfang April 2004 wird für zugelassene Empfänger und Versender im gemeinsamen Versandverfahren die Anwendung des «Neuen Computerisierten Transitsystems» (NCTS) obligatorisch. Trotz intensiver Briefings der Oberzolldirektion (OZD) und des Verbands schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen (SpedLogSwiss) übt sich das Gros der involvierten Firmen in Zurückhaltung.

Grosser Zeitdruck

«Der Zeitrahmen ist knapp», orakelt Felix Gremminger, Chef der SpedLogSwiss-Zollkommission. «Wir haben alle betroffenen Spediteure rechtzeitig informiert. Aber bislang arbeiten nur wenige

mit dem System.» Dies auch, weil das Bundesamt für Informatik und Telekommunikation (BIT) drei der von den Software-Häusern entwickelten NCTS-Komponenten – Ausführdeklaration, Ankunftsanmeldung und Abladebemerkungen – noch nicht freigegeben hat.

Zur EU-Osterweiterung

Mit Blick auf die EU-Osterweiterung hatten die Brüsseler Behörden die transeuropäische NCTS-Implementierung auf den 1. April 2004 fixiert. Ihre Entscheidung betrifft auch das EU-Nichtmitglied Schweiz. Die Verpflichtung tangiert sowohl zugelassene Empfänger und Versender als auch – und das ist neu – Spediteure, Transporteure und Verzollungsagenten, die mit den Versandscheinen T1/T2 ar-

beiten. Vom Stichtag an dürfen diese Dokumente nur noch elektronisch erstellt und gelöscht werden.

«Die neue Regelung ist seit einigen Wochen bekannt», sagt Gremminger. «Damit erweitert sich der Kreis der betroffenen Firmen. Wir sind sehr skeptisch, ob die Umstellungen bis zum vorgegebenen Datum realisiert werden können. Der plötzliche Druck hat bei den Informatikern der Software-Lieferanten, Logistikbetriebe und Zollverwaltung zu Engpässen geführt.»

Es wird noch gezögert

Laut Jesús Díaz, der sich bei der Studio Informatica SA (Sisa) mit dem NCTS befasst, verzeichnet seine Firma «zwar jede Menge Anfragen, aber wenige Abschlüsse. Die Situation ähnelt jener der



Jahrtausend-Computerdaten-Korrektur (Y2K) von 1999 auf 2000. Wie damals denken viele Betriebe «kommt Zeit, kommt Rat» und scheinen die Signifikanz nicht zu begreifen.» Die IT-Branche sei ausserstande, in ein bis zwei Monaten bei allen Logistikern NCTS-Software einzuführen. «Wer die Umstellung hinausschiebt, gefährdet seine termingerechte Einsatzfähigkeit», warnt Díaz.

Sisa ist mit 45 Mitarbeitern das grösste jener drei Schweizer Software-Häuser, die NCTS-Module nach den Zoll-Vorschriften programmiert und zur Marktreife entwickelt haben. Sisas Zoll 90- und NCTS-Lösungen können wahlweise in Lizenz erworben oder als Service seines Rechenzentrums genutzt werden.

Die fünf Grossen

Zu Sisas rund 100 «Zoll 90»-Kunden gehören die Express- und Kurierfirmen FedEx, UPS, TNT und Swiss Post. Die fünfte im Bunde, DHL, hat sich noch nicht festgelegt, wem sie den Auftrag erteilt. Hintergrund: Diese fünf Grosskunden hatten bei der Oberzolldirektion (OZD) in Bern für eine Sonderregelung gekämpft, da ihre Betriebsabläufe nicht mit jenen der Spediteure vergleichbar sind. Nach monatelangem Hickhack konzidierte die OZD per Brief vom 26. September 2003, «dass die NCTS-Lösung nicht ohne weiteres für Expressfirmen angewendet werden kann». Den späten Sinneswandel



An den Zollämtern sind Spediteure, Deklaranten und Behörden gefordert, sei es in St. Margrethen, ...

Foto: Seifert

begründet Marcel Frei von der OZD damit, dass für jedes der bis zu 4000 (Klein-)Sendungen aufnehmenden Fahrzeuge ein rund 1000-seitiger Ausdruck der Versandbegleiddokumente fällig wäre.

«Bringt uns nur Kosten»

Claude Reutter, Präsident des Schweizerischen Verbands Internationaler Express- und Kurierfirmen, freut sich «über das nach zähem Ringen erreichte Entgegenkommen der OZD, obwohl das uns aufgezwungene NCTS Extrakosten verursacht, aber keinen Nutzen bringt». Die zusätzliche Modul-Erweiterung sei für seine Verbandsmitglieder kein sonderliches Problem, sagt er. Dennoch beschleichen ihn Bedenken.

«Bislang existieren keinerlei Direktiven, wie man sich bei Programmfehlern oder Systemabstürzen zu verhalten hat. Wie soll in solchen Fällen die Kommu-

Schnell, sicher

Das Neue Computerisierte Transitsystem (NCTS) ist eine europaweite Informatiklösung für den internationalen Transit im Gemeinsamen Versandverfahren (GVV). In der Schweiz gilt es darüber hinaus für Export- und Importverkehre. Das IT-Verfahren erstreckt sich auf 22 EU-, Efta- und Visegrad-Länder mit etwa 3500 Zollstellen. Es tritt die Nachfolge des papiernen GV-Vorgängers an.

Der NCTS-Einsatz soll die Prozessabläufe bezüglich Datenbedarf, -übermittlung und -format standardisieren sowie die Sicherheit steigern. Zu seinen Hauptvorteilen zählen die Eliminierung des Dokumentenverlusts, der Schutz vor unautorisiertem Datenzugriff, die Verbesserung der Schmuggel- und Betrugsbekämpfung, die E-Verwaltung von Bürgschaften sowie die Rationalisierung und Beschleunigung des Verfahrens.



... sei es im Wiener Hafen oder ...

nikation mit der OZD funktionieren? Das ist kein schweizerisches, sondern ein europäisches Problem – deshalb müssten diesbezügliche Entscheidungen aus Brüssel kommen. Aber von dort liegt NCTS-Benutzern respektive -Kandidaten bis heute nichts Schriftliches vor», kritisiert Reutter.

Gegen Abhängigkeiten

Die NCTS-Implementierung stellt kleinere Betriebe vor erhebliche finanzielle und organisatorische Herausforderungen, zumal sie auf kostenpflichtige Software oder den Zugang über Rechenzentren angewiesen sind. Um potenziellen Abhängigkeiten vorzubeugen, fordert der SpedLogSwiss vom BIT die Autorisierung mehrerer Rechenzentrumslösungen. Gremminger: «Es darf nicht sein, dass die Zollbeteiligten durch das NCTS-Obligatorium in Monopolistenhände getrieben werden.» Er plädiert bei der Eidgenössischen Zollverwaltung dafür, den involvierten Parteien ein «neutrales» Internet-Tool zur Eröffnung von NCTS-Verfahren anzubieten.

Aus Sicht des SpedLogSwiss dürfe die NCTS-Umstellung nicht zu Einschränkungen des internationalen Strassengüterverkehrs führen. Die Stausituation an

den grossen Strassenzollämtern sei ohnehin äusserst prekär. Den Beteiligten müsse unabhängig von ihrem Domizil auch in Zukunft an allen Zollämtern die Eröffnung oder Löschung des Verfahrens möglich sein, fordert der Verband.

Hintergedanken?

Viele Schweizer Spediteure und Transporteure argwöhnen, Bern könne die «Gunst der NCTS-Stunde» dazu nutzen, zum Beispiel die Warendeklaration gegenüber dem konventionellen Transitverfahren zu komplizieren, sprich: detailliertere Daten einzufordern. Sie bestehen auf Beibehaltung der bisherigen Ausführprozedere, da in Gremmingers Wor-

ten «sonst das NCTS-Obligatorium einen Rattenschwanz weiterer Investitionen in IT-Zollverfahren nach sich zieht».

Unnötige Hektik

Der SpedLogSwiss sei zwar grundsätzlich von den NCTS-Vorteilen überzeugt, befürchte aber ein Debakel, weil die Einführung des Systems bei diesen extrem kurzen Terminvorgaben durchgeboxt werden solle, während einige EU-Länder die NCTS-Anschlusspflicht terminlich weniger eng interpretierten.

Wilf Seifert/hof

www.bit.admin.ch

www.sisa.ch

www.spedlogswiss.com

www.zoll.admin.ch



... im Kombiterminal Pruszkow bei Warschau.

Foto: Hof