COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 9.9.2024
COM(2024) 395 final

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO

nos termos do artigo 278.º-A do Código Aduaneiro da União, sobre os progressos realizados no desenvolvimento dos sistemas eletrónicos previstos no Código durante o ano de 2023

{SWD(2024) 214 final}

Índice

1. INTRODUÇÃO 2

2. CONTEÚDO DO RELATÓRIO 2

3. METODOLOGIA DO PROJETO PARA OS SISTEMAS ELETRÓNICOS PREVISTOS NO CAU 3

4. PANORAMA GERAL DOS PROGRESSOS REALIZADOS NA IMPLEMENTAÇÃO DOS SISTEMAS ELETRÓNICOS PREVISTOS NO CAU 4

4.1 Projetos concluídos antes de 2023 4

4.2 Projetos em curso 5

4.2.1 Projetos transeuropeus 5

4.2.2 Projetos nacionais 9

4.3 Riscos de atrasos na implementação informática do CAU 11

4.4 Medidas de atenuação 13

4.5 Ponto da situação dos países do alargamento 16

5. RESUMO DA GESTÃO E CONCLUSÕES 16

1. INTRODUÇÃO

Este é o **quinto relatório anual relativo aos progressos realizados na implementação dos sistemas eletrónicos pendentes, elaborado em conformidade com o artigo 278.º-A** do Código Aduaneiro da União (CAU)[1], sobre os progressos realizados no desenvolvimento dos sistemas eletrónicos previstos no CAU[2]. O presente relatório apresenta os progressos contínuos no desenvolvimento dos sistemas eletrónicos e descreve a evolução registada no sentido de um ambiente aduaneiro totalmente digital desde a entrada em vigor do CAU. Para o efeito, baseia-se no programa de trabalho do CAU (PT CAU)[3], criado em 2019, que é considerado como a base de referência para a comunicação dos progressos registados.

O CAU entrou em vigor em 1 de maio de 2016 e, na sequência da sua alteração em 2019[4], estabeleceu os prazos de 2020, 2022 e 2025 para a conclusão progressiva dos projetos relativos à transição e à implementação informáticas. Os sistemas eletrónicos e em suporte papel existentes podem continuar a ser utilizados para o cumprimento das formalidades aduaneiras (as chamadas «medidas transitórias») até que os sistemas eletrónicos novos ou atualizados previstos no CAU estejam operacionais. O referido instrumento jurídico é utilizado para orientar e apoiar o processo gradual e complexo de transição tridimensional para um ambiente aduaneiro totalmente digital, tendo em conta as interdependências entre os sistemas. **.**

É importante referir que, durante a elaboração do presente relatório, o PT CAU de 2019 foi objeto de revisão, nomeadamente com base nos contributos relativos aos progressos alcançados recebidos dos Estados-Membros no âmbito da elaboração do relatório. O novo PT CAU é o instrumento que visa orientar os Estados-Membros para uma execução comum e viável dos projetos pendentes, deixando maior flexibilidade para o cumprimento dos prazos finais, mas mantendo, no entanto, a pressão necessária para uma plena execução do PT CAU até 31 de dezembro de 2025. Por este motivo, o relatório inclui uma abordagem prospetiva no que respeita à prontidão em relação às datas do novo PT CAU[5], adotado pela Comissão em 15 de dezembro de 2023.

2. CONTEÚDO DO RELATÓRIO

Os projetos enumerados no PT CAU podem ser divididos em três categorias de sistemas:

i) **sistemas centrais transeuropeus** a desenvolver ou atualizar pela Comissão (muitas vezes exigindo também o desenvolvimento ou a atualização dos sistemas nacionais pelos Estados-Membros),

ii) **sistemas transeuropeus descentralizados** que têm de ser criados ou atualizados pela Comissão, mas com um importante componente nacional a implementar pelos Estados-Membros e,

iii) **sistemas nacionais** que têm de ser desenvolvidos ou atualizados exclusivamente pelos Estados-Membros.

O presente relatório analisa os progressos tangíveis realizados em todos estes sistemas, descrevendo o âmbito e o planeamento de cada projeto (secção 3). Chama também a atenção para os potenciais atrasos,

---

[1] Regulamento (UE) n.º 952/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de outubro de 2013, que estabelece o Código Aduaneiro da União (JO L 269 de 10.10.2013, p. 1).

[2] Relatório da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho:
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] Decisão de Execução (UE) 2019/2151 da Comissão, de 13 de dezembro de 2019, que estabelece o programa de trabalho para o desenvolvimento e a implementação dos sistemas eletrónicos previstos no Código Aduaneiro da União (JO L 325 de 16.12.2019, p. 168, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A32019D2151).

[4] Regulamento (UE) 2019/632 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de abril de 2019, que altera o Regulamento (UE) n.º 952/2013 a fim de prorrogar a utilização transitória de meios diferentes das técnicas de processamento eletrónico de dados previstas no Código Aduaneiro da União (JO L 111 de 25.4.2019, p. 54).

[5] Decisão de Execução (UE) 2023/2879 da Comissão, de 15 de dezembro de 2023, que estabelece o programa de trabalho para o desenvolvimento e a implementação dos sistemas eletrónicos previstos no Código Aduaneiro da União (JO L 2023/2879 de 22.12.2023, p. 1, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202302879).

quando identificados, bem como para as medidas de atenuação previstas (secção 4). A avaliação global dos progressos realizados na execução do PT CAU encontra-se resumida na conclusão do presente relatório (secção 5).

O documento de trabalho dos serviços da Comissão[6] publicado juntamente com o presente relatório apresenta informações mais pormenorizadas sobre o planeamento e o estado de cada projeto. O relatório e o documento de trabalho dos serviços da Comissão foram elaborados com base nas informações recolhidas **através das seguintes fontes:**

1) **Planos nacionais** que os Estados-Membros são obrigados a apresentar duas vezes por ano (janeiro e junho);

2) Um inquérito enviado aos Estados-Membros e aos próprios serviços da Comissão para refletir os progressos efetivos em relação aos planos.

Os dados obtidos são tanto quantitativos, sob a forma de prazos e marcos cumpridos ou não cumpridos, como qualitativos, sob a forma de descrições pormenorizadas da complexidade estimada dos projetos, dos desafios enfrentados, dos riscos previstos, dos atrasos e motivos para os mesmos, bem como das medidas de atenuação planeadas e/ou tomadas.

No exercício deste ano, pediu-se igualmente aos Estados-Membros que fornecessem informações sobre os ensinamentos retirados durante o desenvolvimento dos projetos e sobre eventuais necessidades de apoio adicionais.

3) Reuniões bilaterais de alto nível entre as direções informáticas aduaneiras dos Estados-Membros e a Direção-Geral da Fiscalidade e da União Aduaneira (DG TAXUD).

Os resultados dos inquéritos permitiram à Comissão ter uma visão clara do ponto de situação de cada sistema. No entanto, a Comissão considerou importante adquirir conhecimentos atualizados para obter uma visão completa e exata do ponto de situação de cada um dos projetos do CAU por parte dos Estados-Membros, compreender os problemas com que se depararam e gerar ideias para melhorar as situações problemáticas.

4) Resultados dos programas transeuropeus de coordenação e monitorização.

O presente relatório inclui ainda uma análise baseada em informações mais pormenorizadas comunicadas pelos Estados-Membros no quadro dos programas de coordenação em vigor desde 2020 para os sistemas transeuropeus.

3. METODOLOGIA DO PROJETO PARA OS SISTEMAS ELETRÓNICOS PREVISTOS NO CAU

Dependendo da arquitetura do sistema acordada pelos Estados-Membros e pela Comissão para cada um dos sistemas, existe uma **partilha de funções** definida no que respeita às **responsabilidades** pelo desenvolvimento, implementação, funcionamento e manutenção. Tal está estabelecido no regulamento de execução relativo a disposições técnicas para os sistemas eletrónicos, que descreve os componentes que compõem esses sistemas e a sua natureza – nacional (desenvolvidos a nível nacional) ou comum (desenvolvidos a nível da UE).

Em conformidade com o artigo 103.º do referido regulamento de execução, os componentes comuns são desenvolvidos, testados, implementados e geridos pela Comissão e podem ser testados pelos Estados-Membros. Os **componentes nacionais** são desenvolvidos, testados, implementados e geridos pelos Estados-Membros. Os Estados-Membros garantem que os componentes nacionais são **interoperáveis** com os componentes comuns. A Comissão elabora e mantém as **especificações comuns para os sistemas descentralizados** em estreita cooperação com os Estados-Membros. Os Estados-Membros desenvolvem, exploram e mantêm **interfaces** que proporcionem a funcionalidade dos sistemas descentralizados necessária para o intercâmbio de informações com os operadores económicos e outras pessoas através dos componentes e interfaces nacionais, e com outros Estados-Membros através dos

[6] Documento de trabalho dos serviços da Comissão que acompanha o Relatório da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho nos termos do artigo 278.º-A do Código Aduaneiro da União, sobre os progressos realizados no desenvolvimento dos sistemas eletrónicos previstos no Código [SWD(2024) XX final].

componentes comuns.

Desde 2022, a **metodologia do projeto** para o desenvolvimento dos sistemas foi novamente otimizada. Do lado da Comissão, houve um maior desenvolvimento paralelo da modelização dos processos operacionais, da modelização de dados e das especificações técnicas, apoiado por uma estreita cooperação desde o início com peritos do domínio jurídico, empresarial e informático. A maioria dos Estados-Membros incorporou igualmente este método de boas práticas. Além disso, houve uma evolução no sentido de uma adoção de metodologias mais ágeis para o desenvolvimento de sistemas eletrónicos no âmbito do CAU, permitindo melhorias graduais da funcionalidade de utilizador através de versões de *software* mais rápidas e mais fáceis de gerir. A Comissão adaptou a sua abordagem e a documentação para os sistemas transeuropeus, a fim de permitir que esta agilidade servisse de apoio para os Estados-Membros acelerarem os progressos, o que se reflete igualmente no novo PT CAU.

Os Estados-Membros e a Comissão continuaram a reunir-se regularmente no âmbito do Grupo de Coordenação das Alfândegas Eletrónicas (GCAE) para definir e chegar a acordo sobre os documentos de projeto para cada sistema transeuropeu. O GCAE é também o fórum para orientar e coordenar as atividades entre os Estados-Membros e a Comissão. Além disso, a Comissão consultou de forma sistemática a comunidade comercial através do Grupo de Contactos Comerciais (GCC). Os Estados-Membros são responsáveis por manter um contacto direto com os operadores económicos no que respeita aos planos nacionais e à documentação para os operadores. Quando um sistema estiver operacional, é importante que os Estados-Membros garantam uma transição harmoniosa dos sistemas existentes para os sistemas atualizados, o que é essencial para evitar qualquer impacto nas operações comerciais e aduaneiras.

4. PANORAMA GERAL DOS PROGRESSOS REALIZADOS NA IMPLEMENTAÇÃO DOS SISTEMAS ELETRÓNICOS PREVISTOS NO CAU

O PT CAU contém 17 projetos para implementação dos sistemas eletrónicos necessários, incluindo 14 projetos transeuropeus pelos quais a Comissão e os Estados-Membros são responsáveis, e três sob a responsabilidade exclusiva dos Estados-Membros.

4.1 Projetos concluídos antes de 2023

A Comissão dá conta da implementação bem-sucedida dos seguintes **nove novos sistemas ou atualizações**:

- Sistema do Exportador Registado no âmbito do CAU – REX (novo): implementado em 2017;
- Decisões aduaneiras no âmbito do CAU – CDS (novo): implementado em 2017;
- Acesso Direto dos Operadores aos Sistemas de Informação Europeus no âmbito do CAU – UUM&DS (Gestão Uniforme dos Utilizadores & Assinatura Digital) (novo): implementado em 2017;
- Versão 2 do Sistema de Registo e Identificação dos Operadores Económicos no âmbito do CAU – EORI2 (atualização): implementado em 2018;
- Vigilância 3 no âmbito do CAU – SURV3 (atualização): implementado em 2018;
- Informações Pautais Vinculativas no âmbito do CAU – IPV (atualização): implementado em 2019;
- Sistema dos Operadores Económicos Autorizados no âmbito do CAU – AEO (atualização): implementado em 2019;
- Fichas de Informação para Regimes Especiais no âmbito do CAU – INF (novo): implementado em 2020;
- Sistema de Controlo das Importações 2 no âmbito do CAU –versão 1 – ICS2 versão 1 (atualização): implementado em 2021.

4.2 Projetos em curso

O presente relatório tem por objetivo destacar as realizações e os desafios encontrados na implementação dos projetos em curso em 2023.

A secção 4.2.1 contém uma panorâmica dos **seis projetos transeuropeus** cuja implementação está prevista entre 2023 e 2025. Quatro destes projetos tinham janelas de implementação que terminavam em 2023, de acordo com o estabelecido no PT CAU de 2019, mas, como alguns Estados-Membros comunicaram dificuldades, o PT CAU foi revisto em 2023.

Na secção 4.2.2 descreve-se a implementação dos **três projetos nacionais**, a saber, *Notificação de Chegada*, *Notificação de Apresentação* e *Depósito Temporário*, *Regimes Especiais* e *Sistemas Nacionais de Importação*. Estes projetos estavam inicialmente previstos para estarem operacionais até 31 de dezembro de 2022, conforme definido no CAU. No entanto, devido à incapacidade de cumprir este prazo e tal como anteriormente identificado nos relatórios intercalares anuais do CAU, vários Estados-Membros solicitaram uma derrogação ao abrigo do artigo 6.º, n.º 4, do CAU. Em 1 de fevereiro de 2023, a Comissão adotou decisões de execução que concedem derrogações a determinados Estados-Membros, prorrogando o prazo até 31 de dezembro de 2023.

4.2.1 Projetos transeuropeus

Os projetos transeuropeus observam uma estrutura específica, que pode envolver uma combinação de elementos centrais e nacionais, bem como várias fases. Conforme referido no artigo 278.º, n.º 3, do CAU, devem estar concluídos, o mais tardar, em 31 de dezembro de 2025. São apresentados em seguida uma descrição sucinta e os progressos de cada projeto.

1) **Gestão de garantias no âmbito do CAU** – GUM (novo): visa assegurar a repartição e a gestão em tempo real dos diferentes tipos de garantias em toda a UE, centrando-se na melhoria da rapidez de tratamento, da rastreabilidade e do controlo das garantias entre as estâncias aduaneiras.

   Progressos: em 2023, foram disponibilizados um documento de orientação operacional, um módulo de aprendizagem em linha e sessões de formação informática. Foi associado um baixo risco à implementação atempada do *GUM – Componente 1*, que deverá ser implementado a nível central até 11 de março de 2024.

   No que respeita ao *GUM – Componente 2*, espera-se que os Estados-Membros estabeleçam ligações operacionais com o componente central entre março de 2024 e junho de 2025. Os Estados-Membros indicaram essencialmente um baixo nível de risco para a conclusão atempada do projeto. Até ao segundo trimestre de 2023, sete Estados-Membros comunicaram que a implementação do respetivo componente nacional estava concluída, enquanto noutros os trabalhos estão ainda em curso. Dois Estados-Membros preveem atrasos na consecução da etapa.

2) **Sistema de Controlo das Importações 2 no âmbito do CAU** – *ICS2* (atualização): visa reforçar a segurança intrínseca e extrínseca da cadeia de abastecimento, melhorando a qualidade, o fornecimento, a disponibilidade dos dados e a partilha de informações antecipadas relativas à carga.

   Progressos: a *versão 2 do ICS2* alarga o âmbito de aplicação do sistema a toda a carga (incluindo remessas expresso e postais) que entra na UE por via aérea.

   O sistema central da *versão 2 do ICS2* foi implementado pela Comissão em 1 de março de 2023, em conformidade com o prazo legal.

   No que respeita à prontidão dos Estados-Membros para a sua implementação, doze Estados-Membros implementaram a *versão 2 do ICS2* até 1 de março de 2023. Foram concedidas derrogações a doze outros Estados-Membros, prorrogando o prazo de implementação até 30

de junho de 2023[7] devido ao elevado risco de atrasos. No final de 2023, a versão 2 estava operacional em vinte e seis Estados-Membros. O Estado-Membro restante previa efetuar a ligação durante o primeiro semestre de 2024.

Os operadores transitaram gradualmente até outubro de 2023, mas, no final do ano, estavam ainda pendentes cerca de 40 transportadoras aéreas. Os Estados-Membros são responsáveis pelo cumprimento do ICS2 por parte dos operadores económicos. A Comissão acompanha a introdução progressiva dos operadores económicos, juntamente com os Estados-Membros e as associações comerciais pertinentes. A Comissão lembrou os Estados-Membros de que deviam tomar todas as medidas necessárias (incluindo a eventual aplicação de sanções) contra o incumprimento continuado pelos operadores económicos.

Tal como planeado, iniciou-se o desenvolvimento da *versão 3 da ICS2*. A maioria dos Estados-Membros indicou que o projeto é de baixo risco e que se prevê que o sistema seja plenamente implementado até à data especificada no PT CAU.

3) **Prova do Estatuto da União no âmbito do CAU** – *PoUS* (novo): visa armazenar, gerir e extrair todas as provas para demonstrar que os operadores fornecem o estatuto UE das suas mercadorias. Devido às dependências em relação ao Manifesto Aduaneiro das Mercadorias (CGM) e ao ambiente de Plataforma Única Europeia para o Setor Marítimo (EMSWe) no âmbito do CAU, o projeto será concluído em duas fases distintas com vista a minimizar os riscos e as incoerências.

Progressos: a *fase 1 do PoUS* deve estar operacional até 1 de março de 2024, com baixo risco de atraso.

No que respeita à *fase 2 do PoUS*, a Comissão concluiu as especificações técnicas no segundo trimestre de 2023 e as atividades dos testes de conformidade devem estar concluídas no terceiro trimestre de 2025. A Comissão está a cumprir o calendário previsto para a conclusão atempada do projeto. No entanto, importa salientar que, tendo em conta a diferença entre a data de implementação do Manifesto Aduaneiro das Mercadorias (CGM) da *fase 2 do PoUS* (2 de junho de 2025) e a data de implementação do ambiente da Plataforma Única Europeia para o Setor Marítimo (EMSWe) (15 de agosto de 2025), procurou-se obter um alinhamento no novo PT CAU. Por conseguinte, a implementação foi recalendarizada no novo PT CAU para 15 de agosto de 2025[8]. Foi identificado um risco médio no projeto, tendo em conta os progressos realizados na implementação do EMSWe.

4) **Desalfandegamento Centralizado na Importação no âmbito do CAU** – *CCI* (novo): visa permitir que os operadores económicos sujeitem as mercadorias a um regime aduaneiro mediante a apresentação, no seu local de estabelecimento, de uma declaração aduaneira relativa a mercadorias apresentadas noutro Estado-Membro. Baseado nos novos *Sistemas Nacionais de Importação*, o CCI automatizará o desalfandegamento centralizado a nível europeu.

Progressos: no que respeita à *fase 1 do CCI*, a Comissão está a progredir de acordo com o calendário e com os Testes de Conformidade em curso com os Estados-Membros. Foi atribuído ao projeto um nível de risco médio a elevado devido a dependências de prontidão dos Estados-Membros em relação à atualização do Sistema Nacional de Importação (NIS), condição prévia para a implementação do CCI.

Tendo em conta os atrasos comunicados na implementação da *fase 1 do CCI*, para além de 1 de dezembro de 2023, a Comissão está a aplicar uma nova abordagem iterativa, dando prioridade a declarações normalizadas e à liberdade de escolha do tipo de mensagem,

[7] Decisão de Execução (UE) 2023/438 da Comissão, de 24 de fevereiro de 2023, que concede uma derrogação solicitada por certos Estados-Membros nos termos do Regulamento (UE) n.º 952/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho para a utilização de outros meios que não técnicas de processamento eletrónico de dados para o intercâmbio e o armazenamento de informações destinadas à versão 2 do Sistema de Controlo das Importações 2 (JO L 63 de 28.2.2023, p. 56).
[8] Data atualizada em conformidade na revisão do PT CAU de 2023.

prorrogando simultaneamente o prazo para a *fase 1 do CCI*[9], com a implementação final em 1 de julho de 2024, conforme o novo PT CAU.

No que respeita à *fase 2 do CCI*, a Comissão concluiu as especificações técnicas em 2022, muito antes da janela de implementação prevista para o período de outubro de 2023 a 2 de junho de 2025.

Em termos de avaliação do nível de completude de todo o sistema CCI, a maioria dos Estados-Membros comunicou que a evolução está a progredir, com um nível médio de risco associado à conclusão atempada do projeto em relação ao prazo fixado para a *fase 2 do CCI*.

Alguns Estados-Membros manifestaram a sua intenção de implementar a *fase 1 do CCI* e a *fase 2 do CCI* em conjunto.

5) **Novo Sistema de Trânsito Informatizado no âmbito do CAU** – *NSTI* (atualização): visa alinhar o atual sistema de trânsito comum e da União com as novas disposições do CAU, nomeadamente alinhar os novos requisitos em matéria de dados do CAU e as interfaces com outros sistemas.

Progressos: de um modo geral, foram alcançados progressos significativos relativamente à *fase 5 do NSTI*. No entanto, foi atribuído um risco elevado ao projeto, uma vez que alguns Estados-Membros não conseguiriam cumprir o prazo de implementação de 1 de dezembro de 2023. Por conseguinte, foi acordada uma nova abordagem que se reflete no novo PT CAU. Tal implica que a *fase 5 do NSTI* possa ser implementada em duas etapas: as funcionalidades essenciais até 1 de dezembro de 2023, com a continuidade das atividades alinhada com o CAU, e as funcionalidades não essenciais até 2 de dezembro de 2024.

Tal como ilustrado na Figura 1, a entrada em funcionamento ocorreu em três Estados-Membros até fevereiro de 2023, e, em quatro outros, até setembro de 2023. Todos os Estados-Membros, com exceção de seis, comprometeram-se no sentido de as funcionalidades essenciais estarem operacionais até 1 de dezembro de 2023 e a maioria confirmou que tanto as funcionalidades essenciais como as não essenciais estarão plenamente operacionais até 1 de dezembro de 2024.

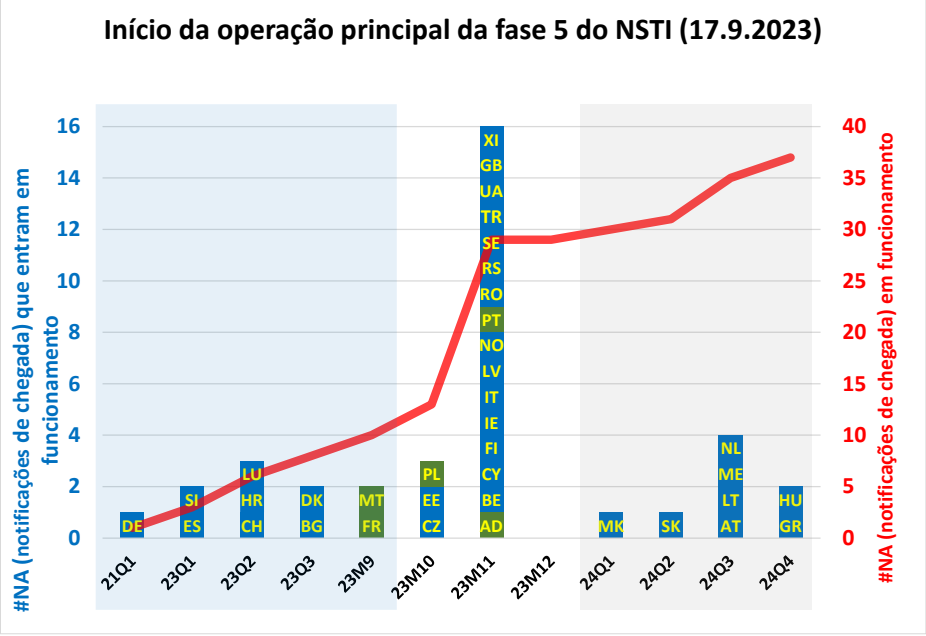

Figura 1 – Entrada em funcionamento da fase 5 do NSTI das administrações nacionais

[9] Abordagem apresentada em 2023 no contexto da revisão do PT CAU e do MASP-C. O final da janela de implementação da *fase 1 do CCI* deverá decorrer até ao final do segundo trimestre de 2024, com prazo final de implementação em 1.7.2024.

Relativamente à *fase 6 do NSTI*, o calendário é sincronizado com o da *versão 3 do ICS2*[10] no novo PT CAU e a nova janela de implementação estabelece um prazo claro para a fase 5 do NSTI. Estas alterações devem dar resposta ao risco de atrasos e permitir que os Estados-Membros e os operadores definam a sua estratégia e medidas para estarem prontos até às novas datas. Por conseguinte, o risco associado a este projeto, tendo em vista a sua finalização até 1 de setembro de 2025, foi reduzido para baixo.

6) **Sistema Automatizado de Exportação no âmbito do CAU** – AES (atualização): visa aplicar as exigências do CAU em matéria de exportação e de saída das mercadorias.

Progressos: no que se refere ao AES, os Estados-Membros comunicaram progressos significativos na implementação das suas aplicações nacionais de exportação em 2023. No entanto, dado que vários Estados-Membros não conseguiram respeitar o prazo de implementação de 1 de dezembro de 2023, o que conduziu a um plano revisto no PT CAU, foi atribuído um risco elevado ao projeto. O AES pode ser executado em três etapas: a primeira, relativa às funcionalidades essenciais (1 de dezembro de 2023), a segunda, relativa à interface com os impostos especiais de consumo (fevereiro de 2024) e, por último, a relativa às funcionalidades não essenciais (2 de dezembro de 2024).

Estas alterações devem dar resposta ao risco de atrasos e permitir que os Estados-Membros e os operadores definam a estratégia para cumprir os novos prazos, uma vez que, se assim não for, tal representaria um risco médio a elevado para uma conclusão atempada até ao final de 2024.

A Figura 2 mostra que, até setembro de 2023, oito Estados-Membros começaram a aplicar o AES nas operações internacionais. Outros oito Estados-Membros, juntamente com a Comissão, estão a executar os seus planos de implementação para assegurar a sua entrada em funcionamento atempada. A maioria dos Estados-Membros confirmou o seu compromisso no sentido de as funcionalidades essenciais estarem operacionais até 1 de dezembro de 2023 e de as funcionalidades essenciais e não essenciais estarem operacionais até 2 de dezembro de 2024.

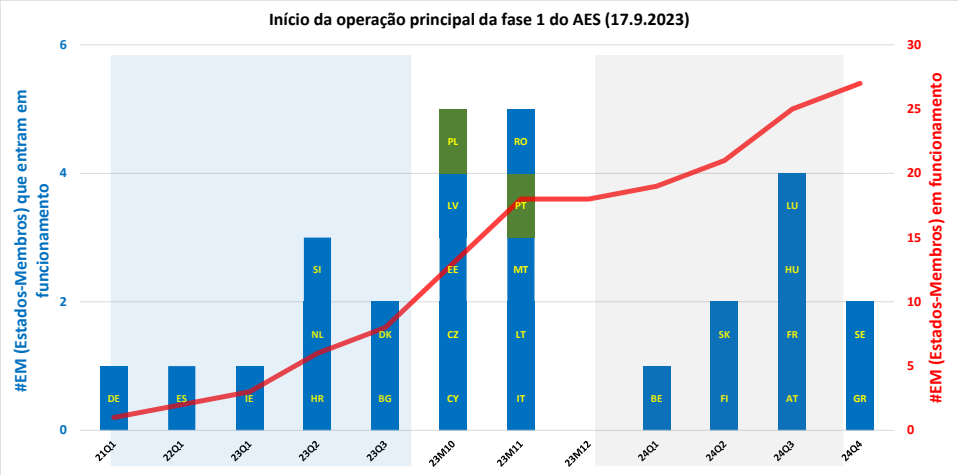

Figura 2 – Entrada em funcionamento do AES nos Estados-Membros

Resumindo a situação dos restantes projetos transeuropeus, a Comissão continua no bom caminho para cumprir os prazos legais acordados no contexto do CAU e do PT CAU. No que diz respeito à implementação pelos Estados-Membros dos componentes nacionais destes sistemas transeuropeus,

[10] Tal como previsto no novo PT CAU, a *fase 5 do NSTI* será completamente implementada até 21 de fevereiro de 2025. O período de transição da *fase 5 do NSTI* para a *fase 6 do NSTI* está previsto entre 1.3.2025 e 1.9.2025, durante o mesmo período em que a *versão 2 do ICS2* transitará para a *versão 3 do ICS2*, permitindo a sincronização entre ambos os sistemas.

foram identificados riscos graves de atrasos, em especial para a *fase 1 do CCI*, para o *AES* e para a *fase 5 do NSTI*, mas foram parcialmente resolvidos pelo novo PT CAU (ver secção 4.3).

4.2.2 Projetos nacionais

Os Estados-Membros deviam concluir a atualização dos seus **três projetos totalmente nacionais** [11] até 31 de dezembro de 2022, em conformidade com o artigo 278.º, n.º 2, do CAU. No entanto, vinte e dois Estados-Membros não conseguiram cumprir este prazo e, na sequência do seu pedido, foi-lhes concedida uma derrogação, prorrogando o prazo de implementação até 31 de dezembro de 2023[12].

Os progressos de cada projeto nacional são apresentados a seguir e ilustrados na figura 3:

1) **Notificação de Chegada, Notificação de Apresentação e Depósito Temporário no âmbito do CAU** (*AN, PN e TS*) – (atualização): visa automatizar os processos nacionais de entrada.

   Progressos: a conclusão atempada dos sistemas nacionais foi identificada como estando em risco em anteriores relatórios intercalares anuais do CAU. Tal como ilustrado, a maioria dos Estados-Membros concluiu a implementação até ao final de 2023. Para mais informações, ver a secção 3.1.2 do documento de trabalho dos serviços da Comissão que acompanha o presente relatório.

2) **Sistemas Nacionais de Importação no âmbito do CAU** – *NIS* (atualização): visa a aplicação de todos os requisitos em matéria de dados e de processos relativos às importações, tal como descrito no CAU.

   Progressos: vários Estados-Membros comunicaram riscos quanto à conclusão atempada do projeto desde 2022, resultando na concessão de derrogações. Até ao final de 2023, dezanove Estados-Membros implementaram os NIS. Alguns Estados-Membros exigem uma nova atualização para que o projeto seja totalmente concluído; outros ainda não terão a implementação pronta até ao final de 2023 (prazo de derrogação). Para mais informações, ver a secção 3.2.2 do documento de trabalho dos serviços da Comissão que acompanha o presente relatório.

3) **Regimes Especiais no âmbito do CAU** – *SP* (atualização): visa harmonizar os regimes especiais (ou seja, entreposto aduaneiro, destino especial, importação temporária e aperfeiçoamento ativo/passivo).

   Progressos: tendo em conta as interdependências com os *Sistemas Nacionais de Importação*, vinte e um Estados-Membros concluíram o *SP IMP* até ao final de 2023. Para mais informações, ver as secções 3.3.2 e 3.4.2 do documento de trabalho dos serviços da Comissão que acompanha o presente relatório.

---

[11] Este calendário exclui o componente «exportação» do sistema dos Regimes Especiais Nacionais, para o qual a atividade e o planeamento estão interligados ao Sistema Automatizado de Exportação (AES).

[12] Decisão de Execução (UE) 2023/235 da Comissão, de 1 de fevereiro de 2023, que concede uma derrogação solicitada por certos Estados-Membros nos termos do Regulamento (UE) n.º 952/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho para a utilização de outros meios que não técnicas de processamento eletrónico de dados para o intercâmbio e o armazenamento de informações destinadas à notificação de chegada de uma embarcação marítima ou de uma aeronave (JO L 32 de 3.2.2023, p. 220).
Decisão de Execução (UE) 2023/234 da Comissão, de 1 de fevereiro de 2023, que concede uma derrogação solicitada por certos Estados-Membros nos termos do Regulamento (UE) n.º 952/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho para a utilização de outros meios que não técnicas de processamento eletrónico de dados para o intercâmbio e o armazenamento de informações destinadas à notificação de apresentação relativa a mercadorias introduzidas no território aduaneiro da União (JO L 32 de 3.2.2023, p. 217).
Decisão de Execução (UE) 2023/236 da Comissão, de 1 de fevereiro de 2023, que concede uma derrogação solicitada por certos Estados-Membros nos termos do Regulamento (UE) n.º 952/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho para a utilização de outros meios que não técnicas de processamento eletrónico de dados para o intercâmbio e o armazenamento de informações destinadas à declaração de depósito temporário relativa às mercadorias não-UE apresentadas à alfândega (JO L 32 de 3.2.2023, p. 223).
Decisão de Execução (UE) 2023/237 da Comissão, de 1 de fevereiro de 2023, que concede uma derrogação solicitada por certos Estados-Membros para a utilização de outros meios que não técnicas de processamento eletrónico de dados para o intercâmbio e o armazenamento de informações relativas à declaração aduaneira para as mercadorias introduzidas no território aduaneiro da União previstas nos artigos 158.º, 162.º, 163.º, 166.º, 167.º, 170.º a 174.º, 201.º, 240.º, 250.º, 254.º e 256.º do Regulamento (UE) n.º 952/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece o Código Aduaneiro da União (JO L 32 de 3.2.2023, p. 226).

	AN	PN	TS	NIS	SP IMP
Prazo do PT CAU	31.12.2022 com prorrogação até 31.12.2023[(1)]			31.12.2022 com prorrogação até 31.12.2023[(2)]	
AT	n.a.	21.6.2023	Não fornecido	Não fornecido	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	n.a.	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	n.a.	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

Legenda	
	Em conformidade com o PT CAU, a atualização adicional até 1 de julho de 2024, e/ou a derrogação concedida
	Após o prazo previsto no PT CAU e/ou na derrogação concedida
	Não fornecido

(1) Até 31/12/2023 para os Estados-Membros aos quais foi concedida uma derrogação.
(2) Até 31.12.2023 para os Estados-Membros aos quais foi concedida uma derrogação ou até 1.7.2024nos casos em que seja aplicável o artigo 2.º, n.º 4-A, do Regulamento Delegado (UE) 2015/2446 da Comissão, como é o caso, por exemplo, da Bulgária, da Irlanda e da Polónia.

Figura 3 – Planeamento da implementação dos sistemas nacionais de entrada/importação

Resumindo, os Estados-Membros estão em vias de concluir a atualização dos seus três projetos totalmente nacionais. Embora a maioria dos Estados-Membros preveja a implementação dos seus sistemas até ao final de 2023, em conformidade com o prazo de derrogação concedido, um número significativo de Estados-Membros ainda comunicou novos atrasos, principalmente no que se refere ao

TS e ao NIS, resultando em implementações que se prolongarão para além de 2023 e que terão impacto noutros domínios.

Os atrasos na implementação dos sistemas nacionais de entrada (Notificação de Chegada/Notificação de Apresentação/Depósito Temporário) estão a perturbar o ciclo completo e os processos de apoio do ICS2, afetando as cadeias de abastecimento e aumentando os custos para os operadores económicos relativos à criação de uma solução provisória.

Os atrasos na atualização do NIS também afetam negativamente os operadores económicos, adiando a utilização de todas as funcionalidades na importação e simplificações das formalidades de que os operadores económicos poderiam beneficiar, como a inscrição nos registos do declarante. Além disso, constitui uma condição prévia importante para a implementação do sistema eletrónico relacionado com o CCI.

Na secção 3.2 do documento de trabalho dos serviços da Comissão, apresentam-se mais pormenores sobre os atrasos.

4.3 Riscos de atrasos na implementação informática do CAU

O presente relatório estabelece uma distinção entre os progressos realizados pela Comissão e os realizados pelos Estados-Membros. Os desenvolvimentos sob a responsabilidade da **Comissão** estão a **progredir como previsto** e não foram identificados atrasos para além do prazo legal, nem riscos que possam resultar num atraso na implementação. Os atrasos registados pelos Estados-Membros afetam os progressos dos sistemas transeuropeus, como o *ICS2*, o *CCI*, o *NSTI* e o *AES*, o que, por sua vez, tem impacto nas atividades abrangidas pelo âmbito de ação da Comissão. Daí resulta um aumento dos recursos de investimento consagrados às atividades de testes de conformidade e às atividades de coordenação e apoio nos projetos transeuropeus. Além disso, resulta igualmente numa assistência suplementar em regimes nacionais alternativos de desenvolvimento e implementação, bem como no seu acompanhamento, e na necessidade de manutenção dos componentes centrais durante mais tempo nos períodos de transição.

A maioria dos **Estados-Membros está a progredir gradualmente** nos desenvolvimentos sob a sua responsabilidade, embora alguns estejam a avançar a um ritmo mais lento do que o inicialmente previsto. Consequentemente, **foram comunicados atrasos para além dos prazos legais ou dos da derrogação** em alguns projetos nacionais e transeuropeus.

Os Estados-Membros apresentaram vários motivos para justificar os atrasos, a maioria dos quais são recorrentes, provocando atrasos no desenvolvimento dos seus sistemas. Estes incluem a falta de recursos financeiros e humanos, as prioridades concorrentes e o impacto da invasão da Ucrânia pela Rússia nas alfândegas. Além disso, os Estados-Membros comunicaram igualmente a incapacidade de as infraestruturas informáticas nacionais responderem às necessidades técnicas dos projetos, os problemas em matéria de capacidade dos contratantes e a subordinação a outras partes interessadas, a transição e os testes com os operadores económicos, os convites à apresentação de propostas tardios ou infrutíferos para externalizar os trabalhos, procedimentos de contratação pública onerosos, problemas de governação e integração complexa dos sistemas dos projetos do CAU.

Apesar da conclusão atempada, pela Comissão, das especificações funcionais e técnicas para os sistemas transeuropeus no âmbito do PT CAU, existem ainda alguns Estados-Membros em que os concursos públicos não foram adjudicados ou em que subsistem problemas substanciais nos processos nacionais de contratação pública, o que afeta a conclusão atempada dos sistemas.

Os Estados-Membros e a Comissão realizaram reuniões bilaterais para debater e dar resposta aos problemas, bem como salientar a importância de dar prioridade aos projetos do CAU. Nesta matéria, a Comissão também prestou aconselhamento sobre eventuais ações e medidas de acompanhamento. **Vinte e dois Estados-Membros apresentaram à Comissão pedidos formais de derrogação**, nos termos do artigo 6.º, n.º 4, do CAU, relativamente a atrasos dos **projetos nacionais** para além dos prazos legais. A Comissão analisou os pedidos e as justificações aí apresentadas à luz das circunstâncias específicas e emitiu **decisões de execução que concedem derrogações** aos Estados-Membros requerentes. As derrogações relativas a *Notificação de Chegada*, *Notificação de Apresentação*, *Depósito Temporário*,

Sistema Nacional de Importação e *Componente 2 de Regimes Especiais* prorrogaram o prazo até 31 de dezembro de 2023[13], enquanto a derrogação relativa à *versão 2 do ICS2* prorrogou o prazo até 30 de junho de 2023.

Apresenta-se a seguir uma panorâmica das derrogações concedidas aos Estados-Membros:

- Para a implementação da ***Notificação de Chegada***, foi concedida uma derrogação aos seguintes Estados-Membros: AT, BE, BG, CY, CZ, DK, EE, ES, FR, GR, HU, HR, LU, MT, NL, PL, PT, RO, SE, SI e SK. Ao mesmo tempo, BG, CY, DE, EE, ES, FI, FR, HR, HU, LT, LU, NL, SE e SI comunicaram que utilizariam a *AN* integrada na *versão 2 do ICS2* (implementada em 1 de março de 2023 ou 30 de junho de 2023 para os Estados-Membros aos quais foi concedida uma derrogação). DE e IE indicaram a Notificação de Chegada como não aplicável.
- Para a implementação da ***Notificação de Apresentação***, foi concedida uma derrogação aos seguintes Estados-Membros: AT, BE, CY, CZ, DK, EE, ES, FR, GR, HU, HR, LU, MT, NL, PL, PT, RO, SE, SI e SK.
- Para a implementação da ***Depósito Temporário***, foi concedida uma derrogação aos seguintes Estados-Membros: AT, BE, CY, CZ, DK, EE, ES, FR, GR, HU, HR, LT, LU, MT, NL, PL, PT, RO, SE, SI e SK. Além disso, GR partilhou a necessidade de uma prorrogação da derrogação.
- Para a implementação da **atualização dos *Sistemas Nacionais de Importação***, foi concedida uma derrogação aos seguintes Estados-Membros: AT, BG, CY, CZ, DK, ES, FR, GR, HU, LT, LU, MT, NL, PT, RO e SE. Estes atrasos afetarão o projeto transeuropeu CCI e o Componente 2 de Regimes Especiais, que segue o mesmo calendário que a atualização dos Sistemas Nacionais de Importação. Além disso, GR e SK partilharam a necessidade de uma prorrogação da derrogação.
- Para a implementação do ***Componente 2 de Regimes Especiais***, foi concedida uma derrogação aos seguintes Estados-Membros: AT, BG, CY, CZ, DK, ES, FR, GR, HU, LT, LU, MT, NL, PT, RO e SE.
- Para a implementação da ***versão 2 do ICS2***, foi concedida uma derrogação aos seguintes Estados-Membros: AT, BE, DK, EE, FR, GR, HR, LU, NL, PL, RO e SE. GR e RO apresentaram um pedido formal de nova derrogação. Além disso, GR e RO partilharam a necessidade de prorrogar a derrogação. Até ao final de 2023, RO continuará a enfrentar problemas com a implementação desta versão.

Com base nas informações recebidas dos Estados-Membros, é possível concluir que foram cumpridos 71 % do total dos 2023 prazos prorrogados concedidos ao abrigo das derrogações. Os restantes 29 % continuam a enfrentar problemas de implementação.

Tal como refletido no documento de trabalho dos serviços da Comissão que acompanha o presente relatório, **vários Estados-Membros informaram a Comissão dos atrasos nos projetos transeuropeus:**

- Para a implementação do ***Componente 1 dos Regimes Especiais***, os seguintes Estados-Membros indicaram uma data de operações prevista posterior ao prazo previsto no PT CAU: FI, FR, GR, HU, LU, MT, PT, SE e SK. Para mais informações, ver a secção 3.3 do documento de trabalho dos serviços da Comissão que acompanha o presente relatório.
- Para a implementação da ***versão 3 do ICS2***, os seguintes Estados-Membros comunicaram datas de implementação que ultrapassam o prazo definido no PT CAU[14]: FI, FR, HR, IE, MT, PT e

[13] No que respeita aos modos de transporte exceto o transporte aéreo, as derrogações relativas a Notificação de Chegada, Notificação de Apresentação e Depósito temporário são válidas até 29/02/2024.

[14] Na revisão do PT CAU de 2023, está prevista para 3.6.2024 a implementação da *versão 3 do ICS2* completa por todos os Estados-Membros. A implementação da *versão 3 do sistema ICS2* está prevista em três etapas: a etapa 1 relativa aos transportadores marítimos e por vias navegáveis interiores (com uma janela de implementação que se inicia em 3.6.2024 e termina em 4.12.2024); a etapa 2 relativa aos operadores que apresentam conhecimentos de embarque *house* no tráfego

SK. Para mais informações, ver a secção 4.2 do documento de trabalho dos serviços da Comissão que acompanha o presente relatório.

- Para a implementação da ***fase 1 do CCI***, os seguintes Estados-Membros indicaram uma data de operações prevista posterior ao prazo fixado no PT CAU[15]: BE, CZ, DE, DK, ES, FI, HR, HU, IE, LT, LU, LV, MT, NL, PT, SI e SK. Para a implementação da ***fase 2 do CCI***, BE, DE, EE, ES, FI, GR e NL indicaram uma data de operações prevista posterior ao prazo fixado no PT CAU. Para mais informações, ver as secções 3.6 e 4.4 do documento de trabalho dos serviços da Comissão que acompanha o presente relatório.
- Para a implementação da ***fase 5 do NSTI***, AT, ES, FI, GR, HU, IE, LT, LV, MT, NL, PT, SE e SK indicaram atrasos em comparação com o prazo para as operações fixado no PT CAU[16]. Para mais informações, ver a secção 3.7 do documento de trabalho dos serviços da Comissão que acompanha o presente relatório.
- Para a implementação do ***Componente 1 do NSTI***, AT, BE, FI, FR, GR, HU, LU, MT, PT, SE e SK indicaram uma data de operações prevista posterior ao prazo fixado no PT CAU[17]. Para mais informações, ver a secção 3.8 do documento de trabalho dos serviços da Comissão que acompanha o presente relatório.
- Para a implementação do ***Componente 2 do GUM***, os seguintes Estados-Membros indicaram uma data de entrada em funcionamento prevista posterior ao prazo fixado no PT CAU[18]: BE, DE, DK, GR e HR. Para mais informações, ver a secção 4.1 do documento de trabalho dos serviços da Comissão que acompanha o presente relatório.

A Comissão está a analisar e a acompanhar de muito perto a situação dos projetos acima referidos e está a tomar medidas para aumentar o seu apoio (ver a secção 4.4 *infra*).

Em conclusão, a maioria dos Estados-Membros aponta para a implementação dos **projetos nacionais** dentro dos novos prazos previstos nas derrogações. No entanto, alguns Estados-Membros ainda comunicaram atrasos para além dos prazos de derrogação. Além disso, estes atrasos podem ter um efeito negativo na conclusão dos componentes nacionais dos sistemas transeuropeus com a data de implementação em 2023, uma vez que os esforços adicionais são concentrados num período mais curto. Quanto à conclusão dos **componentes nacionais dos sistemas transeuropeus**, alguns Estados-Membros comunicaram atrasos em determinados projetos.

4.4 Medidas de atenuação

A maioria dos Estados-Membros realizou progressos significativos no desenvolvimento dos sistemas transeuropeus, tendo vários Estados-Membros procurado implementar os seus sistemas até ao final de 2023, de acordo com os prazos iniciais e as derrogações concedidas. No entanto, alguns registam atrasos, empurrando os seus planos de implementação para o final da janela de implantação ou para além desta. A Comissão apelou ao cumprimento rigoroso dos seus planos de projetos nacionais com vista a uma implementação atempada.

marítimo e por vias navegáveis interiores (com uma janela de implementação que se inicia em 4.12.2024 e termina em 1.4.2025); e a etapa 3 relativa aos transportadores rodoviários e ferroviários (com uma janela de implementação que se inicia em 1.4.2025 e termina em 1.9.2025).

[15] Na revisão do PT CAU de 2023, o final da janela de implementação está previsto para 1.7.2024.

[16] Na revisão do PT CAU de 2023, o final da janela de implementação das funcionalidades essenciais do sistema está previsto para 01/12/2023 e das restantes funcionalidades está previsto para 02/12/2024. Até 02/12/2024, todos os Estados-Membros e operadores devem utilizar a *fase 5 do sistema NSTI*. O final do período de transição está previsto para 21/01/2025.

[17] Na revisão do PT CAU de 2023, o final da janela de implementação das funcionalidades essenciais do sistema está previsto para 1.12.2023, do desenvolvimento de uma interface harmonizada com o Sistema de Circulação dos Produtos Sujeitos aos Impostos Especiais de Consumo (EMCS) está previsto para 13.2.2024 e das restantes funcionalidades está previsto para 2.12.2024. Até 02/12/2024, todos os Estados-Membros e operadores devem utilizar o sistema AES. O final do período de transição está previsto para 11/02/2025.

[18] Na revisão do PT CAU de 2023, para o *Componente 1 do GUM*, a data de implementação está prevista para 11.3.2024 e, para o *Componente 2 do GUM*, o início da janela de implementação deve ser estabelecido pelos Estados-Membros, sendo 11.3.2024 a data de implementação mais próxima possível.

Os **Estados-Membros** delinearam as várias medidas de atenuação destinadas a fazer face aos (potenciais) atrasos e a assegurar o cumprimento dos prazos legais. Estas medidas incluem a afetação de recursos adicionais, a adoção de metodologias ágeis, a divisão dos projetos em fases e a reorganização das relações com os fornecedores, a fim de melhorar a eficiência e reforçar a colaboração. Outros Estados-Membros tencionam melhorar as estruturas organizacionais, simplificar os processos e aperfeiçoar o planeamento para melhorar a gestão dos projetos e a tomada de decisões. Estas medidas foram referidas relativamente a projetos nacionais e transeuropeus.

Tendo em conta os atrasos por parte dos Estados-Membros, **a Comissão tem vindo a aumentar o seu apoio aos Estados-Membros através de várias medidas**.

Em primeiro lugar, a Comissão **reforçou a supervisão e o acompanhamento no programa informático do CAU**, aumentando a frequência dos relatórios intercalares e organizando reuniões bilaterais a nível das direções de cada Estado-Membro. A implementação do PT CAU tem sido sistematicamente abordada em missões realizadas pelo Diretor-Geral e em reuniões plenárias com os diretores-gerais dos Estados-Membros [no Grupo de Política Aduaneira (GPA)]. Os Estados-Membros foram incentivados a tomar medidas de atenuação e a apresentar pedidos de financiamento ao abrigo do instrumento de assistência técnica até 31 de outubro de 2023 para apoiar os desenvolvimentos informáticos aduaneiros.

A Comissão continuou a utilizar um painel do Plano Estratégico Plurianual para as Alfândegas (MASP-C) baseado na revisão do MASP-C de 2019 e no PT CAU de 2019 para acompanhar os progressos e as principais etapas do projeto e identificar os atrasos numa fase precoce. O painel é apresentado trimestralmente aos Estados-Membros no âmbito do GCAE e à comunidade comercial no âmbito do Grupo de Contactos Comerciais (GCC). Além disso, o PT CAU e o MASP-C são revistos simultaneamente em conformidade com os objetivos estratégicos.

Por outro lado, como indicado no PT CAU e na revisão do MASP-C de 2019, a Comissão estabelece etapas intermédias específicas para assegurar uma implementação harmoniosa dos sistemas transeuropeus descentralizados e evitar custos adicionais.

Em segundo lugar, a Comissão **reforçou a sua assistência aos Estados-Membros para os sistemas transeuropeus**, adotando uma abordagem ágil e iterativa para desenvolver e implementar os sistemas eletrónicos do CAU. Este método, que inclui a prototipagem, a resolução rápida de problemas e uma carga de trabalho equilibrada tanto para a Comissão como para os Estados-Membros, melhora a qualidade do sistema e facilita progressos tangíveis. Tendo sido implementada com êxito nos projetos *AES*, na *fase 5 do NSTI* e no *ICS2*, esta abordagem foi bem recebida pelos Estados-Membros e operadores.

Além disso, a Comissão criou um mecanismo de colaboração entre as partes interessadas desde o início dos projetos, para reforçar as atividades preparatórias, evitar dificuldades na tomada de decisões e assegurar a transparência através de atualizações regulares dos projetos.

A Comissão prosseguiu igualmente a coordenação e o acompanhamento dos programas de cada um dos sistemas transeuropeus que exigem um trabalho substancial por parte dos Estados-Membros.

O relatório anterior, de 2022, fornece mais pormenores sobre estas medidas.

- No que respeita a**o sistema transeuropeu ICS2**, a Comissão prestou apoio aos Estados-Membros e aos operadores económicos nas suas atividades de desenvolvimento para a *versão 2 do ICS2* e para a *versão 3 do ICS2* através de vários meios. Esse apoio incluiu a organização de seminários em linha específicos, a prestação de assistência através de perguntas frequentes e a coordenação das reuniões plenárias. Foram fornecidas orientações adicionais para evitar perturbações nas fronteiras externas devido a atrasos na *versão 2 do ICS2* (secção 4.3). Um acompanhamento rigoroso assegurou o alinhamento dos planos de projetos com as etapas de implementação informática da Comissão em matéria. Por último, foram disponibilizadas campanhas de comunicação e sessões de formação em linha e fichas informativas adaptadas, juntamente com documentação acessível na biblioteca pública CIRCABC.

- No que respeita **aos sistemas transeuropeus *fase 5 do NSTI* e *AES***, a Comissão prosseguiu o «programa de coordenação das administrações nacionais» para apoiar os Estados-Membros no desenvolvimento e na implementação dos seus componentes nacionais. Em 2023, o programa de coordenação foi alargado à supervisão da entrada em funcionamento do lado dos operadores, em colaboração com os Estados-Membros.
  As atividades incluem um serviço de assistência específico, reuniões virtuais para atenuar os atrasos de desenvolvimento dos Estados-Membros, a divulgação de informações atualizadas à comunidade comercial e a apresentação regular de relatórios ao GCAE e ao GPA. Desde o primeiro trimestre de 2021, a Comissão publicou trimestralmente relatórios intercalares consolidados sobre a transição para os novos sistemas, fornecendo indicadores-chave de desempenho para a deteção de alertas precoces.
- No que respeita **ao sistema transeuropeu CCI**, a Comissão criou uma equipa específica para responder às perguntas dos Estados-Membros e coordenar os testes de conformidade.

Em terceiro lugar, a Comissão procurou obter o contributo dos Estados-Membros sobre as suas limitações e o apoio necessário para atenuar os riscos. Os Estados-Membros referiram, através de um **inquérito**, que as reuniões bilaterais a nível das direções e o diálogo técnico com a DG TAXUD tinham sido extremamente benéficas. Consideraram úteis os seminários em linha técnicos e as atividades de partilha de informações disponibilizados pela Comissão. Alguns sugeriram a disponibilização de orientações operacionais adicionais, de assistência aos operadores económicos e de ações de formação abrangentes para além das relativas às capacidades atuais.

Em quarto lugar, com base nos resultados do inquérito e nos debates bilaterais com os Estados-Membros, a falta de financiamento adequado foi frequentemente referida como motivo para os atrasos. Para o efeito, a Comissão criou uma **iniciativa emblemática específica de 2024** no âmbito do instrumento de assistência técnica (IAT) para a digitalização das alfândegas e dos impostos, centrada na implementação informática do CAU. Daí resultou a apresentação de propostas de apoio aos sistemas informáticos aduaneiros por parte de seis Estados-Membros. As avaliações das propostas estão em curso e estarão concluídas no início de 2024, com vista a obter o apoio no segundo trimestre de 2024.

Em quinto lugar, para dar resposta às necessidades específicas dos Estados-Membros na sua gestão diária dos projetos informáticos aduaneiros no âmbito do CAU, a Comissão celebrou um **contrato com uma empresa de consultoria** a fim de prestar apoio direto em função das necessidades e dos problemas para fazer face aos atrasos. O primeiro projeto-piloto, que abrange três Estados-Membros (FR, MT, GR), teve início no quarto trimestre de 2023 e decorre até ao segundo trimestre de 2024. Dependendo dos resultados, poderão ser lançadas outras atividades em 2024.

Por último, a Comissão iniciou igualmente um exercício para reunir os ensinamentos retirados e as melhores práticas para o desenvolvimento dos projetos informáticos. Em 2023, foi realizado um inquérito e os resultados foram acrescentados ao documento de trabalho dos serviços da Comissão. Para mais informações, ver a página 6 do documento de trabalho dos serviços da Comissão que acompanha o presente relatório.

À medida que se aproxima o final de 2025, solicitou-se aos Estados-Membros que respeitassem os prazos fixados no novo PT CAU. Restam apenas mais dois anos para a plena implementação informática do CAU. **São necessários esforços excecionais e medidas imediatas** para evitar os atrasos e assegurar a continuidade das suas atividades para os sistemas transeuropeus.

Embora a Comissão preste apoio de muitas formas, como demonstrado *supra*, por exemplo, ajustando as datas no novo PT CAU e permitindo prazos exequíveis, a responsabilidade pelo desenvolvimento e implementação dos componentes e sistemas nacionais cabe aos Estados-Membros. A partilha de funções foi definida e acordada com todas as partes interessadas desde o início, devendo ser respeitada ao longo de todo o ciclo de vida do projeto.

4.5 Ponto da situação dos países do alargamento

Por último, na transição para os sistemas eletrónicos atualizados previstos no CAU e tendo igualmente em conta as novas abordagens informáticas criadas pela proposta de reforma, é necessário ter em conta o futuro alargamento da UE.

De momento, a Comissão não acompanha sistematicamente os progressos realizados nos sistemas eletrónicos completos dos países candidatos, não lhes sendo imposta qualquer obrigação de apresentação de relatórios nos termos do artigo 278.º-A do CAU. No entanto, o desenvolvimento dos seus sistemas informáticos de apoio ao alinhamento com a legislação aduaneira da UE é um elemento fundamental nas avaliações periódicas realizadas pela UE que medem os progressos dos países candidatos na via do alargamento e no âmbito dos acordos de associação com a UE.

Existem dois sistemas informáticos que alguns destes países já estão a aplicar e que outros se estão a preparar para o fazer:

1) O NSTI enquanto sistema informático de apoio à aplicação das disposições da Convenção sobre um Regime de Trânsito Comum;
2) Sistemas informáticos conexos para o reconhecimento mútuo com o programa AEO da UE.

O ponto de situação da preparação dos países candidatos em relação a estes dois sistemas informáticos varia entre os países: a Macedónia do Norte, a Sérvia, a Turquia e a Ucrânia já são partes contratantes na Convenção sobre um Regime de Trânsito Comum e, por conseguinte, utilizam plenamente o NSTI em diferentes fases. Apenas a Moldávia desenvolveu o reconhecimento mútuo de AEO com a UE, embora a Ucrânia, a Geórgia e a Turquia estejam a preparar-se para o fazer e, por conseguinte, a desenvolver os seus sistemas informáticos nacionais para esse efeito.

Os países candidatos terão de se ligar progressivamente aos sistemas do CAU ou de os implementar na sua trajetória rumo à adesão ao território aduaneiro da UE e, em função da data prevista de adesão, podem também ser obrigados a satisfazer as funcionalidades da futura plataforma de dados aduaneiros proposta no pacote de reforma aduaneira de 17 de maio de 2023 e a participar neste projeto abrangente.

No futuro, no âmbito dos preparativos para o alargamento, será necessário que os países candidatos apresentem relatórios, testes de conformidade para assegurar a interoperabilidade entre os respetivos sistemas nacionais e os dos Estados-Membros e da Comissão ou da plataforma de dados, além de que será necessária uma avaliação regular do seu desempenho pela UE.

5. RESUMO DA GESTÃO E CONCLUSÕES

A implementação informática do CAU tem sido um projeto comum de interesse partilhado, no qual todas as partes interessadas estão firmemente empenhadas desde o início, em 2014, aquando da adoção do primeiro PT CAU.

No contexto da elaboração do presente relatório, a Comissão avaliou cuidadosamente os dados fornecidos pelas partes interessadas no primeiro semestre de 2023. Estes dados revelaram um panorama heterogéneo dos progressos realizados na implementação informática do CAU: embora a Comissão esteja no bom caminho em relação a todas as suas atividades, os progressos globais dos Estados-Membros não são tão positivos e a diferença entre os Estados-Membros tornou-se mais evidente do que em 2022.

Progressos realizados pelos Estados-Membros e efeito dos atrasos

Os atrasos nos sistemas nacionais quanto à conclusão dos componentes nacionais para os sistemas transeuropeus tiveram repercussões evidentes, afetando diretamente outros Estados-Membros e os operadores económicos. Alguns destes atrasos colocam em risco os prazos previstos na legislação do CAU, conduzindo assim potencialmente: a) a procedimentos de infração e b) à não conclusão da automatização total dos procedimentos aduaneiros e da facilitação e, como tal, dos benefícios estimados para o setor privado e para os outros Estados-Membros afetados, tendo todos realizado enormes investimentos para cumprir os prazos.

Para o efeito, estas questões foram tidas em conta no contexto da revisão do PT CAU e foi acordada uma nova abordagem no novo PT CAU, dando prioridade aos processos essenciais e facultando mais tempo para concluir a plena implementação do projeto e a complexa transição com todos os operadores económicos, que também tinham destacado no GCC os atrasos que sofreram.

Embora a maioria das atividades de projeto da Comissão não dependa dos progressos nacionais, alguns tipos de atividades exigem uma estreita colaboração entre a Comissão e os Estados-Membros, como os testes de conformidade de um componente nacional de um sistema transeuropeu. Devido a este impacto colateral, é possível observar que os atrasos na implementação dos componentes nacionais por Estados-Membros específicos afetam as realizações globais na conclusão dos projetos transeuropeus e no cumprimento do CAU na sua totalidade.

Em conformidade com o artigo 6.º, n.º 4, do CAU, as derrogações a alguns Estados-Membros só podem ser concedidas se não afetarem o intercâmbio de informações entre os Estado-Membros que delas são destinatários e outros Estados-Membros, nem o intercâmbio e armazenamento de informações noutros Estados-Membros, para efeitos de aplicação da legislação aduaneira. O atraso de alguns Estados-Membros na implementação de alguns dos sistemas necessários afetam negativamente as condições de concorrência equitativas para os operadores em toda a União, uma vez que estes sistemas se destinam a disponibilizar as mesmas facilidades aos operadores económicos de todos os Estados-Membros. Além disso, devido à natureza dos diferentes sistemas, as alterações necessárias para o alinhamento com os requisitos do CAU também têm repercussões noutros sistemas informáticos conexos ou subordinados e algumas têm importância na proteção das receitas e na luta contra o comércio desleal e ilícito.

A Comissão avaliou os pedidos de derrogação apresentados pelos Estados-Membros e os atrasos nos sistemas transeuropeus, o que resultou em cinco decisões de derrogação e na revisão do PT CAU em 2023. Paralelamente, a Comissão deu igualmente início à revisão do MASP-C. A aprovação do novo MASP-C de 2023 pelos diretores-gerais do Grupo de Política Aduaneira e a adoção do novo PT CAU pela Comissão em 15 de dezembro de 2023 preveem um quadro jurídico e operacional revisto e uma nova base de referência para aferir os progressos dos projetos em curso.

O novo PT CAU é o instrumento que visa orientar os Estados-Membros para uma aplicação comum e viável dos projetos pendentes, deixando maior flexibilidade para o cumprimento dos prazos finais, mas mantendo, no entanto, a pressão necessária para uma plena aplicação do PT CAU até 31 de dezembro de 2025. Conforme seguidamente ilustrado a verde, os progressos na implementação prosseguem até 2025.

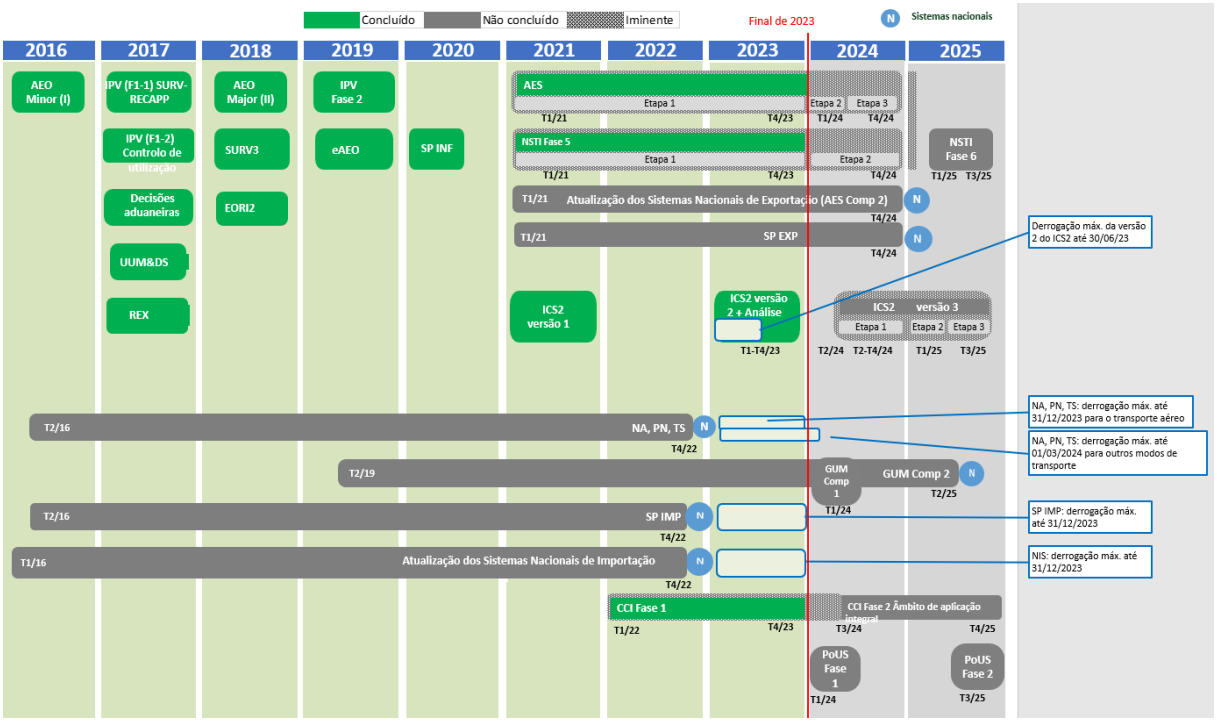

Figura 4 – Panorâmica do planeamento

Para resumir os progressos dos Estados-Membros, é possível observar que **cerca de 71 % dos Estados-Membros aos quais foi concedida uma derrogação** para os sistemas nacionais de entrada/importação e para a versão 2 do ICS2 deverão cumprir o prazo de 31 de dezembro de 2023. Importa referir que as implementações pendentes dizem sobretudo respeito ao Depósito Temporário e à atualização do Sistema Nacional de Importação (NIS). Estes atrasos não só afetam os projetos transeuropeus, como o Desalfandegamento Centralizado na Importação, como também prorrogam o período de transição para os operadores económicos, dificultando o processo de harmonização dos dados.

Além disso, os atrasos no NIS dificultam o envio de dados para o sistema Vigilância 3. Tendo em conta o seu papel fundamental no acompanhamento das transações e dos fluxos comerciais, esta situação teve efeitos adversos em setores específicos, como o mercado agrícola. Além disso, a existência do NIS é essencial para assegurar uma aplicação uniforme da pauta aduaneira comum da União. Tal significa apoiar a avaliação dos riscos dos Estados-Membros no que respeita à legislação aduaneira e assegurar a uniformidade dos controlos aduaneiros, combater a evasão às medidas e sanções, proteger a União contra o comércio desleal e ilegal [incluindo os requisitos relacionados com o Mecanismo de Ajustamento Carbónico Fronteiriço (CBAM)].

Ao analisar o cenário completo relativo ao novo PT CAU, identificaram-se três categorias para desenvolvimento futuro:

Cerca de 60 % dos Estados-Membros anunciaram que conseguirão implementar todos os seus sistemas dentro dos prazos dos projetos previstos no novo PT CAU para os próximos dois anos. Honraram os seus compromissos e, em caso de atraso limitado relativamente a um número muito reduzido de sistemas, parecem dispor dos instrumentos de gestão adequados para contornar, de forma eficaz, eventuais retrocessos. O prazo de 2025 apresenta um risco reduzido.

Cerca de 25 % a 30 % dos Estados-Membros indicaram que a sua situação se agravou desde 2022. Aparentemente, os atrasos têm vindo a acumular-se. O PT CAU revisto dá-lhes mais opções para reduzir o grau de incumprimento dos prazos, mas, caso não apliquem medidas de atenuação fortes, correm o risco de não cumprir os prazos do projeto relativos a um ou mais sistemas. O prazo de 2025 apresenta um risco médio.

Cerca de 10 % a 15 % dos Estados-Membros registam graves atrasos na maioria dos restantes sistemas. Estes Estados-Membros revelam dificuldades em ultrapassar os seus atrasos e, muito provavelmente, não cumprirão alguns dos prazos dos projetos, independentemente das intervenções previstas. Tal deve-se aos desafios em matéria de contratos públicos, à inexistência de uma gestão ágil dos projetos, à falta de um planeamento estável e fiável para a sua conclusão e à persistência de problemas estruturais nas administrações que afetam quase todos os projetos do CAU. Mesmo com o novo PT CAU, continua a existir um desafio significativo para a plena implementação informática do CAU. O prazo de 2025 apresenta um risco elevado.

Todas as partes interessadas devem concentrar os seus esforços e investimentos nos prazos legais estabelecidos no novo Programa de Trabalho do CAU. O acompanhamento rigoroso da Comissão a nível do programa e do projeto prosseguirá nos próximos dois anos e será apoiado por reuniões bilaterais e plenárias com os Estados-Membros. Relativamente a alguns Estados-Membros, o contrato de consultoria recentemente lançado para apoiar os Estados-Membros na implementação informática do CAU pode ter algum impacto na facilitação do processo ou contribuir, em parte, para reduzir os atrasos. Os Estados-Membros podem também beneficiar do apoio prestado ao abrigo do instrumento de assistência técnica de 2024, pelo menos relativamente aos projetos aprovados. A Comissão está a avançar com vários Estados-Membros em ambas as vertentes.

Neste contexto de atrasos acumulados na implementação do CAU pelos Estados-Membros, é importante que a Comissão explore também a potencial utilização de outros instrumentos disponíveis para responder às implicações para os Estados-Membros que registam atrasos significativos nos seus calendários de implementação.