ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 13.7.2026
COM(2026) 362 final

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

δυνάμει του άρθρου 278α του ενωσιακού τελωνειακού κώδικα, σχετικά με την πρόοδο όσον αφορά την ανάπτυξη των ηλεκτρονικών συστημάτων που προβλέπονται βάσει του κώδικα

{SWD(2026) 180 final}

Πίνακας περιεχομένων

1. Εισαγωγή 2
2. Συνοπτική παρουσίαση 4
3. Περιεχόμενο της έκθεσης 6
4. Αρμοδιότητες για την ψηφιακή εφαρμογή του ΕΤΚ 7
5. Γενική επισκόπηση της προόδου όσον αφορά τα ηλεκτρονικά συστήματα του ΕΤΚ 8
5.1 ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΝΤΑ ΕΡΓΑ ΠΡΙΝ ΑΠΟ ΤΟ 2025 8
5.2 ΠΡΟΟΔΟΣ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ ΤΟ 2025 9
5.3 ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΚΑΙ ΜΕΤΡΑ ΜΕΤΡΙΑΣΜΟΥ 20

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το παρόν έγγραφο αποτελεί την ετήσια έκθεση προόδου σχετικά με την ψηφιακή υλοποίηση του ενωσιακού τελωνειακού κώδικα[1] (στο εξής: ΕΤΚ) για το έτος 2025 και είναι η **έβδομη και τελευταία έκθεση** που εκπόνησε η Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 278α του ΕΤΚ σχετικά με την πρόοδο όσον αφορά την ανάπτυξη των ηλεκτρονικών συστημάτων[2].

Ο ΕΤΚ άρχισε να ισχύει την 1η Μαΐου 2016 και, κατόπιν της τροποποίησής του το 2019[3], ορίζει ως καταληκτικές ημερομηνίες το 2020, το 2022 και το 2025 για τη σταδιακή ολοκλήρωση των έργων όσον αφορά την ψηφιακή μετάβαση και την εφαρμογή του ΕΤΚ. Κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου, τα υπάρχοντα ηλεκτρονικά συστήματα και τα συστήματα σε έντυπη μορφή μπορούσαν να χρησιμοποιούνται για τη διεκπεραίωση των τελωνειακών διατυπώσεων (τα λεγόμενα «μεταβατικά μέτρα») μέχρι να τεθούν σε λειτουργία τα νέα ή αναβαθμισμένα ηλεκτρονικά συστήματα που προβλέπονται βάσει του ΕΤΚ.

Στο πλαίσιο αυτό, το πρόγραμμα εργασίας του ΕΤΚ[4] (στο εξής: ΠΕ του ΕΤΚ) και ο εκτελεστικός κανονισμός σχετικά με τις τεχνικές ρυθμίσεις των ηλεκτρονικών συστημάτων[5] (στο εξής: IRTA) πρέπει να ερμηνεύονται σε συνδυασμό με τον ΕΤΚ και τις κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικές πράξεις του.

Το ΠΕ του ΕΤΚ είναι το νομικό μέσο που χρησιμοποιείται για την καθοδήγηση της σταδιακής και σύνθετης τρισδιάστατης διαδικασίας μετάβασης προς ένα πλήρως ψηφιακό τελωνειακό περιβάλλον, το οποίο λαμβάνει υπόψη τις αλληλεξαρτήσεις μεταξύ των συστημάτων και την κατάσταση όσον αφορά την ανάπτυξη στην πράξη. Είναι το μέσο που χρησιμοποιείται για την καθοδήγηση των ενδιαφερόμενων μερών που συμμετέχουν στα έργα (κράτη μέλη, Επιτροπή, οικονομικοί φορείς) προς την κοινή και εφικτή υλοποίηση των έργων έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025, που είναι η οριστική ημερομηνία λήξης της ψηφιακής μετάβασης. Ο IRTA καθορίζει τις τεχνικές ρυθμίσεις για καθένα από τα συστήματα όσον αφορά τις συνιστώσες, τις αρμοδιότητες, την πρόσβαση σε δεδομένα και την τεχνική μετάβαση.

Η παρούσα έκθεση βασίζεται στο ΠΕ του ΕΤΚ, το οποίο εγκρίθηκε από την Επιτροπή στις 15 Δεκεμβρίου 2023, ως βάση αναφοράς για την υποβολή εκθέσεων προόδου. Οι πτυχές που αφορούν τη διακυβέρνηση του προγράμματος και του έργου καθορίζονται στο πολυετές στρατηγικό σχέδιο για τα τελωνεία (στο εξής: MASP-C). **Η έκθεση καλύπτει την πρόοδο που έχει επιτευχθεί με την πάροδο των ετών για την επίτευξη της πλήρους ψηφιοποίησης των τελωνείων στην Ευρωπαϊκή Ένωση το 2025, το οποίο σηματοδοτεί το τελευταίο έτος για την εφαρμογή του ΕΤΚ**.

Ενώ ο ΕΤΚ θεσπίζει τη νομική βάση για ένα πλήρως ψηφιακό, εναρμονισμένο τελωνειακό πλαίσιο σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση και στα εξωτερικά της σύνορα, η πλήρης και ομοιόμορφη εφαρμογή του σε όλους τους τελωνειακούς τομείς και σε όλα τα κράτη μέλη αποτελεί **προϋπόθεση για την εύρυθμη λειτουργία της τελωνειακής ένωσης και θέτει τα θεμέλια για την επόμενη φάση της**

[1] Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 952/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Οκτωβρίου 2013, για τη θέσπιση του ενωσιακού τελωνειακού κώδικα (ΕΕ L 269 της 10.10.2013, σ. 1).

[2] Έκθεση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο:
2019: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/ALL/?uri=CELEX%3A52019SC0434·
2020: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A52020SC0339·
2021: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A52021SC0382·
2022: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A52023SC0029·
2023: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=COM:2024:395:FIN·
2024: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=celex:52025DC0579.

[3] Κανονισμός (ΕΕ) 2019/632 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Απριλίου 2019, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 952/2013 για την παράταση της μεταβατικής χρήσης μέσων άλλων από τις ηλεκτρονικές τεχνικές επεξεργασίας δεδομένων που προβλέπονται στον ενωσιακό τελωνειακό κώδικα (ΕΕ L 111 της 25.4.2019, σ. 54).

[4] Εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2023/2879 της Επιτροπής, της 15ης Δεκεμβρίου 2023, για την εκπόνηση του προγράμματος εργασιών σχετικά με την ανάπτυξη και εγκατάσταση των ηλεκτρονικών συστημάτων που προβλέπονται στον ενωσιακό τελωνειακό κώδικα (ΕΕ L, 2023/2879, 22.12.2023, σ. 1), https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202302879.

[5] Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2025/512 της Επιτροπής, της 13ης Μαρτίου 2025, σχετικά με τις τεχνικές ρυθμίσεις για την ανάπτυξη, τη συντήρηση και τη χρησιμοποίηση ηλεκτρονικών συστημάτων με σκοπό την ανταλλαγή και την αποθήκευση πληροφοριών δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 952/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L, 2025/512, 20.3.2025, σ. 1, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_impl/2025/512/oj/ell).

τελωνειακής μεταρρύθμισης. Ως εκ τούτου, είναι σημαντικό όλα τα κράτη μέλη να ολοκληρώσουν το μερίδιο που τους αναλογεί για την εφαρμογή του ισχύοντος ΕΤΚ, ώστε να εξασφαλιστεί ότι οι οικονομικοί φορείς και οι συναλλασσόμενοι δρέπουν τα πλήρη οφέλη πριν από τη μετάβαση στην τελωνειακή μεταρρύθμιση της ΕΕ. Στις 17 Μαΐου 2023 η Επιτροπή υπέβαλε πρόταση για τη συνολική μεταρρύθμιση της τελωνειακής ένωσης, συμπεριλαμβανομένου ενός νέου ΕΤΚ, που σηματοδοτεί τον μετασχηματισμό του τελωνειακού πλαισίου της ΕΕ σε σημαντικό βαθμό[6]. Στις 26 Μαρτίου 2026 το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο κατέληξαν σε πολιτική συμφωνία στο πλαίσιο τριμερούς διαλόγου σχετικά με την πρόταση της Επιτροπής για την πλέον φιλόδοξη μεταρρύθμιση των τελωνειακών κανόνων της ΕΕ από το 1968. Το σχέδιο κειμένου αναμένεται τώρα να αναθεωρηθεί από τους γλωσσομαθείς νομικούς και στη συνέχεια να εγκριθεί από το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο για δημοσίευση στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης έως τον Νοέμβριο του 2026.

Η τελωνειακή μεταρρύθμιση διαρθρώνεται γύρω από τρεις βασικούς πυλώνες:

1) **εξυπνότερη διαχείριση κινδύνων και τελωνειακοί έλεγχοι μέσω της δημιουργίας τελωνειακής αρχής της ΕΕ και τελωνειακού κόμβου δεδομένων της ΕΕ:** θα ψηφιοποιήσει και θα απλουστεύσει τις διαδικασίες, θα μειώσει το κόστος και τη γραφειοκρατία, θα προωθήσει μια πιο ομοιόμορφη προσέγγιση στα εξωτερικά σύνορα και θα προστατεύσει καλύτερα την ενιαία αγορά μέσω ισχυρότερης διαχείρισης κινδύνων και επιβολής της νομοθεσίας με βάση τα δεδομένα·

2) **ισχυρότερη εταιρική σχέση με τις επιχειρήσεις**: μια νέα εταιρική σχέση με τους εμπορικούς φορείς, η οποία θα βασίζεται σε διαφανείς διαδικασίες που θα καθιστούν δυνατή τη λειτουργία συμμορφούμενων εμπορικών ροών χωρίς επίσημη αλληλεπίδραση με τα τελωνεία και θα μειώσει τον σχετικό διοικητικό φόρτο·

3) **σύγχρονο πλαίσιο για το ηλεκτρονικό εμπόριο**: ένα εξατομικευμένο τελωνειακό καθεστώς ηλεκτρονικού εμπορίου, μέσω του οποίου οι διαδικτυακές πλατφόρμες θα καταστούν βασικοί παράγοντες που θα διασφαλίζουν ότι τα εμπορεύματα που πωλούνται διαδικτυακά απευθείας στους καταναλωτές στην ΕΕ συμμορφώνονται με όλες τις τελωνειακές υποχρεώσεις.

Τα τελωνεία διαδραματίζουν ζωτικό ρόλο στη διατήρηση της ασφάλειας της ενιαίας αγοράς και των πολιτών της. Με την τελωνειακή μεταρρύθμιση, τα ευρωπαϊκά τελωνεία θα είναι σε θέση να προσαρμοστούν στο ταχέως μεταβαλλόμενο τοπίο του διεθνούς εμπορίου. Στο πλαίσιο αυτό, η μεταρρύθμιση εισάγει διάφορα στοχευμένα μέτρα για την αντιμετώπιση της ταχείας ανάπτυξης του ηλεκτρονικού εμπορίου. Εν τω μεταξύ, **ως προσωρινή λύση**, η Επιτροπή και τα κράτη μέλη συμφώνησαν τον Νοέμβριο του 2025 να καταργήσουν την απαλλαγή από δασμούς που ίσχυε μέχρι σήμερα για δέματα αξίας κάτω των 150 EUR και να θεσπίσουν δασμό ύψους 3 EUR για τα εν λόγω δέματα, αρχής γενομένης από την 1η Ιουλίου 2026. Η κατάργηση του κατώτατου ορίου αποσκοπεί στην εξασφάλιση ίσων όρων ανταγωνισμού μεταξύ των πωλήσεων ηλεκτρονικού εμπορίου και του παραδοσιακού λιανικού εμπορίου, αποκαθιστώντας τη δικαιοσύνη και διατηρώντας παράλληλα επιλογές για τους καταναλωτές. Επιπλέον, με τη συμφωνία κατά τον τριμερή διάλογο της 26ης Μαρτίου, θεσπίζεται **τέλος διεκπεραίωσης** για τα εμπορεύματα χαμηλής αξίας που εισάγονται στην ΕΕ, προκειμένου να αντισταθμιστεί το αυξανόμενο κόστος για τις τελωνειακές αρχές. Το τέλος θα θεσπιστεί το αργότερο έως την 1η Νοεμβρίου 2026. Μόλις ο τελωνειακός κόμβος δεδομένων της ΕΕ τεθεί σε πλήρη λειτουργία, θα εφαρμοστούν οι συνήθεις τελωνειακοί δασμοί.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι, στο παρόν στάδιο, με όλη την πολιτική εστίαση στην τελωνειακή μεταρρύθμιση και στο ηλεκτρονικό εμπόριο **υπάρχει κίνδυνος οι καθυστερήσεις στην ψηφιακή εφαρμογή του ΕΤΚ να παραβλεφθούν ως απλές τεχνικές καθυστερήσεις,** ενώ οι συστημικές συνέπειες των καθυστερήσεων αυτών θα μπορούσαν να είναι σοβαρές για την ΕΕ. Η δυσλειτουργία ή η μερική μόνο εγκατάσταση συστημάτων εξαγωγών/εισαγωγών θα μπορούσε να οδηγήσει σε

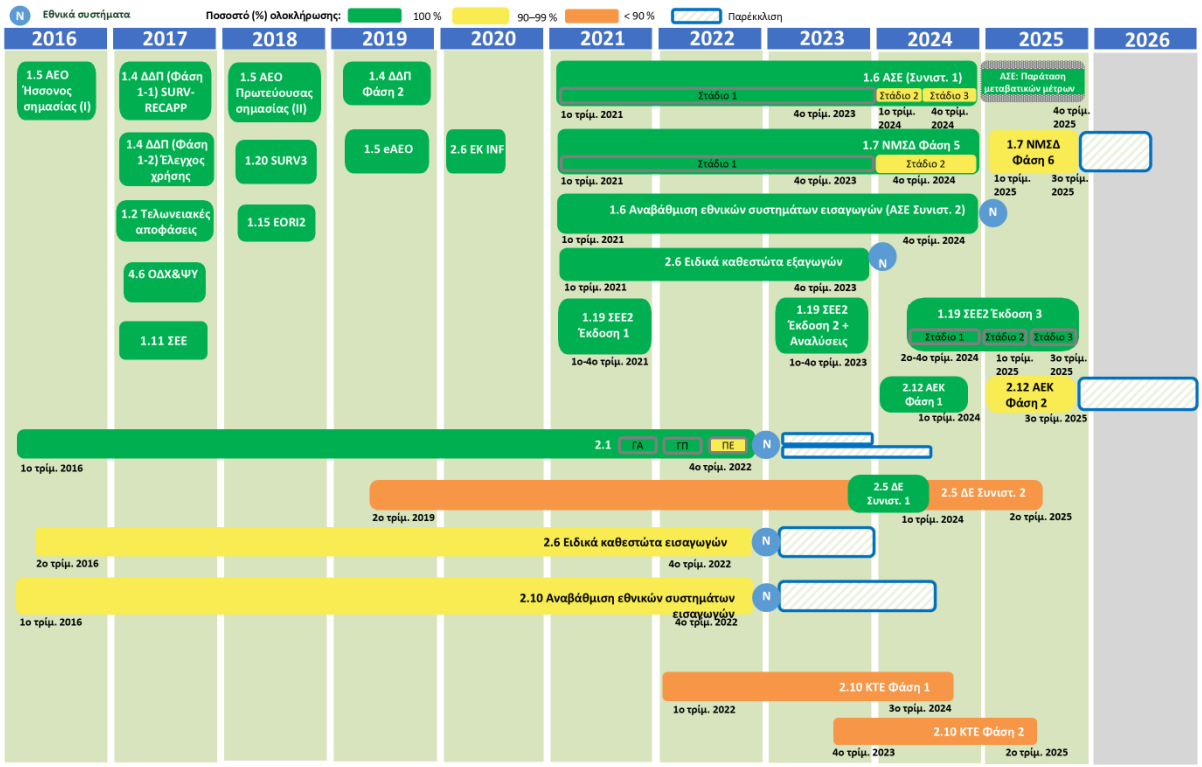
[6] Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση του ενωσιακού τελωνειακού κώδικα και της Τελωνειακής Αρχής της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 952/2013 [COM(2023) 258 final].

συμφόρηση σε σημαντικά σημεία εξόδου ή εισόδου, προκαλώντας διαμαρτυρίες, αστοχίες σε επίπεδο εποπτείας και καθυστερήσεις στην αλυσίδα εφοδιασμού. Επιπλέον, τα μη ευθυγραμμισμένα δεδομένα θα μπορούσαν να έχουν ως αποτέλεσμα εμπορεύματα υψηλού κινδύνου (εμπορεύματα διπλής χρήσης, εμπορεύματα που υπόκεινται σε κυρώσεις, εισαγωγές για τις οποίες δηλώθηκε δασμολογητέα αξία χαμηλότερη της πραγματικής) να τίθενται σε κυκλοφορία πριν από τη διεξαγωγή πλήρους ανάλυσης κινδύνου, κάτι που μεταξύ άλλων περιορίζει την ικανότητα της Επιτροπής να εντοπίζει προβλήματα και να χαράσσει εγκαίρως στρατηγική αντίδρασης.

Η έγκαιρη ολοκλήρωση του ψηφιακού προγράμματος του ΕΤΚ αποτελεί ισχυρή προτεραιότητα προκειμένου να υλοποιηθούν τα οφέλη που θεσπίστηκαν για τους συναλλασσομένους στον ΕΤΚ, για παράδειγμα μέσω της περαιτέρω εναρμόνισης των διαδικασιών, της ψηφιοποίησης εκ σχεδιασμού, η οποία υποστηρίζεται από ένα διεθνώς ευθυγραμμισμένο και ολοκληρωμένο μοντέλο τελωνειακών δεδομένων της ΕΕ, και εκτεταμένων απλουστεύσεων για αξιόπιστους συναλλασσομένους. Η ολοκλήρωση της ψηφιακής εφαρμογής του ΕΤΚ είναι, υπό αυτήν την έννοια, κρίσιμης σημασίας για τη στήριξη και την τροφοδότηση της τελωνειακής μεταρρύθμισης και της ανάπτυξης του μελλοντικού τελωνειακού κόμβου δεδομένων της ΕΕ, προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι οι σημαντικές απλουστεύσεις που προβλέπονται με την τελωνειακή μεταρρύθμιση θα βασίζονται σε ισχυρό θεμέλιο εναρμόνισης και ψηφιοποίησης.

2. ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ

Η εφαρμογή του ΕΤΚ έφθασε στο τελικό και αποφασιστικό της έτος. Από την έγκριση του προγράμματος εργασίας για τον ΕΤΚ το 2014, η συλλογική προσπάθεια της Επιτροπής, των κρατών μελών και των οικονομικών φορέων έχει συμβάλει καθοριστικά στην πρόοδο προς ένα πλήρως ψηφιακό τελωνειακό περιβάλλον. Έως τις αρχές του 2025 είχε ολοκληρωθεί το 70 % του ψηφιακού προγράμματος εργασίας. Καθόλο το 2025 η διαδικασία υλοποίησης χαρακτηρίστηκε από σημαντική πρόοδο και επιτεύχθηκαν αρκετά σημαντικά ορόσημα τόσο στα διευρωπαϊκά όσο και στα εθνικά συστήματα, στοιχείο που αντικατοπτρίζεται στη σταθερή στροφή προς ένα εν πολλοίς «πράσινο» τοπίο υλοποίησης σε όλα τα κράτη μέλη. Η παρούσα έκθεση καταδεικνύει ότι **η ψηφιακή εφαρμογή του ΕΤΚ είχε σχεδόν ολοκληρωθεί έως το τέλος του 2025**, όπως απεικονίζεται οπτικά στο διάγραμμα 1. Τα έργα που επισημαίνονται με πράσινο χρώμα έχουν ολοκληρωθεί· τα έργα που επισημαίνονται με πορτοκαλί χρώμα δηλώνουν τους τομείς στους οποίους λιγότερο από το 90 % των κρατών μελών είναι έτοιμα, ενώ εκείνα που επισημαίνονται με κίτρινο χρώμα δηλώνουν τους τομείς στους οποίους ποσοστό μεταξύ 90 % και 99 % των κρατών μελών είναι έτοιμα.



Διάγραμμα 1 — Επισκόπηση προγραμματισμού

Μέχρι σήμερα, η **ψηφιακή εφαρμογή του ενωσιακού τελωνειακού κώδικα (ΕΤΚ) έχει ως επί το πλείστον ολοκληρωθεί**, σημαντική πλειονότητα των συστημάτων του ΕΤΚ έχουν πλέον εγκατασταθεί και τα κράτη μέλη εργάζονται σε ένα πλήρως ολοκληρωμένο ψηφιακό περιβάλλον του ΕΤΚ. **Έως το τέλος του 2025 θα έχουν εγκατασταθεί το 96 % του συνόλου των εθνικών συστημάτων και το 100 % του συνόλου των κεντρικών διευρωπαϊκών συστημάτων. Οι εναπομένουσες προκλήσεις είναι περιορισμένες και συνδέονται με συγκεκριμένες χώρες και έργα**. Δεν αφορούν πλέον τη συνολική αρχιτεκτονική του ΕΤΚ, αλλά σχετίζονται με εναπομένουσες καθυστερήσεις ή μεταβατικά ζητήματα σε μικρό αριθμό κρατών μελών. Το έργο για τον κεντρικό τελωνισμό κατά την εισαγωγή είναι το πλέον κρίσιμο. Άλλα έργα που χρήζουν ειδικής παρακολούθησης σε ορισμένα κράτη μέλη είναι τα εξής: η εγκατάσταση του εθνικού συστήματος προσωρινής εναπόθεσης και του εθνικού συστήματος εισαγωγών, καθώς και η εγκατάσταση της εθνικής συνιστώσας για τη διαχείριση εγγυήσεων, του αυτοματοποιημένου συστήματος εξαγωγών (μη βασικές λειτουργίες), του νέου μηχανογραφημένου συστήματος διαμετακόμισης — φάση 5 (μη βασικές λειτουργίες) και φάση 6 (κατά παρέκκλιση έως τις 31 Μαΐου 2026) και του αποδεικτικού ενωσιακού καθεστώτος — φάση 2 (κατά παρέκκλιση έως την 1η Μαρτίου 2027).

Οι υπόλοιπες δραστηριότητες αφορούν κυρίως την ολοκλήρωση των τελικών αναβαθμίσεων από ορισμένα κράτη μέλη, τις δοκιμές ή την επικύρωση συστημάτων πριν από την εγκατάσταση, τη μετάβαση οικονομικών φορέων από συστήματα που εγκαταστάθηκαν πρόσφατα και τις διασυνδέσεις μεταξύ συστημάτων. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή εξέδωσε τρεις αποφάσεις παρέκκλισης το 2025 για την παροχή ασφάλειας δικαίου και επιχειρησιακής συνέχειας, κυρίως για τη στήριξη της μετάβασης των οικονομικών φορέων για την υποβολή των απαιτήσεων ασφάλειας των συνόρων της ΕΕ σε συνδυασμό με τη διαμετακόμιση (ΣΕΕ2 — Έκδοση 3 και ΝΜΣΔ — Φάση 6) και για την υποβολή του τελωνειακού δηλωτικού εμπορευμάτων ως αποδεικτικού ενωσιακού καθεστώτος (ΑΕΚ — Φάση 2). Οι παρεκκλίσεις παραμένουν περιορισμένες όσον αφορά το πεδίο εφαρμογής και την παράταση του χρονοδιαγράμματος, ενώ έχουν τεθεί σε εφαρμογή λεπτομερείς μηχανισμοί παρακολούθησης για τη στενή παρακολούθηση της προόδου έως την πλήρη ολοκλήρωση.

Επιπλέον, το 2025 η **Επιτροπή αποφάσισε να κινήσει νομικές διαδικασίες κατά δεκατεσσάρων κρατών μελών** συνολικά, λόγω μη εκπλήρωσης των υποχρεώσεών τους που απορρέουν από τον ΕΤΚ και τις εκτελεστικές πράξεις του. Αυτές αφορούν δύο βασικά είδη μη συμμόρφωσης: το πρώτο αφορά την εγκατάσταση τελωνειακών ψηφιακών συστημάτων (δηλαδή προσωρινή εναπόθεση για τις αεροπορικές μεταφορές, εθνικό σύστημα εισαγωγών, αυτοματοποιημένο σύστημα εξαγωγών, συμπεριλαμβανομένης της διασφάλισης της επιχειρησιακής ετοιμότητας και της μετάβασης των συστημάτων των οικονομικών φορέων), που επηρεάζουν δέκα κράτη μέλη συνολικά, και το δεύτερο αφορά τη διαβίβαση του πλήρους συνόλου των 57 τυποποιημένων τελωνειακών στοιχείων δεδομένων στον απαιτούμενο μορφότυπο μέσω του συστήματος επιτήρησης, το οποίο είναι απαραίτητο για τη συλλογή, την παρακολούθηση και τη διαχείριση κινδύνων των τελωνειακών δεδομένων της ΕΕ, που επηρεάζουν δεκατρία κράτη μέλη συνολικά.

Οι δραστηριότητες της Επιτροπής με σκοπό τον συνδυασμό του προγραμματισμού, του συντονισμού, της στήριξης συγκεκριμένων κρατών μελών, της παρακολούθησης και της επιβολής της νομοθεσίας έχουν αποδειχθεί αποτελεσματικές.

Έως το τέλος του 2025 τα περισσότερα από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη κατόρθωσαν να αντιμετωπίσουν κατάλληλα τις καθυστερήσεις. Δεδομένου ότι περιορισμένος αριθμός υπολειπόμενων εργασιών εγκατάστασης εκτείνεται έως το 2026 και, σε ορισμένες ειδικές περιπτώσεις, έως το 2027, τα εναπομένοντα κενά προσδιορίζονται σαφώς, είναι χρονικά προσδιορισμένα και παρακολουθούνται στενά. Καλύπτονται από αποφάσεις παρέκκλισης και/ή υπόκεινται σε ενισχυμένη παρακολούθηση και, όπου απαιτείται, σε ενισχυμένα μέτρα επιβολής. Ταυτόχρονα, ωστόσο, οι δυσκολίες τις οποίες αντιμετωπίζουν τα κράτη μέλη στην υλοποίηση κρίσιμων έργων, κυρίως δε εθνικών συστημάτων και συνιστωσών, υπογραμμίζουν **την ευπάθεια ενός κοινού εγχειρήματος πολύπλοκου ψηφιακού μετασχηματισμού, με τη συμμετοχή της Επιτροπής, των 27 κρατών μελών και χιλιάδων οικονομικών φορέων με πεδίο εφαρμογής και ημερομηνία ολοκλήρωσης που έχουν συμφωνηθεί από κοινού.** Αυτό απαιτεί την ενσωμάτωση νέων συστημάτων στα υφιστάμενα και τη διαλειτουργικότητα μεταξύ διαφόρων τομέων, όπως η εξαγωγή που ακολουθείται από διαμετακόμιση. Η πολυπλοκότητα καθίσταται ακόμη πιο κρίσιμη όταν απαιτείται διαλειτουργικότητα με άλλα προγράμματα ψηφιακού μη τελωνειακού μετασχηματισμού, όπως το ευρωπαϊκό περιβάλλον ναυτιλιακής ενιαίας θυρίδας.

Από την εξέταση των συνολικών εμπειριών από τον ψηφιακό μετασχηματισμό και την υλοποίηση του προγράμματος εργασιών του ΕΤΚ για περίοδο 10 ετών, εντοπίστηκε ένα σαφές μοτίβο. Τα κράτη μέλη επισήμαναν ότι οι σημαντικότερες δυσκολίες που αντιμετώπισαν όσον αφορά την επιτυχή ολοκλήρωση ήταν οι εξής: 1) η ύπαρξη δομών διακυβέρνησης που να επιτρέπουν την έγκαιρη λήψη αποφάσεων, 2) η διατήρηση της συμμετοχής των συμφεροντούχων και 3) ο καθορισμός και η διατήρηση σαφούς πεδίου εφαρμογής.

Συνολικά, η προθεσμία του τέλους του 2025 σηματοδότησε την επίσημη περάτωση της ψηφιακής εφαρμογής του ΕΤΚ. Δεδομένου ότι το βασικό ψηφιακό πλαίσιο βάσει του ΕΤΚ έχει πλέον τεθεί σε λειτουργία σε επίπεδο ΕΕ, αναφέρθηκε ένα σημαντικό επίτευγμα που θα ενισχύσει τον έλεγχο των εξωτερικών συνόρων της ΕΕ και των εμπορικών ροών σε μια περίοδο σημαντικών γεωπολιτικών και γεωοικονομικών αναταραχών. Η τελωνειακή ένωση είναι πλέον σε θέση να στραφεί από τη μετάβαση και την παράδοση στην ενοποίηση και τη σταθεροποίηση, με τον ΕΤΚ να παρέχει στέρεη και αξιόπιστη βάση για την επικείμενη τελωνειακή μεταρρύθμιση.

3. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΕΚΘΕΣΗΣ

Τα έργα που περιλαμβάνονται στο ΠΕ του ΕΤΚ χωρίζονται σε τρεις κατηγορίες συστημάτων με βάση τους ορισμούς που προβλέπονται στον IRTA[7]:

[7] Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2025/512 της Επιτροπής, της 13ης Μαρτίου 2025, σχετικά με τις τεχνικές ρυθμίσεις για την ανάπτυξη, τη συντήρηση και τη χρησιμοποίηση ηλεκτρονικών συστημάτων με σκοπό την ανταλλαγή και την αποθήκευση πληροφοριών δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 952/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L, 2025/512, 20.3.2025, σ. 1, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_impl/2025/512/oj/ell).

i) **κεντρικά διευρωπαϊκά συστήματα** τα οποία θα αναπτυχθούν ή θα αναβαθμιστούν από την Επιτροπή (για τα οποία συχνά απαιτούνται επίσης εργασίες ανάπτυξης ή αναβάθμισης των εθνικών συστημάτων από τα κράτη μέλη)·

ii) **αποκεντρωμένα διευρωπαϊκά συστήματα** τα οποία πρέπει μεν να αναπτυχθούν ή να αναβαθμιστούν από την Επιτροπή, αλλά διαθέτουν σημαντική εθνική συνιστώσα η οποία πρέπει να υλοποιηθεί από τα κράτη μέλη·

iii) **εθνικά συστήματα** τα οποία πρέπει να αναπτυχθούν ή να αναβαθμιστούν αποκλειστικά από τα κράτη μέλη.

Στην παρούσα έκθεση επεξηγούνται αρχικά η μέθοδος που ακολουθήθηκε για την εκπόνησή της και οι πηγές που χρησιμοποιήθηκαν (τμήμα 2) και στη συνέχεια περιγράφονται συνοπτικά οι αρμοδιότητες για τα ηλεκτρονικά συστήματα του ΕΤΚ (τμήμα 4). Επιπλέον, παρουσιάζεται συνολική επισκόπηση των διαφόρων έργων και της προόδου που έχουν σημειώσει (τμήμα 5), ενώ επισημαίνονται παράλληλα οι κίνδυνοι και τα μέτρα μετριασμού (τμήμα 6).

Η παρούσα έκθεση **συνοδεύεται από έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής**[8], το οποίο εκδίδεται μαζί με την παρούσα έκθεση και περιέχει λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με τον προγραμματισμό και την πρόοδο των διαφόρων έργων βάσει των εκθέσεων των κρατών μελών έως το τέλος Ιουνίου του 2025. Οι σχετικές εργασίες υποστηρίχθηκαν από εξωτερικό ανάδοχο. Οι τελευταίες επικαιροποιήσεις από τα κράτη μέλη καλύφθηκαν κατά κύριο λόγο στην έκθεση.

Η έκθεση και το έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής καταρτίστηκαν με βάση τις πληροφορίες που συλλέχθηκαν από τις ακόλουθες **πηγές**:

1) **εθνικά σχέδια έργων** που υποχρεούνται να υποβάλλουν τα κράτη μέλη δύο φορές ετησίως (Ιανουάριο και Ιούνιο), ενώ ζητήθηκε περαιτέρω επικαιροποίηση προς το τέλος του 2025.

Οι πληροφορίες που συλλέχθηκαν για κάθε έργο περιλαμβάνουν συγκεκριμένες ημερομηνίες, την κατάσταση και την πρόοδο για καθένα από τα ορόσημα που καθορίζονται στο ΠΕ του ΕΤΚ·

2) έρευνα που διανέμεται στα κράτη μέλη.

Οι σχετικές πληροφορίες περιλάμβαναν την εκτίμηση κινδύνου, τις καθυστερήσεις και τους λόγους για τις εν λόγω καθυστερήσεις, καθώς και τα μέτρα μετριασμού που προγραμματίστηκαν και/ή ελήφθησαν σε σχέση με τα έργα. Επιπλέον, στο πλαίσιο της συνεχιζόμενης προσέγγισης που υιοθετήθηκε το 2023, τα κράτη μέλη παρείχαν επίσης πληροφορίες σχετικά με τα διδάγματα που αντλήθηκαν κατά την ανάπτυξη των έργων και σχετικά με τις πιθανές πρόσθετες ανάγκες στήριξης·

3) διμερείς συσκέψεις υψηλού επιπέδου με τα κράτη μέλη.

Κατά τη διάρκεια των διμερών συσκέψεων, τα κράτη μέλη έχουν τη δυνατότητα να κατανοήσουν πλήρως και με ακρίβεια την κατάσταση κάθε έργου του ΕΤΚ χωριστά, συμπεριλαμβανομένων των προβλημάτων που αντιμετώπισαν, ενώ διαμορφώνονται επίσης ιδέες για τη βελτίωση προβληματικών καταστάσεων·

4) αποτελέσματα των διευρωπαϊκών προγραμμάτων συντονισμού και παρακολούθησης.

Η παρούσα έκθεση περιέχει επίσης ανάλυση βάσει λεπτομερέστερων πληροφοριών, οι οποίες διαβιβάστηκαν από τους διαχειριστές έργων στη Γενική Διεύθυνση Φορολογίας και Τελωνειακής Ένωσης (ΓΔ TAXUD) της Επιτροπής και υποβλήθηκαν από τα κράτη μέλη στο πλαίσιο των προγραμμάτων συντονισμού που εφαρμόζονται από το 2020 για τα διευρωπαϊκά συστήματα.

4. ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΨΗΦΙΑΚΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΕΤΚ

Ανάλογα με την αρχιτεκτονική που έχει συμφωνηθεί από τα κράτη μέλη και την Επιτροπή για καθένα

[8] Commission Staff Working Document Accompanying the Report from the Commission to the European Parliament and the Council pursuant to Article 278(a) of the Union Customs Code, on progress in developing the electronic systems provided for under the Code (Έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής που συνοδεύει την έκθεση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο δυνάμει του άρθρου 278α του ενωσιακού τελωνειακού κώδικα σχετικά με την πρόοδο όσον αφορά την ανάπτυξη των ηλεκτρονικών συστημάτων που προβλέπονται βάσει του κώδικα) [SWD(2026) 180 final]

από τα συστήματα (κεντρικά, αποκεντρωμένα ή εθνικά), ορίζεται **κατανομή των ρόλων** όσον αφορά τις **αρμοδιότητες** για την ανάπτυξη, την εγκατάσταση, τη λειτουργία και τη συντήρηση των συστημάτων που σχετίζονται με την ψηφιακή εφαρμογή του ΕΤΚ. Αυτό καθορίζεται στον IRTA, στον οποίον περιγράφονται οι συνιστώσες από τις οποίες αποτελούνται τα εν λόγω συστήματα και ποια είναι η φύση τους —εθνικές (που αναπτύσσονται σε εθνικό επίπεδο) ή κοινές (που αναπτύσσονται σε επίπεδο ΕΕ). Όσον αφορά την αρχιτεκτονική, τα κεντρικά συστήματα και τα αποκεντρωμένα συστήματα έχουν διευρωπαϊκό χαρακτήρα και περιέχουν εξ ορισμού κοινές συνιστώσες, ενίοτε σε συνδυασμό με εθνικές συνιστώσες, ενώ τα εθνικά συστήματα αποτελούνται μόνο από εθνικές συνιστώσες.

Σύμφωνα με το άρθρο 103 του IRTA, η ανάπτυξη, δοκιμή, εγκατάσταση και διαχείριση των **κοινών συνιστωσών** πραγματοποιείται από την Επιτροπή και οι κοινές συνιστώσες είναι δυνατό να υποβάλλονται σε δοκιμές από τα κράτη μέλη. Η ανάπτυξη, δοκιμή, εγκατάσταση και διαχείριση των **εθνικών συνιστωσών** πραγματοποιείται από τα κράτη μέλη.

Τα κράτη μέλη μεριμνούν για τη διαλειτουργικότητα των εθνικών συνιστωσών με τις κοινές συνιστώσες. Η Επιτροπή σχεδιάζει και συντηρεί τις κοινές προδιαγραφές για τα αποκεντρωμένα συστήματα σε στενή συνεργασία με τα κράτη μέλη. Τα κράτη μέλη αναπτύσσουν, διαχειρίζονται και συντηρούν διεπαφές για να παρέχουν λειτουργικότητες στα αποκεντρωμένα συστήματα που είναι αναγκαίες για την ανταλλαγή πληροφοριών με οικονομικούς φορείς και άλλα πρόσωπα μέσω εθνικών συνιστωσών και διεπαφών, και με άλλα κράτη μέλη μέσω κοινών συνιστωσών.

5. ΓΕΝΙΚΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΟΔΟΥ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΑ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΕΤΚ

Το ΠΕ του ΕΤΚ περιλαμβάνει δεκαεπτά έργα που οδηγούν στην εγκατάσταση των απαιτούμενων ηλεκτρονικών συστημάτων, μεταξύ των οποίων δεκατέσσερα **διευρωπαϊκά έργα**, για τα οποία αρμόδια είναι η Επιτροπή και τα κράτη μέλη (για τη δημιουργία κεντρικών και αποκεντρωμένων συστημάτων), και τρία **εθνικά έργα**, τα οποία εμπίπτουν στην αποκλειστική αρμοδιότητα των κρατών μελών (για τη δημιουργία εθνικών συστημάτων).

5.1 ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΕΝΤΑ ΕΡΓΑ ΠΡΙΝ ΑΠΟ ΤΟ 2025

Η Επιτροπή έχει παραδώσει όλα τα ψηφιακά έργα που εμπίπτουν στην αρμοδιότητά της. Τα κράτη μέλη έχουν σημειώσει περαιτέρω πρόοδο όσον αφορά τα συστήματα και τις συνιστώσες. Όπως ορίζεται στις προηγούμενες εκθέσεις, αυτό οδήγησε στην επιτυχή εγκατάσταση των ακόλουθων δώδεκα **νέων συστημάτων ή αναβαθμίσεων**:

- ΕΤΚ – Σύστημα Εγγεγραμμένων Εξαγωγέων – *REX/ΣΕΕ* (νέο): εγκαταστάθηκε το 2017·
- ΕΤΚ – Σύστημα Τελωνειακών Αποφάσεων – *CDS/ΣΤΑ* (νέο): εγκαταστάθηκε το 2017·
- ΕΤΚ – Άμεση πρόσβαση των συναλλασσομένων στα ευρωπαϊκά συστήματα πληροφοριών – *UUM&DS/ΟΔΧ&ΨΥ* (Ομοιόμορφη διαχείριση χρηστών και ψηφιακή υπογραφή) (νέο): εγκαταστάθηκε το 2017·
- ΕΤΚ – Σύστημα Καταχώρισης και Ταυτοποίησης Οικονομικών Φορέων 2 – *EORI/ΣΚΤΟΦ 2* (αναβάθμιση): εγκαταστάθηκε το 2018·
- ΕΤΚ – Επιτήρηση 3 – *SURV3* (αναβάθμιση): εγκαταστάθηκε το 2018[9]·
- ΕΤΚ – Δεσμευτικές Δασμολογικές Πληροφορίες – *ΒΤΙ/ΔΔΠ* (αναβάθμιση): εγκαταστάθηκε το 2019·
- ΕΤΚ – Εγκεκριμένοι Οικονομικοί Φορείς – *ΑΕΟ/ΕΟΦ* (αναβάθμιση): εγκαταστάθηκε το 2019·

[9] Ωστόσο, εξακολουθούν να υπάρχουν προκλήσεις όσον αφορά τη διαβίβαση δεδομένων από τα κράτη μέλη.

- ΕΤΚ – Φύλλα Πληροφοριών για Ειδικά Καθεστώτα – *INF/ΠΕΚ* (νέο): εγκαταστάθηκε το 2020·
- ΕΤΚ – Σύστημα Ελέγχου Εισαγωγών 2 – Έκδοση 1 & 2 – *ICS2/ΣΕΕ2 – Έκδοση 1 & 2* (αναβάθμιση): εγκαταστάθηκε το 2021 και το 2023, αντίστοιχα.
- ΕΤΚ — Διαχείριση Εγγυήσεων — Συνιστώσα 1 — ΔΕ —Συνιστώσα 1: εγκαταστάθηκε το 2024
- ΕΤΚ — Αποδεικτικό Ενωσιακού Καθεστώτος — Φάση 1— *Α*ΕΚ: εγκαταστάθηκε το 2024
- ΕΤΚ — Νέο Μηχανογραφημένο Σύστημα Διαμετακόμισης — Φάση 5 — *ΝΜΣΔ — Φάση 5*: εγκαταστάθηκε το 2024

5.2 ΠΡΟΟΔΟΣ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ ΤΟ 2025

Στόχος της παρούσας έκθεσης είναι η ανάδειξη των επιτευγμάτων, της προόδου και των προκλήσεων που προέκυψαν το 2025 κατά την υλοποίηση των υπό εξέλιξη έργων από την Επιτροπή και τα κράτη μέλη.

5.2.1 Διευρωπαϊκά έργα

Τα διευρωπαϊκά έργα ακολουθούν συγκεκριμένη δομή, η οποία μπορεί να συνεπάγεται ένα κεντρικό σύστημα ή τον συνδυασμό κεντρικών και εθνικών συνιστωσών. Όπως αναφέρεται στο άρθρο 278 παράγραφος 3 του ΕΤΚ, τα εν λόγω έργα πρέπει να ολοκληρωθούν έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025 το αργότερο. Συνοπτική περιγραφή και η πρόοδος κάθε έργου παρουσιάζονται κατωτέρω. Για περισσότερες λεπτομέρειες, βλέπε τα τμήματα 3 και 4 του εγγράφου εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής που συνοδεύει την παρούσα έκθεση.

1) **ΕΤΚ – Διαχείριση Εγγυήσεων** – GUM/ΔΕ (νέο): αποσκοπεί στη διασφάλιση της αποτελεσματικής και αποδοτικής διαχείρισης διαφόρων ειδών εγγυήσεων σε ολόκληρη την ΕΕ, εστιάζοντας στη βελτίωση της ταχύτητας διεκπεραίωσης, της ιχνηλασιμότητας και της παρακολούθησης των εγγυήσεων μεταξύ των τελωνείων. Η διαχείριση εγγυήσεων πραγματοποιείται σε δύο επίπεδα. Κατ' ουσίαν, η λεγόμενη κεντρική συνιστώσα της ΔΕ (Συνιστώσα 1) χρησιμοποιείται για τη διαχείριση αδειών για συνολικές εγγυήσεις (συμπεριλαμβανομένης της καταχώρισης του ποσού αναφοράς, κατανεμημένου ανά τελωνειακό καθεστώς και ανά σχετικό κράτος μέλος), ενώ η καταχώριση και η διαχείριση των συνολικών εγγυήσεων και η παρακολούθηση των σχετικών ποσών αναφοράς πραγματοποιούνται σε εθνικό επίπεδο στο πλαίσιο συνιστώσας διαχείρισης εγγυήσεων που συμμορφώνεται με τον ΕΤΚ (Συνιστώσα 2), η οποία αναπτύσσεται σε εθνικό επίπεδο και περιλαμβάνει επίσης την καταχώριση και τη διαχείριση άλλων ειδών εγγυήσεων.

Πρόοδος: Η *ΔΕ – Συνιστώσα 1*, μέσω της οποίας πραγματοποιείται σε κεντρικό επίπεδο η διαχείριση εγγυήσεων που μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε πολλά κράτη μέλη, τέθηκε σε λειτουργία στις 11 Μαρτίου 2024 στο πλαίσιο του συστήματος τελωνειακών αποφάσεων. Λόγω της διασύνδεσης μεταξύ των δύο συνιστωσών, οι δραστηριότητες δοκιμών συμμόρφωσης εξακολουθούν να είναι διαθέσιμες έως ότου τα κράτη μέλη υλοποιήσουν τα συστήματά τους για τη *ΔΕ – Συνιστώσα 2*.

Όσον αφορά την εθνική συνιστώσα, *ΔΕ – Συνιστώσα 2*, τα κράτη μέλη αναμενόταν να καθιερώσουν επιχειρησιακές συνδέσεις με την κεντρική συνιστώσα από τις 11 Μαρτίου 2024 έως τις 2 Ιουνίου 2025. Δέκα κράτη μέλη εξασφάλισαν την έγκαιρη εγκατάσταση της εθνικής τους συνιστώσας.

Έως το τέλος του 2025 21 κράτη μέλη είχαν εγκαταστήσει τη *ΔΕ — Συνιστώσα 2,* πράγμα που σημαίνει **ποσοστό ολοκλήρωσης 78 %.** Τα υπόλοιπα 6 κράτη μέλη (DK, FR, GR, HR, CY και IT) προγραμματίζουν να είναι έτοιμα στις αρχές του 2026[10].

2) **ΕΤΚ — Σύστημα Ελέγχου Εισαγωγών 2** — *ICS2/ΣΕΕ2* (αναβάθμιση): αποσκοπεί στην ενίσχυση της ασφάλειας και της προστασίας της αλυσίδας εφοδιασμού με τη βελτίωση της ποιότητας των δεδομένων, της αρχειοθέτησης, της διαθεσιμότητας και της ανταλλαγής αναλυτικών πληροφοριών για το φορτίο.

Πρόοδος: Το *ΣΕΕ2 – Έκδοση 3* επεκτείνει το πεδίο εφαρμογής από τις αεροπορικές μεταφορές στις θαλάσσιες μεταφορές και τις μεταφορές εσωτερικής ναυσιπλοΐας, τις οδικές μεταφορές και τις σιδηροδρομικές μεταφορές. Ενώ οι εκδόσεις 1 και 2 έχουν υλοποιηθεί πλήρως στο πλαίσιο του έργου ΣΕΕ2, οι εργασίες για την έκδοση 3 συνεχίστηκαν. Οι οικονομικοί φορείς πρόκειται να χρησιμοποιήσουν το ΣΕΕ2 — Έκδοση 3 σε τρία στάδια: **θαλάσσιοι μεταφορείς και μεταφορείς εσωτερικών πλωτών οδών έως την 4η Δεκεμβρίου 2024 (στάδιο 1), θαλάσσιες μεταφορές και μεταφορές εσωτερικής ναυσιπλοΐας έως την 1η Απριλίου 2025 (στάδιο 2) και οδικοί και σιδηροδρομικοί μεταφορείς, συμπεριλαμβανομένων των εμπορευμάτων σε ταχυδρομικές αποστολές που μεταφέρονται με τα εν λόγω μέσα μεταφοράς, έως την 1η Σεπτεμβρίου 2025 (βήμα 3)**.

Δεδομένου ότι αφορά κεντρικό σύστημα, οι δραστηριότητες δοκιμών συμμόρφωσης για την εν λόγω έκδοση διενεργούνται αποκλειστικά από οικονομικούς φορείς. Στα μέσα του 2025 υπήρξαν ανησυχητικές ενδείξεις από ορισμένα κράτη μέλη όσον αφορά την ετοιμότητα των οικονομικών φορέων για το στάδιο 3 του ΣΕΕ2 — Έκδοση 3.

Η ανάγκη ενσωμάτωσης του ΣΕΕ2 στα έξυπνα συνοριακά συστήματα, ο μεγάλος αριθμός οικονομικών φορέων που αντιμετωπίζουν δυσκολίες όσον αφορά την εγγραφή σε κράτος μέλος προκειμένου να συνδεθούν με τα συστήματα ΤΠ, η πολυπλοκότητα της ανάπτυξης του συστήματος ΣΕΕ2 και οι πόροι που απαιτούνται για τη διαλειτουργικότητα με τα εθνικά συστήματα και τις διεπαφές, τόσο για τα κράτη μέλη όσο και για τους οικονομικούς φορείς, καθώς και ο ειδικός και πολύπλοκος χαρακτήρας των μηχανισμών μεταφορών οι οποίοι επηρεάζονται από την εν λόγω ανάπτυξη, που περιλαμβάνει πολυτροπικές μορφές, έχει αποδειχθεί ότι επηρεάζουν δυσανάλογα ορισμένα κράτη μέλη και οικονομικούς φορείς περισσότερο από άλλους. Για να διασφαλιστεί η ασφάλεια δικαίου, η επιχειρησιακή συνέχεια και η ομαλή μετάβαση στην εκπλήρωση των απαιτήσεων του σταδίου 3 του ΣΕΕ2 — Έκδοση 3, η Επιτροπή χορήγησε παρέκκλιση που ζητήθηκε από ορισμένα κράτη μέλη και από το Ηνωμένο Βασίλειο όσον αφορά τη Βόρεια Ιρλανδία σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 952/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την έκδοση 3 του συστήματος ελέγχου εισαγωγών 2 (IE, GR, ES, FR, IT, LT, HU, FI και UK όσον αφορά τη XI) έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025.

Έως το τέλος του 2025 το ΣΕΕ2 ήταν σε χρήση σε όλα τα κράτη μέλη εντός της καθορισμένης προθεσμίας, πράγμα που σημαίνει **ποσοστό ολοκλήρωσης 100 %**, το οποίο σηματοδοτεί ένα ακόμη σημαντικό ορόσημο που επιτεύχθηκε το 2025.

3) **ΕΤΚ — Αποδεικτικό Ενωσιακού Καθεστώτος** — *PoUS/AEK* (νέο): αποσκοπεί στην αποθήκευση, διαχείριση και ανάκτηση όλων των στοιχείων που αποδεικνύουν ότι οι συναλλασσόμενοι διαβιβάζουν το ενωσιακό καθεστώς των εμπορευμάτων τους. Λόγω των εξαρτήσεων από το τελωνειακό δηλωτικό εμπορευμάτων βάσει του ΕΤΚ (CGM) και το ευρωπαϊκό περιβάλλον ναυτιλιακής ενιαίας θυρίδας (στο εξής: EMSWe), το έργο θα ολοκληρωθεί σε δύο διαφορετικές φάσεις προκειμένου να ελαχιστοποιηθούν οι κίνδυνοι και οι ασυνέπειες.

Πρόοδος: Το *AEK – Φάση 1* τέθηκε σε λειτουργία την 1η Μαρτίου 2024, όπως είχε προγραμματιστεί.

[10] Με βάση τις τελευταίες πληροφορίες για τον εθνικό προγραμματισμό έργων, η HR εγκατέστησε τις εθνικές συνιστώσες της για τη ΔΕ την 1η Μαρτίου 2026, άλλες χώρες (IT, CY, DK, FR) θα ακολουθήσουν κατά την περίοδο έως την 1η Ιουλίου 2026 και η GR θα εγκαταστήσει τις συνιστώσες της ΔΕ τον Δεκέμβριο του 2026.

Όσον αφορά το *ΑΕΚ – Φάση 2*, οι τεχνικές προδιαγραφές ολοκληρώθηκαν από την Επιτροπή το 2023 και οι δραστηριότητες δοκιμών συμμόρφωσης ολοκληρώθηκαν το 2025. Η Επιτροπή διασφάλισε ότι το κεντρικό σύστημα είχε τεθεί σε λειτουργία στις 15 Αυγούστου 2025, σύμφωνα με την προθεσμία που αναφέρεται στο ΠΕ του ΕΤΚ. Ορισμένα κράτη μέλη αποφάσισαν να χρησιμοποιήσουν το εθνικό τους σύστημα και να το συνδέσουν με το κεντρικό (υβριδική λειτουργία). Οι τελωνειακές υπηρεσίες της Επιτροπής και των κρατών μελών εξασφάλισαν την έγκαιρη παράδοση του έργου εντός της νόμιμης προθεσμίας. Οι ναυτιλιακές υπηρεσίες των κρατών μελών όφειλαν να υλοποιήσουν τη διασύνδεση μεταξύ του ΑΕΚ και του ευρωπαϊκού περιβάλλοντος ναυτιλιακής ενιαίας θυρίδας (EMSWe), ώστε να καταστεί δυνατή η διευκόλυνση των συναλλασσομένων και να τους δοθεί η δυνατότητα να υποβάλλουν όλα τα δεδομένα (συμπεριλαμβανομένων των δεδομένων τελωνειακού δηλωτικού) μέσω νέας ενιαίας ναυτιλιακής πύλης σε εθνικό επίπεδο. Για τον σκοπό αυτόν, ευθυγραμμίστηκαν και οι δύο ημερομηνίες εγκατάστασης στη νομοθεσία της ΕΕ.

Ωστόσο, ως αποτέλεσμα της καθυστερημένης υλοποίησης του EMSWe, οι θαλάσσιοι μεταφορείς θα αντιμετώπιζαν σημαντικά εμπόδια εάν έπρεπε να χρησιμοποιούν το ΑΕΚ χωρίς να διαθέτουν τις εθνικές ναυτιλιακές ενιαίες θυρίδες στο πλαίσιο του EMSWe. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή χορήγησε παρέκκλιση σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 952/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για το ΑΕΚ — Φάση 2 σε ορισμένα κράτη μέλη (BE, BG, CY, DE, DK, EE, IE, FI, FR, HR, IT, LV, NL, PL, PT, SE και SI) έως την 1η Μαρτίου 2027.

4) ΕΤΚ – Κεντρικός Τελωνισμός για Εισαγωγή – Το νέο διευρωπαϊκό *σύστημα ΚΤΕ* διασφαλίζει την ψηφιοποίηση της κεντρικής διαδικασίας τελωνισμού σε ευρωπαϊκό επίπεδο, όπως ορίζεται στον ενωσιακό τελωνειακό κώδικα (ΕΤΚ). Επιτρέπει στους αξιόπιστους συναλλασσόμενους να υποβάλλουν τελωνειακή διασάφηση στο τελωνείο ελέγχου του κράτους μέλους εγκατάστασής τους για εμπορεύματα που προσκομίζονται σε τελωνείο οποιουδήποτε άλλου κράτους μέλους, ώστε να είναι δυνατή η επεξεργασία της τελωνειακής διασάφησης και η φυσική παράδοση των εμπορευμάτων με ψηφιακό, αποδοτικό, προβλέψιμο και συντονισμένο τρόπο μεταξύ τελωνείων που βρίσκονται σε διαφορετικά κράτη μέλη. Το σύστημα ΚΤΕ υλοποιείται σε δύο φάσεις.

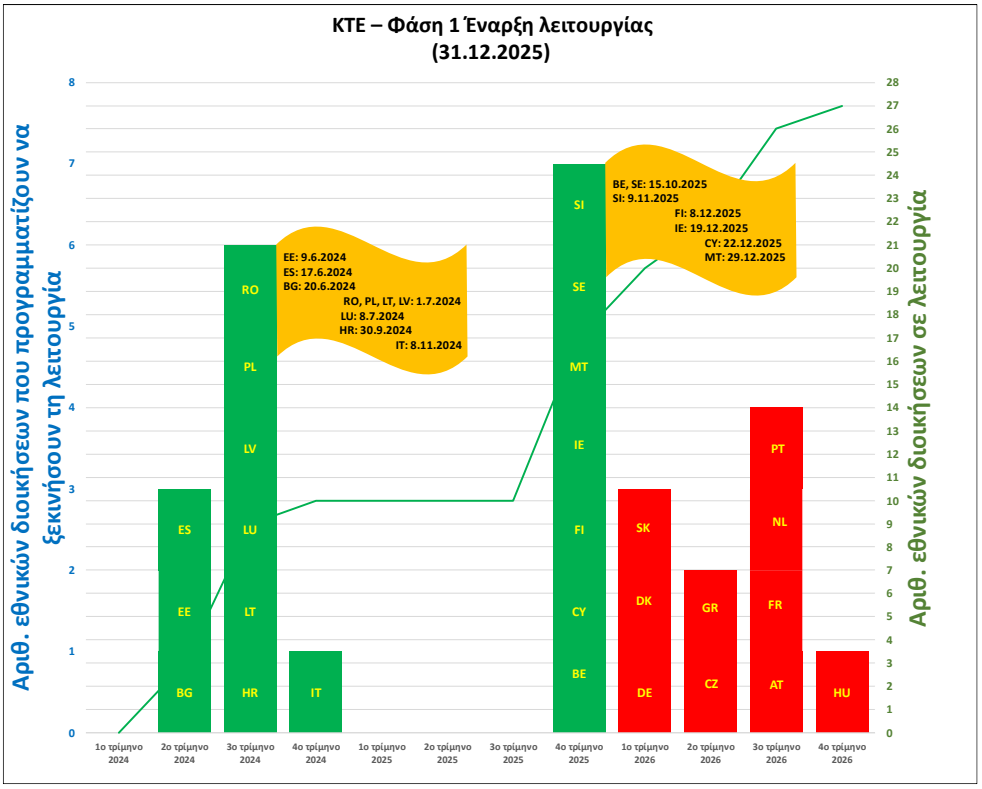
ΚΤΕ – Φάση 1: καθιστά δυνατή την αυτοματοποιημένη επεξεργασία της συνήθους και της απλουστευμένης διασάφησης, συμπεριλαμβανομένης της τελωνειακής διασάφησης που υποβάλλεται πριν από την προσκόμιση των εμπορευμάτων, καθώς και της συμπληρωματικής διασάφησης περιοδικού ή γενικού χαρακτήρα για τη θέση των εμπορευμάτων σε ελεύθερη κυκλοφορία, τελωνειακή αποταμίευση, τελειοποίηση προς επανεξαγωγή και ειδικό προορισμό.

ΚΤΕ – Φάση 2: βασίζεται στη φάση 1 με επέκταση του πεδίου εφαρμογής σε όλα τα υπόλοιπα σενάρια ΚΤΕ, συμπεριλαμβανομένων πιο σύνθετων τύπων διασάφησης και ροών διεκπεραίωσης. Αποσκοπεί στην περάτωση της ψηφιακής ολοκλήρωσης και της λειτουργικότητας του κεντρικού τελωνισμού για τις εισαγωγές σε ολόκληρη την ΕΕ. Οι δύο φάσεις είναι αλληλένδετες και ορισμένα κράτη μέλη επέλεξαν να υλοποιήσουν και τις δύο φάσεις ταυτόχρονα προκειμένου να εξορθολογιστούν οι εθνικές προσπάθειες.

Πρόοδος: Όσον αφορά το *ΚΤΕ — Φάση 1*, το σύστημα εισήλθε στην πρώτη φάση υλοποίησής του την 1η Ιουλίου 2024 με την ετοιμότητα των κοινών συνιστωσών και ορισμένων εθνικών συνιστωσών. Έως τις 2 Ιουνίου 2025 το σύστημα ήταν διαθέσιμο για χρήση από τις ευρωπαϊκές επιχειρήσεις σε 10 κράτη μέλη (BG, EE, ES, LU, LT, LV, PL, RO, HR και IT). Τον Οκτώβριο του 2025, 2 ακόμη κράτη μέλη είχαν ενταχθεί στο σύστημα ΚΤΕ (BE και SE).

Όπως φαίνεται στο διάγραμμα 2, έως το τέλος του 2025, συνολικά 17 κράτη μέλη (BE, BG, HR, CY, EE, FI, IE, IT, LV, LT, LU, MT, PL, RO, SI, ES, SE) είχαν εγκαταστήσει το αντίστοιχο σύστημα ΚΤΕ — Φάση 1, πράγμα που σημαίνει **ποσοστό ολοκλήρωσης 63 %.** Τα υπόλοιπα 10 κράτη μέλη (AT, CZ, DE, DK, FR, GR, HU, NL, PT, SK) έχουν προγραμματίσει την εγκατάσταση εντός του 2026[11].

[11] Η SK εγκατέστησε το σύστημα στις 14/02/2026 και η DK στις 19 Μαρτίου 2026.



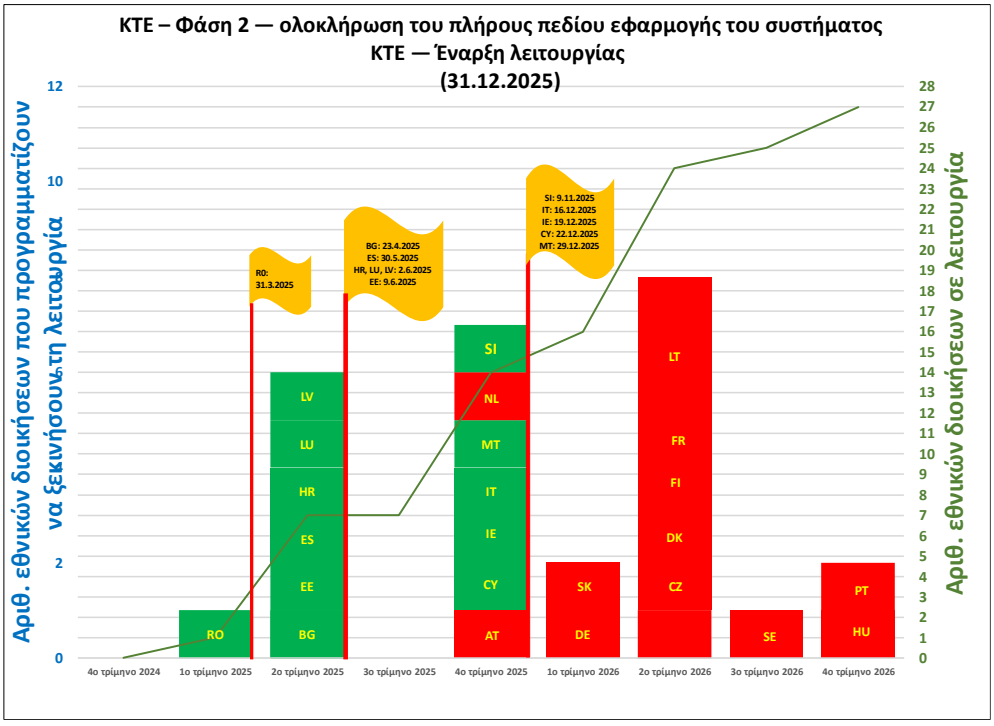
Διάγραμμα 2: ΚΤΕ — Φάση 1 Κράτη μέλη σε λειτουργία (*κατάσταση στις 31 Δεκεμβρίου 2025*)

Όσον αφορά τον *ΚΤΕ — Φάση 2*, η Επιτροπή οριστικοποίησε τις τεχνικές προδιαγραφές το 2022. Για την παροχή συνδρομής στα κράτη μέλη και στους συναλλασσομένους κατά την εφαρμογή όλων των σεναρίων και των διαδικασιών του συστήματος ΚΤΕ, η Επιτροπή ανέπτυξε δέσμη τεχνικών προδιαγραφών πλήρους πεδίου εφαρμογής, με την οποία ενοποιούνται οι προδιαγραφές και για τις δύο φάσεις, καθώς και έναν οδηγό. Η αξιολόγηση στα μέσα του 2025 έδειξε ότι, αν και τα περισσότερα κράτη μέλη σημείωσαν πρόοδο όσον αφορά την ανάπτυξη, σημαντικός αριθμός κρατών μελών δεν πέτυχε το τελικό ορόσημο εγκατάστασης στις 2 Ιουνίου 2025.

Έως το τέλος του 2025, όπως φαίνεται στο διάγραμμα 3, είχε επιτευχθεί συνολικό επίπεδο **ολοκλήρωσης 44 %** για το πλήρες σύστημα ΚΤΕ (12 κράτη μέλη). Με βάση τα επικαιροποιημένα εθνικά σχέδια έργων, τα περισσότερα από τα υπόλοιπα κράτη μέλη προτίθενται να ολοκληρώσουν τις δραστηριότητές τους που αφορούν δοκιμές συμμόρφωσης κατά τα πρώτα τρίμηνα του 2026 και προγραμματίζουν την εγκατάσταση του πλήρους πεδίου εφαρμογής του ΚΤΕ στη συνέχεια, οι DE, DK, SK, GR και CZ το πρώτο εξάμηνο του 2026[12] και οι AT, FR, NL, PT και HU το δεύτερο εξάμηνο.

Η Επιτροπή θα συνεχίσει το τριμηνιαίο της πρόγραμμα παρακολούθησης μέχρι την ολοκλήρωση του ΚΤΕ.

[12] Η SK εγκατέστησε το πλήρες σύστημα ΚΤΕ (Φάση 1 και 2) στις 14 Φεβρουαρίου 2026, η DK στις 19 Μαρτίου 2026 και η CZ στις 18 Μαΐου 2026.



Διάγραμμα 3: ΚΤΕ — Φάση 2 Κράτη μέλη σε λειτουργία (*κατάσταση στις 31 Δεκεμβρίου 2025*).

5) **ΕΤΚ — Νέο Μηχανογραφημένο Σύστημα Διαμετακόμισης** — *NCTS/ΝΜΣΔ (αναβάθμιση)*: αποσκοπεί στην ευθυγράμμιση του υφιστάμενου ενωσιακού και κοινού συστήματος διαμετακόμισης με τις νέες νομικές διατάξεις του ΕΤΚ όπως, μεταξύ άλλων, τις απαιτήσεις περί δεδομένων του ΕΤΚ και τις διεπαφές με άλλα συστήματα.

Πρόοδος: Το σύστημα *ΝΜΣΔ — Φάση 5* τέθηκε σε λειτουργία στις 2 Δεκεμβρίου 2024 και τα μεταβατικά μέτρα έληξαν στις 21 Ιανουαρίου 2025. Όλα τα κράτη μέλη επί του παρόντος έχουν θέσει επιτυχώς σε λειτουργία το ΝΜΣΔ — Φάση 5. Ορισμένα κράτη μέλη δεν έχουν ακόμη ολοκληρώσει τις μη βασικές λειτουργίες.

Το Νέο Μηχανογραφημένο Σύστημα Διαμετακόμισης (ΝΜΣΔ) εξακολουθεί να εξελίσσεται στο πλαίσιο του ευρύτερου εκσυγχρονισμού των τελωνειακών διαδικασιών σε όλες τις χώρες της ΕΕ και στις χώρες της σύμβασης περί κοινού καθεστώτος διαμετακόμισης. Ενώ όλα τα κράτη μέλη ολοκλήρωσαν την ανάπτυξη της φάσης 5 του ΝΜΣΔ στις 21 Ιανουαρίου 2025 και συνολικά 41 χώρες εφαρμόζουν το σύστημα ενωσιακής/κοινής διαμετακόμισης και το ΝΜΣΔ, η προσοχή έχει πλέον μετατοπιστεί στην επόμενη φάση του ΝΜΣΔ.

Για το ΝΜΣΔ — Φάση 6 προσφέρονται δύο επιλογές και εναπόκειται στα κράτη μέλη να αποφασίσουν ποια επιλογή θα υλοποιήσουν:

- «δυνατότητα εξαίρεσης»: όταν τα στοιχεία της συνοπτικής διασάφησης εισόδου δεν περιλαμβάνονται στη διασάφηση διαμετακόμισης και η συνοπτική διασάφηση εισόδου υποβάλλεται απευθείας στο ΣΕΕ2·
- «δυνατότητα συμμετοχής»: όταν στη διασάφηση διαμετακόμισης περιλαμβάνονται τα στοιχεία της συνοπτικής διασάφησης εισόδου και το ΝΜΣΔ — Φάση 6 είναι συνδεδεμένο με το ΣΕΕ2 ώστε να διασφαλίζεται ότι πληρούνται επίσης οι απαιτήσεις του ΣΕΕ2 σχετικά με τις επιχειρησιακές διαδικασίες συνοπτικής διασάφησης εισόδου (ανάλυση κινδύνου, συστάσεις ελέγχου, αποφάσεις κ.λπ.).

Το χρονοδιάγραμμα του ΝΜΣΔ — Φάση 6 συγχρονίστηκε με εκείνο του ΣΕΕ2[13]. Κατά το πρώτο εξάμηνο του 2025 τα κράτη μέλη ανέφεραν ότι σημειώνουν ικανοποιητική πρόοδο, παρότι αρκετά ανέφεραν μέτριο έως υψηλό επίπεδο κινδύνου για την έγκαιρη εγκατάσταση έως την 1η Σεπτεμβρίου 2025.

Δεδομένου ότι τα κράτη μέλη δεν κατάφεραν να αντιμετωπίσουν δεόντως τον κίνδυνο καθυστερήσεων καθόλο το 2025, το ΝΜΣΔ — Φάση 6 βρέθηκε σε κατάσταση μη ετοιμότητας έως την 1η Σεπτεμβρίου 2025. Για τα κράτη μέλη που κάνουν χρήση της δυνατότητας εξαίρεσης, οι ελάχιστες μεταβατικές αλλαγές αντιμετωπίστηκαν σε τεχνικό επίπεδο. Όσον αφορά τη δυνατότητα συμμετοχής, οι καθυστερήσεις είχαν αντίκτυπο σε άλλα κράτη μέλη και στους οικονομικούς φορείς, καθώς δεν μπορούσαν να επωφεληθούν από την εξορθολογισμένη υποβολή δεδομένων σχετικά με τη διαμετακόμιση και την ασφάλεια και προστασία. Για να αποφευχθεί η πρόσθετη επιβάρυνση των οικονομικών φορέων (συμπεριλαμβανομένων εκείνων από γειτονικές χώρες όπως η Ουκρανία και η Τουρκία), η Επιτροπή χορήγησε παρέκκλιση σε έξι κράτη μέλη σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 952/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη χρήση της φάσης 6 του Νέου Μηχανογραφημένου Συστήματος Διαμετακόμισης έως την 1η Ιουνίου 2026. Οι παρεκκλίσεις αυτές προβλέπουν ότι οι φορείς σιδηροδρομικών και οδικών μεταφορών είναι δυνατό να συνδέονται με το ΣΕΕ2 έως το τέλος του 2025 και ότι η σύνδεση με το σύστημα διαμετακόμισης (ΝΜΣΔ — Φάση 6) μέσω διεπαφής με το ΣΕΕ2 μπορεί να πραγματοποιηθεί έως τις 31 Μαΐου 2026. Αυτή η πρόσθετη χρονική παράταση ήταν δικαιολογημένη, ως αναγνώριση της πιο πολύπλοκης ανάπτυξης και των δοκιμών που απαιτούνται για την εν λόγω διασύνδεση. Η παρέκκλιση συνεπάγεται νομικές απαιτήσεις για τα κράτη μέλη όσον αφορά την υποβολή εκθέσεων προόδου στην Επιτροπή.

Έως το τέλος του 2025 έξι κράτη μέλη έλαβαν επίσημη παρέκκλιση (BG, HR, LV, PL, RO, SK) και συνολικά δεκαέξι κράτη μέλη (AT, BG, CY, CZ, DE, EE, ES, FI, IE, IT, LT, LU, LV, MT, PT, SI) εγκατέστησαν το ΝΜΣΔ — Φάση 6. Λαμβανομένων υπόψη των παρεκκλίσεων που χορηγήθηκαν, αυτό σημαίνει ποσοστό συμμόρφωσης 74 %. Οι DK, FR, HU, SE προγραμματίζουν την εγκατάσταση του συστήματός τους πριν από την 1η Μαρτίου 2026. Τα υπόλοιπα επτά κράτη μέλη (BE, GR, HR, NL, PL, RO και SK) προτίθενται να εγκαταστήσουν το σύστημά τους το αργότερο έως την 1η Ιουνίου 2026, σύμφωνα με την παράταση της παρέκκλισης.

6) ΕΤΚ – Αυτοματοποιημένο Σύστημα Εξαγωγών – *ΑΣΕ (αναβάθμιση)*: αποσκοπεί στην εφαρμογή των απαιτήσεων του ΕΤΚ για την εξαγωγή και την έξοδο εμπορευμάτων, καθώς και των απλουστεύσεων που προβλέπει ο ΕΤΚ για τις συναλλαγές.

Πρόοδος: Σύμφωνα με το ΠΕ του ΕΤΚ για το 2023, τα κράτη μέλη μπορούν να εγκαταστήσουν το ΑΣΕ σε τρία βήματα: βασικές λειτουργίες έως την 1η Δεκεμβρίου 2023, διεπαφή με τους ειδικούς φόρους κατανάλωσης έως τη 13η Φεβρουαρίου 2024 και μη βασικές λειτουργίες έως τις 2 Δεκεμβρίου 2024. Η μεταβατική περίοδος για τους οικονομικούς φορείς παρατάθηκε έως τις 14 Δεκεμβρίου 2025. Ωστόσο, όπως αναφέρεται στην προηγούμενη έκθεση, η πλήρης ανάπτυξη των εθνικών συνιστωσών από τα κράτη μέλη δεν ήταν εφικτή, διότι ορισμένα κράτη μέλη δεν μπόρεσαν να τηρήσουν την προθεσμία της 2ας Δεκεμβρίου 2024 ούτε το τέλος της μεταβατικής περιόδου της 11ης Φεβρουαρίου 2025 και ζήτησαν παράταση των μεταβατικών μέτρων. Στο πλαίσιο αυτό, η νομική τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού σχετικά με τις τεχνικές ρυθμίσεις (IRTA), η οποία ψηφίστηκε στις 7 Φεβρουαρίου 2025 στο πλαίσιο της επιτροπής τελωνειακού κώδικα και εγκρίθηκε στις 13 Μαρτίου 2025, περιλάμβανε την παράταση της μεταβατικής περιόδου έως τις 14 Δεκεμβρίου 2025.

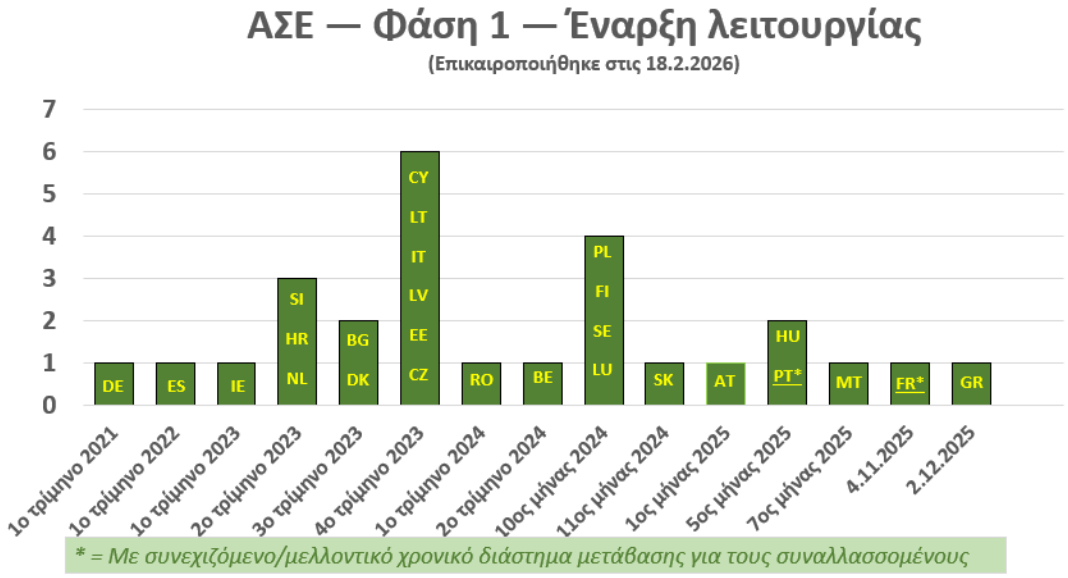
Όπως φαίνεται στο διάγραμμα 4, δώδεκα κράτη μέλη είχαν αρχίσει να χρησιμοποιούν τις βασικές λειτουργίες του την 1η Δεκεμβρίου 2023, ενώ κατά τη διάρκεια του 2024 και του 2025 είχαν αρχίσει τις χρησιμοποιούν και άλλα κράτη μέλη. Ωστόσο, η κατάσταση κατέστη εκ νέου κρίσιμη

[13] Όπως αναφέρεται στο ΠΕ του ΕΤΚ για το 2023, η μεταβατική περίοδος από το ΝΜΣΔ — Φάση 5 στο ΝΜΣΔ — Φάση 6 πρέπει να πραγματοποιηθεί από την 1η Μαρτίου 2025 έως την 1η Σεπτεμβρίου 2025, δηλαδή στη διάρκεια της ίδιας περιόδου κατά την οποία το ΣΕΕ2 — Έκδοση 2 μεταβαίνει στο ΣΕΕ2 — Έκδοση 3, ούτως ώστε να καταστεί εφικτός ο συγχρονισμός των δύο συστημάτων.

κατά το δεύτερο εξάμηνο του 2025 λόγω της καθυστερημένης εγκατάστασης σε ορισμένα κράτη μέλη (HU, PT, MT, FR, GR), με αποτέλεσμα να απομείνει μεσαίο έως πολύ στενό χρονικό περιθώριο στους οικονομικούς φορείς για τη μετάβαση στο νέο ΑΣΕ. Σε ορισμένες χώρες, όπως η Γαλλία, αυτό συνεπαγόταν μεγάλο κίνδυνο μεγάλων ουρών αναμονής φορτηγών στα σημεία εξόδου από την ΕΕ. Μέσω της ενισχυμένης παρακολούθησης και στήριξης που παρείχε η Επιτροπή και της συμμετοχής των κρατών μελών και των οικονομικών φορέων, **το ΑΣΕ τέθηκε σε λειτουργία σε ολόκληρη την ΕΕ στις 15 Δεκεμβρίου 2025.** Αυτή η επίτευξη **ποσοστού ολοκλήρωσης 100 %** της εγκατάστασης του ΑΣΕ με τις βασικές λειτουργίες του αποτέλεσε σημαντικό ορόσημο που συνέβαλε στην ψηφιακή εφαρμογή του ΕΤΚ.

Ορισμένα κράτη μέλη αντιμετωπίζουν περαιτέρω καθυστερήσεις όσον αφορά την εγκατάσταση των μη βασικών λειτουργιών.

Όσον αφορά το *ΑΣΕ — Συνιστώσα 2*, τα περισσότερα κράτη μέλη εγκατέστησαν τη συνιστώσα το 2025.



Διάγραμμα 4: Έναρξη λειτουργίας του ΑΣΕ από τα κράτη μέλη

Συνοψίζοντας την κατάσταση για τα υπόλοιπα διευρωπαϊκά έργα, η Επιτροπή εξακολούθησε να βρίσκεται σε καλό δρόμο όσον αφορά την τήρηση των νόμιμων προθεσμιών που συμφωνήθηκαν στο πλαίσιο του ΕΤΚ και του ΠΕ του ΕΤΚ. Όσον αφορά την εγκατάσταση των εθνικών συνιστωσών των εν λόγω διευρωπαϊκών συστημάτων από τα κράτη μέλη, εντοπίστηκαν σοβαροί κίνδυνοι καθυστερήσεων κατά τη διάρκεια του 2025, ιδίως για τα συστήματα *ΚΤΕ, ΝΜΣΑ —Φάση 6, ΣΕΕ2 — Στάδιο 3 — σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές, ΑΕΚ* και *ΑΣΕ* (βλ. τμήμα 5.3). Έως το τέλος του 2025 το σύστημα που σχετίζεται με το έργο ΑΕΚ — Φάση 2 είχε εγκατασταθεί, το ΑΣΕ είχε τεθεί σε λειτουργία με τις βασικές λειτουργίες σε όλα τα κράτη μέλη και το ΣΕΕ2 είχε τεθεί σε λειτουργία για όλους τους τρόπους μεταφοράς. Μετά το 2025 υφίσταται κατάσταση μη συμμόρφωσης όσον αφορά την εκκρεμή εγκατάσταση των μη βασικών λειτουργιών του ΚΤΕ και του ΑΣΕ σε ορισμένα κράτη μέλη.

5.2.2 Εθνικά έργα

Τα κράτη μέλη όφειλαν να ολοκληρώσουν την αναβάθμιση των συστημάτων τους για τα **τρία εξ ολοκλήρου εθνικά έργα**[14] έως τις 31 Δεκεμβρίου 2022, σύμφωνα με το άρθρο 278 παράγραφος 2

[14] Το χρονοδιάγραμμα αυτό αποκλείει τη συνιστώσα των εξαγωγών του εθνικού συστήματος ειδικών καθεστώτων, για την οποία η δραστηριότητα και ο προγραμματισμός συνδέονται με το *ΑΣΕ*.

του ΕΤΚ. Ωστόσο, είκοσι δύο κράτη μέλη δεν μπόρεσαν να τηρήσουν την προθεσμία αυτή και, κατόπιν αιτήματός τους, τους χορηγήθηκε παρέκκλιση, με την οποία η προθεσμία εγκατάστασης παρατάθηκε έως τις 31 Δεκεμβρίου 2023[15].

Στην έκθεση του προηγούμενου έτους επισημάνθηκαν ορισμένες περαιτέρω καθυστερήσεις, κυρίως για το εθνικό σύστημα εισαγωγών και το σύστημα προσωρινής εναπόθεσης. Η πρόοδος κάθε εθνικού έργου το 2025 παρουσιάζεται κατωτέρω και απεικονίζεται στο διάγραμμα 5. Για περισσότερες λεπτομέρειες, βλέπε το τμήμα 3 του εγγράφου εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής που συνοδεύει την παρούσα έκθεση.

1) ΕΤΚ – Γνωστοποίηση άφιξης, Γνωστοποίηση προσκόμισης και Προσωρινή εναπόθεση (*ΝΑ/ΓΑ, ΡΝ/ΓΠ και ΤΣ/ΠΕ*) (αναβάθμιση): αποσκοπεί στην αυτοματοποίηση των εθνικών διαδικασιών εισόδου και στην εναρμόνιση της ανταλλαγής δεδομένων μεταξύ των εμπορικών επιχειρήσεων και των τελωνείων σε όλα τα κράτη μέλη.

Πρόοδος: Σε προηγούμενες εκθέσεις διαπιστώθηκε ότι υπήρχε κίνδυνος μη έγκαιρης παράδοσης των εθνικών συστημάτων, αλλά σημειώθηκε σημαντική πρόοδος κατά τη διάρκεια του 2025. Κατά τη διάρκεια του 2025 ορισμένα κράτη μέλη εξακολουθούσαν να αντιμετωπίζουν καθυστερήσεις όσον αφορά την εγκατάσταση του συστήματος προσωρινής εναπόθεσης και/ή τη μετάβαση των οικονομικών φορέων τους. Δεδομένου ότι οι περιπτώσεις αυτές υπερέβησαν κατά πολύ τη νόμιμη προθεσμία, η Επιτροπή κίνησε διαδικασία επί παραβάσει κατά οκτώ κρατών μελών (AT, BE, CY, DK, GR, PT, RO, SK) λόγω μη πλήρους συμμόρφωσης με τη νομική υποχρέωση εγκατάστασης του συστήματος προσωρινής εναπόθεσης — αεροπορικές μεταφορές.

Στο τέλος του 2025 τα περισσότερα από τα κράτη μέλη που αντιμετώπιζαν καθυστερήσεις κατόρθωσαν να εγκαταστήσουν το σύστημά τους. Αυτό μπορεί να συνοψιστεί ως **ποσοστό ολοκλήρωσης 98 %[16].** Όπως φαίνεται στο διάγραμμα 5, όσον αφορά τη Γνωστοποίηση άφιξης και τη Γνωστοποίηση προσκόμισης, όλα τα κράτη μέλη ολοκλήρωσαν την υλοποίηση. Όσον αφορά την προσωρινή εναπόθεση, τρία κράτη μέλη αντιμετώπισαν περαιτέρω καθυστερήσεις και ανέφεραν ημερομηνία εγκατάστασης πέραν του 2025. Στην περίπτωση της AT, η πλήρης υλοποίηση προβλέπεται έως τον Απρίλιο του 2026[17], ενώ η GR και η SK προγραμματίζουν την υλοποίηση το 2027. Δεδομένου ότι η Επιτροπή δεν μπορεί να δεχθεί καμία καθυστέρηση, οι διαδικασίες επί παραβάσει συνεχίζονται.

---

[15] Εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2023/235 της Επιτροπής, της 1ης Φεβρουαρίου 2023, σχετικά με τη χορήγηση παρέκκλισης που ζητούν ορισμένα κράτη μέλη σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 952/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου προκειμένου να χρησιμοποιούν μέσα ανταλλαγής και αποθήκευσης πληροφοριών εκτός από τις ηλεκτρονικές τεχνικές επεξεργασίας δεδομένων για τη γνωστοποίηση της άφιξης θαλασσοπλοούντος πλοίου ή αεροσκάφους (ΕΕ L 32 της 3.2.2023, σ. 220).
Εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2023/234 της Επιτροπής, της 1ης Φεβρουαρίου 2023, σχετικά με τη χορήγηση παρέκκλισης που ζητούν ορισμένα κράτη μέλη σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 952/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου προκειμένου να χρησιμοποιούν μέσα ανταλλαγής και αποθήκευσης πληροφοριών εκτός από τις ηλεκτρονικές τεχνικές επεξεργασίας δεδομένων για τη γνωστοποίηση προσκόμισης όσον αφορά τα εμπορεύματα που εισέρχονται στο τελωνειακό έδαφος της Ένωσης (ΕΕ L 32 της 3.2.2023, σ. 217).
Εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2023/236 της Επιτροπής, της 1ης Φεβρουαρίου 2023, σχετικά με τη χορήγηση παρέκκλισης που ζητούν ορισμένα κράτη μέλη σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 952/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου προκειμένου να χρησιμοποιούν μέσα ανταλλαγής και αποθήκευσης πληροφοριών εκτός από τις ηλεκτρονικές τεχνικές επεξεργασίας δεδομένων για τη διασάφηση προσωρινής εναπόθεσης όσον αφορά μη ενωσιακά εμπορεύματα που προσκομίζονται στο τελωνείο (ΕΕ L 32 της 3.2.2023, σ. 223).
Εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2023/237 της Επιτροπής, της 1ης Φεβρουαρίου 2023, σχετικά με τη χορήγηση παρέκκλισης που ζητούν ορισμένα κράτη μέλη προκειμένου να χρησιμοποιούν μέσα ανταλλαγής και αποθήκευσης πληροφοριών εκτός από τις ηλεκτρονικές τεχνικές επεξεργασίας δεδομένων που αφορούν την τελωνειακή διασάφηση για εμπορεύματα που εισέρχονται στο τελωνειακό έδαφος της Ένωσης, όπως προβλέπεται στα άρθρα 158, 162, 163, 166, 167, 170 έως 174, 201, 240, 250, 254 και 256 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 952/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση του ενωσιακού τελωνειακού κώδικα (ΕΕ L 32 της 3.2.2023, σ. 226).

[16] Όσον αφορά την υλοποίηση της προσωρινής εναπόθεσης που σχετίζεται με τις θαλάσσιες μεταφορές, το ποσοστό ολοκλήρωσής της είναι 96 %, ενώ για άλλους τρόπους μεταφοράς εκτός από τις αεροπορικές ή τις θαλάσσιες μεταφορές, το ποσοστό ολοκλήρωσης είναι 89 %.

[17] Η AT εγκατέστησε το σύστημα στις 15 Απριλίου 2026.

2) **ΕΤΚ – Εθνικά Συστήματα Εισαγωγών** – *NIS/ΕΣΕ* (αναβάθμιση): αποσκοπούν στην εφαρμογή όλων των απαιτήσεων σχετικά με τις διαδικασίες και τα δεδομένα που σχετίζονται με τις εισαγωγές εμπορευμάτων, όπως περιγράφονται στον ΕΤΚ.

Πρόοδος: Αρκετά κράτη μέλη ανέφεραν κινδύνους όσον αφορά την έγκαιρη παράδοση του έργου από το 2022, που ήταν η αρχική προθεσμία για την εγκατάσταση των ΕΣΕ από τα κράτη μέλη. Κατά το πρώτο εξάμηνο του 2025 ορισμένα κράτη μέλη εξακολουθούσαν να αντιμετωπίζουν καθυστερήσεις όσον αφορά την εγκατάσταση των ΕΣΕ και/ή τη μετάβαση των οικονομικών φορέων τους. Ως εκ τούτου, κατά το πρώτο εξάμηνο του 2025 η Επιτροπή κίνησε διαδικασία επί παραβάσει κατά οκτώ κρατών μελών (AT, CZ, CY, DK, GR, FR, PT, RO) λόγω μη πλήρους συμμόρφωσης με τη νομική υποχρέωση εγκατάστασης των ΕΣΕ. Κατά τη διάρκεια του 2025 τα περισσότερα κράτη μέλη (AT, CY, DK, MT, PL, SK) έλαβαν μέτρα για την αντιμετώπιση των καθυστερήσεων και ολοκλήρωσαν το έργο το 2025.

Έως το τέλος του 2025 όλα τα κράτη μέλη, πλην ενός, είχαν εγκαταστήσει το σύστημα, πράγμα που σημαίνει **ποσοστό ολοκλήρωσης 96 %**. Στην περίπτωση της CZ, η πλήρης εγκατάσταση προβλέπεται για το 2ο τρίμηνο του 2026. Σε μερικά κράτη μέλη εξακολουθούν να εκκρεμούν ορισμένες αναβαθμίσεις για την πλήρη υλοποίηση σύμφωνα με τον ΕΤΚ και το μοντέλο τελωνειακών δεδομένων της ΕΕ (EU CDM).

3) **ΕΤΚ — Ειδικά Καθεστώτα** — *(SP/EK)* (αναβάθμιση): αποσκοπούν στην εναρμόνιση των ειδικών καθεστώτων (δηλαδή, τελωνειακή αποταμίευση, ειδικός προορισμός, προσωρινή εισαγωγή, και τελειοποίηση προς επανεξαγωγή και τελειοποίηση προς επανεισαγωγή).

Πρόοδος: Όπως φαίνεται στο διάγραμμα 5, τα περισσότερα κράτη μέλη όφειλαν να διαθέτουν το σύστημα *Ειδικά καθεστώτα εισαγωγών — Συνιστώσα 2*, πράγμα που σημαίνει **ποσοστό ολοκλήρωσης 96 %**, με την AT και την CZ να είναι τα τελευταία κράτη μέλη που εγκατέστησαν το σύστημά τους κατά το 2ο και 3ο τρίμηνο του 2026[18]. Όσον αφορά το σύστημα *Ειδικά καθεστώτα εξαγωγών — Συνιστώσα 1*, τα περισσότερα κράτη μέλη το είχαν εγκαταστήσει έως τις 2 Δεκεμβρίου 2024, παρά τις αλληλεξαρτήσεις με το *σύστημα ΑΣΕ*. Τα υπόλοιπα κράτη μέλη (AT, FR, GR, HU, MT και PT) εγκατέστησαν το σύστημα έως το τέλος του 2025, πράγμα που σημαίνει **ποσοστό ολοκλήρωσης 100 %**, ενώ για ορισμένα κράτη μέλη η μετάβαση των οικονομικών φορέων βρισκόταν ακόμη σε εξέλιξη.

Συνοψίζοντας, τα κράτη μέλη κατέβαλαν σημαντικές προσπάθειες το 2025 και τα εθνικά συστήματα είναι πλέον σε λειτουργία, ενώ περιορισμένος μόνο αριθμός κρίσιμων καθυστερήσεων εξακολουθούν να υφίστανται και μετά το 2025, με αποτέλεσμα λίγα κράτη μέλη να βρίσκονται σε κατάσταση μη συμμόρφωσης.

	ΓΑ	ΓΠ	ΠΕ	ΕΣΕ	Ειδικά καθεστώτα εισαγωγών
Προθεσμία του ΠΕ του ΕΤΚ	31/12/2022 με παράταση έως τις 31/12/2023[1]			31/12/2022 με παράταση έως τις 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	Ά.Α.	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

[18] Η CZ εγκατέστησε το ΕΣΕ, συμπεριλαμβανομένων των ειδικών καθεστώτων εισαγωγών, στις 18 Μαΐου 2026.

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
Ποσοστό ολοκλήρωσης έως το 2025	**100 %**	**100 %**	**89 %**	**96 %**	**93 %**

Υπόμνημα	
	Η εγκατάσταση είχε ολοκληρωθεί έως τις 31/12/2025
	Το σύστημα δεν είχε εγκατασταθεί έως τις 31/12/2025
	Δεν προβλέπονται ημερομηνίες στα εθνικά σχέδια έργων ή η εγκατάσταση είναι άνευ αντικειμένου.

Διάγραμμα 5: Προγραμματισμός εγκατάστασης εθνικών συστημάτων εισόδου/εισαγωγών

[1] Έως τις 31/12/2023 για τα κράτη μέλη στα οποία χορηγήθηκε παρέκκλιση.
[2] Έως τις 31/12/2023 για τα κράτη μέλη στα οποία χορηγήθηκε παρέκκλιση ή έως την 1/7/2024, όταν εφαρμόζεται το άρθρο 2 παράγραφος 4α του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2015/2446 της Επιτροπής.
* Το εθνικό σύστημα αναβαθμίστηκε εγκαίρως, αλλά απαιτείται περαιτέρω ευθυγράμμιση με τον ETK και το μοντέλο του τελωνειακού κόμβου δεδομένων της ΕΕ και/ή η μετάβαση των οικονομικών φορέων βρίσκεται ακόμη σε εξέλιξη.

5.2.3 Δεδομένα επιτήρησης

Στη φετινή έκθεση, θα θέλαμε να επισημάνουμε τις εναπομένουσες προκλήσεις όσον αφορά τη διαβίβαση των απαιτούμενων δεδομένων στο **σύστημα Επιτήρηση 3 (SURV3)**. Το σύστημα επιτήρησης της Επιτροπής διαδραματίζει καίριο ρόλο στο τρέχον γεωοικονομικό και γεωπολιτικό κλίμα. Πρωταρχικός στόχος του είναι η δημιουργία ολοκληρωμένου πλαισίου επιτήρησης που θα παρακολουθεί τις εμπορικές ροές, θα προστατεύει τα οικονομικά συμφέροντα της Ένωσης και θα προασπίζει την εσωτερική αγορά της από αθέμιτες ή παράτυπες πρακτικές. Το σύστημα αυτό παρέχει την αναλυτική βάση για τον εντοπισμό εμπορικών ανωμαλιών, την πρόληψη της απάτης και τη διασφάλιση θεμιτού ανταγωνισμού για τις βιομηχανίες της ΕΕ. Όσον αφορά το σύστημα Επιτήρηση 3, το οποίο αποτελεί την τεχνική ραχοκοκαλιά της αρχιτεκτονικής της ΕΕ για την παρακολούθηση των τελωνειακών δεδομένων, καθώς συλλέγει και επεξεργάζεται εμπορικά δεδομένα από τις τελωνειακές

διασαφήσεις που υποβάλλονται στις τελωνειακές διοικήσεις των κρατών μελών, η **ποιότητα και η διαθεσιμότητα των δεδομένων που υποβάλλονται μέσω των ΕΣΕ είναι ζωτικής σημασίας.**

Καθώς σημαντικός αριθμός κρατών μελών συνέχισαν να υποβάλλουν τα περισσότερα από τα δεδομένα τους για τις εισαγωγές χρησιμοποιώντας παλαιά συστήματα, ο αριθμός αυτός μειώνεται σε δύο κράτη μέλη (AT, FR) κατά την εξέταση των δεδομένων για τις εξαγωγές.

Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή κίνησε το 2025 διαδικασίες επί παραβάσει κατά δεκατριών κρατών μελών (AT, BE, CY, CZ, DK, FR, IE, IT, MT, PT, RO, SI, SK) λόγω μη πλήρους συμμόρφωσης με τις υποχρεώσεις διαβίβασης δεδομένων SURV3, ιδίως όσον αφορά την πληρότητα των δεδομένων και τη συμμόρφωση με τον μορφότυπο.

Ενώ 5 κράτη μέλη (BE, IT, MT, RO, SI) κατόρθωσαν να λάβουν κατάλληλα μέτρα κατά τη διάρκεια του 2025, συνολικά οκτώ κράτη μέλη (AT, CY, CZ, DK, FR, IE, PT, SK) δεν είχαν υποβάλει ακόμη το πλήρες σύνολο των δεδομένων για τις εισαγωγές στο SURV3 έως το τέλος του 2025[19]. Αυτό μπορεί να συνοψιστεί ως **ποσοστό ολοκλήρωσης 70 %.**

5.2.4. Τρέχουσα κατάσταση των χωρών της διεύρυνσης

Οι χώρες της διεύρυνσης της ΕΕ και άλλες χώρες όπως τα συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης περί κοινού καθεστώτος διαμετακόμισης πρέπει να λάβουν υπόψη τη μετάβαση προς τα αναβαθμισμένα ηλεκτρονικά συστήματα του ΕΤΚ και τις νέες ψηφιακές προσεγγίσεις που θεσπίστηκαν με την πρόταση για την τελωνειακή μεταρρύθμιση.

Η Επιτροπή δεν παρακολουθεί συστηματικά την πρόοδο αυτών των χωρών προς τα πλήρη ηλεκτρονικά συστήματα στο πλαίσιο της υποχρέωσης υποβολής εκθέσεων δυνάμει του άρθρου 278α του ΕΤΚ. Ωστόσο, στο πλαίσιο της στρατηγικής διεύρυνσης, συμπεριλαμβανομένων των συμφωνιών σύνδεσης με την ΕΕ, η ανάπτυξη μιας ψηφιακής στρατηγικής και του ψηφιακού τοπίου που υποστηρίζουν την ευθυγράμμισή τους με την τελωνειακή νομοθεσία της ΕΕ αποτελεί βασικό στοιχείο των τακτικών αξιολογήσεων που διενεργεί η ΕΕ.

Οι υποψήφιες χώρες θα πρέπει να συνδεθούν σταδιακά με τα συστήματα του ΕΤΚ ή να θέσουν σε εφαρμογή τα συστήματα του ΕΤΚ στην πορεία προς την ένταξή τους στο τελωνειακό έδαφος της ΕΕ. Ανάλογα με την προγραμματισμένη ημερομηνία προσχώρησης, ενδέχεται επίσης να πρέπει να εκπληρώσουν τις λειτουργίες του μελλοντικού τελωνειακού κόμβου δεδομένων της ΕΕ που προτείνονται στη δέσμη μέτρων για τη μεταρρύθμιση του τελωνειακού συστήματος.

Μελλοντικά, στο πλαίσιο των προπαρασκευαστικών εργασιών για τη διεύρυνση με τη συμμετοχή των υποψήφιων χωρών, θα πρέπει να πραγματοποιούνται τακτικά διάφορες βασικές δραστηριότητες. Στις δραστηριότητες αυτές περιλαμβάνονται η υποβολή εκθέσεων σχετικά με την ψηφιακή εφαρμογή και η συμμετοχή σε δοκιμές συμμόρφωσης με σκοπό τη διασφάλιση της διαλειτουργικότητας μεταξύ των εθνικών τους συστημάτων και των συστημάτων των κρατών μελών και της ΕΕ. Επιπλέον, η ΕΕ θα πρέπει να αξιολογεί τακτικά τις επιδόσεις των συστημάτων.

[19] Οι FR, DK, SK υπέβαλαν τα δεδομένα SURV3 έως το τέλος του 1ου τριμήνου του 2026 και οι AT, IE, PT και CZ προγραμμάτιζαν να συμμορφωθούν έως το 2ο τρίμηνο του 2026.

5.3 ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΚΑΙ ΜΕΤΡΑ ΜΕΤΡΙΑΣΜΟΥ

Η κατανομή των ρόλων έχει καθοριστεί και συμφωνηθεί εξαρχής με όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη και θα πρέπει να τηρείται καθ' όλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής των έργων. Δεδομένου ότι η Επιτροπή πέτυχε ποσοστό ολοκλήρωσης 100 % για την εγκατάσταση των κεντρικών συστημάτων και συνιστωσών που εμπίπτουν στην αρμοδιότητά της και τα κράτη μέλη έχουν επίσης επιτύχει πολύ σημαντικό βαθμό εφαρμογής έως τη γενική προθεσμία του 2025 για την ψηφιακή μετάβαση**, οι κίνδυνοι και τα μέτρα μετριασμού αφορούν μικρό μόνο μέρος της συνολικής ψηφιακής εφαρμογής**.

Όπως εξηγείται επίσης στις προηγούμενες εκθέσεις, οι υποκείμενοι **λόγοι που αναφέρθηκαν από τα κράτη μέλη για τις καθυστερήσεις είναι πολύπλευροι και σε μεγάλο βαθμό επαναλαμβανόμενοι**. Μεταξύ αυτών περιλαμβάνονται οι ελλείψεις οικονομικών και ανθρώπινων πόρων, οι αντικρουόμενες εθνικές προτεραιότητες ΤΠ και οι αλληλεξαρτήσεις με άλλα έργα. Επιπροσθέτως, τα κράτη μέλη επισήμαναν την έλλειψη ικανότητας ορισμένων εθνικών υποδομών ΤΠ να ανταποκριθούν στις τεχνικές απαιτήσεις, σε ζητήματα ικανότητας των αναδόχων και στις εξαρτήσεις από εξωτερικούς συμφεροντούχους. Άλλοι παράγοντες που συμβάλλουν σε αυτό είναι οι εκτεταμένες δοκιμές συμμόρφωσης, τα επίπεδα ετοιμότητας των οικονομικών φορέων, οι χρονοβόρες διαδικασίες σύναψης δημόσιων συμβάσεων, οι προκλήσεις διακυβέρνησης και η πολυπλοκότητα της ενσωμάτωσης νέων συστημάτων στα υφιστάμενα τοπία ΤΠ.

Τα κράτη μέλη περιέγραψαν επίσης στην έρευνα τα διάφορα μέτρα μετριασμού που προσδιορίστηκαν και τέθηκαν σε εφαρμογή για την αντιμετώπιση των καθυστερήσεων που σημειώθηκαν. Στα εν λόγω μέτρα συγκαταλέγονται η βελτιστοποίηση της κατανομής των πόρων, η υιοθέτηση ευέλικτων μεθοδολογιών, η εφαρμογή ολοκληρωμένων λύσεων συστημάτων και η ενίσχυση του συντονισμού με τους αναδόχους για τη βελτίωση της αποδοτικότητας και την περαιτέρω εμπέδωση της συνεργασίας. Άλλα κράτη μέλη θέσπισαν δράσεις για να βελτιώσουν τις οργανωτικές δομές, να εξορθολογίσουν τις διαδικασίες και να βελτιώσουν τον προγραμματισμό για καλύτερη διαχείριση έργων και λήψη αποφάσεων. Τα μέτρα αυτά αφορούσαν τόσο εθνικά όσο και διευρωπαϊκά έργα.

Όσον αφορά τα εθνικά έργα, στο τέλος του 2025 επιτεύχθηκε συνολικό ποσοστό ολοκλήρωσης 96 % όσον αφορά την εγκατάσταση των εθνικών συστημάτων εισόδου και εισαγωγής σε εθνικό επίπεδο. Εκτός από τα λίγα κράτη μέλη που καθυστέρησαν, ορισμένα άλλα κράτη μέλη εξακολουθούν να παρέχουν το παλαιό και το νέο σύστημα στους οικονομικούς φορείς τους και/ή εξακολουθούν να προετοιμάζονται για ορισμένες ήσσονος σημασίας αναβαθμίσεις των εθνικών τους συστημάτων ώστε να επιτύχουν συμμόρφωση σε ποσοστό 100 % με τον ΕΤΚ και το μοντέλο τελωνειακών δεδομένων της ΕΕ (EU CDM). Η πλήρης ολοκλήρωση είναι ζωτικής σημασίας λόγω του αντίκτυπου στα διευρωπαϊκά συστήματα, όπως ο ΚΤΕ, και στην υποβολή δεδομένων στο σύστημα επιτήρησης. Για την ορθή λειτουργία του συστήματος επιτήρησης, είναι επιτακτική ανάγκη όλα τα κράτη μέλη να μεταβούν στους νέους μορφότυπους δεδομένων το συντομότερο δυνατόν. Αυτό θα ενισχύσει τη διαθεσιμότητα των δεδομένων, θα βελτιώσει την ποιότητα των δεδομένων και θα ενισχύσει την ικανότητα του συστήματος να παρακολουθεί τις εμπορικές ροές και να προστατεύει τα οικονομικά συμφέροντα της ΕΕ.

Η Επιτροπή δρομολόγησε μέτρα επιβολής το 2025 για τα κράτη μέλη που αντιμετωπίζουν καθυστερήσεις όσον αφορά την εγκατάσταση των εθνικών τους συστημάτων εισόδου/εισαγωγής και/ή την υποβολή των απαιτούμενων δεδομένων στο σύστημα επιτήρησης και θα προβεί σε περαιτέρω νομικές ενέργειες το 2026, επιπλέον των δράσεων συνεχούς στήριξης και παρακολούθησης.

Όσον αφορά τα διευρωπαϊκά αποκεντρωμένα συστήματα με εθνικές συνιστώσες, η κατάσταση είναι πολύ θετική για ορισμένα έργα, αλλά κρίσιμη για ορισμένα άλλα, όπως περιγράφεται κατωτέρω.

Οι κίνδυνοι που αναφέρονται στην έκθεση του 2024 αντιμετωπίστηκαν ικανοποιητικά από τα κράτη μέλη όσον αφορά την **εγκατάσταση του ΝΜΣΔ — Φάση 5**, με αποτέλεσμα να κλείσει επιτυχώς η μεταβατική περίοδος στις 21 Ιανουαρίου 2025. Επίσης, όσον αφορά την **έκδοση 3 του ΣΕΕ2**, στις 31 Δεκεμβρίου 2025 ολοκληρώθηκε επιτυχώς η μετάβαση των οικονομικών φορέων στον τομέα των οδικών και σιδηροδρομικών μεταφορών. Αυτό επιτεύχθηκε χάρη στις προσπάθειες των κρατών μελών

και των οικονομικών φορέων, ενώ επίσης η Επιτροπή εξακολούθησε να παρέχει στήριξη στα κράτη μέλη και στους οικονομικούς φορείς στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων τους για την ανάπτυξη του ΣΕΕ2 – Έκδοση 3 με διάφορα μέσα. Στα μέσα αυτά περιλαμβάνονταν η διοργάνωση ειδικών διαδικτυακών σεμιναρίων, η παροχή συνδρομής μέσω συχνών ερωτήσεων, η παρακολούθηση και ο συντονισμός των συνεδριάσεων ολομέλειας, με σκοπό να διασφαλιστεί ότι τα σχέδια έργων ευθυγραμμίζονται με τα ορόσημα της Επιτροπής για την παράδοση ΤΠ. Τέλος, προσφέρθηκαν επικοινωνιακές εκστρατείες, διαδικτυακά σεμινάρια κατάρτισης και τεκμηρίωση η οποία είναι προσβάσιμη στη δημόσια βιβλιοθήκη του CIRCABC και στον ιστότοπο Europa.

Όσον αφορά την υλοποίηση του **ΑΣΕ**, στην προηγούμενη έκθεση αναφερόταν ότι ορισμένα κράτη μέλη είχαν προγραμματίσει πραγματική ημερομηνία θέσης σε λειτουργία εντός του 2025, πέραν των αρχικών προθεσμιών που προβλέπονταν στο ΠΕ του ΕΤΚ[20]. Κατόπιν αιτήματός τους και προκειμένου να αποφευχθούν διαταραχές στις εμπορικές ροές, η Επιτροπή παρέτεινε την περίοδο που επέτρεπε τη συνέχιση των μεταβατικών μέτρων για τις εξαγωγές και την έξοδο έως τις 14 Δεκεμβρίου 2025. Η Επιτροπή συνέχισε επίσης να στηρίζει τα κράτη μέλη με το «πρόγραμμα συντονισμού εθνικών διοικήσεων» κατά την ανάπτυξη και την εγκατάσταση των εθνικών συνιστωσών τους. Οι δραστηριότητες περιλαμβάνουν ειδικό κέντρο εξυπηρέτησης, εικονικές συσκέψεις για τον μετριασμό των καθυστερήσεων ανάπτυξης από πλευράς κρατών μελών, διάδοση επικαιροποιημένων πληροφοριών στους οικονομικούς φορείς και τακτική υποβολή εκθέσεων στην ECCG και την ομάδα τελωνειακής πολιτικής (CPG). Επιπροσθέτως, από το 1ο τρίμηνο του 2021 η Επιτροπή εκδίδει τριμηνιαίες ενοποιημένες εκθέσεις προόδου σχετικά με τη μετάβαση στα νέα συστήματα, παρέχοντας βασικούς δείκτες επιδόσεων (ΒΔΕ) για τον έγκαιρο εντοπισμό προειδοποιήσεων. Ενότητες ηλεκτρονικής μάθησης, έγγραφα καθοδήγησης και άλλο ενημερωτικό υλικό έχουν τεθεί στη διάθεση των κρατών μελών και των οικονομικών φορέων. Έως τις 15 Δεκεμβρίου 2025 όλα τα κράτη μέλη κατόρθωσαν να εγκαταστήσουν το σύστημά τους όσον αφορά τις βασικές λειτουργίες, με τελευταία κράτη μέλη τις PT, FR και GR. Αυτό καταδεικνύει ότι τα μέτρα μετριασμού που συμφωνήθηκαν στο τέλος του 2024 με την αλλαγή της ημερομηνίας μετάβασης και την ενισχυμένη παρακολούθηση της προόδου ανέδειξαν τη σωστή πορεία που έπρεπε να ακολουθηθεί. Αυτό που απομένει να γίνει για ορισμένα κράτη μέλη σχετίζεται με την υλοποίηση των μη βασικών λειτουργιών, η οποία θα παρακολουθείται περαιτέρω καθόλο το 2026, ώστε να εξασφαλίζεται ότι οι οικονομικοί φορείς μπορούν να επωφελούνται από όλες τις απλουστεύσεις που προσφέρει ο ΕΤΚ, όπως ο κεντρικός τελωνισμός κατά την εξαγωγή (CCE).

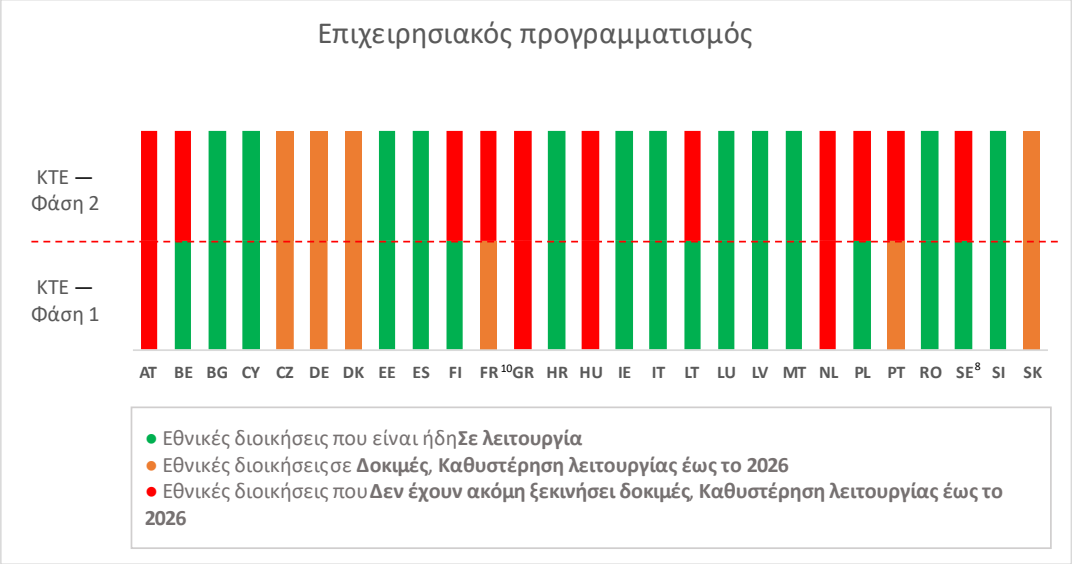
Για το έργο **ΑΕΚ — Φάση 2**, η κεντρική λειτουργία του εξαρτάται από την εγκατάσταση σε εθνικό επίπεδο. Το έργο βρίσκεται εντός χρονοδιαγράμματος από την άποψη των κεντρικών τελωνείων, ωστόσο, υπάρχουν σημαντικές καθυστερήσεις στη διαθεσιμότητα των εθνικών ναυτιλιακών ενιαίων θυρίδων από τις ναυτιλιακές αρχές των κρατών μελών, όπως ορίζεται στην ανακοίνωση της Επιτροπής της 22.10.2024 για την παρουσίαση της επικαιροποίησης του πολυετούς σχεδίου εφαρμογής για τη θέσπιση του ευρωπαϊκού περιβάλλοντος ναυτιλιακής ενιαίας θυρίδας για το 2024 (C/2024/6300). Σύμφωνα με τη χορηγηθείσα απόφαση παρέκκλισης, τα κράτη μέλη υποχρεούνται να υποβάλλουν έκθεση σχετικά με την πρόοδο όσον αφορά την παροχή της διεπαφής μεταξύ του συστήματος ΑΕΚ, όπως αναφέρεται στην εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2023/2879, και της εθνικής ναυτιλιακής ενιαίας θυρίδας, όπως προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1239, κάθε τέσσερις μήνες από τις 15 Αυγούστου 2025, έως τη 15η ημέρα μετά τον τέταρτο μήνα. Η Επιτροπή προσέγγισε τις τελωνειακές διοικήσεις στις συνεδριάσεις της ομάδας συντονισμού ηλεκτρονικών τελωνείων (ECCG) και της ομάδας τελωνειακών δραστηριοτήτων (CBG) για να συνεργαστούν στενά με τις ναυτιλιακές αρχές ώστε να συνεισφέρουν με την εμπειρογνωσία τους στην υλοποίηση.

Το 2025 αναμενόταν περαιτέρω εγκατάσταση για το **ΝΜΣΔ — Φάση 6**, καθώς οι φορείς σιδηροδρομικών και οδικών μεταφορών όφειλαν να συμμορφωθούν με τις νέες απαιτήσεις τελωνειακής ασφάλειας της ΕΕ από την 1η Σεπτεμβρίου 2025. Όπως και για τους λόγους που εξηγούνται στα τμήματα 3.7.2, 4.2 και 4.5.2, η ημερομηνία αυτή παρατάθηκε έως την 1η Ιουνίου 2026 για το ΝΜΣΔ

[20]Στο ΠΕ του ΕΤΚ για το 2023, το χρονικό περιθώριο εγκατάστασης των βασικών λειτουργιών του συστήματος προβλέπεται να λήξει την 1/12/2023, το χρονικό περιθώριο ανάπτυξης εναρμονισμένης διεπαφής με το σύστημα διακίνησης και ελέγχου προϊόντων που υπόκεινται σε ειδικούς φόρους κατανάλωσης (EMCS) στις 13/2/2024 και των λοιπών λειτουργιών στις 2/12/2024. Έως τις 2/12/2024 όλα τα κράτη μέλη και οι συναλλασσόμενοι όφειλαν να κάνουν χρήση του συστήματος *ΑΣΕ*, η δε μετάβαση έληξε στις 11/2/2025.

— Φάση 6. Σύμφωνα με την απόφαση παρέκκλισης που χορηγήθηκε για το ΝΜΣΔ — Φάση 6, τα κράτη μέλη υποχρεούνται να υποβάλλουν μηνιαία έκθεση στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή σχετικά με την πρόοδο που σημειώνεται όσον αφορά την ανάπτυξη της διασύνδεσης που προβλέπεται στην εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2023/2879 της Επιτροπής. Το ΝΜΣΔ — Φάση 6 αποτελεί σημαντικό βήμα προς ένα πιο εναρμονισμένο περιβάλλον διαμετακόμισης που βασίζεται στα δεδομένα σε ολόκληρη την Ευρώπη — αλλά η μετάβαση είναι ανομοιογενής. Ορισμένοι συναλλασσόμενοι θα επωφεληθούν γρήγορα από τον εξορθολογισμό των υποβολών, ενώ άλλοι πρέπει να συνεχίσουν να διεκπεραιώνουν χωριστές διασαφήσεις διαμετακόμισης και ασφάλειας. Κατά τη διάρκεια της μετάβασης, για τις πολυτροπικές μεταφορές ή τις μεταφορές στις οποίες εμπλέκονται πολλές χώρες, οι κανόνες υποβολής μπορεί να διαφέρουν μεταξύ της χώρας αναχώρησης, διαμετακόμισης και προορισμού. Όσον αφορά το μέλλον, αναμένεται ότι έως τα μέσα του 2026 η μετάβαση θα έχει ολοκληρωθεί και όλα τα κράτη μέλη θα έχουν ενταχθεί στο ΝΜΣΔ — Φάση 6. Εν τω μεταξύ, τα κράτη μέλη και οι οικονομικοί φορείς θα πρέπει να προετοιμαστούν και να διασφαλίσουν την τεχνική ετοιμότητα για το ΝΜΣΔ — Φάση 6, ώστε να είναι σε θέση να διακινούν εμπορεύματα με ομαλό τρόπο μέσω του εξελισσόμενου τοπίου της διαμετακόμισης. Η Επιτροπή θα παρακολουθεί πολύ στενά την πρόοδο.

Όσον αφορά την κατάσταση του **συστήματος ΚΤΕ**, δεκαεπτά κράτη μέλη δεν τήρησαν την ημερομηνία εγκατάστασης της 1ης Ιουλίου 2024 για το ΚΤΕ — Φάση 1 που ορίζεται στο ΠΕ του ΕΤΚ[21], ενώ για το ΚΤΕ — Φάση 2, δεκαεννέα κράτη μέλη δεν τήρησαν την προθεσμία της 2ας Ιουνίου 2025. Οι καθυστερήσεις των κρατών μελών σε συνδυασμό με τις διαφορετικές προσεγγίσεις όσον αφορά τη σταδιακή ανάπτυξη και εγκατάσταση του ΚΤΕ (βλ. διάγραμμα 6 κατωτέρω σχετικά με τον επιχειρησιακό προγραμματισμό) δημιουργούν ανισορροπία μεταξύ της υλοποίησης του πεδίου εφαρμογής του ΚΤΕ στα κράτη μέλη και των απαιτήσεων των οικονομικών φορέων από την πλήρη υλοποίηση του ΚΤΕ.



Διάγραμμα 6: Επιχειρησιακός προγραμματισμός ανά εθνική διοίκηση των κρατών μελών

Η Επιτροπή συνέχισε τις δραστηριότητές της για τη στενή παρακολούθηση της προόδου που σημειώνεται όσον αφορά την ανάπτυξη των εθνικών συνιστωσών από τα κράτη μέλη **για το έργο ΚΤΕ** και καθιέρωσε από το 1ο τρίμηνο του 2024 την έκδοση τριμηνιαίας ενοποιημένης έκθεσης προόδου. Επιπλέον, η ειδική επιχειρηματική ομάδα της Επιτροπής για το σύστημα ΚΤΕ συνέχισε τις προσπάθειές της για την παροχή απαντήσεων στα ερωτήματα των κρατών μελών σχετικά με τις εισαγωγές και τις απλουστεύσεις κατά την εισαγωγή, π.χ. όσον αφορά τον κεντρικό τελωνισμό. Επιπλέον, διοργανώθηκαν συνεδριάσεις της Ομάδας επιχειρηματικών θεμάτων τελωνείων για το σύστημα ΚΤΕ με στόχο τον συντονισμό, μεταξύ άλλων, των δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τις αιτήσεις για άδεια ΚΤΕ, όπως

[21] Στο ΠΕ του ΕΤΚ για το 2023, το χρονικό περιθώριο εγκατάστασης προβλέπεται να λήξει την 1/7/2024.

επίσης και τακτικές τεχνικές συνεδριάσεις σε εβδομαδιαία και δεκαπενθήμερη βάση, καθώς και συναντήσεις ανατροφοδότησης σχετικά με τις δοκιμές συμμόρφωσης.
Στον ιστότοπο Europa δημοσιεύθηκαν ενότητες ηλεκτρονικής μάθησης και επικοινωνιακό υλικό για την υποστήριξη της μετάβασης στα νέα συστήματα και της υλοποίησής τους. Η Επιτροπή εξέδωσε επίσης διοικητικές επιστολές προς τα κράτη μέλη που αντιμετωπίζουν καθυστερήσεις στην υλοποίηση του έργου ΚΤΕ πέραν της νόμιμης προθεσμίας.

Οι καθυστερήσεις που αντιμετωπίζουν τα κράτη μέλη επηρεάζουν την πρόοδο του συνόλου των διευρωπαϊκών συστημάτων, τα οποία έχουν με τη σειρά τους **αντίκτυπο στις δραστηριότητες της Επιτροπής**. Αυτό απαιτεί συνεχείς επενδύσεις σε πόρους που διατίθενται σε δραστηριότητες δοκιμών συμμόρφωσης, δραστηριότητες συντονισμού και υποστηρικτικές δραστηριότητες για τα διευρωπαϊκά έργα, καθώς και διατήρηση των κεντρικών συνιστωσών για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα κατά τη διάρκεια των μεταβατικών περιόδων. Συνεπάγεται επίσης την παροχή περαιτέρω βοήθειας στα κράτη μέλη και την παρακολούθηση της προόδου.

Συνοψίζοντας, καθόλο το 2025 **η Επιτροπή** έλαβε επίσης ορισμένα μέτρα, συμπληρωματικά προς εκείνα που προσδιορίστηκαν και εφαρμόστηκαν σε εθνικό επίπεδο από τα κράτη μέλη.

Πρώτον, η Επιτροπή **ενίσχυσε την εποπτεία και την παρακολούθηση του προγράμματος ΤΠ του ΕΤΚ**, αυξάνοντας τη συχνότητα των εκθέσεων προόδου και διοργανώνοντας διμερείς συσκέψεις και αποστολές σε επίπεδο διευθυντών με κάθε κράτος μέλος. Η υλοποίηση του ΠΕ του ΕΤΚ αποτελούσε συστηματικά θέμα της ημερήσιας διάταξης των συσκέψεων και των αποστολών που πραγματοποίησε ο γενικός διευθυντής και σε συνεδριάσεις ολομέλειας υψηλού επιπέδου με τους γενικούς διευθυντές των κρατών μελών, π.χ. στο πλαίσιο της ομάδας τελωνειακής πολιτικής και με τους υπεύθυνους πληροφοριακών συστημάτων (στο εξής: CIO) των κρατών μελών στο δίκτυο CIO. Τα κράτη μέλη ενθαρρύνθηκαν να παρακολουθήσουν στενά την πρόοδο των υπόλοιπων έργων και να λάβουν μέτρα μετριασμού με σκοπό την ολοκλήρωση του ψηφιακού προγράμματος του ΕΤΚ έως το τέλος του 2025.

Η Επιτροπή συνέχισε να χρησιμοποιεί τον πίνακα ελέγχου του πολυετούς στρατηγικού σχεδίου για τα τελωνεία (MASP-C) με βάση την αναθεώρηση του MASP-C του 2023 και το ΠΕ του ΕΤΚ για το 2023, με σκοπό να παρακολουθεί την πρόοδο και τα ορόσημα του έργου και να εντοπίζει καθυστερήσεις σε πρώιμο στάδιο. Ο πίνακας ελέγχου υποβάλλεται στα κράτη μέλη σε τριμηνιαία βάση στο πλαίσιο της Ομάδας Συντονισμού Ηλεκτρονικών Τελωνείων (στο εξής: ECCG), η οποία συνεδριάζει από κοινού με τους οικονομικούς φορείς.

Δεύτερον, η Επιτροπή συνέχισε να παρέχει ενισχυμένη **συνδρομή προς τα κράτη μέλη για τα διευρωπαϊκά συστήματα** υιοθετώντας μια ευέλικτη και επαναληπτική προσέγγιση για την ανάπτυξη και την εγκατάσταση των ηλεκτρονικών συστημάτων του ΕΤΚ. Η μέθοδος αυτή, η οποία περιλαμβάνει τη δημιουργία πρωτοτύπων, την ταχεία επίλυση προβλημάτων και την ισορροπημένη κατανομή του φόρτου εργασίας τόσο για την Επιτροπή όσο και για τα κράτη μέλη, ενισχύει την ποιότητα των συστημάτων και διευκολύνει την απτή πρόοδο. Η προσέγγιση αυτή έτυχε ευνοϊκής υποδοχής από τα κράτη μέλη και τους συναλλασσομένους.

Επιπλέον, η Επιτροπή έχει θεσπίσει **μηχανισμό συνεργασίας** μεταξύ των ενδιαφερόμενων μερών από την αρχή των έργων με σκοπό την ενίσχυση των προπαρασκευαστικών δραστηριοτήτων, την πρόληψη των δυσκολιών κατά τη λήψη αποφάσεων και τη διασφάλιση της διαφάνειας μέσω τακτικών επικαιροποιήσεων των έργων.

Η Επιτροπή συνέχισε επίσης **να συντονίζει και να παρακολουθεί τα προγράμματα** κάθε υπό εξέλιξη έργου σε σχέση με τα διευρωπαϊκά συστήματα ΣΕΕ2, ΝΜΣΔ, ΚΤΕ και ΑΣΕ.

Τρίτον, η Επιτροπή ζήτησε τη συμβολή των κρατών μελών, με τη χρήση ερευνών και άλλων μέσων, αναφορικά με τους περιορισμούς που αντιμετωπίζουν και τη στήριξη που χρειάζονται για τον μετριασμό των κινδύνων. Τα κράτη μέλη δήλωσαν ότι οι διμερείς συσκέψεις σε επίπεδο διευθυντών και ο τεχνικός διάλογος με τη ΓΔ TAXUD ήταν ιδιαίτερα επωφελείς. Η Επιτροπή συνέχισε τη διαδικασία για τη συλλογή **διδαγμάτων** και **βέλτιστων πρακτικών** για την ανάπτυξη των ψηφιακών έργων. Για τον σκοπό αυτό, η έρευνα που πραγματοποιήθηκε το 2025 παρείχε τις εν λόγω πληροφορίες, και τα αποτελέσματα προστέθηκαν στο τμήμα 1 του εγγράφου εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής που συνοδεύει την παρούσα έκθεση. Επιπλέον, αρκετά κράτη μέλη αντάλλαξαν τις εθνικές εμπειρίες

και πρακτικές τους όσον αφορά τον ψηφιακό μετασχηματισμό του ΕΤΚ κατά τη διάρκεια της συνεδρίασης υψηλού επιπέδου της ομάδας τελωνειακής πολιτικής τον Ιούλιο και τον Δεκέμβριο του 2025 και της συνεδρίασης του δικτύου CIO τον Νοέμβριο του 2025.

Τέταρτον, σύμφωνα με **τη στρατηγική της ΕΕ για την επιβολή της νομοθεσίας**, η Επιτροπή διατηρεί επίσης επίσημη επικοινωνία με τα κράτη μέλη που αντιμετωπίζουν καθυστερήσεις στην υλοποίηση των συστημάτων ΤΠ. Η Επιτροπή αποφάσισε να κινήσει νομικές διαδικασίες κατά κρατών μελών λόγω μη συμμόρφωσης με τις υποχρεώσεις τους που απορρέουν από τον ΕΤΚ και το ΠΕ του ΕΤΚ. Κινήθηκαν διαδικασίες επί παραβάσει κατά 14 κρατών μελών (AT, BE, CZ, CY, DK, FR, GR, IE, IT, MT, SK, SI, PT, RO) τον Μάιο[22], τον Ιούνιο[23] και τον Ιούλιο[24] του 2025 λόγω μη εκπλήρωσης των υποχρεώσεών τους όσον αφορά την εγκατάσταση του συστήματος προσωρινής εναπόθεσης για τις αεροπορικές μεταφορές (TS Air), του εθνικού συστήματος εισαγωγών (ΕΣΕ), του αυτοματοποιημένου συστήματος εξαγωγών (ΑΣΕ) και για μη εκπλήρωση των υποχρεώσεών τους όσον αφορά τη διαβίβαση τελωνειακών δεδομένων στο σύστημα επιτήρησης (SURV3).

Με βάση την εξέταση των συνολικών εμπειριών από την ψηφιακή μετάβαση και εφαρμογή του ΕΤΚ σε περίοδο 10 ετών, ζητήθηκε ανατροφοδότηση από τα κράτη μέλη κατά τη διάρκεια ειδικής συνεδρίασης των CIO σχετικά με τις μεγαλύτερες προκλήσεις στο πλαίσιο της ψηφιακής εφαρμογής του ΕΤΚ. Από τις απαντήσεις αναδείχθηκε ένα σαφές μοτίβο: **οι τρεις σημαντικότερες δυσκολίες ήταν, με μεγάλη διαφορά, 1) η ύπαρξη δομών διακυβέρνησης που να επιτρέπουν την έγκαιρη λήψη αποφάσεων, 2) η διατήρηση της συμμετοχής των συμφεροντούχων και 3) ο καθορισμός και η διατήρηση σαφούς πεδίου εφαρμογής**. Η πολυπλοκότητα των εθνικών ρυθμίσεων διακυβέρνησης έχει προκαλέσει, σε ορισμένες περιπτώσεις, διάχυση της ευθύνης. Σε προγράμματα ψηφιακού μετασχηματισμού μεγάλης κλίμακας, όπως ο ΕΤΚ, η διάχυτη λογοδοσία μεταφράζεται απευθείας σε κίνδυνο για την παράδοση. Η πείρα της Επιτροπής έχει δείξει ότι η παράδοση επιταχύνεται μόνον όταν εδραιώνεται σαφής, υψηλού επιπέδου ανάληψη ευθύνης, καθοδήγηση και κεντρικός συντονισμός σε εθνικό επίπεδο, η πρόοδος είναι σαφώς ταχύτερη και πιο προβλέψιμη.

---

[22] Απεστάλησαν προειδοποιητικές επιστολές στην Τσεχία [INFR(2025)2017], τη Δανία [INFR(2025)2018], την Ελλάδα [INFR(2025)2019], την Αυστρία [INFR(2025)2015], τη Ρουμανία [INFR(2025)2020] και τη Σλοβακία [INFR(2025)2021] λόγω μη εγκατάστασης των ηλεκτρονικών συστημάτων προσωρινής εναπόθεσης για τις αεροπορικές μεταφορές και, σε ορισμένες περιπτώσεις, του εθνικού συστήματος εισαγωγών, έως την προθεσμία της 31ης Δεκεμβρίου 2023. Επιπλέον, απεστάλησαν προειδοποιητικές επιστολές στη Δανία [INFR(2025)2011], η Γαλλία [INFR(2025)2012], την Κύπρο [INFR(2025)2010], την Αυστρία [INFR(2025)2007], την Πορτογαλία [INFR(2025)2013] και τη Ρουμανία [INFR(2025)2014] επειδή δεν διαβίβασαν πλήρη τελωνειακά δεδομένα στην Επιτροπή μέσω του SURV3. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/inf_25_982#_blank.

[23] Κινήθηκαν διαδικασίες επί παραβάσει κατά της Πορτογαλίας [INFR(2025)2064] και του Βελγίου [INFR(2025)2016] για τη μη εγκατάσταση του συστήματος προσωρινής εναπόθεσης για τις αεροπορικές μεταφορές και, στην περίπτωση της Πορτογαλίας, επίσης για το εθνικό σύστημα εισαγωγών. Επιπλέον, εστάλη προειδοποιητική επιστολή στο Βέλγιο [INFR(2025)2009] λόγω μη διαβίβασης πλήρων τελωνειακών δεδομένων στην Επιτροπή μέσω του συστήματος SURV3. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/el/inf_25_1241.

[24] Η Επιτροπή απέστειλε προειδοποιητικές επιστολές στη Γαλλία [INFR(2025)2060] και την Κύπρο [INFR(2025)2061] για τη μη εγκατάσταση του συστήματος προσωρινής εναπόθεσης και του εθνικού συστήματος εισαγωγών και, στην περίπτωση της Γαλλίας, επίσης για το αυτοματοποιημένο σύστημα εξαγωγών. Επιπλέον, αναφέρθηκαν η Τσεχία [INFR(2025)2054], η Ιρλανδία [INFR(2025)2055], η Ιταλία [INFR(2025)2056], η Μάλτα [INFR(2025)2057], η Σλοβενία [INFR(2025)2059] και η Σλοβακία [INFR(2025)2058] λόγω μη διαβίβασης πλήρων τελωνειακών δεδομένων στην Επιτροπή μέσω του συστήματος SURV3 https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/el/inf_25_1628.