

Henry Habegger

Herr Tepoorten, Sie sind international tätiger Spediteur im Tessin und einer der wenigen, die das Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG) offen kritisieren. Kürzlich sagten Sie, das BAZG habe offenbar «Koordination und Kontrolle» verloren. Was ist da passiert?

Marco Tepoorten: Für mich liegt der Wendepunkt im Jahr 2022, mit der Umbenennung der damaligen Eidgenössischen Zollverwaltung in das heutige BAZG. Das war nicht nur eine Namensänderung, sondern der Start mehrerer tiefgreifender Veränderungen: eine neue Organisationsstruktur, ein neues Berufsbild und mehrere grosse Informatikprojekte, unter anderem das Warenverkehrssystem Passar im Rahmen der Digitalisierung DaziT. Diese Transformation erfolgte parallel zum laufenden Betrieb an den Grenzübergängen. In dieser Überlagerung begann aus meiner Sicht der Verlust von Koordination und Kontrolle.

Mit welchen Folgen?

Die Abläufe wurden seither nicht wie versprochen einfacher, sondern komplexer und stör anfälliger. Prozesse, die früher stabil funktionierten, müssen heute laufend nachgebessert werden. Besonders deutlich zeigte sich das bei der Einführung des Warenverkehrssystems Passar Ausfuhr. Von Seiten des BAZG fehlten klare, praxistaugliche Vorgaben ebenso wie systematische Schulungen, zentrale Fragen blieben ungeklärt. Es ging nicht um Detailfragen, sondern um grundlegende Funktionsstörungen wie: Blockierende Pflichtfelder, unklare Behandlung bewilligungspflichtiger Waren, Codes, die nicht mehr funktionierten wie früher.

Was bedeutet das für Sie als Spediteur?

Statt einer sauberen Einführung erlebten wir einen Betrieb mit laufenden Korrekturen. Anmeldungen wurden blockiert oder abgelehnt, Verfahren auf falscher Grundlage eröffnet und später wieder korrigiert. Teilweise musste das BAZG per Rundschreiben mitteilen, dass in bestimmten Szenarien keine Abgabe geschuldet sei, weil der Fehler bei der Verwaltung lag.

Wie hat sich Ihre Zusammenarbeit im Alltag mit dem Zoll verändert?

Früher gab es klar getrennte Zuständigkeiten und grosses Fachwissen im Warenverkehr. Vor der Reform existierten zwei eigenständige Ausbildungswege: Zollfachleute mit Schwerpunkt auf Verfahren, Tarifierung und Kontrolle im kommerziellen Warenverkehr sowie Grenzwächter mit Fokus auf Personen- und Sicherheitskontrollen. Zwei unterschiedliche Berufe mit komplementären, aber nicht überlappenden Kompetenzen.

Diese Berufsbilder wurden fusioniert – aus Ihrer Sicht ein Fehler?

Ja, absolut. In der Praxis ging Spezialisierung verloren, insbesondere im Handelswarenbe reich. An vielen Zollstellen haben Grenzwächter die auf den



Die Fusion von Grenzwächtern und Zollfachleuten war ein Fehler, sagt der Spediteur Marco Tepoorten. Bild: Patrick Straub/Keystone

# «Für Betrüger ist dieses System eine Steilvorlage»

Spediteur Marco Tepoorten kritisiert den Umbau des Zolls. Die Reform habe Abläufe verkompliziert, Fachwissen verdrängt und die Kontrolle geschwächt.

Warenverkehr spezialisierten Zollfachleute ersetzt. Sie kennen Tarifierung, Spezialverfahren und Bewilligungen nur noch ungenügend, die Entscheidwege werden länger, Standardantworten lauten «kommen Sie wieder, wenn der Verantwortliche da ist». Aber der ist selten da.

Sie haben mehr Aufwand?

Die Folgen sind steigende Durchlaufzeiten, falsch zugestellte Dokumente und die Verlagerung von Kompetenzen in entfernte Zollbüros. Wir erhalten teilweise Unterlagen, die andere Spediteure betreffen – ein Datenschutzproblem, aber vor allem ein Symptom systemischer Desorganisation. In einigen Regionen sind Zollstellen nicht mehr dauerhaft besetzt, Aufgaben werden faktisch an private Akteure delegiert, etwa

an zugelassene Empfänger oder Versender. Das ist keine Modernisierung, sondern ein gefährlicher Rückzug des Staates aus der operativen Kontrolle.

Angeblich soll die Digitalisierung nicht nur zu Erleichterungen und Einsparungen führen, sondern effizientere Bekämpfung von Missbräuchen ermöglichen.

Passiert ist das Gegenteil. Das neue System lädt zum Missbrauch ein. Denn die digitale Zollverwaltung ohne menschliches Know-how, wie sie derzeit vorangetrieben wird, ist «blind».

Wie das?

Früher stand der Warenzöllner an der Grenze, er sah die reale Ware. In der Schweiz werden aber Anmeldung und physische Kontrolle heute systematisch

getrennt: Die Daten liegen zentral, die Lastwagen fahren an der Grenze vorbei, ohne dass dort zwingend geprüft wird. Dazu kommt, dass Vereinfachungen minimale oder stark verzögerte Anmeldungen erlauben. Der entscheidende Kontrollmoment beim Grenzübertritt wird damit verwässert oder verlagert. Denn Wochen später lässt sich kaum mehr feststellen, ob die deklarierten Waren je den physischen Entsprochen haben. Bestraft werden damit die ehrlichen Akteure.

Warum?

Wer vollständig und sofort deklariert, kann kontrolliert und sanktioniert werden. Wer nur das Minimum meldet oder später «nachschiebt», entzieht sich faktisch der wirksamen Kontrolle. Das ist kein Fortschritt, sondern ein Systemfehler zu Lasten der ehrlichen Akteure.

Warum bestehen Sie auf vollständiger Zollanmeldung und Kontrollen an der Grenze? Als Laie könnte man ja auf die Idee kommen, dass Spediteure von löcherigen Systemen profitieren?

Da liegen Sie völlig falsch. Als seriöser Spediteur brauche ich abgeschlossene, belastbare Dokumente, um gegenüber Kunden und Behörden nachweisen zu können, dass alles korrekt verzollt wurde. Ein System ohne funktionierende Kontrollen belohnt jene, die Lücken nutzen, und benachteiligt diejenigen, die korrekt arbeiten. Für mich als seriösen Spediteur sind vereinfachte, später zu vervollstän-

digende Anmeldungen eine doppelte Kosten- und Risikoquelle.

Weshalb?

Weil sie zwei Eingriffe erzwingen: Beim Grenzvorgang und bei der späteren Ergänzung. Sie verdoppeln damit die Arbeit des Spediteurs und verlagern die straf- und verwaltungsrechtliche Verantwortung vollständig auf die Unternehmen. Fehler werden nicht mehr an der Grenze im Dialog bereinigt, sondern Jahre später bei Revisionen teurer nacherhoben. Für Betrüger ist dieses System dagegen eine Steilvorlage.

Wird die Schweiz also attraktiver für kriminelle Strukturen?

Ich kann nicht belegen, dass dies schon in grossem Stil passiert, sehe aber, dass die Voraussetzungen geschaffen werden: reduzierte Kontrollen an den Grenzen, vereinfachte und aufgeschobene Anmeldungen, weniger Fachwissen, grosszügige Zollkredite ohne klassische Sicherheiten. Das Ganze ist auch ein enormes finanzielles Risiko für den Bund: Mit dem neuen Debitorenstatus wird weitgehend auf Sicherheiten verzichtet. Der Staat gewährt faktisch grossen Zollkredit auf Vertrauensbasis. Die Schweiz wählt damit einen Weg der einseitigen Zollabrüstung, während andere Länder ihre Kontrollen wieder verstärken. Das ist strategisch riskant.

Die Schweiz öffnet Tür und Tor für Missbrauch, also für

Transit und Einfuhr nicht deklarierter Waren?

Ja. Meine Einschätzung beruht nicht auf Theorie, sondern auf täglicher praktischer Erfahrung: Ich arbeite im Zoll- und Logistikbereich mit Unternehmen in Italien, der Schweiz, Frankreich und dem Vereinigten Königreich und sehe die Systeme im Vergleich. Das Vereinigte Königreich ist ein konkretes Beispiel dafür, was geschieht, wenn Reorganisation der Grenzkontrollen, beschleunigte Digitalisierung und Kompetenzverlust gleichzeitig auftreten.

Was ist ein Grossbritannien genau passiert?

Nach dem Brexit musste Grossbritannien sein Zollsistem faktisch neu aufbauen. Der Übergang vom alten zum neuen System erfolgte unter hohem Zeitdruck, mit politischem Ziel, den Warenfluss trotz neuer Grenzen möglichst wenig zu bremsen. Dafür wurden digitale Verfahren beschleunigt eingeführt, Anmeldungen vereinfacht und physische Kontrollen schrittweise reduziert.

Und die Folge?

Das National Audit Office, das Pendant zur Schweizer Finanzkontrolle, hat wiederholt auf unzureichende Kapazitäten der Border Force, Lücken bei den Kontrollen und instabile neue Systeme hingewiesen. So zeigte ein Bericht aus dem Jahr 2025, dass im Vereinigten Königreich nur rund fünf Prozent der importierten lebenden Tiere physisch kontrolliert wurden, obwohl das Ziel bei 100 Prozent lag. Laut Bericht resultiert eine «erhebliche Bedrohung für die Biosicherheit». Als zentrales Problem wurde die Verwundbarkeit hervorgehoben: Weniger Kontrollen senken die Hemmschwelle für Missbrauch. In diesem Umfeld finden Schmuggel, Umgehungstatbestände und organisierte Netzwerke zwangsläufig mehr Spielraum.

Was unternimmt Grossbritannien dagegen?

London reagiert inzwischen mit massiv mehr Personal und mehr Technologie. Die Schweiz bewegt sich in die andere Richtung und sendet damit ein klares Signal an unlautere Akteure. Spätestens wenn andere Länder Schweizer Kontrollen nicht mehr trauen, wird das zu mehr Prüfungen im Ausland, Sanktionen und Wettbewerbsnachteilen für die Schweizer Wirtschaft führen – und zu finanziellen Risiken für den Bund.

Was erwarten Sie von der Politik in der Schweiz?

Am Gesetz selbst gibt es kein Zurück, diese Chance wurde nach dem Abgang von Direktor Bock verpasst. Entscheidend sind nun die Ausführungsverordnungen. Vereinfachte und aufgeschobene Anmeldungen müssen stark begrenzt werden, sonst steigen Risiko, Nachbearbeitung und Kosten weiter. Ebenso wichtig ist die Rückkehr zu klaren Sicherheiten bei Zollkrediten: erst Sicherheit, dann Kredit. Ausländische Akteure sollten nur dann Zollverantwortung übernehmen dürfen, wenn sie eine echte, überprüfbare Präsenz in der Schweiz haben.

## Zur Person

Marco Tepoorten (\*1970) ist Inhaber und Präsident der international tätigen Speditions- und Logistikfirma Franzosini SA in Chiasso. Er ist seit Jahrzehnten im Bereich Zollspedition und internationaler Logistik tätig und arbeitet mit Unternehmen in der Schweiz, in Italien, Frankreich und im Vereinigten Königreich. Seine Laufbahn begann er als Zollanmelder; seither ist er täglich mit den praktischen Abläufen von Zollverfahren, Bewilligungen, IT-Systemen und Grenzkontrollen befasst. (chm)

«Weniger Kontrollen senken die Hemmschwelle für Missbrauch.»

