COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 13.7.2026
COM(2026) 362 final

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO

a norma dell'articolo 278 bis del codice doganale dell'Unione sui progressi compiuti nello sviluppo dei sistemi elettronici previsti dal codice

{SWD(2026) 180 final}

Indice

1. INTRODUZIONE 2
2. Sintesi 4
3. Contenuto della relazione 5
4. Responsabilità per l'attuazione digitale del CDU 6
5. Panoramica globale dei progressi compiuti nell'attuazione dei sistemi elettronici previsti dal CDU 7
   5.1 PROGETTI COMPLETATI PRIMA DEL 2025 7
   5.2 PROGRESSI DEI PROGETTI NEL 2025 8
   5.3 RISCHI E MISURE DI RIDUZIONE DEL RISCHIO 18

1. INTRODUZIONE

Il presente documento è la relazione annuale 2025 sui progressi compiuti nell'attuazione digitale del codice doganale dell'Unione[1] (CDU), **la settima e ultima** elaborata dalla Commissione conformemente all'articolo 278 bis del CDU sui progressi compiuti nello sviluppo dei sistemi elettronici[2].

Il CDU è entrato in vigore il 1º maggio 2016 e, a seguito della modifica del 2019[3], ha fissato al 2020, al 2022 e al 2025 i termini per il progressivo completamento dei progetti sotto il profilo della transizione ai sistemi digitali e dell'attuazione. Durante il periodo transitorio, per l'espletamento delle formalità doganali era possibile continuare a utilizzare gli attuali sistemi elettronici e cartacei (avvalendosi delle cosiddette "misure transitorie") fino a quando tutti i sistemi elettronici nuovi o aggiornati previsti dal codice non fossero operativi.

In tale contesto, il programma di lavoro per il CDU[4] e il regolamento di esecuzione sulle disposizioni tecniche relative ai sistemi elettronici[5] (IRTA) devono essere letti in combinato disposto con il CDU e i relativi atti delegati e di esecuzione.

Il programma di lavoro per il CDU è lo strumento giuridico per orientare il graduale e complesso processo di transizione tridimensionale verso un ambiente completamente digitalizzato per le dogane, tenendo conto delle interdipendenze tra i sistemi e la situazione dello sviluppo effettivo. Si tratta dello strumento utilizzato per guidare i portatori di interessi (Stati membri, Commissione, operatori economici) verso un'attuazione comune e fattibile dei progetti entro il 31 dicembre 2025 come data limite finale della transizione digitale. Il regolamento IRTA definisce le disposizioni tecniche per ciascuno dei sistemi in termini di componenti, responsabilità, accesso ai dati e transizione tecnica.

La presente relazione si basa sul programma di lavoro per il CDU, adottato dalla Commissione il 15 dicembre 2023, quale punto di riferimento per la comunicazione dei progressi compiuti. Gli aspetti relativi alla governance del programma e del progetto sono definiti nel piano strategico pluriennale per le dogane (MASP-C). **La relazione riflette i progressi compiuti nel corso degli anni verso la realizzazione di un ambiente completamente digitalizzato per le dogane nell'Unione europea nel 2025, ultimo anno di attuazione del CDU**.

Se da un lato il CDU stabilisce la base giuridica per un quadro doganale pienamente digitale e armonizzato in tutta l'Unione europea e alle sue frontiere esterne, dall'altro lato la sua piena e uniforme attuazione in tutti i settori doganali e in tutti gli Stati membri **è condizione preliminare per il buon funzionamento dell'unione doganale ed è alla base della prossima fase della riforma doganale.** È pertanto essenziale che tutti gli Stati membri completino l'attuazione dell'attuale CDU per la parte di loro competenza in modo da garantire che gli operatori economici e gli operatori commerciali ne traggano pieno vantaggio prima di passare alla riforma doganale dell'UE. Il 17 maggio 2023 la Commissione ha adottato una proposta di riforma globale dell'unione doganale, compreso un nuovo CDU, che segna una trasformazione significativa del quadro doganale dell'UE[6]. Il 26 marzo 2026 il Parlamento europeo e il Consiglio hanno raggiunto un accordo politico in sede di trilogo sulla proposta

[1] Regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 ottobre 2013, che istituisce il codice doganale dell'Unione (GU L 269 del 10.10.2013, pag. 1).
[2] Relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio:
2019: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/ALL/?uri=CELEX%3A52019SC0434;
2020: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX%3A52020SC0339;
2021: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX%3A52021SC0382;
2022: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52023SC0029;
2023: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=COM:2024:395:FIN;
2024: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=celex:52025DC0579.
[3] Regolamento (UE) 2019/632 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, che modifica il regolamento (UE) n. 952/2013 al fine di prorogare l'uso transitorio di mezzi diversi dai procedimenti informatici previsti dal codice doganale dell'Unione (GU L 111 del 25.4.2019, pag. 54).
[4] Decisione di esecuzione (UE) 2023/2879 della Commissione, del 15 dicembre 2023, che stabilisce il programma di lavoro relativo allo sviluppo e all'utilizzazione dei sistemi elettronici previsti dal codice doganale dell'Unione (GU L, 2023/2879, 22.12.2023, pag. 1, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202302879).
[5] Regolamento di esecuzione (UE) 2025/512 della Commissione, del 13 marzo 2025, sulle disposizioni tecniche relative allo sviluppo, alla manutenzione e all'utilizzo dei sistemi elettronici per lo scambio e l'archiviazione delle informazioni conformemente al regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, GU L 512 del 20.3.2023, pag. 1, https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_impl/2025/512/oj.
[6] Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che istituisce il codice doganale dell'Unione e l'Autorità doganale dell'Unione europea e abroga il regolamento (UE) n. 952/2013 (COM(2023) 258 final).

della Commissione relativa alla più ambiziosa riforma delle norme doganali dell'UE dal 1968. Il progetto di testo dovrebbe ora essere esaminato da giuristi-linguisti e successivamente approvato dal Parlamento europeo e dal Consiglio ai fini della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* entro novembre 2026.

La riforma doganale si articola su tre pilastri principali:

1) **gestione dei rischi e controlli doganali più intelligenti attraverso l'istituzione di un'Autorità doganale dell'UE e di un centro doganale digitale dell'UE**; digitalizzazione e semplificazione delle procedure, riduzione dei costi e della burocrazia, promozione di un approccio più uniforme alle frontiere esterne e migliore protezione del mercato unico attraverso una gestione dei rischi e un'applicazione delle norme più incisive e basate sui dati;
2) **un partenariato più forte con il mondo delle imprese**: un nuovo partenariato con gli operatori commerciali basato su processi trasparenti che consentiranno ai flussi commerciali conformi di operare senza un'interazione doganale formale e ridurranno gli oneri amministrativi correlati;
3) **un quadro moderno per il commercio elettronico**: un regime doganale specifico per il commercio elettronico, che renderà le piattaforme online gli attori chiave per garantire che le merci vendute online direttamente ai consumatori nell'UE rispettino tutti gli obblighi doganali.

Le dogane svolgono un ruolo fondamentale nel mantenimento della sicurezza del mercato unico e dei suoi cittadini. Grazie alla riforma doganale le dogane europee saranno dotate degli strumenti per adattarsi alla rapida evoluzione del panorama del commercio internazionale. In tale contesto la riforma introduce diverse misure mirate per far fronte alla rapida crescita del commercio elettronico. Nel frattempo, **come soluzione temporanea**, nel novembre 2025 la Commissione e gli Stati membri hanno convenuto di eliminare l'esenzione dai dazi che era rimasta in vigore fino a quel momento per i pacchi di valore inferiore a 150 EUR e di introdurre un dazio di 3 EUR applicabile a tali pacchi a decorrere dal 1º luglio 2026. L'eliminazione della soglia mira a creare condizioni di parità tra le vendite effettuate tramite commercio elettronico e le vendite al dettaglio tradizionali, ripristinando l'equità e mantenendo al contempo la possibilità di scelta per i consumatori. Inoltre, a seguito dell'accordo raggiunto in sede di trilogo il 26 marzo, è in fase di introduzione una **tassa di gestione** sulle merci di valore modesto importate nell'UE, volta a compensare l'aumento dei costi a carico delle autorità doganali. La tassa sarà introdotta entro il 1º novembre 2026. Una volta che il centro doganale digitale dell'UE sarà pienamente operativo, si applicheranno i normali dazi doganali.

Si osservi che, in questa fase in cui l'attenzione politica è interamente rivolta alla riforma doganale e al commercio elettronico, **vi è il rischio che i ritardi nell'attuazione digitale del CDU siano sottovalutati in quanto ritenuti semplici ritardi tecnici**, mentre invece potrebbero avere gravi conseguenze sistemiche per l'UE. Il malfunzionamento dei sistemi di esportazione/importazione o una loro utilizzazione soltanto parziale potrebbe provocare una congestione ai principali punti di uscita o di ingresso, generando proteste, carenze nella vigilanza e ritardi nella catena di approvvigionamento. Inoltre il disallineamento dei dati potrebbe determinare l'immissione in circolazione di merci ad alto rischio (beni a duplice uso, beni oggetto di sanzioni, importazioni sottovalutate) prima che sia effettuata un'analisi completa dei rischi, anche perché esso limita la capacità della Commissione di individuare i problemi e di elaborare tempestivamente una strategia di reazione.

Il completamento tempestivo del programma digitale del CDU costituisce una forte priorità al fine di concretizzare i vantaggi introdotti per gli operatori commerciali nel CDU, ad esempio attraverso un'ulteriore armonizzazione dei processi, la digitalizzazione fin dalla progettazione, sorretta da un modello dei dati doganali dell'UE integrato e allineato a livello internazionale, e semplificazioni di ampia portata per gli operatori commerciali affidabili. Il completamento dell'attuazione digitale del CDU è quindi fondamentale per sostenere e alimentare la riforma doganale e lo sviluppo del futuro centro doganale digitale dell'UE onde garantire che le importanti semplificazioni promesse dalla riforma doganale poggino sulla base solida di armonizzazione e digitalizzazione.

2. SINTESI

Il CDU è giunto all'ultimo e decisivo anno di attuazione. Sin dall'adozione del programma di lavoro per il CDU nel 2014, gli sforzi collettivi della Commissione, degli Stati membri e degli operatori economici sono stati determinanti per avanzare verso un ambiente completamente digitalizzato per le dogane. All'inizio del 2025 il programma di lavoro digitale risultava completato al 70 %. Nel corso del 2025 il processo di attuazione è stato caratterizzato da progressi significativi e sono state raggiunte diverse tappe importanti nei sistemi transeuropei e nazionali, il che si riflette in una transizione progressiva verso un panorama di attuazione prevalentemente "verde" (ossia di attuazione completa dei progetti) in tutti gli Stati membri. La presente relazione dimostra che **l'attuazione digitale del CDU è stata pressoché completata entro la fine del 2025**, come illustrato nella figura 1. I progetti contrassegnati in verde sono stati ultimati; i progetti contrassegnati in arancione riguardano gli ambiti in cui la percentuale dei paesi pronti per l'attuazione è inferiore al 90 %, quelli contrassegnati in giallo riguardano invece gli ambiti in cui tale percentuale è compresa tra il 90 % e il 99 %.

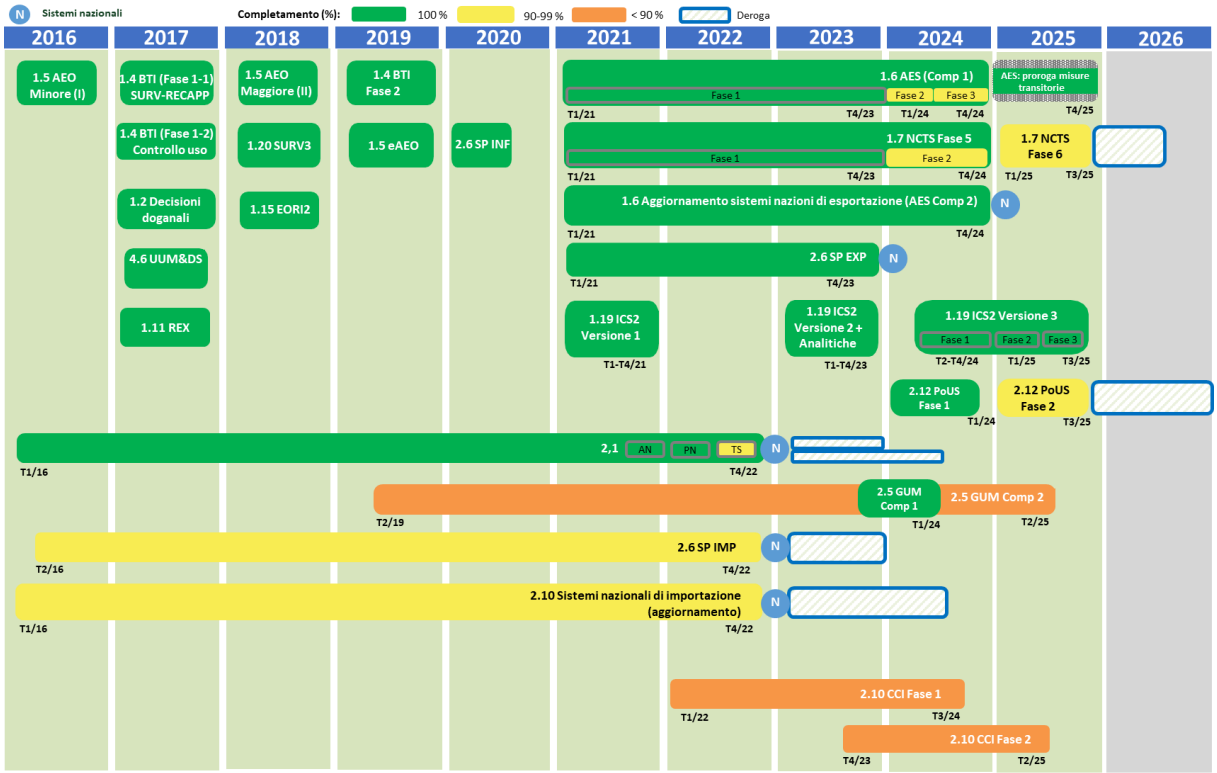


Figura 1 – Panoramica della pianificazione

Ad oggi **l'attuazione digitale del codice doganale dell'Unione (CDU) è stata per lo più completata**; la grande maggioranza dei sistemi del CDU è ormai attivata e gli Stati membri operano in un ambiente digitale del CDU pienamente integrato. **Alla fine del 2025 risulta attivato il 96 % di tutti i sistemi nazionali e il 100 % di tutti i sistemi transeuropei centralizzati**. **In pochi casi permangono difficoltà che interessano paesi e progetti specifici** e che non riguardano più l'architettura generale del CDU ma si riferiscono a ritardi residui o a questioni legate alla transizione in un esiguo numero di Stati membri. Il progetto più critico è quello relativo allo sdoganamento centralizzato all'importazione. Altri progetti che richiedono uno specifico follow-up in alcuni Stati membri sono l'attivazione del sistema nazionale relativo alla custodia temporanea e del sistema nazionale di importazione, nonché l'attivazione della componente nazionale per la gestione delle garanzie, del sistema automatizzato di esportazione (funzionalità non essenziali), del nuovo sistema di transito informatizzato – fase 5 (funzionalità non essenziali) e fase 6 (soggetta a deroga fino al 31 maggio 2026) e del sistema di prova della posizione unionale delle merci – fase 2 (soggetta a deroga fino al 1º marzo 2027).

Le attività rimanenti riguardano principalmente il completamento degli aggiornamenti finali da parte di alcuni Stati membri, le verifiche o le convalide dei sistemi prima dell'attivazione, la transizione degli operatori economici che utilizzano i sistemi attivati di recente e le interconnessioni tra i sistemi. In tale contesto nel 2025 la Commissione ha adottato tre decisioni di deroga per garantire la certezza del diritto e la continuità operativa, principalmente al fine di sostenere la transizione degli operatori economici per la presentazione dei dati obbligatori relativi alla sicurezza alle frontiere dell'UE in combinazione con i dati relativi al transito (versione 3 dell'ICS2 e fase 6 dell'NCTS) e per la presentazione del manifesto doganale delle merci come prova della posizione unionale delle merci (fase 2 del PoUS). L'ambito di applicazione della deroga e la durata della proroga restano limitati; inoltre sono stati predisposti meccanismi di monitoraggio dettagliati per seguire attentamente i progressi compiuti fino al pieno completamento.

Inoltre **nel 2025 la Commissione ha deciso di avviare azioni legali nei confronti di 14 Stati membri** per il mancato adempimento degli obblighi loro incombenti ai sensi del CDU e dei relativi atti di esecuzione. Le azioni avviate riguardano due tipi principali di non conformità: la prima si riferisce all'utilizzazione dei sistemi doganali digitali (ossia custodia temporanea per il trasporto aereo, sistema nazionale di importazione, sistema automatizzato di esportazione), anche garantendo la prontezza operativa e la migrazione dei sistemi degli operatori economici, e interessa in tutto dieci Stati membri; la seconda riguarda la trasmissione di un insieme completo di 57 elementi di dati doganali standardizzati nel formato richiesto attraverso il sistema Surveillance, che è essenziale per la raccolta e il monitoraggio dei dati doganali dell'UE e per la gestione dei rischi ad essi pertinenti, e interessa in totale tredici Stati membri.

Le attività svolte dalla Commissione, che combinano pianificazione, coordinamento, sostegno a specifici Stati membri, monitoraggio e applicazione delle norme, si sono rivelate efficaci.

Alla fine del 2025 la maggior parte degli Stati membri interessati era riuscita ad affrontare adeguatamente i ritardi. Le ultime attivazioni, in numero limitato, si protrarranno nel 2026 e, in pochi casi specifici, nel 2027, per cui le lacune residue sono chiaramente individuate, circoscritte nel tempo e monitorate con attenzione. Esse sono oggetto di decisioni di deroga e/o soggette a un monitoraggio rafforzato e, se necessario, a misure di esecuzione più incisive. Allo stesso tempo tuttavia le difficoltà incontrate dagli Stati membri nell'attuazione dei progetti critici, in particolare dei sistemi e delle componenti nazionali, hanno evidenziato **la fragilità di un progetto comune relativo a una complessa trasformazione digitale, in cui la Commissione, i 27 Stati membri e migliaia di operatori economici si impegnano a conseguire gli obiettivi che rientrano in un ambito di intervento stabilito di comune accordo e a rispettare la data di completamento concordata.** Ciò richiede l'integrazione dei nuovi sistemi in quelli esistenti e l'interoperabilità tra settori diversi, come l'esportazione seguita dal transito. La complessità diventa ancora più critica quando richiede l'interoperabilità con altri programmi di trasformazione digitale non doganale, come il sistema di interfaccia unica marittima europea.

Da un'analisi delle esperienze complessive maturate nella trasformazione digitale e nell'attuazione del programma di lavoro per il CDU nell'arco di 10 anni, è emersa una tendenza chiara. Gli Stati membri hanno evidenziato che le difficoltà più significative incontrate nel portare a termine con successo i progetti riguardavano: 1) la creazione di strutture di governance atte a garantire un processo decisionale tempestivo, 2) il sostegno al coinvolgimento dei portatori di interessi e 3) la definizione e il mantenimento di un ambito di applicazione chiaro.

Nel complesso il termine fissato per la fine del 2025 ha segnato la chiusura formale dell'attuazione digitale del CDU. Il quadro digitale di base nell'ambito del CDU è ora operativo a livello dell'UE: si tratta di un risultato importante che rafforzerà il controllo delle frontiere esterne dell'UE e dei flussi commerciali in un momento di gravi turbolenze geopolitiche e geoeconomiche. L'unione doganale è ora in grado di passare dalla fase di transizione e attuazione a quella di consolidamento e stabilizzazione e il CDU fornisce una base solida e credibile per la futura riforma doganale.

3. CONTENUTO DELLA RELAZIONE

I progetti elencati nel programma di lavoro per il CDU possono essere suddivisi in tre categorie di

sistemi, in base alle definizioni fornite nel regolamento IRTA[7]:

i) **sistemi centrali transeuropei**, che devono essere sviluppati o aggiornati dalla Commissione (per i quali sono spesso necessari anche sviluppi o aggiornamenti dei sistemi nazionali da parte degli Stati membri);
ii) **sistemi transeuropei decentralizzati**, che devono essere sviluppati o aggiornati dalla Commissione, ma con un'importante componente nazionale che dovrà essere attuata dagli Stati membri; e
iii) **sistemi nazionali**, che devono essere sviluppati o aggiornati esclusivamente dagli Stati membri.

La presente relazione inizia illustrando il metodo con cui è stata elaborata e le fonti utilizzate (sezione 2) e in seguito si sofferma brevemente sulle responsabilità per i sistemi elettronici del CDU (sezione 4). Contiene inoltre una panoramica globale dei vari progetti e dei progressi compiuti (sezione 5) ed evidenzia altresì i rischi nonché le misure di attenuazione previste (sezione 6).

La relazione è **accompagnata da un documento di lavoro dei servizi della Commissione**[8], pubblicato contestualmente ad essa, che contiene informazioni dettagliate sulla pianificazione e sui progressi compiuti e comunicati dagli Stati membri per quanto riguarda l'attuazione dei vari progetti entro la fine di giugno 2025. Questo lavoro è stato realizzato con il contributo di un contraente esterno. Gli ultimi aggiornamenti forniti dagli Stati membri sono riportati principalmente nella relazione.

La relazione e il documento di lavoro dei servizi della Commissione sono elaborati sulla base delle informazioni raccolte attraverso le **fonti** seguenti:

1) piani di progetto nazionali che gli Stati membri sono tenuti a presentare due volte all'anno (gennaio e giugno); un ulteriore aggiornamento era stato richiesto verso la fine del 2025.

Le informazioni raccolte per ciascun progetto comprendono date specifiche, lo stato di avanzamento e i progressi compiuti per ciascuna delle tappe definite nel programma di lavoro per il CDU;

2) un'indagine distribuita negli Stati membri.

Ne sono state ricavate informazioni riguardanti la valutazione del rischio, i ritardi e i motivi di tali ritardi, nonché le misure di attenuazione previste e/o adottate in relazione ai progetti. Inoltre, continuando a seguire l'approccio adottato nel 2023, gli Stati membri hanno fornito informazioni anche sugli insegnamenti tratti durante lo sviluppo dei progetti e sull'eventuale ulteriore sostegno necessario;

3) riunioni bilaterali ad alto livello con gli Stati membri.

Nel corso delle riunioni bilaterali gli Stati membri forniscono un quadro completo e dettagliato dello stato di avanzamento di ciascun progetto elaborato nell'ambito del CDU, illustrando anche i problemi che si sono trovati ad affrontare, e si elaborano idee per risolvere le criticità.

4) i risultati dei programmi di coordinamento e monitoraggio transeuropei.

La presente relazione contiene anche un'analisi basata su informazioni più dettagliate fornite dai responsabili di progetto presso la direzione generale della Fiscalità e dell'unione doganale (DG TAXUD) della Commissione e comunicate dagli Stati membri nell'ambito dei programmi di coordinamento in vigore dal 2020 per i sistemi transeuropei.

4. RESPONSABILITÀ PER L'ATTUAZIONE DIGITALE DEL CDU

A seconda dell'architettura concordata dagli Stati membri e dalla Commissione per ciascuno dei sistemi (centralizzati, decentralizzati o nazionali), è stata definita una **ripartizione dei ruoli** per quanto riguarda le **responsabilità** in materia di sviluppo, utilizzazione, funzionamento e manutenzione dei sistemi

[7] Regolamento di esecuzione (UE) 2025/512 della Commissione, del 13 marzo 2025, sulle disposizioni tecniche relative allo sviluppo, alla manutenzione e all'utilizzo dei sistemi elettronici per lo scambio e l'archiviazione delle informazioni conformemente al regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, GU L 512 del 20.3.2023, pag. 1, https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_impl/2025/512/oj/ita.
[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, SWD(2026) 180 final.

afferenti all'attuazione digitale del CDU. Questo è quanto stabilito nel regolamento di esecuzione sulle disposizioni tecniche (IRTA), nel quale sono descritti i componenti da cui dovrebbero essere costituiti tali sistemi e la relativa natura, vale a dire nazionale (sviluppati a livello nazionale) o comune (sviluppati a livello dell'UE). In termini di architettura, i sistemi centrali e i sistemi decentralizzati sono di natura transeuropea e contengono componenti comuni per impostazione predefinita, talvolta in combinazione con componenti nazionali, mentre i sistemi nazionali sono costituiti solo da componenti nazionali.

Conformemente all'articolo 103 del suddetto regolamento, i **componenti comuni** sono sviluppati, sottoposti a prove, utilizzati e gestiti dalla Commissione e possono essere sottoposti a prove dagli Stati membri. I **componenti nazionali** sono sviluppati, sottoposti a prove, utilizzati e gestiti dagli Stati membri.

Gli Stati membri assicurano che i componenti nazionali siano compatibili con i componenti comuni. La Commissione elabora e mantiene le specifiche comuni dei sistemi decentralizzati in stretta collaborazione con gli Stati membri. Gli Stati membri sviluppano, gestiscono e mantengono interfacce per fornire le funzionalità dei sistemi decentralizzati necessarie per lo scambio di informazioni con gli operatori economici e altre persone attraverso componenti e interfacce nazionali e con gli altri Stati membri attraverso componenti comuni.

5. PANORAMICA GLOBALE DEI PROGRESSI COMPIUTI NELL'ATTUAZIONE DEI SISTEMI ELETTRONICI PREVISTI DAL CDU

Il programma di lavoro per il CDU presenta diciassette progetti finalizzati all'utilizzazione dei sistemi elettronici richiesti, tra cui quattordici **progetti transeuropei** che rientrano nella sfera di competenza della Commissione e degli Stati membri (e danno luogo a sistemi centrali e decentralizzati) e tre **progetti nazionali** che rientrano nella sfera di competenza esclusiva degli Stati membri (e danno luogo a sistemi nazionali).

5.1 PROGETTI COMPLETATI PRIMA DEL 2025

La Commissione ha realizzato tutti i progetti digitali di sua competenza. Gli Stati membri hanno compiuto ulteriori progressi per quanto riguarda i sistemi e le rispettive componenti. Come indicato nelle relazioni precedenti, ciò ha permesso di attivare con esito positivo i 12 **nuovi sistemi o aggiornamenti** seguenti:

- sistema degli esportatori registrati nell'ambito del CDU – *REX* (nuovo): attivato nel 2017;
- decisioni doganali nell'ambito del CDU – *CDS* (nuovo):attivato nel 2017;
- accesso diretto dell'operatore commerciale ai sistemi di informazioni europei nell'ambito del CDU – *UUM&DS* (gestione uniforme degli utenti e firma digitale) (nuovo): attivato nel 2017;
- sistema di registrazione e identificazione degli operatori economici 2 nell'ambito del CDU – *EORI2* (aggiornamento): attivato nel 2018;
- sorveglianza 3 nell'ambito del CDU – *SURV3* (aggiornamento): attivato nel 2018[9];
- informazione tariffaria vincolante nell'ambito del CDU – *BTI* (aggiornamento): attivato nel 2019;
- operatori economici autorizzati nell'ambito del CDU – *AEO* (aggiornamento): attivato nel 2019;
- bollettini di informazione per i regimi speciali nell'ambito del CDU – *INF* (nuovo): attivato nel 2020;

[9] Permangono tuttavia difficoltà per quanto riguarda la trasmissione dei dati da parte degli Stati membri.

- sistema di controllo delle importazioni 2 nell'ambito del CDU – Versioni 1 e 2 – *ICS2, versioni 1 e 2* (aggiornamento): attivato rispettivamente nel 2021 e nel 2023;
- UCC Guarantee Management – componente 1 – GUM C1 attivata nel 2024;
- UCC Proof of Union Status fase 1– *PoUS* attivata nel 2024;
- UCC New Computerised Transit System fase 5– *NCTS P5* attivata nel 2024.

5.2 PROGRESSI DEI PROGETTI NEL 2025

La presente relazione intende mettere in evidenza i risultati raggiunti, i progressi e le sfide affrontate dalla Commissione e dagli Stati membri nell'attuazione dei progetti in corso nel 2025.

5.2.1 Progetti transeuropei

I progetti transeuropei presentano una struttura particolare, che comporta un sistema centrale o una combinazione di elementi centrali e nazionali. Come stabilito all'articolo 278, paragrafo 3, CDU, devono essere completati entro il 31 dicembre 2025. Si riporta di seguito una breve descrizione e lo stato di avanzamento di ciascun progetto. Per maggiori informazioni si vedano le sezioni 3 e 4 del documento di lavoro dei servizi della Commissione che accompagna la presente relazione.

1) **Gestione delle garanzie nell'ambito del CDU** – GUM (nuovo): mira a garantire la gestione efficace ed efficiente in tutta l'UE dei diversi tipi di garanzie, concentrandosi sul miglioramento della velocità di elaborazione, della tracciabilità e del monitoraggio delle garanzie tra gli uffici doganali. La gestione delle garanzie avviene a due livelli. In sostanza la cosiddetta componente centrale della GUM (componente 1) è utilizzata per la gestione delle autorizzazioni per le garanzie globali (compresa la registrazione dell'importo di riferimento, ripartito per regime doganale e per Stato membro interessato), mentre la registrazione e la gestione delle garanzie globali e il monitoraggio dei relativi importi di riferimento sono effettuati a livello nazionale nell'ambito di una componente di gestione delle garanzie conforme al CDU (componente 2) sviluppata a livello nazionale, che comprende anche la registrazione e la gestione di altri tipi di garanzie.

Progressi: la *Componente 1 della GUM*, la quale gestisce a livello centrale le garanzie che possono essere utilizzate in più Stati membri, è diventata operativa l'11 marzo 2024 nell'ambito del sistema di decisioni doganali. Alla luce dell'interconnessione tra le due componenti, le attività di prova di conformità rimarranno disponibili fino a quando gli Stati membri non avranno attuato i propri sistemi della *componente 2 della GUM*.

Per quanto riguarda la componente nazionale, *componente 2 della GUM*, gli Stati membri avrebbero dovuto stabilire connessioni operative con la componente centrale tra l'11 marzo 2024 e il 2 giugno 2025. Dieci Stati membri hanno assicurato l'utilizzazione tempestiva della loro componente nazionale.

Alla fine del 2025 21 Stati membri avevano attivato la *componente 2 della GUM*, con un **tasso di completamento del 78 %**. I restanti sei Stati membri (DK, FR, GR, HR, CY e IT) prevedono che saranno pronti per l'attivazione all'inizio del 2026[10].

2) **Sistema di controllo delle importazioni 2 nell'ambito del CDU** – *ICS2* (aggiornamento): mira a rafforzare la sicurezza della catena di approvvigionamento migliorando la qualità, l'archiviazione e la disponibilità dei dati e la condivisione di informazioni anticipate sulle merci.

Progressi: con la *versione 3 dell'ICS2* si estende l'ambito di applicazione dal trasporto aereo al traffico marittimo, stradale, ferroviario e alla navigazione interna. Le versioni 1 e 2 sono pienamente attuate nell'ambito del progetto ICS2, mentre invece sono proseguiti i lavori per la versione 3. Gli operatori economici devono utilizzare la versione 3 dell'ICS2 in tre fasi: **i vettori marittimi e di navigazione interna entro il 4 dicembre 2024 (fase 1), il traffico marittimo e**

[10] In base alle informazioni più recenti sulla pianificazione nazionale dei progetti, HR ha attivato le componenti GUM nazionali il 1º marzo 2026; altri paesi (IT, CY, DK, FR) faranno altrettanto entro il 1º luglio 2026 e GR procederà all'attivazione nel dicembre 2026.

di navigazione interna entro il 1º aprile 2025 (fase 2) e i vettori stradali e ferroviari, comprese le merci contenute in spedizioni postali trasportate da tali mezzi di trasporto, entro il 1º settembre 2025 (fase 3).

Trattandosi di un sistema centrale, le attività di prova di conformità per tale versione sono svolte esclusivamente dagli operatori economici. A metà del 2025 in alcuni Stati membri sono emersi segnali preoccupanti per quanto riguarda la preparazione degli operatori economici per la fase 3 della versione 3 dell'ICS2.

È stato dimostrato che la necessità di integrare l'ICS2 nei sistemi di frontiera intelligenti, l'elevato numero di operatori economici che hanno difficoltà a ottenere una registrazione da uno Stato membro per la connessione ai sistemi informatici, la complessità dell'introduzione del sistema ICS2 e le risorse necessarie per l'interoperabilità con i sistemi e le interfacce nazionali, sia per gli Stati membri che per gli operatori economici, nonché la natura specifica e complessa dei meccanismi di trasporto interessati da tale introduzione, che comprendono forme multimodali, penalizzano in modo sproporzionato alcuni Stati membri e operatori economici rispetto ad altri. Per garantire la certezza del diritto, la continuità operativa e una transizione agevole verso il soddisfacimento dei requisiti previsti dalla fase 3 della versione 3 dell'ICS2, la Commissione ha concesso la deroga richiesta da taluni Stati membri e dal Regno Unito per quanto riguarda l'Irlanda del Nord a norma del regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio per la versione 3 del sistema di controllo delle importazioni 2 (IE, GR, ES, FR, IT, LT, HU, FI e UK per quanto riguarda XI) fino al 31 dicembre 2025.

Alla fine del 2025 l'ICS2 risulta essere utilizzato in tutti gli Stati membri entro il termine stabilito, il che corrisponde a un **tasso di completamento del 100 %**; si tratta dunque di un altro importante traguardo raggiunto nel 2025.

3) **Prova della posizione unionale delle merci nell'ambito del CDU** – *PoUS* (nuovo): mira ad archiviare, gestire e recuperare tutte le prove atte a dimostrare che gli operatori commerciali attestano la posizione unionale delle loro merci. Per via delle dipendenze dal manifesto doganale delle merci (CGM) nell'ambito del CDU e dal sistema di interfaccia unica marittima europea (EMSWe), il progetto sarà completato in due fasi diverse per ridurre al minimo i rischi e le incoerenze.

Progressi: la *fase 1 del PoUS* è entrata in funzione il 1º marzo 2024 come previsto.

Per quanto riguarda la *fase 2 del PoUS*, la Commissione ha completato le specifiche tecniche nel 2023 e le attività di prova di conformità si sono concluse nel 2025. La Commissione ha provveduto affinché il sistema centrale fosse operativo il 15 agosto 2025, in linea con il termine di cui al programma di lavoro per il CDU. Alcuni Stati membri hanno deciso di utilizzare il proprio sistema nazionale e di collegarlo a quello centrale (modalità ibrida). La Commissione e i servizi doganali degli Stati membri hanno garantito la realizzazione tempestiva del progetto entro il termine prescritto dalla normativa. Era previsto che i servizi marittimi degli Stati membri attuassero l'interconnessione tra il PoUS e il sistema di interfaccia unica marittima europea (EMSWe) per agevolare gli operatori commerciali e consentire loro di trasmettere tutti i dati (compresi i dati relativi al manifesto doganale) attraverso un nuovo portale marittimo unico a livello nazionale. A tal fine entrambe le date di utilizzazione sono state allineate nella legislazione dell'UE.

Tuttavia, a causa dell'attuazione tardiva dell'EMSWe, i trasportatori marittimi avrebbero incontrato notevoli ostacoli se avessero dovuto utilizzare il PoUS senza disporre delle interfacce uniche marittime nazionali nell'ambito dell'EMSWe. La Commissione ha pertanto concesso a taluni Stati membri (BE, BG, CY, DE, DK, EE, IE, FI, FR, HR, IT, LV, NL, PL, PT, SE e SI) una deroga a norma del regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio per la fase 2 del PoUS fino al 1º marzo 2027.

4) **Sdoganamento centralizzato all'importazione nell'ambito del CDU**: il nuovo sistema transeuropeo CCI garantisce la digitalizzazione della procedura di sdoganamento centralizzato di cui al codice doganale dell'Unione (CDU). Consente agli operatori commerciali affidabili di

presentare una dichiarazione doganale presso l'ufficio doganale di controllo dello Stato membro di stabilimento, per le merci che si trovano fisicamente in qualsiasi altro Stato membro, consentendo il trattamento della dichiarazione doganale e lo svincolo fisico delle merci in modo digitale, efficiente, prevedibile e coordinato tra gli uffici doganali situati in Stati membri diversi. L'attuazione del sistema CCI avviene in due fasi:

la ***fase 1 del CCI*** consente il trattamento automatizzato sia della dichiarazione normale e semplificata, compresa la dichiarazione doganale inoltrata prima della presentazione delle merci, sia della dichiarazione complementare di natura periodica o generale per vincolare le merci all'immissione in libera pratica, al deposito doganale, al perfezionamento attivo e all'utilizzo finale;

la ***fase 2 del CCI*** si basa sulla fase 1 estendendo l'ambito di applicazione a tutti i restanti scenari CCI, compresi i tipi di dichiarazione e i flussi di processo più complessi. Mira a completare l'integrazione digitale e la funzionalità dello sdoganamento centralizzato all'importazione in tutta l'UE. Le fasi sono collegate e alcuni Stati membri hanno scelto di attuarle entrambe contemporaneamente per razionalizzare gli sforzi nazionali.

Progressi: Per la *fase 1 del sistema CCI* il sistema è entrato nella prima fase di attivazione il 1º luglio 2024 con la preparazione dei componenti comuni e di alcuni dei componenti nazionali. Al 2 giugno 2025 il sistema era utilizzabile dalle imprese europee in dieci Stati membri (BG, EE, ES, LU, LT, LV, PL, RO, HR e IT). Entro ottobre 2025 altri due Stati membri hanno aderito al sistema CCI (BE e SE).

Come illustrato nella figura 2, alla fine del 2025 erano in tutto 17 gli Stati membri (BE, BG, HR, CY, EE, FI, IE, IT, LV, LT, LU, MT, PL, RO, SI, ES, SE) che avevano attivato la fase 1 del proprio sistema CCI, il che corrisponde a un **tasso di completamento del 63 %**. Per gli altri dieci Stati membri (AT, CZ, DE, DK, FR, GR, HU, NL, PT, SK) è prevista l'attivazione nel corso del 2026[11].

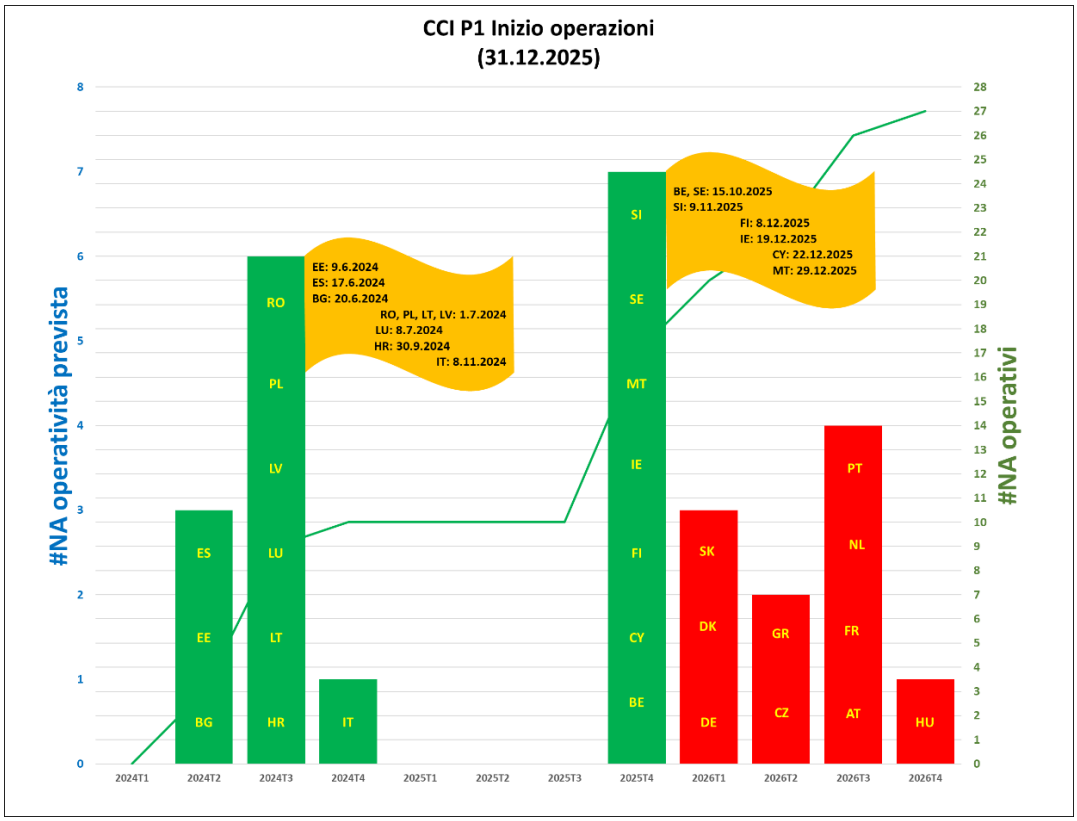


Figura 2: CCI P1 Stati membri in attività (*situazione al 31 dicembre 2025)*

[11] SK ha provveduto all'attivazione il 14 febbraio 2026 e DK il 19 marzo 2026.

Per quanto riguarda la *fase 2 del CCI*, la Commissione ha completato le specifiche tecniche nel 2022. Per aiutare gli Stati membri e gli operatori commerciali nell'attuazione di tutti gli scenari e di tutti i processi CCI, la Commissione ha sviluppato, contestualmente a una guida, un pacchetto globale di specifiche tecniche, che consolida le specifiche per entrambe le fasi. Dalla valutazione effettuata a metà del 2025 è emerso che, mentre nella maggior parte degli Stati membri gli sviluppi stavano procedendo, un numero considerevole di Stati membri non aveva rispettato il termine ultimo del 2 giugno 2025 per l'utilizzazione.

Come illustrato nella figura 3, alla fine del 2025 il livello complessivo di **completamento** dell'intero sistema CCI era pari al **44 %** (12 Stati membri). In base ai piani di progetto nazionali aggiornati, la maggior parte dei restanti Stati membri prevede di completare le proprie attività di prova di conformità nei primi trimestri del 2026 e di passare successivamente alla fase di utilizzazione dell'intero sistema CCI: DE, DK, SK, GR e CZ nella prima metà del 2026[12] e AT, FR, NL, PT e HU nella seconda metà.

La Commissione proseguirà il suo programma di monitoraggio trimestrale fino al completamento del CCI.

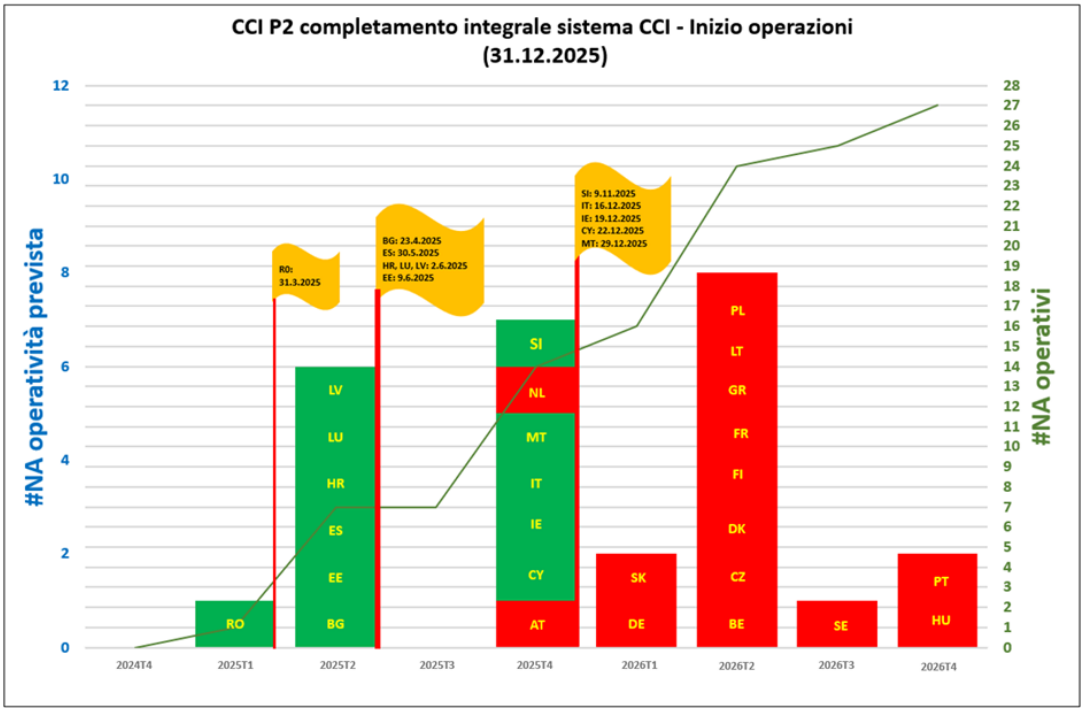


Figura 3: CCI P2 Stati membri in attività (*situazione al 31 dicembre 2025)*

5) **Nuovo sistema di transito informatizzato nell'ambito del CDU** – *NCTS (aggiornamento)*: mira ad allineare il sistema di transito comune e dell'Unione esistente alle disposizioni giuridiche del CDU, tra cui i requisiti in materia di dati e le interfacce con altri sistemi previsti dal codice.

Progressi: la *fase 5 del sistema NCTS* è diventata operativa il 2 dicembre 2024 ed è stato posto termine alle misure transitorie il 21 gennaio 2025. Attualmente tutti gli Stati membri stanno operando con successo nella fase 5 dell'NCTS. Alcuni Stati membri devono ancora completare le funzionalità non essenziali.

Il nuovo sistema di transito informatizzato (NCTS) continua a evolvere nell'ambito della più ampia modernizzazione delle procedure doganali in tutta l'UE e nei paesi aderenti alla convenzione sul regime comune di transito. Sebbene tutti gli Stati membri abbiano completato

[12] SK ha attivato l'intero sistema CCI (fasi 1 e 2) il 14 febbraio 2026, DK il 19 marzo 2026 e CZ il 18 maggio 2026.

l'introduzione della fase 5 dell'NCTS il 21 gennaio 2025 e in totale 41 paesi applichino il regime di transito unionale/comune e l'NCTS, l'attenzione è ora rivolta alla fase successiva dell'NCTS.

Per quanto riguarda la fase 6 dell'NCTS sono disponibili due opzioni e spetta agli Stati membri decidere quale delle due attuare:

- opzione di *opt-out*: i dati della dichiarazione sommaria di entrata (ENS) non sono inclusi nella dichiarazione di transito e l'ENS è inoltrata direttamente all'ICS2;
- opzione di *opt-in*: i dati ENS sono inclusi nella dichiarazione di transito e la fase 6 dell'NCTS è collegata all'ICS2 per garantire che siano soddisfatti anche i requisiti dell'ICS2 relativi ai processi operativi ENS (analisi dei rischi, raccomandazioni di controllo, decisioni, ecc.).

Il calendario della fase 6 dell'NCTS è stato sincronizzato con quello dell'ICS2[13]. Nel primo semestre del 2025 gli Stati membri hanno riferito buoni progressi, sebbene diversi Stati membri abbiano segnalato un livello di rischio medio-alto per quanto riguarda l'utilizzazione tempestiva entro il 1º settembre 2025.

Gli Stati membri non sono riusciti ad affrontare adeguatamente il rischio di ritardi nel corso del 2025, con il risultato che al 1º settembre 2025 la fase 6 dell'NCTS non era ancora pronta. Per gli Stati membri che si avvalgono dell'opzione di *opt-out* le modifiche minime dovute alla transizione sono state gestite a livello tecnico. Per quanto riguarda l'opzione di *opt-in*, i ritardi avevano un impatto su altri Stati membri e sugli operatori economici, giacché questi non avrebbero potuto beneficiare della procedura di presentazione semplificata dei dati relativi al transito e alla sicurezza. Al fine di evitare oneri aggiuntivi per gli operatori economici (compresi quelli di paesi vicini come l'Ucraina e la Turchia), la Commissione ha concesso una deroga a sei Stati membri a norma del regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda l'utilizzo della fase 6 del nuovo sistema di transito informatizzato fino al 1º giugno 2026. Tali deroghe prevedono che la connessione all'ICS2 da parte degli operatori del trasporto ferroviario e su strada possa essere effettuata fino alla fine del 2025 e che la connessione al sistema di transito (fase 6 dell'NCTS) che si interfaccia con l'ICS2 possa avvenire entro il 31 maggio 2026. Tale proroga supplementare era giustificata, in considerazione della maggiore complessità delle attività di sviluppo e verifica necessarie per tale interconnessione. La deroga comporta l'obbligo giuridico per gli Stati membri di riferire alla Commissione in merito ai progressi compiuti.

Alla fine del 2025 sei Stati membri avevano ottenuto una deroga formale (BG, HR, LV, PL, RO, SK) e 16 Stati membri (AT, BG, CY, CZ, DE, EE, ES, FI, IE, IT, LT, LU, LV, MT, PT, SI) avevano attivato la fase 6 dell'NCTS. Tenuto conto delle deroghe concesse, il tasso di conformità è dunque pari al 74 %. DK, FR, HU, SE prevedono di attivare il proprio sistema entro il 1º marzo 2026. I restanti sette Stati membri (BE, GR, HR, NL, PL, RO e SK) intendono attivare il proprio sistema entro e non oltre il 1º giugno 2026, in linea con la proroga della deroga.

6) **Sistema automatizzato di esportazione** - *AES (aggiornamento)*: mira ad attuare i requisiti del CDU per l'esportazione e l'uscita delle merci, nonché le semplificazioni previste dal CDU per gli scambi.

Progressi: secondo il programma di lavoro 2023 per il CDU, gli Stati membri possono attuare l'AES in tre parti: funzionalità essenziali entro il 1º dicembre 2023, interfaccia con Excise entro il 13 febbraio 2024 e funzionalità non essenziali entro il 2 dicembre 2024. Il periodo di transizione per gli operatori economici è stato prorogato fino al 14 dicembre 2025. Tuttavia, come indicato nella relazione precedente, il pieno sviluppo delle componenti nazionali da parte degli Stati membri non era fattibile, in quanto alcuni Stati membri non erano in grado di rispettare né il termine del 2 dicembre 2024 né il termine dell'11 febbraio 2025, corrispondente alla fine del periodo di transizione, e hanno chiesto una proroga delle misure transitorie. In tale contesto la

[13] Come indicato nel programma di lavoro per il CDU del 2023, il periodo di transizione dalla fase 5 dell'NCTS alla fase 6 dell'NCTS deve avvenire fra il 1º marzo 2025 e il 1º settembre 2025, e nello stesso periodo avverrà la transizione dalla versione 2 dell'ICS2 alla versione 3 dell'ICS2, per consentire la sincronizzazione tra i due sistemi.

modifica giuridica del regolamento di esecuzione sulle disposizioni tecniche (IRTA), votata il 7 febbraio 2025 in sede di comitato del codice doganale e adottata il 13 marzo 2025, prevedeva la proroga del periodo di transizione fino al 14 dicembre 2025.

Come illustrato nella figura 4, 12 Stati membri hanno avviato le operazioni con le funzionalità essenziali il 1º dicembre 2023 e durante il 2024 e il 2025 si sono aggiunti altri Stati membri. Tuttavia la situazione è diventata nuovamente critica nella seconda metà del 2025 a causa dei ritardi nell'utilizzazione da parte di alcuni Stati membri (HU, PT, MT, FR, GR), che hanno lasciato agli operatori economici una finestra temporale da media a molto ridotta per effettuare il passaggio al nuovo AES. In alcuni paesi, come la Francia, ciò comportava un rischio elevato di lunghe code di autocarri ai punti di uscita dell'UE. Grazie al rafforzamento del monitoraggio e del sostegno da parte della Commissione e all'impegno degli Stati membri e degli operatori economici, **l'AES è entrato in funzione in tutta l'UE il 15 dicembre 2025**. Il **tasso di completamento del 100 %** così raggiunto per quanto riguarda l'utilizzazione dell'AES con le sue funzionalità essenziali ha rappresentato una tappa importante che ha contribuito all'attuazione digitale del CDU.

Alcuni Stati membri devono far fronte a ulteriori ritardi nell'utilizzazione delle funzionalità non essenziali.

Per quanto riguarda la *componente 2 dell'AES*, la maggior parte degli Stati membri l'ha attivata nel 2025.

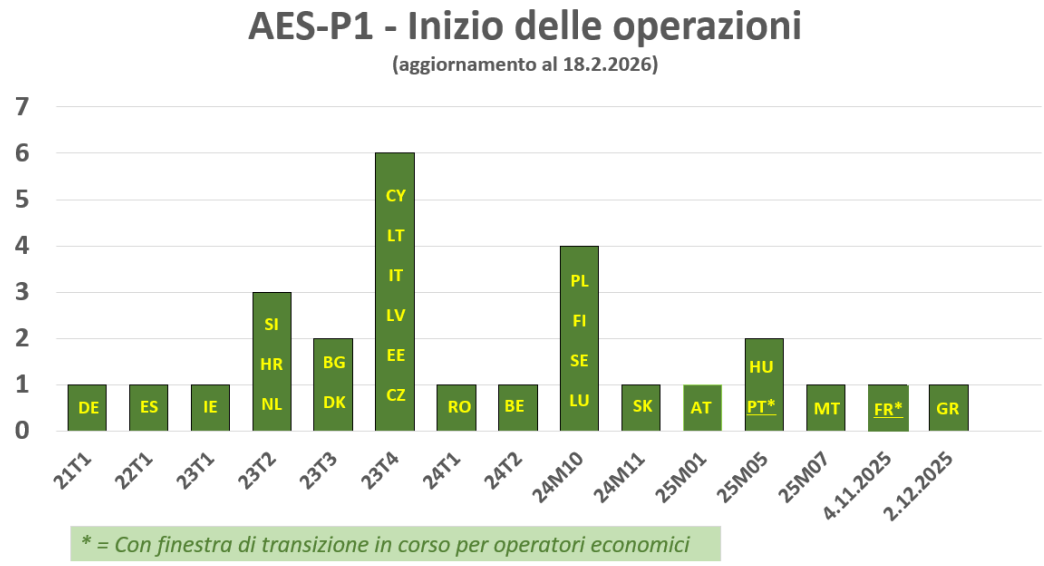


Figura 4 – Entrata in funzione dell'AES negli Stati membri

Per riassumere lo stato dei progetti transeuropei sopra elencati, la Commissione è sulla buona strada per rispettare i termini prescritti dalla normativa, concordati nel contesto del CDU e del programma di lavoro per il CDU. Per quanto riguarda l'utilizzazione da parte degli Stati membri delle componenti nazionali di tali sistemi transeuropei, nel 2025 sono stati individuati alcuni gravi rischi di ritardo, per *CCI, NCTS - Fase 6, ICS2 Step 3 ferrovia e strada*, *PoUS* e *AES* (cfr. sezione 5.3). Alla fine del 2025 il sistema relativo al progetto della fase 2 del PoUS risultava utilizzato, l'AES era entrato in funzione con le funzionalità essenziali in tutti gli Stati membri e l'ICS2 era operativo per tutti i modi di trasporto. Dopo il 2025 si osserva una situazione di non conformità per le attivazioni in sospeso del CCI e delle funzionalità non essenziali dell'AES in alcuni Stati membri.

5.2.2 Progetti nazionali

Gli Stati membri avrebbero dovuto completare l'aggiornamento dei loro **tre progetti interamente nazionali**[14] entro il 31 dicembre 2022, conformemente all'articolo 278, paragrafo 2, CDU. Tuttavia ventidue Stati membri non sono stati in grado di rispettare tale termine e hanno richiesto e ottenuto una deroga, per cui il termine per l'utilizzazione è stato prorogato al 31 dicembre 2023[15].

Dalla relazione dello scorso anno sono emersi alcuni ulteriori ritardi, principalmente per quanto riguarda il sistema nazionale di importazione e il sistema relativo alla custodia temporanea. Lo stato di avanzamento di ciascun progetto nazionale nel 2025 è esposto di seguito e illustrato nella figura 5: Per maggiori informazioni cfr. la sezione 3 del documento di lavoro dei servizi della Commissione che accompagna la presente relazione;

1) **Notifica di arrivo, notifica di presentazione e custodia temporanea nell'ambito del CDU** (*AN, PN e TS*) – (aggiornamento): mira ad automatizzare le procedure nazionali di ingresso e ad armonizzare lo scambio di dati tra operatori commerciali e dogane in tutti gli Stati membri.

   Progressi: La tempestiva realizzazione dei sistemi nazionali è stata ritenuta a rischio nelle precedenti relazioni ma durante il 2025 si sono registrati notevoli progressi. Nel corso del 2025 alcuni Stati membri stavano ancora registrando ritardi nell'utilizzazione del sistema relativo alla custodia temporanea e/o nella transizione dei loro operatori economici. Poiché tali ritardi si sono protratti ben oltre il termine prescritto dalla normativa, la Commissione ha avviato una procedura di infrazione per il mancato adempimento integrale dell'obbligo giuridico in merito all'utilizzazione del sistema relativo alla custodia temporanea – trasporto aereo nei confronti di otto Stati membri (AT, BE, CY, DK, GR, PT, RO, SK).

   Alla fine del 2025 la maggior parte degli Stati membri in ritardo era riuscita ad attivare il proprio sistema; si registrava dunque un **tasso di completamento del 98 %**[16]. Come illustrato nella figura 5, per quanto riguarda la notifica di arrivo e la notifica di presentazione tutti gli Stati membri hanno completato l'attuazione. Per quanto concerne la custodia temporanea, tre Stati membri registravano ulteriori ritardi e hanno indicato una data di utilizzazione successiva al 2025. Nel caso di AT la piena attuazione è prevista entro aprile 2026[17], mentre GR e SK prevedono l'attuazione nel 2027. Poiché la Commissione non può accettare alcun ritardo, le procedure di infrazione proseguono.

2) **Sistemi nazionali di importazione nell'ambito del CDU** – *NIS* (aggiornamento): mira ad attuare tutti i processi e i requisiti in materia di dati che riguardano le importazioni di merci, come indicato nel CDU.

[14] È esclusa la componente relativa alle esportazioni del sistema nazionale per i regimi speciali, in quanto le relative attività e pianificazione sono collegate al sistema automatizzato di esportazione (*AES*).

[15] Decisione di esecuzione (UE) 2023/235 della Commissione, del 1º febbraio 2023, relativa alla concessione di una deroga richiesta da alcuni Stati membri a norma del regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio per utilizzare mezzi di scambio e archiviazione di informazioni diversi dai procedimenti informatici per la notifica di arrivo di una nave marittima o di un aeromobile (GU L 32 del 3.2.2023, pag. 220).
Decisione di esecuzione (UE) 2023/234 della Commissione, del 1º febbraio 2023, relativa alla concessione di una deroga richiesta da alcuni Stati membri a norma del regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio per utilizzare mezzi di scambio e archiviazione di informazioni diversi dai procedimenti informatici per la notifica di presentazione per quanto riguarda le merci introdotte nel territorio doganale dell'Unione (GU L 32 del 3.2.2023, pag. 217).
Decisione di esecuzione (UE) 2023/236 della Commissione, del 1º febbraio 2023, relativa alla concessione di una deroga richiesta da alcuni Stati membri a norma del regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio per utilizzare mezzi di scambio e archiviazione di informazioni diversi dai procedimenti informatici per la dichiarazione di custodia temporanea delle merci non unionali presentate in dogana (GU L 32 del 3.2.2023, pag. 223).
Decisione di esecuzione (UE) 2023/237 della Commissione, del 1º febbraio 2023, relativa alla concessione di una deroga richiesta da alcuni Stati membri per utilizzare mezzi di scambio e archiviazione di informazioni diversi dai procedimenti informatici per la dichiarazione doganale in relazione alle merci introdotte nel territorio doganale dell'Unione a norma degli articoli 158, 162, 163, 166, 167, da 170 a 174, 201, 240, 250, 254 e 256 del regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il codice doganale dell'Unione (GU L 32 del 3.2.2023, pag. 226).

[16] Per quanto riguarda l'attuazione della custodia temporanea il tasso di completamento relativo al trasporto marittimo è pari al 96 %; per altri modi diversi dal trasporto aereo o marittimo il tasso di completamento è dell'89 %.

[17] AT ha attivato il sistema il 15 aprile 2026.

Progressi: dal 2022, termine iniziale per l'utilizzazione del NIS da parte degli Stati membri, diversi Stati membri hanno segnalato rischi relativi alla realizzazione tempestiva del progetto. Nel primo semestre del 2025 alcuni Stati membri stavano ancora registrando ritardi nell'utilizzazione del NIS e/o nella transizione dei loro operatori economici. Pertanto nel primo semestre del 2025 la Commissione ha avviato una procedura di infrazione nei confronti di otto Stati membri (AT, CZ, CY, DK, GR, FR, PT, RO) per il mancato adempimento integrale dell'obbligo giuridico di utilizzazione del NIS. Nel corso del 2025 la maggior parte degli Stati membri (AT, CY, DK, MT, PL, SK) ha adottato misure per affrontare i ritardi e ha completato il progetto nel 2025.

Alla fine del 2025 tutti gli Stati membri tranne uno utilizzavano il sistema, il che corrisponde a un **tasso di completamento del 96 %**. Nel caso di CZ, la piena utilizzazione è prevista per il secondo trimestre del 2026. In alcuni Stati membri taluni aggiornamenti sono ancora in attesa di essere attuati in piena conformità con il CDU e con l'EUCDM.

3) **Regimi speciali nell'ambito del CDU** – *RS* (aggiornamento): mira ad armonizzare i regimi speciali (ossia deposito doganale, uso finale, ammissione temporanea e perfezionamento attivo/passivo).

Progressi: Come illustrato nella figura 5, la maggior parte degli Stati membri avrebbe dovuto disporre della *componente 2 dei regimi speciali relativa all'importazione (RS IMP)*, garantendo così **un tasso di completamento del 96 %** (gli ultimi Stati membri ad attivare il sistema, nel secondo e terzo trimestre 2026, sono AT e CZ)[18]. Per quanto riguarda *SP EXP Componente 1*, la maggior parte degli Stati membri aveva attivato il sistema entro il 2 dicembre 2024, nonostante le interdipendenze con il *sistema AES*. I restanti Stati membri (AT, FR, GR, HU, MT e PT) avevano attivato il sistema entro la fine del 2025, **con un tasso di completamento del 100 %**, mentre per alcuni Stati membri la transizione degli operatori economici era ancora in corso.

In sintesi nel 2025 gli Stati membri hanno compiuto notevoli sforzi e i sistemi nazionali sono ora operativi; dopo il 2025 si osservano solo pochi casi in cui permangono ritardi critici che determinano una situazione di non conformità per un esiguo numero di Stati membri.

	AN	PN	TS	NIS	RS IMP
Termine programma di lavoro per il CDU	31.12.2022 con proroga al 31.12.2023[1]			31.12.2022 con proroga al 31.12.2023[2]	
AT	1.7.2023	16.5.2023	**15.4.2026**	14.12.2025	**1.9.2026**
BE	30.6.2023	5.7.2023	29.11.2023	28.8.2024*	28.8.2024
BG	1.3.2023	10.11.2023	10.11.2023	10.11.2023	10.11.2023
CY	30.10.2024	30.10.2024	30.10.2024	19.5.2025	19.5.2025
CZ	5.12.2023	5.12.2023	5.12.2023	**18.5.2026**	**18.5.2026**
DE	N/D	6.3.2021	6.3.2021	6.3.2021	6.3.2021
DK	6.11.2023	6.11.2023	7.6.2025	7.6.2025*	7.6.2025
EE	1.10.2023	15.3.2021	1.7.2021	1.7.2021	1.7.2021
ES	1.3.2023	1.1.2024	1.1.2024	5.9.2023	5.9.2023
FI	31.3.2023	31.3.2021	31.12.2022	31.12.2022	31.12.2022
FR	30.6.2023	6.3.2024	6.3.2024	30.11.2024*	30.11.2024
GR	31.12.2023	31.12.2023	**31.12.2027**	6.8.2024*	6.8.2024
HR	1.7.2023	1.3.2023	17.4.2023	1.1.2023	1.1.2023
HU	2.4.2024	2.4.2024	2.4.2024	1.11.2023	1.11.2023

[18] CZ ha attivato il NIS, compreso l'RS IMP, il 18 maggio 2026.

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
Tasso di completamento entro il 2025	**100 %**	**100 %**	**89 %**	**96 %**	**93 %**

Legenda	
	Attivazione completata entro il 31.12.2025
	Sistema non attivato entro il 31.12.2025
	Nessuna data indicata nei piani di progetto nazionali o attivazione non applicabile

Figura 5: pianificazione dell'utilizzazione dei sistemi nazionali di ingresso/importazione

[1] Fino al 31.12.2023 per gli Stati membri cui è stata concessa una deroga.
[2] Fino al 31.12.2023 per gli Stati membri cui è stata concessa una deroga o fino all'1.7.2024, se si applica l'articolo 2, paragrafo 4 bis, del regolamento delegato (UE) 2015/2446 della Commissione.
* Il sistema nazionale è stato aggiornato in tempo, ma deve essere ulteriormente allineato al CDU e al modello dei dati doganali dell'UE e/o la transizione degli operatori economici è ancora in corso.

5.2.3 Dati di sorveglianza

Nella relazione di quest'anno sono evidenziate le restanti sfide riguardanti la trasmissione dei dati necessari al **sistema Surveillance 3 (SURV3)**. Il sistema Surveillance della Commissione svolge un ruolo cruciale nell'attuale contesto geoeconomico e geopolitico. Il suo obiettivo principale è creare un quadro di sorveglianza globale che monitori i flussi commerciali, tuteli gli interessi finanziari dell'Unione e protegga il suo mercato interno da pratiche sleali o irregolari. Tale sistema fornisce la base analitica per individuare anomalie negli scambi, prevenire le frodi e garantire una concorrenza leale per le industrie dell'UE. Per quanto riguarda il sistema Surveillance 3, che è la struttura portante, sul piano tecnico, dell'architettura di monitoraggio dei dati doganali dell'UE in quanto raccoglie ed elabora i dati commerciali provenienti dalle dichiarazioni doganali presentate alle amministrazioni doganali degli Stati membri, **la qualità e la disponibilità dei dati comunicati attraverso il NIS sono di importanza vitale**.

Un notevole numero di Stati membri ha continuato a trasmettere la maggior parte dei dati sulle importazioni utilizzando i vecchi sistemi. Per quanto concerne i dati sulle esportazioni, sono soltanto due (AT, FR) gli Stati membri che hanno continuato a utilizzare tali sistemi.

Alla luce di quanto precede, nel 2025 la Commissione ha avviato procedure di infrazione nei confronti di 13 Stati membri (AT, BE, CY, CZ, DK, FR, IE, IT, MT, PT, RO, SI, SK) per il mancato adempimento

integrale degli obblighi di trasmissione dei dati SURV3, in particolare per quanto riguarda la completezza dei dati e la conformità del formato.

Cinque Stati membri (BE, IT, MT, RO, SI) sono riusciti ad adottare misure adeguate nel corso del 2025, mentre alla fine del 2025 otto Stati membri (AT, CY, CZ, DK, FR, IE, PT, SK) non trasmettevano ancora l'intera serie di dati sulle importazioni al sistema SURV3[19]. Pertanto il **tasso di completamento è del 70 %**.

5.2.4. Stato di avanzamento per i paesi dell'allargamento

I paesi interessati dall'allargamento dell'UE e altri paesi come le parti contraenti della convenzione sul regime comune di transito devono tenere conto della transizione verso i sistemi elettronici aggiornati previsti dal CDU e dei nuovi approcci digitali definiti dalla proposta di riforma delle dogane.

La Commissione non monitora sistematicamente i progressi compiuti da tali paesi nello sviluppo di sistemi elettronici completi nell'ambito degli obblighi di comunicazione di cui all'articolo 278 bis del CDU. Tuttavia, nel quadro della strategia di allargamento, compresi gli accordi di associazione con l'UE, lo sviluppo di una strategia digitale e del panorama digitale a sostegno del loro allineamento alla legislazione doganale dell'Unione è un elemento chiave delle valutazioni periodiche effettuate dall'UE.

Nel loro percorso di adesione al territorio doganale dell'UE i paesi candidati dovranno progressivamente realizzare i sistemi previsti dal CDU o connettersi ad essi. A seconda della data di adesione prevista, potrebbero anche essere tenuti a sviluppare le funzionalità del futuro centro doganale digitale proposto nel pacchetto di riforma doganale.

In futuro, in preparazione all'allargamento che coinvolgerà i paesi candidati, questi ultimi dovranno svolgere regolarmente varie attività chiave, tra cui presentare relazioni sull'attuazione digitale e partecipare alle prove di conformità per garantire l'interoperabilità tra i loro sistemi nazionali e quelli degli Stati membri e dell'UE. Inoltre l'UE dovrà valutare regolarmente le prestazioni dei sistemi.

[19] Alla fine del primo trimestre 2026 FR, DK e SK trasmettevano i dati SURV3; AT, IE, PT e CZ prevedevano invece di conformarsi entro il secondo trimestre 2026.

5.3 RISCHI E MISURE DI RIDUZIONE DEL RISCHIO

La ripartizione dei ruoli è stata definita e concordata con tutti i portatori di interessi fin dal principio e dovrebbe essere rispettata durante l'intero ciclo di vita dei progetti. Poiché la Commissione ha raggiunto con successo un tasso di completamento del 100 % per quanto riguarda l'utilizzazione dei sistemi centrali e delle relative componenti che ricadono sotto la sua responsabilità e anche gli Stati membri hanno realizzato notevoli progressi nell'attuazione entro il termine generale del 2025 per la transizione digitale, i **rischi e le misure di riduzione del rischio rimangono pertinenti solo per una minima parte dell'attuazione digitale complessiva**.

Come spiegato peraltro nelle relazioni precedenti, i **motivi addotti dagli Stati membri per giustificare i ritardi sono molteplici e ampiamente ricorrenti**. Tra questi figurano la mancanza di risorse finanziarie e umane, priorità nazionali concorrenti in campo informatico e interdipendenze con altri progetti. Gli Stati membri hanno sottolineato l'inadeguatezza di alcune infrastrutture informatiche nazionali a rispondere alle esigenze tecniche, i problemi di capacità dei contraenti e l'interdipendenza con portatori di interessi esterni. Tra gli altri fattori che contribuiscono ai ritardi figurano la proroga delle prove di conformità, i livelli di preparazione degli operatori economici, le lunghe procedure di appalto pubblico, le sfide in materia di governance e la complessità del processo di integrazione dei nuovi sistemi negli ambienti informatici esistenti.

Gli Stati membri hanno inoltre evidenziato nell'indagine le varie azioni di attenuazione individuate e messe in atto per affrontare i ritardi riscontrati. Tali azioni comprendono l'ottimizzazione dell'assegnazione delle risorse, l'adozione di metodologie agili, l'attuazione di soluzioni di sistemi integrati e il rafforzamento del coordinamento con i contraenti per migliorare l'efficienza e rafforzare la collaborazione. Altri Stati membri si adoperano per migliorare le strutture organizzative, razionalizzare i processi e perfezionare la pianificazione per migliorare la gestione dei progetti e il processo decisionale. Tali misure sono state menzionate nel contesto di progetti sia nazionali che transeuropei.

Per quanto riguarda i progetti nazionali, alla fine del 2025 è stato raggiunto un tasso di completamento complessivo del 96 % per quanto riguarda l'utilizzazione nazionale dei sistemi nazionali di ingresso e importazione. Oltre ai pochi Stati membri in ritardo, alcuni Stati membri continuano a fornire ai loro operatori economici il vecchio e il nuovo sistema e/o si stanno ancora preparando in vista di alcuni aggiornamenti minori dei loro sistemi nazionali per conseguire la piena conformità con il CDU e l'EUCDM. Il completamento integrale è fondamentale in considerazione dell'impatto sui sistemi transeuropei come il CCI e sulla trasmissione dei dati al sistema Surveillance. Per garantire il corretto funzionamento del sistema Surveillance, è indispensabile che tutti gli Stati membri effettuino al più presto la transizione ai nuovi formati di dati. Ciò migliorerà la disponibilità e la qualità dei dati e rafforzerà la capacità del sistema di monitorare i flussi commerciali e di tutelare gli interessi finanziari dell'UE.

Nel 2025 la Commissione ha attuato misure di applicazione delle norme nei confronti degli Stati membri che registravano ritardi nell'utilizzazione dei rispettivi sistemi nazionali di ingresso/importazione e/o nella trasmissione dei dati necessari al sistema Surveillance e nel 2026 avvierà ulteriori azioni legali, oltre a proseguire le azioni di sostegno e monitoraggio.

Per quanto riguarda i sistemi decentrati transeuropei con componenti nazionali, la situazione è molto positiva per alcuni progetti ma critica per altri, come descritto di seguito.

I rischi segnalati nella relazione del 2024 sono stati adeguatamente affrontati dagli Stati membri per quanto riguarda l'**attivazione della fase 5 dell'NCTS**, il che ha determinato la positiva conclusione del periodo di transizione il 21 gennaio 2025. Anche per quanto concerne la **versione 3 dell'ICS2**, il 31 dicembre 2025 si è conclusa positivamente la transizione degli operatori economici nel settore dei trasporto ferroviario e su strada. Questo avviene grazie agli sforzi degli Stati membri e degli operatori economici, mentre la Commissione ha continuato anche a sostenerli nello svolgimento delle loro attività di sviluppo per la versione 3 dell'ICS2 in vario modo: ad esempio, organizzando webinar dedicati, offrendo assistenza attraverso le domande frequenti (FAQ), monitorando e coordinando le riunioni plenarie. per garantire l'allineamento delle pianificazioni dei progetti alle tappe riguardanti la fornitura

di sistemi informatici della Commissione. Infine sono state realizzate campagne di comunicazione e sessioni di formazione online nonché la documentazione accessibile nella biblioteca pubblica su CIRCABC e il sito web Europa;

Per quanto riguarda l'attuazione dell'**AES**, nella relazione precedente si evidenziava che in alcuni Stati membri l'entrata in funzione effettiva era prevista per il 2025, dunque oltre il termine iniziale fissato nel programma di lavoro per il CDU[20]. Su richiesta di tali Stati membri e per evitare perturbazioni dei flussi commerciali, la Commissione ha concesso una proroga, consentendo di mantenere le misure transitorie in materia di esportazione e uscita fino al 14 dicembre 2025. La Commissione ha portato avanti il programma di coordinamento amministrativo nazionale per sostenere gli Stati membri nello sviluppo e nell'utilizzazione delle proprie componenti nazionali. Le azioni comprendono uno sportello di assistenza specifico, riunioni virtuali per attenuare i ritardi nello sviluppo degli Stati membri, la diffusione di informazioni aggiornate tra gli operatori commerciali e relazioni periodiche all'ECCG e al gruppo per la politica doganale. Inoltre dal primo trimestre del 2021 la Commissione pubblica relazioni consolidate trimestrali sui progressi compiuti nella transizione verso i nuovi sistemi in cui fornisce indicatori chiave di prestazione per il rilevamento delle allerte precoci. Moduli di e-learning, documenti di orientamento e altro materiale informativo sono stati messi a disposizione degli Stati membri e degli operatori economici. Al 15 dicembre 2025 tutti gli Stati membri erano riusciti ad attivare il proprio sistema per quanto riguarda le funzionalità essenziali (le ultime attivazioni sono state quelle di PT, FR e GR). Ciò dimostra che le misure di attenuazione concordate alla fine del 2024, con la modifica della data di transizione e il monitoraggio rafforzato dei progressi compiuti, rappresentano la strada giusta da seguire. Per alcuni Stati membri l'attività da completare riguarda l'attuazione delle funzionalità non essenziali, che sarà ulteriormente monitorata nel corso del 2026 per garantire che gli operatori economici possano beneficiare di tutte le semplificazioni offerte dal CDU, come lo sdoganamento centralizzato all'esportazione.

Per quanto riguarda il progetto relativo alla **fase 2 del PoUS**, il suo funzionamento a livello centrale dipende dalle attivazioni nazionali. Il progetto sta rispettando la tabella di marcia dal punto di vista delle dogane a livello centrale, ma si registrano notevoli ritardi per quanto riguarda la disponibilità delle interfacce uniche marittime nazionali da parte delle autorità marittime degli Stati membri, come indicato nella comunicazione della Commissione, del 22.10.2024, che presenta l'aggiornamento del 2024 del piano di attuazione pluriennale per l'istituzione di un sistema di interfaccia unica marittima europea (C/2024/6300). In linea con la decisione relativa alla concessione di una deroga, gli Stati membri sono tenuti a riferire in merito ai progressi compiuti per stabilire l'interfaccia tra il sistema PoUS, di cui alla decisione di esecuzione (UE) 2023/2879, e le rispettive interfacce uniche marittime nazionali, di cui al regolamento (UE) 2019/1239, ogni quattro mesi a decorrere dal 15 agosto 2025, entro il quindicesimo giorno successivo al quarto mese. In occasione delle riunioni del gruppo di coordinamento della dogana elettronica ("Electronic Customs Coordination Group", ECCG) e del gruppo operativo per le questioni doganali ("Customs Business Group", CBG) la Commissione si è rivolta alle amministrazioni doganali invitandole a collaborare strettamente con le autorità marittime per mettere a disposizione le loro competenze ai fini dell'attuazione.

Nel 2025 erano previste ulteriori attivazioni per quanto riguarda la **fase 6 dell'NCTS**, giacché gli operatori del trasporto ferroviario e su strada avrebbero dovuto rispettare i nuovi requisiti di sicurezza doganale dell'UE a decorrere dal 1º settembre 2025. Per i medesimi motivi esposti nelle sezioni 3.7.2, 4.2 e 4.5.2, tale data è stata prorogata al 1º giugno 2026 per la fase 6 dell'NCTS. In linea con la decisione relativa alla concessione di una deroga per la fase 6 dell'NCTS, gli Stati membri sono tenuti a riferire con cadenza mensile alla Commissione europea in merito ai progressi compiuti nello sviluppo dell'interconnessione di cui alla decisione di esecuzione (UE) 2023/2879 della Commissione. La fase 6 dell'NCTS rappresenta un passo importante verso un ambiente di transito più armonizzato e basato sui dati in tutta Europa, ma la transizione è disomogenea. Alcuni operatori commerciali beneficeranno rapidamente della procedura di presentazione semplificata, mentre altri dovranno continuare a gestire separatamente le dichiarazioni di transito e le dichiarazioni in materia di sicurezza. Durante la

[20] Nel programma di lavoro per il CDU del 2023 la fine della finestra di utilizzazione per le funzionalità essenziali del sistema è prevista per l'1.12.2023, lo sviluppo di un'interfaccia armonizzata con l'EMCS per il 13.2.2024 e le restanti funzionalità per il 2.12.2024. Entro il 2.12.2024 tutti gli Stati membri e tutti gli operatori commerciali avrebbero dovuto utilizzare il sistema *AES*, dato che la transizione si è conclusa l'11.2.2025.

transizione, per le spedizioni multimodali o multinazionali le norme in materia di presentazione possono variare a seconda del paese di partenza, di transito e di destinazione. Per il futuro si prevede che entro la metà del 2026 la transizione sarà completata e che tutti gli Stati membri saranno passati alla fase 6 dell'NCTS. Nel frattempo gli Stati membri e gli operatori economici dovrebbero prepararsi e garantire la preparazione tecnica per la fase 6 dell'NCTS, in modo da trovarsi nella posizione ideale per assicurare un'agevole movimentazione delle merci in un contesto caratterizzato dalla continua evoluzione del sistema del transito. La Commissione seguirà con grande attenzione i progressi compiuti.

Per quanto riguarda la situazione del **sistema CCI**, 17 Stati membri non hanno rispettato la data di utilizzazione della fase 1 del CCI del 1º luglio 2024 stabilita nel programma di lavoro per il CDU[21], mentre per la fase 2 del CCI 19 Stati membri non hanno rispettato il termine del 2 giugno 2025. I ritardi degli Stati membri, unitamente ai diversi approcci allo sviluppo e all'utilizzazione incrementali del sistema per quanto concerne il CCI (cfr. figura 6 riguardante la pianificazione operativa), creano uno squilibrio tra l'attuazione delle funzionalità del CCI negli Stati membri e le esigenze degli operatori economici legate alla piena attuazione del CCI.

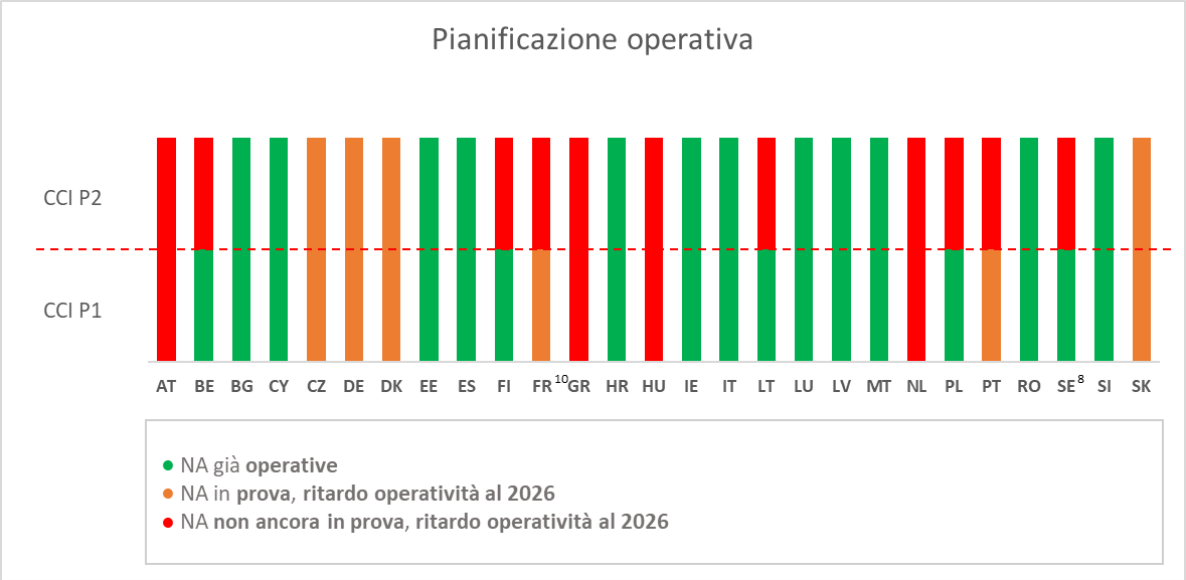


Figura 6: pianificazione operativa riferita alle varie amministrazioni nazionali (AN) degli Stati membri

La Commissione ha proseguito le proprie attività per monitorare attentamente i progressi dello sviluppo delle componenti nazionali da parte degli Stati membri **per il progetto CCI** e pubblica una relazione consolidata trimestrale sui progressi compiuti a partire dal primo trimestre del 2024. Inoltre il gruppo operativo della Commissione dedicato al CCI ha continuato ad adoperarsi per rispondere alle domande degli Stati membri sulle importazioni e sulle semplificazioni per l'importazione, come lo sdoganamento centralizzato. Sono state inoltre organizzate riunioni del gruppo operativo per le questioni doganali dedicato al CCI per coordinare, tra l'altro, le attività relative alle domande di autorizzazione CCI, nonché riunioni tecniche periodiche con cadenza settimanale e bisettimanale e sessioni di feedback sulle attività di prova di conformità.
Moduli di e-learning e materiali di comunicazione sono stati pubblicati sul sito web Europa per sostenere la transizione ai nuovi sistemi e la loro attuazione. La Commissione ha inoltre inviato lettere amministrative agli Stati membri che registravano ritardi nell'attuazione del progetto CCI rispetto al termine prescritto dalla normativa.

I ritardi registrati dagli Stati membri si ripercuotono sui progressi dei sistemi transeuropei nella loro totalità, il che si **ripercuote a sua volta sulle attività della Commissione**. Di conseguenza si rendono necessari investimenti costanti nelle risorse destinate alle prove di conformità e alle attività di

[21] Nel programma di lavoro per il CDU del 2023 il termine della finestra di utilizzazione è previsto per l'1.7.2024.

coordinamento e sostegno per i progetti transeuropei, nonché al mantenimento prolungato delle componenti centrali durante i periodi di transizione, e occorre fornire ulteriore assistenza agli Stati membri e monitorare i progressi compiuti.

In sintesi nel corso del 2025 **la Commissione** ha anche adottato una serie di misure, complementari a quelle individuate e attuate a livello nazionale dagli Stati membri.

In primo luogo, la Commissione ha **rafforzato la supervisione e il monitoraggio del programma informatico del CDU** aumentando la frequenza delle relazioni sui progressi compiuti e organizzando riunioni bilaterali e missioni a livello di direzione con ciascuno Stato membro. L'attuazione del programma di lavoro per il CDU è stata inoltre costantemente iscritta all'ordine del giorno delle riunioni e delle missioni condotte dal direttore generale nonché delle riunioni plenarie di alto livello con i direttori generali degli Stati membri nell'ambito del gruppo di politica doganale e con i CIO (responsabili della sicurezza delle informazioni) degli Stati membri nella rete CIO. Gli Stati membri sono stati incoraggiati a seguire da vicino lo stato di avanzamento dei restanti progetti e ad adottare misure di attenuazione al fine di completare il programma digitale del CDU entro la fine del 2025.

La Commissione ha continuato a utilizzare un quadro di controllo del piano strategico pluriennale per le dogane (MASP-C) basato sulla revisione 2023 del MASP-C e sul programma di lavoro per il CDU 2023 al fine di monitorare i progressi e le tappe principali del progetto e individuare i ritardi in una fase precoce. Il quadro di controllo è presentato su base trimestrale agli Stati membri nell'ECCG, che si riunisce congiuntamente agli operatori commerciali.

In secondo luogo, la Commissione ha **continuato a fornire un'assistenza potenziata agli Stati membri per i sistemi transeuropei** adottando un approccio agile e iterativo allo sviluppo e all'utilizzazione dei sistemi elettronici previsti dal CDU. Questo metodo, che comprende la realizzazione di prototipi, la rapida risoluzione delle problematiche e un carico di lavoro equilibrato sia per la Commissione che per gli Stati membri, migliora la qualità del sistema e agevola progressi tangibili. Tale approccio è stato accolto con favore dagli Stati membri e dagli operatori commerciali.

Inoltre, sin dall'inizio dei progetti la Commissione ha istituito un **meccanismo di collaborazione** tra i portatori di interessi al fine di migliorare le attività preparatorie, evitare difficoltà nel processo decisionale e garantire la trasparenza mediante aggiornamenti periodici dei progetti.

La Commissione ha inoltre continuato a **coordinare e monitorare i programmi** per ciascuno dei progetti in corso relativi ai sistemi transeuropei ICS2, NCTS, CCI e AES.

In terzo luogo, attraverso indagini e altri mezzi la Commissione ha chiesto il contributo degli Stati membri in merito alle rispettive limitazioni e al sostegno necessario per attenuare i rischi. Gli Stati membri hanno affermato che le riunioni bilaterali a livello di direzione e il dialogo tecnico con la DG TAXUD sono stati estremamente proficui. La Commissione ha anche continuato l'esercizio volto a raccogliere gli **insegnamenti tratti** e le **migliori pratiche** per lo sviluppo dei progetti digitali. A tale scopo l'indagine condotta nel 2025 ha fornito le suddette informazioni e i risultati sono stati aggiunti alla sezione 1 del documento di lavoro dei servizi della Commissione che accompagna la presente relazione. Inoltre diversi Stati membri hanno condiviso le loro esperienze e prassi nazionali relative alla trasformazione digitale del CDU durante la riunione di alto livello del gruppo di politica doganale a luglio e a dicembre del 2025 e nel corso della riunione della rete CIO nel novembre 2025.

In quarto luogo, conformemente alla **strategia di attuazione dell'UE**, la Commissione ha avviato una corrispondenza formale con gli Stati membri in ritardo nell'attuazione dei sistemi informatici. La Commissione ha deciso di avviare un'azione legale nei confronti di alcuni Stati membri per il mancato adempimento degli obblighi loro incombenti ai sensi del CDU e del programma di lavoro per il CDU.

Nei mesi di maggio[22], giugno[23] e luglio[24] del 2025 sono state avviate procedure di infrazione nei confronti di 14 Stati membri (AT, BE, CZ, CY, DK, FR, GR, IE, IT, MT, SK, SI, PT, RO) per il mancato adempimento degli obblighi loro incombenti in merito all'utilizzazione del sistema relativo alla custodia temporanea per il trasporto aereo, del sistema nazionale di importazione (NIS) e del sistema automatizzato di esportazione (AES) e per il mancato rispetto degli obblighi di trasmissione dei dati doganali al sistema Surveillance (SURV3).

Ripercorrendo le esperienze complessive riguardanti la transizione e l'attuazione digitali del CDU nell'arco di 10 anni, in occasione di un'apposita riunione dei CIO è stato chiesto agli Stati membri di fornire un riscontro sulle principali sfide affrontate durante l'attuazione digitale del CDU. Dalle risposte è emersa un'indicazione precisa: **le tre difficoltà di gran lunga più significative riguardavano 1) la creazione di strutture di governance atte a consentire un processo decisionale tempestivo, 2) il sostegno al coinvolgimento dei portatori di interessi, e 3) la definizione e il mantenimento di un ambito di applicazione chiaro**. La complessità dei meccanismi di governance nazionali ha determinato, in alcuni casi, una diluizione delle responsabilità. Nei programmi di trasformazione digitale su vasta scala come il CDU la diluizione delle responsabilità si traduce direttamente in un rischio per la realizzazione dei progetti. Dall'esperienza della Commissione è emerso che per imprimere un'accelerazione alla realizzazione di un progetto è imprescindibile definire, a livello nazionale, un chiaro indirizzo, una chiara titolarità ad alto livello e un coordinamento centrale. Laddove tali elementi erano presenti, i progressi sono stati nettamente più rapidi e prevedibili.

[22] Sono state inviate lettere di costituzione in mora alla Cechia (INFR(2025)2017), alla Danimarca (INFR(2025)2018), alla Grecia (INFR(2025)2019), all'Austria (INFR(2025)2015), alla Romania (INFR(2025)2020) e alla Slovacchia (INFR(2025)2021) per la mancata utilizzazione dei sistemi elettronici relativi alla custodia temporanea per il trasporto aereo e, in alcuni casi, del sistema nazionale di importazione, entro il termine del 31 dicembre 2023. Sono state inoltre inviate lettere di costituzione in mora alla Danimarca (INFR(2025)2011), alla Francia (INFR (2025)2012), a Cipro (INFR(2025)2010), all'Austria (INFR(2025)2007), al Portogallo (INFR(2025)2013) e alla Romania (INFR(2025)2014) per la mancata trasmissione alla Commissione di dati doganali completi attraverso SURV3,https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/it/inf_25_982.

[23] Sono state avviate procedure di infrazione nei confronti del Portogallo (INFR (2025)2064) e del Belgio (INFR (2025)2016) per la mancata utilizzazione del sistema di custodia temporanea per il trasporto aereo e, nel caso del Portogallo, anche del sistema nazionale di importazione. È stata inoltre inviata una lettera di costituzione in mora al Belgio (INFR (2025)2009) per la mancata trasmissione alla Commissione di dati doganali completi attraverso il sistema SURV3, https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/it/inf_25_1241.

[24] La Commissione ha inviato lettere di costituzione in mora alla Francia (INFR (2025)2060) e a Cipro (INFR (2025)2061) per la mancata utilizzazione del sistema relativo alla custodia temporanea e del sistema nazionale di importazione e, nel caso della Francia, anche del sistema automatizzato di esportazione. Inoltre sono state inviate lettere di costituzione in mora alla Cechia (INFR(2025)2054), all'Irlanda (INFR(2025)2055), all'Italia (INFR(2025)2056), a Malta (INFR(2025)2057), alla Slovenia (INFR(2025)2059) e alla Slovacchia (INFR(2025)2058) per la mancata trasmissione alla Commissione di dati doganali completi attraverso il sistema SURV3, https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/inf_25_1628.