EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 13.7.2026
COM(2026) 362 final

BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT

gemäß Artikel 278a des Zollkodex der Union über die bei der Entwicklung der elektronischen Systeme gemäß diesem Kodex erzielten Fortschritte

{SWD(2026) 180 final}

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung 2
2. Zusammenfassung 4
3. Inhalt des Berichts 6
4. Zuständigkeiten für die digitale Umsetzung des UZK 7
5. Gesamtüberblick über die Fortschritte in Bezug auf die elektronischen Systeme im Rahmen des UZK 7
5.1 BIS 2025 ABGESCHLOSSENE PROJEKTE 8
5.2 FORTSCHRITTE DER PROJEKTE IM JAHR 2025 8
5.3 RISIKEN UND RISIKOMINDERUNGSMAßNAHMEN 19

1. EINLEITUNG

Dieses Dokument stellt den jährlichen Fortschrittsbericht über die digitale Umsetzung des Zollkodex der Union[1] (UZK) für das Jahr 2025 dar; es ist der **siebte und letzte Bericht**, den die Kommission gemäß Artikel 278a UZK über die bei der Entwicklung der elektronischen Systeme erzielten Fortschritte erstellt hat[2].

Der UZK trat am 1. Mai 2016 in Kraft, und nach seiner Änderung im Jahr 2019[3] wurden für den schrittweisen Abschluss der Projekte für den digitalen Übergang und die digitale Umsetzung des UZK die Jahre 2020, 2022 und 2025 als Fristen gesetzt. Während des Übergangszeitraums konnten bis zur Inbetriebnahme der im UZK vorgesehenen neuen oder ausgebauten elektronischen Systeme die bestehenden elektronischen und papiergestützten Systeme für die Erfüllung der Zollformalitäten verwendet werden (sogenannte „Übergangsmaßnahmen").

In diesem Zusammenhang sind das Arbeitsprogramm für den UZK[4] (im Folgenden „UZK-Arbeitsprogramm") und die Durchführungsverordnung über die technischen Modalitäten für elektronische Systeme[5] (im Folgenden „IRTA") in Verbindung mit dem UZK und seinem Delegierten und seinem Durchführungsrechtsakt zu lesen.

Das UZK-Arbeitsprogramm ist das Rechtsinstrument, mit dem der schrittweise und komplexe dreidimensionale Übergang hin zu einer vollständig digitalen Zollumgebung unter Berücksichtigung der wechselseitigen Abhängigkeiten zwischen den Systemen und des tatsächlichen Entwicklungsstands gesteuert wird. Es ist das Instrument, auf das sich die die Projektbeteiligten (Mitgliedstaaten, Kommission, Wirtschaftsbeteiligte) stützen, um die Projekte bis zum 31. Dezember 2025 – dem Enddatum des digitalen Übergangs – gemeinsam und technisch machbar umzusetzen. In der IRTA werden für die einzelnen Systeme die technischen Vorkehrungen in Bezug auf Komponenten, Zuständigkeiten, Datenzugang und technischen Übergang festgelegt.

Dieser Bericht stützt sich auf das UZK-Arbeitsprogramm, das von der Kommission am 15. Dezember 2023 als Grundlage für die Berichterstattung über die Fortschritte angenommen wurde. Das Programm und Aspekte der Projektverwaltung sind im mehrjährigen Strategieplan für den Zollbereich (im Folgenden „MASP-C") festgelegt. **Der Bericht befasst sich mit den Fortschritten, die über die Jahre mit Blick auf die Verwirklichung einer vollständig digitalen Zollumgebung in der Europäischen Union bis zum Jahr 2025, dem letzten Jahr der Umsetzung des UZK, erzielt wurden.**

Während der UZK die Rechtsgrundlage für einen vollständig digitalen, harmonisierten Zollrahmen in der gesamten Europäischen Union und an ihren Außengrenzen bildet, ist seine vollständige und einheitliche Umsetzung in allen Zollbereichen und in allen Mitgliedstaaten eine **Voraussetzung für eine gut funktionierende Zollunion und die Grundlage für die nächste Phase der Zollreform**. Daher ist es von entscheidender Bedeutung, dass alle Mitgliedstaaten ihren vollen Beitrag zur

---

[1] Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Oktober 2013 zur Festlegung des Zollkodex der Union (ABl. L 269 vom 10.10.2013, S. 1).

[2] Bericht der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat:
2019: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A52019SC0434;
2020: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52020SC0339;
2021: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52021SC0382;
2022: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52023SC0029;
2023: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=COM:2024:395:FIN;
2024: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=celex:52025DC0579.

[3] Verordnung (EU) 2019/632 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 zur Verlängerung der vorübergehenden Verwendung anderer als der im Zollkodex der Union vorgesehenen Mittel der elektronischen Datenverarbeitung (ABl. L 111 vom 25.4.2019, S. 54).

[4] Durchführungsbeschluss (EU) 2023/2879 der Kommission vom 15. Dezember 2023 zur Festlegung des Arbeitsprogramms für die Entwicklung und Inbetriebnahme der im Zollkodex der Union vorgesehenen elektronischen Systeme (ABl. L, 2023/2879 vom 22.12.2023, S. 1, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202302879).

[5] Durchführungsverordnung (EU) 2025/512 der Kommission vom 13. März 2025 über technische Modalitäten für die Entwicklung, Wartung und Nutzung elektronischer Systeme für den Austausch und die Speicherung von Informationen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L, 2025/512 vom 20.3.2025, S. 1, https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_impl/2025/512/oj/deu).

Umsetzung des derzeitigen UZK leisten, damit Wirtschaftsbeteiligte und Händler in seinen vollen Genuss kommen, bevor die EU-Zollreform in Angriff genommen wird. Die Kommission nahm am 17. Mai 2023 einen Vorschlag für eine umfassende Reform der Zollunion, einschließlich eines neuen UZK, an, die eine wesentliche Umgestaltung des EU-Zollrahmens darstellt[6]. Am 26. März 2026 erzielten das Europäische Parlament und der Rat im Trilog eine politische Einigung über den Vorschlag der Kommission für die ehrgeizigste Reform der EU-Zollvorschriften seit 1968. Der Textentwurf wird nun voraussichtlich von den Rechts- und Sprachsachverständigen geprüft und anschließend vom Rat und vom Europäischen Parlament gebilligt, damit er bis November 2026 im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht werden kann.

Die Zollreform stützt sich im Wesentlichen auf drei Säulen:

1) **intelligenteres Risikomanagement und intelligentere Zollkontrollen durch die Einrichtung einer EU-Zollbehörde und einer EU-Zolldatenplattform**: Digitalisierung und Vereinfachung von Verfahren, Reduzierung von Kosten und Bürokratie, einheitlicheres Vorgehen an den Außengrenzen und besserer Schutz des Binnenmarkts durch ein stärkeres datengesteuertes Risikomanagement und eine wirksamere Durchsetzung;

2) **engere Partnerschaft mit Unternehmen**: eine neue Partnerschaft mit den Wirtschaftsbeteiligten auf der Grundlage transparenter Verfahren, die regelkonforme Handelsströme ohne formelle Interaktion mit den Zollbehörden ermöglichen und den damit verbundenen Verwaltungsaufwand verringern sollen;

3) **moderner Rahmen für den elektronischen Handel**: ein maßgeschneidertes Zollverfahren für den elektronischen Handel, in dem den Online-Plattformen eine zentrale Rolle zukommt, wenn es darum geht, sicherzustellen, dass Waren, die online direkt an Verbraucher in der EU verkauft werden, allen Zollverpflichtungen entsprechen.

Der Zoll spielt für die Wahrung der Sicherheit des Binnenmarkts und seiner Bürgerinnen und Bürger eine Schlüsselrolle. Mit der Zollreform werden die europäischen Zollbehörden in die Lage versetzt, sich an den raschen Wandel der Rahmenbedingungen im internationalen Handel anzupassen. In diesem Zusammenhang werden mit der Reform mehrere gezielte Maßnahmen eingeführt, um dem rapiden Wachstum des elektronischen Handels zu begegnen. Unterdessen einigten sich die Kommission und die Mitgliedstaaten im November 2025 **als vorübergehende Lösung** darauf, die bisher geltende Zollbefreiung für Pakete mit einem Wert von weniger als 150 EUR aufzuheben und ab dem 1. Juli 2026 eine Zollgebühr von 3 EUR auf diese Pakete einzuführen. Die Abschaffung der Zollbefreiung soll für gerechtere Wettbewerbsbedingungen zwischen dem elektronischen Handel und dem herkömmlichen Einzelhandel sorgen, sodass wieder Fairness sichergestellt ist, ohne dass dadurch die Auswahl für die Verbraucherinnen und Verbraucher eingeschränkt wird. Darüber hinaus wird mit der Einigung im Trilog vom 26. März eine **Bearbeitungsgebühr** für in die EU eingeführte Waren mit geringem Wert eingeführt, um die steigenden Kosten für die Zollbehörden auszugleichen. Die Gebühr wird spätestens zum 1. November 2026 eingeführt. Sobald die EU-Zolldatenplattform voll funktionsfähig ist, werden die normalen Zölle gelten.

Es ist zu beachten, dass in dieser Phase, in der der gesamte politische Schwerpunkt auf der Zollreform und dem elektronischen Handel liegt, **die Gefahr besteht, dass die Verzögerungen bei der digitalen Umsetzung des UZK als einfache technische Verzögerungen keine Beachtung finden**, obwohl sie schwerwiegende systemische Folgen für die EU haben könnten. Aus-/Einfuhrsysteme, die nicht richtig funktionieren oder nur teilweise in Betrieb genommen werden, könnten zu Engpässen an wichtigen Aus- oder Eingangsstellen führen, die Reklamationen, Aufsichtsversagen und Verzögerungen in der Lieferkette zur Folge haben könnten. Darüber hinaus könnten Datendiskrepanzen dazu führen, dass Waren mit hohem Risiko (Waren mit doppeltem Verwendungszweck, sanktionierte Waren, unterbewertete Einfuhren) vor der vollständigen Risikoanalyse in Umlauf gebracht werden, weil unter

[6] Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Festlegung des Zollkodex der Union und zur Einrichtung der Zollbehörde der Europäischen Union sowie zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 (COM/2023/258 final).

anderem die Fähigkeit der Kommission eingeschränkt wird, Problemen zu erkennen und rechtzeitig eine Reaktionsstrategie zu entwickeln.

Der fristgerechte Abschluss des digitalen UZK-Programms hat höchste Priorität, damit die Wirtschaftsbeteiligten die ihnen durch den UZK entstehenden Vorteile auch nutzen können, beispielsweise in Form einer weiteren Harmonisierung der Verfahren, einer umfassenden Digitalisierung auf der Grundlage eines international abgestimmten, integrierten EU-Zolldatenmodells und weitreichender Vereinfachungen für vertrauenswürdige Wirtschaftsbeteiligte. In diesem Sinne ist die Vollendung der digitalen Umsetzung des UZK als Unterstützung und Beitrag für die Zollreform und die Entwicklung der künftigen EU-Zolldatenplattform deshalb so wichtig, damit sichergestellt ist, dass die erheblichen Vereinfachungen, die man sich von der Zollreform verspricht, auf einer soliden Grundlage der Harmonisierung und Digitalisierung aufbauen.

2. ZUSAMMENFASSUNG

Die Umsetzung des UZK hat ihr letztes und entscheidendes Jahr erreicht. Seit der Annahme des UZK-Arbeitsprogramms im Jahr 2014 konnten die Kommission, die Mitgliedstaaten und die Wirtschaftsbeteiligten durch ihre gemeinsamen Anstrengungen entscheidend zu den Fortschritte auf dem Weg zu einem vollständig digitalen Zollumfeld beitragen. Anfang 2025 waren 70 % des digitalen Arbeitsprogramms abgeschlossen. Im Laufe des Jahres 2025 wurden erhebliche Fortschritte verzeichnet und sowohl bei den transeuropäischen als auch den nationalen Systemen mehrere wichtige Meilensteine erreicht, was sich in einer stetigen Verlagerung in Richtung einer weitgehend „grünen“ Umsetzungslandschaft in den Mitgliedstaaten widerspiegelte. Der vorliegende Bericht zeigt, dass **die digitale Umsetzung des UZK bis Ende 2025 fast abgeschlossen war**, wie in Abbildung 1 optisch dargestellt wird. Die grün markierten Projekte sind abgeschlossen; die orange markierten Projekte zeigen die Bereiche an, in denen weniger als 90 % der Mitgliedstaaten bereit sind, während an den gelb markierten Projekten zu erkennen ist, an welchen Stellen 90 % bis 99 % der Mitgliedstaaten bereit sind.

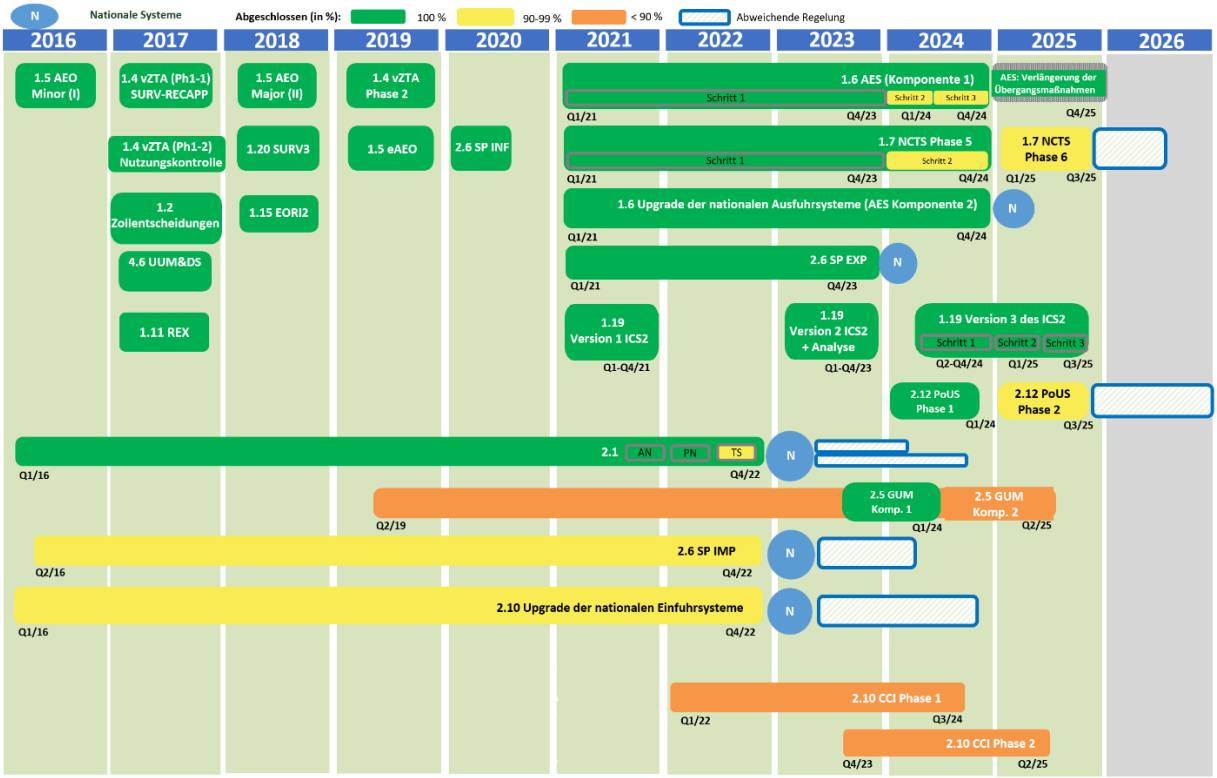


Abbildung 1: Planungsübersicht

Bis dato ist die **digitale Umsetzung des Zollkodex der Union (UZK) weitgehend abgeschlossen**, die überwiegende Mehrheit der UZK-Systeme wurde in Betrieb genommen wurde, und die Mitgliedstaaten arbeiten in einer vollständig integrierten digitalen UZK-Umgebung. **96 % aller nationalen Systeme und 100 % aller zentralen transeuropäischen Systeme sind Ende 2025 in Betrieb. Die verbleibenden Herausforderungen beschränken sich auf länder- und projektspezifische Angelegenheiten.** Sie betreffen nicht mehr die Gesamtarchitektur des UZK, sondern Restverzögerungen oder Übergangsprobleme in einigen wenigen Mitgliedstaaten. Das Projekt für die zentrale Zollabwicklung bei der Einfuhr ist von zentraler Bedeutung. Weitere Projekte, die in einigen Mitgliedstaaten spezifische Folgemaßnahmen erfordern, sind die Inbetriebnahme des nationalen Systems für die vorübergehende Verwahrung und des nationalen Einfuhrsystems sowie die Inbetriebnahme der nationalen Komponente für die Verwaltung von Sicherheitsleistungen, des automatisierten Ausfuhrsystems (Nicht-Kernfunktionen), des neuen EDV-gestützten Versandverfahrens – Phase 5 (Nicht-Kernfunktionen) und Phase 6 (Gegenstand einer abweichenden Regelung bis zum 31. Mai 2026) und des Nachweises des Unionscharakters – Phase 2 (Gegenstand einer abweichenden Regelung bis zum 1. März 2027).

Die verbleibenden Tätigkeiten betreffen in erster Linie den Abschluss der letzten Upgrades durch einige Mitgliedstaaten, die Erprobung oder Validierung von Systemen vor deren Inbetriebnahme, die Umstellung von Wirtschaftsbeteiligten in Bezug auf kürzlich in Betrieb genommene Systeme und die Verknüpfungen zwischen den Systemen. In diesem Zusammenhang hat die Kommission im Jahr 2025 drei Beschlüsse über die Gewährung einer abweichenden Regelung angenommen, um für Rechtssicherheit und Betriebskontinuität zu sorgen; damit sollte in erster Linie die Umstellung der Wirtschaftsbeteiligten auf die Vorlage von Sicherheitsanforderungen an den EU-Grenzen in Verbindung mit dem Versandverfahren (ICS2 – Version 3 und NCTS – Phase 6) und auf die Vorlage des Warenmanifests als Nachweis des Unionscharakters (PoUS – Phase 2) unterstützt werden. Der Umfang dieser abweichenden Regelung und die mit ihr gewährte Fristverlängerung sind beschränkt, und es wurden detaillierte Überwachungsmechanismen eingerichtet, damit die Fortschritte bis zum vollständigen Abschluss genau verfolgt werden können.

Darüber hinaus **beschloss die Kommission im Jahr 2025, rechtliche Schritte gegen insgesamt 14 Mitgliedstaaten einzuleiten**, die ihren Verpflichtungen aus dem UZK und seinen Durchführungsrechtsakten nicht nachgekommen sind. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um zwei Arten von Verstößen: Die erste betrifft die Inbetriebnahme digitaler Zollsysteme (d. h. Vorübergehende Verwahrung für den Luftverkehr, nationales Einfuhrsystem (NIS), automatisiertes Ausfuhrsystem (AES) einschließlich der Sicherstellung der Betriebsbereitschaft und Migration der Systeme der Wirtschaftsbeteiligten), von der insgesamt zehn Mitgliedstaaten betroffen sind; die zweite Art von Verstößen betrifft die über das Überwachungssystem erfolgende Übermittlung des vollständigen Satzes von 57 standardisierten Zolldatenelementen im vorgeschriebenen Format, was für die Erhebung und Überwachung von EU-Zolldaten und das Risikomanagement von wesentlicher Bedeutung ist; hiervon sind insgesamt dreizehn Mitgliedstaaten betroffen.

Die Tätigkeiten der Kommission im Hinblick auf eine Kombination aus Planung, Koordinierung, Unterstützung bestimmter Mitgliedstaaten, Überwachung und Durchsetzung haben sich als wirksam erwiesen.

Bis Ende 2025 gelang es den meisten betroffenen Mitgliedstaaten, die Verzögerungen angemessen aufzuholen. Da sich nur noch wenige Inbetriebnahmen bis 2026 und in einigen Ausnahmefällen bis 2027 verzögern, sind die verbleibenden Umsetzungslücken eindeutig identifiziert und zeitlich begrenzt und werden aufmerksam weiterverfolgt. Sie sind entweder Gegenstand einer abweichenden Regelung und/oder einer verstärkten Überwachung und erforderlichenfalls verstärkten Durchsetzungsmaßnahmen. Gleichzeitig verdeutlichten die Schwierigkeiten, mit denen die Mitgliedstaaten bei der Umsetzung kritischer Projekte, insbesondere nationaler Systeme und Komponenten, konfrontiert waren, **die Anfälligkeit einer gemeinsamen Unternehmung wie des komplexen digitalen Wandels, in dessen Rahmen die Kommission, die 27 Mitgliedstaaten und Tausende von Wirtschaftsbeteiligten bis zu einem gemeinsam vereinbarten Zeitpunkt auf ein gemeinsam vereinbartes Ziel hinarbeiten**. Es mussten neue Systeme in bestehende Systeme integriert und die Interoperabilität zwischen verschiedenen Bereichen wie der Ausfuhr und des anschließenden

Versandverfahrens gewährleistet werden. Noch kritischer wird diese Komplexität, wenn die Interoperabilität mit anderen Programmen der digitalen Transformation außerhalb des Zollbereichs wie dem europäischen Umfeld zentraler Meldeportale für den Seeverkehr erforderlich ist.

Rückblickend lässt sich anhand der allgemeinen Erfahrungen mit dem digitalen Wandel und der Umsetzung des UZK-Arbeitsprogramms über einen Zeitraum von zehn Jahren ein klares Muster erkennen. Die Mitgliedstaaten hoben hervor, dass die größten Schwierigkeiten, mit denen sie bei der Erreichung eines erfolgreichen Abschlusses konfrontiert waren, Folgendes betrafen: 1) die Governance-Strukturen, die keine rechtzeitige Entscheidungsfindung ermöglichen, 2) die Aufrechterhaltung der Zusammenarbeit mit den Interessenträgern und 3) die Festlegung und Beibehaltung eines klaren Umfangs.

Insgesamt bildete die Frist bis Ende 2025 den förmlichen Abschluss der digitalen Umsetzung des UZK. Mit der Einsatzbereitschaft des zentralen digitalen Rahmens des UZK auf EU-Ebene wurde ein wichtiger Erfolg erzielt, der die Kontrolle der EU-Außengrenzen und der Handelsströme in einer Zeit großer geopolitischer und geoökonomischer Turbulenzen stärken wird. Die Zollunion ist nunmehr in der Lage, von Wandel und Fertigstellung zu Konsolidierung und Stabilisierung überzugehen, wobei der UZK eine solide, glaubwürdige Grundlage für die bevorstehende Zollreform bietet.

3. INHALT DES BERICHTS

Die im UZK-Arbeitsprogramm aufgeführten Projekte lassen sich auf der Grundlage der Definitionen in der IRTA in drei Systemkategorien einteilen[7]:

i) **zentrale transeuropäische Systeme**, die von der Kommission zu entwickeln oder auszubauen sind (häufig müssen in dem Zuge die Mitgliedstaaten ihre nationalen Systeme ebenfalls entwickeln oder zu verbessern),
ii) **dezentrale transeuropäische Systeme**, die von der Kommission zu entwickeln oder zu verbessern sind, aber auch eine größere nationale Komponente haben, die von den Mitgliedstaaten umzusetzen ist,
iii) **nationale Systeme**, die ausschließlich von den Mitgliedstaaten zu entwickeln oder zu verbessern sind.

In diesem Bericht werden zunächst die Methode für seine Erstellung und die verwendeten Quellen erläutert (Abschnitt 2) und anschließend kurz die Zuständigkeiten für die elektronischen Systeme des UZK behandelt (Abschnitt 4). Darüber hinaus enthält er einen Gesamtüberblick über die verschiedenen Projekte und ihre Fortschritte (Abschnitt 5) und macht auch auf die Risiken und die Abhilfemaßnahmen aufmerksam (Abschnitt 6).

Diesem Bericht **liegt eine Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen**[8] **bei**, die zusammen mit diesem Bericht veröffentlicht wird und detaillierte Informationen über die Planung und den Fortschritt der verschiedenen Projekte enthält, die von den Mitgliedstaaten bis Ende Juni 2025 gemeldet wurden. Die Ausarbeitung wurde von einem externen Auftragnehmer unterstützt. Hauptsächlich wurden die jüngsten Aktualisierungen seitens der Mitgliedstaaten in dem Bericht behandelt.

Die Informationen aus dem Bericht und der Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen stammen aus folgenden **Quellen**:

1) nationalen Projektplänen, die die Mitgliedstaaten zweimal jährlich (Januar und Juni) vorlegen müssen; zudem wurde eine weitere Aktualisierung gegen Ende 2025 angefordert.

[7] Durchführungsverordnung (EU) 2025/512 der Kommission vom 13. März 2025 über technische Modalitäten für die Entwicklung, Wartung und Nutzung elektronischer Systeme für den Austausch und die Speicherung von Informationen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L, 2025/512, 20.3.2025, S. 1, https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_impl/2025/512/oj/deu).

[8] Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen – Begleitunterlage zum Bericht der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat gemäß Artikel 278a des Zollkodex der Union über die bei der Entwicklung der elektronischen Systeme gemäß diesem Kodex erzielten Fortschritte (SWD(2026) 180 final).

Die für jedes Projekt gesammelten Informationen umfassen spezifische Daten, den Stand und die Fortschritte für jeden der im UZK-Arbeitsprogramm festgelegten Meilensteine;

2) einer Umfrage, die an die Mitgliedstaaten verteilt wurde.

Die Informationen umfassten die Bewertung von Risiken, Verzögerungen und Gründen für solche Verzögerungen sowie die im Zusammenhang mit den Projekten geplanten und/oder ergriffenen Abhilfemaßnahmen. Darüber hinaus haben die Mitgliedstaaten in Fortführung des 2023 verfolgten Ansatzes auch Informationen über die bei der Entwicklung der Projekte gewonnenen Erkenntnisse und über die möglicherweise erforderliche zusätzliche Unterstützung bereitgestellt;

3) bilateralen Treffen auf hoher Ebene mit den Mitgliedstaaten.

Bei den bilateralen Treffen geben die Mitgliedstaaten ein vollständiges und genaues Bild des Status aller UZK-Projekte, einschließlich der Probleme, mit denen sie konfrontiert waren, und es werden Ideen zur Entschärfung problematischer Situationen vorgebracht.

4) Ergebnissen der transeuropäischen Koordinierungs- und Überwachungsprogramme.

Dieser Bericht enthält auch eine Analyse auf der Grundlage detaillierterer Informationen, die von den Projektmanagern in der Generaldirektion Steuern und Zollunion (GD TAXUD) der Kommission bereitgestellt und von den Mitgliedstaaten im Rahmen der seit 2020 bestehenden Koordinierungsprogramme für die transeuropäischen Systeme übermittelt wurden.

4. ZUSTÄNDIGKEITEN FÜR DIE DIGITALE UMSETZUNG DES UZK

Je nach der Architektur, die die Mitgliedstaaten und die Kommission für jedes System vereinbart haben (zentral, dezentral oder national), wurde eine **Rollenaufteilung** hinsichtlich der **Zuständigkeiten** für die Entwicklung, die Inbetriebnahme, den Betrieb und die Wartung der mit der digitalen Umsetzung des UZK im Zusammenhang stehenden Systeme festgelegt. Dies ist in der IRTA festgelegt, in der dargelegt wird, aus welchen Komponenten diese Systeme bestehen und welcher Art diese Komponenten sind – national (auf nationaler Ebene entwickelt) oder gemeinsam (auf EU-Ebene entwickelt). Was die Architektur betrifft, so sind die zentralen Systeme und dezentralen Systeme transeuropäischer Art und enthalten standardmäßig gemeinsame Komponenten, manchmal in Kombination mit nationalen Komponenten, während die nationalen Systeme nur aus nationalen Komponenten bestehen.

Gemäß Artikel 103 IRTA werden die **gemeinsamen Komponenten** von der Kommission entwickelt, erprobt, in Betrieb genommen und verwaltet und können bei Bedarf von den Mitgliedstaaten erprobt werden. Die **nationalen Komponenten** werden von den Mitgliedstaaten entwickelt, erprobt, in Betrieb genommen und verwaltet.

Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die nationalen Komponenten mit den gemeinsamen Komponenten interoperabel sind. Die Kommission konzipiert und aktualisiert die gemeinsamen Spezifikationen für die dezentralen Systeme in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten. Die Mitgliedstaaten entwickeln, betreiben und warten Schnittstellen, mit denen die Funktionalität der dezentralen Systeme bereitgestellt wird, die für den Austausch von Informationen mit den Wirtschaftsbeteiligten und anderen Personen über nationale Komponenten und Schnittstellen sowie mit anderen Mitgliedstaaten über gemeinsame Komponenten erforderlich sind.

5. GESAMTÜBERBLICK ÜBER DIE FORTSCHRITTE IN BEZUG AUF DIE ELEKTRONISCHEN SYSTEME IM RAHMEN DES UZK

Das UZK-Arbeitsprogramm umfasst 17 Projekte zur Inbetriebnahme der erforderlichen elektronischen Systeme, darunter 14 **transeuropäische Projekte**, für die die Kommission und die Mitgliedstaaten zuständig sind (was zu zentralen und dezentralen Systemen führt), und drei **nationale Projekte**, die in die alleinige Zuständigkeit der Mitgliedstaaten fallen (was zu nationalen Systemen führt).

5.1 BIS 2025 ABGESCHLOSSENE PROJEKTE

Die Kommission stellte alle in ihren Zuständigkeitsbereich fallenden digitalen Projekte fertig. Die Mitgliedstaaten erzielten bei den Systemen und Komponenten weitere Fortschritte. Wie in den vorangegangenen Berichten festgelegt, führte dies zur erfolgreichen Inbetriebnahme der folgenden zwölf **neuen Systeme oder Upgrades**:

- EU-ZK System des registrierten Ausführers – *REX* (neu): Inbetriebnahme im Jahr 2017;
- EU-ZK Zollentscheidungen – *CDS* (neu): Inbetriebnahme im Jahr 2017;
- EU-ZK Unmittelbarer Zugang von Wirtschaftsbeteiligten zu den Europäischen Informationssystemen – *UUM&DS* (einheitliches Nutzermanagement und digitale Signatur) (neu): Inbetriebnahme im Jahr 2017;
- EU-ZK System 2 zur Registrierung und Identifizierung von Wirtschaftsbeteiligten – *EORI2* (Upgrade): Inbetriebnahme im Jahr 2018;
- EU-ZK Surveillance-3 – *SURV3* (Upgrade): Inbetriebnahme im Jahr 2018[9];
- EU-ZK Verbindliche Zolltarifauskunft – *vZTA* (Upgrade): Inbetriebnahme im Jahr 2019;
- EU-ZK Zugelassene Wirtschaftsbeteiligte – *AEO* (Upgrade): Inbetriebnahme im Jahr 2019;
- EU-ZK Informationsblätter für besondere Verfahren – *INF* (neu): Inbetriebnahme im Jahr 2020;
- EU-ZK Einfuhrkontrollsystem 2 – Version 1 und 2 – *ICS2 – Version 1 und 2* (Upgrade): Inbetriebnahme im Jahr 2021 bzw. 2023.
- EU-ZK Verwaltung von Sicherheitsleistungen – Komponente 1 – Inbetriebnahme von GUM C1 im Jahr 2024
- EU-ZK Nachweis des Unionscharakters Phase 1 – Inbetriebnahme von PoUS im Jahr 2024
- EU-ZK Neues EDV-gestütztes Versandverfahren Phase 5 – Inbetriebnahme von *NCTS P5* im Jahr 2024

5.2 FORTSCHRITTE DER PROJEKTE IM JAHR 2025

In diesem Bericht sollen die Ergebnisse, Fortschritte und Herausforderungen hervorgehoben werden, die bei der Umsetzung der laufenden Projekte im Jahr 2025 durch die Kommission und die Mitgliedstaaten erzielt wurden bzw. mit denen sie konfrontiert waren.

5.2.1 Transeuropäische Projekte

Die transeuropäischen Projekte weisen eine besondere Struktur auf, die ein zentrales System oder eine Kombination aus zentralen und nationalen Komponenten umfassen kann. Gemäß Artikel 278 Absatz 3 UZK müssen sie spätestens am 31. Dezember 2025 abgeschlossen sein. Es folgen eine kurze Beschreibung und die Fortschritte eines jeden Projekts. Weitere Einzelheiten sind den Abschnitten 3 und 4 der diesem Bericht beigefügten Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen zu entnehmen.

1) EU-ZK Verwaltung von Sicherheitsleistungen – GUM (neu): effektive und effiziente Verwaltung verschiedener Arten von Sicherheitsleistungen in der gesamten EU, wobei der Schwerpunkt auf die Verbesserung der Verarbeitungsgeschwindigkeit, Rückverfolgbarkeit und Überwachung von Sicherheitsleistungen zwischen den Zollstellen gelegt wird. Die Verwaltung von Sicherheitsleistungen erfolgt auf zwei Ebenen. Im Wesentlichen wird die sogenannte zentrale GUM-Komponente (Komponente 1) für die Verwaltung von Bewilligungen für Gesamtsicherheiten (einschließlich der Registrierung des Referenzbetrags, aufgeteilt nach

[9] Bei der Datenübermittlung durch die Mitgliedstaaten bestehen jedoch nach wie vor Herausforderungen.

Zollverfahren und betroffenen Mitgliedstaaten) verwendet, während die Registrierung und Verwaltung von Gesamtsicherheiten und die Überwachung der entsprechenden Referenzbeträge auf nationaler Ebene im Rahmen einer auf nationaler Ebene entwickelten UZK-konformen Komponente für die Verwaltung von Sicherheitsleistungen (Komponente 2) erfolgt, die auch die Registrierung und Verwaltung anderer Arten von Sicherheitsleistungen umfasst.

Fortschritte: Die *Komponente 1 der GUM* zur zentralen Verwaltung von Sicherheitsleistungen, die in mehreren Mitgliedstaaten verwendet werden können, wurde am 11. März 2024 im Rahmen des Zollentscheidungssystems in Betrieb genommen. Angesichts der Verknüpfung zwischen den beiden Komponenten stehen weiterhin Konformitätsprüfungen zur Verfügung, bis die Mitgliedstaaten die Systeme der *Komponente 2 der GUM* implementieren.

Was die nationale Komponente, die *Komponente 2 der GUM*, betrifft, so wird erwartet, dass die Mitgliedstaaten zwischen dem 11. März 2024 und dem 2. Juni 2025 operative Verbindungen mit der zentralen Komponente einrichten. Zehn Mitgliedstaaten sorgten für die fristgerechte Inbetriebnahme ihrer nationalen Komponente.

Bis Ende 2025 nahmen 21 Mitgliedstaaten die Komponente 2 der GUM (*GUM – C2*) in Betrieb, was einer **Abschlussquote von 78 %** entspricht. Die übrigen sechs Mitgliedstaaten (DK, FR, GR, HR, CY und IT) planen, Anfang 2026 fertig zu sein[10].

2) **EU-ZK Einfuhrkontrollsystem 2** – *ICS2* (Upgrade): Verbesserung der Sicherheit der Lieferkette durch die Verbesserung von Datenqualität, Dateien, der Verfügbarkeit von Daten und der gemeinsamen Nutzung von Frachtdaten-Vorabinformationen.

Fortschritte: Mit der *Version 3 des ICS2* wird der Anwendungsbereich vom Luftverkehr auf den See- und Binnenschiffsverkehr sowie den Straßen- und den Schienenverkehr ausgeweitet. Während die Versionen 1 und 2 im Rahmen des ICS2-Projekts vollständig umgesetzt sind, wurden die Arbeiten für die Version 3 noch fortgesetzt. Die Wirtschaftsbeteiligten müssen das ICS2 – Version 3 in drei Schritten einsetzen: **Beförderer im See- und Binnenschiffsverkehr bis zum 4. Dezember 2024 (Schritt 1), im See- und Binnenschiffsverkehr bis zum 1. April 2025 (Schritt 2) und Beförderer im Straßen- und Schienenverkehr, einschließlich Waren in Postsendungen, die mit diesen Beförderungsmitteln befördert werden, bis zum 1. September 2025 (Schritt 3).**

Da es sich um ein zentrales System handelt, werden Konformitätsprüfungen für diese Version ausschließlich von Wirtschaftsbeteiligten durchgeführt. Mitte 2025 gab es aufseiten einiger Mitgliedstaaten hinsichtlich des Stands der Arbeiten zur Inbetriebnahme von Schritt 3 des ICS2 – Version 3 durch die Wirtschaftsbeteiligten besorgniserregende Anzeichen.

Hinsichtlich der Notwendigkeit, das ICS2 in die intelligenten Grenzsysteme zu integrieren, der großen Zahl von Wirtschaftsbeteiligten, die Schwierigkeiten haben, bei einem Mitgliedstaat eine Registrierung für den Anschluss an die IT-Systeme zu erhalten, der Komplexität der Einführung des ICS2 und der Ressourcen, die sowohl für die Mitgliedstaaten als auch für die Wirtschaftsbeteiligten für die Interoperabilität mit nationalen Systemen und Schnittstellen erforderlich sind, sowie hinsichtlich des spezifischen und komplexen Charakters der von dieser Einführung betroffenen Beförderungsmechanismen, einschließlich multimodaler Formen, stellte sich heraus, dass einige Mitgliedstaaten und Wirtschaftsbeteiligte stärker betroffen waren als andere. Um Rechtssicherheit, Betriebskontinuität und einen reibungslosen Übergang zur Erfüllung der Anforderungen von Schritt 3 des ICS2 – Version 3 zu gewährleisten, gewährte die Kommission eine von bestimmten Mitgliedstaaten und dem Vereinigten Königreich im Hinblick auf Nordirland gemäß der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates beantragte abweichende Regelung für Version 3 des Einfuhrkontrollsystems 2 (IE, GR, ES, FR, IT, LT, HU, FI und UK in Bezug auf XI) bis zum 31. Dezember 2025.

[10] Auf der Grundlage der jüngsten nationalen Projektplanungsinformationen hat HR seine nationalen GUM-Komponenten am 1. März 2026 in Betrieb genommen, weitere (IT, CY, DK, FR) werden im Zeitraum bis zum 1. Juli 2026 folgen, und GR wird im Dezember 2026 in Betrieb gehen.

Bis Ende 2025 wird das ICS2 in allen Mitgliedstaaten innerhalb der vorgegebenen Frist genutzt, was einer **Abschlussquote von 100 %** entspricht und einen weiteren wichtigen Meilenstein darstellt, der 2025 erreicht wurde.

3) **EU-ZK Nachweis des Unionscharakters** – PoUS (neu): Speicherung, Verwaltung und Abruf aller Dokumente zum Nachweis des Unionscharakters der Waren. Angesichts der Abhängigkeiten zwischen der Umsetzung des UZK-Warenmanifests und des europäischen Umfelds zentraler Meldeportale für den Seeverkehr (EMSWe) wird das Projekt in zwei Phasen abgeschlossen, um Unstimmigkeiten zu vermeiden und Risiken zu verringern.

Fortschritte: *Phase 1 des PoUS* wurde wie geplant am 1. März 2024 in Betrieb genommen.

Die technischen Spezifikationen für *Phase 2 des PoUS* wurden von der Kommission im zweiten Quartal 2023 fertiggestellt, und die Konformitätstests wurden 2025 abgeschlossen. Die Kommission sorgte dafür, dass das zentrale System am 15. August 2025 gemäß der im UZK-Arbeitsprogramm genannten Frist einsatzbereit war. Einige Mitgliedstaaten beschlossen, ihr nationales System zu nutzen und es mit dem zentralen System zu verbinden (Hybridmodus). Die Zolldienststellen der Kommission und der Mitgliedstaaten sorgten für eine fristgerechte Fertigstellung des Projekts innerhalb der gesetzlichen Frist. Die für den Seeverkehr zuständigen Stellen der Mitgliedstaaten sollten die Verknüpfung zwischen dem PoUS und dem europäischen Umfeld zentraler Meldeportale für den Seeverkehr (EMSWe) umsetzen, um den Wirtschaftsbeteiligten Erleichterungen zu ermöglichen und sie in die Lage zu versetzen, alle Daten (einschließlich der Zollmanifestdaten) über ein neues nationales zentrales Meldeportal für den Seeverkehr zu übermitteln. Zu diesem Zweck wurden die beiden Termine für die Inbetriebnahme in den EU-Rechtsvorschriften angeglichen.

Infolge der verspäteten Einführung des EMSWe sahen sich die Seeverkehrsunternehmen jedoch für den Fall, dass sie das PoUS nutzen würden, ohne über die nationalen zentralen Meldeportale für den Seeverkehr im Rahmen des EMSWe zu verfügen, mit erheblichen Hindernissen konfrontiert. Daher gewährte die Kommission bestimmten Mitgliedstaaten (BE, BG, CY, DE, DK, EE, IE, FI, FR, HR, IT, LV, NL, PL, PT, SE und SI) bis zum 1. März 2027 für Phase 2 des PoUS-Programms gemäß der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates eine abweichende Regelung.

4) **EU-ZK Zentrale Zollabwicklung bei der Einfuhr** (CCI) – Das neue transeuropäische *CCI-System* gewährleistet die Digitalisierung der zentralen Zollabwicklung auf europäischer Ebene entsprechend dem Zollkodex der Union (UZK). Das System ermöglicht es vertrauenswürdigen Wirtschaftsbeteiligten, bei der für die Überwachung zuständigen Zollstelle im Mitgliedstaat, in dem sie ansässig sind, eine Zollanmeldung für Waren abzugeben, die bei einer Zollstelle in einem anderen Mitgliedstaat tatsächlich gestellt werden. Dadurch werden eine digitale, effiziente, vorhersehbare und koordinierte Bearbeitung der Zollanmeldung sowie die tatsächliche Überlassung von Waren zwischen den Zollstellen in verschiedenen Mitgliedstaaten ermöglicht. Das CCI-System wird in zwei Phasen umgesetzt.

Phase 1 der CCI ermöglicht eine automatisierte Bearbeitung von Standardanmeldungen und vereinfachten Zollanmeldungen, einschließlich Vorabanmeldungen, sowie von ergänzenden Anmeldungen regelmäßiger oder allgemeiner Art für die Überführung von Waren in den zollrechtlich freien Verkehr, das Zolllagerverfahren, das Verfahren der aktiven Veredelung und die Endverwendung.

Phase 2 der CCI baut auf Phase 1 auf und erweitert den Anwendungsbereich auf alle verbleibenden CCI-Szenarien, einschließlich komplexerer Arten von Anmeldungen und Prozessabläufen. Ziel ist es, die digitale Integration und Funktionalität der zentralen Zollabwicklung für Einfuhren in der gesamten EU abzuschließen. Beide Phasen sind miteinander verknüpft und einige Mitgliedstaaten haben sich dafür entschieden, zur Straffung der nationalen Anstrengungen beide Phasen gleichzeitig umzusetzen.

Fortschritte: *Phase 1 der CCI*: Das System trat am 1. Juli 2024 mit der Fertigstellung der gemeinsamen Komponenten und einiger nationaler Komponenten in die erste Umsetzungsphase

ein. Bis zum 2. Juni 2025 stand das System europäischen Unternehmen in zehn Mitgliedstaaten (BG, EE, ES, LU, LT, LV, PL, RO, HR und IT) zur Verfügung. Bis Oktober 2025 traten zwei weitere Mitgliedstaaten (BE und SE) dem CCI-System bei.

Wie aus Abbildung 2 hervorgeht, hatten bis Ende 2025 insgesamt 17 Mitgliedstaaten (BE, BG, HR, CY, EE, FI, IE, IT, LV, LT, LU, MT, PL, RO, SI, ES, SE) ihr CCI-P1-System in Betrieb genommen, was einer **Abschlussquote von 63 %** entspricht. Für die übrigen zehn Mitgliedstaaten (AT, CZ, DE, DK, FR, GR, HU, NL, PT, SK) ist die Inbetriebnahme im Laufe des Jahres 2026 geplant[11].

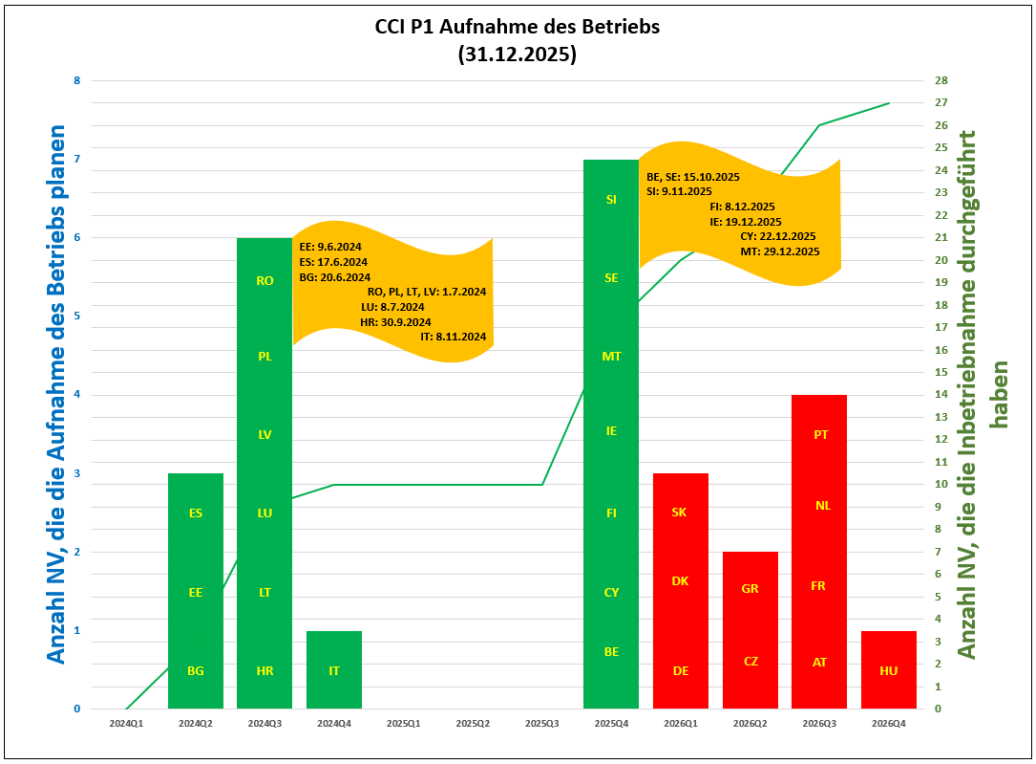


Abbildung 2: CCI-P1 – Mitgliedstaaten, in denen die Inbetriebnahme erfolgt ist (*Stand: 31. Dezember 2025*)

In Bezug auf *Phase 2 der CCI* stellte die Kommission 2022 die technischen Spezifikationen fertig. Zur Unterstützung der Mitgliedstaaten und der Wirtschaftsbeteiligten bei der Umsetzung sämtlicher CCI-Szenarien und -Prozesse entwickelte die Kommission ein umfassendes Paket mit den technischen Spezifikationen, in dem die Spezifikationen für beide Phasen zusammengefasst sind, sowie einen Leitfaden. Die Bewertung Mitte 2025 ergab, dass die meisten Mitgliedstaaten zwar Fortschritte bei den Entwicklungen erzielten, jedoch eine beträchtliche Zahl von Mitgliedstaaten das endgültige Etappenziel für die Einführung am 2. Juni 2025 nicht erreichte.

Wie aus Abbildung 3 hervorgeht, war das CCI-System bis Ende 2025 insgesamt **zu 44 % vollständig fertiggestellt** (12 Mitgliedstaaten). Auf der Grundlage der aktualisierten nationalen Projektpläne beabsichtigen die meisten übrigen Mitgliedstaaten, ihre Konformitätstests in den ersten Quartalen 2026 abzuschließen und anschließend den vollständigen Anwendungsbereich der CCI einzuführen, wobei DE, DK, SK, GR und CZ im ersten Halbjahr 2026 den Anfang machen[12] und AT, FR, NL, PT und HU im zweiten Halbjahr folgen sollen.

[11] In SK erfolgte die Inbetriebnahme am 14. Februar 2026 und in DK am 19. März 2026.

[12] SK hat das vollständige CCI-System (Phasen 1 und 2) am 14. Februar 2026, DK am 19. März 2026 und CZ am 18. Mai 2026 eingeführt.

Die Kommission wird ihr vierteljährliches Überwachungsprogramm fortsetzen, bis die CCI abgeschlossen ist.

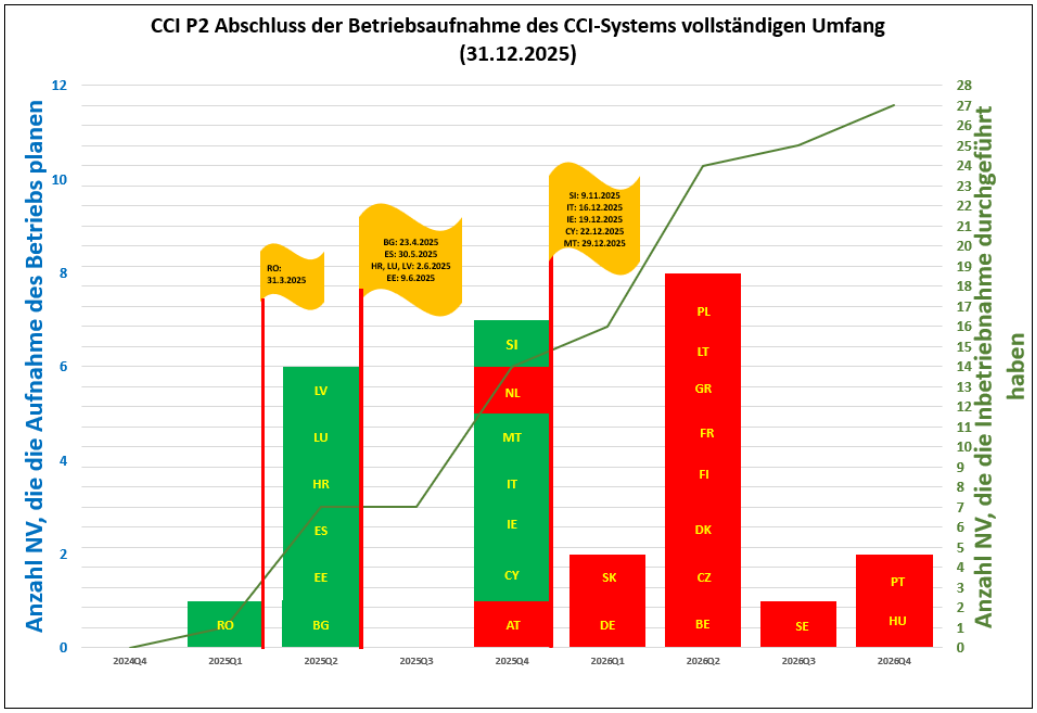


Abbildung 3: CCI-P2 – Mitgliedstaaten, in denen die Inbetriebnahme erfolgt ist (*Stand: 31. Dezember 2025*).

5) **EU-ZK Neues EDV-gestütztes Versandverfahren** – *NCTS (Upgrade)*: Anpassung des bestehenden Unionsversandverfahrens und des gemeinsamen Versandverfahrens an die rechtlichen Bestimmungen des UZK, einschließlich der Datenanforderungen des UZK sowie der Schnittstellen mit anderen Systemen.

Fortschritte: *Phase 5 des NCTS* nahm am 2. Dezember 2024 den Betrieb auf, und die Übergangsmaßnahmen wurden am 21. Januar 2025 beendet. Alle Mitgliedstaaten arbeiten derzeit erfolgreich mit Phase 5 des NCTS. Einige Mitgliedstaaten müssen noch die Nicht-Kernfunktionen fertigstellen.

Das neue EDV-gestützte Versandverfahren (NCTS) wird im Rahmen der umfassenderen Modernisierung der Zollverfahren in der gesamten EU und in den Ländern des Übereinkommens über ein gemeinsames Versandverfahren (CTC) weiterentwickelt. Nachdem alle Mitgliedstaaten die Einführung von Phase 5 des NCTS am 21. Januar 2025 abgeschlossen haben und insgesamt 41 Länder das Unionsversandverfahren/gemeinsame Versandverfahren und das NCTS anwenden, hat sich die Aufmerksamkeit nun auf die nächste Phase des NCTS verlagert.

Denn Phase 6 des NCTS bietet zwei Optionen, und es ist Sache der Mitgliedstaaten, zu entscheiden, welche Option sie umsetzen:

- Unter der „Opt-out-Option“ ist zu verstehen, dass die Anmeldung zum Versandverfahren keine Angaben zur summarischen Eingangsanmeldung enthält und die summarische Eingangsanmeldung direkt beim ICS2 eingereicht wird;
- Unter der „Opt-in-Option“ ist zu verstehen, dass Anmeldung zum Versandverfahren Angaben zur summarischen Eingangsanmeldung enthält und Phase 6 des NCTS mit dem ICS2 verbunden ist, um sicherzustellen, dass die Anforderungen des ICS2 in Bezug auf die Arbeitsabläufe der summarischen Eingangsanmeldung (Risikoanalyse, Kontrollempfehlungen, Entscheidungen usw.) ebenfalls erfüllt werden.

Der Zeitplan für Phase 6 des NCTS wurde mit dem des ICS2 synchronisiert[13]. Im ersten Halbjahr 2025 gaben die Mitgliedstaaten gute Fortschritte an, auch wenn mehrere Mitgliedstaaten ein mittleres bis hohes Risiko für die rechtzeitige Einführung bis zum 1. September 2025 meldeten.

Da es den Mitgliedstaaten während des gesamten Jahres 2025 nicht gelang, dem Risiko von Verzögerungen angemessen entgegenzuwirken, führte dies dazu, dass Phase 6 des NCTS bis zum 1. September 2025 nicht bereit war. Für die Mitgliedstaaten, die von der Opt-out-Option Gebrauch machen, wurden die minimalen Änderungen für den Übergang auf technischer Ebene vorgenommen. Bei der Opt-in-Option hatten die Verzögerungen Auswirkungen auf andere Mitgliedstaaten und die Wirtschaftsbeteiligten, da diese nicht in den Genuss einer gestrafften Einreichung von Versand- und Sicherheitsdaten kamen. Um eine zusätzliche Belastung der Wirtschaftsbeteiligten (einschließlich solcher aus Nachbarländern wie der Ukraine und der Türkei) zu vermeiden, gewährte die Kommission sechs Mitgliedstaaten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates bis zum 1. Juni 2026 eine abweichende Regelung für die Nutzung der Phase 6 des neuen EDV-gestützten Versandverfahrens. Diese abweichende Regelung sieht vor, dass sich Wirtschaftsbeteiligte im Straßen- und Schienenverkehr bis Ende 2025 an das ICS2 anschließen können und dass die Anbindung an das Versandverfahren (Phase 6 des NCTS), das mit dem ICS2 verbunden ist, bis zum 31. Mai 2026 erfolgen kann. Diese zusätzliche Fristverlängerung war angesichts der komplexeren Entwicklung und Erprobung, die für diese Verknüpfung erforderlich sind, gerechtfertigt. Die abweichende Regelung bringt für die Mitgliedstaaten rechtliche Verpflichtungen mit sich, der Kommission über die Fortschritte Bericht zu erstatten.

Bis Ende 2025 wurde sechs Mitgliedstaaten eine förmliche abweichende Regelung gewährt (BG, HR, LV, PL, RO, SK), und insgesamt sechzehn Mitgliedstaaten (AT, BG, CY, CZ, DE, EE, ES, FI, IE, IT, LT, LU, LV, MT, PT, SI) nahmen Phase 6 des NCTS in Betrieb. Unter Berücksichtigung der gewährten abweichenden Regelung entspricht dies einer Erfüllungsquote von 74 %. DK, FR, HU und SE planen die Inbetriebnahme ihres Systems bis zum 1. März 2026. Die übrigen sieben Mitgliedstaaten (BE, GR, HR, NL, PL, RO und SK) beabsichtigen, ihr System im Einklang mit der Verlängerung der abweichenden Regelung bis spätestens 1. Juni 2026 in Betrieb zu nehmen.

6) **EU-ZK Automatisiertes Ausfuhrsystem** – *AES (Upgrade)*: Umsetzung der Anforderungen des UZK bei Warenausfuhr und Warenausgang sowie der UZK-Vereinfachungen für den Handel.

Fortschritte: Gemäß dem UZK-Arbeitsprogramm 2023 können die Mitgliedstaaten das AES in drei Stufen in Betrieb nehmen: die Kernfunktionen bis zum 1. Dezember 2023, die Schnittstelle mit dem System zur Kontrolle der Beförderung verbrauchsteuerpflichtiger Waren bis zum 13. Februar 2024 und die Nicht-Kernfunktionen bis zum 2. Dezember 2024. Der Übergangszeitraum für die Wirtschaftsbeteiligten wurde bis zum 14. Dezember 2025 verlängert. Wie im vorangegangenen Bericht dargelegt, war die vollständige Entwicklung der nationalen Komponenten durch die Mitgliedstaaten jedoch nicht möglich, da einige Mitgliedstaaten weder die Frist vom 2. Dezember 2024 noch das Ende des Übergangszeitraums bis zum 11. Februar 2025 einhalten konnten und eine Verlängerung der Übergangsmaßnahmen beantragten. Diesbezüglich umfasste die am 7. Februar 2025 im Ausschuss für den Zollkodex beschlossene und am 13. März 2025 angenommene Änderung der Durchführungsverordnung über die technischen Modalitäten für elektronische Systeme (IRTA) die Verlängerung des Übergangszeitraums bis zum 14. Dezember 2025.

Wie aus Abbildung 4 hervorgeht, hatten zwölf Mitgliedstaaten den Betrieb mit Kernfunktionen am 1. Dezember 2023 aufgenommen, und im Verlauf der Jahre 2024 und 2025 waren weitere Mitgliedstaaten hinzugekommen. In der zweiten Hälfte des Jahres 2025 wurde die Lage jedoch aufgrund der verspäteten Inbetriebnahme durch einige Mitgliedstaaten (HU, PT, MT, FR, GR)

[13] Wie im UZK-Arbeitsprogramm für 2023 angegeben, muss der Übergangszeitraum von Phase 5 des NCTS zu Phase 6 des NCTS im Zeitraum vom 1. März 2025 bis zum 1. September 2025 stattfinden, d. h. im selben Zeitraum wie die Migration von Version 2 des ICS2 zu Version 3 des ICS2, sodass auf diese Weise die Synchronisierung zwischen beiden Systemen ermöglicht wird.

erneut kritisch, und den Wirtschaftsbeteiligten blieb nur ein mittleres bis sehr knappes Zeitfenster für den Übergang zum neuen AES. In einigen Ländern wie Frankreich war dies mit einem hohen Risiko langer Lkw-Warteschlangen an den Ausgangsorten der EU verbunden. Dank einer verstärkten Überwachung und Unterstützung durch die Kommission und das Engagement der Mitgliedstaaten und der Wirtschaftsbeteiligten **ging das AES am 15. Dezember 2025 in der gesamten EU in Betrieb**. Die Erreichung einer **100 %igen Abschlussquote** bei der Einführung des AES mit seinen Kernfunktionen war ein wichtiger Meilenstein, der zur digitalen Umsetzung des UZK beitrug.

Einige Mitgliedstaaten sind mit weiteren Verzögerungen bei der Einführung der Nicht-Kernfunktionen konfrontiert.

Was die *Komponente 2 des AES* betrifft, so haben die meisten Mitgliedstaaten diese Komponente im Jahr 2025 in Betrieb genommen.

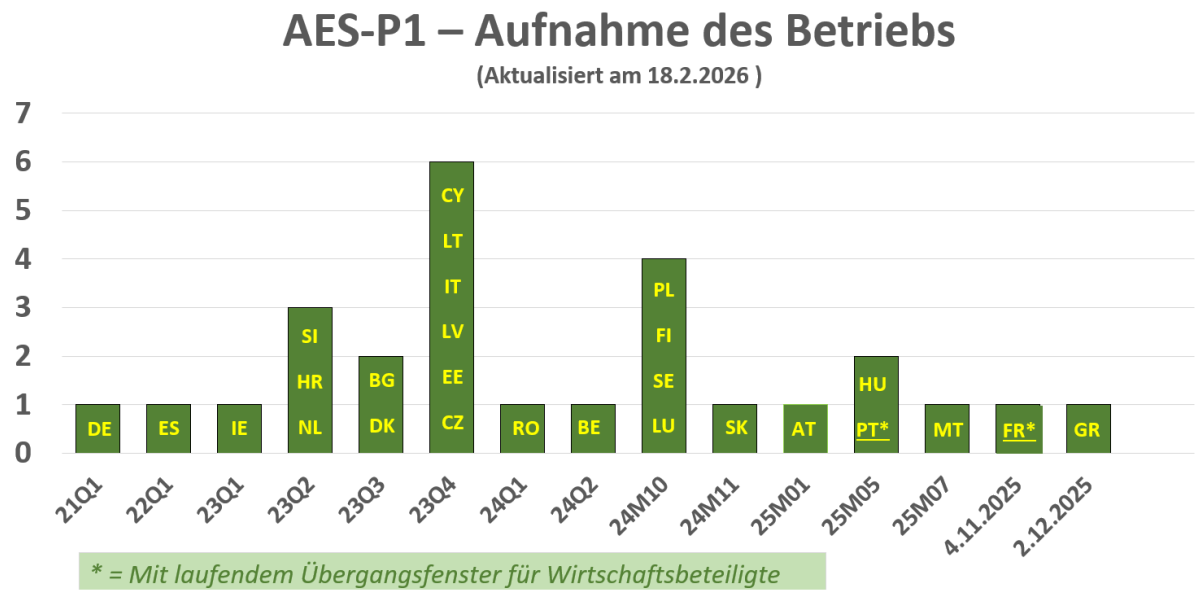


Abbildung 4: AES – Inbetriebnahme durch die Mitgliedstaaten

Zur **Zusammenfassung** des Stands der oben genannten transeuropäischen Projekte: Die Kommission war weiterhin auf dem richtigen Weg, die im Rahmen des UZK und des UZK-Arbeitsprogramms vereinbarten gesetzlichen Fristen einzuhalten. Was die Inbetriebnahme der nationalen Komponenten dieser transeuropäischen Systeme durch die Mitgliedstaaten betrifft, so wurden im Laufe des Jahres 2025 erhebliche Risiken für Verzögerungen festgestellt, insbesondere für die *CCI, Phase 6 des NCTS, Schritt 3 des ICS2 Schiene und Straße*, das *PoUS* und das *AES* (siehe Abschnitt 5.3). Bis Ende 2025 wurde das System im Zusammenhang mit dem Projekt PoUS – Phase 2 eingeführt, das AES nahm seinen Betrieb mit den Kernfunktionen in allen Mitgliedstaaten auf, und das ICS2 war für alle Verkehrsträger einsatzbereit. Über das Jahr 2025 hinaus besteht in einigen Mitgliedstaaten die Situation, dass die ausstehenden Inbetriebnahmen der Nicht-Kernfunktionen der CCI nicht plangemäß erfolgen.

5.2.2 Nationale Projekte

Gemäß Artikel 278 Absatz 2 UZK mussten die Mitgliedstaaten das Upgrade ihrer Systeme für die **drei vollständig nationalen Projekte**[14] bis zum 31. Dezember 2022 abschließen. Jedoch konnten 22 Mitgliedstaaten diese Frist nicht einhalten, weswegen ihnen auf ihren Antrag hin eine abweichende Regelung genehmigt wurde, mit der die Frist für die Inbetriebnahme bis zum 31. Dezember 2023 verlängert wurde[15].

Der letztjährige Bericht spiegelte einige weitere Verzögerungen wider, vor allem beim nationalen Einfuhrsystem und beim System der vorübergehenden Verwahrung. Die 2025 erzielten Fortschritte hinsichtlich der einzelnen nationalen Projekte werden nachstehend beschrieben und sind in Abbildung 5 dargestellt. Weitere Einzelheiten sind Abschnitt 3 der diesem Bericht beigefügten Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen zu entnehmen.

1) **EU-ZK Ankunftsmeldung, Gestellungsmitteilung und vorübergehende Verwahrung** (*AN, PN* und *TS*) – (Upgrade): Automatisierung der nationalen Einfuhrverfahren und Harmonisierung des Datenaustauschs zwischen Handel und Zoll in den Mitgliedstaaten.

Fortschritte: In früheren Berichten wurde festgestellt, dass die fristgerechte Fertigstellung der nationalen Systeme gefährdet war, aber im Jahr 2025 wurden wesentliche Fortschritte erzielt. Im Verlauf des Jahres 2025 verzögerte sich die Inbetriebnahme des Systems für die vorübergehende Verwahrung und/oder bei der Umstellung ihrer Wirtschaftsbeteiligten in einigen Mitgliedstaaten weiter. Da in diesen Fällen die gesetzliche Frist weit überschritten wurde, leitete die Kommission gegen acht Mitgliedstaaten (AT, BE, CY, DK, GR, PT, RO, SK) ein Vertragsverletzungsverfahren wegen Nichteinhaltung der rechtlichen Verpflichtung zur vorübergehenden Verwahrung – Luftverkehr ein.

Ende 2025 gelang den meisten der verspäteten Mitgliedstaaten die Inbetriebnahme ihres Systems. Dies lässt sich als **Abschlussquote von 98 %** zusammenfassen[16]. Wie aus Abbildung 5 hervorgeht, haben alle Mitgliedstaaten die Umsetzung der Ankunftsmeldung und der Gestellungsmitteilung abgeschlossen. Bei der vorübergehenden Verwahrung waren drei Mitgliedstaaten mit weiteren Verzögerungen konfrontiert und nannten für die Inbetriebnahme einen Termin nach 2025. Im Falle Österreichs (AT) ist die vollständige Umsetzung bis

[14] Ausgenommen aus diesem Zeitplan ist die Ausfuhrkomponente des nationalen Systems der besonderen Verfahren, deren Tätigkeiten und Planung mit dem *AES* verbunden sind.

[15] Durchführungsbeschluss (EU) 2023/235 der Kommission vom 1. Februar 2023 über die Gewährung einer von bestimmten Mitgliedstaaten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates beantragten abweichenden Regelung für die Nutzung anderer Mittel als solcher der elektronischen Datenverarbeitung zum Austausch und zur Speicherung von Informationen für die Meldung der Ankunft eines Seeschiffs oder eines Luftfahrzeugs (ABl. L 32 vom 3.2.2023, S. 220).
Durchführungsbeschluss (EU) 2023/234 der Kommission vom 1. Februar 2023 über die Gewährung einer von bestimmten Mitgliedstaaten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates beantragten abweichenden Regelung für die Nutzung anderer Mittel als solcher der elektronischen Datenverarbeitung zum Austausch und zur Speicherung von Informationen für die Gestellungsmitteilung für in das Zollgebiet der Union verbrachte Waren (ABl. L 32 vom 3.2.2023, S. 217).
Durchführungsbeschluss (EU) 2023/236 der Kommission vom 1. Februar 2023 über die Gewährung einer von bestimmten Mitgliedstaaten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates beantragten abweichenden Regelung für die Nutzung anderer Mittel als solcher der elektronischen Datenverarbeitung zum Austausch und zur Speicherung von Informationen für die Anmeldung zur vorübergehenden Verwahrung in Bezug auf gestellte Nicht-Unionswaren (ABl. L 32 vom 3.2.2023, S. 223).
Durchführungsbeschluss (EU) 2023/237 der Kommission vom 1. Februar 2023 über die Gewährung einer von bestimmten Mitgliedstaaten beantragten abweichenden Regelung für die Nutzung anderer Mittel als solcher der elektronischen Datenverarbeitung zum Austausch und zur Speicherung von Informationen im Zusammenhang mit der Zollanmeldung von in das Zollgebiet der Union verbrachten Waren nach den Artikeln 158, 162, 163, 166, 167, 170 bis 174, 201, 240, 250, 254 und 256 der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung des Zollkodex der Union (ABl. L 32 vom 3.2.2023, S. 226).

[16] Bei der Umsetzung der vorübergehenden Verwahrung im Zusammenhang mit dem Seeverkehr beträgt die Abschlussquote 96 %, und bei anderen Verkehrsträgern als dem Luft- oder Seeverkehr liegt die Abschlussquote bei 89 %.

April 2026[17] geplant, während GR und SK die Umsetzung für 2027 planen. Da die Kommission keine Verzögerungen hinnehmen kann, werden die Vertragsverletzungsverfahren fortgesetzt.

2) **EU-ZK Nationale Einfuhrsysteme** – *NIS* (Upgrade): Umsetzung aller Verfahrens- und Datenanforderungen im Zusammenhang mit der Einfuhr von Waren gemäß dem UZK.

Fortschritte: Mehrere Mitgliedstaaten berichteten seit 2022, der ursprünglichen Frist für die Inbetriebnahme der NIS durch die Mitgliedstaaten, über Risiken bei der fristgerechten Fertigstellung des Projekts. Im ersten Halbjahr 2025 verzögerte sich die Inbetriebnahme der NIS und/oder bei der Umstellung ihrer Wirtschaftsteilnehmer in einigen Mitgliedstaaten weiter. Daher leitete die Kommission im ersten Halbjahr 2025 gegen acht Mitgliedstaaten (AT, CZ, CY, DK, GR, FR, PT, RO) ein Vertragsverletzungsverfahren ein, weil sie ihrer rechtlichen Verpflichtung zur Inbetriebnahme der NIS nicht vollständig nachgekommen waren. Im Laufe des Jahres 2025 ergriffen die meisten Mitgliedstaaten (AT, CY, DK, MT, PL, SK) Maßnahmen zur Behebung der Verzögerungen und schlossen das Projekt im Jahr 2025 ab.

Bis Ende 2025 haben alle Mitgliedstaaten mit einer Ausnahme das System umgesetzt, was einer **Abschlussquote von 96 %** entspricht. Im Falle von CZ ist die vollständige Einführung für das zweite Quartal 2026 geplant. In einigen wenigen Mitgliedstaaten stehen bestimmte Upgrades noch aus, damit eine vollständig UZK- und EUCDM-konforme Umsetzung erreicht werden kann.

3) **EU-ZK Besondere Verfahren** – *SP* (Upgrade): Harmonisierung der besonderen Verfahren (d. h. Zolllagerverfahren, Endverwendung, vorübergehende Verwendung sowie aktive und passive Veredelung).

Fortschritte: Wie aus Abbildung 5 hervorgeht, sollten die meisten Mitgliedstaaten über Komponente 2 der *SP IMP* verfügen, was einer **Abschlussquote von 96 %** entspricht, wobei AT und CZ die letzten Mitgliedstaaten waren, die ihr System im zweiten und dritten Quartal 2026 einführten[18]. Was die *Komponente 1 der SP EXP* betrifft, so hatten die meisten Mitgliedstaaten das System trotz der Interdependenzen mit dem *AES-System* in Betrieb genommen oder werden es bis zum 2. Dezember 2024 in Betrieb nehmen. Die übrigen Mitgliedstaaten (AT, FR, GR, HU, MT und PT) nahmen das System bis Ende 2025 in Betrieb, was einer **Abschlussquote von 100 %** entspricht, während die Umstellung der Wirtschaftsbeteiligten in einigen Mitgliedstaaten noch nicht abgeschlossen war.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die Mitgliedstaaten im Jahr 2025 erhebliche Anstrengungen unternahmen und die nationalen Systeme nun betriebsbereit sind, während nach 2025 nur eine begrenzte Zahl kritischer Verzögerungen fortbesteht, was dazu führt, dass einige wenige Mitgliedstaaten gegen die Vorschriften verstoßen.

	AN	PN	TS	NIS	EINFUHR-KOMPO-NENTE DER SP
Frist gemäß dem UZK-Arbeits-programm	31.12.2022 mit Verlängerung bis 31.12.2023[1]			31.12.2022 mit Verlängerung bis 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	–	6.3.2021	6.3.2021	6.3.2021	6.3.2021

[17] AT nahm das System am 15. April 2026 in Betrieb.
[18] CZ nahm die NIS einschließlich der SP IMP am 18. Mai 2026 in Betrieb.

DK	6.11.2023	6.11.2023	7.6.2025	7.6.2025*	7.6.2025
EE	1.10.2023	15.3.2021	1.7.2021	1.7.2021	1.7.2021
ES	1.3.2023	1.1.2024	1.1.2024	5.9.2023	5.9.2023
FI	31.3.2023	31.3.2021	31.12.2022	31.12.2022	31.12.2022
FR	30.6.2023	6.3.2024	6.3.2024	30.11.2024*	30.11.2024
GR	31.12.2023	31.12.2023	**31.12.2027**	6.8.2024*	6.8.2024
HR	1.7.2023	1.3.2023	17.4.2023	1.1.2023	1.1.2023
HU	2.4.2024	2.4.2024	2.4.2024	1.11.2023	1.11.2023
IE	1.7.2023	23.11.2020	23.11.2020	5.10.2021	23.11.2020
IT	13.12.2022	13.12.2022	13.12.2022	1.7.2021	1.7.2021
LT	1.3.2023	28.2.2023	31.10.2023	31.12.2023	31.12.2023
LU	1.3.2023	10.1.2023	10.1.2023	2.5.2023	2.5.2023
LV	24.9.2017	24.9.2017	24.9.2017	4.6.2018	4.6.2018
MT	24.3.2025	24.3.2025	24.3.2025	24.3.2025	24.3.2025
NL	30.6.2023	1.12.2023	1.12.2023	1.4.2022	1.4.2022
PL	1.7.2023	20.4.2025	20.4.2025*	20.4.2025*	1.7.2021
PT	30.9.2025	30.9.2025	30.9.2025	1.10.2025	30.9.2025
RO	1.5.2024	30.9.2024	30.8.2025	30.8.2025	30.8.2025
SE	1.3.2023	27.9.2023	2.12.2025	15.3.2022	23.2.2023
SI	1.3.2023	1.3.2023	1.3.2024	1.1.2022	1.1.2022
SK	1.3.2023	1.10.2023	**31.3.2027***	30.9.2025*	11.6.2016
Abschluss-quote bis 2025	**100 %**	**100 %**	**89 %**	**96 %**	**93 %**

Legende	
	Inbetriebnahme bis 31.12.2025 abgeschlossen
	System nicht bis 31.12.2025 in Betrieb genommen
	Keine Termine in den nationalen Projektplänen angegeben oder Inbetriebnahme entfällt

Abbildung 5: Planung der Inbetriebnahme der nationalen Eingangs-/Einfuhrsysteme

[1] Bis zum 31.12.2023 für die Mitgliedstaaten, für die eine abweichende Regelung gewährt wurde.
[2] Bis zum 31.12.2023 für die Mitgliedstaaten, denen eine abweichende Regelung gewährt wurde, oder bis zum 1.7.2024, wenn Artikel 2 Absatz 4a der Delegierten Verordnung (EU) 2015/2446 der Kommission Anwendung findet.
* Das nationale System wurde fristgerecht aktualisiert, erfordert jedoch eine weitere Angleichung an den UZK und das EU-Zolldatenmodell, und/oder die Umstellung der Wirtschaftsbeteiligten ist noch nicht abgeschlossen.

5.2.3 Überwachungsdaten

Im diesjährigen Bericht möchten wir auf die verbleibenden Herausforderungen bei der Übermittlung der erforderlichen Daten an das **Überwachungssystem Surveillance 3 (SURV3)** hinweisen. Das Überwachungssystem der Kommission spielt im derzeitigen geoökonomischen und geopolitischen Klima eine entscheidende Rolle. Sein vorrangiges Ziel ist die Schaffung eines umfassenden Überwachungsrahmens, der die Handelsströme überwacht, die finanziellen Interessen der Union schützt und ihren Binnenmarkt vor unlauteren oder irregulären Praktiken schützt. Dieses System bildet die analytische Grundlage für die Aufdeckung von Regelabweichungen im Handel, die Verhinderung von Betrug und die Sicherstellung eines fairen Wettbewerbs für die EU-Industrie. Im Hinblick auf das

System Surveillance 3, das das technische Rückgrat der EU-Architektur für die Überwachung von Zolldaten bildet, weil es Handelsdaten aus den Zollanmeldungen, die den Zollverwaltungen der Mitgliedstaaten übermittelt werden, erfasst und verarbeitet, **sind die Qualität und Verfügbarkeit der über die NUS gemeldeten Daten von entscheidender Bedeutung**.

Eine beträchtliche Zahl von Mitgliedstaaten übermittelte den größten Teil ihrer Einfuhrdaten weiterhin über alte Systeme. Betrachtet man die Ausfuhrdaten, so verringert sich diese Zahl auf zwei Mitgliedstaaten (AT, FR).

Vor diesem Hintergrund leitete die Kommission im Jahr 2025 Vertragsverletzungsverfahren gegen 13 Mitgliedstaaten (AT, BE, CY, CZ, DK, FR, IE, IT, MT, PT, RO, SI, SK) ein, weil sie die Datenübermittlungspflichten im Rahmen von SURV3, insbesondere in Bezug auf die Vollständigkeit der Daten und die Übereinstimmung des Formats, nicht vollständig erfüllten.

Während es fünf Mitgliedstaaten (BE, IT, MT, RO, SI) gelang, im Laufe des Jahres 2025 geeignete Maßnahmen zu ergreifen, hatten insgesamt acht Mitgliedstaaten (AT, CY, CZ, DK, FR, IE, PT, SK) bis Ende 2025 noch immer nicht alle Einfuhrdaten an SURV3 übermittelt[19]. Dies lässt sich zu einer **Abschlussquote von 70 %** zusammenfassen.

5.2.4. Sachstand in den Beitrittsländern

Die Beitrittsländer der EU und andere Länder wie die Vertragsparteien des Übereinkommens über ein gemeinsames Versandverfahren (CTC) müssen den im UZK vorgesehenen Übergang zu den modernisierten elektronischen Systemen und die mit dem Vorschlag für eine Zollreform eingeführten neuen IT-Konzepte berücksichtigen.

Die Kommission überwacht die Fortschritte hin zu vollständig elektronischen Systemen dieser Länder im Rahmen der Berichterstattungspflicht gemäß Artikel 278a UZK nicht regelmäßig. Im Rahmen der Erweiterungsstrategie, einschließlich der Assoziierungsabkommen mit der EU, ist jedoch die Entwicklung einer Digitalstrategie und der digitalen Landschaft zur Unterstützung ihrer Angleichung an die EU-Zollvorschriften ein zentrales Element der regelmäßigen Bewertungen durch die EU.

Die Bewerberländer müssen sich schrittweise an die UZK-Systeme anschließen oder sie auf dem Weg zum Beitritt zum Zollgebiet der EU einführen. Je nach dem geplanten Zeitpunkt des Beitritts müssen sie möglicherweise auch die Funktionen der im Paket zur Zollreform vorgeschlagenen künftigen EU-Zolldatenplattform erfüllen.

In Zukunft müssen im Hinblick auf die Erweiterung um die Bewerberländer regelmäßig mehrere Schlüsselaktivitäten durchgeführt werden. Dazu gehören die Berichterstattung über die digitale Umsetzung und die Teilnahme an Konformitätsprüfungen, um die Interoperabilität zwischen ihren nationalen Systemen und denen der Mitgliedstaaten und der EU sicherzustellen. Darüber hinaus muss die EU die Leistungsfähigkeit der Systeme regelmäßig bewerten.

[19] FR, DK und SK übermittelten die SURV3-Daten bis Ende des ersten Quartals 2026, und AT, IE, PT und CZ planen, die Anforderungen bis zum zweiten Quartal 2026 zu erfüllen.

5.3 RISIKEN UND RISIKOMINDERUNGSMAßNAHMEN

Die Aufgabenteilung wurde von Anfang an mit allen Interessenträgern festgelegt und vereinbart und sollte während der gesamten Projektlebenszyklen eingehalten werden. Da die Kommission bei der Inbetriebnahme der in ihre Zuständigkeit fallenden zentralen Systeme und Komponenten eine Abschlussquote von 100 % erreicht hat und auch die Mitgliedstaaten bis zum Ablauf der allgemeinen Frist für den digitalen Übergang im Jahr 2025 einen sehr hohen Umsetzungsgrad erzielten, **sind die Risiken und Risikominderungsmaßnahmen nur noch für einen kleinen Teil der gesamten digitalen Umsetzung relevant.**

Wie auch in den vorangegangenen Berichten erläutert, sind die **von den Mitgliedstaaten angegebenen Gründe für die Verzögerungen vielschichtig und häufig wiederkehrend**. Dazu gehören mangelnde finanzielle und personelle Ressourcen, konkurrierende nationale IT-Prioritäten und wechselseitige Abhängigkeiten mit anderen Projekten. Darüber hinaus hoben die Mitgliedstaaten hervor, dass einige nationale IT-Infrastrukturen nicht für die technischen Anforderungen der Projekte ausgelegt seien; außerdem nannten sie Kapazitätsprobleme der Auftragnehmer und Abhängigkeiten von externen Interessenträgern. Weitere Faktoren sind erweiterte Konformitätsprüfungen, der Stand der Arbeiten seitens der Wirtschaftsbeteiligten, langwierige Verfahren zur Vergabe öffentlicher Aufträge, Governance-Herausforderungen und die Komplexität der Integration neuer Systeme in bestehende IT-Landschaften.

Die Mitgliedstaaten erläuterten in der Umfrage außerdem die verschiedenen Maßnahmen, die zur Behebung der aufgetretenen Verzögerungen ermittelt und getroffen wurden. Dazu gehören die Optimierung der Ressourcenzuweisung, die Einführung flexibler Methoden, die Umsetzung integrierter Systemlösungen und die Stärkung der Koordinierung mit den Auftragnehmern, um die Effizienz zu verbessern und die Zusammenarbeit zu fördern. Andere Mitgliedstaaten trafen Maßnahmen zur Verbesserung der Organisationsstrukturen, Straffung der Prozesse und Optimierung der Planung, um das Projektmanagement und die Entscheidungsfindung zu erleichtern. Diese Maßnahmen betrafen sowohl die nationalen als auch die transeuropäischen Projekten.

Was die nationalen Projekte betrifft, so wurde Ende 2025 eine Gesamtabschlussquote von 96 % für die Inbetriebnahme der nationalen Eingangs- und Einfuhrsysteme auf nationaler Ebene erreicht. Neben den wenigen Mitgliedstaaten, in den Verzögerungen auftreten, stellen einige weitere Mitgliedstaaten ihren Wirtschaftsbeteiligten nach wie vor das alte und das neue System zur Verfügung und/oder bereiten sich noch auf einige geringfügige Upgrades ihrer nationalen Systeme vor, um eine vollständige Konformität mit dem UZK und dem EU-Zolldatenmodell zu erreichen. Der vollständige Abschluss ist angesichts der Auswirkungen auf die transeuropäischen Systeme wie die CCI und die Datenübermittlung an das Überwachungssystem von entscheidender Bedeutung. Damit das Überwachungssystem ordnungsgemäß funktionieren kann, ist es unerlässlich, dass alle Mitgliedstaaten so bald wie möglich zu den neuen Datenformaten übergehen. Dies wird die Verfügbarkeit von Daten verbessern, die Datenqualität erhöhen und die Fähigkeit des Systems zur Überwachung der Handelsströme und zum Schutz der finanziellen Interessen der EU stärken.

Die Kommission leitete 2025 rechtliche Durchsetzungsmaßnahmen gegen Mitgliedstaaten ein, in denen sich die Inbetriebnahme der nationalen Eingangs-/Einfuhrsysteme und/oder die Übermittlung der erforderlichen Daten an das Überwachungssystem Surveillance verzögerten, und wird 2026 zusätzlich zu den fortlaufenden Unterstützungs- und Überwachungsmaßnahmen weitere rechtliche Maßnahmen treffen.

Was die transeuropäischen dezentralen Systeme mit nationalen Komponenten betrifft, so ist die Lage in Bezug auf einige Projekten sehr positiv, bei anderen jedoch kritisch, wie nachstehend beschrieben wird.

Den im Bericht 2024 gemeldeten Risiken wurde von den Mitgliedstaaten in Bezug auf die **Inbetriebnahme von Phase 5 des NCTS** ordnungsgemäß Rechnung getragen, was zu einem erfolgreichen Abschluss des Übergangszeitraums am 21. Januar 2025 führte. Auch für **Version 3 des ICS2** wurde die Umstellung für die Wirtschaftsbeteiligten im Straßen- und Schienenverkehr am

31. Dezember 2025 erfolgreich abgeschlossen. Dies ist den Anstrengungen der Mitgliedstaaten und der Wirtschaftsbeteiligten zu verdanken, während die Kommission die Mitgliedstaaten und Wirtschaftsbeteiligten auch weiterhin auf verschiedene Weise bei ihren Entwicklungstätigkeiten für Version 3 des ICS2 unterstützte. Dazu gehörten die Organisation spezieller Webinare, Unterstützung im Format „Häufig gestellte Fragen", Monitoring und die Koordinierung von Plenarsitzungen, um sicherzustellen, dass die Projektpläne mit den IT-Etappenzielen der Kommission in Einklang gebracht werden. Und schließlich wurden Kommunikationskampagnen, Online-Schulungen und Unterlagen in der öffentlichen Bibliothek des Dokumentationszentrums (CIRCABC) und auf der Website „Europa" bereitgestellt.

Bezüglich der Umsetzung des **AES** wurde im vorangegangenen Bericht festgestellt, dass einige Mitgliedstaaten den tatsächlichen Betrieb im Laufe des Jahres 2025 planten, d. h. später als die ursprünglichen Fristen des UZK-Arbeitsprogramms[20]. Um Störungen der Handelsströme zu vermeiden, verlängerte die Kommission auf Antrag dieser Mitgliedstaaten den Zeitraum für die Fortsetzung der Übergangsmaßnahmen für die Warenausfuhr und den Warenausgang bis zum 14. Dezember 2025. Um die Mitgliedstaaten bei der Entwicklung und Inbetriebnahme ihrer nationalen Komponenten zu unterstützen, setzte die Kommission außerdem das „Koordinierungsprogramm für die nationalen Verwaltungen" fort. Diese umfasste einen speziellen Helpdesk, virtuelle Sitzungen, um das Risiko von Verzögerungen in den Mitgliedstaaten zu mindern, aktualisierte Informationen für den Handel und die regelmäßige Berichterstattung an die ECCG und die Gruppe für Zollpolitik. Seit dem ersten Quartal 2021 veröffentlicht die Kommission zusätzlich vierteljährliche konsolidierte Fortschrittsberichte zur Umstellung auf die neuen Systeme, die zentrale Leistungsindikatoren für eine Früherkennung von Warnungen enthalten. Den Mitgliedstaaten und den Wirtschaftsbeteiligten wurden E-Learning-Module, Leitfäden und sonstiges Informationsmaterial zur Verfügung gestellt. Bis zum 15. Dezember 2025 gelang es allen Mitgliedstaaten, ihr System hinsichtlich der Kernfunktionen in Betrieb zu nehmen, wobei PT, FR und GR die letzten Mitgliedstaaten waren. Dies zeigt, dass sich die Ende 2024 vereinbarten Abhilfemaßnahmen mit der Änderung des Übergangsdatums und der verstärkten Fortschrittsüberwachung als der richtige Weg erwiesen haben. Die Aufgaben, die einige wenige Mitgliedstaaten noch erledigen müssen, betreffen die Umsetzung der Nicht-Kernfunktionen; dies wird im Laufe des Jahres 2026 weiter überwacht werden, um sicherzustellen, dass die Wirtschaftsbeteiligten alle Vereinfachungen, die der UZK bietet, in Anspruch nehmen können, wie beispielsweise die zentralen Zollabwicklung bei der Ausfuhr (Centralised Clearance at Export, CCE).

Für **Phase 2 des PoUS**-Projekts hängt der zentrale Betrieb von Inbetriebnahmen auf nationaler Ebene ab. Das Projekt ist aus Sicht der zentralen Zollverwaltung im Zeitplan, die Verfügbarkeit der nationalen zentralen Meldeportale für den Seeverkehr durch die Seeverkehrsbehörden der Mitgliedstaaten verzögert sich jedoch erheblich, wie in der Mitteilung der Kommission vom 22. Oktober 2024 über die Aktualisierung 2024 des mehrjährigen Durchführungsplans für das europäische Umfeld zentraler Meldeportale für den Seeverkehr (C/2024/6300) dargelegt wird. Gemäß dem Beschluss über die Gewährung einer abweichenden Regelung müssen die Mitgliedstaaten ab dem 15. August 2025 alle vier Monate bis zum 15. Tag nach dem vierten Monat über die Fortschritte bei der Bereitstellung der Schnittstelle zwischen dem PoUS-System gemäß dem Durchführungsbeschluss (EU) 2023/2879 und dem nationalen zentralen Meldeportal für den Seeverkehr gemäß der Verordnung (EU) 2019/1239 Bericht erstatten. Die Kommission hat sich in den Sitzungen der Koordinierungsgruppe „Elektronischer Zoll" (ECCG) und der Gruppe „Zollabfertigung" (CBG) an die Zollverwaltungen gewandt, um in enger Zusammenarbeit mit den Seebehörden ihr Fachwissen für die Umsetzung einzubringen.

Im Jahr 2025 wurden weitere Inbetriebnahmen für **Phase 6 des NCTS** erwartet, da von den Schienen- und Straßengüterverkehrsunternehmen erwartet wurde, dass sie die neuen zollrechtlichen Sicherheitsanforderungen der EU ab dem 1. September 2025 erfüllen. Aus den in den Abschnitten 3.7.2, 4.2 und 4.5.2 erläuterten Gründen wurde diese Frist für Phase 6 des NCTS bis zum 1. Juni 2026 verlängert. Gemäß dem Beschluss über die Gewährung einer abweichenden Regelung für Phase 6 des

[20] Im UZK-Arbeitsprogramm 2023 ist das Ende des Zeitfensters für die Inbetriebnahme der Kernfunktionen des Systems für den 1.12.2023, für die Entwicklung einer harmonisierten Schnittstelle mit dem EMCS für den 13.2.2024 und für die verbleibenden Funktionen für den 2.12.2024 vorgesehen. Bis zum 2.12.2024 sollten alle Mitgliedstaaten und Wirtschaftsbeteiligten das AES-System nutzen, dessen Übergangszeitraum am 11.2.2025 endet.

NCTS sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, der Europäischen Kommission monatlich über die Fortschritte beim Ausbau der Verknüpfung gemäß dem Durchführungsbeschluss (EU) 2023/2879 der Kommission Bericht zu erstatten. Phase 6 des NCTS ist ein wichtiger Schritt hin zu einer stärker harmonisierten, datengesteuerten Versandumgebung in ganz Europa – der Übergang verläuft jedoch uneinheitlich. Einige Wirtschaftsbeteiligte werden rasch von gestrafften Anmeldungen profitieren, während andere weiterhin mit getrennten Versandanmeldungen und Sicherheitserklärungen werden umgehen müssen. Während der Umstellung können die Anmeldevorschriften für multimodale oder länderübergreifende Sendungen je nach Abgangs-, Durchfuhr- und Bestimmungsland unterschiedlich sein. Es wird erwartet, dass die Umstellung bis Mitte 2026 abgeschlossen sein wird und sich alle Mitgliedstaaten in Phase 6 des NCTS befinden werden. In der Zwischenzeit sollten sich die Mitgliedstaaten und die Wirtschaftsbeteiligten auf Phase 6 des NCTS vorbereiten und ihre technische Bereitschaft für diese Phase sicherstellen, damit die Waren in der sich wandelnden Versandlandschaft reibungslos befördert werden können. Die Kommission wird die Fortschritte sehr genau verfolgen.

Was die Lage im Hinblick auf das **CCI-System** betrifft, so versäumten 17 Mitgliedstaaten das im UZK-Arbeitsprogramm[21] festgelegte Bereitstellungsdatum für Phase 1 der CCI vom 1. Juli 2024, und 19 Mitgliedstaaten hielten die Frist vom 2. Juni 2025 für Phase 2 der CCI nicht ein. Die Verzögerungen in den Mitgliedstaaten in Verbindung mit den unterschiedlichen Ansätzen für die inkrementelle Systementwicklung und Inbetriebnahme der CCI (siehe Abbildung 6 zur operativen Planung) führen zu einem Ungleichgewicht zwischen der Umsetzung des Anwendungsbereichs der CCI in den Mitgliedstaaten und den Anforderungen der Wirtschaftsbeteiligten an die vollständige Umsetzung der CCI.

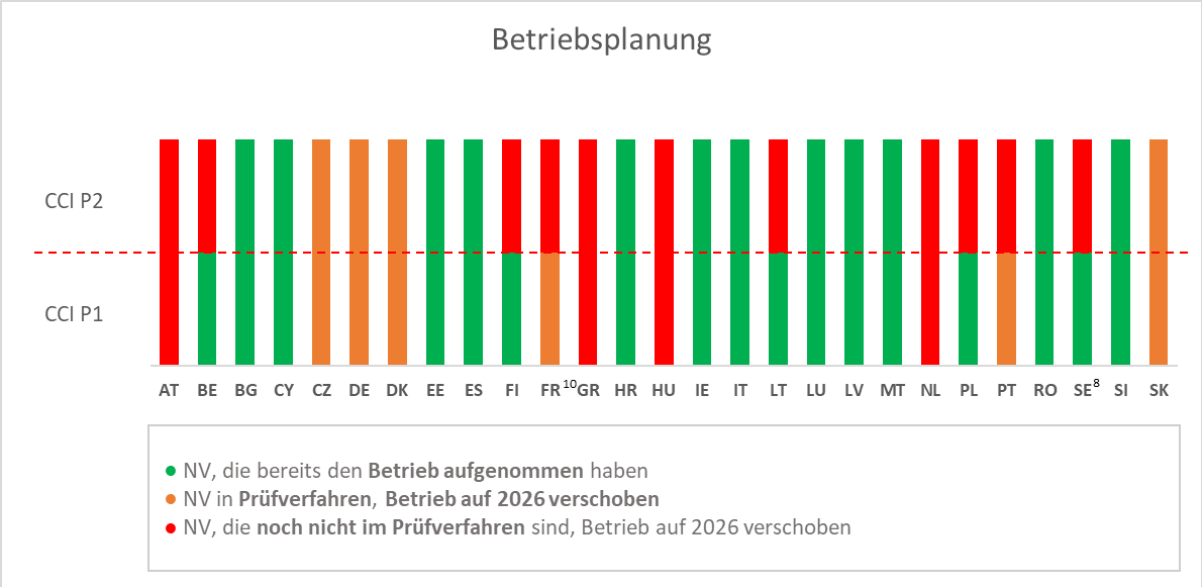


Abbildung 6: Operative Planung nach nationalen Verwaltungen der Mitgliedstaaten (NV)

Die Kommission setzte ihre engmaschige Überwachung der Fortschritte der Mitgliedstaaten bei der Entwicklung der nationalen Komponenten **für das CCI-Projekt** fort und führte ab dem ersten Quartal 2024 einen vierteljährlichen konsolidierten Fortschrittsbericht ein. Darüber hinaus setzte das zuständige CCI-Geschäftsteam der Kommission seine Bemühungen fort, Fragen der Mitgliedstaaten zur Einfuhr und zu Vereinfachungen bei der Einfuhr, wie beispielsweise zur zentralen Zollabwicklung, zu beantworten. Ferner wurden Sitzungen der CCI-Gruppe „Zollabfertigung“ organisiert, um unter anderem die Tätigkeiten im Zusammenhang mit den Anträgen auf Erteilung einer CCI-Bewilligung zu koordinieren; zudem wurden regelmäßige technische Sitzungen auf wöchentlicher und zweiwöchentlicher Basis sowie Feedback-Sitzungen zu Konformitätsprüfungen abgehalten.

[21] Im UZK-Arbeitsprogramm 2023 ist das Ende des Zeitfensters für die Inbetriebnahme für den 1.7.2024 vorgesehen.

Auf der Website „Europa“ wurden E-Learning-Module und Kommunikationsunterlagen zur Unterstützung der Umstellung auf die neuen Systeme und deren Einführung veröffentlicht. Außerdem gab die Kommission Verwaltungsschreiben an die Mitgliedstaaten heraus, in denen sich die Durchführung des CCI-Projekts über die gesetzliche Frist hinaus verzögerte.

Verzögerungen in den Mitgliedstaaten haben Auswirkungen auf den Fortschritt der transeuropäischen Systeme, was sich wiederum auf die **Tätigkeiten der Kommission auswirkt**. Dies erfordert fortlaufende Investitionen in Ressourcen für Konformitätsprüfungen, Koordinierungs- und Unterstützungstätigkeiten für die transeuropäischen Projekte sowie eine erweiterte Wartung der zentralen Komponenten während der Übergangszeiträume. Außerdem müssen die die Mitgliedstaaten weiter unterstützt und die Fortschritte überwacht werden.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass **die Kommission** im Laufe des Jahres 2025 auch eine Reihe von Maßnahmen ergriffen hat, die die von den Mitgliedstaaten auf nationaler Ebene ermittelten und durchgeführten Maßnahmen ergänzen.

Erstens hat die Kommission die **Kontrolle und Überwachung des digitalen UZK-Programms verbessert**, indem sie die Häufigkeit der Fortschrittsberichte erhöhte und mit jedem Mitgliedstaat bilaterale Treffen und Dienstreisen auf Direktorenebene organisierte. Die Umsetzung des UZK-Arbeitsprogramms stand ebenfalls durchgängig auf der Tagesordnung der Treffen und Dienstreisen des Generaldirektors sowie der Plenarsitzungen auf hoher Ebene mit den Generaldirektoren der Mitgliedstaaten in der Gruppe für Zollpolitik und mit den IT-Leitern (CIO) der Mitgliedstaaten im CIO-Netz. Die Mitgliedstaaten wurden aufgefordert, die Fortschritte bei den verbleibenden Projekten genau zu verfolgen und Abhilfemaßnahmen zu ergreifen, damit das digitale Programm des UZK bis Ende 2025 abgeschlossen werden kann.

Die Kommission nutzte weiterhin ein Dashboard des mehrjährigen Strategieplans für den Zollbereich (im Folgenden „MASP-C“) auf der Grundlage der Überarbeitung des MASP-C 2023 und des UZK-Arbeitsprogramms 2023, um die Fortschritte und Meilensteine des Projekts zu überwachen und Verzögerungen frühzeitig zu erkennen. Das Dashboard wird den Mitgliedstaaten in der ECCG, die gemeinsam mit Vertretern der Handelsgemeinschaft zusammentritt, vierteljährlich präsentiert.

Zweitens setzte die Kommission ihre verstärkte **Unterstützung für die Mitgliedstaaten hinsichtlich der transeuropäischen Systeme** fort, indem sie einen agileren und iterativen Ansatz für die Entwicklung und Inbetriebnahme der elektronischen Systeme des UZK einführte. Mit diesem Ansatz, der die Erstellung von Prototypen, eine rasche Problemlösung und eine ausgewogene Arbeitslast sowohl für die Kommission als auch für die Mitgliedstaaten umfasst, werden die Systemqualität verbessert und greifbare Fortschritte ermöglicht. Dieser Ansatz wurde sowohl von den Mitgliedstaaten als auch von den Wirtschaftsbeteiligten begrüßt.

Des Weiteren richtete die Kommission einen **Mechanismus** ein, der bereits in der Anfangsphase der Projekte eine verstärkte **Zusammenarbeit** zwischen allen Interessenträgern ermöglichen soll; Ziel ist es, die Qualität der vorbereitenden Tätigkeiten zu verbessern, Schwierigkeiten bei der Entscheidungsfindung zu vermeiden und die Transparenz mittels regelmäßiger Projektaktualisierungen sicherzustellen.

Die Kommission setzte zudem die **Koordinierung und Überwachung der Programme** für jedes der laufenden Projekte im Zusammenhang mit den transeuropäischen Systemen ICS2, NCTS, CCI und AES fort.

Drittens bat die Kommission durch Umfragen und andere Mittel die Mitgliedstaaten um Informationen hinsichtlich ihrer Einschränkungen und ihres Unterstützungsbedarfs zur Minderung der Risiken. Die Mitgliedstaaten gaben an, dass die bilateralen Treffen auf Direktorenebene und der technische Dialog mit der GD TAXUD von großem Nutzen gewesen seien. Die Kommission setzte ihre Praxis fort, **gewonnene Erkenntnisse** und **bewährte Verfahren** für die Entwicklung der digitalen Projekte zu sammeln. Die 2025 durchgeführte Umfrage lieferte die dafür erforderlichen Informationen, und die Ergebnisse wurden in Abschnitt 1 der diesem Bericht beigefügten Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen aufgenommen. Darüber hinaus tauschten sich mehrere Mitgliedstaaten

während der Sitzung der hochrangigen Gruppe für Zollpolitik im Juli und Dezember 2025 und der Sitzung des CIO-Netzes im November 2025 über ihre nationalen Erfahrungen und Verfahren im Zusammenhang mit dem digitalen Wandel im Rahmen des UZK aus.

Viertens führte die Kommission im Einklang mit der **Durchsetzungsstrategie der EU** einen förmlichen Schriftwechsel mit den Mitgliedstaaten, in denen sich die Umsetzung digitaler Systeme verzögert. Die Kommission beschloss, rechtliche Schritte gegen Mitgliedstaaten einzuleiten, die ihren Verpflichtungen aus dem UZK und dem UZK-Arbeitsprogramm nicht nachkommen. Im Mai[22], Juni[23] und Juli[24] 2025 wurden Vertragsverletzungsverfahren gegen 14 Mitgliedstaaten (AT, BE, CZ, CY, DK, FR, GR, IE, IT, MT, SK, SI, PT, RO) eingeleitet, weil diese Länder ihren Verpflichtungen zur Inbetriebnahme des Systems für die vorübergehende Verwahrung im Luftverkehr (TS Air), des nationalen Einfuhrsystems (NIS) und des automatisierten Ausfuhrsystems (AES) sowie ihren Verpflichtungen zur Übermittlung von Zolldaten an das Überwachungssystem (SURV3) nicht nachgekommen waren.

Rückblickend auf die allgemeinen Erfahrungen mit dem digitalen Wandel und der Umsetzung des UZK über einen Zeitraum von zehn Jahren wurden die Mitgliedstaaten in einer speziellen CIO-Sitzung zu den größten Herausforderungen während der digitalen Umsetzung des UZK um Rückmeldungen gebeten. Die Antworten zeigten ein klares Muster: **Die drei bei Weitem größten Schwierigkeiten betrafen 1) die Governance-Strukturen, die keine rechtzeitige Entscheidungsfindung ermöglichen, 2) die Aufrechterhaltung der Zusammenarbeit mit den Interessenträgern und 3) die Festlegung und Beibehaltung eines klaren Umfangs.** Die Komplexität nationaler Governance-Regelungen führte in bestimmten Fällen zu unklaren Zuständigkeiten. Bei groß angelegten Programmen für den digitalen Wandel wie dem UZK birgt die diffuse Rechenschaftspflicht ein unmittelbares Umsetzungsrisiko. Die Erfahrung der Kommission hat gezeigt, dass die Umsetzung nur dann beschleunigt wird, wenn in den einzelnen Ländern auf hoher Ebene klare Zuständigkeiten, eine klare Steuerung und eine zentrale Koordinierung festgelegt sind. So wurden deutlich schneller und berechenbarer Fortschritte erzielt.

---

[22] Aufforderungsschreiben wurden an Tschechien (INFR(2025)2017), Dänemark (INFR(2025)2018), Griechenland (INFR(2025)2019), Österreich (INFR(2025)2015), Rumänien (INFR(2025)2020) und die Slowakei (INFR(2025)2021) gerichtet, weil diese Länder die elektronischen Systeme für die vorübergehende Verwahrung im Luftverkehr und in einigen Fällen das nationale Einfuhrsystem nicht bis zum 31. Dezember 2023 in Betrieb genommen hatten. Darüber hinaus wurden Dänemark (INFR(2025)2011), Frankreich (INFR(2025)2012), Zypern (INFR(2025)2010), Österreich (INFR(2025)2007), Portugal (INFR(2025)2013) und Rumänien (INFR(2025)2014) Aufforderungsschreiben übermittelt, weil die Länder der Kommission keine vollständigen Zolldaten über das SURV3 übermittelt hatten. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/inf_25_982%23_blank.

[23] Gegen Portugal (INFR(2025)2064) und Belgien (INFR(2025)2016) wurden Vertragsverletzungsverfahren wegen Nichtinbetriebnahme des Systems zur vorübergehenden Verwahrung für den Luftverkehr und im Falle Portugals auch wegen Nichtinbetriebnahme des nationalen Einfuhrsystems eingeleitet. Darüber hinaus wurde Belgien (INFR(2025)2009) ein Aufforderungsschreiben übermittelt, weil das Land es versäumt hatte, der Kommission über das SURV3-System vollständige Zolldaten zu übermitteln. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/inf_25_1241.

[24] Die Kommission richtete Aufforderungsschreiben an Frankreich (INFR(2025)2060) und Zypern (INFR(2025)2061), weil diese Länder das System für die vorübergehende Verwahrung und das nationale Einfuhrsystem und im Falle Frankreichs auch das automatisierte Ausfuhrsystem nicht in Betrieb genommen hatten. Darüber hinaus wurde Tschechien (INFR(2025)2054), Irland (INFR(2025)2055), Italien (INFR(2025)2056), Malta (INFR(2025)2057), Slowenien (INFR(2025)2059) und die Slowakei (INFR(2025)2058) vorgeworfen, der Kommission keine vollständigen Zolldaten über das SURV3-System übermittelt zu haben. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/inf_25_1628.