EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 13.7.2026
COM(2026) 362 final

VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

overeenkomstig artikel 278 bis van het douanewetboek van de Unie over de voortgang bij de ontwikkeling van de elektronische systemen waarin het wetboek voorziet

{SWD(2026) 180 final}

Inhoudsopgave

1. Inleiding 2
2. Beknopte samenvatting 4
3. Inhoud van het verslag 6
4. Verantwoordelijkheden voor de digitale uitvoering van het DWU 7
5. Algemeen overzicht van de voortgang met de elektronische systemen van het DWU 7
5.1 PROJECTEN VOLTOOID VÓÓR 2025 7
5.2 VOORTGANG VAN DE PROJECTEN IN 2025 8
5.3 RISICO'S EN RISICOBEPERKENDE MAATREGELEN 19

1. INLEIDING

Dit document omvat het jaarlijkse voortgangsverslag over de digitale uitvoering van het douanewetboek van de Unie[1] (DWU) voor het jaar 2025, het **zevende en laatste** verslag dat de Commissie overeenkomstig artikel 278 bis van het DWU heeft opgesteld over de voortgang bij de ontwikkeling van de elektronische systemen[2].

Het DWU is op 1 mei 2016 in werking getreden. Na de wijziging ervan in 2019[3] zijn 2020, 2022 en 2025 vastgesteld als de uiterste termijnen voor de stapsgewijze voltooiing van de projecten voor de digitale omschakeling en uitvoering van het DWU. Gedurende de overgangsperiode konden de bestaande elektronische en papieren systemen worden gebruikt om douaneformaliteiten te vervullen (de zogenoemde "overgangsmaatregelen"), totdat de nieuwe of geüpgradede elektronische systemen waarin het DWU voorziet operationeel waren.

In dit verband moeten het DWU-werkprogramma[4] (DWU/WP) en de uitvoeringsverordening betreffende de technische regelingen voor elektronische systemen[5] (IRTA) worden gelezen in samenhang met het DWU en de bijbehorende gedelegeerde en uitvoeringshandelingen.

Het DWU/WP is het rechtsinstrument om het geleidelijke en complexe driedimensionale overgangsproces naar een volledig digitale douaneomgeving te sturen, met inachtneming van de onderlinge afhankelijkheid tussen de systemen en de huidige stand van zaken. Het is het instrument dat wordt gebruikt om de belanghebbenden bij de projecten (lidstaten, Commissie, marktdeelnemers) te begeleiden naar een gemeenschappelijke en haalbare uitvoering van de projecten op uiterlijk 31 december 2025 (de einddatum van de digitale transitie). De IRTA definieert de technische regelingen voor elk van de systemen in termen van componenten, verantwoordelijkheden, gegevenstoegang en technische omschakeling.

Dit verslag is gebaseerd op het DWU/WP, dat op 15 december 2023 door de Commissie is vastgesteld en de basis vormt voor de verslaglegging over de voortgang. De programma- en projectmanagementaspecten zijn vastgelegd in het strategisch meerjarenplan voor de douane (MASP-C). **Het verslag heeft betrekking op de vooruitgang die in de loop der jaren is geboekt bij de totstandbrenging van een volledig digitale douaneomgeving in de Europese Unie in 2025, het laatste jaar van de uitvoering van het DWU.**

Hoewel het DWU de rechtsgrondslag vormt voor een volledig digitaal, geharmoniseerd douanekader voor de hele Europese Unie en haar buitengrenzen, is de volledige en uniforme uitvoering ervan op alle douanedomeinen en in alle lidstaten een **voorwaarde voor een goed functionerende douane-unie en vormt het de basis voor de volgende fase van de douanehervorming**. Het is daarom van essentieel belang dat alle lidstaten hun deel van de uitvoering van het huidige DWU voltooien om ervoor te zorgen dat marktdeelnemers en handelaren ten volle profiteren voordat zij overgaan tot de douanehervorming

---

[1] Verordening (EU) nr. 952/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 9 oktober 2013 tot vaststelling van het douanewetboek van de Unie (PB L 269 van 10.10.2013, blz. 1).

[2] Verslag van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad:
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;
2023: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=COM:2024:395:FIN;
2024: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:52025DC0579.

[3] Verordening (EU) 2019/632 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2019 tot wijziging van Verordening (EU) nr. 952/2013 houdende verlenging van het tijdelijke gebruik van andere middelen dan de elektronische gegevensverwerkingstechnieken waarin het douanewetboek van de Unie voorziet (PB L 111 van 25.4.2019, blz. 54).

[4] Uitvoeringsbesluit (EU) 2023/2879 van de Commissie van 15 december 2023 tot vaststelling van het werkprogramma voor de ontwikkeling en de uitrol van de elektronische systemen waarin het douanewetboek van de Unie voorziet (PB L, 2023/2879, 22.12.2023, blz. 1, http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2023/2879/oj).

[5] Uitvoeringsverordening (EU) 2025/512 van de Commissie van 13 maart 2025 betreffende technische regelingen voor de ontwikkeling, het onderhoud en het gebruik van elektronische systemen voor de uitwisseling en de opslag van informatie overeenkomstig Verordening (EU) nr. 952/2013 van het Europees Parlement en van de Raad (PB L, 2025/512, 20.3.2025, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/512/oj).

van de EU. De Commissie heeft op 17 mei 2023 een voorstel vastgesteld voor een alomvattende hervorming van de douane-unie, met inbegrip van een nieuw DWU, die een ingrijpende transformatie van het EU-douanekader inhoudt[6]. Op 26 maart 2026 hebben het Europees Parlement en de Raad tijdens de trialoog een politiek akkoord bereikt over het voorstel van de Commissie voor de meest ambitieuze hervorming van de EU-douanewetgeving sinds 1968. De ontwerptekst zal nu naar verwachting door de juridische en taalkundige deskundigen worden beoordeeld en vervolgens door de Raad en het Europees Parlement worden goedgekeurd met het oog op bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie* tegen november 2026.

Deze douanehervorming is gestructureerd rond drie hoofdpijlers:

1) **slimmer risicobeheer en slimmere douanecontroles door de oprichting van een EU-douaneautoriteit en een EU-douanedatahub**: het zal procedures digitaliseren en vereenvoudigen, de kosten en de administratieve rompslomp verminderen, een meer uniforme aanpak aan de buitengrenzen bevorderen en de eengemaakte markt beter beschermen door middel van sterker, datagestuurd risicobeheer en handhaving;

2) **een sterker partnerschap met het bedrijfsleven**: een nieuw partnerschap met marktdeelnemers op basis van transparante processen, zodat conforme handelsstromen zonder formele interactie met de douane kunnen plaatsvinden en de ermee gepaard gaande administratieve lasten worden verlicht;

3) **een modern kader voor elektronische handel**: een op maat gemaakte douaneregeling voor elektronische handel, waarin onlineplatformen de belangrijkste actoren zijn die ervoor zorgen dat goederen die online rechtstreeks aan consumenten in de EU worden verkocht, voldoen aan alle douaneverplichtingen.

De douane speelt een cruciale rol bij het behoud van de veiligheid van de eengemaakte markt en haar burgers. Met de douanehervorming zal de Europese douane zijn toegerust om zich aan te passen aan het snel veranderende landschap van de internationale handel. In dit verband worden met de hervorming verschillende gerichte maatregelen ingevoerd om de snelle groei van de elektronische handel aan te pakken. Ondertussen zijn de Commissie en de lidstaten in november 2025 bij wijze van **tijdelijke oplossing** overeengekomen de tot dusver geldende vrijstelling van rechten voor pakketten met een waarde van minder dan 150 EUR af te schaffen en met ingang van 1 juli 2026 een recht van 3 EUR op deze pakketten in te voeren. De afschaffing van de drempel heeft tot doel een gelijk speelveld tot stand te brengen tussen de verkoop via elektronische handel en de traditionele detailhandel, waarbij de billijkheid wordt hersteld en de keuze voor de consument behouden blijft. Voorts wordt met het akkoord in de trialoog van 26 maart een **behandelingsvergoeding** geïntroduceerd voor goederen van geringe waarde die in de EU worden ingevoerd, om de stijgende kosten voor de douaneautoriteiten te compenseren. Deze vergoeding wordt uiterlijk op 1 november 2026 ingevoerd. Zodra de EU-douanedatahub volledig operationeel is, zullen de normale douanerechten van toepassing zijn.

Er zij op gewezen dat er in dit stadium, met alle politieke aandacht voor de hervorming van de douane en elektronische handel, **een risico bestaat dat de vertragingen bij de digitale uitvoering van het DWU over het hoofd worden gezien als eenvoudige technische vertragingen**, terwijl de systemische gevolgen van deze vertragingen ernstig kunnen zijn voor de EU. Slecht functionerende of slechts gedeeltelijk uitgerolde invoer- en uitvoersystemen kunnen leiden tot congestie op belangrijke invoer- of uitvoerpunten, wat kan leiden tot protesten, tekortkomingen bij het toezicht en vertragingen in de toeleveringsketen. Bovendien kunnen afwijkingen in de gegevens ertoe leiden dat goederen met een hoog risico (goederen voor tweeërlei gebruik, aan sancties onderworpen goederen, ondergewaardeerde invoer) worden vrijgegeven en in het verkeer worden gebracht voordat een volledige risicoanalyse is

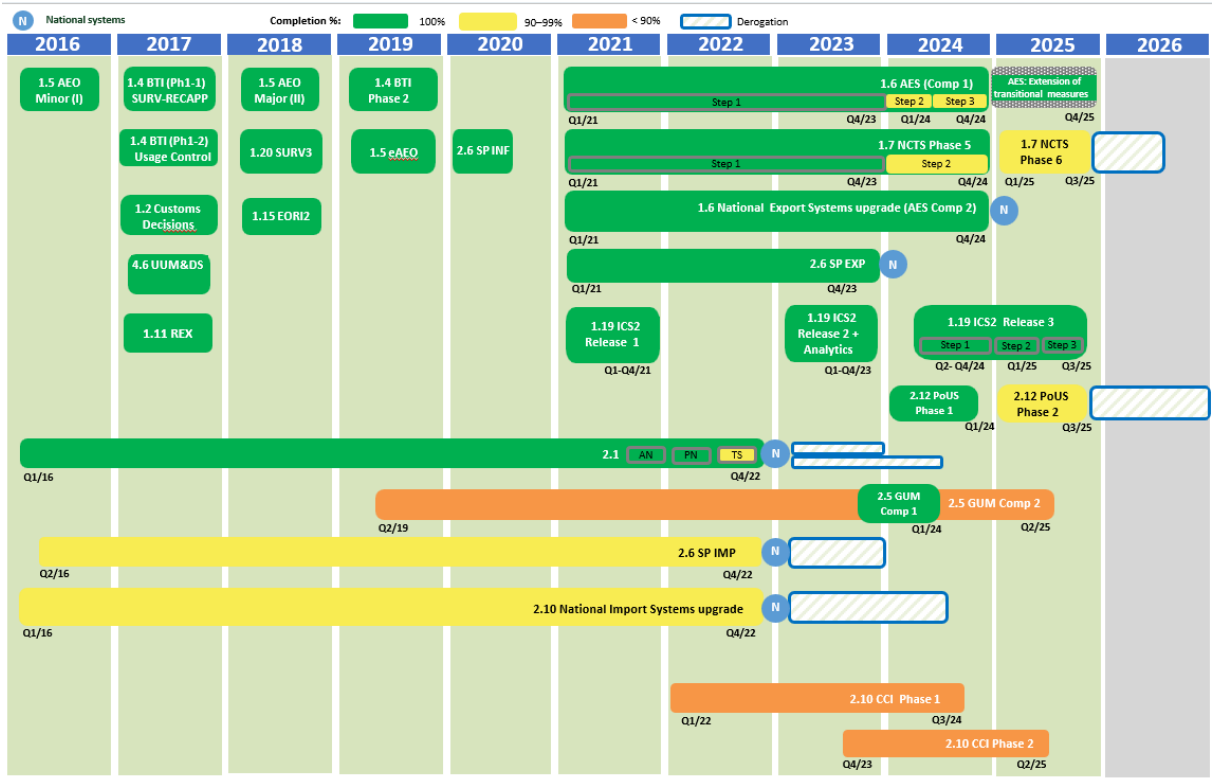
[6] Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van het douanewetboek van de Unie, tot oprichting van de douaneautoriteit van de Europese Unie en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 952/2013 (COM(2023) 258 final).

uitgevoerd, onder meer door het vermogen van de Commissie om problemen op te sporen en tijdig een reactiestrategie te ontwikkelen, te beperken.

De tijdige voltooiing van het digitale DWU-programma heeft een hoge prioriteit om de voordelen van het DWU voor handelaren te verwezenlijken, bijvoorbeeld door verdere harmonisatie van processen, digitalisering door ontwerp, geschraagd door een internationaal afgestemd en geïntegreerd EU-douanedatamodel, en verreikende vereenvoudigingen voor betrouwbare handelaren. De voltooiing van de digitale uitvoering van het DWU is in die zin cruciaal om de douanehervorming en de ontwikkeling van de toekomstige EU-douanedatahub mogelijk te maken en hier input voor te leveren, om ervoor te zorgen dat de aanzienlijke vereenvoudigingen die in het kader van de douanehervorming zijn beloofd zijn gebaseerd op een solide basis van harmonisering en digitalisering.

2. BEKNOPTE SAMENVATTING

De uitvoering van het DWU bevindt zich nu in het laatste en beslissende jaar. Sinds de vaststelling van het DWU-werkprogramma in 2014 zijn de collectieve inspanningen van de Commissie, de lidstaten en de marktdeelnemers cruciaal geweest om stappen te kunnen zetten richting een volledig digitale douaneomgeving. Begin 2025 was 70 % van het digitale werkprogramma voltooid. In 2025 werd het uitvoeringsproces gekenmerkt door aanzienlijke vorderingen en zijn verschillende belangrijke mijlpalen in zowel trans-Europese als nationale systemen bereikt, wat tot uiting komt in een gestage verschuiving naar een grotendeels “groen” uitvoeringslandschap in de verschillende lidstaten. Uit dit verslag blijkt dat **de digitale uitvoering van het DWU eind 2025 bijna was voltooid**, zoals te zien is in figuur 1. De groen gemarkeerde projecten zijn afgerond; de oranje gemarkeerde projecten geven de gebieden aan waar minder dan 90 % van de lidstaten klaar is, en de geel gemarkeerde projecten geven aan waar tussen 90 % en 99 % van de lidstaten klaar is.



Figuur 1: overzicht van de planning.

De **digitale uitvoering van het douanewetboek van de Unie (DWU) is nu grotendeels voltooid**; de overgrote meerderheid van de DWU-systemen is uitgerold en de lidstaten werken in een volledig geïntegreerde digitale DWU-omgeving. **Eind 2025 was 96 % van alle nationale systemen en 100 % van alle gecentraliseerde trans-Europese systemen uitgerold**. **Er resteren nog maar een beperkt aantal uitdagingen, die land- en projectspecifiek zijn**. Zij hebben niet langer betrekking op de algemene architectuur van het DWU, maar op resterende vertragingen of omschakelingsproblemen in een klein aantal lidstaten. Het project voor gecentraliseerde inklaring is het meest kritieke project. Andere projecten waaraan in sommige lidstaten specifieke follow-up moet worden gegeven, zijn: de uitrol van het nationale systeem voor tijdelijke opslag en het nationale invoersysteem, alsook de uitrol van de nationale component voor het beheer van zekerheidsstelling, het geautomatiseerde uitvoersysteem (geen kernfunctionaliteit), het nieuwe geautomatiseerde systeem voor douanevervoer — fase 5 (geen kernfunctionaliteit) en fase 6 (met een afwijking tot en met 31 mei 2026) en het bewijs van Uniestatus — fase 2 (met een afwijking tot en met 1 maart 2027).

De resterende activiteiten hebben voornamelijk betrekking op de voltooiing van de laatste upgrades door sommige lidstaten, het testen of vóór uitrol valideren van systemen, de omschakeling van marktdeelnemers van recent uitgerolde systemen en verbindingen tussen systemen. In dit verband heeft de Commissie in 2025 drie afwijkingsbesluiten vastgesteld om rechtszekerheid en bedrijfscontinuïteit te bieden, voornamelijk ter ondersteuning van de omschakeling van marktdeelnemers voor de indiening van EU-grensbeveiligingsvereisten in combinatie met douanevervoer (ICS2 — release 3 en NCTS — fase 6) en voor de indiening van het douanemanifest als bewijs van Uniestatus (PoUS — fase 2). Het toepassingsgebied en de verlenging van het tijdschema hiervan blijven beperkt, en er zijn gedetailleerde monitoringmechanismen opgezet om de voortgang richting volledige voltooiing nauwlettend te volgen.

Daarnaast **heeft de Commissie in 2025 besloten juridische stappen te ondernemen tegen in totaal veertien lidstaten** wegens niet-nakoming van hun verplichtingen uit hoofde van het DWU en de bijbehorende uitvoeringshandelingen. Het ging hierbij om twee belangrijke soorten niet-naleving: de eerste met betrekking tot de uitrol van digitale douanesystemen (d.w.z. tijdelijke opslag voor luchtvervoer, het nationale invoersysteem, het geautomatiseerde uitvoersysteem, met inbegrip van het waarborgen van de operationele paraatheid en migratie van de systemen van marktdeelnemers, wat in totaal tien lidstaten betrof, en de tweede met betrekking tot de doorgifte van de volledige reeks van 57 gestandaardiseerde douanegegevenselementen in het vereiste formaat via het Surveillance-systeem, dat essentieel is voor de verzameling, de monitoring en het risicobeheer van EU-douanegegevens, wat in totaal dertien lidstaten betrof.

De activiteiten van de Commissie met het oog op een combinatie van planning, coördinatie, ondersteuning van specifieke lidstaten, monitoring en handhaving zijn doeltreffend gebleken.

Eind 2025 waren de meeste betrokken lidstaten erin geslaagd de vertragingen op passende wijze aan te pakken. Slechts enkele uitrolactiviteiten lopen nog door tot 2026 of, in enkele specifieke gevallen, tot 2027. De resterende lacunes zijn duidelijk in kaart gebracht, afgebakend in de tijd en worden nauwlettend gevolgd. Ze vallen onder afwijkingsbesluiten en/of zijn onderworpen aan verscherpt toezicht en, indien nodig, aan verscherpte handhavingsmaatregelen. Tegelijkertijd legden de moeilijkheden waarmee de lidstaten werden geconfronteerd bij de uitvoering van kritieke projecten, met name nationale systemen en componenten, **de kwetsbaarheid bloot van een gezamenlijke onderneming zoals een complexe digitale transformatie. waarbij de Commissie, de 27 lidstaten en duizenden marktdeelnemers samenwerken om een gezamenlijk overeengekomen gebied en datum van voltooiing te realiseren.** Nieuwe systemen moeten in bestaande systemen worden geïntegreerd en verschillende domeinen, zoals uitvoer en de daaropvolgende doorvoer, moeten interoperabel zijn. Het wordt nog ingewikkelder wanneer interoperabiliteit is vereist met andere digitale transformatieprogramma's die buiten het gebied van de douane vallen, zoals het Europees maritiem éénloketsysteem.

Terugkijkend op de algemene ervaringen met de digitale transformatie en de uitvoering van het DWU-werkprogramma over een periode van 10 jaar, kon een duidelijk patroon worden vastgesteld. De lidstaten benadrukten dat de grootste moeilijkheden voor een succesvolle

afronding te maken hadden met: 1) governancestructuren waardoor tijdige besluitvorming niet mogelijk is, 2) de betrokkenheid van belanghebbenden vasthouden, en 3) het definiëren en handhaven van een duidelijk toepassingsgebied.

Al met al markeerde de uiterste termijn van eind 2025 de formele afronding van de digitale uitvoering van het DWU. Het feit dat het centrale digitale kader van het DWU nu op EU-niveau operationeel is, is een belangrijke stap om de controle van de buitengrenzen van de EU en van de handelsstromen te kunnen versterken in een tijd van grote geopolitieke en geo-economische onrust. De douane-unie is nu in staat de stap te maken van omschakeling en levering naar consolidatie en stabilisatie, waarbij het DWU een solide en geloofwaardige basis vormt voor de komende douanehervorming.

3. INHOUD VAN HET VERSLAG

De systemen waarop de projecten van het DWU/WP betrekking hebben, kunnen worden onderverdeeld in drie categorieën, gebaseerd op de definities uit de IRTA[7]:

i) **centrale trans-Europese systemen**, die door de Commissie moeten worden ontwikkeld of geüpgraded (waarbij vaak ook de lidstaten hun nationale systemen moeten ontwikkelen of upgraden);
ii) **gedecentraliseerde trans-Europese systemen**, die door de Commissie moeten worden ontwikkeld of geüpgraded, maar een belangrijke nationale component hebben die door de lidstaten moet worden uitgevoerd;
iii) **nationale systemen**, die alleen door de lidstaten moeten worden ontwikkeld of geüpgraded.

Dit verslag begint met een toelichting op de methode en de bronnen die zijn gebruikt voor de opstelling ervan (deel 2) en vervolgens wordt kort ingegaan op de verantwoordelijkheden voor de elektronische systemen van het DWU (deel 4). Voorts bevat het verslag een algemeen overzicht van de verschillende projecten en de voortgang ervan (deel 5) en wordt ook gewezen op de risico's en de risicobeperkende maatregelen (deel 6).

Dit verslag gaat **vergezeld van een werkdocument van de diensten van de Commissie**[8], dat samen met dit verslag wordt gepubliceerd en gedetailleerde informatie bevat over de planning en de voortgang van de verschillende projecten, op basis van door de lidstaten voor eind juni 2025 verstrekte gegevens. Voor deze werkzaamheden werd met een externe contractant gewerkt. De meest recente updates van de lidstaten zijn grotendeels in het verslag behandeld.

Het verslag en het werkdocument van de diensten van de Commissie zijn opgesteld aan de hand van informatie die is verzameld uit de volgende **bronnen**:

1) de nationale projectplannen die de lidstaten tweemaal per jaar (januari en juni) moeten indienen, en een verdere actualisering waar eind 2025 om is verzocht.

De voor elk project verzamelde informatie omvat specifieke datums, de status en de voortgang voor elk van de in het DWU/WP vastgestelde mijlpalen;

2) een onder de lidstaten verspreide **enquête**.

De met deze enquête verzamelde informatie heeft betrekking op de beoordeling van risico's, vertragingen en de redenen voor dergelijke vertragingen, alsook op de in verband met de projecten geplande en/of genomen ondersteunende maatregelen. Daarnaast hebben de lidstaten, in het verlengde

[7] Uitvoeringsverordening (EU) 2025/512 van de Commissie van 13 maart 2025 betreffende technische regelingen voor de ontwikkeling, het onderhoud en het gebruik van elektronische systemen voor de uitwisseling en de opslag van informatie overeenkomstig Verordening (EU) nr. 952/2013 van het Europees Parlement en van de Raad (PB L, 2025/512, 20.3.2025, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/512/oj).

[8] Werkdocument van de diensten van de Commissie bij het overeenkomstig artikel 278 bis van het douanewetboek van de Unie in te dienen verslag van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad over de voortgang bij de ontwikkeling van de elektronische systemen waarin het wetboek voorziet (SWD(2026) 180 final).

van de in 2023 gevolgde aanpak, ook informatie verstrekt over de lessen die zijn getrokken tijdens de ontwikkeling van de projecten en over mogelijke aanvullende ondersteuningsbehoeften;

3) bilaterale vergaderingen op hoog niveau met de lidstaten.

Tijdens de bilaterale vergaderingen wordt van de lidstaten een volledig, nauwkeurig inzicht verkregen in de status van elk van de DWU-projecten, met inbegrip van de problemen waar zij tegenaan lopen, en worden mogelijke oplossingen voor problematische situaties besproken;

4) resultaten van de trans-Europese coördinatie- en monitoringprogramma's.

Dit verslag bevat ook een analyse aan de hand van de meer gedetailleerde informatie die is verstrekt door de projectmanagers van het directoraat-generaal Belastingen en Douane-unie van de Commissie (DG TAXUD) en die door de lidstaten is verschaft in het kader van de coördinatieprogramma's die sinds 2020 van kracht zijn voor de trans-Europese systemen.

4. VERANTWOORDELIJKHEDEN VOOR DE DIGITALE UITVOERING VAN HET DWU

Afhankelijk van de architectuur die de lidstaten en de Commissie voor elk van de systemen (gecentraliseerd, gedecentraliseerd of nationaal) zijn overeengekomen, is er een **rolverdeling** vastgesteld met betrekking tot de **verantwoordelijkheden** voor de ontwikkeling, de uitrol, de exploitatie en het onderhoud van de systemen met betrekking tot de digitale uitvoering van het DWU. Dit is vastgelegd in de IRTA, waarin wordt beschreven uit welke componenten die systemen bestaan en wat de aard ervan is: nationaal (ontwikkeld op nationaal niveau) of gemeenschappelijk (ontwikkeld op EU-niveau). Wat hun architectuur betreft, zijn de centrale en gedecentraliseerde systemen van trans-Europese aard en bevatten zij standaard gemeenschappelijke componenten, soms in combinatie met nationale componenten, en bestaan de nationale systemen alleen uit nationale componenten.

Overeenkomstig artikel 103 van de IRTA worden de **gemeenschappelijke componenten** ontwikkeld, getest, uitgerold en beheerd door de Commissie, en kunnen zij door de lidstaten worden getest. De **nationale componenten** worden ontwikkeld, getest, uitgerold en beheerd door de lidstaten.

De lidstaten zorgen ervoor dat de nationale componenten interoperabel zijn met de gemeenschappelijke componenten. De Commissie ontwerpt en actualiseert de gemeenschappelijke specificaties voor de gedecentraliseerde systemen in nauwe samenwerking met de lidstaten. De lidstaten ontwikkelen, exploiteren en onderhouden interfaces die de gedecentraliseerde systemen de nodige functionaliteit bieden voor de uitwisseling van informatie met marktdeelnemers en andere personen via nationale componenten en interfaces alsook met andere lidstaten via gemeenschappelijke componenten.

5. ALGEMEEN OVERZICHT VAN DE VOORTGANG MET DE ELEKTRONISCHE SYSTEMEN VAN HET DWU

Het DWU/WP omvat zeventien projecten die leiden tot de uitrol van de vereiste elektronische systemen, waaronder veertien **trans-Europese projecten** waarvoor de Commissie en de lidstaten verantwoordelijk zijn (en die resulteren in centrale en gecentraliseerde systemen), en drie **nationale projecten** die uitsluitend onder de verantwoordelijkheid van de lidstaten vallen (en resulteren in nationale systemen).

5.1 PROJECTEN VOLTOOID VÓÓR 2025

De Commissie heeft alle digitale projecten onder haar verantwoordelijkheid uitgevoerd. De lidstaten hebben verdere vooruitgang geboekt op het gebied van de systemen en componenten. Zoals gedefinieerd in de vorige verslagen heeft dit geleid tot de succesvolle uitrol van de volgende twaalf **nieuwe systemen of upgrades**:

- DWU Systeem van geregistreerde exporteurs — REX (nieuw): uitgerold in 2017;
- DWU Douanebeschikkingen — CDS (nieuw): uitgerold in 2017;

- DWU Directe toegang voor ondernemers tot de Europese informatiesystemen — UUM&DS (uniform gebruikersbeheer en digitale handtekening) (nieuw): uitgerold in 2017;
- DWU Systeem 2 voor de registratie en identificatie van marktdeelnemers — EORI2 (upgrade): uitgerold in 2018;
- DWU Surveillance 3 — SURV3 (upgrade): uitgerold in 2018[9];
- DWU Bindende tariefinlichtingen — BTI (upgrade): uitgerold in 2019;
- DWU Geautoriseerde marktdeelnemers — AEO (upgrade): uitgerold in 2019;
- DWU Inlichtingenbladen voor bijzondere regelingen — INF (nieuw): uitgerold in 2020;
- DWU Invoercontrolesysteem 2 — release 1 en 2 — ICS2 — release 1 en 2 (upgrade): uitgerold in respectievelijk 2021 en 2023;
- DWU Beheer van de zekerheidstelling — component 1 — GUM C1: uitgerold in 2024;
- DWU Bewijs van Uniestatus fase 1 — PoUS: uitgerold in 2024;
- DWU Nieuw geautomatiseerd systeem voor douanevervoer fase 5 — NCTS P5: uitgerold in 2024.

5.2 VOORTGANG VAN DE PROJECTEN IN 2025

In dit verslag worden de resultaten, voortgang en uitdagingen belicht bij de uitvoering van de lopende projecten door de Commissie en de lidstaten in 2025.

5.2.1 Trans-Europese projecten

De trans-Europese projecten volgen een specifieke structuur, die kan bestaan uit een centraal systeem of een combinatie van centrale en nationale elementen. Zoals bepaald in artikel 278, lid 3, DWU moeten deze projecten uiterlijk op 31 december 2025 zijn voltooid. Hieronder volgt een beknopte beschrijving van de projecten en van de voortgang per project. Zie voor meer informatie de delen 3 en 4 van het begeleidende werkdocument van de diensten van de Commissie bij dit verslag.

1) **DWU Beheer van de zekerheidstelling** — GUM (nieuw): zorgt overal in de EU voor doelmatig en doeltreffend beheer van de diverse soorten zekerheden, waarbij de nadruk ligt op het verbeteren van de verwerkingssnelheid, de traceerbaarheid en de monitoring van zekerheden tussen douanekantoren. Het beheer van de zekerheidstelling gebeurt op twee niveaus. In wezen wordt de zogenaamde centrale component van het GUM (component 1) gebruikt voor het beheer van vergunningen voor doorlopende zekerheidstelling (met inbegrip van de registratie van het referentiebedrag, uitgesplitst per douaneregeling en per betrokken lidstaat), terwijl de registratie en het beheer van doorlopende zekerheden en het toezicht op de bijbehorende referentiebedragen op nationaal niveau plaatsvinden in een component voor het beheer van de zekerheidstelling die in overeenstemming is met het DWU (component 2) en op nationaal niveau is ontwikkeld, die ook de registratie en het beheer van andere soorten zekerheden omvat.

Voortgang: GUM — component 1, voor het centrale beheer van garanties die in meerdere lidstaten kunnen worden gebruikt, is op 11 maart 2024 operationeel geworden in het systeem voor douanebeschikkingen. Met het oog op de interconnectie tussen de twee componenten blijven conformiteitstestactiviteiten beschikbaar totdat de lidstaten hun GUM — component 2-systemen invoeren.

Wat de nationale component, GUM — component 2, betreft, werd van de lidstaten verwacht tussen 11 maart 2024 en 2 juni 2025 operationele verbindingen met de centrale component tot

[9] Er blijven echter uitdagingen bestaan met betrekking tot de doorgifte van gegevens door de lidstaten.

stand te brengen. Tien lidstaten hebben ervoor gezorgd dat hun nationale component tijdig werd uitgerold.

Eind 2025 hadden 21 lidstaten *GUM — C2* uitgerold, wat neerkomt op een **voltooiingspercentage van 78 %**. De overige 6 lidstaten (DK, FR, GR, HR, CY en IT) zijn naar verwachting begin 2026 klaar[10].

2) **DWU Invoercontrolesysteem 2** — ICS2 (upgrade): versterkt de veiligheid van de toeleveringsketen door de kwaliteit, invoer, beschikbaarheid en uitwisseling van gegevens met betrekking tot voorafgaande vrachtinformatie te verbeteren.

Voortgang: ICS2 — release 3 breidt het toepassingsgebied uit van luchtvervoer tot vervoer over zee en via de binnenwateren, en weg- en spoorvervoer. Hoewel releases 1 en 2 volledig zijn uitgevoerd als onderdeel van het ICS2-project, zijn de werkzaamheden voor release 3 voortgezet. Marktdeelnemers moeten ICS2 — release 3 in drie stappen gebruiken: **zee- en binnenvaartvervoerders uiterlijk op 4 december 2024 (stap 1), zee- en binnenvaartverkeer uiterlijk op 1 april 2025 (stap 2) en weg- en spoorvervoerders, met inbegrip van goederen in postzendingen die met deze vervoermiddelen worden vervoerd, uiterlijk op 1 september 2025 (stap 3).**

Aangezien het een centraal systeem betreft, worden de conformiteitstestactiviteiten voor deze release uitsluitend door marktdeelnemers uitgevoerd. Medio 2025 kwamen er zorgwekkende signalen uit sommige lidstaten met betrekking tot de gereedheid van marktdeelnemers voor stap 3 van ICS2 — release 3.

De noodzaak om ICS2 te integreren met de slimme grenssystemen, het grote aantal marktdeelnemers dat moeilijkheden ondervindt bij het verkrijgen van een registratie van een lidstaat voor aansluiting op de IT-systemen, de complexiteit van de uitrol van het ICS2-systeem en de middelen die nodig zijn voor de interoperabiliteit met nationale systemen en interfaces, voor zowel de lidstaten als de marktdeelnemers, alsook de specifieke en complexe aard van de vervoersmechanismen die door deze uitrol worden getroffen, waaronder multimodale vormen, hebben voor sommige lidstaten en marktdeelnemers onevenredig zware gevolgen. Om de rechtszekerheid, de bedrijfscontinuïteit en een soepele overgang naar de naleving van de vereisten van stap 3 van ICS2 — release 3 te waarborgen, heeft de Commissie een door bepaalde lidstaten en het Verenigd Koninkrijk met betrekking tot Noord-Ierland gevraagde afwijking toegestaan op grond van Verordening (EU) nr. 952/2013 van het Europees Parlement en de Raad voor release 3 van het invoercontrolesysteem 2 tot en met 31 december 2025 (IE, GR, ES, FR, IT, LT, HU, FI en het VK met betrekking tot XI).

Eind 2025 werd het ICS2 in alle lidstaten binnen de gestelde termijn gebruikt, wat neerkomt op een **voltooiingspercentage van 100 %**, opnieuw een belangrijke mijlpaal die in 2025 werd bereikt.

3) **DWU Bewijs van Uniestatus** — PoUS (nieuw): in dit systeem zullen alle bewijzen die bedrijven voorleggen om de Uniestatus van hun goederen te bewijzen, worden opgeslagen, beheerd en opgevraagd. Vanwege de afhankelijkheden met het DWU-douanemanifest (CGM) en het Europees maritiem éénloketsysteem (EMSWe) zal het project in twee verschillende fasen worden voltooid om risico's en inconsistenties te minimaliseren.

Voortgang: PoUS — fase 1 is, zoals gepland, op 1 maart 2024 operationeel geworden.

De technische specificaties van PoUS — fase 2 zijn door de Commissie voltooid in 2023, en de conformiteitstestactiviteiten zijn afgerond in 2025. De Commissie heeft ervoor gezorgd dat het centrale systeem op 15 augustus 2025 operationeel was, binnen de in het DWU/WP vermelde termijn. Enkele lidstaten hebben besloten hun nationale systeem te gebruiken en het aan te sluiten op het centrale systeem (hybride modus). De douanediensten van de Commissie en de lidstaten hebben gezorgd voor een tijdige oplevering van het project binnen de wettelijke termijn. De

[10] Op basis van de meest recente informatie over de nationale projectplanning heeft HR op 1 maart 2026 zijn nationale GUM-componenten uitgerold. Andere (IT, CY, DK, FR) volgen in de periode tot en met 1 juli 2026, en in GR de uitrol plaatsvinden in december 2026.

maritieme diensten van de lidstaten werden geacht de koppeling tussen het PoUS en het Europees maritiem éénloketsysteem (EMSWe) tot stand te brengen om het voor handelaren gemakkelijker te maken en hen in staat te stellen alle gegevens (met inbegrip van gegevens van het douanemanifest) in te dienen via één nieuw maritiem portaal op nationaal niveau. Daartoe werden beide uitroldata in de EU-wetgeving op elkaar afgestemd.

Als gevolg van de late uitvoering van het EMSWe zouden de zeevervoerders echter met grote belemmeringen worden geconfronteerd als zij het PoUS zouden gebruiken zonder te beschikken over de nationale maritieme éénloketsystemen in het kader van het EMSWe. De Commissie heeft daarom op grond van Verordening (EU) nr. 952/2013 van het Europees Parlement en de Raad aan bepaalde lidstaten een afwijking toegestaan tot en met 1 maart 2027 voor PoUS — fase 2 (BE, BG, CY, DE, DK, EE, IE, FI, FR, HR, IT, LV, NL, PL, PT, SE en SI).

4) **DWU Gecentraliseerde inklaring** — Het nieuwe trans-Europese CCI-systeem garandeert de digitalisering van het gecentraliseerde inklaringsproces op Europees niveau, zoals gedefinieerd in het douanewetboek van de Unie (DWU). Het biedt betrouwbare handelaren de mogelijkheid een douaneaangifte voor goederen die fysiek worden aangebracht bij een douanekantoor in een andere lidstaat, in te dienen bij het controlekantoor in de lidstaat waar zij zijn gevestigd. Dit maakt een digitale, efficiënte, voorspelbare en gecoördineerde verwerking van de douaneaangifte en fysieke vrijgave van de goederen tussen douanekantoren in verschillende lidstaten mogelijk. Het CCI-systeem wordt in twee fasen ingevoerd:

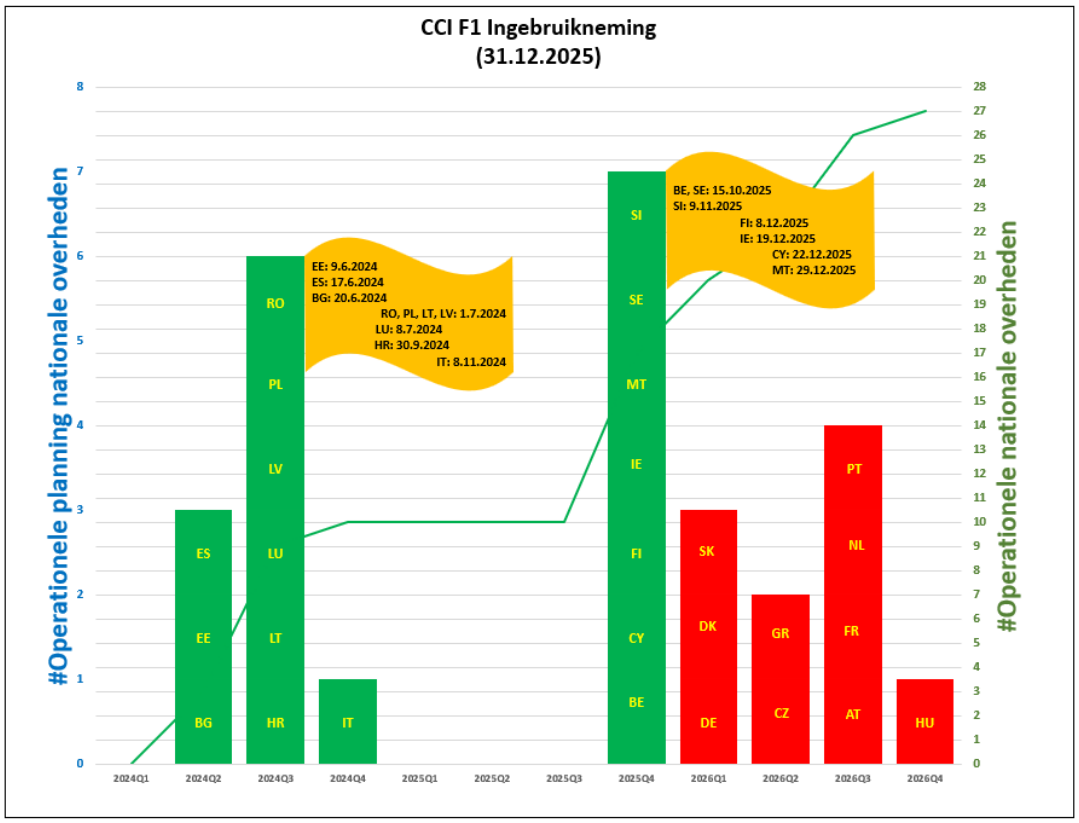
CCI — fase 1 maakt de geautomatiseerde verwerking mogelijk van standaard- en vereenvoudigde aangiften, met inbegrip van vooraf ingediende douaneaangiften, en van aanvullende aangiften van periodieke of algemene aard om goederen onder de regeling in het in het vrije verkeer brengen, de regeling douane-entrepots, de regeling actieve veredeling en de regeling bijzonder bestemming te plaatsen;

in ***CCI — fase 2*** wordt voortgebouwd op fase 1 door het toepassingsgebied uit te breiden tot alle resterende CCI-scenario's, met inbegrip van complexere soorten aangiften en processtromen. Het doel in deze fase is om de digitale integratie en functionaliteit van gecentraliseerde inklaring voor invoer in de hele EU te voltooien. Beide fasen houden met elkaar verband en sommige lidstaten hebben ervoor gekozen beide fasen gelijktijdig uit te voeren om de nationale inspanningen te stroomlijnen.

Voortgang: op 1 juli 2024, toen de gemeenschappelijke componenten en enkele van de nationale componenten gereed waren, is de eerste uitvoeringsfase van *CCI — fase 1* van start gegaan. Het systeem kon vanaf 2 juni 2025 in tien lidstaten (BG, EE, ES, LU, LT, LV, PL, RO, HR en IT) worden gebruikt door Europese bedrijven. In oktober 2025 sloten nog eens 2 lidstaten zich aan bij het CCI-systeem (BE en SE).

Zoals blijkt uit figuur 2 hadden eind 2025 in totaal 17 lidstaten (BE, BG, HR, CY, EE, FI, IE, IT, LV, LT, LU, MT, PL, RO, SI, ES en SE) hun CCI-systeem — fase 1 uitgerold, wat neerkomt op een **voltooiingspercentage van 63 %**. In de overige 10 lidstaten (AT, CZ, DE, DK, FR, GR, HU, NL, PT en SK) zal het systeem naar verwachting in de loop van 2026 worden uitgerold[11].

[11] In SK vond de uitrol plaats op 14 februari 2026 en in DK op 19 maart 2026.



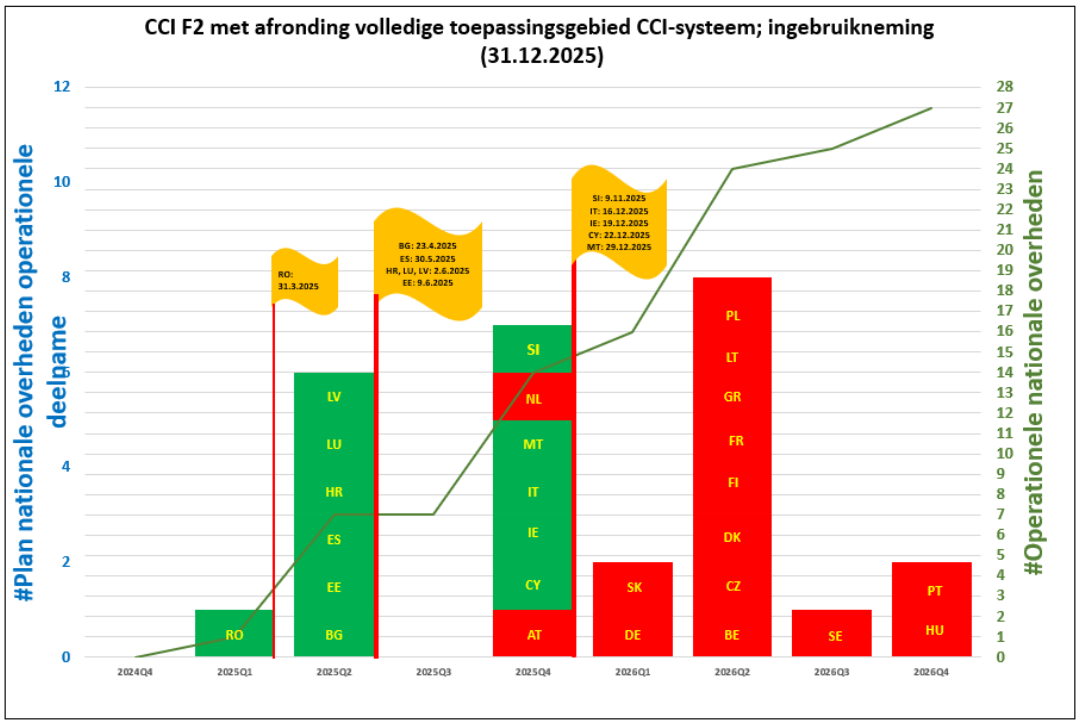
Figuur 2: lidstaten waar CCI — fase 1 operationeel is *(situatie op 31 december 2025*).

Wat *CCI — fase 2* betreft, heeft de Commissie de technische specificaties in 2022 afgerond. Om de lidstaten en handelaren te helpen bij de uitvoering van alle CCI-scenario's en -processen heeft de Commissie een pakket volledige technische specificaties ontwikkeld, waarin de specificaties voor beide fasen en een handleiding zijn opgenomen. Uit de beoordeling medio 2025 is gebleken dat de meeste lidstaten weliswaar vooruitgang hebben geboekt met de ontwikkelingen, maar dat een aanzienlijk aantal lidstaten de laatste mijlpaal, namelijk uitrol op 2 juni 2025, niet heeft gehaald.

Eind 2025 was, zoals geïllustreerd in figuur 3, het CCI voor **44 % volledig voltooid** (12 lidstaten). Op basis van de geactualiseerde nationale voortgangsplannen zijn de meeste van de resterende lidstaten voornemens hun conformiteitstestactiviteiten in de eerste kwartalen van 2026 af te ronden en vervolgens het volledige toepassingsgebied van de CCI uit te rollen; DE, DK, SK, GR en CZ in de eerste helft van 2026[12], en AT, FR, NL, PT en HU in de tweede helft van het jaar.

De Commissie zal haar driemaandelijkse monitoringprogramma voortzetten totdat de CCI is voltooid.

[12] SK heeft het volledige CCI-systeem (fase 1 en 2) op 14 februari 2026 uitgerold, DK op 19 maart 2026 en CZ op 18 mei 2026.



Figuur 3: lidstaten waar CCI — fase 2 operationeel is *(situatie op 31 december 2025*).

5) **DWU Nieuw geautomatiseerd systeem voor douanevervoer** — *NCTS (upgrade)*: het doel is om het bestaande systeem voor Unie- en gemeenschappelijk douanevervoer in overeenstemming te brengen met de wettelijke bepalingen van het DWU, waaronder de DWU-gegevensvereisten en de interfaces met andere systemen.

Voortgang: het *NCTS — fase 5*-systeem is op 2 december 2024 operationeel geworden en de overgangsmaatregelen zijn op 21 januari 2025 beëindigd. Alle lidstaten werken momenteel met succes in NCTS — fase 5. Sommige lidstaten moeten de nevenfunctionaliteiten nog afronden.

Het nieuwe geautomatiseerde systeem voor douanevervoer (NCTS) blijft zich ontwikkelen als onderdeel van de bredere modernisering van douaneprocessen in de EU en de landen bij de Overeenkomst betreffende een gemeenschappelijke regeling inzake douanevervoer (CTC). Hoewel alle lidstaten fase 5 van het NCTS op 21 januari 2025 hebben uitgerold en in totaal 41 landen het systeem voor Uniedouanevervoer/gemeenschappelijk douanevervoer en het NCTS toepassen, is de aandacht nu verschoven naar de volgende fase van het NCTS.

Voor het NCTS biedt fase 6 twee opties, en het is aan de lidstaten om te beslissen welke optie zij toepassen:

- opt-out: wanneer de ENS-gegevens niet in de aangifte voor douanevervoer worden opgenomen en de ENS rechtstreeks bij het ICS2 wordt ingediend;
- opt-in: wanneer de ENS-gegevens wel in de aangifte voor douanevervoer worden opgenomen en het NCTS — fase 6 wordt aangesloten op het ICS2 om ervoor te zorgen dat ook wordt voldaan aan de ICS2-vereisten met betrekking tot ENS-bedrijfsprocessen (risicoanalyse, controleaanbevelingen, besluiten enz.).

De tijdlijn van het NCTS — fase 6 werd gesynchroniseerd met die van het ICS2[13]. In de eerste helft van 2025 hebben de lidstaten aangegeven dat zij goede vooruitgang boeken, hoewel

[13] Zoals in het DWU-WP van 2023 is aangegeven, is de overgangsperiode van NCTS — fase 5 naar NCTS — fase 6 voorzien tussen 1 maart en 1 september 2025, in dezelfde periode dat ICS2 — release 2 zal overgaan naar ICS2 — release 3, waardoor synchronisatie tussen beide systemen mogelijk wordt.

verschillende lidstaten een middelhoog tot hoog risiconiveau meldden met betrekking tot de tijdige uitrol tegen 1 september 2025.

Aangezien de lidstaten er niet in zijn geslaagd het risico van vertragingen in 2025 naar behoren aan te pakken, heeft dit geresulteerd in een situatie waarin het NCTS — fase 6 op 1 september 2025 niet gereed was. Voor de lidstaten die van de opt-outmogelijkheid gebruikmaken, werden de minimale overgangswijzigingen op technisch niveau behandeld. Wat de opt-inmogelijkheid betreft, hadden de vertragingen gevolgen voor andere lidstaten en voor de marktdeelnemers, aangezien zij niet zouden kunnen profiteren van een gestroomlijnde indiening van douanevervoer- en veiligheids- en beveiligingsgegevens. Om extra lasten voor de marktdeelnemers (met inbegrip van die van buurlanden zoals Oekraïne en Turkije) te voorkomen, heeft de Commissie op grond van Verordening (EU) nr. 952/2013 van het Europees Parlement en de Raad aan zes lidstaten een afwijking toegestaan voor het gebruik van fase 6 van het nieuwe geautomatiseerde systeem voor douanevervoer tot en met 1 juni 2026. Deze afwijkingen voorzien erin dat spoor- en wegvervoerders tot eind 2025 een aansluiting kunnen maken op het ICS2 en dat de aansluiting op het douanevervoersysteem (NCTS — fase 6) dat gekoppeld is aan het ICS2, kan plaatsvinden tot en met 31 mei 2026. Deze extra verlenging was gerechtvaardigd, gezien de complexere ontwikkeling en tests die voor deze interconnectie nodig zijn. De afwijking houdt in dat de lidstaten wettelijk verplicht zijn aan de Commissie verslag uit te brengen over de geboekte vooruitgang.

Eind 2025 hadden 6 lidstaten een formele afwijking gekregen (BG, HR, LV, PL, RO en SK) en hadden in totaal 16 lidstaten (AT, BG, CY, CZ, DE, EE, ES, FI, IE, IT, LT, LU, LV, MT, PT en SI) NCTS — fase 6 uitgerold. Rekening houdend met de toegestane afwijkingen betekent dit een nalevingspercentage van 74 %. DK, FR, HU en SE plannen de uitrol van hun systeem vóór 1 maart 2026. De overige zeven lidstaten (BE, GR, HR, NL, PL, RO en SK) zijn voornemens hun systeem uiterlijk op 1 juni 2026 in te voeren, in overeenstemming met de verlenging van de afwijking.

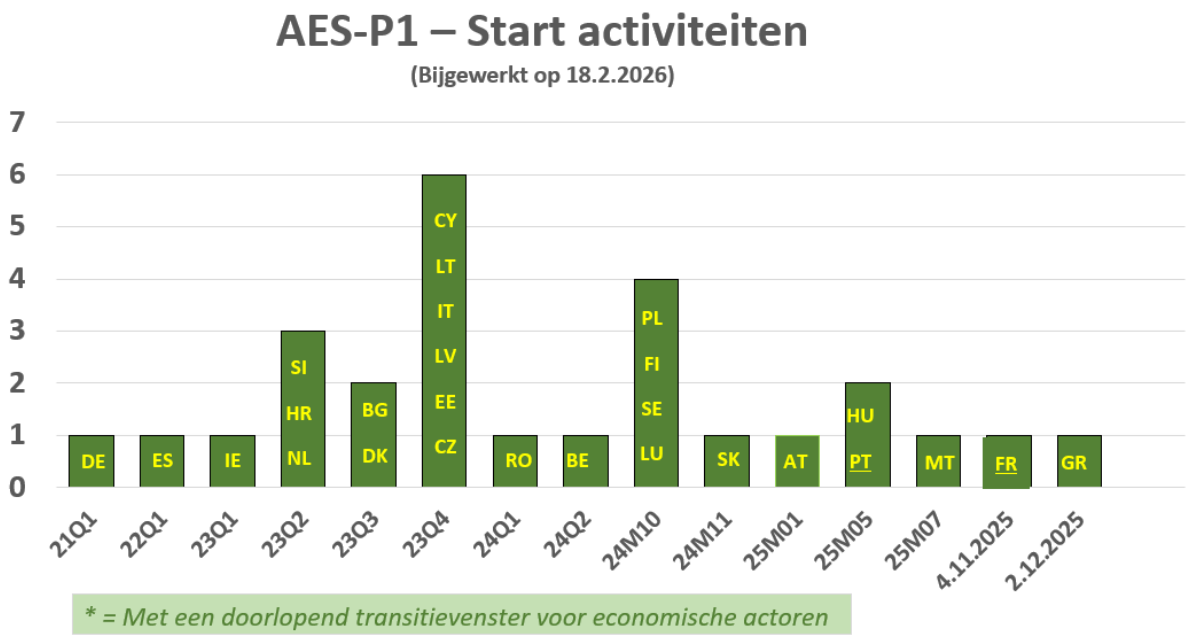
6) **DWU Geautomatiseerd uitvoersysteem** — AES (upgrade): het doel is om de DWU-vereisten voor de uitvoer en het uitgaan van goederen, alsook de DWU-vereenvoudigingen, toe te passen.

Voortgang: op grond van het DWU/WP van 2023 kunnen de lidstaten AES in drie stappen uitrollen: de kernfunctionaliteiten uiterlijk op 1 december 2023, interface met Excise uiterlijk op 13 februari 2024 en niet-kernfunctionaliteiten uiterlijk op 2 december 2024. De overgangsperiode voor marktdeelnemers is verlengd tot en met 14 december 2025. Zoals vermeld in het vorige verslag was de volledige ontwikkeling van de nationale componenten door de lidstaten echter niet haalbaar, aangezien sommige lidstaten niet in staat waren de termijn van 2 december 2024 of het einde van de overgangsperiode van 11 februari 2025 te halen en hebben zij om een verlenging van de overgangsmaatregelen verzocht. In dit verband omvatte de juridische wijziging van de uitvoeringsverordening betreffende technische regelingen (IRTA), waarover op 7 februari 2025 in het Comité douanewetboek werd gestemd en die op 13 maart 2025 werd aangenomen, de verlenging van de overgangsperiode tot en met 14 december 2025.

Zoals te zien is in figuur 4, hebben twaalf lidstaten op 1 december 2023 de kernfunctionaliteiten in gebruik genomen en voegden nog eens elf lidstaten zich in 2024 en 2025 bij deze groep. De situatie werd echter opnieuw kritiek in de tweede helft van 2025 als gevolg van de late uitrol door sommige lidstaten (HU, PT, MT, FR en GR), waardoor de marktdeelnemers een korte tot zeer krappe termijn werd gelaten voor de overgang naar het nieuwe AES. In sommige landen, zoals Frankrijk, hield dit een groot risico in op lange rijen vrachtwagens bij de plaatsen van uitgang uit de EU. Door versterkte monitoring en ondersteuning door de Commissie en de betrokkenheid van de lidstaten en de marktdeelnemers **is het AES op 15 december 2025 in de hele EU in gebruik genomen**. Dit **voltooiingspercentage van 100 %** van de uitrol van het AES met zijn kernfuncties was een belangrijke mijlpaal die bijdraagt tot de digitale uitvoering van het DWU.

Sommige lidstaten hebben te maken met verdere vertragingen bij de uitrol van de nevenfunctionaliteiten.

Wat AES — component 2 betreft, hebben de meeste lidstaten de component in 2025 uitgerold.



Figuur 4: lidstaten waar AES operationeel is.

Om de stand van zaken in de hierboven vermelde trans-Europese projecten **samen te vatten**: de Commissie bleef op schema om de in het kader van het DWU en het DWU/WP vastgestelde wettelijke termijnen te halen. Wat de uitrol door de lidstaten van de nationale componenten van deze trans-Europese systemen betreft, zijn in 2025 ernstige risico's voor vertragingen vastgesteld, met name voor CCI, NCTS — fase 6, ICS2 stap 3 voor spoor- en wegvervoer, PoUS en AES (zie punt 5.3). Eind 2025 was het systeem in verband met het PoUS — fase 2-project uitgerold, was het AES met zijn kernfuncties in alle lidstaten in gebruik genomen en was ICS2 operationeel voor alle vervoerswijzen. Na 2025 bestaat er een situatie van niet-naleving voor de lopende uitrol van de nevenfunctionaliteiten van CCI en AES in bepaalde lidstaten.

5.2.2 Nationale projecten

De lidstaten moesten de upgrade van hun systemen voor de **drie volledig nationale projecten**[14] overeenkomstig artikel 278, lid 2, DWU uiterlijk op 31 december 2022 hebben voltooid. Voor tweeëntwintig lidstaten bleek deze datum echter niet haalbaar; aan deze lidstaten werd op hun verzoek een afwijking verleend, waardoor de uitroltermijn werd verlengd tot 31 december 2023[15].

[14] Dit tijdschema geldt echter niet voor de uitvoercomponent van het nationale systeem voor bijzondere regelingen, waarvoor de activiteiten en planning nauw samenhangen met het AES.

[15] Uitvoeringsbesluit (EU) 2023/235 van de Commissie van 1 februari 2023 tot verlening van een door bepaalde lidstaten op grond van Verordening (EU) nr. 952/2013 van het Europees Parlement en de Raad gevraagde afwijking voor het gebruik van andere middelen dan elektronische gegevensverwerkingstechnieken voor de uitwisseling en de opslag van informatie voor de kennisgeving van aankomst van een zeeschip of van een luchtvaartuig (PB L 32 van 3.2.2023, blz. 220).
Uitvoeringsbesluit (EU) 2023/234 van de Commissie van 1 februari 2023 tot verlening van een door bepaalde lidstaten op grond van Verordening (EU) nr. 952/2013 van het Europees Parlement en van de Raad gevraagde afwijking voor het gebruik van andere middelen dan elektronische gegevensverwerkingstechnieken voor de uitwisseling en de opslag van informatie voor de kennisgeving van aanbrengen in verband met goederen die het douanegebied van de Unie worden binnengebracht (PB L 32 van 3.2.2023, blz. 217).
Uitvoeringsbesluit (EU) 2023/236 van de Commissie van 1 februari 2023 tot verlening van een door bepaalde lidstaten op grond van Verordening (EU) nr. 952/2013 van het Europees Parlement en van de Raad gevraagde afwijking voor het gebruik

In het verslag van vorig jaar werden enkele verdere vertragingen gemeld, voornamelijk voor het nationale invoersysteem en het systeem voor tijdelijke opslag. De voortgang van elk nationaal project in 2025 wordt hieronder weergegeven en geïllustreerd in figuur 5. Zie voor meer informatie deel 3 van het begeleidende werkdocument van de diensten van de Commissie bij dit verslag.

1) **DWU Kennisgeving van aankomst, kennisgeving van aanbrengen en tijdelijke opslag** (AN, PN en TS) (upgrade): het doel is om de nationale procedures voor binnenbrengen te automatiseren en de gegevensuitwisseling tussen bedrijven en de douane in de lidstaten te harmoniseren.

   Voortgang: in eerdere jaarlijkse verslagen werd vastgesteld dat de tijdige oplevering van nationale systemen in het gedrang was, maar dat er in 2025 belangrijke stappen vooruit zijn gezet. In 2025 hadden sommige lidstaten nog steeds te kampen met vertragingen bij de uitrol van het systeem voor tijdelijke opslag en/of bij de omschakeling van hun marktdeelnemers. Aangezien deze zaken veel langer duurden dan de wettelijke termijn, heeft de Commissie tegen acht lidstaten (AT, BE, CY, DK, GR, PT, RO en SK) een inbreukprocedure ingeleid wegens het niet volledig nakomen van de wettelijke verplichting om tijdelijke opslag — luchtvervoer uit te rollen.

   Eind 2025 zijn de meeste verlate lidstaten erin geslaagd hun systeem uit te rollen. Dit kan worden samengevat als een **voltooiingspercentage van 98 %**[16]. Zoals in figuur 5 te zien is, hebben alle lidstaten de uitvoering van de kennisgeving van aankomst en de kennisgeving van aanbrengen voltooid. Voor de tijdelijke opslag hadden drie lidstaten te kampen met verdere vertragingen en gaven zij een uitroldatum na 2025 aan. In het geval van AT is de volledige uitvoering gepland voor april 2026[17], terwijl GR en SK de uitvoering hebben staan voor 2027. Aangezien de Commissie geen vertraging kan aanvaarden, wordt de inbreukprocedure voortgezet.

2) **DWU Nationale invoersystemen** — NIS (upgrade): het doel is de uitvoering van alle uit het douanewetboek voortvloeiende procedurele en gegevensvereisten die verband houden met de invoer van goederen.

   Voortgang: verschillende lidstaten hebben sinds 2022, de oorspronkelijke termijn voor de uitrol van het NIS door de lidstaten, melding gemaakt van risico's met betrekking tot de tijdige oplevering van het project. In de eerste helft van 2025 hadden sommige lidstaten nog steeds te kampen met vertragingen bij de uitrol van het NIS en/of bij de omschakeling van hun marktdeelnemers. Daarom heeft de Commissie in de eerste helft van 2025 tegen acht lidstaten (AT, CZ, CY, DK, GR, FR, PT en RO) een inbreukprocedure ingeleid wegens het niet volledig nakomen van de wettelijke verplichting om het NIS uit te rollen. In 2025 hebben de meeste lidstaten (AT, CY, DK, MT, PL en SK) actie ondernomen om de vertragingen aan te pakken en hebben zij het project in 2025 afgerond.

   Eind 2025 hadden alle lidstaten, op één na, het systeem uitgerold, wat neerkomt op een **voltooiingspercentage van 96 %**. In het geval van CZ is de volledige uitrol gepland in het tweede kwartaal van 2026. In enkele lidstaten zijn bepaalde upgrades nog niet volledig in overeenstemming met het DWU en het EUCDM uitgevoerd.

van andere middelen dan elektronische gegevensverwerkingstechnieken voor de uitwisseling en de opslag van informatie voor de aangifte tot tijdelijke opslag van niet-Uniegoederen die bij de douane worden aangebracht (PB L 32 van 3.2.2023, blz. 223). Uitvoeringsbesluit (EU) 2023/237 van de Commissie van 1 februari 2023 tot verlening van een door bepaalde lidstaten gevraagde afwijking voor het gebruik van andere middelen dan elektronische gegevensverwerkingstechnieken voor de uitwisseling en de opslag van informatie in verband met de douaneaangifte voor goederen die het douanegebied van de Unie worden binnengebracht, zoals vastgesteld in de artikelen 158, 162, 163, 166, 167, 170 tot en met 174, 201, 240, 250, 254 en 256 van Verordening (EU) nr. 952/2013 van het Europees Parlement en van de Raad tot vaststelling van het douanewetboek van de Unie (PB L 32 van 3.2.2023, blz. 226).

[16] Voor de uitvoering van de tijdelijke opslag in verband met zeevervoer bedraagt het voltooiingspercentage 96 % en voor andere vervoerswijzen dan lucht- of zeevervoer is dit 89 %.

[17] AT heeft het systeem op 15 april 2026 uitgerold.

3) **DWU Bijzondere regelingen** — SP (upgrade): het doel is het harmoniseren van de bijzondere regelingen (d.w.z. douane-entrepot, bijzondere bestemming, tijdelijke invoer en actieve en passieve veredeling).

Voortgang: zoals in figuur 5 te zien is, hadden de meeste lidstaten SP IMP — component 2 al moeten hebben, wat neerkomt op een **voltooiingspercentage van 96 %**; AT en CZ zijn de laatste lidstaten die hun systeem in het tweede en derde kwartaal 2026 uitrollen[18]. Wat SP EXP — component 1 betreft, hadden de meeste lidstaten het systeem op 2 december 2024 uitgerold, ondanks de onderlinge afhankelijkheden met het AES-systeem. De overige lidstaten (AT, FR, GR, HU, MT en PT) hadden het systeem eind 2025 uitgerold, wat neerkomt op een **voltooiingspercentage van 100 %**, terwijl voor sommige lidstaten de omschakeling van de marktdeelnemers nog gaande was.

Samenvattend kan worden gesteld dat de lidstaten in 2025 aanzienlijke inspanningen hebben geleverd en dat de nationale systemen nu operationeel zijn. Er blijven na 2025 nog slechts een beperkt aantal kritieke vertragingen bestaan, waardoor weinig lidstaten zich in een situatie van niet-naleving bevinden.

	AN	PN	TS	NIS	SP IMP
Deadline in DWU/WP	31.12.2022 met verlenging tot 31.12.2023[1]			31.12.2022 met verlenging tot 31.12.2023[2]	
AT	1.7.2023	16.5.2023	**15.4.2026**	14.12.2025	**1.9.2026**
BE	30.6.2023	5.7.2023	29.11.2023	28.8.2024*	28.8.2024
BG	1.3.2023	10.11.2023	10.11.2023	10.11.2023	10.11.2023
CY	30.10.2024	30.10.2024	30.10.2024	19.5.2025	19.5.2025
CZ	5.12.2023	5.12.2023	5.12.2023	**18.5.2026**	**18.5.2026**
DE	n.v.t.	6.3.2021	6.3.2021	6.3.2021	6.3.2021
DK	6.11.2023	6.11.2023	7.6.2025	7.6.2025*	7.6.2025
EE	1.10.2023	15.3.2021	1.7.2021	1.7.2021	1.7.2021
ES	1.3.2023	1.1.2024	1.1.2024	5.9.2023	5.9.2023
FI	31.3.2023	31.3.2021	31.12.2022	31.12.2022	31.12.2022
FR	30.6.2023	6.3.2024	6.3.2024	30.11.2024*	30.11.2024
GR	31.12.2023	31.12.2023	**31.12.2027**	6.8.2024*	6.8.2024
HR	1.7.2023	1.3.2023	17.4.2023	1.1.2023	1.1.2023
HU	2.4.2024	2.4.2024	2.4.2024	1.11.2023	1.11.2023
IE	1.7.2023	23.11.2020	23.11.2020	5.10.2021	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	4.6.2018	4.6.2018
MT	24.3.2025	24.3.2025	24.3.2025	24.3.2025	24.3.2025
NL	30.6.2023	1.12.2023	1.12.2023	1.4.2022	1.4.2022
PL	1.7.2023	20.4.2025	20.4.2025*	20.4.2025*	1.7.2021
PT	30.9.2025	30.9.2025	30.9.2025	1.10.2025	30.9.2025
RO	1.5.2024	30.9.2024	30.8.2025	30.8.2025	30.8.2025
SE	1.3.2023	27.9.2023	2.12.2025	15.3.2022	23.2.2023
SI	1.3.2023	1.3.2023	1.3.2024	1.1.2022	1.1.2022
SK	1.3.2023	1.10.2023	**31.3.2027***	30.9.2025*	11.6.2016

[18] CZ heeft het NIS, met inbegrip van het SP IMP, op 18 mei 2026 uitgerold.

Voltooiingspercentage tegen 2025	**100 %**	**100 %**	**89 %**	**96 %**	**93 %**

Legenda	
	Uitrol voltooid op 31.12.2025
	Systeem niet uitgerold op 31.12.2025
	Geen gegevens verstrekt in nationale projectplannen of uitrol niet van toepassing

Figuur 5: planning van de uitrol van de nationale systemen voor binnenbrengen en invoer.

[1] Tot 31 december 2023 voor de lidstaten waaraan een afwijking is verleend.
[2] Tot 31 december 2023 voor de lidstaten waaraan een afwijking is verleend, of tot 1 juli 2024 wanneer artikel 2, lid 4 bis, van Gedelegeerde Verordening (EU) 2015/2446 van de Commissie van toepassing is.
* Het nationale systeem is tijdig geüpgraded, maar moet verder worden afgestemd op het DWU en het EU-model voor douanegegevens en/of de transitie van de marktdeelnemers loopt nog.

5.2.3 Gegevens uit Surveillance

In dit jaarverslag willen wij de aandacht vestigen op de resterende uitdagingen met betrekking tot de doorgifte van de vereiste gegevens aan het **Surveillance 3-systeem** (SURV3). Het Surveillance-systeem van de Commissie speelt een cruciale rol in het huidige geo-economische en geo-politieke klimaat. Het belangrijkste doel van het systeem is een alomvattend toezichtskader tot stand te brengen dat de handelsstromen monitort, de financiële belangen van de Unie beschermt en de interne markt beschermt tegen oneerlijke of onregelmatige praktijken. Het systeem biedt de analytische basis voor het opsporen van anomalieën in het handelsverkeer, het voorkomen van fraude en het waarborgen van eerlijke concurrentie voor de bedrijfstakken van de Unie. Wat het Surveillance 3-systeem betreft, dat fungeert als de technische ruggengraat van de EU-architectuur voor het toezicht op douanegegevens, dat handelsgegevens verzamelt uit de douaneaangiften die bij de douanediensten van de lidstaten worden ingediend en verwerkt, **zijn de kwaliteit en beschikbaarheid van de via het NIS gerapporteerde gegevens van cruciaal belang**.

Een aanzienlijk aantal lidstaten is het grootste deel van hun invoergegevens via oude systemen blijven indienen. Dit aantal daalt tot twee lidstaten (AT en FR) wanneer de uitvoergegevens in aanmerking worden genomen.

In het licht van het bovenstaande heeft de Commissie in 2025 inbreukprocedures ingeleid tegen dertien lidstaten (AT, BE, CY, CZ, DK, FR, IE, IT, MT, PT, RO, SI en SK) wegens het niet volledig nakomen van de SURV3-verplichtingen inzake gegevensoverdracht, met name wat betreft de volledigheid van de gegevens en de conformiteit van het formaat.

Hoewel vijf lidstaten (BE, IT, MT, RO en SI) er in de loop van 2025 in zijn geslaagd passende maatregelen te nemen, hadden in totaal acht lidstaten (AT, CY, CZ, DK, FR, IE, PT en SK) eind 2025 nog steeds niet alle invoergegevens bij SURV3 ingediend[19]. Dit kan worden samengevat als een **voltooiingspercentage van 70 %**.

5.2.4. Stand van zaken voor uitbreidingslanden

De kandidaat-lidstaten en andere landen, zoals de partijen bij de Overeenkomst betreffende een gemeenschappelijke regeling inzake douanevervoer, moeten rekening houden met de in het DWU voorziene omschakeling naar de verbeterde elektronische systemen en met de nieuwe digitale benaderingen die in het voorstel voor douanehervorming zijn opgenomen.

[19] FR, DK en SK hebben de SURV3-gegevens tegen het einde van het eerste kwartaal van 2026 ingediend en AT, IE, PT en CZ zullen naar verwachting tegen het tweede kwartaal van 2026 aan de voorschriften voldoen.

De Commissie houdt geen systematisch toezicht op de voortgang wat betreft het gebruik van volledig elektronische systemen door deze landen in het kader van de rapportageverplichting uit hoofde van artikel 278 bis DWU. Regelmatige beoordelingen door de EU van de ontwikkeling van een digitale strategie en van het digitale landschap ter ondersteuning van hun afstemming op de douanewetgeving van de EU vormen echter een essentieel onderdeel van de uitbreidingsstrategie, met inbegrip van de associatieovereenkomsten met de EU.

De kandidaat-lidstaten moeten in voorbereiding op hun toetreding tot het douanegebied van de EU geleidelijk koppelingen tot stand brengen met de DWU-systemen of deze invoeren. Afhankelijk van de geplande toetredingsdatum moeten zij mogelijk ook functionaliteiten invoeren voor de toekomstige, in het pakket douanehervorming voorgestelde EU-douanedatahub.

Daarnaast zullen kandidaat-lidstaten in de toekomst, in voorbereiding op hun toetreding, regelmatig diverse belangrijke activiteiten moeten uitvoeren. Zo zullen zij verslag moeten uitbrengen over de digitale uitvoering en moeten deelnemen aan conformiteitstests om interoperabiliteit te waarborgen tussen hun nationale systemen en die van de lidstaten en van de EU. Voorts zal de EU de prestaties van deze systemen regelmatig moeten beoordelen.

5.3 RISICO'S EN RISICOBEPERKENDE MAATREGELEN

De rolverdeling is vanaf het begin gedefinieerd en overeengekomen met alle belanghebbenden en moet gedurende de hele levenscyclus van het project worden gerespecteerd. Aangezien de Commissie erin is geslaagd een voltooiingspercentage van 100 % te bereiken voor de uitrol van de centrale systemen en componenten die onder haar verantwoordelijkheid vallen, en de lidstaten ook een zeer belangrijke mate van uitvoering hebben bereikt tegen de algemene termijn van 2025 voor de digitale transitie, **zijn de risico's en risicobeperkende maatregelen slechts nog relevant voor een klein deel van de algehele digitale uitvoering**.

Zoals ook in de vorige verslagen is aangegeven, **zijn de door de lidstaten gemelde onderliggende redenen voor de vertragingen divers en vaak terugkerend van aard**. Het gaat onder meer om tekorten aan financiële en personele middelen, concurrerende nationale prioriteiten op het gebied van IT en onderlinge afhankelijkheden met andere projecten. Daarnaast benadrukken de lidstaten dat sommige nationale IT-infrastructuren niet aan de technische eisen van de projecten kunnen voldoen, dat er capaciteitsproblemen spelen bij contractanten en dat er sprake is van afhankelijkheden met externe belanghebbenden. Andere factoren die een rol spelen, zijn onder meer uitgebreide conformiteitstests, de paraatheidsniveaus van marktdeelnemers, langdurige openbare aanbestedingsprocedures, uitdagingen op het gebied van governance en de complexiteit van de integratie van nieuwe systemen in bestaande IT-landschappen.

De lidstaten hebben in de enquête ook de verschillende risicobeperkende maatregelen beschreven die zijn vastgesteld en genomen om de opgelopen vertragingen aan te pakken. Het gaat hierbij om maatregelen als een optimale toewijzing van middelen, de invoering van flexibele methoden, de toepassing van geïntegreerde systeemoplossingen en de intensivering van de coördinatie met contractanten om de efficiëntie te verhogen en de samenwerking te verbeteren. Andere lidstaten nemen maatregelen om de organisatiestructuren te verbeteren, processen te stroomlijnen en hun planning te verfijnen om het projectbeheer en de besluitvorming te verbeteren. Deze maatregelen werden genoemd voor zowel de nationale als de trans-Europese projecten.

Wat de nationale projecten betreft, was eind 2025 een totaal voltooiingspercentage van 96 % bereikt voor de nationale uitrol van de nationale systemen voor binnenbrengen en nationale invoersystemen. Naast de paar verlate lidstaten bieden sommige andere lidstaten nog steeds het oude en het nieuwe systeem aan hun marktdeelnemers aan en/of werken zij nog steeds aan enkele kleine upgrades van hun nationale systemen om voor 100 % aan het DWU en het EUCDM te voldoen. De volledige voltooiing is van cruciaal belang gezien de gevolgen voor de trans-Europese systemen zoals de CCI en voor de indiening van gegevens bij het Surveillance-systeem. Voor een goede werking van het Surveillance-systeem is het absoluut noodzakelijk dat alle lidstaten zo spoedig mogelijk overschakelen op de nieuwe gegevensformaten. Dit zal de beschikbaarheid en de kwaliteit van de gegevens verbeteren en het vermogen van het systeem versterken om handelsstromen te monitoren en de financiële belangen van de EU te beschermen.

De Commissie heeft in 2025 wettelijke handhavingsmaatregelen genomen ten aanzien van lidstaten die te kampen hebben met vertragingen bij de uitrol van hun nationale systemen van binnenbrengen en nationale invoersystemen en/of met de indiening van de vereiste gegevens bij Surveillance, en zal in 2026 in aanvulling op de permanente ondersteunings- en monitoringsactiviteiten verdere juridische stappen ondernemen.

Wat de trans-Europese gedecentraliseerde systemen met nationale componenten betreft, is de situatie voor sommige projecten zeer positief, terwijl zij voor bepaalde andere projecten kritiek is, zoals hieronder nader wordt uiteengezet.

De lidstaten hebben de in het verslag van 2024 vermelde risico's met betrekking tot de **uitrol van het NCTS — fase 5** goed aangepakt, wat heeft geleid tot een succesvolle afsluiting van de overgangsperiode op 21 januari 2025. Ook voor **release 3 van ICS2** is op 31 december 2025 de omschakeling van de marktdeelnemers in het weg- en spoorvervoer plaats succesvol afgesloten. Dit is dankzij de inspanningen van de lidstaten en de marktdeelnemers, waarbij de Commissie de lidstaten en de

marktdeelnemers op verschillende manieren is blijven ondersteunen bij hun ontwikkelingsactiviteiten voor ICS2 — release 3. Deze ondersteuning bestond onder meer uit het organiseren van speciale webinars, het verlenen van bijstand via veelgestelde vragen, het monitoren en coördineren van plenaire vergaderingen om te waarborgen dat de projectplannen aansluiten op de mijlpalen van de Commissie voor de IT-oplevering. Tot slot zijn communicatiecampagnes, online-opleidingssessies en documenten verstrekt, die toegankelijk zijn in de openbare bibliotheek in CIRCABC en de Europa-website.

Wat de uitvoering van het **AES** betreft, werd in het vorige verslag gesteld dat enkele lidstaten de feitelijke activiteiten in de loop van 2025 hadden gepland, na de oorspronkelijke termijnen in het DWU/WP[20]. Op hun verzoek en om verstoringen van de handelsstromen te voorkomen, heeft de Commissie de periode voor de voortzetting van de overgangsmaatregelen voor uitvoer en uitgang verlengd tot en met 14 december 2025. De Commissie heeft ook het "programma voor de coördinatie van nationale overheden" voortgezet om de lidstaten te ondersteunen bij de ontwikkeling en uitrol van hun nationale componenten. De activiteiten omvatten onder meer een speciale helpdesk, virtuele vergaderingen om de ontwikkelingsachterstanden van de lidstaten te beperken, geactualiseerde informatieverspreiding onder bedrijven en regelmatige verslaglegging aan de ECCG en de douanebeleidsgroep. De Commissie brengt daarnaast sinds het eerste kwartaal van 2021 driemaandelijks geconsolideerde voortgangsverslagen over de omschakeling naar de nieuwe systemen uit, met KPI's voor vroegtijdige waarschuwingen. Er zijn e-learningmodules, richtsnoeren en ander informatiemateriaal ter beschikking gesteld van de lidstaten en de marktdeelnemers. Op 15 december 2025 waren alle lidstaten erin geslaagd hun systeem met betrekking tot de kernfunctionaliteiten uit te rollen, waarbij PT, FR en GR de laatste lidstaten waren. Dit toont aan dat de risicobeperkende maatregelen die eind 2024 zijn overeengekomen, met de wijziging van de overgangsdatum en de versterkte monitoring van de voortgang, de juiste stap voorwaarts zijn gebleken. De taken die enkele lidstaten nog te doen staan, houden verband met de uitvoering van de nevenfunctionaliteiten, die in de loop van 2026 verder zullen worden gemonitord om ervoor te zorgen dat de marktdeelnemers kunnen profiteren van alle vereenvoudigingen die het DWU biedt, zoals de gecentraliseerde inklaring (CCE).

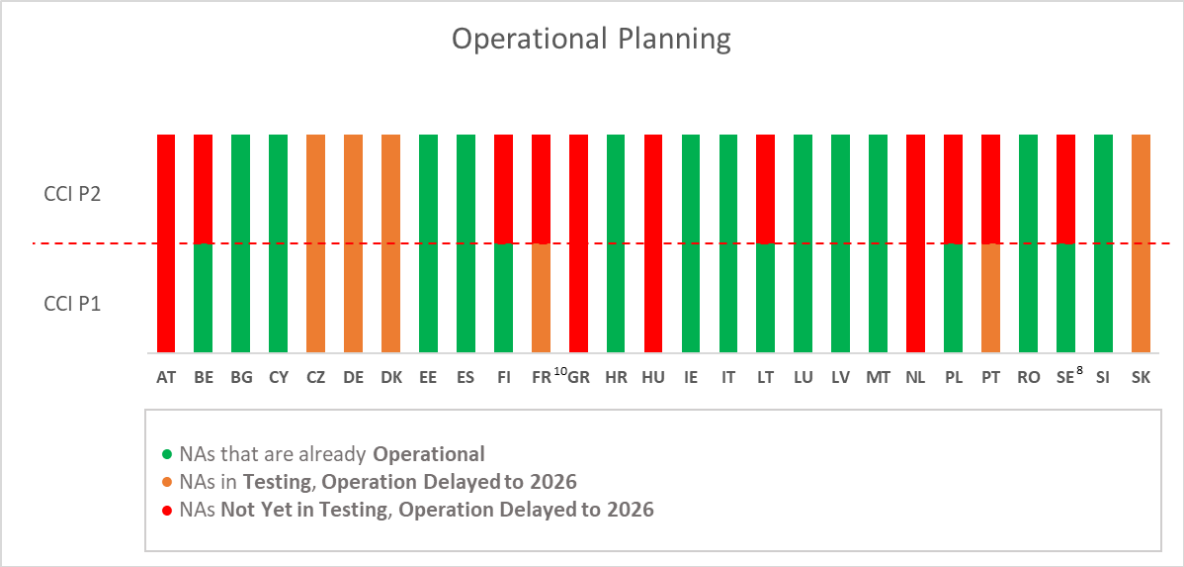
Wat het project **PoUS — fase 2** betreft, is de centrale werking ervan afhankelijk van de nationale uitrol. Vanuit het oogpunt van de centralisering van douaneactiviteiten ligt het project op schema, maar er zijn aanzienlijke vertragingen bij de beschikbaarheid van de nationale maritieme éénloketsystemen van de maritieme autoriteiten van de lidstaten, zoals uiteengezet in de mededeling van de Commissie van 22 oktober 2024 over versie 2024 van het meerjarig uitvoeringsplan voor het Europees maritiem éénloketsysteem (C/2024/6300). Overeenkomstig het toegestane derogatiebesluit moeten de lidstaten vanaf 15 augustus 2025 om de vier maanden uiterlijk op de 15e dag na de vierde maand verslag uitbrengen over de voortgang bij het verstrekken van de interface tussen het PoUS-systeem als bedoeld in Uitvoeringsbesluit (EU) 2023/2879 en het nationaal maritiem éénloketsysteem als bedoeld in Verordening (EU) 2019/1239. De Commissie heeft de douanediensten tijdens de vergaderingen van de Coördinatiegroep elektronische douane (ECCG) en de Groep douanezaken (CBG) opgeroepen om nauw samen te werken met de maritieme autoriteiten om hun deskundigheid in te brengen bij de uitvoeringswerkzaamheden.

In 2025 werd een verdere uitrol van **NCTS — fase 6** verwacht, aangezien de spoor- en wegvervoerders naar verwachting vanaf 1 september 2025 aan de nieuwe EU-douaneveiligheidseisen zouden voldoen. Zoals uiteengezet in de punten 3.7.2, 4.2 en 4.5.2, is deze datum verlengd tot 1 juni 2026 voor NCTS — fase 6. Overeenkomstig het derogatiebesluit voor NCTS — fase 6 moeten de lidstaten maandelijks verslag uitbrengen aan de Europese Commissie over de vooruitgang die is geboekt bij de ontwikkeling van de interconnectie als bedoeld in Uitvoeringsbesluit (EU) 2023/2879 van de Commissie. NCTS — fase 6 is een belangrijke stap in de richting van een meer geharmoniseerde, datagestuurde douanevervoeromgeving in heel Europa, maar de omschakeling verloopt niet overal even soepel. Sommige handelaren zullen snel kunnen profiteren van een gestroomlijnd aangifteproces, terwijl andere afzonderlijke aangiften voor douanevervoer en beveiligingsverklaringen moeten blijven verwerken.

[20] In het DWU/WP van 2023 is het einde van het uitrolvenster voor de kernfunctionaliteiten van het systeem voorzien voor 1 december 2023, de ontwikkeling van een met het EMCS geharmoniseerde interface voor 13 februari 2024, en voor de resterende functionaliteiten voor 2 december 2024. Uiterlijk op 2 december 2024 moeten alle lidstaten en handelaren gebruikmaken van het AES-systeem. De overgangsperiode verstrijkt op 11 februari 2025.

Tijdens de omschakeling kunnen de regels voor aangiften van multimodale zendingen of zendingen die meerdere landen betreffen, verschillen tussen het land van vertrek, het land van doorvoer en het land van bestemming. Vooruitblikkend wordt verwacht dat de omschakeling medio 2026 is afgerond en dat alle lidstaten zich dan in NCTS — fase 6 zullen bevinden. Ondertussen moeten de lidstaten en de marktdeelnemers zich voorbereiden op en ervoor zorgen dat zij technisch gezien klaar zijn voor NCTS — fase 6, om goederen soepel door het veranderende douanevervoerslandschap te vervoeren. De Commissie zal de voortgang op de voet volgen.

Wat de situatie van het **CCI-systeem** betreft, hebben 17 lidstaten de in het DWU/WP vastgestelde uitroldatum voor CCI — fase 1 van 1 juli 2024 niet gehaald[21], terwijl 19 lidstaten voor CCI — fase 2 de termijn van 2 juni 2025 niet hebben gehaald. De vertragingen van de lidstaten in combinatie met de verschillende benaderingen van de stapsgewijze ontwikkeling en uitrol van CCI-systemen (zie figuur 6 hieronder over de operationele planning) zorgen voor een gebrek aan evenwicht tussen de uitvoering van het toepassingsgebied van de CCI in de lidstaten en de vereisten van de marktdeelnemers voor de volledige uitvoering van de CCI.



Figuur 6: operationele planning per nationale overheid van de lidstaten.

De Commissie heeft haar activiteiten doorgezet en blijft nauwlettend toezien op de voortgang bij de ontwikkeling door de lidstaten van de nationale componenten **voor het CCI-project** en stelt sinds het eerste kwartaal van 2024 driemaandelijkse geconsolideerde voortgangsverslagen op. Voorts is het speciale CCI-team van de Commissie zich blijven inspannen om vragen van de lidstaten over invoer en de vereenvoudigingen bij invoer, zoals gecentraliseerde inklaring, te beantwoorden. Daarnaast zijn er vergaderingen van de Groep douanezaken CCI georganiseerd om onder meer de activiteiten in verband met de aanvragen voor een CCI-vergunning te coördineren, alsook regelmatige technische vergaderingen op wekelijkse en tweewekelijkse basis en feedbacksessies over conformiteitstests.
Op de Europa-website zijn e-learningmodules en communicatiemateriaal gepubliceerd om de omschakeling naar en de uitvoering van de nieuwe systemen te ondersteunen. De Commissie heeft ook administratieve brieven gestuurd naar de lidstaten die te kampen hadden met vertragingen bij de uitvoering van het CCI-project na de wettelijke termijn.

De vertragingen die de lidstaten ondervinden, hebben gevolgen voor de voortgang van de trans-Europese systemen in hun geheel, wat op zijn beurt weer **gevolgen heeft voor de activiteiten van de Commissie**. Dit vereist voortdurende investeringen in middelen voor conformiteitstests, coördinatie en ondersteunende activiteiten voor de trans-Europese projecten en ook uitgebreid onderhoud van de

[21] In het DWU/WP van 2023 is het eind van de uitrolperiode gepland voor 1 juli 2024.

centrale componenten tijdens overgangsperioden. Het omvat ook verdere bijstand aan de lidstaten en monitoring van de voortgang.

Samenvattend kan worden gesteld dat **de Commissie** in 2025 ook een aantal maatregelen heeft genomen die een aanvulling vormen op de maatregelen die op nationaal niveau door de lidstaten zijn vastgesteld en worden uitgevoerd.

In de eerste plaats heeft de Commissie het **toezicht op en de monitoring van het digitale programma van het DWU versterkt** door de frequentie van de voortgangsverslagen te verhogen en bilaterale vergaderingen en missies op directieniveau met elk van de lidstaten te organiseren. De uitvoering van het DWU/WP is ook consequent op de agenda geplaatst van de vergaderingen en missies van de directeur-generaal en van plenaire vergaderingen op hoog niveau met de directeuren-generaal van de lidstaten, zoals in de douanebeleidsgroep, en met de CIO's van het lidstaten in het CIO-netwerk. De lidstaten zijn aangemoedigd om de voortgang van de resterende projecten nauwlettend te volgen en risicobeperkende maatregelen te nemen met het oog op de voltooiing van het digitale DWU-programma tegen eind 2025.

De Commissie is gebruik blijven maken van een dashboard van het strategische meerjarenplan voor de douane (MASP-C) op basis van de herziening van het MASP-C van 2023 en het DWU/WP van 2023 om de voortgang en de mijlpalen in het project te monitoren en mogelijke vertragingen in een vroeg stadium vast te stellen. Het dashboard wordt elk kwartaal gepresenteerd aan de lidstaten in de ECCG, die gezamenlijk bijeenkomt met het bedrijfsleven.

In de tweede plaats is de Commissie haar geïntensiveerde **bijstand aan de lidstaten voor trans-Europese systemen** blijven voortzetten door een flexibele en iteratieve aanpak toe te passen voor de ontwikkeling en uitrol van de elektronische DWU-systemen. Deze methode, die prototyping, snelle probleemoplossing en een evenwichtige werklast voor zowel de Commissie als de lidstaten omvat, verbetert de kwaliteit van het systeem en maakt tastbare vooruitgang mogelijk. Deze aanpak is door de lidstaten en door handelaren goed ontvangen.

Daarnaast heeft de Commissie vanaf de aanvang van de projecten een **mechanisme voor samenwerking** tussen belanghebbenden opgezet om de voorbereidende activiteiten te verbeteren, besluitvormingsproblemen te voorkomen en transparantie te waarborgen door middel van regelmatige projectupdates.

De Commissie is ook de **coördinatie en monitoring van programma's blijven doorzetten** voor elk van de lopende projecten in verband met de trans-Europese systemen ICS2, NCTS, CCI en AES.

In de derde plaats heeft de Commissie de lidstaten middels enquêtes en op andere manieren gevraagd informatie te verstrekken over hun beperkingen en hun behoefte aan steun om de risico's te beperken. De lidstaten hebben te kennen gegeven dat de bilaterale vergaderingen op directieniveau en de technische dialoog met DG TAXUD zeer nuttig waren. De Commissie is verdergegaan met het verzamelen van **geleerde lessen** en **beste praktijken** voor de ontwikkeling van digitale projecten. Met dit doel voor ogen is hierover informatie verzameld via de in 2025 gehouden enquête en zijn de resultaten toegevoegd aan deel 1 van het begeleidende werkdocument van de diensten van de Commissie bij dit verslag. Voorts hebben verschillende lidstaten hun nationale ervaringen en praktijken op het gebied van de digitale transformatie van het DWU gedeeld tijdens de vergadering van de Groep douanebeleid op hoog niveau in juli en december 2025 en de vergadering van het CIO-netwerk in november 2025.

Ten vierde heeft de Commissie, overeenkomstig de **handhavingsstrategie van de EU**, een formele correspondentie gevoerd met de lidstaten die te maken hebben met vertragingen bij de invoering van digitale systemen. De Commissie heeft besloten gerechtelijke stappen te ondernemen tegen lidstaten die

hun verplichtingen uit hoofde van het DWU en het DWU/WP niet zijn nagekomen. In mei[22], juni[23] en juli[24] 2025 zijn inbreukprocedures ingeleid tegen 14 lidstaten (AT, BE, CZ, CY, DK, FR, GR, IE, IT, MT, SK, SI, PT en RO) wegens niet-nakoming van hun verplichtingen om het systeem voor tijdelijke opslag voor luchtvervoer (TS Air), het nationale invoersysteem (NIS) en het geautomatiseerde uitvoersysteem (AES) uit te rollen en wegens niet-nakoming van hun verplichtingen inzake de doorgifte van douanegegevens aan het Surveillance-systeem (SURV3).

Terugblikkend op de algemene ervaringen met de digitale transitie en de uitvoering van het DWU gedurende een periode van tien jaar, werd de lidstaten gevraagd hun feedback te geven tijdens een speciale CIO-vergadering over de grootste uitdagingen bij de digitale uitvoering van het DWU. In de reacties was een duidelijk patroon waar te nemen: **de drie veruit belangrijkste problemen waren 1) governancestructuren die tijdige besluitvorming mogelijk maken, 2) het ondersteunen van de betrokkenheid van belanghebbenden en 3) het definiëren en handhaven van een duidelijk toepassingsgebied.** De complexiteit van de nationale governanceregelingen heeft in bepaalde gevallen geleid tot een spreiding van de verantwoordelijkheid. In grootschalige programma's voor digitale transformatie zoals het DWU vertaalt deze verspreide verantwoordingsplicht zich rechtstreeks in uitvoeringsrisico's. Uit de ervaringen van de Commissie is gebleken dat de uitvoering pas in een stroomversnelling komt wanneer er op nationaal niveau sprake is van duidelijke verantwoordelijkheid op hoog niveau, aansturing en centrale coördinatie; de vooruitgang is dan aanzienlijk sneller en voorspelbaarder.

[22] Er zijn aanmaningsbrieven ("letters of formal notice", LFN) gestuurd naar Tsjechië (INFR(2025)2017), Denemarken (INFR(2025)2018), Griekenland (INFR(2025)2019), Oostenrijk (INFR(2025)2015), Roemenië (INFR(2025)2020) en Slowakije (INFR(2025)2021) omdat zij de elektronische systemen voor tijdelijke opslag voor luchtvervoer en, in sommige gevallen, het nationale invoersysteem niet uiterlijk op 31 december 2023 hadden uitgerold. Daarnaast zijn aan Denemarken (INFR(2025)2011), Frankrijk (INFR(2025)2012), Cyprus (INFR(2025)2010), Oostenrijk (INFR(2025)2007), Portugal (INFR(2025)2013) en Roemenië (INFR(2025)2014) aanmaningsbrieven gestuurd wegens het niet doorgeven van volledige douanegegevens aan de Commissie via SURV3: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/nl/inf_25_982.

[23] Er zijn inbreukprocedures ingeleid tegen Portugal (INFR(2025)2064) en België (INFR(2025)2016) wegens het niet uitrollen van het systeem voor tijdelijke opslag voor luchtvervoer, en in het geval van Portugal ook voor het nationale invoersysteem. Daarnaast is een aanmaningsbrief gestuurd naar België (INFR(2025)2009) wegens het niet doorgeven van volledige douanegegevens aan de Commissie via het SURV3-systeem: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/nl/inf_25_1241.

[24] De Commissie heeft Frankrijk (INFR(2025)2060) en Cyprus (INFR(2025)2061) aanmaningsbrieven gestuurd wegens het niet uitrollen van het systeem voor tijdelijke opslag en nationale invoer, en in het geval van Frankrijk ook voor het geautomatiseerde uitvoersysteem. Voorts werden Tsjechië (INFR(2025)2054), Ierland (INFR(2025)2055), Italië (INFR(2025)2056), Malta (INFR(2025)2057), Slovenië (INFR(2025)2059) en Slowakije (INFR(2025)2058) aangemaand wegens het niet doorgeven van volledige douanegegevens aan de Commissie via het SURV3-systeem: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/nl/inf_25_1628.