EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 9.9.2024
COM(2024) 395 final

BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT

gemäß Artikel 278a des Zollkodex der Union über die bei der Entwicklung der elektronischen Systeme gemäß diesem Kodex erzielten Fortschritte im Jahr 2023

{SWD(2024) 214 final}

Inhaltsverzeichnis

1. EINLEITUNG 2

2. INHALT DES BERICHTS 2

3. PROJEKTMETHODIK FÜR DIE ELEKTRONISCHEN SYSTEME DES UZK 3

4. GESAMTÜBERBLICK ÜBER DIE FORTSCHRITTE IN BEZUG AUF DIE ELEKTRONISCHEN SYSTEME IM RAHMEN DES UZK 4

4.1 Bis 2023 abgeschlossene Projekte 4

4.2 Laufende Projekte 5

4.2.1 Transeuropäische Projekte 5

4.2.2 Nationale Projekte 9

4.3 Verzögerungsrisiken bei der IT-Umsetzung im Rahmen des UZK 11

4.4 Abhilfemaßnahmen 14

4.5 Sachstand in den Beitrittsländern 16

5. ZUSAMMENFASSUNG UND SCHLUSSFOLGERUNGEN IN BEZUG AUF DIE VERWALTUNG 17

1. EINLEITUNG

Dies ist der **fünfte jährliche Bericht über die Fortschritte bei der Inbetriebnahme der noch ausstehenden elektronischen Systeme gemäß Artikel 278a** des Zollkodex der Union (UZK)[1] über die bei der Entwicklung der elektronischen Systeme gemäß dem UZK erzielten Fortschritte.[2] In diesem Bericht werden die weiteren Fortschritte bei der Entwicklung der elektronischen Systeme und die Entwicklungen hin zu einer vollständig digitalen Zollumgebung seit Inkrafttreten des UZK beschrieben. Im Rahmen des Berichts wird sich dabei auf das im Jahr 2019 aufgestellte Arbeitsprogramm für den UZK[3] (im Folgenden „UZK-Arbeitsprogramm“) gestützt, das als Grundlage für die Berichterstattung über die Fortschritte gilt.

Der UZK trat am 1. Mai 2016 in Kraft, und nach seiner Änderung im Jahr 2019[4] wurden für den Abschluss der Projekte für den schrittweisen Übergang und die Inbetriebnahme der IT-Systeme die Jahre 2020, 2022 und 2025 als Fristen gesetzt. Die bestehenden elektronischen und papiergestützten Systeme können weiterhin für die Erfüllung der Zollformalitäten verwendet werden (sogenannte „Übergangsmaßnahmen“), bis die im UZK vorgesehenen neuen oder ausgebauten elektronischen Systeme betriebsbereit sind. Mit diesem Rechtsinstrument wird der schrittweise und komplexe dreidimensionale Übergang hin zu einer vollständig digitalen Zollumgebung gesteuert und unterstützt, wobei den wechselseitigen Abhängigkeiten zwischen den Systemen Rechnung getragen wird. **.**

Es sei darauf hingewiesen, dass das UZK-Arbeitsprogramm 2019 während der Ausarbeitung dieses Berichts einer Überarbeitung unterzogen wurde, die unter anderem auf von den Mitgliedstaaten im Rahmen der Ausarbeitung des Berichts eingereichten Fortschrittsmeldungen basierte. Das neue UZK-Arbeitsprogramm ist das Instrument, mit dem die Mitgliedstaaten hin zu einer gemeinsamen und durchführbaren Umsetzung der noch ausstehenden Projekte gelenkt werden; es bietet mehr Spielraum bei der Einhaltung der endgültigen Fristen, hält aber gleichzeitig den notwendigen Druck aufrecht, das UZK-Arbeitsprogramm bis zum 31. Dezember 2025 vollständig umzusetzen. Zu diesem Zweck umfasst der Bericht einen prospektiven Ansatz hinsichtlich der Einhaltung der Fristen des neuen UZK-Arbeitsprogramms[5], das die Kommission am 15. Dezember 2023 angenommen hat.

2. INHALT DES BERICHTS

Die im UZK-Arbeitsprogramm aufgeführten Projekte lassen sich in drei Systemkategorien unterteilen:

i) **zentrale transeuropäische Systeme**, die von der Kommission zu entwickeln oder auszubauen sind (häufig müssen in dem Zuge die Mitgliedstaaten auch ihre nationalen Systeme entwickeln oder ausbauen),

ii) **dezentrale transeuropäische Systeme**, die von der Kommission zu entwickeln oder auszubauen sind, aber auch eine größere nationale Komponente haben, die von den Mitgliedstaaten umzusetzen ist, und

iii) **nationale Systeme**, die ausschließlich von den Mitgliedstaaten zu entwickeln oder auszubauen sind.

---

[1] Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Oktober 2013 zur Festlegung des Zollkodex der Union (ABl. L 269 vom 10.10.2013, S. 1).

[2] Bericht der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat:
2019: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A52019SC0434;
2020: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52020SC0339;
2021: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52021SC0382;
2022: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52023SC0029.

[3] Durchführungsbeschluss (EU) 2019/2151 der Kommission vom 13. Dezember 2019 zur Festlegung des Arbeitsprogramms für die Entwicklung und Inbetriebnahme der im Zollkodex der Union vorgesehenen elektronischen Systeme (ABl. L 325 vom 16.12.2019, S. 168) https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A32019D2151.

[4] Verordnung (EU) 2019/632 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 zur Verlängerung der vorübergehenden Verwendung anderer als der im Zollkodex der Union vorgesehenen Mittel der elektronischen Datenverarbeitung (ABl. L 111 vom 25.4.2019, S. 54).

[5] Durchführungsbeschluss (EU) 2023/2879 der Kommission vom 15. Dezember 2023 zur Festlegung des Arbeitsprogramms für die Entwicklung und Inbetriebnahme der im Zollkodex der Union vorgesehenen elektronischen Systeme (ABl. L, 2023/2879 vom 22.12.2023, S. 1)
https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A32023D2879&qid=1720603216617.

In diesem Bericht werden die konkreten Fortschritte hinsichtlich dieser Systeme analysiert sowie der Umfang und die Planung für jedes Projekt dargelegt (Abschnitt 3). Ferner werden mögliche Verzögerungen, sofern sie ermittelt werden, sowie geplante Abhilfemaßnahmen beschrieben (Abschnitt 4). Die Gesamtbewertung des Fortschritts bei der Umsetzung des UZK-Arbeitsprogramms ist in den Schlussfolgerungen dieses Berichts zusammengefasst (Abschnitt 5).

Weitere Einzelheiten zur Planung und zum Stand der einzelnen Projekte sind der Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen[6] zu entnehmen, die zusammen mit diesem Bericht veröffentlicht wird. Die Informationen aus dem Bericht und der Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen stammen **aus folgenden Quellen:**

(1) nationalen Berichten, die die Mitgliedstaaten zweimal jährlich (Januar und Juni) vorlegen müssen.

(2) einer Umfrage, die an die Mitgliedstaaten und die eigenen Dienststellen der Kommission verteilt wurde, um die tatsächlichen Fortschritte bei der Umsetzung der Pläne zu erfassen.

Die gewonnenen Daten sind sowohl quantitativer Natur betreffend Fristen und Meilensteine, die erreicht oder verfehlt wurden, als auch qualitativer Natur, d. h. detaillierte Beschreibungen der geschätzten Komplexität der Projekte, die Herausforderungen, die erwarteten Risiken, die Verzögerungen und die Gründe dafür sowie die geplanten und/oder ergriffenen Abhilfemaßnahmen.

In diesem Jahr wurden die Mitgliedstaaten auch aufgefordert, Informationen über die bei der Entwicklung der Projekte gewonnenen Erkenntnisse und über den möglichen zusätzlichen Unterstützungsbedarf vorzulegen.

(3) bilateralen Treffen auf hoher Ebene zwischen den IT-Direktionen der Zollverwaltungen der Mitgliedstaaten und der Generaldirektion Steuern und Zollunion (GD TAXUD) der Kommission.

Dank der Ergebnisse der Umfragen erhielt die Kommission einen klaren Überblick über den Status eines jeden Systems. Die Kommission bewertete es jedoch als wichtig, aktuelle Kenntnisse zu erlangen, um ein genaues und vollständiges Bild des Status aller UZK-Projekte aufseiten der Mitgliedstaaten zu erhalten, die Probleme zu verstehen, mit denen diese konfrontiert waren, und Ideen zur Entschärfung problematischer Situationen vorzubringen.

(4) Ergebnissen der transeuropäischen Koordinierungs- und Überwachungsprogramme.

Der Bericht enthält auch eine Analyse auf der Grundlage detaillierterer Informationen, die die Mitgliedstaaten im Rahmen der seit 2020 bestehenden Koordinierungsprogramme für die zentralen transeuropäischen Systeme übermittelt haben.

3. PROJEKTMETHODIK FÜR DIE ELEKTRONISCHEN SYSTEME DES UZK

Je nach der Systemarchitektur, die die Mitgliedstaaten und die Kommission für jedes System vereinbart haben, wurde eine **Rollenaufteilung** hinsichtlich der **Zuständigkeiten** für die Entwicklung, die Inbetriebnahme, den Betrieb und die Wartung festgelegt. Dies ist in der Durchführungsverordnung über die technischen Modalitäten für elektronische Systeme (im Folgenden „IRTA“) festgelegt, in der dargelegt wird, aus welchen Komponenten diese Systeme bestehen sollten und welcher Art diese Komponenten sind – national (auf nationaler Ebene entwickelt) oder gemeinsam (auf EU-Ebene entwickelt).

Gemäß Artikel 103 der IRTA werden die **gemeinsamen Komponenten** von der Kommission entwickelt, erprobt, in Betrieb genommen und verwaltet und können bei Bedarf von den Mitgliedstaaten erprobt werden. Die **nationalen Komponenten** werden von den Mitgliedstaaten entwickelt, erprobt, in Betrieb genommen und verwaltet. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die nationalen Komponenten mit den gemeinsamen Komponenten **interoperabel** sind. Die Kommission konzipiert und aktualisiert die **gemeinsamen Spezifikationen für die dezentralen Systeme** in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten. Die Mitgliedstaaten entwickeln, betreiben und warten **Schnittstellen**, mit denen die Funktionalität der dezentralen Systeme bereitgestellt wird, die für den Austausch von Informationen mit

[6] Commission Staff Working Document Accompanying the Report from the Commission to the European Parliament and the Council pursuant to Article 278a of the Union Customs Code, on progress in developing the electronic systems provided for under the Code, SWD(2024) XX final.

den Wirtschaftsbeteiligten und anderen Personen über nationale Komponenten und Schnittstellen sowie mit anderen Mitgliedstaaten über gemeinsame Komponenten erforderlich sind.

Seit 2022 wurde die **Projektmethodik** für die Entwicklung der Systeme weiter optimiert. Vonseiten der Kommission wurden die Geschäftsprozessmodellierung, die Datenmodellierung und die technischen Spezifikationen verstärkt parallel und von Anfang an in enger Zusammenarbeit mit Experten aus den Bereichen Recht, Wirtschaft und IT entwickelt. Diese Best-Practice-Methode wurde auch von den meisten Mitgliedstaaten übernommen. Darüber hinaus findet ein Übergang hin zu agileren Methodiken für die Entwicklung der elektronischen Systeme im Rahmen des UZK statt, die eine schrittweise Verbesserung der Funktionalität für die Nutzer durch schnellere und besser handhabbare Software-Versionen ermöglichen. Die Kommission hat ihren Ansatz und ihre Dokumentation für die transeuropäischen Systeme angepasst, um diese Agilität zur Unterstützung der Mitgliedstaaten bei der Beschleunigung der Fortschritte zu ermöglichen. Dies spiegelt sich auch im neuen UZK-Arbeitsprogramm wider.

Die Mitgliedstaaten und die Kommission trafen sich weiterhin regelmäßig im Rahmen der Koordinierungsgruppe Elektronischer Zoll (im Folgenden „ECCG“, Electronic Customs Coordination Group), um die Projektdokumente für jedes transeuropäische System zu definieren und zu vereinbaren. Ferner ist die ECCG auch das Forum für die Steuerung und Koordinierung der Tätigkeiten zwischen den Mitgliedstaaten und der Kommission. Darüber hinaus konsultierte die Kommission systematisch im Rahmen der Wirtschaftskontaktgruppe (im Folgenden „TCG“, Trade Contact Group) die Handelsgemeinschaft. Auf die Mitgliedstaaten entfällt die Zuständigkeit, den direkten Kontakt mit den Wirtschaftsbeteiligten hinsichtlich der nationalen Pläne und der Dokumentation für die Händler aufrechtzuerhalten. Sobald ein System fertiggestellt ist, ist es von entscheidender Bedeutung, dass die Mitgliedstaaten einen reibungslosen Übergang von den bestehenden zu den ausgebauten Systemen gewährleisten. Nur so kann sichergestellt werden, dass Handel und Zoll nicht beeinträchtigt werden.

4. GESAMTÜBERBLICK ÜBER DIE FORTSCHRITTE IN BEZUG AUF DIE ELEKTRONISCHEN SYSTEME IM RAHMEN DES UZK

Das UZK-Arbeitsprogramm umfasst 17 Projekte zur Inbetriebnahme der erforderlichen elektronischen Systeme, darunter 14 transeuropäische Projekte, für die die Kommission und die Mitgliedstaaten zuständig sind, und drei Projekte, die in die alleinige Zuständigkeit der Mitgliedstaaten fallen.

4.1 Bis 2023 abgeschlossene Projekte

Die Kommission meldet die erfolgreiche Inbetriebnahme der folgenden **neun neuen Systeme oder Upgrades**:

- EU-ZK System des registrierten Ausführers – *REX* (neu): Inbetriebnahme im Jahr 2017;
- EU-ZK Zollentscheidungen – *CDS* (neu): Inbetriebnahme im Jahr 2017;
- EU-ZK Unmittelbarer Zugang von Wirtschaftsbeteiligten zu den Europäischen Informationssystemen – *UUM&DS* (einheitliches Nutzermanagement und digitale Signatur) (neu): Inbetriebnahme im Jahr 2017;
- EU-ZK System 2 zur Registrierung und Identifizierung von Wirtschaftsbeteiligten – *EORI2* (Upgrade): Inbetriebnahme im Jahr 2018;
- EU-ZK Surveillance-3 – *SURV3* (Upgrade): Inbetriebnahme im Jahr 2018;
- EU-ZK Verbindliche Zolltarifauskunft – *vZTA* (Upgrade): Inbetriebnahme im Jahr 2019;
- EU-ZK Zugelassene Wirtschaftsbeteiligte – *AEO* (Upgrade): Inbetriebnahme im Jahr 2019;
- EU-ZK Informationsblätter für besondere Verfahren – *INF* (neu): Inbetriebnahme im Jahr 2020;
- EU-ZK Einfuhrkontrollsystem 2 – Version 1 – *ICS2 – Version 1* (Upgrade): Inbetriebnahme im Jahr 2021.

4.2 Laufende Projekte

In diesem Bericht werden die Errungenschaften und Herausforderungen hervorgehoben, die bei der Umsetzung der laufenden Projekte im Jahr 2023 aufgetreten sind.

In Abschnitt 4.2.1 wird ein Überblick über die **sechs transeuropäischen Projekte** gegeben, die zwischen 2023 und 2025 in Betrieb genommen werden sollen. Die Zeitfenster für die Inbetriebnahme von vier dieser Projekte endeten im Jahr 2023, wie im UZK-Arbeitsprogramm 2019 festgelegt, einige Mitgliedstaaten meldeten jedoch Schwierigkeiten, weswegen das UZK-Arbeitsprogramm im Jahr 2023 überarbeitet wurde.

In Abschnitt 4.2.2 wird die Umsetzung der **drei nationalen Projekte** beschrieben, nämlich die *Ankunftsmeldung*, die *Gestellungsmitteilung* und *vorübergehende Verwahrung*, *besondere Verfahren* und *nationale Einfuhrsysteme*. Wie im UZK festgelegt, sollten diese Projekte ursprünglich bis zum 31. Dezember 2022 betriebsbereit sein. Da diese Frist jedoch nicht eingehalten werden konnte und wie bereits in den jährlichen Fortschrittsberichten im Rahmen des UZK festgestellt wurde, beantragten mehrere Mitgliedstaaten eine abweichende Regelung im Einklang mit Artikel 6 Absatz 4 UZK. Am 1. Februar 2023 nahm die Kommission Durchführungsbeschlüsse zur Gewährung von abweichenden Regelungen für bestimmte Mitgliedstaaten an, mit denen die Frist bis zum 31. Dezember 2023 verlängert wurde.

4.2.1 Transeuropäische Projekte

Die transeuropäischen Projekte folgen einer besonderen Struktur, die eine Kombination aus zentralen und nationalen Elementen sowie mehrere Phasen umfassen kann. Gemäß Artikel 278 Absatz 3 UZK müssen sie spätestens am 31. Dezember 2025 abgeschlossen sein. Eine kurze Beschreibung und die Fortschritte eines jeden Projekts werden im Folgenden dargelegt.

1) **EU-ZK Verwaltung von Sicherheitsleistungen** – GUM (neu): Zuweisung und Verwaltung der verschiedenen Arten von Sicherheitsleistungen in Echtzeit in der gesamten EU, wobei der Schwerpunkt auf die Verbesserung der Verarbeitungsgeschwindigkeit, Rückverfolgbarkeit und Überwachung von Sicherheitsleistungen zwischen den Zollstellen gelegt wird.

   Fortschritte: 2023 wurden ein Leitfaden für Unternehmen, ein E-Learning-Modul und IT-Schulungen zur Verfügung gestellt. Mit Blick auf die rechtzeitige zentrale Inbetriebnahme der *Komponente 1 der GUM* bis zum 11. März 2024 wurde ein geringes Risiko ermittelt.

   Was die *Komponente 2 der GUM* betrifft, so wird erwartet, dass die Mitgliedstaaten zwischen März 2024 und Juni 2025 operative Verbindungen mit der zentralen Komponente einrichten. Die Mitgliedstaaten gaben überwiegend ein geringes Risiko für die fristgerechte Fertigstellung des Projekts an. Bis zum zweiten Quartal 2023 meldeten sieben Mitgliedstaaten die Inbetriebnahme ihrer nationalen Komponente; bei anderen Mitgliedstaaten steht die Inbetriebnahme noch aus. Zwei Mitgliedstaaten erwarteten Verzögerungen beim Erreichen des Meilensteins.

2) **EU-ZK Einfuhrkontrollsystem 2** – *ICS2* (Upgrade): Verbesserung der Sicherheit der Lieferkette durch die Verbesserung von Datenqualität, Dateien, der Verfügbarkeit von Daten und der gemeinsamen Nutzung von Frachtdaten-Vorabinformationen.

   Fortschritte: Mit der *Version 2 des ICS2* wird der Anwendungsbereich des Systems auf alle Fracht (einschließlich Express- und Postsendungen), die auf dem Luftweg in die EU gelangen, erweitert.

   Das zentrale System der *Version 2 des ICS2* wurde von der Kommission am 1. März 2023 im Einklang mit der gesetzlichen Frist in Betrieb genommen.

   Was die Bereitschaft der Mitgliedstaaten zur Umsetzung betrifft, so wurde *Version 2 des ICS2* von zwölf Mitgliedstaaten bis zum 1. März 2023 in Betrieb genommen. Zwölf anderen Mitgliedstaaten wurden abweichende Regelungen gewährt, wodurch die Frist für die

Inbetriebnahme aufgrund eines hohen Risikos von Verzögerungen bis zum 30. Juni 2023[7] verlängert wurde. Ab Ende 2023 befand sich Version 2 in 26 Mitgliedstaaten in Betrieb. Der verbleibende Mitgliedstaat plant die Anbindung im ersten Halbjahr 2024.

Bis Oktober 2023 führten die Händler den schrittweisen Übergang durch, jedoch stand die Anbindung zum Jahresende für 40 Luftverkehrsunternehmen noch aus. Die Mitgliedstaaten sind für die Einhaltung der Normen des ICS2 durch die Wirtschaftsbeteiligten verantwortlich. Gemeinsam mit den Mitgliedstaaten und den einschlägigen Handelsverbänden überwacht die Kommission den schrittweisen Übergang der Wirtschaftsbeteiligten. Die Kommission hat die Mitgliedstaaten daran erinnert, alle erforderlichen Maßnahmen (einschließlich der möglichen Verhängung von Sanktionen) gegen die anhaltende Nichteinhaltung vonseiten der Wirtschaftsbeteiligten zu ergreifen.

Die Entwicklung von *Version 3 des ICS2* hat planmäßig begonnen. Die meisten Mitgliedstaaten gaben an, dass das Projekt nur ein geringes Risiko aufweise und die vollständige Inbetriebnahme des Systems voraussichtlich bis zu der im UZK-Arbeitsprogramm festgelegten Frist erfolgen werde.

3) **EU-ZK Nachweis des Unionscharakters** – *PoUS* (neu): Speicherung, Verwaltung und Abruf aller Dokumente zum Nachweis des Unionscharakters der Waren. Angesichts der Abhängigkeiten zwischen der Umsetzung des UZK-Warenmanifests und des europäischen Umfelds zentraler Meldeportale für den Seeverkehr (EMSWe) wird das Projekt in zwei Phasen abgeschlossen, um Unstimmigkeiten zu vermeiden und Risiken zu verringern.

Fortschritte: *Phase 1 des PoUS* soll bis zum 1. März 2024 einsatzbereit sein, wobei das Risiko einer Verzögerung gering ist.

Die technischen Spezifikationen für *Phase 2* des *PoUS* wurden von der Kommission im zweiten Quartal 2023 fertiggestellt. Die Konformitätstests sind für das dritte Quartal 2025 angesetzt. Die Kommission ist in der Lage, das Projekt fristgerecht fertigzustellen. Es sei jedoch darauf hingewiesen, dass angesichts des unterschiedlichen Inbetriebnahmedatums des Warenmanifests (2. Juni 2025) und des Inbetriebnahmedatums des europäischen Umfelds zentraler Meldeportale für den Seeverkehr (EMSWe) (15. August 2025) im Rahmen von *Phase 2* des *PoUS* eine Angleichung im neuen UZK-Arbeitsprogramm angestrebt wurde. Infolgedessen wurde die Inbetriebnahme im neuen UZK-Arbeitsprogramm auf den 15. August 2025[8] verschoben. Angesichts der Fortschritte bei der Umsetzung des europäischen Umfelds zentraler Meldeportale für den Seeverkehr wurde für das Projekt ein mittleres Risiko ermittelt.

4) **EU-ZK Zentrale Zollabwicklung bei der Einfuhr** – *CCI* (neu): Überführung von Waren im Rahmen der zentralen Zollabwicklung in ein Zollverfahren, sodass Wirtschaftsbeteiligte ihre Zollvorgänge zentralisieren können. Die Bearbeitung der Zollanmeldung und die Freigabe der Waren werden zwischen den betroffenen Zollstellen der Mitgliedstaaten koordiniert. Die CCI basiert auf den neuen *nationalen Einfuhrsystemen* und ermöglicht eine automatisierte zentrale Zollabwicklung auf europäischer Ebene.

Fortschritte: Mit Blick auf *Phase 1 der CCI* schreitet die Kommission planmäßig voran und führt derzeit die Konformitätsprüfung mit den Mitgliedstaaten durch. Aufgrund der unterschiedlichen Fertigstellungsgrade der Mitgliedstaaten des Upgrades des nationalen Einfuhrsystems, was eine Voraussetzung für die Inbetriebnahme der CCI darstellt, wurde für das Projekt ein mittleres bis hohes Risiko ermittelt.

Angesichts der gemeldeten Verzögerungen bei der Einführung von *Phase 1 der CCI* über den 1. Dezember 2023 hinaus verfolgt die Kommission derzeit einen neuen iterativen

[7] Durchführungsbeschluss (EU) 2023/438 der Kommission vom 24. Februar 2023 über die Gewährung einer von bestimmten Mitgliedstaaten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates beantragten abweichenden Regelung für die Nutzung anderer Mittel als solcher der elektronischen Datenverarbeitung zum Austausch und zur Speicherung von Informationen für Release 2 des Einfuhrkontrollsystems 2 (ABl. L 63 vom 28.2.2023, S. 56).
[8] Das Datum wurde im UZK-Arbeitsprogramm 2023 entsprechend aktualisiert.

Ansatz, bei dem Standardanmeldungen und die freie Wahl der Art der Meldung Vorrang eingeräumt werden, während gleichzeitig die Frist für *Phase 1 der CCI*[9] verlängert wird; die endgültige Inbetriebnahme soll am 1. Juli 2024 erfolgen, was auch im neuen UZK-Arbeitsprogramm dargelegt wird.

Was *Phase 2* der *CCI* anbelangt, so hat die Kommission die technischen Spezifikationen im Jahr 2022 fertiggestellt, d. h. lange vor dem Beginn des vorgesehenen Zeitfensters für die Inbetriebnahme von Oktober 2023 bis 2. Juni 2025.

Was die Bewertung der Vollständigkeit des gesamten CCI-Systems betrifft, so berichteten die meisten Mitgliedstaaten, dass die Entwicklungen voranschreiten, wobei für die rechtzeitige Fertigstellung des Projekts hinsichtlich der Frist für *Phase 2 der CCI* ein mittleres Risiko ermittelt wurde.

Einige Mitgliedstaaten bekundeten ihre Absicht, *Phase 1* der *CCI* und *Phase 2* der *CCI* gleichzeitig in Betrieb zu nehmen.

5) **EU-ZK Neues EDV-gestütztes Versandverfahren** – *NCTS* (Upgrade): Anpassung des bestehenden Unionsversandverfahrens und des gemeinsamen Versandverfahrens an die neuen rechtlichen Bestimmungen des UZK, einschließlich der Datenanforderungen des UZK sowie die Schnittstellen mit anderen Systemen.

Fortschritte: Insgesamt wurden im Hinblick auf die *Phase 5 des NCTS* erhebliche Fortschritte erzielt. Für das Projekt wurde jedoch ein hohes Risiko ermittelt, da die Frist für die Inbetriebnahme am 1. Dezember 2023 von einer Reihe von Mitgliedstaaten nicht eingehalten werden konnte. Daher wurde ein neuer Ansatz vereinbart, der im neuen UZK-Arbeitsprogramm dargelegt wird. Mit diesem Ansatz wird die Umsetzung von *Phase 5 des NCTS* in zwei Stufen ermöglicht: Kernfunktionen bis zum 1. Dezember 2023 mit Betriebskontinuität im Einklang mit dem UZK und Nicht-Kernfunktionen bis zum 2. Dezember 2024.

Wie aus Abbildung 1 hervorgeht, nahmen drei Mitgliedstaaten das System im Februar 2023 und vier weitere im September 2023 in Betrieb. Mit Ausnahme von sechs Mitgliedstaaten haben sich alle dazu verpflichtet, dass die Kernfunktionen zum 1. Dezember 2023 betriebsbereit sein werden; die meisten bestätigten, dass bis zum 1. Dezember 2024 sowohl die Kernfunktionen als auch Nicht-Kernfunktionen voll betriebsbereit sein werden.

[9] Der Ansatz wurde 2023 im Zusammenhang mit der Überarbeitung des UZK-Arbeitsprogramms und des mehrjährigen Strategieplans für den Zollbereich vorgestellt. Das Zeitfenster für die Inbetriebnahme der *Phase 1 der CCI* soll Ende des zweiten Quartals 2024 enden, wobei die Frist für die vollständige Inbetriebnahme der 1.7.2024 ist.

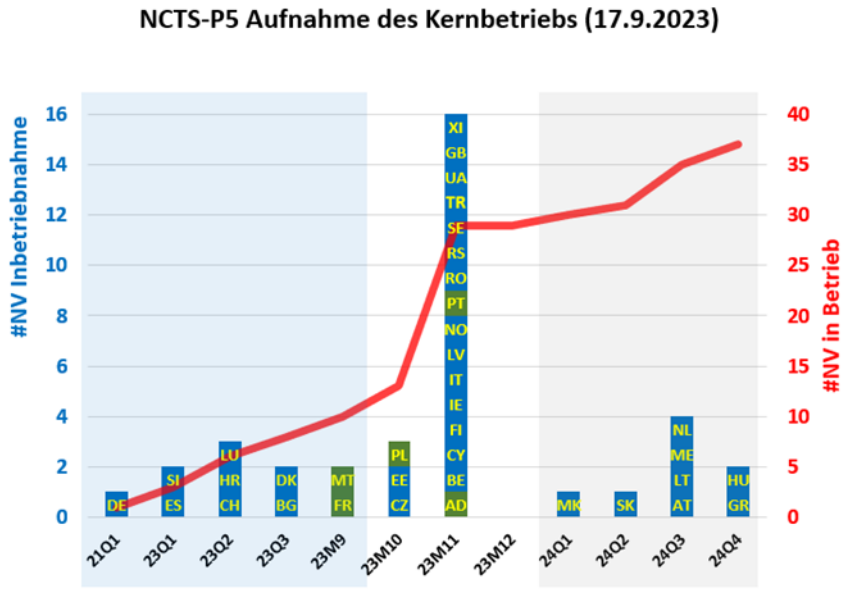

Abbildung 1 – NCTS (Phase 5) – Inbetriebnahme durch die nationalen Verwaltungen

Im neuen UZK-Arbeitsprogramm sind die Zeitpläne für *Phase 6 des NCTS* und *Version 3 des ICS2*[10] synchron, und es wird ein klarer Stichtag für das Auslaufen von Phase 5 des NCTS festgelegt. Mit diesen Änderungen soll den Verzögerungsrisiken Rechnung getragen und es den Mitgliedstaaten und Händlern ermöglicht werden, ihre Strategie und ihre Maßnahmen bis zu den neuen Terminen festzulegen. Aus diesem Grund wird das Risiko für dieses Projekt im Hinblick auf seinen Abschluss bis zum 1. September 2025 auf gering zurückgestuft.

6) **EU-ZK Automatisiertes Ausfuhrsystem** – AES (Upgrade): Umsetzung der Anforderungen des UZK bei Warenausfuhr und Warenausgang.

Fortschritte: In Bezug auf das AES meldeten die Mitgliedstaaten im Jahr 2023 erhebliche Fortschritte bei der Inbetriebnahme ihrer nationalen Ausfuhranwendungen. Da die Frist für die Inbetriebnahme am 1. Dezember 2023 jedoch von einer Reihe von Mitgliedstaaten nicht eingehalten werden konnte, und das UZK-Arbeitsprogramm somit überarbeitet werden musste, wird für das Projekt ein hohes Risiko ermittelt. Die Umsetzung des AES kann in drei Stufen erfolgen: erstens die Kernfunktionen (1. Dezember 2023), zweitens die Schnittstelle mit dem System zur Kontrolle der Beförderung verbrauchsteuerpflichtiger Waren (Februar 2024) und schließlich die Nicht-Kernfunktionen (2. Dezember 2024).

Mit diesen Änderungen sollen den Verzögerungsrisiken Rechnung getragen und es den Mitgliedstaaten und Händlern ermöglicht werden, eine Strategie zur Einhaltung der neuen Fristen festzulegen, da andernfalls ein mittleres bis hohes Risiko für eine fristgerechte Fertigstellung bis Ende 2024 bestünde.

Aus Abbildung 2 geht hervor, dass acht Mitgliedstaaten bis September 2023 den internationalen Betrieb für AES aufgenommen haben. Weitere acht Mitgliedstaaten und die Kommission führen derzeit ihre Einsatzpläne durch, um die rechtzeitige Inbetriebnahme sicherzustellen. Die meisten Mitgliedstaaten bekräftigten ihre Zusage, die Kernfunktionen

[10] Wie im neuen UZK-Arbeitsprogramm vorgesehen, wird die *Phase 5 des NCTS* bis zum 21. Februar 2025 vollständig in Betrieb genommen sein. Der Übergangszeitraum von *Phase 5* zu *Phase 6 des NCTS* ist für den 1.3.2025 bis zum 1.9.2025 vorgesehen, d. h. im selben Zeitraum, in dem die Migration von *Version 2* zu *Version 3 des ICS2* stattfindet, wodurch die Synchronisierung zwischen beiden Systemen ermöglicht wird.

bis zum 1. Dezember 2023 und die Kern- und Nicht-Kernfunktionen bis zum 2. Dezember 2024 in Betrieb zu nehmen.

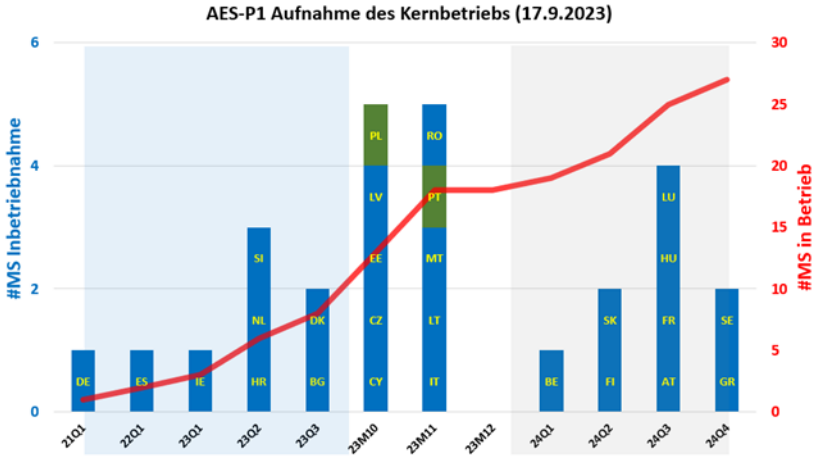

Abbildung 2 – Inbetriebnahme des AES durch die Mitgliedstaaten

Um den Stand der verbleibenden transeuropäischen Projekte **zusammenzufassen**, ist die Kommission weiterhin auf dem richtigen Weg, die im Rahmen des UZK und des UZK-Arbeitsprogramms vereinbarten gesetzlichen Fristen einzuhalten. Hinsichtlich der Inbetriebnahme der nationalen Komponenten dieser transeuropäischen Systeme durch die Mitgliedstaaten wurden einige Verzögerungsrisiken festgestellt, insbesondere für die *Phase 1 der CCI*, das *AES* und die *Phase 5 des NCTS* (siehe Abschnitt 4.3).

4.2.2 Nationale Projekte

Gemäß Artikel 278 Absatz 2 UZK mussten die Mitgliedstaaten das Upgrade ihrer **drei vollständig nationalen Projekte**[11] bis zum 31. Dezember 2022 abschließen. Jedoch konnten 22 Mitgliedstaaten diese Frist nicht einhalten, weswegen ihnen auf Anfrage hin eine abweichende Regelung genehmigt wurde, mit der die Frist für die Inbetriebnahme bis zum 31. Dezember 2023[12] verlängert wurde.

Die Fortschritte hinsichtlich der einzelnen nationalen Projekte werden nachstehend beschrieben und sind in Abbildung 3 dargestellt:

[11] Ausgenommen aus diesem Zeitplan sind die Ausfuhrkomponente des nationalen Systems der besonderen Verfahren, deren Tätigkeiten und Planung mit dem AES verbunden sind.

[12] Durchführungsbeschluss (EU) 2023/235 der Kommission vom 1. Februar 2023 über die Gewährung einer von bestimmten Mitgliedstaaten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates beantragten abweichenden Regelung für die Nutzung anderer Mittel als solcher der elektronischen Datenverarbeitung zum Austausch und zur Speicherung von Informationen für die Meldung der Ankunft eines Seeschiffs oder eines Luftfahrzeugs (ABl. L 32 vom 3.2.2023, S. 220).
Durchführungsbeschluss (EU) 2023/234 der Kommission vom 1. Februar 2023 über die Gewährung einer von bestimmten Mitgliedstaaten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates beantragten abweichenden Regelung für die Nutzung anderer Mittel als solcher der elektronischen Datenverarbeitung zum Austausch und zur Speicherung von Informationen für die Gestellungsmitteilung für in das Zollgebiet der Union verbrachte Waren (ABl. L 32 vom 3.2.2023, S. 217).
Durchführungsbeschluss (EU) 2023/236 der Kommission vom 1. Februar 2023 über die Gewährung einer von bestimmten Mitgliedstaaten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates beantragten abweichenden Regelung für die Nutzung anderer Mittel als solcher der elektronischen Datenverarbeitung zum Austausch und zur Speicherung von Informationen für die Anmeldung zur vorübergehenden Verwahrung in Bezug auf gestellte Nicht-Unionswaren (ABl. L 32 vom 3.2.2023, S. 223).
Durchführungsbeschluss (EU) 2023/237 der Kommission vom 1. Februar 2023 über die Gewährung einer von bestimmten Mitgliedstaaten beantragten abweichenden Regelung für die Nutzung anderer Mittel als solcher der elektronischen Datenverarbeitung zum Austausch und zur Speicherung von Informationen im Zusammenhang mit der Zollanmeldung von in das Zollgebiet der Union verbrachten Waren nach den Artikeln 158, 162, 163, 166, 167, 170 bis 174, 201, 240, 250, 254 und 256 der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung des Zollkodex der Union (ABl. L 32 vom 3.2.2023, S. 226).

1) **EU-ZK Ankunftsmeldung, Gestellungsmitteilung und vorübergehende Verwahrung** (*AN, PN und TS*) – (Upgrade): Automatisierung der nationalen Einfuhrverfahren.

Fortschritte: In früheren jährlichen Fortschrittsberichten zum UZK wurde festgestellt, dass die fristgerechte Fertigstellung der nationalen Systeme gefährdet war. Wie in der Abbildung dargestellt, schlossen die meisten Mitgliedstaaten die Umsetzung bis Ende 2023 ab. Weitere Einzelheiten sind Abschnitt 3.1.2 der diesem Bericht beigefügten Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen zu entnehmen.

2) **EU-ZK Nationale Einfuhrsysteme** – *NIS* (Upgrade): Umsetzung aller Verfahrens- und Datenanforderungen im Zusammenhang mit dem UZK.

Fortschritte: Seit 2022 meldeten mehrere Mitgliedstaaten Risiken bei der fristgerechten Fertigstellung des Projekts, was zu abweichenden Regelungen führte. Bis Ende 2023 werden die NIS von 19 Mitgliedstaaten in Betrieb genommen. Einige Mitgliedstaaten benötigen eine weitere Aktualisierung, um das Projekt vollständig abschließen zu können. Andere sind mit der Umsetzung bis Ende 2023 noch nicht fertig (Frist für die abweichende Regelung). Weitere Einzelheiten sind Abschnitt 3.2.2 der diesem Bericht beigefügten Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen zu entnehmen.

3) **EU-ZK Besondere Verfahren** – *SP* (Upgrade): Harmonisierung der besonderen Verfahren (d. h. Zolllagerverfahren, Endverwendung, vorübergehende Verwendung sowie aktive und passive Veredelung).

Fortschritte: Trotz der bestehenden Interdependenzen mit den *nationalen Einfuhrsystemen* haben 21 Mitgliedstaaten die Umsetzung der *Einfuhrkomponente der SP* bis Ende 2023 abgeschlossen. Weitere Einzelheiten sind den Abschnitten 3.3.2 und 3.4.2 der diesem Bericht beigefügten Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen zu entnehmen.

	AN	PN	TS	NIS	EINFUHR-KOMPONENTE DER SP
Frist gemäß dem UZK-Arbeits-programm	31.12.2022 mit Verlängerung bis 31.12.2023(1)			31.12.2022 mit Verlängerung bis 31.12.2023(2)	
AT	entfällt	21.6.2023	Keine Angaben übermittelt	Keine Angaben übermittelt	3.2.2025
BE	30.6.2023	5.7.2023	29.11.2023	6.12.2023	6.12.2023
BG	1.3.2023	23.10.2023	23.10.2023	23.10.2023	23.10.2023
CY	7.11.2023	7.11.2023	7.11.2023	7.11.2023	7.11.2023
CZ	1.3.2023	1.3.2023	31.12.2023	1.12.2024	1.12.2024
DE	1.3.2023	6.3.2021	6.3.2021	6.3.2021	6.3.2021
DK	31.10.2023	31.10.2023	15.10.2024	15.10.2024	15.10.2024
EE	1.10.2023	1.10.2023	1.10.2023	1.7.2021	1.7.2021
ES	entfällt	1.3.2024	1.3.2024	30.9.2023	30.9.2022
FI	31.3.2023	31.3.2021	31.12.2022	31.12.2019	30.12.2022
FR	1.7.2023	6.3.2024	6.3.2024	31.12.2024	30.9.2023
GR	31.12.2024	31.12.2024	31.12.2024	31.12.2022	31.12.2024
HR	1.7.2023	1.3.2023	1.12.2022	1.1.2023	1.1.2023
HU	31.12.2023	31.12.2023	31.12.2023	12.10.2023	12.10.2023
IE	entfällt	23.11.2020	23.11.2020	24.6.2024	23.11.2020
IT	13.12.2022	13.12.2022	13.12.2022	1.7.2021	1.7.2021
LT	1.3.2023	28.2.2023	31.10.2023	31.12.2023	31.12.2023
LU	1.3.2023	10.1.2023	10.1.2023	2.5.2023	2.5.2023
LV	24.9.2017	24.9.2017	24.9.2017	3.6.2018	3.6.2018
MT	1.6.2024	1.6.2024	1.6.2024	1.2.2025	1.2.2025

NL	1.7.2023	1.12.2023	1.12.2023	1.4.2022	1.4.2022
PL	1.12.2023	31.12.2023	31.12.2023	31.12.2023	1.7.2021
PT	28.10.2024	28.10.2024	28.10.2024	28.10.2024	28.10.2024
RO	1.10.2023	1.10.2023	1.10.2023	1.10.2023	31.12.2023
SE	1.3.2023	27.9.2023	1.10.2024	15.3.2022	20.6.2023
SI	1.3.2023	1.3.2023	30.11.2023	1.1.2022	1.1.2022
SK	1.3.2023	1.10.2023	2.6.2025	1.1.2025	11.6.2016

Legende	
	Im Einklang mit dem UZK-Arbeitsprogramm, der Überarbeitung vom 1. Juli 2024 und/oder der gewährten abweichenden Regelung
	Nach Ablauf der im UZK-Arbeitsprogramm festgelegten Frist und/oder der gewährten abweichenden Regelung
	Keine Angaben übermittelt

(1) Bis zum 31.12.2023 für die Mitgliedstaaten, für die eine abweichende Regelung gewährt wurde.
(2) Bis zum 31.12.2023 für die Mitgliedstaaten, für die eine abweichende Regelung gewährt wurde, oder gemäß Artikel 2 Absatz 4a der Delegierten Verordnung (EU) 2015/2446 der Kommission bis zum 1.7.2024, was beispielsweise für Bulgarien, Irland und Polen der Fall ist.

Abbildung 3 – Planung der Inbetriebnahme der nationalen Eingangs-/Einfuhrsysteme

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Mitgliedstaaten derzeit dabei sind, das Upgrade ihrer drei vollständig nationalen Projekte abzuschließen. Obwohl die meisten Mitgliedstaaten mit der Inbetriebnahme ihrer Systeme im Einklang mit der gewährten abweichenden Regelung bis Ende 2023 rechnen, meldete eine beträchtliche Zahl von Mitgliedstaaten nach wie vor weitere Verzögerungen, insbesondere hinsichtlich TS und NIS, was dazu führt, dass einige Systeme erst nach 2023 in Betrieb genommen werden und Auswirkungen auf andere Bereiche haben.

Die Verzögerungen bei der Inbetriebnahme der nationalen Eingangssysteme (Ankunftsmeldung/Gestellungsmitteilung/vorübergehende Verwahrung) beeinträchtigen den End-to-End-Zyklus des ICS2 sowie die Unterstützungsprozesse, haben Auswirkungen auf die Lieferketten und erhöhen die Kosten für die Wirtschaftsbeteiligten hinsichtlich der Einrichtung einer Übergangslösung.

Die Verzögerungen beim Upgrade des NIS haben ebenfalls negative Auswirkungen auf die Wirtschaftsbeteiligten, da so die Nutzung aller Funktionen bei der Einfuhr, wie Vereinfachungen bei den Formalitäten, von denen die Wirtschaftsbeteiligten profitieren könnten, wie z. B. die Anschreibung in der Buchführung des Anmelders, verzögert wird. Darüber hinaus handelt es sich dabei um eine wichtige Voraussetzung für die Inbetriebnahme des elektronischen Systems im Zusammenhang mit der CCI.

Weitere Einzelheiten zu den Verzögerungen sind Abschnitt 3.2 der Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen zu entnehmen.

4.3 Verzögerungsrisiken bei der IT-Umsetzung im Rahmen des UZK

In diesem Bericht wird zwischen den Fortschritten der Kommission und denen der Mitgliedstaaten unterschieden. Die Entwicklungen der **Kommission schreiten planmäßig voran** und es wurden keine Verzögerungen nach Ablauf der gesetzlichen Frist festgestellt; es wurden keine Risiken festgestellt, die zu einer verzögerten Inbetriebnahme führen könnten. Die Verzögerungen in den Mitgliedstaaten haben Auswirkungen auf den Fortschritt der transeuropäischen Systeme wie *ICS2*, *CCI*, *NCTS* und *AES*, was sich wiederum auf die Tätigkeiten im Aufgabenbereich der Kommission auswirkt. Dies führt dazu, dass mehr Investitionsmittel für Konformitätsprüfungen und Koordinierungs- und Unterstützungsmaßnahmen für die transeuropäischen Projekte bereitgestellt werden. Darüber hinaus führt dies zu weiterem Unterstützungsbedarf bei alternativen nationalen Programmen für die

Entwicklung, Inbetriebnahme und Überwachung sowie zur Notwendigkeit, die zentralen Komponenten während des Übergangs für einen längeren Zeitraum zu erhalten.

Die meisten **Mitgliedstaaten kommen schrittweise** mit den Entwicklungen unter ihrer Zuständigkeit voran – die meisten von ihnen jedoch langsamer als geplant. Infolgedessen wurden bei einigen nationalen und transeuropäischen Projekten **Verzögerungen über die gesetzlichen oder abweichenden Fristen hinaus** gemeldet.

Die Mitgliedstaaten gaben als Begründung für die Verzögerungen eine Vielzahl von Gründen an, von denen die meisten wiederkehrend sind, was zu Verzögerungen bei ihren Systementwicklungen führt. Dazu gehören der Mangel an finanziellen und personellen Ressourcen, konkurrierende Prioritäten und die Auswirkungen des russischen Invasion in der Ukraine auf den Zoll. Darüber hinaus führten die Mitgliedstaaten an, dass nationale IT-Infrastrukturen nicht für die technischen Anforderungen der Projekte ausgelegt waren; außerdem nannten sie Kapazitätsprobleme der Auftragnehmer und Abhängigkeiten von anderen Interessenträgern, den Übergang und die Tests bei den Wirtschaftsbeteiligten, verspätete oder erfolglose Ausschreibungen zur Vergabe von Teilen der Arbeiten, aufwendige Verfahren zur Vergabe von öffentlichen Aufträgen sowie komplexe Systemintegrationen der UZK-Projekte.

Trotz der rechtzeitigen Einführung der funktionalen und technischen Spezifikationen im Rahmen des UZK-Arbeitsprogramms seitens der Kommission gibt es einige wenige Mitgliedstaaten, in denen bei Ausschreibungen kein Zuschlag erteilt werden konnte oder in denen es erhebliche Probleme beim nationalen Vergabeverfahren gab, was Auswirkungen auf die fristgerechte Fertigstellung der Systeme hatte.

Es fanden bilaterale Treffen zwischen den Mitgliedstaaten und der Kommission statt, um Probleme zu erörtern und anzugehen, und um die Bedeutung zu betonen, die UZK-Projekte zu priorisieren. In diesem Zusammenhang gab die Kommission auch Ratschläge zu möglichen Folgemaßnahmen. **22 Mitgliedstaaten beantragten offiziell bei der Kommission abweichende Regelungen** gemäß Artikel 6 Absatz 4 UZK in Bezug auf die Verzögerungen der **nationalen Projekte** über die gesetzlichen Fristen hinaus. Die Kommission prüfte die Anträge und die darin enthaltenen Begründungen vor dem Hintergrund der besonderen Umstände und **erließ Durchführungsbeschlüsse, mit denen den antragstellenden Mitgliedstaaten abweichende Regelungen gewährt wurden**. Mit den abweichenden Regelungen wurde die Frist für die *Ankunftsmeldung*, die *Gestellungsmitteilung*, die *vorübergehende Verwahrung*, das *nationale Einfuhrsystem* und *die Komponente 2 der besonderen Verfahren* bis zum 31. Dezember 2023[13] verlängert; mit der abweichenden Regelung für die *Version 2* des *ICS2* wurde die Frist bis zum 30. Juni 2023 verlängert.

Folgende abweichende Regelungen wurden für die Mitgliedstaaten gewährt:

- Was die Umsetzung der ***Ankunftsmeldung*** anbelangt, so wurde für die folgenden Mitgliedstaaten eine abweichende Regelung gewährt: AT, BE, BG, CY, CZ, DK, EE, ES, FR, GR, HU, HR, LU, MT, NL, PL, PT, RO, SE, SI und SK. Gleichzeitig meldeten BG, CY, DE, EE, ES, FI, FR, HR, HU, LT, LU, NL, SE und SI, dass sie die in *Version 2 des ICS2* integrierte *AN* (in Betrieb seit dem 1. März 2023 oder seit dem 30. Juni 2023 für die Mitgliedstaaten, für die eine abweichende Regelung gewährt wurde) verwenden werden. Für DE und IE wurde hinsichtlich der *Ankunftsmeldung* die Angabe „entfällt“ gemacht.
- Was die Umsetzung der ***Gestellungsmitteilung*** anbelangt, so wurde für die folgenden Mitgliedstaaten eine abweichende Regelung gewährt: AT, BE, CY, CZ, DK, EE, ES, FR, GR, HU, HR, LU, MT, NL, PL, PT, RO, SE, SI und SK.
- Was die Umsetzung der ***vorübergehenden Verwahrung*** anbelangt, so wurde für die folgenden Mitgliedstaaten eine abweichende Regelung gewährt: AT, BE, CY, CZ, DK, EE, ES, FR, GR, HU, HR, LT, LU, MT, NL, PL, PT, RO, SE, SI und SK. GR brachte ferner die Notwendigkeit einer Verlängerung der abweichenden Regelung vor.

[13] Für andere Verkehrszweige als den Luftverkehr gelten die abweichenden Regelungen für die Ankunftsmeldung, die Gestellungsmitteilung und die vorübergehende Verwahrung bis zum 29.2.2024.

- Was die Umsetzung des ***Upgrades der nationalen Einfuhrsysteme*** anbelangt, so wurde für die folgenden Mitgliedstaaten eine abweichende Regelung gewährt: AT, BG, CY, CZ, DK, ES, FR, GR, HU, LT, LU, MT, NL, PT, RO und SE. Diese Verzögerungen werden sich auf das transeuropäische *CCI*-Projekt und die *Komponente 2 der besonderen Verfahren* auswirken**,** für die dieselben Fristen gelten wie für das Upgrade der *nationalen Einfuhrsysteme*. Darüber hinaus brachten GR und SK die Notwendigkeit einer Verlängerung der abweichenden Regelung vor.

- Was die Umsetzung der ***Komponente 2 der besonderen Verfahren*** anbelangt, so wurde für die folgenden Mitgliedstaaten eine abweichende Regelung gewährt: AT, BG, CY, CZ, DK, ES, FR, GR, HU, LT, LU, MT, NL, PT, RO und SE.

- Was die Umsetzung der ***Version 2 des ICS2*** anbelangt, so wurde für die folgenden Mitgliedstaaten eine abweichende Regelung gewährt: AT, BE, DK, EE, FR, GR, HR, LU, NL, PL, RO und SE. GR und RO beantragten offiziell eine anschließende abweichende Regelung. Darüber hinaus brachten GR und RO die Notwendigkeit einer Verlängerung der abweichenden Regelung vor. Bis Ende 2023 hatte RO noch Probleme mit der Inbetriebnahme dieser Version.

Auf der Grundlage der von den Mitgliedstaaten übermittelten Informationen kommen wir zu dem Schluss, dass 71 % aller im Rahmen der abweichenden Regelung verlängerten Fristen im Jahr 2023 eingehalten wurden. Die übrigen 29 % sind nach wie vor mit Problemen bei der Inbetriebnahme konfrontiert.

Wie aus der begleitenden Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen hervorgeht, **informierten mehrere Mitgliedstaaten die Kommission über Verzögerungen bei den transeuropäischen Projekten**:

- Was die Umsetzung der ***Komponente 1 der besonderen Verfahren*** anbelangt, so haben folgende Mitgliedstaaten ein geplantes Inbetriebnahmedatum angegeben, das nach Ablauf der im UZK-Arbeitsprogramm festgelegten Frist liegt: FI, FR, GR, HU, LU, MT, PT, SE und SK. Weitere Einzelheiten sind Abschnitt 3.3 der diesem Bericht beigefügten Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen zu entnehmen.

- Was die Umsetzung der ***Version 3 des ICS2*** anbelangt, so haben folgende Mitgliedstaaten ein Inbetriebnahmedatum angegeben, das nach Ablauf der im UZK-Arbeitsprogramm festgelegten Frist liegt[14]: FI, FR, HR, IE, MT, PT und SK. Weitere Einzelheiten sind Abschnitt 4.2 der diesem Bericht beigefügten Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen zu entnehmen.

- Was die Umsetzung der ***Phase 1 der CCI*** anbelangt, so haben die folgenden Mitgliedstaaten ein geplantes Inbetriebnahmedatum angegeben, das nach Ablauf der im UZK-Arbeitsprogramm festgelegten Frist liegt[15]: BE, CZ, DE, DK, ES, FI, HR, HU, IE, LT, LU, LV, MT, NL, PT, SI und SK. Für die ***Phase 2 der CCI*** haben BE, DE, EE, ES, FI, GR und NL ein geplantes Inbetriebnahmedatum angegeben, das nach Ablauf der im UZK-Arbeitsprogramm festgelegten Frist liegt. Weitere Einzelheiten sind den Abschnitten 3.6 und 4.4 der diesem Bericht beigefügten Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen zu entnehmen.

- Was die Umsetzung der ***Phase 5 des NCTS*** anbelangt, so haben AT, ES, FI, GR, HU, IE, LT, LV, MT, NL, PT, SE und SK Verzögerungen hinsichtlich der im UZK-Arbeitsprogramm

[14] In der Überarbeitung des UZK-Arbeitsprogramms 2023 ist die vollständige Inbetriebnahme der *Version 3 des ICS2* durch alle Mitgliedstaaten für den 3.6.2024 vorgesehen. Die Einführung von *Version 3 des ICS2* ist in drei Stufen geplant: Stufe 1 in Bezug auf die Beförderer im See- und Binnenschiffsverkehr (mit einem Zeitfenster für die Inbetriebnahme vom 3.6.2024 bis zum 4.12.2024); Stufe 2 in Bezug auf die Aussteller von Konnossements im See- und Binnenschiffsverkehr (mit einem Zeitfenster für die Inbetriebnahme vom 4.12.2024 bis zum 1.4.2025) und Stufe 3 in Bezug auf die Beförderer im Straßen- und Schienenverkehr (mit einem Zeitfenster für die Inbetriebnahme vom 1.4.2025 bis zum 1.9.2025).

[15] In der Überarbeitung des UZK-Arbeitsprogramms 2023 ist das Ende des Zeitfensters für die Inbetriebnahme für den 1.7.2024 vorgesehen.

festgelegten Frist für die Inbetriebnahme angegeben.[16] Weitere Einzelheiten sind Abschnitt 3.7 der diesem Bericht beigefügten Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen zu entnehmen.

- Was die Umsetzung der ***Komponente 1 des AES*** anbelangt, so haben AT, BE, FI, FR, GR, HU, LU, MT, PT, SE und SK ein geplantes Inbetriebnahmedatum angegeben, das nach Ablauf der im UZK-Arbeitsprogramm festgelegten Frist liegt.[17] Weitere Einzelheiten sind Abschnitt 3.8 des diesem Bericht beigefügten Dokuments zu entnehmen.
- Was die Umsetzung der ***Komponente 2 der GUM*** anbelangt, so haben die folgenden Mitgliedstaaten ein geplantes Inbetriebnahmedatum angegeben, das nach Ablauf der im Arbeitsprogramm festgelegten Frist liegt[18]: BE, DE, DK, GR und HR. Weitere Einzelheiten sind Abschnitt 4.1 der diesem Bericht beigefügten Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen zu entnehmen.

Die Kommission analysiert und überwacht die Situation hinsichtlich der genannten Projekte sehr aufmerksam und ergreift Maßnahmen, um ihre Unterstützung zu verstärken (siehe Abschnitt 4.4).

Abschließend ist festzustellen, dass eine Mehrzahl der Mitgliedstaaten darauf abzielt, die **nationalen Projekte** innerhalb der im Rahmen der abweichenden Regelungen festgelegten Fristen in Betrieb zu nehmen. Einige Mitgliedstaaten meldeten jedoch nach wie vor Verzögerungen über die in den abweichenden Regelungen festgelegten Fristen hinaus. Die Verzögerungen bei diesen Projekten könnten sich negativ auf die Fertigstellung der nationalen Komponenten der transeuropäischen Systeme auswirken (das Inbetriebnahmedatum liegt im Jahr 2023), da zusätzliche Anstrengungen innerhalb eines kürzeren Zeitfensters getätigt werden müssen. Was die Bereitstellung der **nationalen Komponenten der transeuropäischen Systeme** anbelangt, so meldeten einige Mitgliedstaaten Verzögerungen bei bestimmten Projekten.

4.4 Abhilfemaßnahmen

Die meisten Mitgliedstaaten haben bei der Entwicklung der transeuropäischen Systeme erhebliche Fortschritte erzielt, und mehrere waren bestrebt, ihre Systeme bis Ende 2023 innerhalb der ursprünglichen Fristen und abweichenden Regelungen in Betrieb zu nehmen. Bei einigen Mitgliedstaaten sind jedoch Verzögerungen zu verzeichnen, wodurch ihre Pläne für die Inbetriebnahme auf das Ende des Zeitfensters für die Inbetriebnahme oder darüber hinaus verschoben wurden. Die Kommission hat die strikte Einhaltung ihrer nationalen Projektpläne für eine rechtzeitige Inbetriebnahme gefordert.

Die **Mitgliedstaaten** zeigten die verschiedenen Abhilfemaßnahmen auf, mit denen darauf abgezielt werden soll, (potenzielle) Verzögerungen zu beheben und die Einhaltung der gesetzlichen Fristen sicherzustellen. Zu diesen Maßnahmen gehören die Zuweisung zusätzlicher Ressourcen, die Einführung agiler Methodiken, die Aufteilung der Projekte in Phasen und die Neuorganisation der Beziehungen zwischen den Lieferanten, um die Effizienz und die Zusammenarbeit zu verbessern. Andere Mitgliedstaaten planen, die Organisationsstrukturen zu verbessern, Prozesse zu straffen und die Planung zu optimieren, um das Projektmanagement und die Entscheidungsfindung zu erleichtern. Diese Maßnahmen beziehen sich sowohl auf nationale als auch auf transeuropäische Projekte.

Angesichts der Verzögerungen seitens der Mitgliedstaaten **hat die Kommission ihre Unterstützung für die Mitgliedstaaten durch mehrere Maßnahmen verstärkt**.

---

[16] In der Überarbeitung des UZK-Arbeitsprogramms 2023 ist das Ende des Zeitfensters für die Inbetriebnahme der Kernfunktionen des Systems für den 1.12.2023 und für die verbleibenden Funktionen für den 2.12.2024 vorgesehen. Bis zum 2.12.2024 sollten alle Mitgliedstaaten und Händler *Phase 5 des NCTS* nutzen. Das Ende der Übergangsperiode ist für den 21.1.2025 vorgesehen.

[17] In der Überarbeitung des UZK-Arbeitsprogramms 2023 ist das Ende des Zeitfensters für die Inbetriebnahme der Kernfunktionen des Systems für den 1.12.2023, für die Entwicklung einer harmonisierten Schnittstelle mit dem EMCS für den 13.2.2024 und für die verbleibenden Funktionen für den 2.12.2024 vorgesehen. Bis zum 2.12.2024 sollten alle Mitgliedstaaten und Händler das AES-System nutzen. Das Ende der Übergangsperiode ist für den 11.2.2025 vorgesehen.

[18] In der Überarbeitung des UZK-Arbeitsprogramms 2023 ist das Inbetriebnahmedatum für die *Komponente 1 der GUM* für den 11.3.2024 vorgesehen. Für *Komponente 2 der GUM* ist das Startdatum der Inbetriebnahme von den Mitgliedstaaten festzulegen, wobei das frühestmögliche Inbetriebnahmedatum der 11.3.2024 ist.

Erstens hat die Kommission **die Kontrolle und Überwachung des IT-Programms im Rahmen des UZK verbessert**, indem sie die Häufigkeit der Fortschrittsberichte erhöht und bilaterale Treffen auf Direktorenebene mit jedem Mitgliedstaat organisiert hat. Die Umsetzung des UZK-Arbeitsprogramms wurde durchgängig in Dienstreisen des Generaldirektors und in Plenarsitzungen mit den Generaldirektoren der Mitgliedstaaten (in der Gruppe für Zollpolitik) behandelt. Die Mitgliedstaaten wurden aufgefordert, Abhilfemaßnahmen zu ergreifen und bis zum 31. Oktober 2023 Finanzierungsanträge im Rahmen des Instruments für technische Unterstützung einzureichen, um die IT-Entwicklungen im Zollbereich zu unterstützen.

Die Kommission nutzte weiterhin ein Dashboard des mehrjährigen Strategieplans für den Zollbereich (im Folgenden „MASP-C“) auf der Grundlage der Überarbeitung des MASP-C 2019 und des UZK-Arbeitsprogramms 2019, um die Fortschritte und die wichtigsten Meilensteine des Projekts zu überwachen und um Verzögerungen frühzeitig zu erkennen. Das Dashboard wird den Mitgliedstaaten in der ECCG und den Handelskreisen in der TCG vierteljährlich vorgestellt. Darüber hinaus werden das UZK-Arbeitsprogramm und der MASP-C gleichzeitig im Einklang mit den strategischen Zielen überarbeitet.

Die Kommission legt ferner, wie in der Überarbeitung des UZK-Arbeitsprogramms 2019 und der MASP-C 2019 dargelegt, spezifische Zwischenziele fest, um eine reibungslose Inbetriebnahme der dezentralen transeuropäischen Systeme zu gewährleisten und zusätzliche Kosten zu vermeiden.

Zweitens hat die Kommission **ihre Unterstützung für die Mitgliedstaaten hinsichtlich der transeuropäischen Systeme verstärkt**, indem sie einen agileren und iterativen Ansatz für die Entwicklung und Inbetriebnahme der elektronischen Systeme des UZK verfolgt. Mit diesem Ansatz, der die Erstellung von Prototypen, eine rasche Problemlösung und eine ausgewogene Arbeitslast sowohl für die Kommission als auch für die Mitgliedstaaten umfasst, wird die Systemqualität verbessert und greifbare Fortschritte werden erleichtert. Nach seiner erfolgreichen Umsetzung im *AES* in der *Phase 5 des NCTS* und dem *ICS2*, wurde dieser Ansatz sowohl von den Mitgliedstaaten als auch von den Wirtschaftsbeteiligten begrüßt.

Des Weiteren hat die Kommission einen Mechanismus eingerichtet, der bereits in der Anfangsphase der Projekte eine verstärkte Zusammenarbeit zwischen allen Interessenträgern ermöglichen soll; Ziel ist es, die Qualität der vorbereitenden Tätigkeiten zu verbessern, Schwierigkeiten bei der Entscheidungsfindung zu vermeiden und die Transparenz mittels regelmäßiger Projekt-Updates sicherzustellen.

Ferner hat die Kommission die Koordinierung und Überwachung der Programme für jedes transeuropäische System fortgesetzt, die umfangreiche Arbeiten seitens der Mitgliedstaaten erfordern.

Weitere Einzelheiten zu diesen Maßnahmen wurden im vorangegangenen Bericht aus dem Jahr 2022 vorgelegt.

- Was das **transeuropäische System ICS2** anbelangt, so unterstützte die Kommission die Mitgliedstaaten und Wirtschaftsbeteiligten bei ihren Entwicklungstätigkeiten hinsichtlich der *Versionen 2 und 3* des *ICS2* auf verschiedene Weise. Dazu gehörten die Organisation spezieller Webinare, Unterstützung in Form von häufig gestellten Fragen und Organisation regelmäßiger Plenarsitzungen. Zusätzliche Leitlinien wurden bereitgestellt, um Störungen an den Außengrenzen aufgrund von Verzögerungen im Rahmen der *Version 2 des ICS2* zu verhindern (Abschnitt 4.3). Enge Überwachung sorgte dafür, dass die nationalen Projekte mit den Meilensteinen der IT-Umsetzung der Kommission übereinstimmen. Schließlich wurden Kommunikationskampagnen, Online-Schulungen und maßgeschneiderte Informationsblätter zusammen mit der in der öffentlichen Bibliothek des Dokumentationszentrums (CIRCABC) zugänglichen Dokumentation bereitgestellt.
- **Für die transeuropäischen Systeme *NCTS (Phase 5)* und *AES*** setzte die Kommission das „Koordinierungsprogramm der nationalen Verwaltungen“ fort, um die Mitgliedstaaten bei der Entwicklung und Inbetriebnahme ihrer nationalen Komponenten zu unterstützen. Im Jahr 2023 wurde das Koordinierungsprogramm in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten ausgeweitet, um die Inbetriebnahme seitens der Wirtschaftsbeteiligten zu überwachen:

Zu den Tätigkeiten gehören ein spezieller Helpdesk, virtuelle Sitzungen, um das Risiko von Verzögerungen in den Mitgliedstaaten zu mindern, aktualisierte Informationen für die Handelsgemeinschaft und die regelmäßige Berichterstattung an die ECCG und die Gruppe für Zollpolitik. Seit dem ersten Quartal 2021 veröffentlicht die Kommission vierteljährliche konsolidierte Fortschrittsberichte über den Übergang zu den neuen Systemen, die wesentliche Leistungsindikatoren für eine Früherkennung von Warnungen enthalten.

- **Was das transeuropäische System CCI** anbelangt, so rief die Kommission ein speziell für diesen Zweck zusammengestelltes Team ins Leben, um die Probleme der Mitgliedstaaten anzugehen und die Konformitätstests zu koordinieren.

Drittens bat die Kommission die Mitgliedstaaten um Informationen hinsichtlich ihrer Einschränkungen und ihres Unterstützungsbedarfs zur Minderung der Risiken. Die Mitgliedstaaten gaben in einer **Umfrage** an, dass die bilateralen Treffen auf Direktorenebene und der technische Dialog mit der GD TAXUD von großem Nutzen gewesen seien. Die technischen Webinare und die von der Kommission bereitgestellten Maßnahmen zum Informationsaustausch sahen sie als nützlich an. Einige schlugen zusätzliche operative Leitlinien, Unterstützung für die Wirtschaftsbeteiligten und umfassende Schulungen vor, um ihre Fähigkeiten weiter zu verbessern.

Viertens wurde auf der Grundlage der Ergebnisse der Umfrage und der bilateralen Gespräche mit den Mitgliedstaaten häufig das Fehlen einer angemessenen Finanzierung als Grund für Verzögerungen aufgezeigt. Zu diesem Zweck hat die Kommission im Rahmen des Instruments für technische Unterstützung eine spezielle **TSI-Leitinitiative 2024** für die Digitalisierung von Zoll und Steuern eingerichtet, deren Schwerpunkt auf der IT-Umsetzung des UZK liegt. Dies hat dazu geführt, dass sechs Mitgliedstaaten Vorschläge zur Unterstützung der IT-Systeme im Zollbereich eingereicht haben. Die Bewertung der Vorschläge ist noch im Gange und wird Anfang 2024 abgeschlossen, damit die Unterstützung im zweiten Quartal 2024 bereitgestellt werden kann.

Fünftens hat die Kommission zur Deckung des spezifischen Bedarfs, den die Mitgliedstaaten bei der täglichen Verwaltung der IT-Projekte im Zollbereich haben, einen **Vertrag mit einem Beratungsunternehmen** geschlossen, um je nach Bedarf und Problemen direkte Unterstützung zur Behebung von Verzögerungen zu leisten. Das erste Pilotprojekt begann im vierten Quartal 2023 in drei Mitgliedstaaten (FR, MT, GR) und läuft bis zum zweiten Quartal 2024. Je nach Ergebnis könnten 2024 weitere Tätigkeiten eingeleitet werden.

Schließlich leitete die Kommission auch eine Übung ein, um gewonnene Erkenntnisse und bewährte Verfahren für die Entwicklung der IT-Projekte zu sammeln. 2023 wurde eine Umfrage durchgeführt, deren Ergebnisse in die Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen aufgenommen wurden. Weitere Einzelheiten sind Seite 6 des Begleitdokuments zu diesem Bericht zu entnehmen.

Um für Ende 2025 planen zu können, wurden die Mitgliedstaaten aufgefordert, die Fristen des neuen UZK-Arbeitsprogramms einzuhalten. Für die vollständige IT-Umsetzung des UZK fehlen nur noch zwei Jahre. Um Verzögerungen zu vermeiden und die Betriebskontinuität der transeuropäischen Systeme zu gewährleisten, sind **außergewöhnliche Anstrengungen und sofortige Maßnahmen erforderlich**.

Während die Kommission, wie oben dargelegt, in vielerlei Hinsicht Unterstützung anbietet, z. B. durch die Anpassung der Daten im neuen UZK-Arbeitsprogramm und die Festlegung einhaltbarer Fristen, liegt die Verantwortung für die Entwicklung und den Einsatz nationaler Komponenten und Systeme bei den Mitgliedstaaten. Die Aufgabenteilung wurde von Anfang an mit allen Interessenträgern festgelegt und vereinbart und sollte während der gesamten Projektlebenszyklen eingehalten werden.

4.5 Sachstand in den Beitrittsländern

Schließlich muss beim Übergang zu den im UZK vorgesehenen modernisierten elektronischen Systemen und unter Berücksichtigung der neuen IT-Ansätze, die mit dem Reformvorschlag eingeführt wurden, der künftigen EU-Erweiterung Rechnung getragen werden.

Derzeit überwacht die Kommission die Fortschritte hin zu vollständig elektronischen Systemen der Bewerberländer nicht regelmäßig; ferner unterliegen sie keiner Berichterstattungspflicht gemäß

Artikel 278a UZK. Die Entwicklung ihrer IT-Systeme zur Unterstützung ihrer Angleichung an das EU-Zollrecht ist jedoch ein Schlüsselelement der regelmäßigen Bewertungen, die die EU zur Messung der Fortschritte der Bewerberländer auf dem Weg der Erweiterung und im Rahmen der Assoziierungsabkommen mit der EU durchführt.

In einigen der Bewerberländer finden bereits zwei IT-Systeme Einsatz, andere Länder bereiten sich darauf vor:

(1) NCTS als IT-Unterstützungssystem für die Umsetzung der Bestimmungen des Übereinkommens über ein gemeinsames Versandverfahren und
(2) damit verbundene IT-Systeme für die gegenseitige Anerkennung mit dem AEO-Programm der EU.

Der Sachstand hinsichtlich beider IT-Systeme ist je nach Bewerberland unterschiedlich: Nordmazedonien, Serbien, die Türkei und die Ukraine sind bereits Vertragsparteien des Übereinkommens über ein gemeinsames Versandverfahren und nutzen daher das NCTS in verschiedenen Phasen vollständig. Lediglich Moldau hat die gegenseitige Anerkennung zugelassener Wirtschaftsbeteiligter mit der EU entwickelt; die Ukraine, Georgien und die Türkei bereiten sich darauf vor und entwickeln hierfür ihre nationalen IT-Systeme.

Die Bewerberländer müssen sich schrittweise an die UZK-Systeme anschließen oder auf dem Weg zum Beitritt zum Zollgebiet der EU einführen. Je nach dem geplanten Zeitpunkt des Beitritts müssen sie möglicherweise auch die Funktionen der im Paket zur Zollreform vom 17. Mai 2023 vorgeschlagenen künftigen Zolldatenplattform erfüllen und sich diesem umfassenden Projekt anschließen.

In Zukunft müssen im Rahmen der Vorbereitungen der Bewerberländer auf die Erweiterung eine Berichterstattung dieser Länder, Konformitätsprüfungen zur Gewährleistung der Interoperabilität zwischen ihren nationalen Systemen und denen der Mitgliedstaaten und der Kommission oder der Zolldatenplattform sowie eine regelmäßige Bewertung ihrer Leistung durch die EU durchgeführt werden.

5. ZUSAMMENFASSUNG UND SCHLUSSFOLGERUNGEN IN BEZUG AUF DIE VERWALTUNG

Die IT-Umsetzung des UZK ist ein gemeinsames Projekt von Unionsinteresse. Alle Interessenträger haben sich seit der Annahme des ersten UZK-Arbeitsprogramms 2014 nachdrücklich zur Umsetzung verpflichtet.

Im Rahmen der Ausarbeitung dieses Berichts hat die Kommission die von den Interessenträgern im ersten Halbjahr 2023 vorgelegten Daten sorgfältig geprüft. Daraus ergab sich ein gemischtes Bild der Fortschritte bei der IT-Umsetzung des UZK: Obwohl die Kommission mit all ihren Tätigkeiten auf einem gutem Weg ist, sind die Fortschritte aufseiten der Mitgliedstaaten insgesamt nicht so positiv, und der Unterschied zwischen den Mitgliedstaaten wurde deutlicher als im Jahr 2022.

Fortschritte und Auswirkungen von Verzögerungen in den Mitgliedstaaten

Die Verzögerungen in den nationalen Systemen hatten deutliche Auswirkungen auf die Fertigstellung der nationalen Komponenten für die transeuropäischen Systeme, die demnach auch in den anderen Mitgliedstaaten und bei den Wirtschaftsbeteiligten zu verzeichnen waren. Einige dieser Verzögerungen gefährden die in den UZK-Rechtsvorschriften festgelegten Fristen und könnten somit zu Folgenden Szenarien führen: a) Vertragsverstöße und b) unzureichende Umsetzung der vollständigen Automatisierung der Zollverfahren und -erleichterungen und damit des geschätzten Nutzens für den Privatsektor und die anderen betroffenen Mitgliedstaaten, die jeweils enorme Investitionen getätigt haben, um die Fristen einzuhalten.

Zu diesem Zweck wurden diese Probleme bei der Überarbeitung des UZK-Arbeitsprogramms berücksichtigt. Im neuen UZK-Arbeitsprogramm wurde ein neuer Ansatz vereinbart, bei dem Kernprozesse Vorrang eingeräumt und mehr Zeit für den Abschluss der vollständigen Projektumsetzung

und des komplexen Übergangs mit allen Wirtschaftsbeteiligten eingeräumt wird, die auch in der TCG auf ihre Verzögerungen hingewiesen hatten.

Obwohl die meisten Projekttätigkeiten der Kommission nicht von den nationalen Fortschritten abhängen, gibt es einige Arten von Tätigkeiten, die eine enge Zusammenarbeit zwischen der Kommission und den Mitgliedstaaten erfordern, beispielsweise die Konformitätstests einer nationalen Komponente eines transeuropäischen Systems. Aufgrund dieser zusätzlichen Auswirkungen ist festzustellen, dass Verzögerungen bei der Umsetzung nationaler Komponenten durch bestimmte Mitgliedstaaten Auswirkungen auf die Gesamtergebnisse bei der Fertigstellung der transeuropäischen Projekte und auf die Umsetzung des UZK in seiner Gesamtheit haben.

Die Gewährung von abweichenden Regelungen für bestimmte Mitgliedstaaten dürfen sich im Einklang mit Artikel 6 Absatz 4 UZK weder auf den Austausch von Informationen zwischen dem Mitgliedstaat, an den sie gerichtet sind, und anderen Mitgliedstaaten noch auf den Austausch und die Speicherung von Informationen in anderen Mitgliedstaaten zum Zwecke der Anwendung der zollrechtlichen Vorschriften auswirken. Die späte Inbetriebnahme einiger der erforderlichen Systeme durch bestimmte Mitgliedstaaten wirkt sich negativ auf die gleichen Wettbewerbsbedingungen für die Betreiber in der gesamten Union aus, da diese Systeme den Wirtschaftsbeteiligten in allen Mitgliedstaaten die gleichen Einrichtungen bieten sollen. Darüber hinaus haben die für die Angleichung an die Anforderungen des UZK erforderlichen Änderungen aufgrund der Art der verschiedenen Systeme auch Auswirkungen auf andere damit zusammenhängende oder abhängige IT-Systeme und einige sind für den Schutz der Einnahmen und die Bekämpfung des unlauteren und illegalen Handels von Bedeutung.

Die Kommission hat die Anträge der Mitgliedstaaten auf abweichende Regelungen und die Verzögerungen bei den transeuropäischen Systemen bewertet. Dies führte im Laufe des Jahres 2023 zur Gewährung von fünf abweichenden Regelungen und der Überarbeitung des UZK-Arbeitsprogramms. Parallel dazu leitete die Kommission auch die Überarbeitung des MASP-C ein. Die Billigung des neuen MASP-C 2023 durch die Generaldirektoren in der Gruppe für Zollpolitik und die Annahme des neuen UZK-Arbeitsprogramms durch die Kommission am 15. Dezember 2023 bieten einen überarbeiteten rechtlichen und operativen Rahmen und eine neue Basis für die Messung der Fortschritte bei den laufenden Projekten vor.

Das neue UZK-Arbeitsprogramm ist das Instrument, mit dem die Mitgliedstaaten hin zu einer gemeinsamen und durchführbaren Umsetzung der noch ausstehenden Projekte gelenkt werden; es bietet genug Spielraum für die Einhaltung der endgültigen Fristen, hält aber gleichzeitig den notwendigen Druck aufrecht, das UZK-Arbeitsprogramm bis zum 31. Dezember 2025 vollständig umzusetzen. Wie nachstehend in grün dargestellt, halten die Fortschritte bei der Umsetzung bis 2025 an.

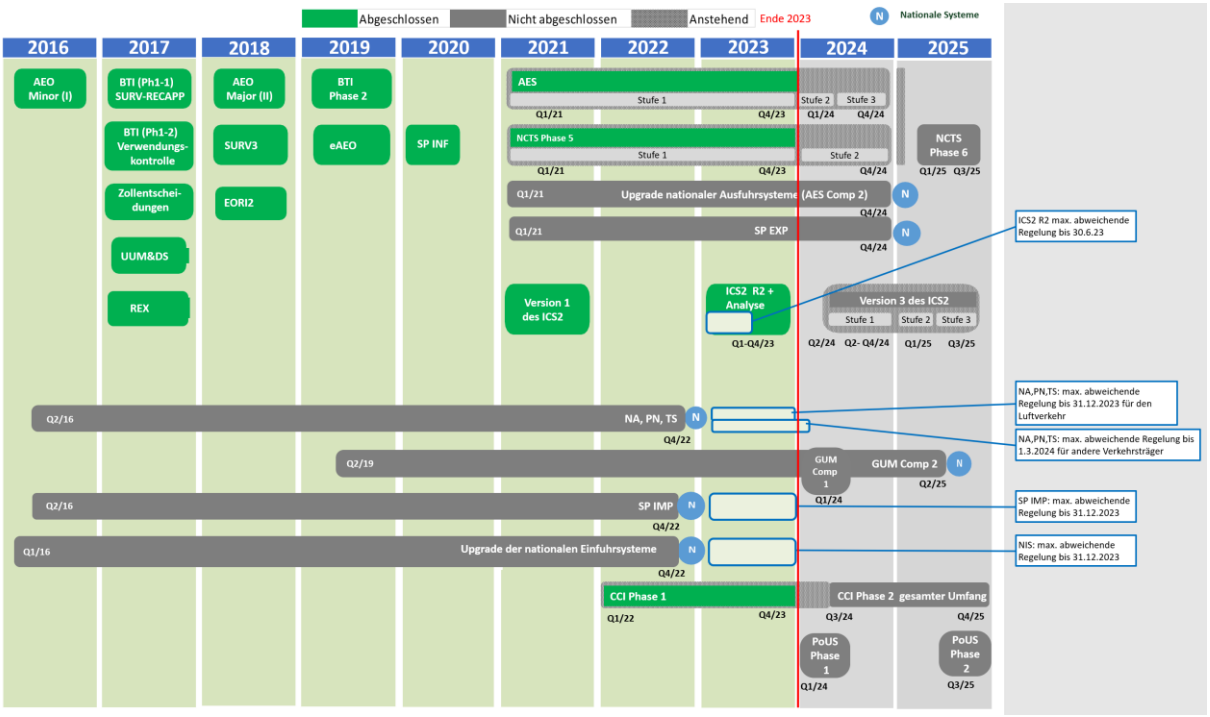

Abbildung 4 – Planungsübersicht

Zusammenfassend ist festzustellen, dass **etwa 71 % der Mitgliedstaaten, denen eine abweichende Regelung für die nationalen Eingangs-/Einfuhrsysteme und die Version 2 des ICS2 gewährt wurde**, die Frist am 31. Dezember 2023 einhalten dürfte. Es sei darauf hingewiesen, dass die noch ausstehenden Inbetriebnahmen hauptsächlich die vorübergehende Verwahrung und die Modernisierung des nationalen Einfuhrsystems betreffen. Diese Verzögerungen wirken sich nicht nur auf transeuropäische Projekte wie die zentrale Zollabwicklung bei der Einfuhr aus, sondern verlängern auch die Übergangsperiode für die Wirtschaftsbeteiligten, was den Prozess und die Datenharmonisierung behindert.

Zusätzlich behindern Verzögerungen in den nationalen Einfuhrsystemen die Übermittlung von Daten an das System Surveillance 3. Aufgrund der entscheidenden Rolle des Systems bei der Überwachung von Transaktionen und Handelsströmen hat dies zu negativen Auswirkungen in bestimmten Sektoren wie dem Agrarmarkt geführt. Darüber hinaus ist die Einführung der nationalen Einfuhrsysteme von wesentlicher Bedeutung, um eine einheitliche Umsetzung des Gemeinsamen Zolltarifs der Union zu gewährleisten. Dies bedeutet, die Risikobewertung der Mitgliedstaaten in Bezug auf das Zollrecht zu unterstützen, die Zollkontrollen einheitlich zu gestalten, die Umgehung von Maßnahmen und Sanktionen zu bekämpfen und die Union vor unlauterem und illegalem Handel zu schützen (einschließlich der Anforderungen im Zusammenhang mit dem CO_2-Grenzausgleichssystem).

Betrachtet man das neue UZK-Arbeitsprogramm in seiner Gesamtheit, so lassen sich drei Kategorien für die künftige Entwicklung ermitteln:

Etwa 60 % der Mitgliedstaaten haben angekündigt, dass alle ihre Systeme innerhalb der im neuen UZK-Arbeitsprogramm für die kommenden zwei Jahre vorgesehenen Projektfristen betriebsbereit sein werden. Sie sind ihren Verpflichtungen nachgekommen, und im Falle einer begrenzten Verzögerung bei nur sehr wenigen Systemen scheinen sie über geeignete Managementinstrumente zu verfügen, um potenzielle Rückschläge wirksam zu bewältigen. Für die Einhaltung der Frist 2025 besteht ein geringes Risiko.

Etwa 25–30 % der Mitgliedstaaten haben angegeben, dass sich ihre Lage seit 2022 verschlechtert hat. Die Verzögerungen scheinen sich weiter angehäuft zu haben. Mit dem überarbeiteten UZK-Arbeitsprogramm werden ihnen mehr Möglichkeiten geboten, den Grad der Nichteinhaltung der

Fristen zu verringern. Wenn sie jedoch keine starken Abhilfemaßnahmen ergreifen, laufen sie Gefahr, die Projektfristen für ein oder mehrere Systeme nicht einzuhalten. Für die Einhaltung der Frist 2025 besteht ein mittleres Risiko.

Etwa 10–15 % der Mitgliedstaaten haben bei den meisten verbleibenden Systemen erhebliche Verzögerungen. Diese Mitgliedstaaten haben Schwierigkeiten, ihre Verzögerungen zu bewältigen, und werden höchstwahrscheinlich, unabhängig von den bereitgestellten Maßnahmen, eine Reihe von Projektfristen verpassen. Dies ist auf Herausforderungen bei der Auftragsvergabe, ein nicht agiles Projektmanagement, das Fehlen einer stabilen und zuverlässigen Planung für die Ergebnisse und das Fortbestehen struktureller Probleme in den Verwaltungen zurückzuführen, die fast alle UZK-Projekte betreffen. Selbst mit dem neuen UZK-Arbeitsprogramm stellt die vollständige IT-Umsetzung des UZK nach wie vor eine große Herausforderung dar. Für die Einhaltung der Frist 2025 besteht ein hohes Risiko.

Alle Interessenträger müssen ihre Anstrengungen und Investitionen auf die im neuen UZK-Arbeitsprogramm festgelegten rechtlichen Fristen konzentrieren. Die Kommission setzt die enge Überwachung sowohl auf Programm- als auch auf Projektebene in den nächsten zwei Jahren fort und wird durch bilaterale Treffen und Plenarsitzungen mit den Mitgliedstaaten unterstützt. Für einige Mitgliedstaaten könnte der kürzlich unterzeichnete Vertrag mit einem Beratungsunternehmen zur Unterstützung bei der IT-Umsetzung des UZK einen gewissen Beitrag zur Vereinfachung des Verfahrens oder teilweise zur Verringerung von Verzögerungen leisten. Die Mitgliedstaaten könnten zumindest für die genehmigten Projekte auch von der Unterstützung im Rahmen des Instruments für technische Unterstützung 2024 profitieren. Die Kommission setzt ihre Zusammenarbeit mit einer Vielzahl von Mitgliedstaaten auf beiden Ebenen fort.

Vor dem Hintergrund sich häufender Verzögerungen bei der Umsetzung des UZK durch die Mitgliedstaaten ist es unabdingbar, dass die Kommission auch die mögliche Nutzung anderer verfügbarer Instrumente prüft, um die Auswirkungen auf die Mitgliedstaaten anzugehen, die die Zeitpläne für die Inbetriebnahmen nicht einhalten können.