COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 13.7.2026
COM(2026) 362 final

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

elaborado según lo dispuesto en el artículo 278 bis, del Código Aduanero de la Unión, sobre los progresos realizados en el desarrollo de los sistemas electrónicos establecidos en virtud del Código

{SWD(2026) 180 final}

Índice

1. Introducción 2

2. Resumen 4

3. Contenido del informe 6

4. Responsabilidades relativas a la aplicación digital del CAU 7

5. Panorama general de los progresos realizados respecto de la implantación de los sistemas electrónicos en el ámbito del CAU 7

5.1 PROYECTOS COMPLETADOS ANTES DE 2025 7

5.2 AVANCES DE LOS PROYECTOS EN 2025 8

5.3 RIESGOS Y MEDIDAS DE MITIGACIÓN 19

1. INTRODUCCIÓN

El presente documento constituye el informe anual de situación sobre la aplicación digital del Código Aduanero de la Unión[1] (CAU) para el año 2025 y es el **séptimo y último informe** elaborado por la Comisión de conformidad con el artículo 278 *bis* del CAU sobre los progresos realizados en el desarrollo de los sistemas electrónicos[2].

El CAU entró en vigor el 1 de mayo de 2016 y, tras su modificación en 2019[3], fija en 2020, 2022 y 2025 los plazos para la terminación progresiva de los proyectos de transición digital y de aplicación del CAU. Durante el período transitorio, los sistemas electrónicos y en soporte papel existentes podrían utilizarse para el cumplimiento de las formalidades aduaneras (las denominadas «medidas transitorias») hasta que estén operativos los sistemas electrónicos nuevos o perfeccionados previstos en virtud del CAU.

En este contexto, el programa de trabajo del CAU[4] y el Reglamento de Ejecución sobre las disposiciones técnicas de los sistemas electrónicos[5] (IRTA) deben leerse conjuntamente con el CAU y sus actos delegados y de ejecución.

El programa de trabajo del CAU es el instrumento jurídico para orientar el complejo proceso gradual de transición tridimensional hacia un entorno aduanero plenamente digital, teniendo en cuenta las interdependencias entre los sistemas y la situación del desarrollo real. Es el instrumento utilizado para orientar a las partes interesadas de los proyectos (Estados miembros, Comisión, operadores económicos) hacia una ejecución común y viable de los proyectos a más tardar el 31 de diciembre de 2025 como fecha final de la transición digital. El IRTA define las disposiciones técnicas para cada uno de los sistemas en términos de componentes, responsabilidades, acceso a los datos y transición técnica.

El presente informe se basa en el programa de trabajo del CAU, adoptado por la Comisión el 15 de diciembre de 2023, como base de referencia para la comunicación de los avances. Los aspectos relativos a la gobernanza del programa y de los proyectos se definen en el Plan Estratégico Plurianual en Materia de Aduanas (MASP-C). **El informe abarca los progresos realizados a lo largo de los años para lograr unas aduanas plenamente digitales en la Unión Europea en 2025, que marca el último año de aplicación del CAU**.

Si bien el CAU establece la base jurídica para un marco aduanero plenamente digital y armonizado en toda la Unión Europea y sus fronteras exteriores, su aplicación plena y uniforme en todos los ámbitos aduaneros y en todos los Estados miembros representa un **requisito previo para el buen funcionamiento de la Unión Aduanera y sienta las bases para la próxima fase de la reforma aduanera**. Por lo tanto, es fundamental que todos los Estados miembros completen su parte de la aplicación del actual CAU para garantizar que los operadores económicos y los comerciantes obtengan todos los beneficios antes de pasar a la reforma aduanera de la UE. La Comisión adoptó el 17 de mayo de 2023 una propuesta de reforma global de la Unión Aduanera, que incluye un nuevo CAU, lo cual

[1] Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de octubre de 2013, por el que se establece el código aduanero de la Unión (DO L 269 de 10.10.2013, p. 1).

[2] Informe de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo:
2019: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/ALL/?uri=CELEX%3A52019SC0434;
2020: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A52020SC0339;
2021: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A52021SC0382;
2022: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A52023SC0029;
2023: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=COM:2024:395:FIN;
2024: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=celex:52025DC0579.

[3] Reglamento (UE) 2019/632 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2019, por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 952/2013 a fin de prolongar la utilización transitoria de medios distintos de las técnicas de tratamiento electrónico de datos previstas en el Código Aduanero de la Unión (DO L 111 de 25.4.2019, p. 54).

[4] Decisión de Ejecución (UE) 2023/2879 de la Comisión, de 15 de diciembre de 2023, por la que se establece el programa de trabajo relativo al desarrollo y a la implantación de los sistemas electrónicos previstos en el código aduanero de la Unión (DO L, 2023/2879, 22.12.2023, p. 1, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202302879).

[5] Reglamento de Ejecución (UE) 2025/512 de la Comisión, de 13 de marzo de 2025, por el que se establecen las disposiciones técnicas para el desarrollo, el mantenimiento y la utilización de los sistemas electrónicos destinados al intercambio y al almacenamiento de información con arreglo al Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L, 2025/512, 20.3.2025, p. 1, https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_impl/2025/512/oj).

marca una transformación significativa del marco aduanero de la UE[6]. El 26 de marzo de 2026, el Parlamento Europeo y el Consejo alcanzaron un acuerdo político en el diálogo tripartito sobre la propuesta de la Comisión relativa a la reforma más ambiciosa de la normativa aduanera de la UE desde 1968. Ahora, se prevé que el proyecto de texto sea revisado por los juristas-lingüistas y posteriormente aprobado por el Consejo y el Parlamento Europeo para su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* a más tardar en noviembre de 2026.

La reforma aduanera se estructura en torno a tres pilares principales:

1) **una gestión de riesgos y unos controles aduaneros más inteligentes mediante la creación de una Autoridad Aduanera de la UE y un Centro Aduanero de Datos de la UE**: digitalizará y simplificará los procedimientos, reducirá los costes y la burocracia, promoverá un enfoque más uniforme en las fronteras exteriores y protegerá mejor el mercado único mediante una gestión de riesgos y una ejecución más sólidas y basadas en datos;
2) **una mayor asociación con las empresas**: una nueva asociación con los operadores comerciales basada en procesos transparentes que permitirá que los flujos comerciales que cumplan los requisitos funcionen sin una interacción aduanera formal y aliviará la carga administrativa correspondiente;
3) **un marco moderno para el comercio electrónico**: un régimen aduanero de comercio electrónico a medida, que convertirá las plataformas en línea en elementos clave para garantizar que las mercancías vendidas en línea directamente a los consumidores de la UE cumplen todas las obligaciones aduaneras.

Las aduanas desempeñan un papel fundamental en el mantenimiento de la seguridad del mercado único y de sus ciudadanos. Con la reforma aduanera, las aduanas europeas estarán equipadas para adaptarse a la rápida evolución del panorama del comercio internacional. En este contexto, la reforma introduce varias medidas específicas para hacer frente al rápido crecimiento del comercio electrónico. Mientras tanto, **como solución temporal**, la Comisión y los Estados miembros acordaron en noviembre de 2025 eliminar la exención de derechos que había estado en vigor hasta ese momento para los paquetes con un valor inferior a 150 EUR e introducir un derecho de 3 EUR sobre estos paquetes, a partir del 1 de julio de 2026. La supresión del umbral tiene por objeto igualar las condiciones de competencia entre las ventas de comercio electrónico y el comercio minorista tradicional, con vistas a restablecer la equidad al tiempo que se mantienen las posibilidades de elección de los consumidores. Además, con el acuerdo alcanzado en el diálogo tripartito del 26 de marzo, se está introduciendo una **tasa de tramitación** sobre los bienes de escaso valor importados en la UE, a fin de compensar el aumento de los costes para las autoridades aduaneras. La tasa se introducirá a más tardar el 1 de noviembre de 2026. Una vez que el Centro Aduanero de Datos de la UE esté plenamente operativo, se aplicarán los derechos de aduana normales.

Cabe señalar que, en esta fase, en la que todo el énfasis político se pone en la reforma aduanera y el comercio electrónico**, existe el riesgo de que los retrasos en la aplicación digital del CAU se pasen por alto como meros retrasos técnicos,** mientras que las consecuencias sistémicas de estos retrasos podrían ser graves para la UE. El mal funcionamiento o la implantación parcial de los sistemas de exportación e importación podría dar lugar a congestión en los principales puntos de salida o entrada, lo que generaría protestas, fallos de supervisión y retrasos en la cadena de suministro. Además, la falta de armonización de los datos podría dar lugar al levante de mercancías de alto riesgo (productos de doble uso, mercancías sancionadas, importaciones infravaloradas) para su circulación antes de un análisis de riesgos completo, en particular al limitar la capacidad de la Comisión para detectar problemas y diseñar una estrategia de reacción a tiempo.

[6] Propuesta de REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO por el que se establecen el Código Aduanero de la Unión y la Autoridad Aduanera de la Unión Europea y por el que se deroga el Reglamento (UE) n.º 952/2013 [COM(2023) 258 final].

La finalización oportuna del programa digital del CAU es una prioridad importante para materializar los beneficios introducidos para los operadores en el CAU, por ejemplo, mediante una mayor armonización de los procesos, la digitalización desde el diseño, respaldada por un Modelo de Datos Aduaneros de la UE armonizado e integrado a escala internacional, y simplificaciones de gran alcance para los operadores de confianza. La finalización de la aplicación digital del CAU es en ese sentido crucial para apoyar y contribuir a la reforma aduanera y al desarrollo del futuro Centro Aduanero de Datos de la UE, con el fin de garantizar que las importantes simplificaciones prometidas por la reforma aduanera se fundamenten en una sólida base de armonización y digitalización.

2. RESUMEN

La aplicación del CAU ha alcanzado su último y decisivo año. Desde la adopción del programa de trabajo del CAU en 2014, el esfuerzo colectivo de la Comisión, los Estados miembros y los operadores económicos ha sido fundamental para avanzar hacia un entorno aduanero plenamente digital. A principios de 2025, se había completado el 70 % del programa de trabajo digital. A lo largo de 2025, el proceso de aplicación se ha caracterizado por avances significativos y se han alcanzado varios hitos importantes tanto en los sistemas transeuropeos como en los nacionales, lo que se refleja en un cambio constante hacia un panorama de aplicación en gran medida «ecológico» en todos los Estados miembros. El presente informe demuestra que **la aplicación digital del CAU casi se había completado a finales de 2025**, como se muestra visualmente en el gráfico 1. Los proyectos marcados en verde están terminados; los proyectos marcados en naranja indican los ámbitos en los que menos del 90 % de los Estados miembros están preparados, y los marcados en amarillo indican los ámbitos en los que entre el 90 y el 99 % de los Estados miembros están preparados.

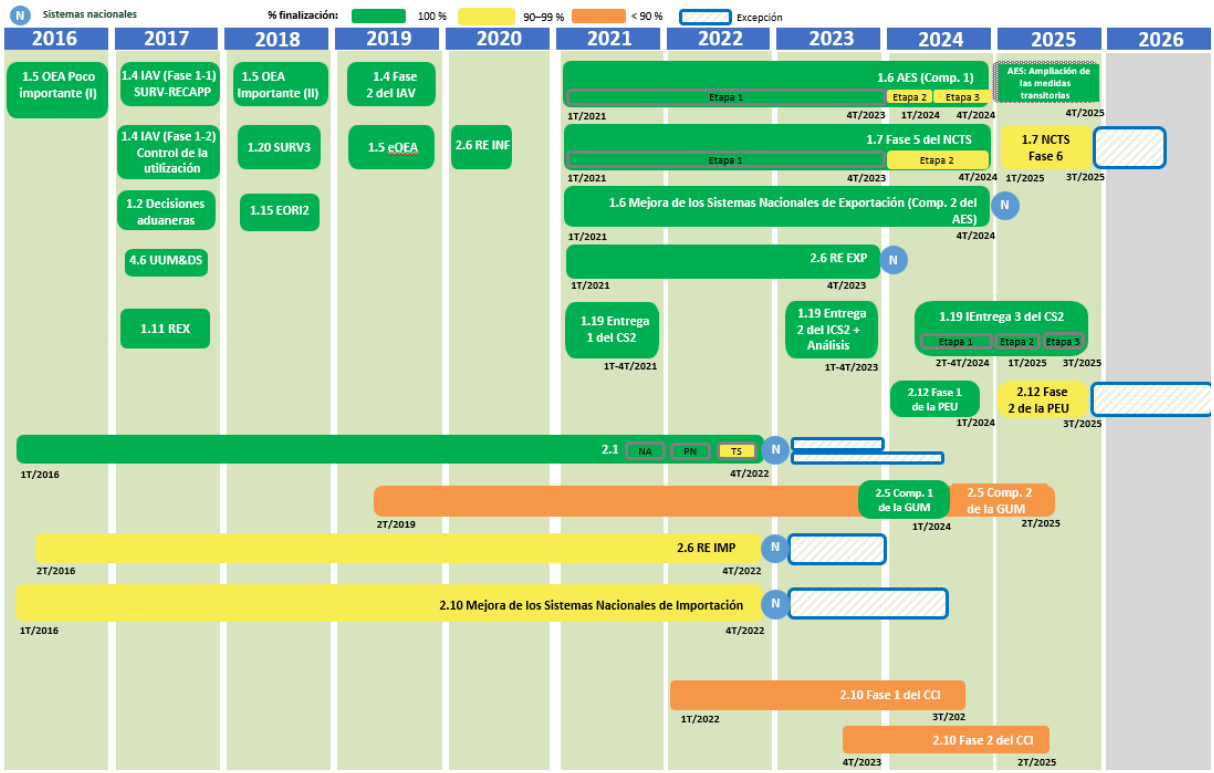


Gráfico 1: Resumen de la planificación

Hasta la fecha, la **aplicación digital del Código Aduanero de la Unión (CAU) se ha completado en su mayor parte**, y la gran mayoría de los sistemas del CAU ya se han implantado y los Estados

miembros trabajan en un entorno digital plenamente integrado en el ámbito del CAU. **El 96 % de todos los sistemas nacionales y el 100 % de todos los sistemas transeuropeos centralizados están implantados a finales de 2025**. **Los retos restantes son limitados y específicos de cada país y proyecto**. Ya no se refieren a la arquitectura general del CAU, sino a retrasos residuales o a cuestiones transitorias en un pequeño número de Estados miembros. El proyecto de Despacho Centralizado de las Importaciones es el más crítico. Otros proyectos que requieren un seguimiento específico en algunos Estados miembros son: la implantación del sistema nacional de depósito temporal y del Sistema Nacional de Importación, así como la implantación del componente nacional para el Sistema de Gestión de las Garantías, el Sistema Automatizado de Exportación (accesorio), la fase 5 (accesoria) y la fase 6 (objeto de una excepción hasta el 31 de mayo de 2026) del Nuevo Sistema de Tránsito Informatizado, y la fase 2 de la Prueba del Estatuto de la Unión (objeto de una excepción hasta el 1 de marzo de 2027).

Las actividades restantes se refieren principalmente a la finalización de las mejoras finales por parte de algunos Estados miembros, las pruebas o las validaciones previas a la implantación de los sistemas, la transición de los operadores económicos de los sistemas recientemente implantados y las interconexiones entre sistemas. En este contexto, la Comisión adoptó tres decisiones de excepción en 2025 para proporcionar seguridad jurídica y continuidad de las actividades, principalmente para apoyar la transición de los operadores económicos en lo relativo a la presentación de los requisitos de seguridad fronteriza de la UE en combinación con el tránsito (la entrega 3 del ICS2 y la fase 6 del NCTS) y a la presentación del manifiesto aduanero de mercancías como Prueba del Estatuto de la Unión (fase 2 de la PEU). Estas siguen siendo limitadas en cuanto a su ámbito de aplicación y ampliación de los plazos, y se han establecido mecanismos de seguimiento detallados para supervisar de cerca los avances hasta su plena finalización.

Además, la **Comisión decidió en 2025 emprender acciones legales contra catorce Estados miembros** en total por incumplimiento de sus obligaciones en virtud del CAU y sus actos de ejecución. Se trata de dos tipos principales de incumplimiento: el primero se refiere a la implantación de sistemas digitales aduaneros (es decir, el depósito temporal para el transporte aéreo, el Sistema Nacional de Importación y el Sistema Automatizado de Exportación, en particular la garantía de la disponibilidad operativa y la migración de los sistemas de los operadores económicos), que afecta a diez Estados miembros en total, y el segundo atañe a la transmisión de todo el conjunto de cincuenta y siete elementos de datos aduaneros normalizados en el formato requerido a través del sistema Vigilancia, que es esencial para la recogida, el seguimiento y la gestión de riesgos de los datos aduaneros de la UE, que afecta a trece Estados miembros en total.

Las actividades de la Comisión con vistas a una combinación de planificación, coordinación, apoyo a Estados miembros específicos, seguimiento y ejecución han demostrado su eficacia.

A finales de 2025, la mayoría de los Estados miembros afectados consiguieron resolver adecuadamente los retrasos. Con un conjunto limitado de implantaciones residuales que se extienden hasta 2026 y, en algunos casos específicos, hasta 2027, las lagunas restantes están claramente determinadas, tienen plazos definidos y son objeto de un estrecho seguimiento. Están cubiertas por decisiones de excepción o están sujetas a un seguimiento intensificado y, en caso necesario, a medidas de ejecución reforzadas. Al mismo tiempo, sin embargo, las dificultades a las que se enfrentan los Estados miembros a la hora de ejecutar proyectos críticos, en particular los sistemas y componentes nacionales, han puesto de relieve **la fragilidad de una aventura conjunta de una compleja transformación digital, con la participación de la Comisión, los veintisiete Estados miembros y miles de operadores económicos hacia un ámbito de aplicación y una fecha de finalización comúnmente acordados**. Requiere la integración de nuevos sistemas con los existentes y la interoperabilidad entre diferentes ámbitos, como la exportación seguida del tránsito. La complejidad es aún más crítica cuando se requiere interoperabilidad con otros programas de transformación digital no aduanera, como el entorno europeo de ventanilla única marítima.

Si se analizan las experiencias generales en la transformación digital y la aplicación del programa de trabajo del CAU a lo largo de un período de diez años, se observa un patrón claro. Los Estados miembros destacaron que las dificultades más significativas que encontraron para lograr una conclusión satisfactoria fueron las siguientes: 1) las estructuras de gobernanza que permitan una toma

de decisiones oportuna; 2) el mantenimiento de la participación de las partes interesadas; y 3) la definición y el mantenimiento de un ámbito de aplicación claro.

En general, el plazo de finales de 2025 marcó el cierre formal de la aplicación digital del CAU. Dado que el marco digital básico en virtud del CAU ya está operativo a nivel de la UE, se ha notificado un importante logro que reforzará el control de las fronteras exteriores de la UE y de los flujos comerciales en un momento de grandes turbulencias geopolíticas y geoeconómicas. La Unión Aduanera está ahora en condiciones de pasar de la transición y entrega a la consolidación y estabilización, y el CAU proporciona una base sólida y creíble para la próxima reforma aduanera.

3. CONTENIDO DEL INFORME

Los proyectos enumerados en el programa de trabajo del CAU se pueden dividir en tres categorías de sistemas según las definiciones recogidas en el IRTA[7]:

i) **Sistemas transeuropeos centrales** que la Comisión debe desarrollar o perfeccionar (y que a menudo requieren, asimismo, la introducción de cambios o mejoras de los sistemas nacionales por parte de los Estados miembros);
ii) **Sistemas transeuropeos descentralizados** cuyo desarrollo o perfeccionamiento corresponde a la Comisión, pero que constan de un importante componente nacional que debe ser aplicado por los Estados miembros;
iii) **Sistemas nacionales** cuyo desarrollo o perfeccionamiento corresponde exclusivamente a los Estados miembros.

El presente informe comienza explicando el método de elaboración del informe y las fuentes utilizadas (sección 2) y, a continuación, expone brevemente las responsabilidades de los sistemas electrónicos del CAU (sección 4). Además, contiene la visión general de los diferentes proyectos y sus avances (sección 5) y también destaca los riesgos y las medidas de mitigación (sección 6).

Este informe va **acompañado de un documento de trabajo de los servicios de la Comisión**[8], publicado junto con el informe, que contiene información detallada sobre la planificación y el progreso de los distintos proyectos comunicados por los Estados miembros a finales de junio de 2025. Este trabajo contó con el apoyo de un contratista externo. Las últimas actualizaciones de los Estados miembros se abordaron principalmente en el informe.

El informe y el documento de trabajo de los servicios de la Comisión se redactan sobre la base de la información recopilada a través de las siguientes **fuentes**:

1) planes nacionales de proyectos que los Estados miembros están obligados a presentar dos veces al año (enero y junio) y una nueva actualización que se solicitó hacia finales de 2025.

La información recopilada para cada proyecto incluye fechas específicas, la situación y el progreso de cada uno de los hitos establecidos en el programa de trabajo del CAU;

2) encuesta distribuida a los Estados miembros.

La información incluía la evaluación del riesgo, los retrasos y los motivos de tales retrasos, así como las medidas de mitigación previstas o adoptadas en relación con los proyectos. Además, siguiendo con el enfoque adoptado en 2023, los Estados miembros también facilitaron información sobre las enseñanzas extraídas durante el desarrollo de los proyectos y sobre el posible apoyo adicional necesario;

3) reuniones bilaterales de alto nivel con los Estados miembros.

---

[7] Reglamento de Ejecución (UE) 2025/512 de la Comisión, de 13 de marzo de 2025, por el que se establecen las disposiciones técnicas para el desarrollo, el mantenimiento y la utilización de los sistemas electrónicos destinados al intercambio y al almacenamiento de información con arreglo al Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L, 2025/512, 20.3.2025, p. 1, https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_impl/2025/512/oj).

[8] Documento de trabajo de los servicios de la Comisión que acompaña al Informe de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo de conformidad con lo dispuesto en el artículo 278 *bis* del Código Aduanero de la Unión, sobre los progresos realizados en el desarrollo de los sistemas electrónicos establecidos en virtud del Código [SWD(2026) 180 final].

Durante las reuniones bilaterales se obtuvo de los Estados miembros una comprensión completa y precisa de la situación de cada uno de los proyectos del CAU, incluidos los problemas con los que se enfrentaban, y se generaron ideas para mejorar las situaciones problemáticas;

4) resultados de los programas transeuropeos de coordinación y seguimiento.

El presente informe también contiene un análisis basado en información más detallada facilitada por los gestores de proyectos en la Dirección General de Fiscalidad y Unión Aduanera (DG TAXUD) de la Comisión y comunicada por los Estados miembros en el marco de los programas de coordinación vigentes desde 2020 para los sistemas transeuropeos.

4. RESPONSABILIDADES RELATIVAS A LA APLICACIÓN DIGITAL DEL CAU

En función de la arquitectura acordada por los Estados miembros y la Comisión para cada uno de los sistemas (centralizado, descentralizado o nacional), existe un **reparto de funciones** definido en lo que respecta a las **responsabilidades** de desarrollo, implantación, explotación y mantenimiento de los sistemas relacionados con la aplicación digital del CAU. Esto se establece en el IRTA, que describe los componentes que forman dichos sistemas y su naturaleza: nacional (desarrollados a nivel nacional) o común (desarrollados a nivel de la UE). En cuanto a la arquitectura, los sistemas centrales y los descentralizados son de carácter transeuropeo y contienen componentes comunes por defecto, a veces combinados con componentes nacionales, mientras que los sistemas nacionales solo constan de componentes nacionales.

De conformidad con el artículo 103 del IRTA, los **componentes comunes** serán desarrollados, probados, implantados y gestionados por la Comisión, y podrán ser probados por los Estados miembros. Los Estados miembros desarrollarán, probarán, implantarán y gestionarán los **componentes nacionales**.

Los Estados miembros deberán garantizar que los componentes nacionales pueden interactuar con los componentes comunes. La Comisión, en estrecha cooperación con los Estados miembros, diseñará y mantendrá las especificaciones comunes para los sistemas descentralizados. Los Estados miembros desarrollarán, explotarán y mantendrán interfaces que permitan proporcionar la funcionalidad de los sistemas descentralizados necesaria para el intercambio de información con los operadores económicos y otras personas a través de los componentes e interfaces nacionales, junto con otros Estados miembros a través de los componentes comunes.

5. PANORAMA GENERAL DE LOS PROGRESOS REALIZADOS RESPECTO DE LA IMPLANTACIÓN DE LOS SISTEMAS ELECTRÓNICOS EN EL ÁMBITO DEL CAU

El programa de trabajo del CAU contiene diecisiete proyectos orientados al desarrollo de los sistemas electrónicos necesarios, incluidos catorce **proyectos transeuropeos** de los cuales son responsables la Comisión y los Estados miembros (lo que da lugar a sistemas centrales y descentralizados), y tres **proyectos nacionales** que son responsabilidad exclusiva de los Estados miembros (lo que da lugar a sistemas nacionales).

5.1 PROYECTOS COMPLETADOS ANTES DE 2025

La Comisión ha ejecutado todos los proyectos digitales bajo su responsabilidad. Los Estados miembros han seguido avanzando en lo relativo a los sistemas y componentes. Tal como se define en los informes anteriores, esto ha dado lugar a la implantación satisfactoria de los doce **nuevos sistemas o mejoras** siguientes:

- Sistema de Registro de Exportadores en el ámbito del CAU, o REX (nuevo): implantado en 2017;
- Decisiones Aduaneras en el ámbito del CAU, o CDS (nuevo): implantado en 2017;

- Acceso directo de los operadores a los Sistemas de Información Europeos en el ámbito del CAU (Gestión Uniforme de Usuarios y Firma Digital), o UUM&DS (nuevo): implantado en 2017;
- Sistema de Registro e Identificación de Operadores Económicos en el ámbito del CAU 2, o EORI2 (perfeccionado): implantado en 2018;
- Vigilancia 3 en el ámbito del CAU, o SURV3 (perfeccionado): implantado en 2018[9];
- Información Arancelaria Vinculante en el ámbito del CAU, o IAV (perfeccionado): implantado en 2019;
- Sistema de Operadores Económicos Autorizados en el ámbito del CAU, o OEA (perfeccionado): implantado en 2019;
- Fichas de información para los Regímenes Especiales en el ámbito del CAU, o INF (nuevo): implantado en 2020;
- Mejora del Sistema de Control de la Importación en el ámbito del CAU 2, entregas 1 y 2, o ICS2, entregas 1 y 2 (perfeccionado): implantados en 2021 y 2023, respectivamente.
- Gestión de las Garantías en el ámbito del CAU, componente 1, o GUM C1: implantado en 2024;
- Fase 1 de la Prueba del Estatuto de la Unión en el ámbito del CAU, o PEU, implantado en 2024;
- Fase 5 del Nuevo Sistema de Tránsito Informatizado en el ámbito del CAU, o fase 5 del NCTS, implantado en 2024.

5.2 AVANCES DE LOS PROYECTOS EN 2025

El presente informe tiene por objeto destacar los logros, los avances y los retos que la Comisión y los Estados miembros se han encontrado en la ejecución de los proyectos en curso en 2025.

5.2.1. Proyectos transeuropeos

Los proyectos transeuropeos siguen una estructura particular, que puede implicar un sistema central o una combinación de componentes centrales y nacionales. Como se indica en el artículo 278, apartado 3, del CAU, deben haberse completado a más tardar el 31 de diciembre de 2025. A continuación, se presentan una breve descripción y los avances de cada proyecto. Para más información, véanse los puntos 3 y 4 del documento de trabajo de los servicios de la Comisión que acompaña al presente informe.

1) **Gestión de las Garantías en el ámbito del CAU**, o GUM (nuevo): su objetivo es garantizar la gestión eficaz y eficiente de diversos tipos de garantías en la UE en su conjunto, centrándose en mejorar la velocidad de tramitación, la trazabilidad y el seguimiento de las garantías entre las aduanas. La gestión de las garantías se lleva a cabo en dos niveles. En esencia, el denominado componente central de la GUM (componente 1) se utiliza para la gestión de las autorizaciones de garantías globales (incluido el registro del importe de referencia, desglosado por régimen aduanero y por Estado miembro de que se trate), mientras que el registro y la gestión de las garantías globales y el seguimiento de los importes de referencia correspondientes se realizan a nivel nacional en un componente de gestión de las garantías conforme con el CAU (componente 2) desarrollado a nivel nacional, que también incluye el registro y la gestión de otros tipos de garantías.

Avances: el componente 1 de la GUM, que gestiona de forma centralizada las garantías que pueden utilizarse en varios Estados miembros, entró en funcionamiento el 11 de marzo de 2024

[9] Sin embargo, siguen existiendo dificultades en relación con la transmisión de datos por parte de los Estados miembros.

en el marco del Sistema de Decisiones Aduaneras. Habida cuenta de la interconexión entre los dos componentes, las actividades de las pruebas de conformidad siguen estando disponibles hasta que los Estados miembros apliquen sus sistemas del componente 2 de la GUM.

Por lo que respecta al componente nacional, el componente 2 de la GUM, se esperaba que los Estados miembros establecieran conexiones operativas con el componente central entre el 11 de marzo de 2024 y el 2 de junio de 2025. Diez Estados miembros garantizaron la implantación oportuna de su componente nacional.

A finales de 2025, veintiún Estados miembros habían implantado el componente 2 de la GUM, lo que significa una **tasa de finalización del 78 %**. Los seis Estados miembros restantes (DK, FR, GR, HR, CY e IT) tienen previsto estar listos a principios de 2026[10].

2) **Sistema de Control de la Importación en el ámbito del CAU 2**, o ICS2 (perfeccionado): su objetivo es reforzar la seguridad y la protección de la cadena de suministro mediante la mejora de la calidad, la presentación, la disponibilidad y la puesta en común de los datos relativos a la información anticipada sobre la carga.

Avances: La entrega 3 del ICS2 amplía el ámbito de aplicación del transporte aéreo al transporte marítimo y por vías navegables interiores, por carretera y por ferrocarril. Si bien las entregas 1 y 2 se han aplicado plenamente como parte del proyecto ICS2, los trabajos relativos a la entrega 3 prosiguieron. Los operadores económicos deben utilizar la entrega 3 del ICS2 en tres etapas: **transportistas marítimos y por vías navegables interiores a más tardar el 4 de diciembre de 2024 (etapa 1), tráfico marítimo y por vías navegables interiores a más tardar el 1 de abril de 2025 (etapa 2) y transportistas por carretera y ferrocarril, incluidas las mercancías en envíos postales transportados por estos medios de transporte, a más tardar el 1 de septiembre de 2025 (etapa 3)**.

Dado que se trata de un sistema central, las actividades de las pruebas de conformidad para esta entrega son realizadas exclusivamente por operadores económicos. A mediados de 2025, hubo señales preocupantes por parte de algunos Estados miembros en lo que respecta a la preparación de los operadores económicos para la etapa 3 de la entrega 3 del ICS2.

Se ha demostrado que la necesidad de integrar el ICS2 con los sistemas de fronteras inteligentes, el gran número de operadores económicos que tienen dificultades para obtener un registro de un Estado miembro para conectarse a los sistemas informáticos, la complejidad de la implantación del sistema ICS2 y los recursos necesarios para la interoperabilidad con los sistemas e interfaces nacionales, tanto para los Estados miembros como para los operadores económicos, así como la naturaleza específica y compleja de los mecanismos de transporte afectados por esta implantación, que incluye formas multimodales, afectan de manera desproporcionada a algunos Estados miembros y operadores económicos más que a otros. Para garantizar la seguridad jurídica, la continuidad de las actividades y una transición fluida hacia el cumplimiento de los requisitos de la entrega 3, etapa 3, del ICS2, la Comisión concedió una excepción solicitada por determinados Estados miembros y el Reino Unido con respecto a Irlanda del Norte de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo para la entrega 3 del Sistema de Control de la Importación 2 (IE, GR, ES, FR, IT, LT, HU, FI y el Reino Unido con respecto a XI) hasta el 31 de diciembre de 2025.

A finales de 2025, el ICS2 se utilizaba en todos los Estados miembros en el plazo establecido, lo que significa una **tasa de finalización del 100 %**, que supone otro hito importante alcanzado en 2025.

3) **Prueba del Estatuto de la Unión en el ámbito del CAU**, o PEU (nuevo): su objetivo es almacenar, gestionar y extraer todas las pruebas para demostrar que los operadores aportan el estatuto de la Unión de su mercancía. Debido a las dependencias con el manifiesto aduanero de

[10] Sobre la base de la información más reciente de los planes nacionales de proyectos, HR implantó sus componentes nacionales de la GUM el 1 de marzo de 2026, otros (IT, CY, DK, FR) lo harán en el período comprendido hasta el 1 de julio de 2026, y GR lo hará en diciembre de 2026.

mercancías (CGM) del CAU y el entorno europeo de ventanilla única marítima (EMSWe), el proyecto se completará en dos fases diferentes para minimizar los riesgos y las incoherencias.

Avances: La fase 1 de la PEU empezó a funcionar el 1 de marzo de 2024, según lo previsto.

En lo que respecta a la fase 2 de la PEU, la Comisión completó las especificaciones técnicas en 2023, y las actividades de las pruebas de conformidad concluyeron en 2025. La Comisión garantizó que el sistema central estuviera operativo el 15 de agosto de 2025, en consonancia con el plazo a que se refiere el programa de trabajo del CAU. Algunos Estados miembros decidieron utilizar su sistema nacional y conectarlo al sistema central (modo híbrido). Los departamentos de aduanas de la Comisión y de los Estados miembros garantizaron la entrega oportuna del proyecto dentro del plazo legal. Los departamentos marítimos de los Estados miembros debían aplicar la interconexión entre la PEU y el entorno europeo de ventanilla única marítima (EMSWe) para facilitar la tarea a los operadores y permitirles presentar todos los datos (también los datos del manifiesto aduanero) a través de un nuevo portal marítimo único a nivel nacional. A tal fin, se armonizaron ambas fechas de implantación en la legislación de la UE.

Sin embargo, como consecuencia de la aplicación tardía del EMSWe, los transportistas marítimos se enfrentarían a obstáculos importantes en caso de utilizar la PEU sin disponer de las ventanillas únicas marítimas nacionales en el marco del EMSWe. Por consiguiente, la Comisión concedió una excepción de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo para la fase 2 de la PEU a determinados Estados miembros (BE, BG, CY, DE, DK, EE, IE, FI, FR, HR, IT, LV, NL, PL, PT, SE y SI) hasta el 1 de marzo de 2027.

4) **Despacho Centralizado de las Importaciones en el ámbito del CAU**: el nuevo sistema CCI transeuropeo garantiza la digitalización del proceso de despacho centralizado a nivel europeo, tal como se define en el Código Aduanero de la Unión (CAU). Permite a los operadores de confianza presentar una declaración en aduana en la aduana supervisora del Estado miembro de su establecimiento, para las mercancías presentadas físicamente en una aduana de cualquier otro Estado miembro, lo que permite la tramitación de la declaración en aduana y el levante físico de las mercancías de manera digital, eficiente, predecible y coordinada entre las aduanas situadas en distintos Estados miembros. El sistema CCI se está aplicando en dos fases.

La **fase 1 del CCI** permite el tratamiento automatizado de las declaraciones normalizadas y simplificadas, incluidas las declaraciones en aduana presentadas previamente, así como las declaraciones complementarias de carácter periódico o general para la inclusión de las mercancías en el régimen de despacho a libre práctica, el depósito aduanero, el perfeccionamiento activo y el uso final.

La **fase 2 del CCI** se basa en la fase 1 y amplía el ámbito de aplicación a todos los escenarios de CCI restantes, incluyendo tipos de declaración y flujos de proceso más complejos. Su objetivo es completar la integración digital y la funcionalidad del despacho centralizado de las importaciones en la UE en su conjunto. Ambas fases están interrelacionadas y algunos Estados miembros han optado por aplicar ambas fases simultáneamente para optimizar los esfuerzos nacionales.

Avances: Por lo que respecta a la fase 1 del CCI, el sistema entró en su primera fase de aplicación el 1 de julio de 2024, con la preparación de los componentes comunes y de algunos de los componentes nacionales. El 2 de junio de 2025, el sistema estaba disponible para su uso por parte de las empresas europeas en diez Estados miembros (BG, EE, ES, LU, LT, LV, PL, RO, HR e IT). En octubre de 2025, otros dos Estados miembros se incorporaron al sistema CCI (BE y SE).

Como se ilustra en el gráfico 2, al final de 2025, un total de diecisiete Estados miembros (BE, BG, HR, CY, EE, FI, IE, IT, LV, LT, LU, MT, PL, RO, SI, ES y SE) habían implantado su fase 1 del sistema CCI, lo que significa una **tasa de finalización del 63 %**. Está previsto que los diez Estados miembros restantes (AT, CZ, DE, DK, FR, GR, HU, NL, PT y SK) procedan a la implantación a lo largo de 2026[11].

[11] SK realizó la implantación el 14 de febrero de 2026 y DK el 19 de marzo de 2026.

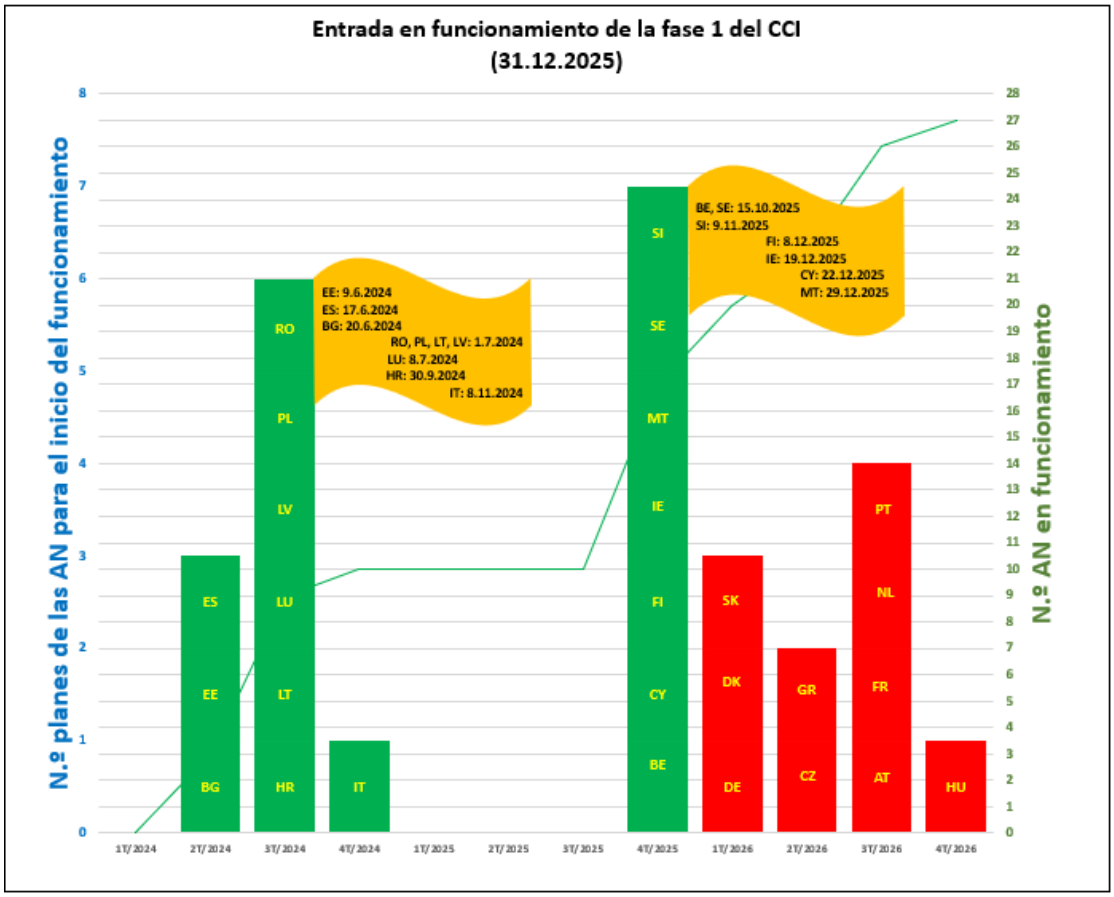


Gráfico 2: Entrada en funcionamiento de la fase 1 del CCI en los Estados miembros (*situación a 31 de diciembre de 2025*)

Por lo que se refiere a la fase 2 del CCI, la Comisión finalizó las especificaciones técnicas en 2022. Para ayudar a los Estados miembros y a los operadores a aplicar todos los escenarios y procesos del CCI, la Comisión elaboró un paquete de especificaciones técnicas de carácter global que consolidaba las especificaciones para ambas fases, junto con una guía. La evaluación de mediados de 2025 puso de manifiesto que, si bien la mayoría de los Estados miembros estaban avanzando, un número considerable de Estados miembros no cumplió el hito de implantación final el 2 de junio de 2025.

Para finales de 2025, como se ilustra en el gráfico 3, existía un nivel global de **finalización** completa del CCI **del 44 %** (doce Estados Miembros). Sobre la base de los planes nacionales de proyecto actualizados, la mayoría de los Estados miembros restantes tienen previsto completar sus actividades de las pruebas de conformidad en los primeros trimestres de 2026 y planificar la implantación posterior de todo el ámbito de aplicación del CCI, con DE, DK, SK, GR y CZ en el primer semestre de 2026[12] y AT, FR, NL, PT y HU en el segundo semestre.

La Comisión continuará con su programa de seguimiento trimestral hasta que se complete el CCI.

[12] SK implantó todo el sistema CCI (fases 1 y 2) el 14 de febrero de 2026, DK el 19 de marzo de 2026 y CZ el 18 de mayo de 2026.

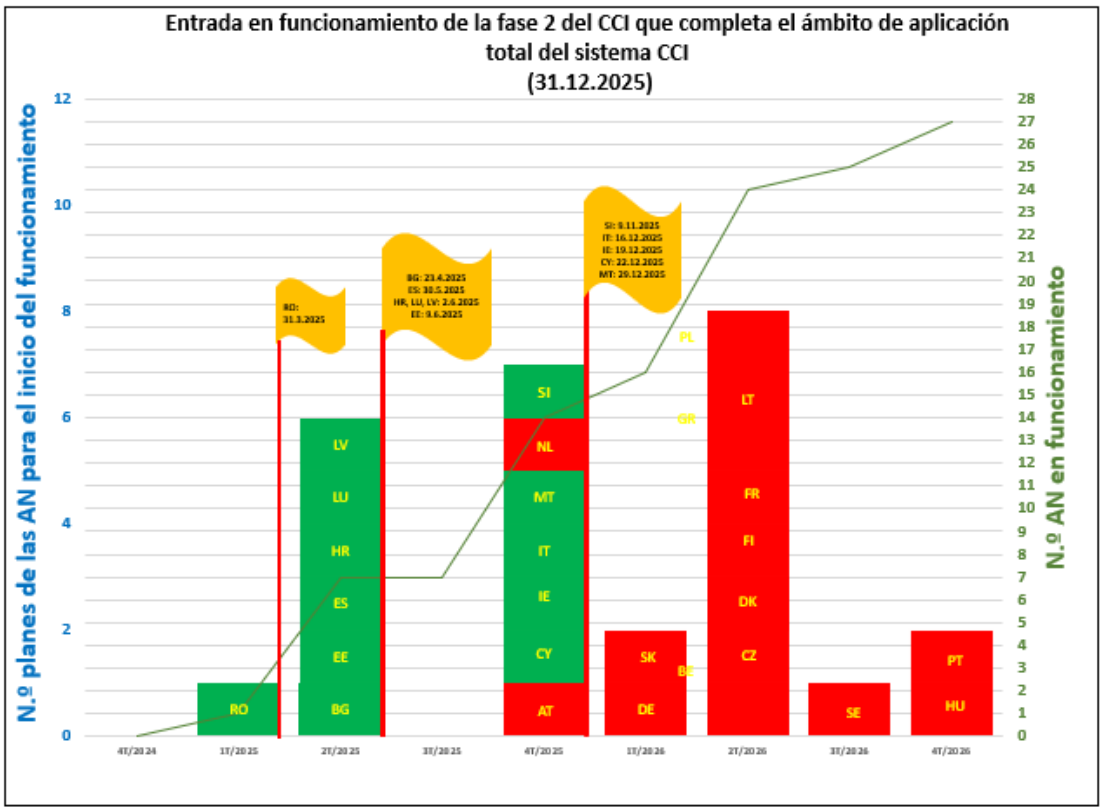


Gráfico 3: Entrada en funcionamiento de la fase 2 del CCI en los Estados miembros (*situación a 31 de diciembre de 2025*).

5) **Nuevo Sistema de Tránsito Informatizado en el ámbito del CAU**, o NCTS (perfeccionado): su objetivo es adaptar el sistema de tránsito común y de la Unión actual a las disposiciones jurídicas del CAU, incluidos los requisitos en materia de datos en el ámbito del CAU y las interfaces con otros sistemas.

Avances: La fase 5 del NCTS entró en funcionamiento el 2 de diciembre de 2024 y las medidas transitorias finalizaron el 21 de enero de 2025. En la actualidad, todos los Estados miembros están operando con éxito en la fase 5 del NCTS. Algunos Estados miembros aún no han finalizado las funcionalidades accesorias.

El Nuevo Sistema de Tránsito Informatizado (NCTS) sigue evolucionando como parte de una modernización más amplia de los procesos aduaneros en toda la UE y en los países del Convenio relativo a un régimen común de tránsito. Todos los Estados miembros finalizaron la implantación de la fase 5 del NCTS el 21 de enero de 2025 y en total cuarenta y un países aplican el tránsito común/de la Unión y el NCTS, y la atención se ha trasladado ahora a la siguiente fase del NCTS.

En cuanto a la fase 6 del NCTS, ofrece dos opciones, y corresponde a los Estados miembros decidir qué opción aplican:

- la opción de exclusión voluntaria se da cuando los datos de la declaración sumaria de entrada no se incluyen en la declaración de tránsito y la declaración sumaria de entrada se presenta directamente al ICS2;
- la opción de inclusión voluntaria se da cuando los datos de la declaración sumaria de entrada se incluyen en la declaración de tránsito y la fase 6 del NCTS está conectada al ICS2 para garantizar que también se cumplan los requisitos del ICS2 relativos a los procesos empresariales de la declaración sumaria de entrada (análisis de riesgos, recomendaciones de control, decisiones, etc.).

El calendario de la fase 6 del NCTS se sincronizó con el del ICS2[13]. En el primer semestre de 2025, los Estados miembros indicaron que avanzaban satisfactoriamente, aunque varios notificaron un nivel de riesgo medio a alto para la implantación oportuna a más tardar el 1 de septiembre de 2025.

Dado que los Estados miembros no lograron abordar adecuadamente el riesgo de retrasos a lo largo de 2025, esto dio lugar a una situación de falta de preparación de la fase 6 del NCTS a más tardar el 1 de septiembre de 2025. En el caso de los Estados miembros que hacen uso de la opción de exclusión voluntaria, los cambios transitorios mínimos se abordaron a nivel técnico. En el caso de la opción de inclusión voluntaria, los retrasos estaban afectando a otros Estados miembros y a los operadores económicos, ya que no podían beneficiarse de una presentación simplificada de los datos de tránsito y de seguridad y protección. Para evitar una carga adicional para los operadores económicos (también los de países vecinos como Ucrania y Turquía), la Comisión concedió una excepción a seis Estados miembros de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo para el uso de la fase 6 del Nuevo Sistema de Tránsito Informatizado hasta el 1 de junio de 2026. Estas excepciones prevén que los operadores ferroviarios y de carreteras puedan conectarse al ICS2 hasta finales de 2025, y que la conexión al sistema de tránsito (fase 6 del NCTS) que interconecte con el ICS2 pueda tener lugar hasta el 31 de mayo de 2026. Esta ampliación adicional del plazo estaba justificada por el hecho de que el desarrollo y las pruebas necesarias para esta interconexión eran más complejos. La excepción implica requisitos legales para que los Estados miembros informen a la Comisión sobre los progresos realizados.

A finales de 2025, seis Estados miembros recibieron una excepción formal (BG, HR, LV, PL, RO y SK) y un total de dieciséis Estados miembros (AT, BG, CY, CZ, DE, EE, ES, FI, IE, IT, LT, LU, LV, MT, PT y SI) implantaron la fase 6 del NCTS. Teniendo en cuenta las excepciones concedidas, esto significa una tasa de cumplimiento del 74 %. DK, FR, HU y SE programaron la implantación de su sistema antes del 1 de marzo de 2026. Los siete Estados miembros restantes (BE, GR, HR, NL, PL, RO y SK) tienen la intención de implantar su sistema a más tardar el 1 de junio de 2026, en consonancia con la prórroga de la excepción.

6) **Sistema Automatizado de Exportación en el ámbito del CAU**, o AES (perfeccionado): su objetivo es aplicar los requisitos del CAU para la exportación y salida de mercancías, así como las simplificaciones del CAU ofrecidas al comercio.

Avances: según el programa de trabajo del CAU de 2023, los Estados miembros pueden implantar el AES en tres etapas: funcionalidades esenciales a más tardar el 1 de diciembre de 2023, interfaz con impuestos especiales a más tardar el 13 de febrero de 2024 y funcionalidades accesorias a más tardar el 2 de diciembre de 2024. El período transitorio para los operadores económicos se prorrogó hasta el 14 de diciembre de 2025. Sin embargo, como se indica en el informe anterior, el pleno desarrollo de los componentes nacionales por parte de los Estados miembros no era viable, ya que algunos Estados miembros no pudieron cumplir el plazo del 2 de diciembre de 2024 ni el final del período transitorio del 11 de febrero de 2025 y solicitaron una prórroga de las medidas transitorias. En este contexto, la modificación jurídica del Reglamento de Ejecución sobre las disposiciones técnicas (IRTA), votada el 7 de febrero de 2025 en el Comité del Código Aduanero y adoptada el 13 de marzo de 2025, incluía la prórroga del período transitorio hasta el 14 de diciembre de 2025.

Como se ilustra en el gráfico 4, en doce Estados miembros empezó a funcionar con funcionalidades esenciales el 1 de diciembre de 2023 y durante 2024 y 2025 se unieron otros Estados miembros. Sin embargo, la situación volvió a ser crítica en el segundo semestre de 2025 debido a la implantación tardía de algunos Estados miembros (HU, PT, MT, FR y GR), lo que dio lugar a que se dejara un margen entre medio y muy ajustado a los operadores económicos para la transición al nuevo AES. En algunos países, como Francia, esto implicaba un gran riesgo

[13] Como se indica en el programa de trabajo del CAU de 2023, el período de transición de la fase 5 del NCTS a la fase 6 del NCTS estaba previsto entre el 1 de marzo de 2025 y el 1 de septiembre de 2025, durante el mismo período en el que la entrega 2 del ICS2 pasaba a la entrega 3, lo que permite la sincronización entre ambos sistemas.

de largas colas de camiones en los puntos de salida de la UE. Mediante un mayor seguimiento y apoyo por parte de la Comisión y el compromiso de los Estados miembros y los operadores económicos, **el AES entró en funcionamiento en toda la UE el 15 de diciembre de 2025.** Este logro de una **tasa de finalización del 100 %** de la implantación del AES con sus funcionalidades esenciales fue un hito importante que contribuyó a la aplicación digital del CAU.

Algunos Estados miembros se enfrentan a nuevos retrasos en la implantación de las funcionalidades accesorias.

En cuanto al componente 2 del AES, la mayoría de los Estados miembros lo implantaron en 2025.

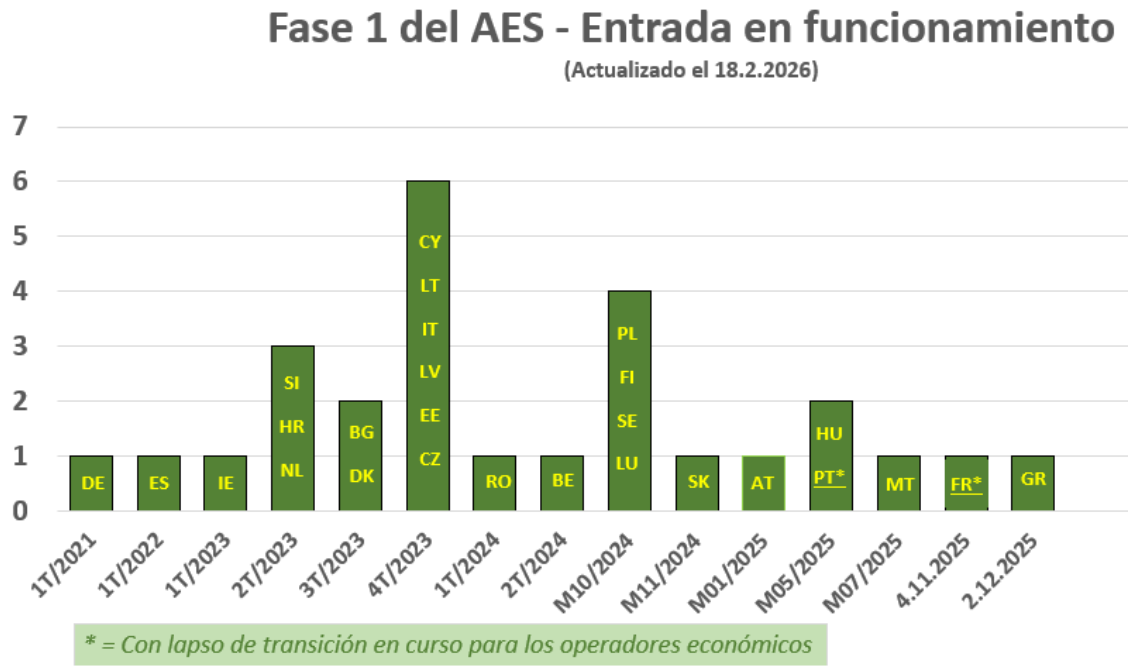


Gráfico 4: Entrada en funcionamiento del AES en los Estados miembros

Como resumen del estado de los restantes proyectos transeuropeos enumerados, la Comisión sigue estando bien encaminada hacia el cumplimiento de los plazos legales acordados en el marco del CAU y su programa de trabajo. Por lo que se refiere a la implantación por parte de los Estados miembros de los componentes nacionales de estos sistemas transeuropeos, se detectaron durante 2025 algunos riesgos graves de retrasos, en particular para el CCI, la fase 6 del NCTS, la etapa 3 del ICS2 ferrocarril y carretera, la PEU y el AES (véase la sección 5.3). A finales de 2025, se implantó el sistema relacionado con la fase 2 de la PEU, el AES entró en funcionamiento con las funcionalidades esenciales en todos los Estados miembros y el ICS2 estaba operativo para todos los modos de transporte. Más allá de 2025, existe una situación de incumplimiento en relación con las implantaciones pendientes de funcionalidades accesorias del CCI y el AES en determinados Estados miembros.

5.2.2. Proyectos nacionales

Los Estados miembros debían completar el perfeccionamiento de sus sistemas para los **tres proyectos plenamente nacionales**[14] antes del 31 de diciembre de 2022, de conformidad con el artículo 278, apartado 2, del CAU. Sin embargo, veintidós Estados miembros no pudieron cumplir este plazo y, a raíz

[14] Este calendario no incluye el componente de exportación del sistema nacional relativo a los Regímenes Especiales, cuya actividad y planificación están interrelacionadas con el AES.

de su solicitud, se les concedió una excepción, lo que amplió el plazo de implantación hasta el 31 de diciembre de 2023[15].

El informe del año pasado reflejó algunos retrasos adicionales, principalmente para el Sistema Nacional de Importación y el sistema de depósito temporal. Los avances de cada proyecto nacional en 2025 se presentan a continuación y se ilustran en el gráfico 5: Para más información, véase el punto 3 del documento de trabajo de los servicios de la Comisión que acompaña al presente informe.

1) **Notificación de la llegada, notificación de la presentación y depósito temporal en el ámbito del CAU** (AN, PN y TS) (perfeccionado): su objetivo es automatizar los procesos nacionales de entrada y armonizar el intercambio de datos entre las actividades comerciales y aduaneras en los diferentes Estados miembros.

   Avances: En anteriores informes se determinó que la entrega oportuna de los sistemas nacionales estaba en peligro, pero se realizaron avances sustanciales durante 2025. Durante 2025, algunos Estados miembros seguían enfrentándose a retrasos en la implantación del sistema de depósito temporal o en la transición de sus operadores económicos. Dado que estos casos superaron con creces el plazo legal, la Comisión incoó un procedimiento de infracción por no cumplir plenamente la obligación legal de implantar el depósito temporal para el transporte aéreo contra ocho Estados miembros (AT, BE, CY, DK, GR, PT, RO y SK).

   A finales de 2025, la mayoría de los Estados miembros rezagados lograron implantar su sistema. Esto puede resumirse como una **tasa de finalización del 98 %[16].** Como se ilustra en el gráfico 5, en lo que respecta a la notificación de la llegada y la notificación de la presentación, todos los Estados miembros completaron la aplicación. En el caso del depósito temporal, tres Estados miembros se enfrentaban a nuevos retrasos e indicaron una fecha de implantación posterior a 2025. En el caso de AT, la plena aplicación estaba prevista para abril de 2026[17], mientras que GR y SK tienen previsto aplicarla en 2027. Dado que la Comisión no puede aceptar ningún retraso, los procedimientos de infracción continúan.

2) **Sistemas Nacionales de Importación en el ámbito del CAU**, o NIS (perfeccionado): su objetivo es aplicar todos los procesos y requisitos en materia de datos relativos a las importaciones de mercancías, tal como se indica en el CAU.

   Avances: Varios Estados miembros notificaron riesgos en la ejecución oportuna del proyecto desde 2022, el plazo inicial para la implantación del NIS por parte de los Estados miembros. En

[15] Decisión de Ejecución (UE) 2023/235 de la Comisión, de 1 de febrero de 2023, por la que se concede una excepción solicitada por determinados Estados miembros de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo para utilizar medios distintos de las técnicas de tratamiento electrónico de datos para el intercambio y almacenamiento de información relativa a la notificación de la llegada de un buque marítimo o de una aeronave (DO L 32 de 3.2.2023, p. 220).
Decisión de Ejecución (UE) 2023/234 de la Comisión, de 1 de febrero de 2023, por la que se concede una excepción solicitada por determinados Estados miembros de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo para utilizar medios distintos de las técnicas de tratamiento electrónico de datos para el intercambio y almacenamiento de información relativa a la notificación de la presentación respecto a las mercancías introducidas en el territorio aduanero de la Unión (DO L 32 de 3.2.2023, p. 217).
Decisión de Ejecución (UE) 2023/236 de la Comisión, de 1 de febrero de 2023, por la que se concede una excepción solicitada por determinados Estados miembros de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo para utilizar medios distintos de las técnicas de tratamiento electrónico de datos para el intercambio y almacenamiento de información relativa a la declaración de depósito temporal de mercancías procedentes de países no pertenecientes a la Unión presentadas en aduanas (DO L 32 de 3.2.2023, p. 223).
Decisión de Ejecución (UE) 2023/237 de la Comisión, de 1 de febrero de 2023, por la que se concede una excepción solicitada por determinados Estados miembros para utilizar medios distintos de las técnicas de tratamiento electrónico de datos para el intercambio y el almacenamiento de información relativa a la declaración en aduana de mercancías introducidas en el territorio aduanero de la Unión establecida en los artículos 158, 162, 163, 166, 167, 170 a 174, 201, 240, 250, 254 y 256 del Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece el código aduanero de la Unión (DO L 32 de 3.2.2023, p. 226).

[16] Para la aplicación del depósito temporal relacionado con el transporte marítimo, su finalización es del 96 %, y para otros modos distintos del transporte aéreo o marítimo, la tasa de finalización es del 89 %.

[17] AT implantó el sistema el 15 de abril de 2026.

la primera mitad de 2025, algunos Estados miembros seguían enfrentándose a retrasos en la implantación del NIS o en la transición de sus operadores económicos. Por lo tanto, la Comisión incoó un procedimiento de infracción en el primer semestre de 2025 por no cumplir plenamente la obligación legal de implantar el NIS contra ocho Estados miembros (AT, CZ, CY, DK, GR, FR, PT y RO). Durante 2025, la mayoría de los Estados miembros (AT, CY, DK, MT, PL y SK) adoptaron medidas para hacer frente a los retrasos y completaron el proyecto en 2025.

A finales de 2025, todos los Estados miembros excepto uno habían implantado el sistema, lo que significa **una tasa de finalización del 96 %**. En el caso de CZ, la implantación completa está prevista para el segundo trimestre 2026. En unos pocos Estados miembros, algunas mejoras aún están pendientes de una aplicación plenamente conforme con el CAU y el Modelo de Datos Aduaneros de la UE.

3) **Regímenes Especiales en el ámbito del CAU**, o SP (perfeccionado): su objetivo es armonizar los Regímenes Especiales (es decir, depósito aduanero, destino final, importación temporal y perfeccionamiento activo y pasivo).

Avances: Como se ilustra en el gráfico 5, la mayoría de los Estados miembros debían disponer del componente 2 de los Regímenes Especiales IMP, lo que significa una **tasa de finalización del 96 %**; AT y CZ fueron los últimos Estados miembros en implantar su sistema en el segundo y tercer trimestre de 2026[18]. En cuanto al componente 1 de los Regímenes Especiales EXP, la mayoría de los Estados miembros implantaron el sistema a más tardar el 2 de diciembre de 2024, a pesar de las interdependencias con el sistema AES. Los demás Estados miembros (AT, FR, GR, HU, MT y PT) implantaron el sistema a finales de 2025, lo que significa **una tasa de finalización del 100 %**, mientras que, en el caso de algunos Estados miembros, la transición de los operadores económicos aún estaba en curso.

En resumen, los Estados miembros realizaron esfuerzos significativos en 2025 y los sistemas nacionales ya están operativos, mientras que solo persiste un número limitado de retrasos críticos más allá de 2025, lo que sitúa a unos pocos Estados miembros en una situación de incumplimiento.

	NA	PN	TS	NIS	RE IMP
Plazo del programa de trabajo del CAU	31.12.2022 con ampliación hasta el 31.12.2023[1]			31.12.2022 con ampliación hasta el 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	No procede	6.3.2021	6.3.2021	6.3.2021	6.3.2021
DK	6.11.2023	6.11.2023	7.6.2025	7.6.2025*	7.6.2025
EE	1.10.2023	15.3.2021	1.7.2021	1.7.2021	1.7.2021
ES	1.3.2023	1.1.2024	1.1.2024	5.9.2023	5.9.2023
FI	31.3.2023	31.3.2021	31.12.2022	31.12.2022	31.12.2022
FR	30.6.2023	6.3.2024	6.3.2024	30.11.2024*	30.11.2024
GR	31.12.2023	31.12.2023	**31.12.2027**	6.8.2024*	6.8.2024
HR	1.7.2023	1.3.2023	17.4.2023	1.1.2023	1.1.2023
HU	2.4.2024	2.4.2024	2.4.2024	1.11.2023	1.11.2023
IE	1.7.2023	23.11.2020	23.11.2020	5.10.2021	23.11.2020

[18] CZ implantó el NIS, incluidos los Regímenes Especiales IMP, el 18 de mayo de 2026.

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
Tasa de finalización para 2025	**100 %**	**100 %**	**89 %**	**96 %**	**93 %**

Leyenda:	
	Implantación completada antes del 31.12.2025
	Sistema no implantado antes del 31.12.2025
	No se indican fechas en los planes nacionales de proyecto o la implantación no procede

Gráfico 5: Planificación de la implantación de los sistemas nacionales de entrada/importación

[1] Hasta el 31 de diciembre de 2023 para los Estados miembros a los que se concedió una excepción.
[2] Hasta el 31 de diciembre de 2023 para los Estados miembros a los que se concedió una excepción o hasta el 1 de julio 2024, cuando se aplica el artículo 2, apartado 4 *bis*, del Reglamento Delegado (UE) 2015/2446 de la Comisión.
* El sistema nacional se mejoró a tiempo, pero requiere una mayor armonización con el CAU y el Modelo de Datos Aduaneros de la UE o la transición de los operadores económicos sigue en curso.

5.2.3 Datos de vigilancia

En el informe de este año, nos gustaría destacar los retos pendientes en relación con la transmisión de los datos requeridos al **sistema Vigilancia 3 (SURV3)**. El sistema Vigilancia de la Comisión desempeña un papel crucial en el actual clima geoeconómico y geopolítico. Su principal objetivo es crear un marco global de vigilancia que supervise los flujos comerciales, proteja los intereses financieros de la Unión y blinde su mercado interior frente a prácticas desleales o irregulares. Este sistema proporciona la base analítica para detectar anomalías comerciales, prevenir el fraude y garantizar una competencia leal para las industrias de la UE. Por lo que se refiere al sistema Vigilancia 3, que sirve de columna vertebral técnica de la arquitectura de seguimiento de datos aduaneros de la UE, ya que recoge y trata datos comerciales de las declaraciones en aduana presentadas a las administraciones aduaneras de los Estados miembros, **la calidad y la disponibilidad de los datos notificados a través del NIS son vitales**.

Un número considerable de Estados miembros siguió presentando la mayoría de sus datos de importación utilizando sistemas antiguos. Esta cifra disminuye a dos Estados miembros (AT y FR) cuando se tienen en cuenta los datos de exportación.

En vista de lo anterior, la Comisión incoó en 2025 procedimientos de infracción contra trece Estados miembros (AT, BE, CY, CZ, DK, FR, IE, IT, MT, PT, RO, SI y SK) por no cumplir plenamente las obligaciones de transmisión de datos de SURV3, en particular en lo que respecta a la integridad de los datos y la conformidad del formato.

Mientras que cinco Estados miembros (BE, IT, MT, RO y SI) consiguieron adoptar las medidas adecuadas a lo largo de 2025, un total de ocho Estados miembros (AT, CY, CZ, DK, FR, IE, PT y SK) aún no habían presentado el conjunto completo de datos de importación a SURV3 a finales de 2025[19]. Esto puede resumirse como una **tasa de finalización del 70 %.**

5.2.4. Situación de los países candidatos

Los países candidatos a la adhesión a la UE y otros países como las partes contratantes del Convenio relativo a un régimen común de tránsito deben tener en cuenta la transición hacia los sistemas electrónicos mejorados del CAU y los nuevos enfoques digitales establecidos en la propuesta de reforma aduanera.

La Comisión no supervisa sistemáticamente los avances hacia sistemas electrónicos completos de estos países como parte de la obligación de notificación en virtud del artículo 278 *bis* del CAU. Sin embargo, como parte de la estrategia de ampliación, incluidos los acuerdos de asociación con la UE, el desarrollo de una estrategia digital y del panorama digital de apoyo a su adaptación a la legislación aduanera de la UE es un elemento clave en las evaluaciones periódicas realizadas por la UE.

Los países candidatos tendrán que conectarse a los sistemas del CAU progresivamente o ponerlos en marcha de la misma forma en el camino hacia la adhesión al territorio aduanero de la UE. En función de la fecha prevista de adhesión, también se les podrá exigir que cumplan las funcionalidades del futuro Centro Aduanero de Datos de la UE propuesto en el paquete de reformas aduaneras.

En el futuro, deberán llevarse a cabo periódicamente varias actividades clave en el marco de los preparativos para la ampliación de los países candidatos. Entre ellas figuran la elaboración de informes sobre la aplicación digital y la participación en pruebas de conformidad para garantizar la interoperabilidad entre sus sistemas nacionales y los de los Estados miembros y de la UE. Además, la UE tendrá que evaluar periódicamente el rendimiento de los sistemas.

[19] FR, DK y SK presentaron los datos de SURV3 a finales del primer trimestre de 2026 y AT, IE, PT y CZ tienen previsto cumplir los requisitos para el segundo trimestre de 2026.

5.3 RIESGOS Y MEDIDAS DE MITIGACIÓN

El reparto de funciones se ha definido y acordado con todas las partes interesadas desde el principio y debe respetarse a lo largo de todo el ciclo de vida del proyecto. Dado que la Comisión ha alcanzado con éxito una tasa de finalización del 100 % para la implantación de los sistemas y componentes centrales bajo su responsabilidad, y que los Estados miembros también han alcanzado un grado muy importante de aplicación en el plazo general de 2025 para la transición digital, **los riesgos y las medidas de mitigación siguen siendo pertinentes solo para una pequeña parte de la aplicación digital general**.

Como también se explicó en los informes anteriores, las **razones** subyacentes **comunicadas por los Estados miembros para los retrasos presentan múltiples facetas y son en gran medida recurrentes**. Entre ellas figuran la escasez de recursos financieros y humanos, la competencia entre las prioridades nacionales en materia informática y las interdependencias con otros proyectos. Además, los Estados miembros han puesto de relieve la incapacidad de algunas infraestructuras informáticas nacionales para hacer frente a los requisitos técnicos, los problemas de capacidad de los contratistas y las dependencias de partes interesadas externas. Otros factores que contribuyen son la ampliación de las pruebas de conformidad, los niveles de preparación de los operadores económicos, la lentitud de los procedimientos de contratación pública, los retos en materia de gobernanza y la complejidad de integrar nuevos sistemas en los sistemas informáticos existentes.

Los Estados miembros también describieron en la encuesta las diversas medidas de mitigación determinadas y puestas en marcha para hacer frente a los retrasos encontrados. Estas medidas abarcan la optimización de la asignación de recursos, la adopción de metodologías ágiles, la aplicación de soluciones de sistemas integrados y el refuerzo de la coordinación con los contratistas para mejorar la eficiencia e intensificar la colaboración. Otros Estados miembros establecieron acciones destinadas a mejorar las estructuras organizativas, racionalizar los procesos y perfeccionar la planificación para mejorar la gestión de los proyectos y la toma de decisiones. Estas medidas se referían a proyectos tanto nacionales como transeuropeos.

Por lo que se refiere a los proyectos nacionales, a finales de 2025 se había alcanzado una tasa global de finalización del 96 % para las implantaciones nacionales de los sistemas nacionales de entrada e importación. Además de los pocos Estados miembros rezagados, otros Estados miembros siguen proporcionando el antiguo y el nuevo sistema a sus operadores económicos o siguen preparándose para algunas mejoras de menor envergadura de sus sistemas nacionales con el fin de lograr un cumplimiento del 100 % del CAU y del Modelo de Datos Aduaneros de la UE. La plena finalización es vital, habida cuenta de la repercusión en los sistemas transeuropeos, como el CCI, y en la presentación de datos al sistema Vigilancia. Para que el sistema Vigilancia funcione correctamente, es imperativo que todos los Estados miembros pasen a los nuevos formatos de datos lo antes posible. Esto mejorará la disponibilidad de los datos, aumentará su calidad y reforzará la capacidad del sistema para supervisar los flujos comerciales y proteger los intereses financieros de la UE.

La Comisión ha puesto en marcha medidas legales de ejecución en 2025 para los Estados miembros que se enfrentan a retrasos en la implantación de sus sistemas nacionales de entrada/importación o en la presentación de los datos necesarios al sistema Vigilancia, y adoptará nuevas medidas legales en 2026, además de las acciones continuas de apoyo y seguimiento.

Por lo que se refiere a los sistemas descentralizados transeuropeos con componentes nacionales, la situación es muy positiva en el caso de algunos proyectos, pero crítica en el caso de otros, como se describe a continuación.

Los Estados miembros han abordado adecuadamente los riesgos notificados en el informe de 2024 en lo que respecta a la **implantación de la fase 5 del NCTS**, lo que dio lugar a un cierre satisfactorio del período de transición el 21 de enero de 2025. También en el caso de la **entrega 3 del ICS2**, el 31 de diciembre de 2025 se cerró con éxito la transición de los operadores económicos del transporte por carretera y ferroviario. Esto es gracias a los esfuerzos de los Estados miembros y los operadores económicos, mientras que la Comisión siguió asimismo prestando apoyo a los Estados miembros y a los operadores económicos en sus actividades de desarrollo para la entrega 3 del ICS2 a través de diversos

medios. Esto incluyó la organización de seminarios web específicos, la prestación de asistencia a través de preguntas frecuentes, el seguimiento y la coordinación de las reuniones plenarias para garantizar la armonización de los planes de proyectos con los hitos de desarrollo informático de la Comisión. Por último, se ofrecieron campañas de comunicación, sesiones de formación en línea y documentación, accesibles en la biblioteca pública CIRCABC y en el sitio web Europa.

En cuanto a la aplicación del **AES**, el informe anterior indicaba que algunos Estados miembros preveían una fecha de funcionamiento real a lo largo de 2025, más allá de los plazos iniciales del programa de trabajo del CAU[20]. A petición de estos y para evitar perturbaciones en los flujos comerciales, la Comisión prorrogó el período que permite la continuación de las medidas transitorias para la exportación y la salida hasta el 14 de diciembre de 2025. La Comisión también continuó con el «programa de coordinación de la Administración nacional» para ayudar a los Estados miembros a desarrollar e implantar sus componentes nacionales. Las actividades incluyen un servicio de asistencia específico, reuniones virtuales para mitigar los retrasos en el desarrollo de los Estados miembros, la difusión de información actualizada a la comunidad comercial y la presentación periódica de informes al GECC y al Grupo de Política Aduanera. Además, desde el primer trimestre de 2021, la Comisión publica informes de situación trimestrales consolidados sobre la transición a los nuevos sistemas, proporcionando indicadores clave de rendimiento para la detección temprana de alertas. Se han puesto a disposición de los Estados miembros y de los operadores económicos módulos de aprendizaje electrónico, documentos de orientación y otro material informativo. A 15 de diciembre de 2025, todos los Estados miembros habían conseguido que se implantara su sistema en lo que respecta a las funcionalidades esenciales; PT, FR y GR fueron los últimos Estados miembros. Esto evidencia que las medidas de mitigación acordadas a finales de 2024 con el cambio de la fecha de transición y el seguimiento reforzado de los avances han demostrado ser el camino correcto. Lo que queda por hacer para algunos Estados miembros está relacionado con la aplicación de las funcionalidades accesorias, que se seguirán supervisando a lo largo de 2026 para garantizar que los operadores económicos puedan beneficiarse de todas las simplificaciones que ofrece el CAU, como el despacho centralizado de las exportaciones (CCE).

En el caso de la **fase 2 de la PEU**, su funcionamiento central depende de las implantaciones nacionales. El proyecto se ajusta a lo previsto desde el punto de vista de las aduanas centrales, pero existen importantes retrasos en la disponibilidad de las ventanillas únicas marítimas nacionales por parte de las autoridades marítimas de los Estados miembros, tal como se establece en la Comunicación de la Comisión, de 22 de octubre de 2024, por la que se presenta la actualización de 2024 del Plan Plurianual de Aplicación del Entorno Europeo de Ventanilla Única Marítima (C/2024/6300). En consonancia con la decisión de excepción concedida, los Estados miembros deben informar sobre los avances en el suministro de la interfaz entre el sistema de la PEU a que se refiere la Decisión de Ejecución (UE) 2023/2879 y la ventanilla única marítima nacional prevista en el Reglamento (UE) 2019/1239, cada cuatro meses a partir del 15 de agosto de 2025, a más tardar el día quince siguiente al cuarto mes. La Comisión se ha puesto en contacto con las administraciones aduaneras en las reuniones del Grupo de Coordinación Electrónica de Aduanas y del Grupo de Empresas Aduaneras para trabajar en estrecha colaboración con las autoridades marítimas a fin de aportar sus conocimientos especializados para la aplicación.

Se esperaban nuevas implantaciones en 2025 para la **fase 6 del NCTS**, ya que se esperaba que los operadores de transporte ferroviario y por carretera cumplieran los nuevos requisitos en materia de seguridad aduanera de la UE a partir del 1 de septiembre de 2025. Por las razones expuestas en las secciones 3.7.2, 4.2 y 4.5.2, esta fecha se amplió hasta el 1 de junio de 2026 para la fase 6 del NCTS. En consonancia con la decisión de excepción concedida para la fase 6 del NCTS, los Estados miembros deben informar mensualmente a la Comisión Europea sobre los progresos realizados en el desarrollo de la interconexión prevista en la Decisión de Ejecución (UE) 2023/2879 de la Comisión. La fase 6 del NCTS es un paso importante hacia un entorno de tránsito más armonizado y basado en datos en toda

[20] En el programa de trabajo del CAU de 2023, el final del lapso de implantación de las funcionalidades esenciales del sistema está previsto para el 1 de diciembre de 2023, el desarrollo de una interfaz armonizada con el EMCS para el 13 de febrero de 2024 y las restantes funcionalidades para el 2 de diciembre de 2024. A más tardar el 2 de diciembre de 2024, todos los Estados miembros y operadores debían utilizar el AES, y el período de transición finalizaba el 11 de febrero de 2025.

Europa, pero la transición es desigual. Algunos operadores se beneficiarán rápidamente de la simplificación de las presentaciones, mientras que otros deberán seguir tramitando declaraciones de tránsito y de seguridad separadas. Durante la transición, en el caso de los envíos multimodales o plurinacionales, las normas de presentación pueden variar entre el país de partida, el de tránsito y el de destino. De cara al futuro, se espera que a mediados de 2026 haya concluido la transición y que todos los Estados miembros se encuentren en la fase 6 del NCTS. Mientras tanto, los Estados miembros y los operadores económicos deben prepararse y garantizar la preparación técnica para la fase 6 del NCTS a fin de estar en condiciones para transportar mercancías sin problemas en el cambiante panorama del tránsito. La Comisión seguirá muy de cerca los avances.

Por lo que se refiere a la situación del **sistema CCI**, diecisiete Estados miembros incumplieron la fecha de implantación de la fase 1 del CCI, de 1 de julio de 2024, establecida en el programa de trabajo del CAU[21], mientras que, en el caso de la fase 2 del CCI, diecinueve Estados miembros incumplieron el plazo del 2 de junio de 2025. Los retrasos de los Estados miembros, combinados con los diferentes enfoques para el desarrollo y la implantación graduales del sistema para el CCI (véase el gráfico 6 sobre la planificación operativa), crean un desequilibrio entre la ejecución del ámbito de aplicación del CCI en los Estados miembros y los requisitos de los operadores económicos derivados de la plena ejecución del CCI.

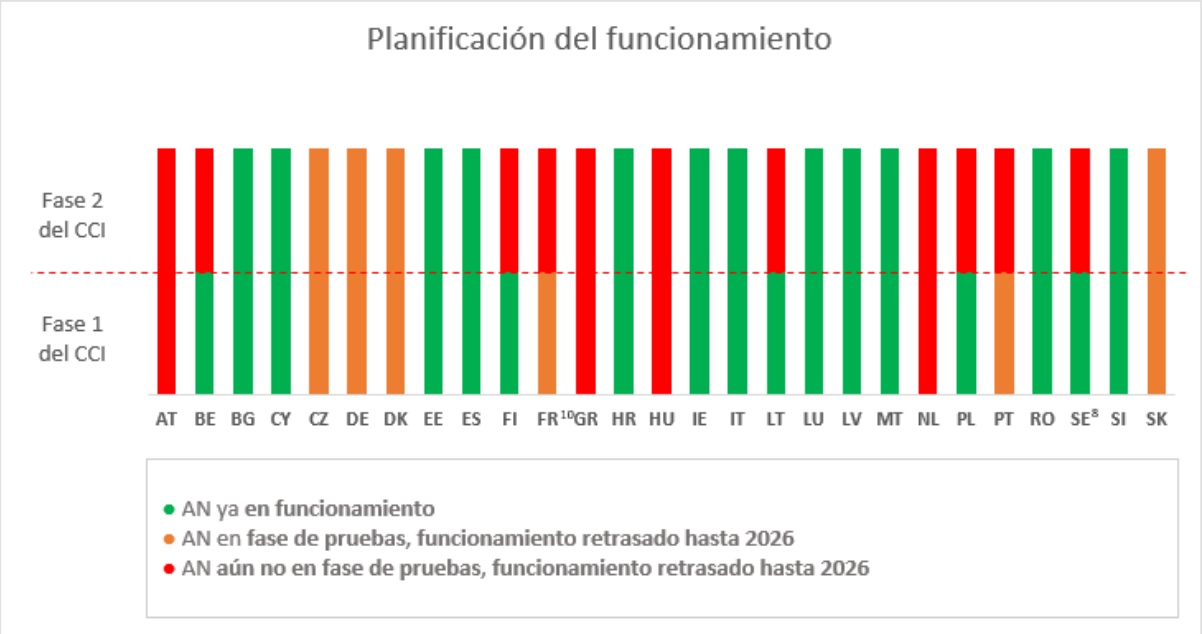


Gráfico 6: Planificación operativa por administraciones nacionales de los Estados miembros

La Comisión continuó sus actividades para supervisar de cerca el progreso del desarrollo de los componentes nacionales por parte de los Estados miembros **para el proyecto del CCI** y estableció un informe de situación trimestral consolidado a partir del primer trimestre de 2024. Además, el equipo comercial de la Comisión dedicado al CCI prosiguió sus esfuerzos para abordar las preguntas de los Estados miembros sobre la importación y las simplificaciones en la importación, como el despacho centralizado. Asimismo, se organizaron reuniones del Grupo de Empresas Aduaneras del CCI para coordinar, entre otras cosas, las actividades relacionadas con las solicitudes de autorización del CCI, así como reuniones técnicas periódicas una o dos veces por semana, y sesiones de evaluación sobre las pruebas de conformidad.
Los módulos de aprendizaje electrónico y los materiales de comunicación se publicaron en el sitio web Europa para apoyar la transición a los nuevos sistemas y su aplicación. La Comisión también envió

[21] En el programa de trabajo del CAU de 2023 se preveía el final del lapso de implantación para el 1 de julio de 2024.

cartas administrativas a los Estados miembros que se enfrentaban a retrasos en la ejecución del proyecto CCI más allá del plazo legal.

Los retrasos sufridos por los Estados miembros afectan al progreso de los sistemas transeuropeos en su totalidad, lo que, a su vez, **repercute en las actividades de la Comisión**. Esto requiere una inversión continua en recursos dedicados a las pruebas de conformidad, la coordinación y las actividades de apoyo a los proyectos transeuropeos, así como un mantenimiento ampliado de los componentes centrales durante los períodos de transición. También implica una mayor asistencia a los Estados miembros y el seguimiento de los avances.

En resumen, a lo largo de 2025, **la Comisión** también adoptó una serie de medidas, complementarias de las determinadas y llevadas a cabo a nivel nacional por los Estados miembros.

En primer lugar, la Comisión ha **mejorado la supervisión y el seguimiento del programa digital del CAU** mediante el aumento de la frecuencia de los informes de situación y la organización de reuniones y misiones bilaterales a nivel de director con cada Estado miembro. La aplicación del programa de trabajo del CAU también se ha incluido sistemáticamente en el orden del día de las reuniones y misiones llevadas a cabo por el director general y en reuniones plenarias de alto nivel con los directores generales de los Estados miembros, como en el Grupo de Política Aduanera, y con los responsables de información de los Estados miembros en la red de responsables de información. Se animó a los Estados miembros a seguir de cerca los avances de los proyectos restantes y a adoptar medidas de mitigación con vistas a completar el programa digital del CAU para finales de 2025.

La Comisión siguió utilizando un cuadro de indicadores del Plan Estratégico Plurianual en Materia de Aduanas (MASP-C) basado en la revisión del MASP-C de 2023 y el programa de trabajo del CAU de ese mismo año para supervisar los avances y los principales hitos del proyecto y detectar retrasos en una fase temprana. El cuadro de indicadores se presenta trimestralmente a los Estados miembros del GECC, que se reúne junto con la comunidad comercial.

En segundo lugar, la Comisión continuó el refuerzo de su **asistencia a los Estados miembros en relación con los sistemas transeuropeos** mediante la adopción de un enfoque ágil e iterativo para el desarrollo y la implantación de los sistemas electrónicos del CAU. Este método, que incluye la creación de prototipos, la resolución rápida de problemas y una carga de trabajo equilibrada tanto para la Comisión como para los Estados miembros, mejora la calidad del sistema y facilita avances tangibles. Este enfoque ha sido bien acogido por los Estados miembros y los operadores.

Además, la Comisión ha establecido un **mecanismo de colaboración** entre las partes interesadas desde el inicio de los proyectos para mejorar las actividades preparatorias, prevenir las dificultades en la toma de decisiones y garantizar la transparencia mediante actualizaciones periódicas de los proyectos.

La Comisión también siguió **coordinando y supervisando los programas** para cada uno de los proyectos en curso relacionados con los sistemas transeuropeos ICS2, NCTS, CCI y AES.

En tercer lugar, la Comisión recabó la contribución de los Estados miembros mediante encuestas y otros medios sobre sus limitaciones y el apoyo necesario para mitigar los riesgos. Los Estados miembros expresaron que las reuniones bilaterales a nivel de director y el diálogo técnico con la DG TAXUD habían sido muy beneficiosas. La Comisión continuó con el ejercicio para recopilar las **enseñanzas extraídas** y las **mejores prácticas** para el desarrollo de los proyectos digitales. A tal fin, la encuesta realizada en 2025 proporcionó esta información y los resultados se añadieron al punto 1 del documento de trabajo de los servicios de la Comisión que acompaña al presente informe. Además, varios Estados miembros compartieron sus experiencias y prácticas nacionales en la transformación digital del CAU durante la reunión de alto nivel del Grupo de Política Aduanera de julio y diciembre de 2025 y la reunión de la red de responsables de información de noviembre de 2025.

En cuarto lugar, de conformidad con la **estrategia de ejecución de la UE**, la Comisión también ha entablado una correspondencia formal con los Estados miembros que se enfrentan a retrasos en la aplicación de los sistemas digitales. La Comisión decidió emprender acciones legales contra los Estados miembros por incumplimiento de sus obligaciones en virtud del CAU y su programa de trabajo. En

mayo[22], junio[23] y julio[24] de 2025, se incoaron procedimientos de infracción contra catorce Estados miembros (AT, BE, CZ, CY, DK, FR, GR, IE, IT, MT, SK, SI, PT y RO) por no cumplir sus obligaciones de implantar el sistema de depósito temporal para el transporte aéreo (TS Air), el Sistema Nacional de Importación (NIS) y el Sistema Automatizado de Exportación (AES) y por no cumplir sus obligaciones en materia de transmisión de datos aduaneros al sistema Vigilancia (SURV3).

Tras examinar las experiencias generales de la transición digital y la aplicación del CAU a lo largo de un período de diez años, se preguntó a los Estados miembros durante una reunión específica de los responsables de información sobre los mayores retos durante la aplicación digital del CAU. Las respuestas mostraron un patrón claro: **las tres dificultades más significativas fueron, por un margen considerable: 1) las estructuras de gobernanza que permiten la toma de decisiones oportuna; 2) el mantenimiento de la participación de las partes interesadas; y 3) la definición y el mantenimiento de un ámbito de aplicación claro**. La complejidad de los mecanismos nacionales de gobernanza ha dado lugar, en algunos casos, a una difuminación de la responsabilidad. En los programas de transformación digital a gran escala, como el CAU, la rendición de cuentas difuminada se traduce directamente en un riesgo de ejecución. La experiencia de la Comisión ha demostrado que la ejecución solo se acelera cuando se establecen a nivel nacional una responsabilidad, una dirección y una coordinación central claras y de alto nivel: en estos casos, los avances han sido considerablemente más rápidos y predecibles.

[22] Se enviaron cartas de emplazamiento a Chequia [INFR(2025)2017], Dinamarca [INFR(2025)2018], Grecia [INFR(2025)2019], Austria [INFR(2025)2015], Rumanía [INFR(2025)2020] y Eslovaquia [INFR(2025)2021] por no haber implantado los sistemas electrónicos de depósito temporal para el transporte aéreo y, en algunos casos, el Sistema Nacional de Importación, antes del 31 de diciembre de 2023. Además, se envió una carta de emplazamiento a Dinamarca [INFR(2025)2011], Francia [INFR(2025)2012], Chipre [INFR(2025)2010], Austria [INFR(2025)2007], Portugal [INFR(2025)2013] y Rumanía [INFR(2025)2014] por no transmitir datos aduaneros completos a la Comisión a través de SURV3. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/es/inf_25_982#_blank.

[23] Se incoaron procedimientos de infracción contra Portugal [INFR(2025)2064] y Bélgica [INFR(2025)2016] por no implantar el sistema de depósito temporal para el transporte aéreo y, en el caso de Portugal, también por no implantar el Sistema Nacional de Importación. Además, se envió una carta de emplazamiento a Bélgica [INFR(2025)2009] por no transmitir datos aduaneros completos a la Comisión a través del sistema SURV3. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/es/inf_25_1241.

[24] La Comisión envió cartas de emplazamiento a Francia [INFR(2025)2060] y Chipre [INFR(2025)2061] por no implantar el depósito temporal y el Sistema Nacional de Importación y, en el caso de Francia, también por no implantar el Sistema Automatizado de Exportación. Además, se citó a Chequia [INFR(2025)2054], Irlanda [INFR(2025)2055], Italia [INFR(2025)2056], Malta [INFR(2025)2057], Eslovenia [INFR(2025)2059] y Eslovaquia [INFR(2025)2058] por no transmitir datos aduaneros completos a la Comisión a través del sistema SURV3. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/es/inf_25_1628.