EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 13.7.2026
COM(2026) 362 final

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

i henhold til artikel 278a i EU-toldkodeksen om fremskridt i udviklingen af de elektroniske systemer, der fremgår af kodeksen

{SWD(2026) 180 final}

Indholdsfortegnelse

1. Indledning 2

2. Resumé 4

3. Rapportens indhold 6

4. Ansvar for den digitale gennemførelse af EU-toldkodeksen 7

5. Global oversigt over fremskridt i udviklingen af elektroniske systemer til gennemførelse af EU-toldkodeksen 7

5.1 PROJEKTER AFSLUTTET FØR 2025 7

5.2 PROJEKTERNES FREMDRIFT I 2025 8

5.3 RISICI OG AFBØDENDE FORANSTALTNINGER 18

1. INDLEDNING

Dette dokument udgør den årlige statusrapport om den digitale gennemførelse af EU-toldkodeksen[1] (UCC) for 2025 og er den **syvende og sidste rapport**, som Kommissionen har udarbejdet i overensstemmelse med artikel 278, litra a), i EU-toldkodeksen om fremskridtene med udviklingen af de elektroniske systemer[2].

EU-toldkodeksen trådte i kraft den 1. maj 2016, og efter ændringen heraf i 2019[3] fastsætter den fristerne i 2020, 2022 og 2025 for den gradvise fuldførelse af projekterne i forbindelse med den digitale omstilling og gennemførelsen af EU-toldkodeksen. I overgangsperioden kunne de eksisterende elektroniske og papirbaserede systemer anvendes til gennemførelse af toldformaliteter (de såkaldte "overgangsforanstaltninger"), indtil de nye eller opgraderede elektroniske systemer, der er fastsat i EU-toldkodeksen, er operationelle.

I denne sammenhæng skal arbejdsprogrammet for EU-toldkodeksen[4] og gennemførelsesforordningen om den tekniske tilrettelæggelse af elektroniske systemer[5] (IRTA) læses i sammenhæng med EU-toldkodeksen og de tilhørende delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter.

Arbejdsprogrammet for EU-toldkodeksen er det retlige instrument til at styre den gradvise og komplekse tredimensionelle overgang til fuldt digitale toldprocedurer under hensyntagen til indbyrdes afhængigheder mellem systemer og status på den faktiske udvikling. Arbejdsprogrammet er det instrument, der anvendes til at styre interessenterne i projekterne (medlemsstaterne, Kommissionen, økonomiske aktører) i en fælles og realistisk gennemførelse af projekterne frem til den 31. december 2025, som er den endelige slutdato for den digitale implementering. IRTA fastlægger den tekniske tilrettelæggelse for hvert enkelt system med hensyn til komponenter, ansvarsområder, adgang til data og teknisk overgang.

Denne rapport anvender arbejdsprogrammet for EU-toldkodeksen, vedtaget af Kommissionen den 15. december 2023, som referencepunkt for statusrapporteringen. Aspekter vedrørende program- og projektstyring er defineret i den flerårige strategiske plan for toldområdet (MASP-C). **Rapporten dækker de fremskridt, der er opnået gennem årene med henblik på at skabe et fuldt digitalt toldmiljø i Den Europæiske Union, idet 2025 markerer det sidste år for gennemførelsen af EU-toldkodeksen**.

Mens EU-toldkodeksen danner retsgrundlaget for en fuldt digital, harmoniseret toldramme i hele Den Europæiske Union og ved dens ydre grænser, udgør dens fuldstændige og ensartede gennemførelse på alle toldområder og i alle medlemsstater en **forudsætning for en velfungerende toldunion, og den danner grundlaget for næste fase af toldreformen**. Det er derfor afgørende, at alle medlemsstater fuldfører deres del af gennemførelsen af den gældende EU-toldkodeks for at sikre, at økonomiske operatører og erhvervsdrivende får det fulde udbytte inden overgangen til EU's toldreform.

---

[1] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 952/2013 af 9. oktober 2013 om EU-toldkodeksen (EUT L 269 af 10.10.2013, s. 1).

[2] Rapport fra Kommissionen til Europa-Parlamentet og Rådet:
2019: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/ALL/?uri=CELEX%3A52019SC0434;
2020: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=CELEX%3A52020SC0339;
2021: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=CELEX%3A52021SC0382;
2022: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=CELEX%3A52023SC0029;
2023: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=COM:2024:395:FIN;
2024: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=celex:52025DC0579.

[3] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/632 af 17. april 2019 om ændring af forordning (EU) nr. 952/2013 med henblik på forlængelse af den midlertidige anvendelse af andre midler end elektroniske databehandlingsteknikker som omhandlet i EU-toldkodeksen (EUT L 111 af 25.4.2019, s. 54).

[4] Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2023/2879 af 15. december 2023 om fastlæggelsen af arbejdsprogrammet vedrørende udviklingen og indførelsen af de elektroniske systemer, der er omhandlet i EU-toldkodeksen, EUT L 2023/2879 af 22.12.2023, s. 1, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202302879.

[5] Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2025/512 af 13. marts 2025 om den tekniske tilrettelæggelse af udvikling, vedligeholdelse og benyttelse af elektroniske systemer til udveksling og lagring af oplysninger i henhold til Europa-Parlaments og Rådets forordning (EU) nr. 952/2013, EUT L 2025/512 af 20.3.2025, s. 1, https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_impl/2025/512/oj/eng.

Kommissionen vedtog den 17. maj 2023 et forslag til en omfattende reform af toldunionen, herunder en ny EU-toldkodeks, som markerer en væsentlig omstilling af EU's toldramme[6]. Den 26. marts 2026 nåede Europa-Parlamentet og Rådet på trilogmødet til politisk enighed om Kommissionens forslag til den mest ambitiøse reform af EU's toldregler siden 1968. Udkastet forventes nu gennemgået af juridiske og sproglige eksperter og derefter godkendt af Rådet og Europa-Parlamentet med henblik på offentliggørelse i Den Europæiske Unions Tidende senest i november 2026.

Toldreformen er struktureret i tre hovedsøjler:

1) **mere intelligent risikostyring og toldkontrol gennem oprettelsen af en EU-toldmyndighed og et EU-tolddatacenter**: Det vil digitalisere og forenkle procedurerne, reducere omkostninger og administrative byrder, fremme en mere ensartet tilgang ved den ydre grænse og beskytte det indre marked bedre gennem en styrket og datadrevet risikostyring og håndhævelse.
2) **et stærkere partnerskab med erhvervslivet**: Et nyt partnerskab med handelsoperatørerne baseret på gennemsigtige processer, hvor handelsstrømme, der opfylder reglerne, kan gennemføres uden formel indgriben fra toldmyndighedernes side, så de dermed forbundne administrative byrder mindskes.
3) **en moderne ramme for e-handel**: En skræddersyet toldordning for e-handel, hvor onlineplatformene som de centrale aktører skal sikre, at alle toldforpligtelser overholdes, når varer sælges via internettet direkte til forbrugere i EU.

Toldmyndighederne spiller en afgørende rolle for opretholdelsen af sikkerheden på det indre marked og for borgerne. Med toldreformen vil Europas toldmyndigheder blive rustet til at tilpasse sig det hastigt skiftende landskab for international handel. I denne forbindelse indføres der med reformen en række målrettede foranstaltninger for at imødegå den hurtige vækst i e-handelen. I mellemtiden nåede Kommissionen og medlemsstaterne i november 2025 **som en midlertidig løsning** til enighed om at ophæve den toldfritagelse, der hidtil havde været gældende for pakker til en værdi under 150 EUR, og om at indføre en told på 3 EUR på disse pakker fra den 1. juli 2026. Ophævelsen af tærsklen har til formål at skabe lige konkurrencevilkår mellem e-handel og traditionel detailhandel og dermed genoprette retfærdigheden, samtidig med at valgmulighederne for forbrugerne bevares. Desuden indføres der med den enighed, der blev opnået på trilogmødet den 26. marts, et **håndteringsgebyr** på varer af lav værdi, som importeres til EU, for at kompensere for toldmyndighedernes stigende omkostninger. Gebyret indføres senest den 1. november 2026. Når EU-tolddatacenteret er fuldt operationelt, finder de normale toldsatser anvendelse.

Det bør bemærkes, at der på nuværende tidspunkt med al den politiske opmærksomhed, der er rettet mod toldreformen og e-handel, **er risiko for, at forsinkelserne i den digitale gennemførelse af EU-toldkodeksen overses som blot tekniske forsinkelser,** mens de systemiske konsekvenser af disse forsinkelser kan være alvorlige for EU. Eksport-/importsystemer, der ikke fungerer eller kun er delvis indført, kan føre til flaskehalse ved større udgangs- eller indgangssteder og dermed skabe protester, svigt i tilsynet og forsinkelser i forsyningskæden. Desuden kan data, der ikke stemmer overens, føre til, at højrisikovarer (produkter med dobbelt anvendelse, varer omfattet af sanktioner, undervurderede importvarer) bringes i omløb, inden der er foretaget en fuldstændig risikoanalyse, også fordi Kommissionens mulighed for at opdage problemer og udarbejde en reaktionsstrategi i tide begrænses.

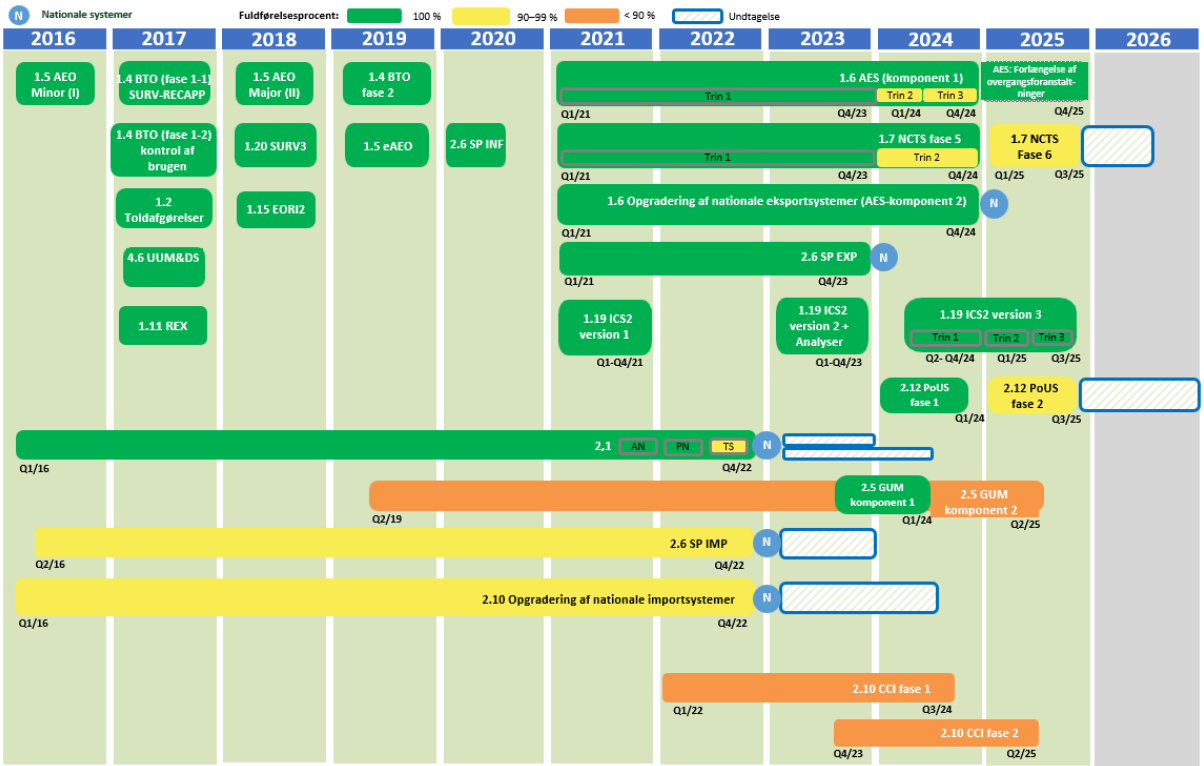
Den rettidige færdiggørelse af EU-toldkodeksens digitale program er en høj prioritet for at realisere de fordele for erhvervsdrivende, som er indført i EU-toldkodeksen, f.eks. gennem yderligere harmonisering af processer, digitalisering fra starten, understøttet af en internationalt tilpasset og integreret EU-tolddatamodel, samt vidtgående forenklinger for betroede erhvervsdrivende. Færdiggørelsen af den digitale gennemførelse af EU-toldkodeksen er i den forstand afgørende for at understøtte toldreformen og udviklingen af det fremtidige EU-tolddatacenter og bidrage hertil, så det

[6] Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om EU-toldkodeksen og oprettelse af Den Europæiske Unions Toldmyndighed og om ophævelse af forordning (EU) nr. 952/2013 (COM(2023) 258 final).

sikres, at de betydelige forenklinger, som forventes med toldreformen, bygger på et stærkt grundlag af harmonisering og digitalisering.

2. RESUMÉ

Gennemførelsen af EU-toldkodeksen er gået ind i sit sidste og afgørende år. Siden vedtagelsen af EU-toldkodeksens arbejdsprogram i 2014 har Kommissionens, medlemsstaternes og de økonomiske operatørers fælles indsats været afgørende for fremskridtene hen imod et fuldt digitalt toldmiljø. Ved begyndelsen af 2025 var 70 % af det digitale arbejdsprogram gennemført. I hele 2025 var gennemførelsesprocessen præget af betydelige fremskridt, og der blev nået flere vigtige milepæle for både transeuropæiske og nationale systemer, hvilket afspejles i en vedvarende bevægelse hen imod et overvejende "grønt" gennemførelsesbillede på tværs af medlemsstaterne. Denne rapport viser, at **den digitale gennemførelse af EU-toldkodeksen næsten var afsluttet ved udgangen af 2025**, således som det visuelt fremgår af figur 1. De projekter, der er markeret med grønt, er afsluttet. De projekter, der er markeret med orange, angiver de områder, hvor under 90 % af medlemsstaterne er klar, og de projekter, der er markeret med gult, angiver de områder, hvor mellem 90 % og 99 % af medlemsstaterne er klar.



Figur 1 – Overblik over planen

På nuværende tidspunkt er **den digitale gennemførelse af EU-toldkodeksen (UCC) stort set afsluttet**, idet det helt overvejende flertal af EU-toldkodeksens systemer nu er taget i brug, og medlemsstaterne arbejder i et fuldt integreret digitalt miljø under EU-toldkodeksen. **Ved udgangen af 2025 var 96 % af alle nationale systemer og 100 % af alle centraliserede transeuropæiske systemer taget i brug**. **De resterende udfordringer er begrænsede samt lande- og projektspecifikke**. De vedrører ikke længere EU-toldkodeksens overordnede arkitektur, men skyldes resterende forsinkelser eller overgangsmæssige problemer i et lille antal medlemsstater. Projektet vedrørende centraliseret toldbehandling ved import er det mest kritiske. Andre projekter, som kræver særlig opfølgning i nogle medlemsstater, er: ibrugtagningen af det nationale system for midlertidig oplagring og det nationale importsystem samt

ibrugtagningen af den nationale komponent til forvaltning af sikkerhedsstillelse, det automatiserede eksportsystem (ikkekernekomponenter), det nye IT-baserede forsendelsessystem – fase 5 (ikkekernekomponent) og fase 6 (omfattet af en undtagelse indtil den 31. maj 2026) samt bevis for EU-status – fase 2 (omfattet af en undtagelse indtil den 1. marts 2027).

De resterende aktiviteter vedrører hovedsagelig færdiggørelsen af de sidste opgraderinger i nogle medlemsstater, test eller systemvalideringer forud for ibrugtagning, overgangen for økonomiske operatører i forbindelse med nyligt ibrugtagne systemer samt sammenkoblinger mellem systemer. I denne sammenhæng vedtog Kommissionen i 2025 tre afgørelser om undtagelse for at sikre retssikkerhed og kontinuitet i driften, primært for at understøtte de økonomiske operatørers overgang til indgivelse af EU's krav til grænsesikkerhed i kombination med toldtransit (ICS2 – Release 3 og NCTS – fase 6) og til indgivelse af toldvaremanifestet som bevis for EU-status (PoUS – fase 2). De er fortsat begrænsede i omfang og med hensyn til forlængelsen af tidsfristerne, og der er indført detaljerede overvågningsmekanismer til nøje at følge fremskridtene indtil den fulde gennemførelse.

Kommissionen besluttede desuden i 2025 **at tage retlige skridt mod i alt fjorten medlemsstater** for manglende opfyldelse af deres forpligtelser i henhold til EU-toldkodeksen og dens gennemførelsesretsakter. Disse vedrører to hovedtyper af manglende overholdelse. Den første vedrører ibrugtagningen af digitale toldsystemer (dvs. systemet for midlertidig oplagring for lufttransport, det nationale importsystem og det automatiserede eksportsystem, herunder sikring af driftsberedskab og migrering af økonomiske operatørers systemer) og berører i alt ti medlemsstater, mens den anden vedrører overførslen af det fulde sæt af 57 standardiserede tolddataelementer i det krævede format via Surveillance-systemet, som er afgørende for indsamling, overvågning og risikostyring af EU-tolddata og berører i alt 13 medlemsstater.

Kommissionens indsats i form af planlægning, koordinering, støtte til specifikke medlemsstater, overvågning og håndhævelse har vist sig effektiv.

Ved udgangen af 2025 havde de fleste af de berørte medlemsstater håndteret forsinkelserne på passende vis. Da kun et begrænset antal resterende ibrugtagninger strækker sig ind i 2026 og, i nogle få specifikke tilfælde, ind i 2027, er de resterende mangler klart identificeret, tidsafgrænsede og under nøje opfølgning. De er enten omfattet af afgørelser om undtagelse og/eller underlagt skærpet overvågning og, hvor det er nødvendigt, skærpede håndhævelsesforanstaltninger. Samtidig har de vanskeligheder, som medlemsstaterne har haft med at gennemføre kritiske projekter, navnlig nationale systemer og komponenter, imidlertid understreget **skrøbeligheden i et fælles og komplekst digitalt omstillingsprojekt, som involverer Kommissionen, de 27 medlemsstater og tusindvis af økonomiske operatører med henblik på et fælles aftalt omfang og en fælles aftalt afslutningsdato.** Det kræver, at nye systemer integreres i de eksisterende, og at der sikres interoperabilitet mellem forskellige områder såsom eksport efterfulgt af forsendelse. Kompleksiteten bliver endnu mere kritisk, når der også kræves interoperabilitet med andre digitale omstillingsprogrammer uden for toldområdet såsom det europæiske søfartsmiljø med ét kontaktpunkt.

Når man ser tilbage på de samlede erfaringer med den digitale omstilling og gennemførelsen af EU-toldkodeksens arbejdsprogram over en periode på ti år, tegner der sig et klart mønster. Medlemsstaterne fremhævede, at de væsentligste vanskeligheder, som de stødte på med henblik på en vellykket afslutning, var: 1) styringsstrukturer, der muliggør rettidig beslutningstagning, 2) opretholdelse af interessenternes engagement og 3) fastlæggelse og opretholdelse af et klart afgrænset omfang.

Samlet set markerede fristen ved udgangen af 2025 den formelle afslutning af den digitale gennemførelse af EU-toldkodeksen. Den centrale digitale ramme under EU-toldkodeksen er nu operationel på EU-plan, og det er et vigtigt resultat, der vil styrke kontrollen med EU's ydre grænser og handelsstrømmene på et tidspunkt med store geopolitiske og geoøkonomiske omvæltninger. Toldunionen er nu i stand til at gå fra overgang og gennemførelse til konsolidering og stabilisering, idet EU-toldkodeksen udgør et solidt og troværdigt grundlag for den kommende toldreform.

3. RAPPORTENS INDHOLD

De projekter, der er opført i arbejdsprogrammet for EU-toldkodeksen, kan opdeles i tre kategorier af systemer på grundlag af definitionerne i IRTA[7]:

i) **centrale transeuropæiske systemer**, der skal udvikles eller opgraderes af Kommissionen (kræver også ofte, at medlemsstaterne udvikler eller opgraderer de nationale systemer)
ii) **decentrale transeuropæiske systemer**, der skal udvikles eller opgraderes af Kommissionen, men som indeholder en vigtig national komponent, der skal gennemføres af medlemsstaterne
iii) **nationale systemer**, som medlemsstaterne selv skal udvikle eller opgradere.

Denne rapport indledes med en gennemgang af metoden til udarbejdelse af rapporten og de anvendte kilder (afsnit 2) efterfulgt af en kort gennemgang af ansvarsfordelingen vedrørende de elektroniske systemer under EU-toldkodeksen (afsnit 4). Desuden indeholder den et samlet overblik over de forskellige projekter og deres fremskridt (afsnit 5), og den fremhæver også risiciene og de afhjælpende foranstaltninger (afsnit 6).

Denne rapport **ledsages af et arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene**[8], der offentliggøres sammen med denne rapport, og som indeholder detaljerede oplysninger om planlægningen af og fremskridtene med de forskellige projekter, som medlemsstaterne havde indberettet ved udgangen af juni 2025. Arbejdet er blevet bistået af en ekstern leverandør. Rapporten omhandler hovedsagelig medlemsstaternes seneste ajourføringer.

Rapporten og arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene er udarbejdet på grundlag af indsamlede oplysninger fra følgende **kilder**:

1) **nationale projektplaner**, som medlemsstaterne skal fremlægge to gange om året (januar og juni), og der blev anmodet om en yderligere ajourføring mod slutningen af 2025.

De oplysninger, der indsamles for hvert projekt, omfatter specifikke datoer, status og fremskridt for de milepæle, der er fastsat i arbejdsprogrammet for EU-toldkodeksen.

2) **spørgeskema** udsendt til medlemsstaterne.

Oplysningerne omfattede vurderingen af risici, forsinkelser og årsagerne til sådanne forsinkelser samt de afhjælpende foranstaltninger, der var planlagt og/eller iværksat i relation til projekterne. Desuden fortsatte medlemsstaterne, i tråd med tilgangen fra 2023, med at give oplysninger om de erfaringer, der blev gjort under udviklingen af projekterne, samt om eventuelt behov for yderligere støtte.

3) bilaterale møder på højt plan med medlemsstaterne.

Under de bilaterale møder giver medlemsstaterne en fuldstændig og nøjagtig status for de enkelte projekter vedrørende EU-toldkodeksen, herunder eventuelle problemer, og der udarbejdes forslag til løsning af problematiske situationer.

4) resultater fra de transeuropæiske koordinerings- og overvågningsprogrammer.

Denne rapport indeholder også en analyse baseret på mere detaljerede oplysninger, som er stillet til rådighed af projektlederne i Kommissionens Generaldirektorat for Beskatning og Toldunion (GD TAXUD) og rapporteret af medlemsstaterne inden for rammerne af de koordineringsprogrammer, der har været gældende siden 2020 for de transeuropæiske systemer.

[7] Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2025/512 af 13. marts 2025 om den tekniske tilrettelæggelse af udvikling, vedligeholdelse og benyttelse af elektroniske systemer til udveksling og lagring af oplysninger i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 952/2013, EUT L 2025/512 af 20.3.2025, s. 1, https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_impl/2025/512/oj/eng.

[8] Arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene, der ledsager rapporten fra Kommissionen til Europa-Parlamentet og Rådet i henhold til EU-toldkodeksens artikel 278a om fremskridt i udviklingen af de elektroniske systemer, der fremgår af kodeksen, SWD(2025) 281 final.

4. ANSVAR FOR DEN DIGITALE GENNEMFØRELSE AF EU-TOLDKODEKSEN

Afhængigt af den arkitektur, som medlemsstaterne og Kommissionen har aftalt for hvert af systemerne (centraliseret, decentraliseret eller nationalt), er der fastlagt en **rollefordeling** for så vidt angår **ansvaret** for udvikling, ibrugtagning, drift og vedligeholdelse af de systemer, der indgår i den digitale gennemførelse af EU-toldkodeksen. Dette er fastsat i IRTA, som beskriver de komponenter, som systemerne består af, samt type – nationale (udviklet på nationalt plan) eller fælles (udviklet på EU-plan). Med hensyn til arkitektur er de centrale og decentrale systemer af transeuropæisk karakter og indeholder som udgangspunkt fælles komponenter, undertiden i kombination med nationale komponenter, mens de nationale systemer kun består af nationale komponenter.

I henhold til artikel 103 i IRTA skal **fælles komponenter** udvikles, afprøves, indføres og forvaltes af Kommissionen, og de kan afprøves af medlemsstaterne. De **nationale komponenter** udvikles, afprøves, indføres og forvaltes af medlemsstaterne.

Medlemsstaterne sikrer, at de nationale komponenter er kompatible med de fælles komponenter. Kommissionen udformer og vedligeholder de fælles specifikationer til de decentraliserede systemer i tæt samarbejde med medlemsstaterne. Medlemsstaterne udvikler, driver og vedligeholder grænseflader for at tilvejebringe den nødvendige funktion til de decentraliserede systemer med henblik på udveksling af oplysninger med økonomiske operatører og andre personer via nationale komponenter og grænseflader og med andre medlemsstater via fælles komponenter.

5. GLOBAL OVERSIGT OVER FREMSKRIDT I UDVIKLINGEN AF ELEKTRONISKE SYSTEMER TIL GENNEMFØRELSE AF EU-TOLDKODEKSEN

Arbejdsprogrammet for EU-toldkodeksen omfatter 17 projekter, der omhandler indførelse af de nødvendige elektroniske systemer, herunder 14 **transeuropæiske projekter**, som Kommissionen og medlemsstaterne er ansvarlige for (hvilket resulterer i centrale og decentraliserede systemer), og 3 **nationale projekter**, der udelukkende henhører under medlemsstaternes ansvarsområde (hvilket resulterer i nationale systemer).

5.1 PROJEKTER AFSLUTTET FØR 2025

Kommissionen har gennemført alle de digitale projekter, som den har ansvaret for. Medlemsstaterne har gjort yderligere fremskridt med systemerne og komponenterne. Som anført i de tidligere rapporter, har dette ført til en vellykket udrulning af følgende 12 **nye systemer eller opgraderinger**:

- Kodekssystem med registrerede eksportører – *REX* (nyt): Indført i 2017.
- Kodekssystem til toldafgørelser – *CDS* (nyt): Indført i 2017.
- Kodekssystem til direkte adgang for virksomheder til de europæiske informationssystemer – *UUM&DS* (ensartet brugerforvaltning & digital signatur) (nyt): Indført i 2017.
- Opgradering af kodekssystemet til registrering og identificering af økonomiske operatører 2 – *EORI2* (opgradering): Indført i 2018.
- Tilsyn 3-kodekssystemet – *SURV3* (opgradering): Indført i 2018[9].
- Kodekssystem til bindende tarifoplysninger – *BTI* (opgradering): Indført i 2019.
- Kodekssystem med autoriserede økonomiske operatører – *AEO* (opgradering): Indført i 2019.
- Kodeksoplysningsskemaer til særlige procedurer – *INF* (nyt): Indført i 2020.

[9] Der er dog fortsat udfordringer med medlemsstaternes dataoverførsler.

- Kodekssystem til importkontrol 2 – version 1 og – *ICS2 – version 1 og 2* (opgradering): Indført i henholdsvis 2021 og 2023.
- Kodekssystem til forvaltning af sikkerhedsstillelse – komponent 1 – GUM C1 idriftsat i 2024.
- Kodekssystem til bevis for EU-status fase 1 – *Po*US idriftsat i 2024.
- Kodekssystem til det nye IT-baserede forsendelsessystem fase 5 – *NCTS P5* idriftsat i 2024.

5.2 PROJEKTERNES FREMDRIFT I 2025

Denne rapport har til formål at fremhæve de opnåede resultater og fremskridt og de foreliggende udfordringer i forbindelse med Kommissionens og medlemsstaternes gennemførelse af de igangværende projekter i 2025.

5.2.1 Transeuropæiske projekter

De transeuropæiske projekter følger en særlig struktur, som kan indebære et centralt system eller en kombination af centrale og nationale komponenter. Som anført i artikel 278, stk. 3, i EU-toldkodeksen skal de være afsluttet senest den 31. december 2025. En kortfattet beskrivelse og fremskridtene for hvert projekt er beskrevet nedenfor.: Yderligere oplysninger findes i afsnit 3 og 4 i det arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene, der ledsager denne rapport.

1) **Kodekssystem til forvaltning af sikkerhedsstillelse** – GUM (nyt): har til formål at sikre en faktisk og effektiv forvaltning i hele EU af de forskellige typer sikkerhedsstillelser med fokus på at forbedre behandlingstid, sporbarhed og overvågning af sikkerhedsstillelse mellem toldstederne. Forvaltningen af sikkerhedsstillelse foregår på to niveauer. I det væsentlige anvendes den såkaldte centrale GUM-komponent (komponent 1) til forvaltning af bevillinger til samlet sikkerhedsstillelse (herunder registrering af referencebeløbet, fordelt på toldprocedure og pr. berørt medlemsstat), mens registrering og forvaltning af samlede sikkerhedsstillelser og overvågning af de tilhørende referencebeløb foretages på nationalt plan i en nationalt udviklet komponent til forvaltning af sikkerhedsstillelse, der er i overensstemmelse med EU-toldkodeksen (komponent 2), som også omfatter registrering og forvaltning af andre typer sikkerhedsstillelse.

Fremskridt: *GUM – komponent 1*, som omhandler central forvaltning af garantier, der kan anvendes på tværs af flere medlemsstater, blev sat i drift den 11. marts 2024 i toldafgørelsessystemet. I betragtning af sammenkoblingen mellem de to komponenter forbliver overensstemmelsestestsaktiviteter tilgængelige, indtil medlemsstaterne implementerer deres *GUM – komponent 2*-systemer.

For så vidt angår den nationale komponent, *GUM – komponent 2*, forventedes medlemsstaterne at etablere operationelle forbindelser med den centrale komponent mellem den 11. marts 2024 og den 2. juni 2025. Ti medlemsstater sikrede rettidig idriftsættelse af deres nationale komponent.

Ved udgangen af 2025 havde 21 medlemsstater idriftsat *GUM – C2*, hvilket svarer til **en gennemførelsesgrad på 78 %.** De resterende seks medlemsstater (DK, FR, GR, HR, CY og IT) planlægger at være klar i begyndelsen af 2026[10].

2) **Kodekssystem til importkontrol 2** – *ICS2* (opgradering): har til formål at styrke sikkerheden i forsyningskæden ved at forbedre datakvaliteten, dataregistreringen, datatilgængeligheden og delingen af forhåndsoplysninger for fragt.

Fremskridt: I*CS2 – version 3* udvider anvendelsesområdet fra lufttransport til søfart, indre vandveje, vej- og jernbanetrafik. Selv om version 1 og 2 er fuldt gennemført som led i ICS2-projektet, fortsatte arbejdet med version 3. Økonomiske operatører skal anvende ICS2 – version

[10] På grundlag af de seneste oplysninger om national projektplanlægning har HR idriftsat sine nationale GUM-komponenter den 1. marts 2026, andre (IT, CY, DK, FR) følger i perioden frem til den 1. juli 2026, og GR vil idriftsætte dem i december 2026.

3 i tre trin: **søtransportvirksomheder og transportvirksomheder, der anvender indre vandveje, senest den 4. december 2024 (trin 1), søtransport og transport ad indre vandveje senest den 1. april 2025 (trin 2) og vej- og jernbanetransportselskaber, herunder varer i postforsendelser, der transporteres med disse transportformer, senest den 1. september 2025 (trin 3)**.

Da der er tale om et centralt system, udføres overensstemmelsestestsaktiviteter for denne version udelukkende af de økonomiske aktører. I midten af 2025 var der i nogle medlemsstater bekymrende tegn på, at de økonomiske operatører ikke var klar til trin 3 af ICS2 – version 3.

Behovet for at integrere ICS2 med systemerne for intelligente grænser, det store antal økonomiske operatører, som har vanskeligt ved at opnå registrering hos en medlemsstat med henblik på tilslutning til IT-systemerne, kompleksiteten i udrulningen af ICS2-systemet og de ressourcer, der er nødvendige for interoperabilitet med nationale systemer og grænseflader for både medlemsstater og økonomiske operatører, samt den specifikke og komplekse karakter af de transportmekanismer, der berøres af denne udrulning, herunder multimodale former, har vist sig at påvirke nogle medlemsstater og økonomiske operatører uforholdsmæssigt meget mere end andre. For at sikre retssikkerhed, driftskontinuitet og en smidig overgang til opfyldelsen af kravene i ICS2 version 3, trin 3, indrømmede Kommissionen efter anmodning fra visse medlemsstater og Det Forenede Kongerige for så vidt angår Nordirland en undtagelse i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 952/2013 for version 3 af importkontrolsystem 2 (IE, GR, ES, FR, IT, LT, HU, FI og UK for så vidt angår XI) indtil den 31. december 2025.

Ved udgangen af 2025 blev ICS2 anvendt i alle medlemsstater inden for den fastsatte frist, hvilket svarer til **en gennemførelsesgrad på 100 %** og markerer endnu en vigtig milepæl, der blev nået i 2025.

3) **Kodekssystem til bevis for EU-status** – *PoUS* (nyt): har til formål at lagre, forvalte og genfinde al dokumentation for, at virksomheder har angivet deres varers toldmæssige status som EU-varer. På grund af afhængigheden af toldvaremanifestet og det europæiske søfartsmiljø med ét kontaktpunkt vil projektet blive delt op i to faser for at undgå uoverensstemmelser og minimere risici.

Fremskridt: *PoUS – fase 1* blev sat i drift den 1. marts 2024 som planlagt.

Hvad angår *PoUS – fase 2*, afsluttede Kommissionen de tekniske specifikationer i 2023, og aktiviteterne vedrørende overensstemmelsesafprøvning blev afsluttet i 2025. Kommissionen sikrede, at det centrale system var operationelt den 15. august 2025 i overensstemmelse med den frist, der er fastsat i arbejdsprogrammet for EU-toldkodeksen. Nogle medlemsstater besluttede at anvende deres nationale system og forbinde det med det centrale system (hybridtilstand). Kommissionens og medlemsstaternes toldmyndigheder sikrede rettidig gennemførelse af projektet inden den lovbestemte frist. Medlemsstaternes søfartsmyndigheder skulle gennemføre sammenkoblingen mellem PoUS og det europæiske søfartsmiljø med ét kontaktpunkt (EMSWe) for at lette procedurerne for erhvervsdrivende og gøre det muligt for dem at indsende alle data (herunder toldmanifestdata) via en ny samlet maritim portal på nationalt plan. Med henblik herpå blev de to idriftsættelsesdatoer i EU-lovgivningen bragt på linje med hinanden.

Som følge af den sene gennemførelse af EMSWe ville søtransportvirksomhederne imidlertid stå over for betydelige hindringer, hvis de skulle anvende PoUS uden at have de nationale søfartsmiljøer med ét kontaktpunkt under EMSWe på plads. Kommissionen indrømmede derfor i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 952/2013 visse medlemsstater (BE, BG, CY, DE, DK, EE, IE, FI, FR, HR, IT, LV, NL, PL, PT, SE og SI) en undtagelse for PoUS – fase 2 indtil den 1. marts 2027.

4) **Kodekssystem til centraliseret toldbehandling for import** – Det nye transeuropæiske *CCI-system* sikrer digitalisering af processen til centraliseret toldbehandling på europæisk plan, som defineret i EU-toldkodeksen. Det giver betroede handelsoperatører mulighed for at indgive en toldangivelse på det tilsynsførende toldsted i den medlemsstat, hvor de er etableret, for varer, der

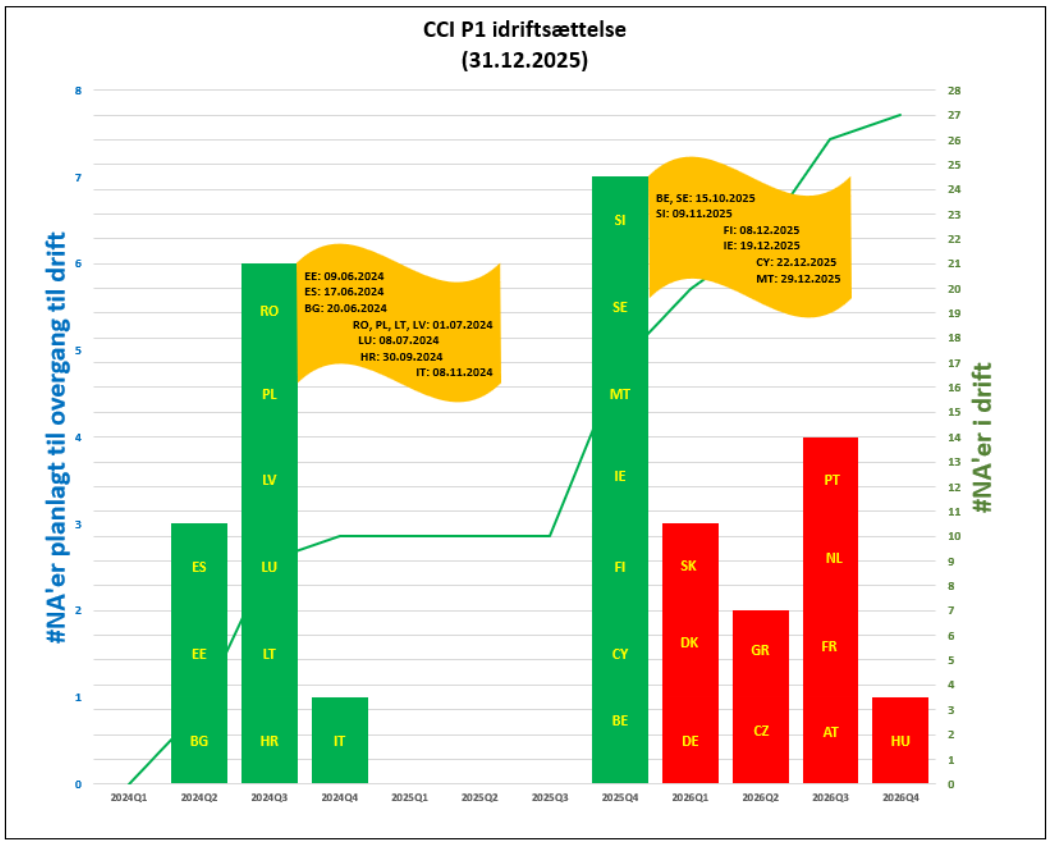
fysisk frembydes for et toldsted i en anden medlemsstat, hvilket muliggør behandling af toldangivelser og fysisk frigivelse af varer på en digital, effektiv, forudsigelig og koordineret måde mellem toldsteder i forskellige medlemsstater. CCI-systemet implementeres i to faser.

CCI – fase 1, der muliggør automatisk behandling af standardangivelser og forenklede angivelser, herunder på forhånd indgivne toldangivelser, samt supplerende angivelser af periodisk eller generel karakter vedrørende henførsel af varer under overgang til fri omsætning, toldoplag, aktiv forædling og endeligt anvendelsesformål.

CCI – fase 2, er en videreudvikling af fase 1, hvor anvendelsesområdet udvides til alle resterende CCI-scenarier, herunder mere komplekse angivelsestyper og processtrømme. Formålet er at fuldføre den digitale integration og funktionalitet til centraliseret toldbehandling for import i hele EU. De to faser hænger sammen, og nogle medlemsstater har valgt at gennemføre begge faser samtidig for at effektivisere de nationale indsatser.

Fremskridt: For *CCI – fase 1* gik systemet ind i sin første gennemførelsesfase den 1. juli 2024, idet de fælles komponenter og nogle af de nationale komponenter var klar. Den 2. juni 2025 var systemet til rådighed for europæiske virksomheder i ti medlemsstater (BG, EE, ES, LU, LT, LV, PL, RO, HR og IT). I oktober 2025 tilsluttede yderligere to medlemsstater sig CCI-systemet (BE og SE).

Som vist i figur 2 havde i alt 17 medlemsstater (BE, BG, HR, CY, EE, FI, IE, IT, LV, LT, LU, MT, PL, RO, SI, ES og SE) idriftsat deres CCI P1-system ved udgangen af 2025, hvilket svarer til en **gennemførelsesgrad på 63 %.** De resterende ti medlemsstater (AT, CZ, DE, DK, FR, GR, HU, NL, PT og SK) forventes at idriftsætte systemet i løbet af 2026[11].



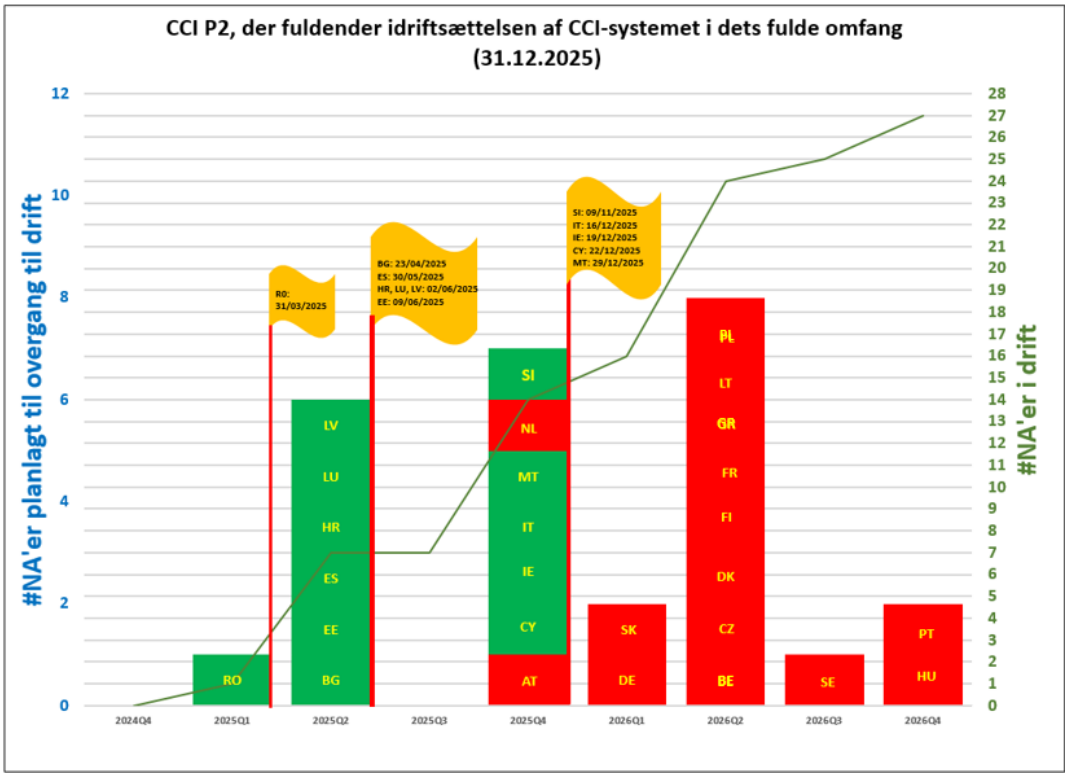
Figur 2: Medlemsstater med CCI P1 i drift (*situationen den 31. december 2025*)

[11] SK har udrullet systemet den 14. februar 2026 og DK den 19. marts 2026.

Hvad angår *CCI – fase 2*, færdiggjorde Kommissionen de tekniske specifikationer i 2022. For at bistå medlemsstaterne og de erhvervsdrivende med at gennemføre alle CCI-scenarier og -processer udarbejdede Kommissionen en samlet pakke af tekniske specifikationer, der dækker hele anvendelsesområdet og samler specifikationerne for begge faser, sammen med en vejledning. Vurderingen medio 2025 viste, at selv om de fleste medlemsstater gjorde fremskridt med udviklingen, nåede et betydeligt antal medlemsstater ikke den endelige milepæl for udrulning den 2. juni 2025.

Ved udgangen af 2025 var der, som vist i figur 3, en samlet grad af fuld CCI-gennemførelse på **44 %** (12 medlemsstater). På grundlag af de ajourførte NPP'er forventer størstedelen af de resterende medlemsstater at afslutte deres aktiviteter vedrørende overensstemmelsesafprøvning i de første kvartaler af 2026, og de planlægger derefter at udrulle CCI i fuldt omfang, idet DE, DK, SK, GR og CZ forventes at følge i første halvår af 2026[12], og AT, FR, NL, PT og HU i andet halvår.

Kommissionen vil fortsætte sit kvartalsvise overvågningsprogram, indtil CCI er fuldt gennemført.



Figur 3: Medlemsstater med CCI P2 i drift (*situationen den 31. december 2025).*

5) **Nyt IT-baseret forsendelsessystem** – *NCTS (opgradering*): har til formål at tilpasse Unionens og det eksisterende forsendelsessystem til de retlige kodekskrav, herunder til datakravene i EU-toldkodeksen og grænseflader med andre systemer.

Fremskridt: Systemet *NCTS – fase 5* blev operationelt den 2. december 2024, og overgangsforanstaltningerne ophørte den 21. januar 2025. Alle medlemsstater anvender nu med succes NCTS – fase 5. Nogle medlemsstater mangler stadig at færdiggøre ikkekernefunktioner.

Det nye IT-baserede forsendelsessystem (NCTS) udvikles fortsat som led i den bredere modernisering af toldprocesserne i EU og i landene, der er parter i konventionen om en fælles forsendelsesprocedure (CTC). Selv om alle medlemsstater afsluttede udrulningen af NCTS fase

[12] SK har udrullet hele CCI-systemet (fase 1 og 2) den 14. februar 2026, DK den 19. marts 2026 og CZ den 18. maj 2026.

5 den 21. januar 2025, og i alt 41 lande anvender EU-forsendelse/fælles forsendelse og NCTS, er opmærksomheden nu rettet mod den næste fase af NCTS.

For NCTS – fase 6 findes der to valgmuligheder, og det er op til medlemsstaterne at beslutte, hvilken mulighed de gennemfører:

- Fravalgsmuligheden indebærer, at ENS-oplysninger ikke medtages i forsendelsesangivelsen, og at ENS indgives direkte til ICS2.
- Tilvalgsmuligheden indebærer, at ENS-oplysninger medtages i forsendelsesangivelsen, og at NCTS – fase 6 er forbundet med ICS2 for også at sikre, at ICS2-kravene vedrørende ENS-forretningsprocesser (risikoanalyse, kontrolhenstillinger, afgørelser osv.) er opfyldt.

Tidsplanen for NCTS – fase 6 blev synkroniseret med tidsplanen for ICS2[13]. I første halvår af 2025 tilkendegav medlemsstaterne, at de gjorde gode fremskridt, selv om flere rapporterede om et mellemhøjt til højt risikoniveau for rettidig udrulning senest den 1. september 2025.

Da medlemsstaterne ikke formåede at håndtere risikoen for forsinkelser tilfredsstillende i løbet af 2025, opstod der en situation, hvor NCTS – fase 6 ikke var klar senest den 1. september 2025. For de medlemsstater, der benyttede fravalgsmuligheden, blev de minimale overgangsændringer håndteret på teknisk plan. For så vidt angår tilvalgsmuligheden havde forsinkelserne indvirkning på andre medlemsstater og på de økonomiske operatører, da de ikke ville kunne drage fordel af en strømlinet indgivelse af forsendelses- og sikkerhedsdata. For at undgå en ekstra byrde for de økonomiske operatører (herunder operatører i nabolande som Ukraine og Tyrkiet) indrømmede Kommissionen seks medlemsstater en undtagelse i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 952/2013 for anvendelsen af fase 6 af det nye IT-baserede forsendelsessystem indtil den 1. juni 2026. Disse undtagelser indebærer, at jernbane- og vejtransportoperatører kan tilslutte sig ICS2 frem til udgangen af 2025, og at tilslutning til forsendelsessystemet (NCTS fase 6), som har grænseflade til ICS2, kan finde sted indtil den 31. maj 2026. Denne yderligere fristforlængelse var berettiget i betragtning af den øgede kompleksitet i forbindelse med udvikling og afprøvning af denne sammenkobling. Undtagelsen indebærer retlige krav om, at medlemsstaterne rapporterer om fremskridtene til Kommissionen.

Ved udgangen af 2025 var seks medlemsstater blevet indrømmet en formel undtagelse (BG, HR, LV, PL, RO og SK), og i alt 16 medlemsstater (AT, BG, CY, CZ, DE, EE, ES, FI, IE, IT, LT, LU, LV, MT, PT og SI) havde udrullet NCTS – fase 6. Under hensyntagen til de indrømmede undtagelser svarer dette til en overholdelsesgrad på 74 %. DK, FR, HU og SE planlægger at udrulle deres system inden den 1. marts 2026. De resterende syv medlemsstater (BE, GR, HR, NL, PL, RO og SK) agter at udrulle deres system senest den 1. juni 2026 i overensstemmelse med den fristforlængelse, der følger af undtagelsen.

6) Kodekssystemet til automatiseret eksport – *AES (opgradering)* har til formål at gennemføre UCC-kravene for eksport og udpassage af varer samt de forenklinger, som EU-toldkodeksen skal indebære for handelen.

Fremskridt: Ifølge arbejdsprogrammet for EU-toldkodeksen for 2023 kan medlemsstaterne implementere AES i tre trin: centrale funktioner senest den 1. december 2023, punktafgiftsgrænseflade senest den 13. februar 2024 og ikkecentrale funktioner senest den 2. december 2024. Overgangsperioden for de økonomiske operatører blev forlænget til den 14. december 2025. Som anført i den foregående rapport var medlemsstaternes fulde udvikling af de nationale komponenter imidlertid ikke gennemførlig, da nogle medlemsstater hverken var i stand til at overholde fristen den 2. december 2024 eller udløbet af overgangsperioden den 11. februar 2025 og derfor anmodede om en forlængelse af overgangsforanstaltningerne. I denne sammenhæng omfattede den retlige ændring af gennemførelsesforordningen om den tekniske

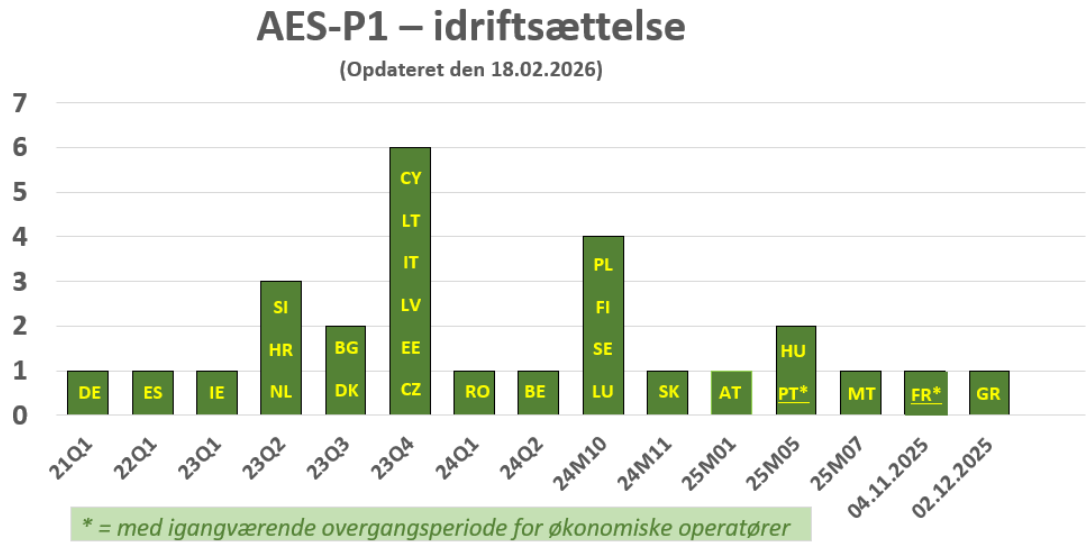
[13] Som anført i arbejdsprogrammet for EU-toldkodeksen for 2023 skal overgangsperioden fra NCTS – fase 5 til NCTS – fase 6 finde sted mellem den 1. marts 2025 og den 1. september 2025, dvs. i samme periode som overgangen fra ICS2 – Release 2 til ICS2 – Release 3, således at synkroniseringen mellem de to systemer muliggøres.

tilrettelæggelse (IRTA), som Toldkodeksudvalget stemte om den 7. februar 2025, og som blev vedtaget den 13. marts 2025, en forlængelse af overgangsperioden til den 14. december 2025.

Som vist i figur 4 påbegyndte 12 medlemsstater driften med kernefunktionerne den 1. december 2023, og i løbet af 2024 og 2025 kom andre medlemsstater til. Situationen blev imidlertid igen kritisk i andet halvår af 2025 som følge af den sene udrulning i nogle medlemsstater (HU, PT, MT, FR og GR), hvilket efterlod de økonomiske operatører et begrænset til meget snævert tidsvindue til at overgå til det nye AES. I nogle lande, såsom Frankrig, medførte dette en betydelig risiko for lange køer af lastbiler ved EU's udgangssteder. Takket være den skærpede overvågning og støtte, som Kommissionen ydede, samt medlemsstaternes og de økonomiske operatørers engagement, **blev AES taget i brug i hele EU den 15. december 2025.** Denne opnåelse af en **gennemførelsesgrad på 100 %** for udrulningen af AES med dets kernefunktioner var en vigtig milepæl for den digitale gennemførelse af EU-toldkodeksen.

Nogle medlemsstater står over for yderligere forsinkelser med udrulningen af ikkekernefunktionerne.

Hvad angår *AES – komponent 2*, har de fleste medlemsstater udrullet komponenten i 2025.



Figur 4: Medlemsstaternes idriftsættelse af systemet til automatiseret eksport

For at opsummere status for ovenstående transeuropæiske projekter forblev Kommissionen godt på vej til at overholde de lovbestemte frister, der er aftalt i forbindelse med EU-toldkodeksen og arbejdsprogrammet for EU-toldkodeksen. Hvad angår medlemsstaternes udrulning af de nationale komponenter i disse transeuropæiske systemer, blev der i 2025 konstateret alvorlige risici for forsinkelser, navnlig for *CCI*, *NCTS – fase 6*, *ICS2 Step 3 for jernbane og vej*, *PoUS* og *AES* (se afsnit 5.3). Ved udgangen af 2025 var systemet i tilknytning til PoUS – fase 2-projektet udrullet, AES taget i drift med kernefunktionerne i alle medlemsstater, og ICS2 var operationelt for alle transportformer. Efter 2025 foreligger der en situation med manglende overholdelse for så vidt angår den udestående udrulning af CCI og AES' ikkekernefunktioner i visse medlemsstater.

5.2.2 Nationale projekter

Medlemsstaterne skulle have afsluttet opgraderingen af deres systemer til de **tre fuldt ud nationale projekter**[14] senest den 31. december 2022 i overensstemmelse med artikel 278, stk. 2, i EU-toldkodeksen. 22 medlemsstater kunne imidlertid ikke overholde denne frist, og efter deres anmodning

[14] Denne tidsplan omfatter ikke eksportkomponenten i det nationale system for særlige procedurer, hvor aktiviteten og planlægningen er tæt forbundet med *AES*.

blev der indrømmet en undtagelse, hvorved fristen for indførelse blev forlænget til den 31. december 2023[15].

Sidste års rapport afspejlede nogle yderligere forsinkelser, hovedsagelig for det nationale importsystem og systemet for midlertidig oplagring. Fremskridtene for hvert nationalt projekt i 2025 præsenteres nedenfor og illustreres i figur 5. Yderligere oplysninger findes i afsnit 3 i arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene, der ledsager denne rapport.

1) **Kodekssystem til ankomstmeddelelse, frembydelsesmeddelelse og midlertidig opbevaring** (*AN, PN og TS*) (opgradering): har til formål at automatisere de nationale indførselsprocesser og harmonisere dataudvekslingen mellem handelsoperatører og toldvæsener på tværs af medlemsstaterne.

   Fremskridt: I tidligere rapporter blev det konstateret, at den rettidige gennemførelse af de nationale systemer var i fare, men der blev gjort betydelige fremskridt i 2025. I løbet af 2025 oplevede nogle medlemsstater stadig forsinkelser med idriftsættelsen af systemet for midlertidig oplagring og/eller med overgangen for deres økonomiske operatører. Da disse tilfælde lå langt ud over den lovbestemte frist, indledte Kommissionen en traktatbrudsprocedure mod otte medlemsstater (AT, BE, CY, DK, GR, PT, RO og SK) for ikke fuldt ud at have opfyldt den retlige forpligtelse til at idriftsætte systemet for midlertidig oplagring – lufttransport.

   Ved udgangen af 2025 lykkedes det de fleste af de forsinkede medlemsstater at idriftsætte deres system. Dette kan sammenfattes som en **gennemførelsesgrad på 98 %[16].** Som illustreret i figur 5 havde alle medlemsstater gennemført implementeringen af ankomstmeddelelsen og frembydelsesmeddelelsen. For så vidt angår midlertidig oplagring oplevede tre medlemsstater yderligere forsinkelser og angav en idriftsættelsesdato efter 2025. AT forventer fuld gennemførelse senest i april 2026[17], mens GR og SK planlægger gennemførelse i 2027. Da Kommissionen ikke kan acceptere forsinkelser, fortsætter traktatbrudsprocedurerne.

2) **Nationale kodekssystemer til import –** *NIS* (opgradering): har til formål at gennemføre alle krav til processer og data, der følger af EU-toldkodeksen, og som vedrører vareimport.

   Fremskridt: Flere medlemsstater har siden 2022, som var den oprindelige frist for medlemsstaternes idriftsættelse af NIS, rapporteret om risici for den rettidige gennemførelse af projektet. I første halvdel af 2025 oplevede nogle medlemsstater stadig forsinkelser med idriftsættelsen af NIS og/eller med overgangen for deres økonomiske operatører. Kommissionen indledte derfor i første halvdel af 2025 en traktatbrudsprocedure mod otte medlemsstater (AT, CZ, CY, DK, GR, FR, PT og RO) for ikke fuldt ud at have opfyldt den retlige forpligtelse til at

[15] Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2023/235 af 1. februar 2023 om indrømmelse af en undtagelse, som visse medlemsstater har anmodet om i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 952/2013, til at anvende andre midler end elektroniske databehandlingsteknikker til udveksling og lagring af oplysninger vedrørende underretning om et søgående skibs eller luftfartøjs ankomst (EUT L 32 af 3.2.2023, s. 220).
Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2023/234 af 1. februar 2023 om indrømmelse af en undtagelse, som visse medlemsstater har anmodet om i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 952/2013, til at anvende andre midler end elektroniske databehandlingsteknikker til udveksling og lagring af oplysninger til frembydelsesmeddelelser vedrørende varer, der føres ind i Unionens toldområde (EUT L 32 af 3.2.2023, s. 217).
Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2023/236 af 1. februar 2023 om indrømmelse af en undtagelse, som visse medlemsstater har anmodet om i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 952/2013, til at anvende andre midler end elektroniske databehandlingsteknikker til udveksling og lagring af oplysninger vedrørende angivelser til midlertidig opbevaring af ikke-EU-varer, der frembydes for toldmyndighederne (EUT L 32 af 3.2.2023, s. 223).
Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2023/237 af 1. februar 2023 om indrømmelse af en undtagelse, som visse medlemsstater har anmodet om, til at anvende andre midler end elektroniske databehandlingsteknikker til udveksling og lagring af oplysninger vedrørende toldangivelsen for varer, der føres ind i Unionens toldområde, jf. artikel 158, 162, 163, 166, 167, 170-174, 201, 240, 250, 254 og 256 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 952/2013 om EU-toldkodeksen (EUT L 32 af 3.2.2023, s. 226).

[16] For gennemførelsen af midlertidig oplagring i forbindelse med søtransport er gennemførelsesgraden 96 %, og for andre transportformer end luft- eller søtransport er gennemførelsesgraden 89 %.

[17] AT idriftsatte systemet den 15. april 2026.

idriftsætte NIS. I løbet af 2025 traf de fleste medlemsstater (AT, CY, DK, MT, PL og SK) foranstaltninger for at afhjælpe forsinkelserne, og de afsluttede projektet i 2025.

Ved udgangen af 2025 havde alle medlemsstater undtagen én idriftsat systemet, hvilket svarer til **en gennemførelsesgrad på 96 %**. CZ forventer fuld idriftsættelse i 2. kvartal 2026. I nogle få medlemsstater udestår der stadig visse opgraderinger for at sikre en gennemførelse, der fuldt ud er i overensstemmelse med EU-toldkodeksen og EU's tolddatamodel.

3) **Kodekssystem til særlige procedurer** – *SP* (opgradering): har til formål at harmonisere særlige procedurer (dvs. toldoplag, anvendelsesformål, midlertidig import og aktiv/passiv forædling).

Fremskridt: Som illustreret i figur 5 havde de fleste medlemsstater idriftsat *SP IMP – komponent 2*, hvilket svarer til **en gennemførelsesgrad på 96 % med** AT og CZ som de sidste medlemsstater, der idriftsætter deres system i 2.-3. kvartal 2026[18]. Hvad angår *SP EXP – komponent 1*, havde de fleste medlemsstater idriftsat systemet senest den 2. december 2024 på trods af afhængighederne af *AES-systemet*. De resterende medlemsstater (AT, FR, GR, HU, MT og PT) idriftsatte systemet ved udgangen af 2025, hvilket svarer til **en gennemførelsesgrad på 100 %**, mens overgangen for de økonomiske operatører i nogle medlemsstater stadig var i gang.

Sammenfattende blev der gjort en betydelig indsats af medlemsstaterne i 2025, og de nationale systemer er nu operationelle, mens kun et begrænset antal kritiske forsinkelser fortsætter efter 2025, hvilket bringer nogle få medlemsstater i en situation med manglende overholdelse.

	AN	PN	TS	NIS	SP IMP
Frist for arbejdsprogrammet for EU-toldkodeksen	31/12/2022 med forlængelse til 31/12/2023[1]			31/12/2022 med forlængelse til 31/12/2023[2]	
AT	01/07/2023	16/05/2023	**15/04/2026**	14/12/2025	**01/09/2026**
BE	30/06/2023	05/07/2023	29/11/2023	28/08/2024*	28/08/2024
BG	01/03/2023	10/11/2023	10/11/2023	10/11/2023	10/11/2023
CY	30/10/2024	30/10/2024	30/10/2024	19/05/2025	19/05/2025
CZ	05/12/2023	05/12/2023	05/12/2023	**18/05/2026**	**18/05/2026**
DE	Ikke relevant	06/03/2021	06/03/2021	06/03/2021	06/03/2021
DK	06/11/2023	06/11/2023	07/06/2025	07/06/2025*	07/06/2025
EE	01/10/2023	15/03/2021	01/07/2021	01/07/2021	01/07/2021
ES	01/03/2023	01/01/2024	01/01/2024	05/09/2023	05/09/2023
FI	31/03/2023	31/03/2021	31/12/2022	31/12/2022	31/12/2022
FR	30/06/2023	06/03/2024	06/03/2024	30/11/2024*	30/11/2024
GR	31/12/2023	31/12/2023	**31/12/2027**	06/08/2024*	06/08/2024
HR	01/07/2023	01/03/2023	17/04/2023	01/01/2023	01/01/2023
HU	02/04/2024	02/04/2024	02/04/2024	01/11/2023	01/11/2023
IE	01/07/2023	23/11/2020	23/11/2020	05/10/2021	23/11/2020
IT	13/12/2022	13/12/2022	13/12/2022	01/07/2021	01/07/2021
LT	01/03/2023	28/02/2023	31/10/2023	31/12//2023	31/12/2023
LU	01/03/2023	10/01/2023	10/01/2023	02/05/2023	02/05/2023
LV	24/09/2017	24/09/2017	24/09/2017	04/06/2018	04/06/2018
MT	24/03/2025	24/03/2025	24/03/2025	24/03/2025	24/03/2025
NL	30/06/2023	01/12/2023	01/12/2023	01/04/2022	01/04/2022

[18] CZ idriftsatte NIS, herunder SP IMP, den 18. maj 2026.

PL	01/07/2023	20/04/2025	20/04/2025*	20/04/2025*	01/07/2021
PT	30/09/2025	30/09/2025	30/09/2025	01/10/2025	30/09/2025
RO	01/05/2024	30/09/2024	30/08/2025	30/08/2025	30/08/2025
SE	01/03/2023	27/09/2023	02/12/2025	15/03/2022	23/02/2023
SI	01/03/2023	01/03/2023	01/03/2024	01/01/2022	01/01/2022
SK	01/03/2023	01/10/2023	**31/03/2027***	30/09/2025*	11/06/2016
Gennemførelsesgrad ved udgangen af 2025	**100 %**	**100 %**	**89 %**	**96 %**	**93 %**

Forklaring	
	Udrulning gennemført pr. 31.12.2025
	Systemet ikke taget i brug pr. 31.12.2025
	Ingen datoer angivet i de nationale projektplaner eller udrulning ikke relevant

Figur 5: Planlægning af udrulning af nationale indførsels-/importsystemer

[1] Indtil 31/12/2023 for de medlemsstater, der fik indrømmet en undtagelse.
[2] Frem til den 31. december 2023 for de medlemsstater, der blev indrømmet en undtagelse, eller frem til den 1. juli 2024, hvor artikel 2, stk. 4a, i Kommissionens delegerede forordning (EU) 2015/2446 finder anvendelse.
* Det nationale system blev opgraderet rettidigt, men kræver yderligere tilpasning til EU-toldkodeksen og EU's tolddatamodel, og/eller overgangen for de økonomiske operatører er stadig i gang.

5.2.3 Overvågningsdata

I årets rapport fremhæves de resterende udfordringer vedrørende overførslen af de krævede data til **Surveillance 3-systemet (SURV3)**. Kommissionens Surveillance-system spiller en afgørende rolle i den nuværende geoøkonomiske og geopolitiske situation. Dets hovedformål er at skabe en omfattende overvågningsramme, der overvåger handelsstrømme, beskytter Unionens finansielle interesser og værner det indre marked mod urimelig eller ulovlig praksis. Dette system danner det analytiske grundlag for at opdage handelsanomalier, forebygge svig og sikre fair konkurrence for EU-industrier. For så vidt angår Surveillance 3-systemet, der udgør den tekniske rygrad i EU's overvågningsarkitektur for tolddata, idet det indsamler og behandler handelsdata fra de toldangivelser, der indgives til medlemsstaternes toldmyndigheder, er **kvaliteten og tilgængeligheden af de data, der indberettes via NIS, afgørende.**

Et betydeligt antal medlemsstater fortsatte med at indsende størstedelen af deres importdata ved hjælp af gamle systemer. Dette antal falder til to medlemsstater (AT og FR), når der ses på eksportdata.

I lyset af ovenstående indledte Kommissionen i 2025 traktatbrudsprocedurer mod 13 medlemsstater (AT, BE, CY, CZ, DK, FR, IE, IT, MT, PT, RO, SI og SK) for ikke fuldt ud at overholde forpligtelserne vedrørende dataoverførsel til SURV3, navnlig hvad angår dataenes fuldstændighed og overholdelse af formater.

Selv om fem medlemsstater (BE, IT, MT, RO og SI) formåede at træffe passende foranstaltninger i løbet af 2025, var der ved udgangen af 2025 stadig i alt otte medlemsstater (AT, CY, CZ, DK, FR, IE, PT og SK), som ikke indsendte det fulde sæt importdata til SURV3[19]. Dette kan sammenfattes som en **gennemførelsesgrad på 70 %.**

[19] FR, DK og SK indsendte SURV3-dataene ved udgangen af 1. kvartal 2026, og AT, IE, PT og CZ planlagde at opfylde kravene senest i 2. kvartal 2026.

5.2.4. Status for udvidelseslandene

EU's udvidelseslande og andre lande, såsom de kontraherende parter i konventionen om en fælles forsendelsesprocedure (CTC), skal tage hensyn til overgangen til EU-toldkodeksens opgraderede elektroniske systemer og de nye digitale tilgange, der er fastlagt i forslaget til toldreform.

Kommissionen overvåger ikke systematisk fremskridtene hen imod fuldt ud elektroniske systemer i disse lande som led i rapporteringsforpligtelsen i henhold til artikel 278a i EU-toldkodeksen. Som led i udvidelsesstrategien, herunder associeringsaftalerne med EU, er udviklingen af en digital strategi og af det digitale landskab, der understøtter deres tilpasning til EU's toldlovgivning, imidlertid et centralt element i de regelmæssige vurderinger, der foretages af EU.

Kandidatlandene skal gradvist tilslutte sig eller indføre EU-toldkodeksens systemer i løbet af processen frem mod tiltrædelse af EU's toldområde. Afhængigt af den planlagte tiltrædelsesdato kan de også være forpligtet til at opfylde funktionerne vedrørende det fremtidige EU-tolddatacenter, der foreslås i toldreformpakken.

I fremtiden vil det, som led i forberedelserne til udvidelsen med kandidatlandene, være nødvendigt regelmæssigt at gennemføre flere centrale aktiviteter. Disse omfatter rapportering om den digitale implementering og deltagelse i overensstemmelsesprøvning for at sikre interoperabilitet mellem landenes nationale systemer og medlemsstaternes samt EU's systemer. Desuden vil EU regelmæssigt skulle vurdere systemernes ydeevne.

5.3 RISICI OG AFBØDENDE FORANSTALTNINGER

Rollefordelingen er blevet defineret og aftalt med alle interessenter lige fra starten og bør respekteres i hele projektets levetid. Da Kommissionen med held har opnået en gennemførelsesgrad på 100 % for indførelsen af de centrale systemer og komponenter, der henhører under dens ansvar, og medlemsstaterne ligeledes havde nået en meget høj gennemførelsesgrad ved den samlede frist i 2025 for den digitale omstilling**, er risiciene og de afbødende foranstaltninger nu kun relevante for en lille del af den samlede digitale gennemførelse**.

Som det også blev forklaret i de foregående rapporter, er de bagvedliggende **årsager til forsinkelserne, som medlemsstaterne har angivet, mangeartede og i vid udstrækning tilbagevendende**. De omfatter mangel på finansielle og menneskelige ressourcer, konkurrerende nationale IT-prioriteter og indbyrdes afhængighed med andre projekter. Desuden har medlemsstaterne fremhævet, at nogle nationale IT-infrastrukturer ikke er i stand til at opfylde de tekniske krav, samt begrænsninger i kontrahentens kapacitet og afhængigheder af eksterne interessenter. Andre medvirkende faktorer omfatter langvarig overensstemmelsesafprøvning, de økonomiske operatørers parathedsniveau, lange offentlige udbudsprocedurer, styringsmæssige udfordringer og kompleksiteten ved at integrere nye systemer i eksisterende IT-landskaber.

Medlemsstaterne redegjorde også i undersøgelsen for de forskellige afbødende tiltag, der var identificeret og iværksat for at afhjælpe de konstaterede forsinkelser. Disse foranstaltninger omfatter optimering af ressourceallokering, indførelse af agile metoder, implementering af integrerede systemløsninger og styrkelse af koordineringen med kontrahenterne for at forbedre effektiviteten og styrke samarbejdet. Andre medlemsstater iværksatte tiltag for at forbedre organisationsstrukturerne, strømline processerne og forfine planlægningen med henblik på at forbedre projektstyringen og beslutningstagningen. Der blev henvist til disse foranstaltninger i forbindelse med både nationale og transeuropæiske projekter.

For så vidt angår de nationale projekter blev der ved udgangen af 2025 opnået en samlet gennemførelsesgrad på 96 % for den nationale udrulning af de nationale indførsels- og importsystemer. Ud over de få forsinkede medlemsstater stiller nogle andre medlemsstater stadig både det gamle og det nye system til rådighed for deres økonomiske operatører, og/eller de forbereder stadig nogle mindre opgraderinger af deres nationale systemer for at sikre 100 % overensstemmelse med EU-toldkodeksen og EU-tolddatamodellen. Den fulde gennemførelse er afgørende i betragtning af indvirkningen på de transeuropæiske systemer såsom CCI og på indberetningen af data til Surveillance-systemet. For at Surveillance-systemet kan fungere korrekt, er det bydende nødvendigt, at alle medlemsstater hurtigst muligt går over til de nye dataformater. Dette vil forbedre datatilgængeligheden, forbedre datakvaliteten og styrke systemets evne til at overvåge handelsstrømme og beskytte Unionens finansielle interesser.

Kommissionen iværksatte i 2025 retshåndhævelsesforanstaltninger over for medlemsstater, der stod over for forsinkelser med indførelsen af deres nationale indførsels-/importsystemer og/eller med indsendelsen af de krævede data til Surveillance, og den vil tage yderligere retlige skridt i 2026 ud over de løbende støtte- og overvågningsforanstaltninger.

For så vidt angår de transeuropæiske decentraliserede systemer med nationale komponenter er situationen meget positiv for nogle projekter, men kritisk for andre, som beskrevet nedenfor.

De risici, der blev nævnt i 2024-rapporten, er blevet håndteret godt af medlemsstaterne for så vidt angår **udrulningen af NCTS – fase 5**, hvilket førte til en vellykket afslutning af overgangsperioden den 21. januar 2025. Også for **version 3 af ICS2** fandt en vellykket afslutning af de økonomiske operatørers overgang inden for vej- og jernbanetransport sted den 31. december 2025. Dette skyldes medlemsstaternes og de økonomiske operatørers indsats, mens Kommissionen også fortsatte med at yde støtte til medlemsstaterne og de økonomiske operatører i deres udviklingsaktiviteter vedrørende ICS2 – version 3 på forskellige måder. Dette omfattede afholdelse af dedikerede webinarer, assistance gennem ofte stillede spørgsmål, tilsyn og koordinering af plenarmøder for at sikre, at projektplanerne er i overensstemmelse med Kommissionens milepæle for IT-leverancer. Endelig blev

kommunikationskampagner, onlinekurser og dokumentation gjort tilgængelige i det offentlige CIRCABC-bibliotek og på Europa-webstedet.

Med hensyn til gennemførelsen af **AES** blev det i den foregående rapport anført, at nogle få medlemsstater planlagde faktiske idriftsættelsesdatoer i løbet af 2025, ud over de oprindelige frister i arbejdsprogrammet for EU-toldkodeksen[20]. Efter deres anmodning og for at undgå forstyrrelser i handelsstrømmene forlængede Kommissionen den periode, hvor det var muligt fortsat at anvende overgangsforanstaltningerne for eksport og udpassage, til den 14. december 2025. Kommissionen videreførte også "koordineringsprogrammet for nationale forvaltninger" for at støtte medlemsstaterne i udviklingen og indførelsen af deres nationale komponenter. Aktiviteterne omfatter en særlig helpdesk, afholdelse af virtuelle møder for at mindske risikoen for forsinkelser i medlemsstaterne, formidling af ajourført information til handelssamfundet og regelmæssig rapportering til Gruppen vedrørende elektronisk told og Toldpolitikgruppen. Siden første kvartal 2021 har Kommissionen desuden udsendt kvartalsvise konsoliderede statusrapporter om overgangen til de nye systemer, som indeholder centrale resultatindikatorer for varslingsmekanismen for tidlig opdagelse. E-læringsmoduler, vejledningsdokumenter og andet informationsmateriale er blevet gjort tilgængeligt for medlemsstaterne og de økonomiske operatører. Den 15. december 2025 havde alle medlemsstater fået deres system indført for så vidt angår kernefunktionerne, idet PT, FR og GR var de sidste medlemsstater. Dette viser, at de afbødende foranstaltninger, der blev aftalt ved udgangen af 2024 med ændringen af overgangsdatoen og den skærpede overvågning af fremskridtene, har vist sig at være den rette vej frem. Det, der fortsat mangler for nogle få medlemsstater, vedrører gennemførelsen af ikkekernefunktionerne, som vil blive overvåget yderligere i hele 2026 for at sikre, at de økonomiske operatører kan drage fordel af alle de forenklinger, der tilbydes i EU-toldkodeksen, såsom centraliseret toldbehandling ved eksport (CCE).

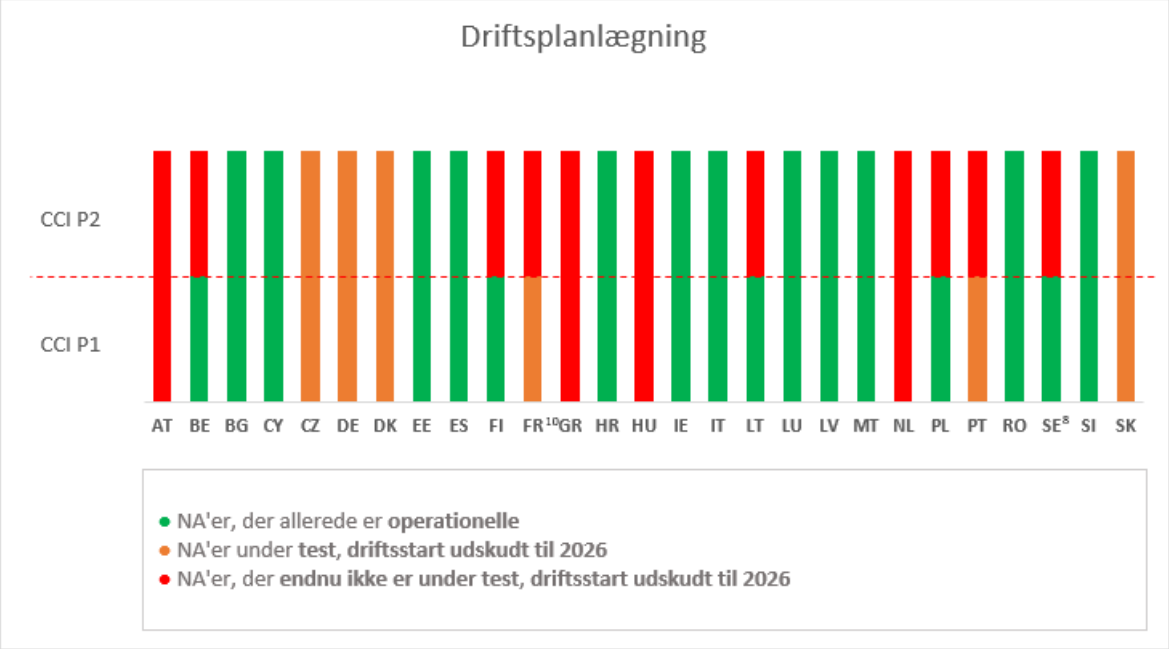
For projektet **PoUS – fase 2** afhænger den centrale drift af de nationale udrulninger. Projektet forløber planmæssigt ud fra et centralt toldperspektiv, men der er betydelige forsinkelser i medlemsstaternes søfartsmyndigheders tilrådighedsstillelse af de nationale søfartsmiljøer med ét kontaktpunkt, som det fremgår af Kommissionens meddelelse af 22. oktober 2024 om 2024-ajourføringen af den flerårige gennemførelsesplan for det europæiske søfartsmiljø med ét kontaktpunkt (C/2024/6300). I overensstemmelse med den indrømmede afgørelse om undtagelse skal medlemsstaterne hver fjerde måned fra den 15. august 2025, senest den 15. dag efter udløbet af den fjerde måned, indberette fremskridtene med at etablere grænsefladen mellem PoUS-systemet som omhandlet i Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2023/2879 og det nationale søfartsmiljø med ét kontaktpunkt som fastsat i forordning (EU) 2019/1239. Kommissionen har taget kontakt til toldmyndighederne på møder i Koordineringsgruppen for Elektroniske Toldsystemer (ECCG) og toldvirksomhedsgruppen (CBG) for at arbejde tæt sammen med søfartsmyndighederne og inddrage deres ekspertise i gennemførelsen.

Yderligere udrulninger var forventet i 2025 for **NCTS – fase 6**, eftersom jernbane- og vejtransportoperatører forventedes at overholde de nye EU-toldsikkerhedskrav fra den 1. september 2025. Af de grunde, der er anført i afsnit 3.7.2, 4.2 og 4.5.2, er denne dato for NCTS – fase 6 blevet forlænget til den 1. juni 2026. I overensstemmelse med den afgørelse om undtagelse, der er indrømmet for NCTS – fase 6, skal medlemsstaterne hver måned aflægge rapport til Kommissionen om de fremskridt, der er gjort med udviklingen af den sammenkobling, der er fastsat i Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2023/2879. NCTS – fase 6 er et vigtigt skridt hen imod et mere harmoniseret datadrevet forsendelsesmiljø i hele Europa, men overgangen forløber ujævnt. Nogle erhvervsdrivende vil hurtigt drage fordel af strømlinede indgivelser, mens andre fortsat må håndtere særskilte forsendelses- og sikkerhedsangivelser. Under overgangen kan reglerne for indgivelse af angivelser ved multimodale forsendelser eller flerlandsforsendelser variere mellem afgangslandet, transitlandet og bestemmelseslandet. Fremadrettet forventes det, at overgangen vil være afsluttet, og at alle medlemsstater vil være overgået til NCTS – fase 6 senest medio 2026. I mellemtiden bør medlemsstaterne og de økonomiske operatører forberede sig på og sikre teknisk parathed til NCTS –

[20] I arbejdsprogrammet for EU-toldkodeksen for 2023 er udløbet af indførelsesperioden for systemets kernefunktioner fastsat til den 1. december 2023, udviklingen af en harmoniseret grænseflade med EMCS til den 13. februar 2024 og de resterende funktioner til den 2. december 2024. Senest den 2. december 2024 skulle alle medlemsstater og erhvervsdrivende anvende *AES*-systemet, og overgangen skulle være afsluttet den 11. februar 2025.

fase 6, så de er godt rustet til at flytte varer gnidningsløst gennem det foranderlige forsendelseslandskab. Kommissionen vil overvåge fremskridtene meget nøje.

For så vidt angår situationen for **CCI-systemet** overskred 17 medlemsstater den idriftsættelsesdato for CCI – fase 1, som i arbejdsprogrammet for EU-toldkodeksen var fastsat til den 1. juli 2024[21], mens 19 medlemsstater for CCI – fase 2 overskred fristen den 2. juni 2025. Medlemsstaternes forsinkelser kombineret med de forskellige tilgange til den trinvise systemudvikling og indførelse af CCI (jf. figur 6 nedenfor om den operationelle planlægning) skaber en ubalance mellem gennemførelsen af CCI's anvendelsesområde i medlemsstaterne og de krav, som den fulde gennemførelse af CCI stiller til de økonomiske operatører.



Figur 6: Operationel planlægning pr. medlemsstats nationale forvaltning (NA)

Kommissionen fortsatte sine aktiviteter med nøje at overvåge medlemsstaternes fremskridt med udviklingen af de nationale komponenter **for CCI-projektet**, og den udarbejdede fra 1. kvartal 2024 en kvartalsvis konsolideret statusrapport. Desuden fortsatte Kommissionens dedikerede CCI-forretningsteam indsatsen for at besvare medlemsstaternes spørgsmål om import og forenklinger ved import såsom centraliseret toldbehandling. Derudover blev der afholdt møder i toldvirksomhedsgruppen for CCI med henblik på bl.a. at koordinere aktiviteterne vedrørende ansøgninger om CCI-tilladelse samt regelmæssige tekniske møder ugentligt og hver anden uge og feedbackmøder om overensstemmelsesafprøvning.
E-læringsmoduler og kommunikationsmateriale blev offentliggjort på Europa-webstedet for at støtte overgangen til og gennemførelsen af de nye systemer. Kommissionen udsendte også administrative skrivelser til de medlemsstater, der var forsinkede med gennemførelsen af CCI-projektet ud over den lovbestemte frist.

Forsinkelser, som medlemsstaterne oplever, påvirker fremskridtene for de transeuropæiske systemer som helhed og har dermed også en **indvirkning på Kommissionens aktiviteter**. Dette kræver løbende investeringer i ressourcer til overensstemmelsesafprøvning samt koordinerings- og støtteaktiviteter for de transeuropæiske projekter og desuden forlænget vedligeholdelse af centrale komponenter i overgangsperioderne. Det medfører også yderligere bistand til medlemsstaterne og overvågning af fremskridtene.

[21] I arbejdsprogrammet for EU-toldkodeksen for 2023 er udløbet af udrulningsperioden fastsat til den 1. juli 2024.

Sammenfattende har **Kommissionen** i hele 2025 også truffet en række foranstaltninger som supplement til dem, der er identificeret og gennemført af medlemsstaterne på nationalt niveau.

For det første har Kommissionen **styrket tilsynet med og overvågningen af EU-toldkodeksens digitale program** ved at øge hyppigheden af statusrapporter og ved at afholde bilaterale møder og missioner på direktørniveau med hver enkelt medlemsstat. Gennemførelsen af arbejdsprogrammet for EU-toldkodeksen er også konsekvent blevet sat på dagsordenen for de møder og missioner, som generaldirektøren gennemfører, og for plenarmøder på højt plan med medlemsstaternes generaldirektører, såsom i Toldpolitikgruppen, og med medlemsstaternes CIO'er i CIO-netværket. Medlemsstaterne blev tilskyndet til nøje at følge fremskridtene for de resterende projekter og til at træffe afbødende foranstaltninger med henblik på at fuldføre EU-toldkodeksens digitale program senest ved udgangen af 2025.

Kommissionen fortsatte med at anvende en flerårig strategisk plan for toldområdet (MASP-C) baseret på MASP-C rev. 2023 og arbejdsprogrammet for EU-toldkodeksen for 2023 til at overvåge fremskridt og projektmilepæle samt til at identificere forsinkelser på et tidligt tidspunkt. Oversigten fremlægges hvert kvartal for medlemsstaterne i ECCG, som mødes sammen med handelsoperatørerne.

For det andet fortsatte Kommissionen sin styrkede **bistand til medlemsstaterne vedrørende transeuropæiske systemer** ved at anlægge en agil og iterativ tilgang til udvikling og indførelse af EU-toldkodeksens elektroniske systemer. Denne metode, som omfatter prototypefremstilling, hurtig problemløsning og en afbalanceret arbejdsbyrde for både Kommissionen og medlemsstaterne, forbedrer systemkvaliteten og fremmer konkrete fremskridt. Denne tilgang er blevet godt modtaget af medlemsstaterne og handelsoperatørerne.

Desuden har Kommissionen etableret en **mekanisme for samarbejde** mellem interessenter lige fra projekternes start for at forbedre kvaliteten af de forberedende aktiviteter, undgå problemer med beslutningstagningen og sikre gennemsigtighed gennem regelmæssig ajourføring af projekter.

Kommissionen fortsatte også **koordinerings- og overvågningsprogrammer** for hvert af de igangværende projekter vedrørende de transeuropæiske systemer ICS2, NCTS, CCI og AES.

For det tredje indhentede Kommissionen input fra medlemsstaterne gennem undersøgelser og andre midler om deres begrænsninger og den nødvendige støtte til at afbøde risiciene. Medlemsstaterne gav udtryk for, at de bilaterale møder på direktørniveau og den tekniske dialog med GD TAXUD havde været meget nyttige. Kommissionen fortsatte arbejdet med at indsamle **erfaringer** og **bedste praksis** for udviklingen af de digitale projekter. Med henblik herpå blev oplysningerne indsamlet gennem den undersøgelse, der blev gennemført i 2025, og resultaterne blev indføjet i afsnit 1 i det arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene, der ledsager denne rapport. Desuden delte flere medlemsstater deres nationale erfaringer og praksis vedrørende EU-toldkodeksens digitale omstilling under Toldpolitikgruppens møder på højt plan i juli og december 2025 og under CIO-netværkets møde i november 2025.

For det fjerde har Kommissionen i overensstemmelse med **EU's håndhævelsesstrategi** også indledt formel korrespondance med de medlemsstater, der var forsinkede med gennemførelsen af digitale systemer. Kommissionen besluttede at indlede retlige skridt mod medlemsstater for ikke at overholde deres forpligtelser i henhold til EU-toldkodeksen og arbejdsprogrammet for EU-toldkodeksen. Traktatbrudsprocedurer mod 14 medlemsstater (AT, BE, CZ, CY, DK, FR, GR, IE, IT, MT, SK, SI, PT

og RO) blev indledt i maj[22], juni[23] og juli[24] 2025, fordi de ikke havde opfyldt deres forpligtelser til at indføre systemet for midlertidig oplagring for lufttransport (TS Air), det nationale importsystem (NIS) og det automatiserede eksportsystem (AES), og fordi de ikke havde opfyldt deres forpligtelser vedrørende overførsel af tolddata til Surveillance-systemet (SURV3).

Set i lyset af de samlede erfaringer med den digitale omstilling og gennemførelsen af EU-toldkodeksen over en periode på ti år blev medlemsstaterne under et særligt CIO-møde bedt om feedback om de største udfordringer under den digitale gennemførelse af EU-toldkodeksen. Svarene viste et klart mønster: **De tre altoverskyggende vanskeligheder var 1) styringsstrukturer, der muliggør rettidig beslutningstagning, 2) opretholdelse af interessenternes engagement og 3) fastlæggelse og opretholdelse af en klar afgrænsning**. Kompleksiteten i de nationale styringsordninger har i visse tilfælde medført en uklar ansvarsfordeling. I omfattende programmer for digital omstilling såsom EU-toldkodeksen giver en uklar ansvarsplacering sig direkte udslag i en risiko for manglende gennemførelse. Kommissionens erfaring har vist, at gennemførelsen kun går hurtigere, når der på nationalt niveau etableres et klart ejerskab på højt plan samt styring og central koordinering. I sådanne tilfælde har fremskridtene været markant hurtigere og mere forudsigelige.

[22] Der blev sendt åbningsskrivelser til Tjekkiet (INFR(2025)2017), Danmark (INFR(2025)2018), Grækenland (INFR(2025)2019), Østrig (INFR(2025)2015), Rumænien (INFR(2025)2020) og Slovakiet (INFR(2025)2021) for ikke at have indført de elektroniske systemer for midlertidig oplagring for lufttransport og i visse tilfælde det nationale importsystem inden fristen den 31. december 2023. Desuden fik Danmark (INFR(2025)2011), Frankrig (INFR(2025)2012), Cypern (INFR(2025)2010), Østrig (INFR(2025)2007), Portugal (INFR(2025)2013) og Rumænien (INFR(2025)2014) tilsendt åbningsskrivelser for ikke at have overført fuldstændige tolddata til Kommissionen gennem SURV3. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/inf_25_982#_blank.

[23] Der blev indledt traktatbrudsprocedurer mod Portugal (INFR(2025)2064) og Belgien (INFR(2025)2016) for manglende indførelse af systemet for midlertidig oplagring for lufttransport og, for Portugals vedkommende, også for det nationale importsystem. Desuden blev der sendt en åbningsskrivelse til Belgien (INFR(2025)2009) for ikke at have overført fuldstændige tolddata til Kommissionen gennem SURV3-systemet. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/inf_25_1241.

[24] Kommissionen sendte åbningsskrivelser til Frankrig (INFR(2025)2060) og Cypern (INFR(2025)2061) for manglende indførelse af systemet for midlertidig oplagring og det nationale importsystem og, for Frankrigs vedkommende, også for det automatiserede eksportsystem. Desuden fik Tjekkiet (INFR(2025)2054), Irland (INFR(2025)2055), Italien (INFR(2025)2056), Malta (INFR(2025)2057), Slovenien (INFR(2025)2059) og Slovakiet (INFR(2025)2058) en påtale for ikke at have overført fuldstændige tolddata til Kommissionen gennem SURV3-systemet https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/inf_25_1628.