EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 13.7.2026
COM(2026) 362 final

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET

i enlighet med artikel 278a i unionens tullkodex, om framstegen i utvecklingen av de elektroniska system som föreskrivs i tullkodexen

{SWD(2026) 180 final}

Innehåll

1. Inledning 2
2. Sammanfattning 4
3. Rapportens innehåll 5
4. Ansvar för tullkodexens digitala genomförande 6
5. Samlad översikt över framstegen med de elektroniska systemen för tullkodexen 7
5.1 PROJEKT SOM SLUTFÖRTS FÖRE 2025 7
5.2 PROJEKTENS FRAMSTEG 2025 8
5.3 RISKER OCH RISKREDUCERANDE ÅTGÄRDER 17

1. INLEDNING

Detta dokument utgör den årliga lägesrapporten om det digitala genomförandet av unionens tullkodex[1] för år 2025 och är den **sjunde och sista rapport** som kommissionen utarbetat i enlighet med artikel 278a i unionens tullkodex om framstegen i utvecklingen av de elektroniska systemen[2].

Tullkodexen trädde i kraft den 1 maj 2016. Efter ändringen av tullkodexen 2019[3] fastställdes 2020, 2022 och 2025 som tidsfrister för det successiva slutförandet av projekt i fråga om den digitala övergången och genomförandet av tullkodexen. Under övergångsperioden skulle de befintliga elektroniska och pappersbaserade systemen kunna få fortsätta att användas för att genomföra tullformaliteter (de s.k. övergångsbestämmelserna) till dess att de nya eller uppgraderade elektroniska system som avses i tullkodexen är operativa.

I detta sammanhang ska arbetsprogrammet för tullkodexen[4] och genomförandeförordningen om tekniska arrangemang för de elektroniska systemen[5] läsas tillsammans med unionens tullkodex och dess delegerade akter och genomförandeakter.

Arbetsprogrammet för tullkodexen utgör det rättsliga instrumentet för att styra den gradvisa och komplexa tredimensionella omställningsprocessen mot en helt digital tullmiljö, där det ömsesidiga beroendet mellan systemen och den faktiska utvecklingen ska tas i beaktande. Det är det instrument som används för att styra de berörda parterna i projekten (medlemsländerna, kommissionen, ekonomiska aktörer) mot ett gemensamt och realistiskt slutförande av projekten senast den 31 december 2025, den digitala omställningens slutdatum. I genomförandeförordningen om tekniska arrangemang fastställs de tekniska arrangemangen för varje system vad gäller komponenter, ansvarsområden, dataåtkomst och teknisk övergång.

Denna rapport bygger på arbetsprogrammet för tullkodexen, som antogs av kommissionen den 15 december 2023 som utgångspunkt för rapportering av framsteg. Program- och projektstyrningsaspekterna fastställs i den fleråriga strategiska planen för tullens elektroniska system. **Rapporten omfattar de framsteg som gjorts under årens lopp för att inom EU uppnå en helt digital tull till 2025, det sista året för tullkodexens införande**.

Samtidigt som tullkodexen omfattar den rättsliga grunden för en helt digital och harmoniserad tullram i hela Europeiska unionen och dess yttre gränser utgör dess fullständiga och enhetliga genomförande inom alla tullområden och i alla medlemsländer en **förutsättning för en välfungerande tullunion och lägger även grunden till tullreformens nästa fas**. Det är därför av vikt att alla medlemsländer fullgör sin del av genomförandet av den nuvarande tullkodexen för att säkerställa att ekonomiska aktörer och handlare drar nytta av den innan de går med i EU:s tullreform. Kommissionen antog den 17 maj 2023 ett förslag till en omfattande reform av tullunionen, inbegripet en ny tullkodex, vilket innebär en

[1] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 952/2013 av den 9 oktober 2013 om fastställande av en tullkodex för unionen, EUT L 269, 10.10.2013, s. 1.

[2] Rapport från kommissionen till Europaparlamentet och rådet:
År 2019: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/ALL/?uri=CELEX%3A52019SC0434 (inte översatt till svenska).
År 2020: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52020SC0339 (inte översatt till svenska).
År 2021: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52021SC0382(inte översatt till svenska).
År 2022: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52023SC0029(inte översatt till svenska).
År 2023: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=COM:2024:395:FIN.
År 2024: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=celex:52025DC0579.

[3] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/632 av den 17 april 2019 om ändring av förordning (EU) nr 952/2013 för att förlänga den övergångsanvändning av andra metoder än elektronisk databehandlingsteknik som föreskrivs i unionens tullkodex, EUT L 111, 25.4.2019, s. 54.

[4] Kommissionens genomförandebeslut (EU) 2023/2879 av den 15 december 2023 om upprättande av ett arbetsprogram för utveckling och införande av de elektroniska system som föreskrivs i unionens tullkodex, EUT L 2023/2879, 22.12.2023, s. 1, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202302879.

[5] Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2025/512 av den 13 mars 2025 om tekniska arrangemang för utveckling, underhåll och användning av elektroniska system för utbyte och lagring av information enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 952/2013, EUT L 2025/512, 20.3.2025, s. 1, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=CELEX:32025R0512.

betydande omvandling av EU:s tullram[6]. Den 26 mars 2026 nådde Europaparlamentet och rådet en politisk överenskommelse i trepartsmötet om kommissionens förslag till den mest ambitiösa reformen av EU:s tullregler sedan 1968. Utkastet till text är nu tänkt att ses över av juridiska och språkliga experter och sedan godkännas av rådet och Europaparlamentet för offentliggörande i *Europeiska unionens officiella tidning* senast i november 2026.

Tullreformen är uppbyggd kring tre huvudpelare:

1) **Smartare riskhantering och tullkontroller genom inrättandet av en tullmyndighet för EU samt EU:s tulldatacentral**: Den kommer att digitalisera och förenkla förfaranden, minska kostnader och byråkrati, främja en mer enhetlig strategi vid de yttre gränserna och bättre skydda den inre marknaden genom starkare, datadriven riskhantering och tillsyn.
2) **Utökat partnerskap med näringslivet**: Ett nytt partnerskap med handelsaktörer baserat på transparenta processer som gör att handelsflöden som uppfyller kraven kan fungera utan formell interaktion med tullmyndigheterna, vilket kommer att minska den administrativa bördan.
3) **En modern ram för e-handel**: Ett skräddarsytt tullförfarande för e-handel, vilket kommer att göra onlineplattformar till de centrala aktörerna för att säkerställa att varor som säljs online direkt till konsumenter i EU uppfyller alla tullskyldigheter.

Tullen spelar en kritisk roll för att upprätthålla säkerheten för den inre marknaden och dess medborgare. I och med tullreformen kommer EU:s tullar att vara rustade för att anpassa sig till det snabbt föränderliga läget för internationell handel. I samband med detta inför reformen flera riktade åtgärder för att hantera den snabba tillväxten inom e-handeln. Samtidigt enades kommissionen och medlemsländerna i november 2025 att **som en tillfällig lösning** avskaffa den tullbefrielse som hittills har tillämpats för paket under 150 euro och att införa en avgift på tre euro för dessa paket, med början den 1 juli 2026. Tröskelns avskaffande syftar till att skapa lika villkor för e-handelsförsäljning och traditionell detaljhandel, vilket återställer rättvisa förhållanden samtidigt som konsumenternas valfrihet bibehålls. Genom överenskommelsen i trepartsmötet den 26 mars införs dessutom en **hanteringsavgift** för varor av lågt värde som importeras till EU för att uppväga tullmyndigheternas ökade kostnader. Avgiften införs senast den 1 november 2026. När EU:s tulldatacentral har tagits i drift kommer reguljär tull att tillämpas.

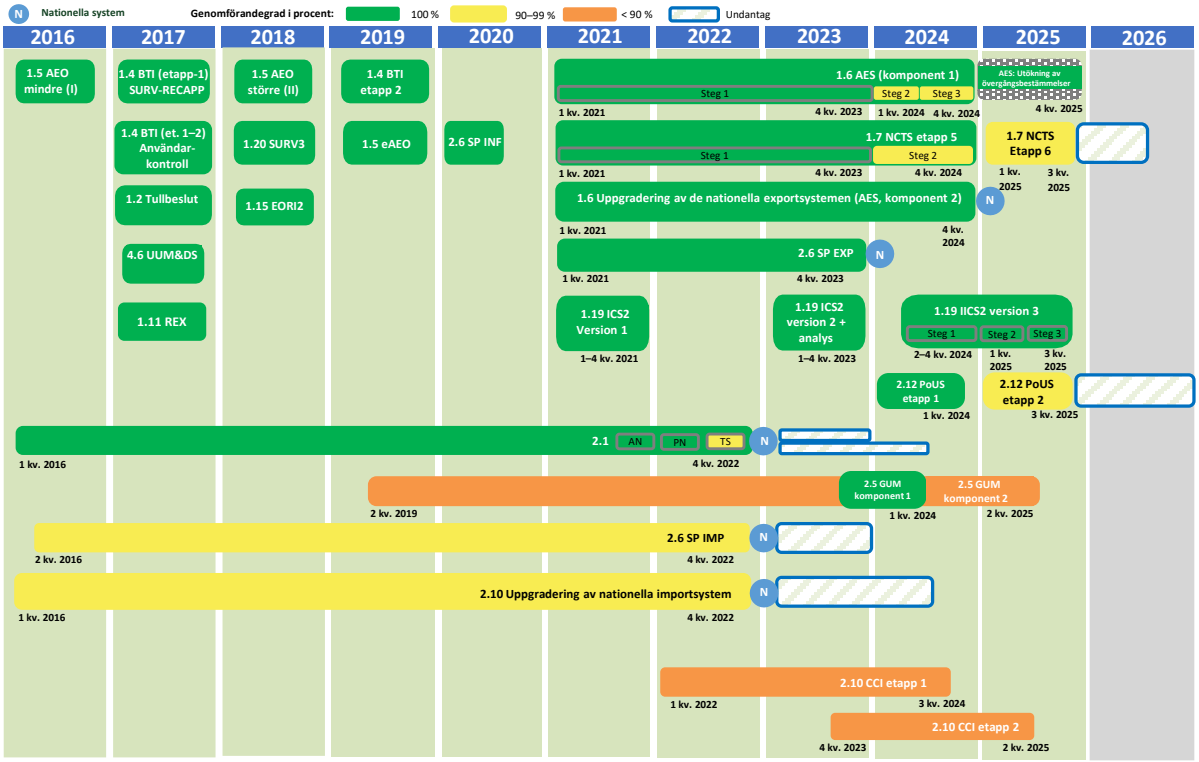
Noteras bör att det i detta skede i och med all politisk inriktning på tullreformen och e-handeln **föreligger risk för att förseningarna i det digitala genomförandet av tullkodexen betraktas som enklare tekniska förseningar och därmed förbises,** samtidigt som de systemiska konsekvenserna av dessa förseningar skulle kunna vara allvarliga för EU. Felaktiga eller endast delvis utnyttjade export- och importsystem kan leda till överbelastning vid större ut- eller införselställen, vilket kan skapa protester, övervakningsfel och förseningar i leveranskedjan. Dessutom kan felaktig information leda till att högriskvaror (produkter med dubbla användningsområden, sanktionerade varor, undervärderad import) frisläpps innan en fullständig riskanalys genomförts, bland annat genom att kommissionens kapacitet att upptäcka problem begränsas, och innan en reaktionsstrategi hunnit utarbetas.

Slutförandet av det digitala programmet för tullkodexen i tid är av hög prioritet för att de fördelar som införs för handlare i tullkodexen ska kunna förverkligas, till exempel ytterligare harmonisering av processerna, digitaliserad formgivning, stöd av en internationellt anpassad och integrerad EU-tulldatamodell samt långtgående förenklingar för betrodda handlare. Genomförandet av tullkodexens digitala aspekt är därför avgörande för att stödja och bidra till tullreformen och utvecklingen av EU:s framtida tulldatacentral, så att de betydande förenklingar som utlovas genom tullreformen läggs på en stabil grund för harmonisering och digitalisering.

[6] Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om fastställande av unionens tullkodex och inrättande av Europeiska unionens tullbyrå och om upphävande av förordning (EU) nr 952/2013 (COM/2023/258 final).

2. SAMMANFATTNING

Genomförandet av tullkodexen har nått sitt sista och mest avgörande år. Sedan arbetsprogrammet för tullkodexen antogs 2014 har kommissionens, medlemsländernas och de ekonomiska aktörernas gemensamma insatser varit avgörande för att uppnå en fullt digital tullmiljö. I början av 2025 hade 70 % av det digitala arbetsprogrammet slutförts. Under hela 2025 har genomförandeprocessen präglats av betydande framsteg, och flera viktiga delmål i både de transeuropeiska och nationella systemen har uppnåtts, vilket kan ses i den stadiga övergången till ett i stort sett ”grönt” läge för genomförandet inom medlemsländerna. Denna rapport visar att **det digitala genomförandet av tullkodexen i slutet av 2025 är nästan slutfört**, vilket visas i figur 1. De projekt som markerats gröna är avslutade. De projekt som är markerade orange anger de områden där mindre än 90 % av medlemsländerna är färdiga, och de som är markerade med gult anger de där mellan 90 % och 99 % av medlemsländerna är färdiga.



Figur 1 – Planeringsöversikt

I dag har det **digitala genomförandet av unionens tullkodex till största delen slutförts.** Det stora flertalet av unionens tullkodexsystem har införts och medlemsländerna arbetar i en fullt integrerad digital miljö. **Vid slutet av 2025 var 96 %av alla nationella system och 100 %av alla centraliserade transeuropeiska system i bruk**. **De återstående huvuduppgifterna är begränsade och specifika för enskilda länder och projekt**. De rör inte längre tullkodexens övergripande struktur utan handlar om kvarstående förseningar eller övergångsproblem i ett litet antal medlemsländer. Projektet för centraliserad klarering vid import är det mest kritiska problemet. Andra projekt som kräver särskild uppföljning i vissa medlemsländer är införandet av det nationella systemet för tillfällig lagring och det nationella importsystemet samt införandet av den nationella komponenten för förvaltning av garantier, det automatiska exportsystemet (icke-centralt), det nya datoriserade transiteringssystemet – etapp 5 (icke-centralt) och etapp 6 (med undantag fram till den 31 maj 2026) samt bevis på unionsstatus – etapp 2 (med undantag fram till den 1 mars 2027).

De återstående verksamheterna rör främst vissa medlemsländers genomförande av slutliga uppgraderingar, validering av test- eller förhandshanteringssystem, ekonomiska aktörers

övergång till nyligen införda system samt sammankopplingen mellan system. I samband med detta har kommissionen antagit tre undantagsbeslut under 2025 för att etablera rättssäkerhet och kontinuitet i verksamheten, främst i syfte att stödja de ekonomiska aktörernas övergång till EU:s gränssäkerhetskrav i kombination med transitering (ICS2 – version 3 och NCTS – etapp 6) och för att lämna in tullmanifestet som bevis på unionsstatus (PoUS – etapp 2). De har begränsningar i fråga om omfattning och förlängning av tidsplanerna, och detaljerade övervakningsmekanismer har införts för att noggrant följa processen till dess att de har slutförts.

Dessutom **beslutade kommissionen 2025 att vidta rättsliga åtgärder mot sammanlagt 14 medlemsländer** för att de inte fullgjort sina skyldigheter enligt tullkodexen och dess genomförandeakter. Åtgärderna gäller två huvudsakliga typer av bristande efterlevnad: den första gäller införandet av digitala tullsystem (dvs. tillfällig lagring för lufttransport, det nationella importsystemet, det automatiska exportsystemet, bland annat säkerställande av operativ beredskap och migration av ekonomiska aktörers system, vilket påverkar totalt tio medlemsländer, och den andra gäller överföringen av den kompletta uppsättningen på 57 standardiserade tulldataelement i det format som krävs via övervakningssystemet, vilket är nödvändigt för insamling, övervakning och riskhantering av EU:s tulldata. Detta påverkar totalt 13 medlemsländer.

Kommissionens verksamhet i fråga om en kombination av planering, samordning, stöd till specifika medlemsländer, övervakning och verkställighet har visat sig vara effektiv.

Mot slutet av 2025 kunde de flesta av de berörda medlemsländerna hantera förseningarna på lämpligt sätt. Med ett begränsat antal återstående införanden som sträcker sig fram till 2026 och i ett fåtal specifika fall till 2027 identifieras de återstående luckorna tydligt, tidsbundet och med noggrann uppföljning. De omfattas antingen av beslut om undantag och/eller förstärkt övervakning, och vid behov av skärpta verkställighetsåtgärder. Samtidigt har dock medlemsländernas svårigheter med genomförandet av kritiska projekt, särskilt nationella system och komponenter, understrukit **sårbarheten i ett gemensamt projekt för en komplex digital omställning som involverar kommissionen, de 27 medlemsländerna och tusentals ekonomiska aktörer med ett gemensamt överenskommet tillämpningsområde och slutdatum.** Det kräver integrering av nya system i redan befintliga och interoperabilitet mellan olika områden, såsom export följt av transitering. Komplexiteten får än mer kritisk betydelse när det krävs interoperabilitet med andra digitala omvandlingsprogram som inte är tullrelaterade, såsom den europeiska kontaktpunkten för sjöfart.

Om man ser tillbaka på de övergripande erfarenheterna av den digitala omställningen och genomförandet av arbetsprogrammet för tullkodexen under en tioårsperiod framstår ett tydligt mönster. Medlemsländerna klargjorde att de största svårigheterna de stött på för att uppnå ett framgångsrikt slutförande bestod av 1) styrningsstrukturer som möjliggör att beslut kan fattas i god tid, 2) upprätthållande av de berörda parternas engagemang och 3) att avgränsa och bibehålla ett tydligt tillämpningsområde.

I stort var det digitala genomförandet av tullkodexen formellt avslutat när tidsfristen löpte ut i slutet av 2025. Idrifttagandet av tullkodexens centrala digitala ram på EU-nivå utgör en prestation som kommer att stärka kontrollen av EU:s yttre gränser och handelsflöden i en tid av stor geopolitisk och geoekonomisk turbulens. Tullunionen kan nu gå vidare från övergång och genomförande till konsolidering och stabilisering, där unionens tullkodex utgör en stabil och trovärdig grund för den kommande tullreformen.

3. RAPPORTENS INNEHÅLL

De projekt som ingår i arbetsprogrammet för tullkodexen kan delas in i följande tre systemkategorier enligt definitionerna i genomförandeförordningen om de tekniska arrangemangen för de elektroniska systemen[7]:

[7] Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2025/512 av den 13 mars 2025 om tekniska arrangemang för utveckling, underhåll och användning av elektroniska system för utbyte och lagring av information enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 952/2013, EUT L 2025/512, 20.3.2025, s. 1, https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_impl/2025/512/oj/.

i) **Transeuropeiska centrala system** som ska utvecklas eller uppgraderas av kommissionen (och som i många fall även kräver att medlemsländerna utvecklar eller uppgraderar nationella system).
ii) **Decentraliserade transeuropeiska system** som måste utvecklas eller uppgraderas av kommissionen men som har en viktig nationell komponent som måste genomföras av medlemsländerna.
iii) **Nationella system** som medlemsländerna måste utveckla och uppgradera helt själva.

I denna rapport gås först metoden bakom rapporten och de källor som använts igenom (avsnitt 2) varefter ansvaret för de elektroniska systemen i tullkodexen behandlas kortfattat (avsnitt 4). Den innehåller dessutom en övergripande översikt över de olika projekten och deras grad av slutförande (avsnitt 5) och belyser även riskerna samt riskreducerande åtgärder (avsnitt 6).

Denna rapport **åtföljs av ett arbetsdokument från kommissionens avdelningar**[8] som offentliggörs tillsammans med denna rapport och som innehåller detaljerad information om planeringen och utvecklingen av de olika projekt som rapporterades av medlemsländerna i slutet av juni 2025. Detta arbete har stötts av en extern uppdragstagare. Rapporten gick i huvudsak igenom medlemsländernas senaste uppdateringar.

Rapporten och arbetsdokumentet från kommissionens avdelningar bygger på information som samlats in genom följande **källor**:

1) Nationella projektplaner som medlemsländerna måste lämna in två gånger per år (i januari och juni), samt en ytterligare uppdatering som begärdes i slutet av 2025.

Den information som samlas in för varje projekt omfattar specifika datum, status och framsteg för vart och ett av delmålen i arbetsprogrammet för tullkodexen.

2) Enkäten som har skickats ut till medlemsländerna.

Informationen omfattade bedömningen av risker, förseningar och orsakerna till sådana förseningar samt de riskreducerande åtgärder som planerats och/eller vidtagits i samband med projekten. Vidare bidrog medlemsländerna i enlighet med den strategi som antogs 2023 även med dokumentation om de lärdomar som inhämtats under projektets gång samt om eventuellt ytterligare stöd som krävs.

3) Bilaterala möten på hög nivå med medlemsländerna.

Under de bilaterala mötena ger medlemsländerna en fullständig och korrekt förståelse av statusen för vart och ett av projekten i tullkodexen, inbegripet problem som de stött på, och idéer tas fram för att förbättra problematiska situationer.

4) Resultaten av de transeuropeiska samordnings- och övervakningsprogrammen.

Denna rapport innehåller också en analys som bygger på mer detaljerad information från projektledningarna vid kommissionens generaldirektorat för skatter och tullar (GD Skatter och tullar) och som inrapporterats av medlemsländerna inom ramen för de samordningsprogram som inrättats sedan 2020 för de transeuropeiska systemen.

4. ANSVAR FÖR TULLKODEXENS DIGITALA GENOMFÖRANDE

Beroende på den arkitektur som medlemsländerna och kommissionen enats om för vart och ett av systemen (centraliserade, decentraliserade eller nationella) finns det en **ansvarsfördelning** för utveckling, införande, drift och underhåll av systemen i samband med tullkodexens digitala genomförande. Detta fastställs i genomförandeförordningen om de tekniska arrangemangen för de elektroniska systemen, som beskriver vilka komponenter dessa system består av och vilken typ av system det rör sig om – nationella (som utvecklas på nationell nivå) eller gemensamma (som utvecklas på EU-nivå). När det gäller arkitekturen är de centrala systemen och de decentraliserade systemen av

[8] Arbetsdokument från kommissionens avdelningar som åtföljer rapporten från kommissionen till Europaparlamentet och rådet i enlighet med artikel 278a i unionens tullkodex, om framstegen i utvecklingen av de elektroniska system som föreskrivs i tullkodexen, SWD(2026) 180 final.

transeuropeisk karaktär och innehåller som standard gemensamma komponenter, ibland kombinerade med nationella komponenter, medan de nationella systemen endast består av nationella komponenter.

I enlighet med artikel 103 i genomförandeförordningen om de tekniska arrangemangen för de elektroniska systemen ska de **gemensamma komponenterna** utvecklas, testas, införas och förvaltas av kommissionen, och får testas av medlemsländerna. De **nationella komponenterna** ska utvecklas, testas, införas och förvaltas av medlemsländerna.

Medlemsländerna ska säkerställa att de nationella komponenterna kan samverka med de gemensamma komponenterna. Kommissionen ska utforma och upprätthålla de gemensamma specifikationerna för de decentraliserade systemen i nära samarbete med medlemsländerna. Medlemsländerna ska utveckla, driva och underhålla gränssnitt för att tillhandahålla den funktionalitet i de decentraliserade systemen som krävs för informationsutbyte med ekonomiska aktörer och andra personer genom nationella komponenter och gränssnitt, och med andra medlemsländer genom gemensamma komponenter.

5. SAMLAD ÖVERSIKT ÖVER FRAMSTEGEN MED DE ELEKTRONISKA SYSTEMEN FÖR TULLKODEXEN

Arbetsprogrammet för tullkodexen innehåller 17 projekt för att införa de nödvändiga elektroniska systemen. Häri ingår 14 **transeuropeiska projekt** som kommissionen och medlemsländerna ansvarar för tillsammans (vilka resulterar i centrala och decentraliserade system) och tre **nationella projekt** som medlemsländerna ensamma ansvarar för (vilka resulterar i nationella system).

5.1 PROJEKT SOM SLUTFÖRTS FÖRE 2025

Kommissionen har genomfört alla digitala projekt som det är ansvarigt för. Medlemsländerna har gjort ytterligare framsteg när det gäller system och komponenter. I enlighet med de tidigare rapporterna har detta lett till att följande tolv **nya system eller uppgraderingar** har införts:

- Systemet för registrerade exportörer – *REX* (nytt): Infördes 2017.
- Systemet för tullbeslut – *CDS* (nytt): Infördes 2017.
- Direkt tillgång för näringsidkare till de europeiska informationssystemen – *UUM&DS* (enhetlig användaradministration och digital signatur) (nytt): Infördes 2017.
- Uppgradering av systemet för registrerings- och identitetsnummer för ekonomiska aktörer 2 – *Eori2* (uppgradering): Infördes 2018.
- Övervakningssystemet Surveillance 3 – *SURV3* (uppgradering): Infördes 2018[9].
- Bindande klassificeringsbesked – *BTI* (uppgradering): Infördes 2019.
- Godkända ekonomiska aktörer – *AEO* (uppgradering): Infördes 2019.
- Informationsblad för särskilda förfaranden – *INF* (nytt): Infördes 2020.
- Importkontrollsystem 2 – version 1 och 2 – *ICS2 – version 1 och 2* (uppgradering): Infördes 2021 respektive 2023.
- Garantiförvaltning – komponent 1 – GUM C1 infördes 2024.
- Bevis på unionsstatus etapp 1 – *Po*US infördes 2024.
- Det nya datoriserade transiteringssystemet etapp 5 – *NCTS P5* infördes 2024.

[9] Utmaningar kvarstår dock vad gäller medlemsländernas överföring av uppgifter.

5.2 PROJEKTENS FRAMSTEG 2025

Syftet med denna rapport är att belysa kommissionens och medlemsländernas prestationer, framsteg och utmaningar vid genomförandet av pågående projekt 2025.

5.2.1 Transeuropeiska projekt

De transeuropeiska projekten har en specifik struktur, vilket kan innebära ett centralt system eller en kombination av centrala och nationella komponenter. Enligt artikel 278.3 i unionens tullkodex ska de vara slutförda senast den 31 december 2025. En kortfattad beskrivning av och framstegen för varje projekt presenteras nedan. Mer information finns i avsnitten 3 och 4 i det arbetsdokument från kommissionens avdelningar som åtföljer denna rapport.

1) **Garantiförvaltning** – GUM (nytt): Syftet är att säkerställa en effektiv och ändamålsenlig förvaltning av de olika typerna av garantier inom EU, med fokus på förbättrad handläggningshastighet, spårbarhet och övervakning av garantier mellan tullkontoren. Garantiförvaltning sker på två nivåer. I huvudsak används den så kallade centrala GUM-komponenten (komponent 1) för förvaltningen av tillstånd för samlade garantier (inbegripet registrering av referensbeloppet, uppdelat per tullförfarande och per berörd medlemsland), medan registreringen och förvaltningen av samlade garantier och övervakningen av de tillhörande referensbeloppen görs på nationell nivå genom en nationellt utvecklad komponent för garantiförvaltning som uppfyller kraven i unionens tullkodex (komponent 2), vilken även omfattar registrering och hantering av andra typer av garantier.

Framsteg: *Komponent 1 av GUM*, som centralt förvaltar garantier som kan användas i flera medlemsländer, togs i drift den 11 mars 2024 inom systemet för tullbeslut. Då de två komponenterna är sammankopplade kommer funktionstester fortfarande att vara tillgängliga till dess att medlemsländerna har infört sina system för *GUM – komponent 2*.

När det gäller den nationella komponenten, *komponent 2 av GUM*, förväntades medlemsländerna upprätta operativa förbindelser med den centrala komponenten mellan 11 mars 2024 och 2 juni 2025. Tio medlemsländer införde sina nationella komponenter i tid.

I slutet av 2025 hade 21 medlemsländer infört *komponent 2 av GUM*, vilket innebär en **genomförandegrad på 78 %.** De återstående sex medlemsländerna (DK, FR, GR, HR, CY och IT) ska enligt plan vara klara i början av 2026[10].

2) **Importkontrollsystem 2** – *ICS2* (uppgradering): Syftet är att stärka säkerheten i leveranskedjan genom att förbättra datakvalitet, arkivering och tillgänglighet samt utbytet av förhandsinformation om gods.

Framsteg: *ICS2 – version 3* utvidgar tillämpningsområdet från lufttransport till sjöfart och inre vattenvägar samt väg- och järnvägstrafik. Medan version 1 och 2 genomförts fullt ut som en del av ICS2-projektet, fortsatte arbetet med version 3. Ekonomiska aktörer ska använda ICS2 – version 3 i tre steg: **sjö- och inre vattenvägstransportörer senast den 4 december 2024 (steg 1), sjö- och inre vattenvägtrafik senast den 1 april 2025 (steg 2) och väg- och järnvägstransportörer, inbegripet varor i postförsändelser som transporteras med dessa transportmedel, senast den 1 september 2025 (steg 3)**.

Då det gäller ett centralt system utförs funktionstesterna av denna version uteslutande av ekonomiska aktörer. I mitten av 2025 syntes vissa oroande tecken hos en del medlemsländer vad gällde de ekonomiska aktörernas beredskap för steg 3 i ICS2 – version 3.

Behovet av att integrera ICS2 med de smarta gränssystemen, de många ekonomiska aktörer som har svårt att erhålla registrering från ett medlemsland för anslutning till it-systemen, komplexiteten i utbyggnaden av ICS2-systemet och de resurser som krävs för interoperabilitet

[10] Enligt den senaste nationella projektplansinformationen införde HR sina nationella GUM-komponenter den 1 mars 2026, medan övriga (IT, CY, DK, FR) ska följa under perioden fram till den 1 juli 2026 och GR skulle införa sitt system i december 2026.

med nationella system samt gränssnitt för både medlemsländer och ekonomiska aktörer, samt den specifika och komplexa karaktären hos de transportmekanismer som påverkas av denna utbyggnad, vilka inbegriper multimodala former, har visat sig påverka vissa medlemsländer och ekonomiska aktörer mer än andra. För att säkerställa rättssäkerhet, kontinuitet i verksamheten och smidig övergång till uppfyllelse av kraven i ICS2 version 3, steg 3 beviljade kommissionen ett undantag på begäran av vissa medlemsländer och Förenade kungariket med avseende på Nordirland i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 952/2013 för version 3 av importkontrollsystemet 2 (IE, GR, ES, FR, IT, LT, HU, FI och Förenade kungariket med avseende på XI) till och med den 31 december 2025.

I slutet av 2025 används vid utgången av den angivna tidsfristen ICS2 i alla medlemsländer, vilket innebär en **genomförandegrad på 100 %** och ännu ett viktigt delmål som uppnåtts 2025.

3) **Bevis för unionsstatus** – *PoUS* (nytt): Syftet är att lagra, förvalta och hämta näringsidkares underlag för att bevisa unionsstatus för sina varor. På grund av beroendeförhållandet mellan tullkodexens manifest för tulländamål och den europeiska kontaktpunkten för sjöfart kommer projektet att slutföras i två etapper för att minimera risker och inkonsekvenser.

Framsteg: *PoUS – etapp 1* driftsattes den 1 mars 2024 som planerat.

Vad gäller *PoUS – etapp 2* slutfördes de tekniska specifikationerna av kommissionen 2023, och funktionstesterna slutfördes 2025. Kommissionen säkerställde att det centrala systemet var satt i drift den 15 augusti 2025, i enlighet med den tidsfrist som anges i arbetsprogrammet för tullkodexen. Några medlemsländer beslutade att använda sina nationella system och ansluta dem till det centrala systemet (hybridläge). Kommissionens och medlemsländernas tullmyndigheter säkerställde att projektet genomfördes i tid inom den lagstadgade tidsfristen. Avsikten var att medlemsländernas sjöfartsavdelningar skulle genomföra sammankopplingen mellan PoUS och den europeiska kontaktpunkten för sjöfart för att underlätta för näringsidkare och göra det möjligt för dem att lämna in alla uppgifter (inklusive tullmanifestuppgifter) genom en ny gemensam maritim portal på nationell nivå. Av detta skäl anpassades båda införandedatumen i EU-lagstiftningen.

På grund av det sena genomförandet av den europeiska kontaktpunkten skulle dock sjötransportföretagen ha ställts inför stora hinder om de hade använt PoUS utan att de nationella kontaktpunkterna för sjöfart fanns på plats. Kommissionen beviljade därför vissa medlemsländer undantag enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 952/2013 för PoUS – etapp 2 (BE, BG, CY, DE, DK, EE, IE, FI, FR, HR, IT, LV, NL, PL, PT, SE och SI) till och med den 1 mars 2027.

4) **Centraliserad tullklarering för import** – det nya transeuropeiska *CCI-systemet* säkerställer digitaliseringen av det centraliserade klareringsförfarandet på EU-nivå enligt definitionen i unionens tullkodex. Det gör det möjligt för betrodda näringsidkare att lämna in en tulldeklaration vid det övervakande tullkontoret i det medlemsland de är etablerade i för varor som fysiskt uppvisas för ett tullkontor i ett annat medlemsland. Detta möjliggör bearbetning av tulldeklarationer och fysiskt frisläppande av varor på ett digitalt, effektivt, förutsägbart och samordnat sätt mellan tullkontoren i olika medlemsländer. CCI-systemet genomförs i två etapper.

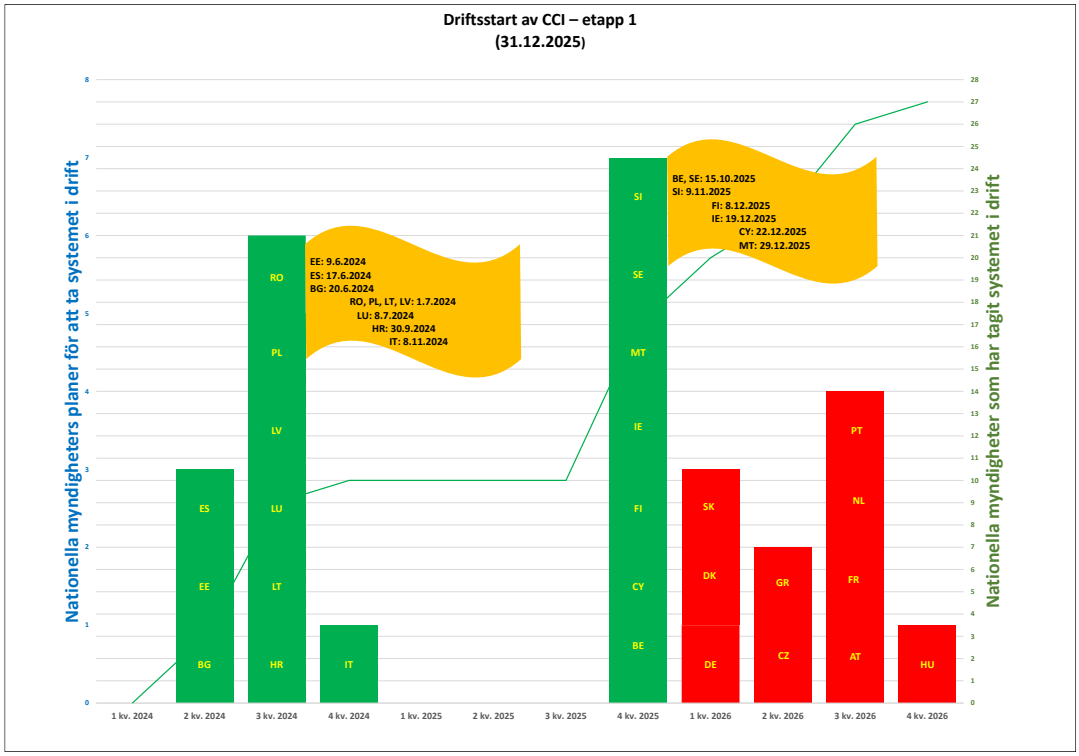
Etapp 1 av CCI möjliggör automatiserad behandling av standarddeklarationer och förenklade deklarationer, inbegripet på förhand inlämnade tulldeklarationer, samt kompletterande deklarationer av periodisk eller allmän karaktär för att hänföra varor till övergång för fri omsättning, tullager, förfarande för aktiv förädling och slutanvändning.

Etapp 2 av CCI bygger på etapp 1 genom att tillämpningsområdet utvidgas till alla återstående CCI-scenarier, inbegripet mer komplexa deklarationstyper och processflöden. Den syftar till att fullborda den digitala integrationen och funktionen hos centraliserad tullklarering för import i hela EU. Båda etapperna hänger samman, och vissa medlemsländer har valt att genomföra dem samtidigt för att effektivisera de nationella insatserna.

Framsteg: *CCI-systemets första etapp* inleddes i och med genomförandet den 1 juli 2024 av de gemensamma komponenterna och vissa av de nationella komponenterna. Den 2 juni 2025 var

systemet redo för användning för europeiska företag i tio medlemsländer (BG, EE, ES, LU, LT, LV, PL, RO, HR och IT). I oktober 2025 anslöt sig ytterligare två medlemsländer till CCI-systemet (BE och SE).

Som visas i figur 2 hade i slutet av 2025 sammanlagt 17 medlemsländer (BE, BG, HR, CY, EE, FI, IE, IT, LV, LT, LU, MT, PL, RO, SI, ES, SE) infört CCI etapp 1-systemet, vilket innebär en **genomförandegrad på 63 %.** Enligt plan ska de återstående tio medlemsländerna (AT, CZ, DE, DK, FR, GR, HU, NL, PT, SK) införa systemet under 2026[11].



Figur 2: Medlemsländer med CCI etapp 1 i drift (*läget 31 december 2025*)

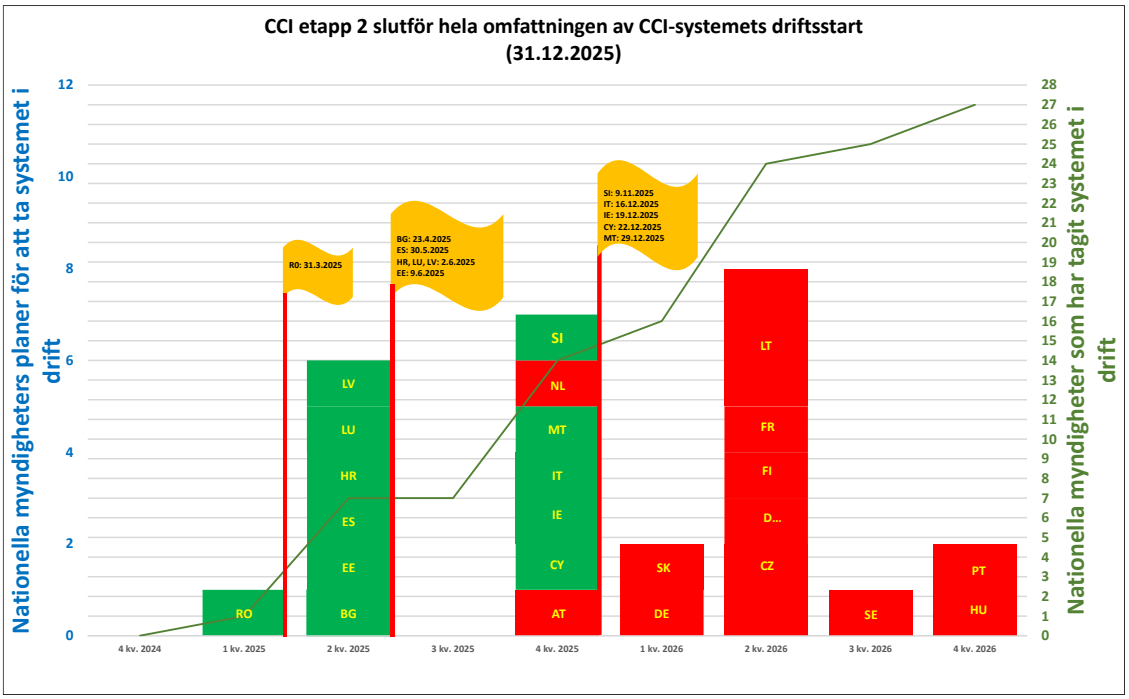
De tekniska specifikationerna för *CCI-systemets andra etapp* slutfördes av kommissionen under 2022. För att hjälpa medlemsländerna och näringsidkarna att genomföra alla CCI-scenarier och processer har kommissionen utarbetat ett heltäckande paket med tekniska specifikationer som konsoliderar specifikationerna för båda etapperna, tillsammans med en vägledning. Vid bedömningen i mitten av 2025 blev det klart att även om de flesta medlemsländer gått framåt i processen skulle ett stort antal inte klara det slutliga delmålet att till den 2 juni 2025 införa systemet.

Figur 3 visar att den övergripande nivån av **fullständigt införande av CCI-systemet fram till slutet av 2025 låg på 44 %** (tolv medlemsländer). Baserat på de uppdaterade nationella projektplanerna avser majoriteten av de återstående medlemsländerna att slutföra sina funktionstester under det första kvartalet 2026 och därefter införa CCI-systemet i sin helhet, med DE, DK, SK, GR och CZ under första halvåret 2026[12] och AT, FR, NL, PT och HU under andra halvåret.

Kommissionen kommer att fortsätta med sin kvartalsvisa övervakningsrutin tills CCI-systemet har införts i sin helhet.

[11] SK införde systemet den 14 februari 2026 och DK den 19 mars 2026.

[12] SK införde hela CCI-systemet (etapp 1 och 2) den 14 februari 2026, DK den 19 mars 2026 och CZ den 18 maj 2026.



Figur 3: Medlemsländer med CCI etapp 2 i drift (*läget 31 december 2025*)

5) **Det nya datoriserade transiteringssystemet** – *NCTS (uppgradering)*: Syftet med systemet är att anpassa det befintliga systemet för unionstransitering och gemensam transitering till de rättsliga bestämmelserna i tullkodexen. Detta omfattar uppgiftskraven i tullkodexen och gränssnitten mot andra system.

Framsteg: *NCTS-systemet – etapp 5* togs i drift den 2 december 2024 och övergångsåtgärderna upphörde den 21 januari 2025. NCTS-systemet – etapp 5 är för närvarande i drift i alla medlemsländerna. Vissa medlemsländer har ännu inte infört icke-kärnfunktionerna.

Det nya datoriserade transiteringssystemet (NCTS) fortsätter att utvecklas som en del av den bredare moderniseringen av tullprocesserna i länderna i EU och konventionen om ett gemensamt transiteringsförfarande. Alla medlemsländer hade den 21 januari 2025 slutfört införandet av NCTS etapp 5 och totalt 41 länder tillämpar unionstransitering/gemensam transitering och NCTS, men uppmärksamheten har nu flyttats till nästa etapp av NCTS.

För NCTS – etapp 6 finns två alternativ, och det är upp till medlemsländerna att besluta vilket alternativ de ska genomföra:

- I undantagsalternativet ingår inte uppgifter från summariska införseldeklarationer i transiteringsdeklarationen, utan summariska införseldeklarationer lämnas i stället direkt till ICS2.
- I det motsatta alternativet ingår uppgifter från summariska införseldeklarationer i transiteringsdeklarationen och NCTS – etapp 6 kopplas till ICS2 för att säkerställa att ICS2-kraven för summariska införseldeklarationers affärsprocesser (riskanalys, kontrollrekommendationer, beslut osv.) också uppfylls.

Tidslinjen för NCTS – etapp 6 synkroniserades med tidslinjen för ICS2[13]. Under första halvåret 2025 uppgav medlemsländerna att de gjort framsteg, även om flera inrapporterade en medelhög till hög risknivå för införande av systemet till den 1 september 2025.

[13] Såsom anges i arbetsprogrammet för unionens tullkodex 2023 måste övergången från NCTS – etapp 5 till NCTS – etapp 6 ske mellan den 1 mars 2025 och den 1 september 2025, under samma period som ICS2 – version 2 övergår till ICS2 – version 3, vilket möjliggör synkronisering mellan båda systemen.

Eftersom medlemsländerna inte lyckades hantera risken för förseningar under 2025 på rätt sätt ledde det till att NCTS – etapp 6 inte var färdigställt till den 1 september 2025. För de medlemsländer som utnyttjade undantagsalternativet hanterades de minimala övergångsändringarna på teknisk nivå. För det motsatta alternativet påverkade förseningarna andra medlemsländer och de ekonomiska aktörerna, eftersom de inte kunde dra nytta av en effektiviserad registrering av transiterings- och säkerhetsdata. För att undvika ytterligare bördor för de ekonomiska aktörerna (inklusive för grannländer som Ukraina och Turkiet) beviljade kommissionen ett undantag för sex medlemsländer i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 952/2013 för användning av etapp 6 i det nya datoriserade transiteringssystemet till och med den 1 juni 2026. Enligt dessa undantag får järnvägs- och vägoperatörer ansluta sig till ICS2 fram till slutet av 2025, och anslutningen till transiteringssystemet (NCTS etapp 6) som samverkar med ICS2 kan ske fram till den 31 maj 2026. Denna ytterligare tidsförlängning var motiverad med tanke på den mer komplexa utveckling och testning som krävs för denna sammankoppling. Undantaget medför lagstadgade krav på medlemsländerna att rapportera framsteg till kommissionen.

I slutet av 2025 beviljades sex medlemsländer ett formellt undantag (BG, HR, LV, PL, RO, SK) och totalt 16 medlemsländer (AT, BG, CY, CZ, DE, EE, ES, FI, IE, IT, LT, LU, LV, MT, PT, SI) införde NCTS – etapp 6. Med beaktande av de beviljade undantagen innebär detta en efterlevnadsgrad på 74 %. DK, FR, HU och SE planerade att införa systemet före den 1 mars 2026. De återstående sju medlemsländerna (BE, GR, HR, NL, PL, RO och SK) avser att införa systemet senast den 1 juni 2026, i enlighet med förlängningen av undantaget.

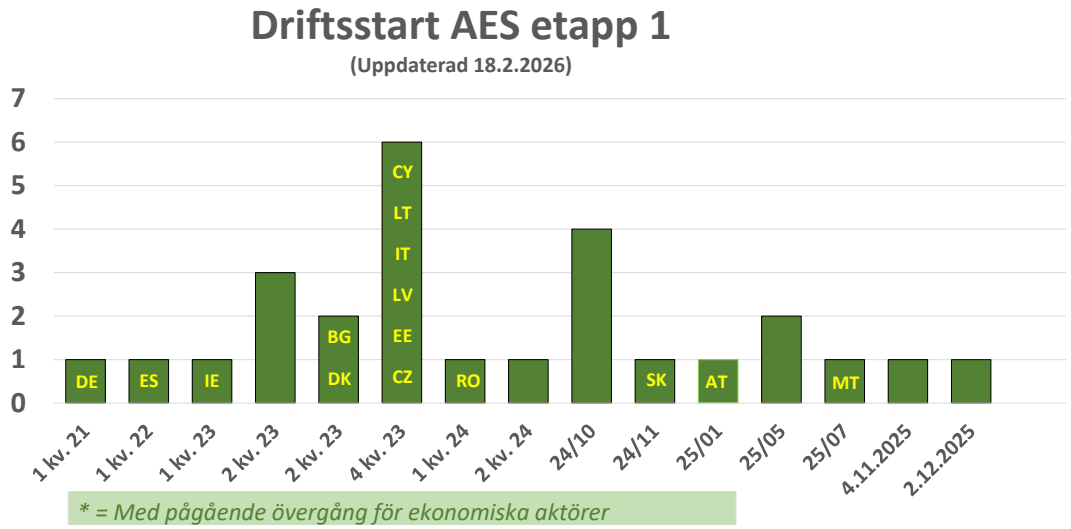
6) **Det automatiserade exportsystemet** – *AES (uppgradering)*: Syftet är att genomföra kraven för export och utförsel av varor i tullkodexen, samt att genomföra de förenklingar av handeln som avses i tullkodexen.

Framsteg: Enligt arbetsprogrammet för unionens tullkodex 2023 kan medlemsländerna införa AES i tre steg: centrala funktioner senast den 1 december 2023, gränssnitt mot punktskatter senast den 13 februari 2024 och icke-centrala funktioner senast den 2 december 2024. Övergångsperioden för ekonomiska aktörer förlängdes till och med den 14 december 2025. Såsom anges i den föregående rapporten var det dock inte möjligt för medlemsländerna att fullt ut utveckla de nationella komponenterna, eftersom vissa medlemsländer inte blev klara inom tidsfristen den 2 december 2024 eller till utgången av övergångsperioden den 11 februari 2025 och begärde därmed en förlängning av övergångsbestämmelserna. I detta sammanhang omfattade den rättsliga ändringen av genomförandeförordningen för tekniska arrangemang, som röstades igenom den 7 februari 2025 i tullkodexkommittén och antogs den 13 mars 2025, förlängningen av övergångsperioden till den 14 december 2025.

Såsom illustreras i figur 4 inledde tolv medlemsländer verksamhet med centrala funktioner den 1 december 2023, medan andra medlemsländer anslöt sig under 2024 och 2025. Situationen blev dock återigen kritisk under andra halvåret 2025 på grund av vissa medlemsländers sena utbyggnad (HU, PT, MT, FR, GR), vilket ledde till att de ekonomiska aktörerna hade ett snävt till mycket snävt utrymme för övergången till det nya AES-systemet. I vissa länder, t.ex. Frankrike, medförde detta stor risk för långa köer av lastbilar vid EU:s utförselställen. Tack vare ökad övervakning och ökat stöd från kommissionen och medlemsländernas och de ekonomiska aktörernas engagemang **togs AES i drift i hela EU den 15 december 2025.** Uppnåendet av en **genomförandegrad på 100 %** för AES-utbyggnaden, inbegripet dess centrala funktioner, var en viktig milstolpe som bidrog till det digitala genomförandet av tullkodexen.

Vissa medlemsländer står inför ytterligare förseningar när det gäller införandet av icke-kärnfunktionerna.

Vad gäller *AES – komponent 2* hade de flesta medlemsländer infört komponenten 2025.



Figur 4: Medlemsländernas idrifttagande av AES

För att sammanfatta läget för de transeuropeiska projekt som anges ovan fortlöpte kommissionens arbete planenligt för att uppfylla de rättsliga tidsfristerna enligt tullkodexen och dess arbetsprogram. Vad gäller medlemsländernas införande av de nationella komponenterna i dessa transeuropeiska system identifierades allvarliga risker för förseningar under 2025, särskilt för *CCI, NCTS – etapp 6, ICS2 Steg 3 järnväg och väg, PoUS* samt *AES* (se avsnitt 5.3). I slutet av 2025 togs systemet för projektet PoUS – etapp 2 och AES med de viktigaste funktionerna i drift i alla medlemsländer, medan ICS2 hade tagits i drift för alla transportslag. Efter 2025 föreligger en situation där icke-kärnfunktioner för CCI och AES inte har införts i vissa medlemsländer.

5.2.2 Nationella projekt

Medlemsländerna skulle ha slutfört uppgraderingen av sina system för de **tre helt nationella projekten**[14] senast den 31 december 2022, i enlighet med artikel 278.2 i unionens tullkodex. Tjugotvå medlemsländer klarade dock inte denna tidsfrist och på deras begäran beviljades de ett undantag, vilket innebar att tidsfristen för införande förlängdes till den 31 december 2023[15].

Förra årets rapport återspeglade vissa ytterligare förseningar, främst för det nationella importsystemet och systemet för tillfällig lagring. Framstegen för varje nationellt projekt 2025 beskrivs nedan och

[14] Denna tidsplan omfattar inte exportkomponenten i det nationella systemet för särskilda förfaranden, för vilket verksamheterna och planeringen är kopplade till *AES*.

[15] Kommissionens genomförandebeslut (EU) 2023/235 av den 1 februari 2023 om beviljande av ett undantag på begäran av vissa medlemsstater i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 952/2013 för att använda andra metoder för utbyte och lagring av uppgifter än elektronisk databehandlingsteknik för anmälan av ett havsgående fartygs eller ett luftfartygs ankomst, EUT L 32, 3.2.2023, s. 220.
Kommissionens genomförandebeslut (EU) 2023/234 av den 1 februari 2023 om beviljande av ett undantag på begäran av vissa medlemsstater i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 952/2013 för att använda andra metoder än elektronisk databehandlingsteknik för utbyte och lagring av uppgifter för anmälan av varors ankomst med avseende på varor som förs in i unionens tullområde, EUT L 32, 3.2.2023, s. 217.
Kommissionens genomförandebeslut (EU) 2023/236 av den 1 februari 2023 om beviljande av ett undantag på begäran av vissa medlemsstater i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 952/2013 för att använda andra metoder för utbyte och lagring av uppgifter än elektronisk databehandlingsteknik för deklarationen för tillfällig lagring med avseende på icke-unionsvaror som anmäls till tullen, EUT L 32, 3.2.2023, s. 223.
Kommissionens genomförandebeslut (EU) 2023/237 av den 1 februari 2023 om beviljande av ett undantag på begäran av vissa medlemsstater för att använda andra metoder än elektronisk databehandlingsteknik för utbyte och lagring av uppgifter i samband med tulldeklarationen av varor som förs in i unionens tullområde enlighet vad som fastställs i artiklarna 158, 162, 163, 166, 167, 170–174, 201, 240, 250, 254 och 256 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 952/2013 om fastställande av en tullkodex för unionen, EUT L 32, 3.2.2023, s. 226.

illustreras i figur 5. Mer information finns i avsnitt 3 i det arbetsdokument från kommissionens avdelningar som åtföljer denna rapport.

1) **Anmälan av ankomst, anmälan av uppvisande och tillfällig lagring** (*AN, PN och TS*) – (uppgradering): Syftet är att automatisera de nationella införselprocesserna och harmonisera datautbytet mellan handel och tullar i medlemsländerna.

Framsteg: I tidigare årsrapporter har det konstaterats att det föreligger risk att de nationella systemen inte vore på plats i tid, men betydande framsteg gjordes under 2025. Under 2025 drabbades vissa medlemsländer fortfarande av förseningar i införandet av systemet för tillfällig lagring och/eller övergångsprocessen för deras ekonomiska aktörer. Eftersom dessa fall gick långt över den lagstadgade tidsfristen inledde kommissionen ett överträdelseförfarande för bristande uppfyllelse av den lagstadgade skyldigheten att införa tillfällig lagring för lufttransport mot åtta medlemsländer (AT, BE, CY, DK, GR, PT, RO, SK).

Mot slutet av 2025 hade de flesta av de försenade medlemsländerna infört systemet. Detta kan sammanfattas som en **genomförandegrad på 98 %[16].** Såsom visas i figur 5 slutförde alla medlemsländer införandet för anmälan av ankomst och anmälan av uppvisande. Vad gäller tillfällig lagring stod tre medlemsländer inför ytterligare förseningar och angav ett införandedatum efter 2025. I fråga om Österrike planeras ett fullständigt genomförande senast i april 2026[17], medan planen för GR och SK ska genomföras 2027. Eftersom kommissionen inte kan godta någon försening fortsätter överträdelseförfarandena.

2) **Nationella importsystem –** *NIS* (uppgradering): Syftet är att genomföra alla process- och uppgiftskrav som rör import av varor i enlighet med unionens tullkodex.

Framsteg: Flera medlemsländer har inrapporterat risk för förseningar vad gäller genomförandet av projektet sedan 2022, den ursprungliga tidsfristen för medlemsländernas införande av NIS. Under första halvåret 2025 drabbades vissa medlemsländer ändå av förseningar vid införandet av NIS och/eller vid övergången för deras ekonomiska aktörer. Under första halvåret 2025 inledde kommissionen därför ett överträdelseförfarande mot åtta medlemsländer (AT, CZ, CY, DK, GR, FR, PT, RO) för bristande uppfyllelse av den lagstadgade skyldigheten att införa NIS. Under 2025 vidtog de flesta medlemsländer (AT, CY, DK, MT, PL, SK) åtgärder för att hantera förseningarna och slutförde även projektet 2025.

Mot slutet av 2025 hade alla medlemsländer utom ett infört systemet, vilket innebär **en genomförandegrad på 96 %**. I fråga om CZ planeras ett fullständigt införande under andra kvartalet 2026. I ett fåtal medlemsländer krävs fortfarande vissa uppgraderingar för att systemet ska bli helt i överenstämmelse med unionens tullkodex och EUCDM.

3) **Särskilda förfaranden** – *SP* (uppgradering): Syftet är att harmonisera särskilda förfaranden (t.ex. lagring i tullager, slutanvändning, tillfällig införsel samt aktiv/passiv förädling).

Framsteg: Som visas i figur 5 var avsikten att de flesta medlemsländer skulle ha *SP IMP – komponent 2,* vilket innebär **en genomförandegrad på 96 % med** AT och CZ som de sista medlemsländerna att införa systemet under andra till tredje kvartalet 2026[18]. Vad gäller *SP EXP – komponent 1* hade de flesta medlemsländer den 2 december 2024 infört systemet, trots det ömsesidiga beroendet av *AES-systemet*. De återstående medlemsländerna (AT, FR, GR, HU, MT och PT) införde systemet i slutet av 2025, vilket innebär **en genomförandegrad på 100 %**, medan de ekonomiska aktörernas övergångsprocess fortfarande pågick i vissa medlemsländer.

Sammanfattningsvis gjorde medlemsländerna betydande insatser 2025, och de nationella systemen är nu i drift, medan endast ett begränsat antal kritiska förseningar kvarstår efter 2025, med resultatet att ett fåtal medlemsländer numera inte uppfyller kraven.

[16] Slutförandegraden för genomförandet av den tillfälliga lagringen i samband med sjötransporter ligger på 96 %, och för andra transportsätt än luft eller sjöfart på 89 %.
[17] AT införde systemet den 15 april 2026.
[18] Den 18 maj 2026 införde CZ NIS, inklusive SP IMP.

	AN	PN	TS	NIS	SP IMP
Tidsfrist i arbetspro-grammet för tullkodexen	31.12.2022 med förlängning till 31.12.2023[(1)]			31.12.2022 med förlängning till 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	Ej tillämpligt	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
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
Genomföran degrad 2025	**100 %**	**100 %**	**89 %**	**96 %**	**93 %**

Förklaringar	
	Införandet genomfört senast den 31 december 2025
	Systemet inte infört den 31 december 2025
	Inga datum angivna i nationella projektplaner eller införande ej tillämpligt

Figur 5: Planering av införandet av nationella system för införsel/import

[1] Till och med den 31 december 2023 för medlemsländer som beviljats undantag.
[2] Till och med den 31 december 2023 för medlemsländer som beviljats undantag eller till och med den 1 juli 2024, där artikel 2.4a i kommissionens delegerade förordning (EU) 2015/2446 är tillämplig.

* Det nationella systemet uppgraderades i tid men kräver ytterligare anpassning till tullkodexen och EU:s tulldatamodell och/eller övergångsprocessen för deras ekonomiska aktörer pågår fortfarande.

5.2.3 Övervakningsdata

I denna årsrapport vill vi lyfta fram de kvarvarande huvuduppgifterna vad gäller överföringen av de data som krävs till **övervakningssystemet Surveillance 3 (SURV3)**. Kommissionens övervakningssystem spelar en avgörande roll i dagens geoekonomiska och geopolitiska läge. Dess främsta syfte är att skapa en övergripande övervakningsram som övervakar handelsflöden, värnar unionens ekonomiska intressen och skyddar dess inre marknad från orättvisa eller otillbörliga metoder. Detta system bidrar med den analytiska grundvalen för att upptäcka handelsavvikelser, förebygga bedrägerier och säkerställa rättvis konkurrens för EU:s industrier. Övervakningssystemet Surveillance 3 fungerar som den tekniska ryggraden i EU:s tulldataövervakning, eftersom det samlar in och behandlar handelsuppgifter från de tulldeklarationer som lämnas in till medlemsländernas tullförvaltningar, och **kvaliteten på och tillgången till uppgifter som rapporteras via NIS är av avgörande betydelse.**

Ett stort antal medlemsländer fortsatte att lämna in de flesta av sina importuppgifter med hjälp av gamla system. Detta antal minskas till två medlemsländer (AT, FR) när man beaktar exportuppgifter.

Mot bakgrund av ovanstående inledde kommissionen 2025 överträdelseförfaranden mot 13 medlemsländer (AT, BE, CY, CZ, DK, FR, IE, IT, MT, PT, RO, SI, SK) för underlåtenhet att fullt ut uppfylla kraven avseende överföring av uppgifter enligt SURV3, särskilt vad gäller uppgifternas fullständighet och formatens överensstämmelse.

Fem medlemsländer (BE, IT, MT, RO, SI) vidtog lämpliga åtgärder under 2025, men totalt åtta medlemsländer (AT, CY, CZ, DK, FR, IE, PT, SK) hade fortfarande inte lämnat in alla importuppgifter till SURV3 i slutet av 2025[19]. Detta kan sammanfattas som en **genomförandegrad på 70 %.**

5.2.4. Läget för kandidatländer

EU:s utvidgningsländer och andra länder såsom de avtalsslutande parterna i konventionen om ett gemensamt transiteringsförfarande behöver ta övergången till de uppgraderade elektroniska systemen i tullkodexen och de nya digitala strategierna som fastställs i tullreformförslaget i beaktande.

Kommissionen övervakar inte systematiskt framstegen mot fullständigt elektroniska system i dessa länder inom ramen för rapporteringsskyldigheten enligt artikel 278a i unionens tullkodex. Som en del av utvidgningsstrategin, inbegripet associeringsavtalen med EU, är dock utvecklingen av en digital strategi och det digitala landskapet som stöder deras anpassning till EU:s tullagstiftning en viktig del i EU:s regelbundna bedömningar.

Kandidatländerna måste gradvis ansluta sig till eller införa tullkodexens system på vägen mot en anslutning till EU:s tullområde. Beroende på det planerade anslutningsdatumet kan de också behöva uppfylla de funktionskrav i EU:s framtida tulldatacentral som föreslås i tullreformpaketet.

I framtiden kommer som förberedelse inför utvidgningen flera viktiga åtgärder att behöva genomföras regelbundet. Dessa omfattar rapportering om det digitala genomförandet och deltagande i funktionstester för att säkerställa interoperabilitet mellan kandidatländernas nationella system och medlemsländernas och EU:s system. Dessutom måste EU regelbundet bedöma systemens prestanda.

[19] I slutet av första kvartalet 2026 hade FR, DK och SK lämnat in SURV3-uppgifter medan AT, IE, PT och CZ planerade att uppfylla kraven senast andra kvartalet 2026.

5.3 RISKER OCH RISKREDUCERANDE ÅTGÄRDER

Ansvarsfördelningen har redan från början fastställts och överenskommits med alla berörda parter och bör respekteras under projektets hela livscykel. I och med att kommissionen uppnått en genomförandegrad på 100 % för införandet av de centrala systemen och de komponenter den ansvarar för, och även medlemsländerna har nått en mycket viktig grad av genomförande inom den övergripande tidsfristen för den digitala omställningen 2025**, är risker och riskreducerande åtgärder fortfarande endast relevanta för en liten del av hela det digitala genomförandet.**

Såsom också förklaras i de tidigare rapporterna är de bakomliggande **orsakerna till förseningarna mångfasetterade och i hög grad återkommande**. I dessa ingår brist på finansiella och mänskliga resurser, konkurrerande nationella it-prioriteringar och ömsesidiga beroenden av andra projekt. Vidare har medlemsländerna pekat ut viss nationell it-infrastruktur som inte uppfyller de tekniska kraven, underleverantörer med otillräcklig kapacitet samt beroendet av externa aktörer. Andra bidragande faktorer är utökade funktionstester, ekonomiska aktörers beredskapsnivåer, utdragna offentliga upphandlingsförfaranden, svårigheter i förvaltningen samt komplexiteten i att integrera nya system i befintliga it-landskap.

Medlemsländerna beskrev i undersökningen även de olika riskreducerande åtgärder som identifierats och införts för att hantera de förseningar som uppstått. Dessa åtgärder omfattar en optimering av resursfördelningen, antagande av smidiga metoder, genomförande av integrerade systemlösningar och stärkt samordning med underleverantörer för att förbättra effektiviteten och samarbetet. Andra medlemsländer vidtar åtgärder för att förbättra organisatoriska strukturer, effektivisera processer och förbättra planeringen i syfte att förbättra projektförvaltningen och beslutsfattandet. Dessa åtgärder avser både nationella och transeuropeiska projekt.

Vad gäller de nationella projekten har vid slutet av 2025 en total genomförandegrad på 96 % uppnåtts för nationella införanden av de nationella systemen för införsel och import. Förutom de få försenade medlemsländerna tillhandahåller vissa andra medlemsländer fortfarande det gamla och det nya systemet till sina ekonomiska aktörer och/eller förbereder fortfarande vissa mindre uppgraderingar av sina nationella system för att vara 100 % i överensstämmelse med unionens tullkodex och EU:s tulldatamodell. Ett fullständigt införande av systemet är av avgörande betydelse med tanke på inverkan på de transeuropeiska systemen, såsom CCI, och på inlämningen av uppgifter till övervakningssystemet. För att övervakningssystemet ska fungera korrekt är det av kritisk betydelse att alla medlemsländer snarast möjligt övergår till de nya dataformaten. Detta kommer att förbättra tillgången till uppgifter, höja uppgifternas kvalitet samt stärka systemets förmåga att övervaka handelsflödena och skydda EU:s ekonomiska intressen.

Kommissionen inledde rättsliga verkställighetsåtgärder 2025 mot medlemsländer som drabbats av förseningar i införandet av sina nationella införsels- och importsystem och/eller i och med inlämningen av de uppgifter som krävs till övervakningen och kommer att vidta ytterligare rättsliga åtgärder under 2026 utöver de kontinuerliga stödåtgärderna och övervakningsåtgärderna.

Vad gäller de transeuropeiska decentraliserade systemen med nationella komponenter är situationen mycket positiv för vissa projekt, men kritisk för andra, enligt vad som beskrivs nedan.

De risker som rapporterades i 2024 års rapport har hanterats väl av medlemsländerna vad gäller införandet av **NCTS – etapp 5**, vilket ledde till att övergångsperioden formellt kunde avslutas den 21 januari 2025. Även i fråga om **version 3 av ICS2** var de ekonomiska aktörernas övergång inom väg- och järnvägstransporter genomförd den 31 december 2025. Detta är tack vare medlemsländernas och de ekonomiska aktörernas insatser, samtidigt som kommissionen fortsatte att på olika sätt ge stöd till medlemsländerna och de ekonomiska aktörerna i deras utvecklingsverksamhet för ICS2 – version 3. Detta omfattade att organisera särskilda webbseminarier, erbjuda stöd genom vanliga frågor samt övervaka och samordna möten för att säkerställa anpassning av projektplanerna till kommissionens delmål för it-leveranser. Slutligen tillhandahölls kommunikationskampanjer, onlineutbildningar och dokumentation som var tillgänglig i det offentliga biblioteket på CIRCABC och Europawebbplatsen.

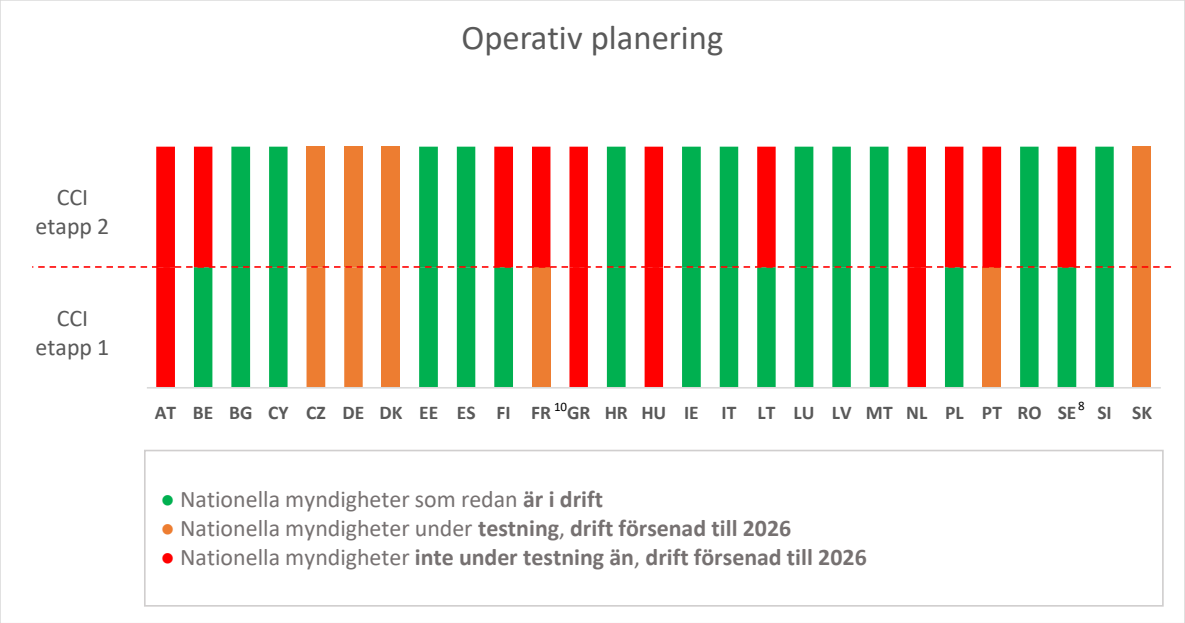
I fråga om genomförandet av **AES** angavs i den tidigare rapporten att ett fåtal medlemsländer planerade faktiska driftdatum under hela 2025, efter de ursprungliga tidsfristerna i arbetsprogrammet för tullkodexen[20]. På deras begäran och för att undvika störningar i handelsflödena förlängde kommissionen perioden så att övergångsåtgärder för export och utförsel kunde fortsatta fram till den 14 december 2025. Kommissionen fortsatte också med det nationella samordningsprogrammet för administration för att hjälpa medlemsländerna att utveckla och införa de nationella komponenterna. Verksamheten omfattar en särskild helpdesk, virtuella möten för att minska medlemsländernas förseningar i utvecklingen, uppdaterad informationsspridning till näringsidkarna samt regelbunden rapportering till samordningsgruppen för elektroniska tullar och tullpolicygruppen. Sedan det första kvartalet 2021 upprättar kommissionen dessutom kvartalsvisa konsoliderade lägesrapporter om övergången till de nya systemen, vilka tillhandahåller nyckeltal för tidig upptäckt. Moduler för e-lärande, vägledningsdokument och andra informationsmaterial har gjorts tillgängliga för medlemsländerna och de ekonomiska aktörerna. Alla medlemsländerna hade den 15 december 2025 infört de viktigaste funktionerna i sina system, med PT, FR och GR som de senaste medlemsländerna. Detta visar att de riskreducerande åtgärder som man enades om i slutet av 2024 i och med ändringen av övergångsperioden och den förstärkta övervakningen av framstegen har visat sig vara den rätta vägen framåt. Vad som återstår för ett fåtal medlemsländer att göra rör genomförandet av icke-kärnfunktionerna, vilka kommer att övervakas ytterligare under 2026 för att säkerställa att de ekonomiska aktörerna kan dra nytta av alla förenklingar som unionens tullkodex erbjuder, såsom centraliserad klarering vid export.

Vad gäller projektet **PoUS – etapp 2** är dess centrala drift beroende av nationella insatser. Ur ett centraliserat tullperspektiv följer projektet tidsplanen, men betydande förseningar förekommer vad gäller tillgången till en enda nationell kontaktpunkt för sjöfart från medlemsländernas sjöfartsmyndigheter i enlighet med kommissionens meddelande av den 22 oktober 2024 med en uppdatering av den fleråriga genomförandeplanen för inrättandet av en europeisk kontaktpunkt för sjöfart (C/2024/6300). I enlighet med det beviljade undantagsbeslutet ska medlemsländerna var fjärde månad från och med den 15 augusti 2025 rapportera sina framsteg med tillhandahållandet av gränssnittet mellan det PoUS-system som avses i genomförandebeslut (EU) 2023/2879 och den nationella kontaktpunkten för sjöfart enligt förordning (EU) 2019/1239 senast den femtonde dagen efter den fjärde månaden. Kommissionen har kontaktat tullförvaltningarna vid mötena i samordningsgruppen för elektroniska tullar (ECCG) och arbetsgruppen för tullfrågor (CBG) för att ha ett nära samarbete med sjöfartsmyndigheterna och få in deras sakkunskap för genomförandet.

Ytterligare införanden väntades under 2025 för **NCTS – etapp 6** eftersom järnvägs- och vägtransportoperatörer förväntades uppfylla EU:s nya säkerhetskrav från och med den 1 september 2025. Såsom förklaras i avsnitt 3.7.2, 4.2 och 4.5.2 har detta datum förlängts till den 1 juni 2026 för NCTS – etapp 6. I enlighet med det undantagsbeslut som beviljats för NCTS – etapp 6, ska medlemsländerna varje månad rapportera till Europeiska kommissionen om de framsteg som gjorts i utvecklingen av den sammanlänkning som föreskrivs i kommissionens genomförandebeslut (EU) 2023/2879. NCTS – etapp 6 utgör ett stort steg mot en mer harmoniserad, datadriven transitmiljö i hela Europa – men takten för omställningen är ojämn. Vissa näringsidkare kommer snabbt att gynnas av förenklade ansökningar, medan andra blir tvungna att fortsätta hantera separata transiterings- och säkerhetsdeklarationer. Under övergångsperioden kan registreringsreglerna för multimodala transporter eller transporter från flera länder variera mellan avgångs-, transit- och bestämmelseland. Framöver förväntas övergången vara avslutad senast i mitten av 2026 och alla medlemsländer ingå i NCTS – etapp 6. Under tiden bör medlemsländerna och de ekonomiska aktörerna förbereda sig och säkerställa teknisk beredskap för NCTS – etapp 6 så att de är redo att på ett smidigt sätt transportera varor genom den föränderliga transitmiljön. Kommissionen kommer att mycket noga övervaka framstegen.

[20] I arbetsprogrammet för tullkodexen 2023 planeras slutet på tidsfönstret för införandet av systemets centrala funktioner till den1 december 2023, utvecklingen av ett harmoniserat gränssnitt med EMCS till den 13 februari 2024 och de resterande funktionerna till den 2 december 2024. Övergångsperioden avslutas den 11 februari 2025, och senast den 2 december 2024 bör alla medlemsländer och näringsidkare använda *AES*-systemet.

Vad gäller **CCI-systemet** hann inte 17 medlemsländer införa CCI – etapp 1 i tid till den 1 juli 2024 såsom fastställts i arbetsprogrammet för tullkodexen[21], medan 19 medlemsländer inte klarade tidsfristen den 2 juni 2025 för CCI – etapp 2. Medlemsländernas förseningar i kombination med de olika strategierna för den stegvisa systemutvecklingen och införandet av CCI-systemet (se figur 6 nedan om den operativa planeringen) skapar obalans mellan genomförandet av CCI-systemets tillämpningsområde inom medlemsländerna och kraven för de ekonomiska aktörerna i fråga om CCI-systemets fullständiga genomförande.



Figur 6: Operativ planering enligt medlemsländernas nationella förvaltningar

Kommissionen fortsatte att noga övervaka medlemsländernas framsteg i fråga om utvecklingen av de nationella komponenterna **för CCI-projektet** och upprättade en kvartalsvis konsoliderad lägesrapport från och med första kvartalet 2024. Dessutom fortsatte kommissionens särskilda CCI-team sina insatser för att besvara medlemsländernas frågor om import och förenklingarna vid import, såsom centraliserad klarering. Dessutom anordnades möten i CCI-tullgruppen för att bland annat samordna verksamheten i samband med ansökningarna om CCI-tillstånd samt regelbundna tekniska möten varje och varannan vecka och återkopplingsmöten om funktionstester.
Moduler för e-lärande och kommunikationsmaterial offentliggjordes på Europawebbplatsen för att stödja övergången till och genomförandet av de nya systemen. Kommissionen utfärdade också administrativa skrivelser till de medlemsländer som drabbats av förseningar i genomförandet av CCI-projektet bortom den lagstadgade tidsfristen.

Förseningar i medlemsländerna påverkar utvecklingen av de transeuropeiska systemen i sin helhet, vilket i sin tur **påverkar kommissionens verksamhet**. Detta ställer krav på kontinuerliga investeringar i funktionstestning, samordning och stödverksamhet för de transeuropeiska projekten samt utökat underhåll av centrala komponenter under övergångsperioder. Det innebär också att ytterligare stöd till medlemsländerna och övervakning av framstegen blir nödvändigt.

Sammanfattningsvis har **kommissionen** under hela 2025 också vidtagit ett antal åtgärder som kompletterar de åtgärder som medlemsländerna har identifierat och genomfört på nationell nivå.

För det första har kommissionen **förbättrat tillsyn och övervakning av det digitala programmet** inom ramen för tullkodexen genom att öka antalet lägesrapporter och anordna bilaterala möten och uppdrag på direktörsnivå med varje medlemsland. Genomförandet av arbetsprogrammet för tullkodexen

[21] Inom ramen för arbetsprogrammet för unionens tullkodex 2023 planeras slutet av tidsfönstret för införande till den 1 juli 2024.

har också konsekvent tagits upp på dagordningen för de sammanträden och uppdrag som utförts av generaldirektören och vid plenarsammanträden på hög nivå med medlemsländernas generaldirektörer liksom i tullpolicygruppen samt med medlemsländernas informationschefer i CIO-nätverket. Medlemsländerna uppmuntrades att noggrant följa upp framstegen för de återstående projekten och att vidta riskreducerande åtgärder i syfte att slutföra unionens digitala tullkodex senast i slutet av 2025.

Kommissionen fortsatte att använda en resultattavla för den fleråriga strategiska planen för tullen, baserad på revideringen av denna plan 2023, samt arbetsprogrammet för tullkodexen för 2023 för att övervaka framstegen och de viktigaste delmålen samt identifiera förseningar i ett tidigt skede. Resultattavlan presenteras kvartalsvis för medlemsländerna i samordningsgruppen för elektroniska tullar (ECCG) som träffas tillsammans med näringsidkarna.

För det andra har kommissionen fortsatt sitt förstärkta **stöd till medlemsländerna för de transeuropeiska systemen** genom att anta en flexibel och iterativ strategi för att utveckla och införa de elektroniska systemen i tullkodexen. Denna metod, som omfattar prototyper, snabb problemlösning och en balanserad arbetsbörda för både kommissionen och medlemsländerna, förbättrar systemets kvalitet och underlättar konkreta framsteg. Strategin har tagits emot väl av medlemsländerna och näringsidkarna.

Kommissionen har dessutom inrättat en **samarbetsmekanism** bland berörda parter från projektens start för att förbättra den förberedande verksamheten, förebygga svårigheter i beslutsfattandet och säkerställa öppenhet genom regelbundna projektuppdateringar.

Kommissionen fortsatte också att **samordna och övervaka program** för vart och ett av de pågående projekten med anknytning till de transeuropeiska systemen ICS2, NCTS, CCI och AES.

För det tredje efterfrågade kommissionen via undersökningar och andra medel medlemsländernas synpunkter på deras hinder och det stöd de behöver för att reducera risker. Medlemsländerna uppgav att de bilaterala mötena på direktörsnivå och den tekniska dialogen med GD Skatter och tullar hade varit till stor nytta. Kommissionen fortsatte att samla **lärdomar** och **bästa praxis** för utvecklingen av de digitala projekten. Den undersökning som genomfördes 2025 innehöll därför denna information och resultaten lades till i avsnitt 1 i det arbetsdokument från kommissionens avdelningar som åtföljer denna rapport. Dessutom delade flera medlemsländer sina nationella erfarenheter och praxis inom den digitala omvandlingen av tullkodexen under högnivåmötet som tullpolicygruppen höll i juli och december 2025 och CIO-nätverkets möte i november 2025.

För det fjärde har kommissionen, i enlighet med **EU:s tillsynsstrategi**, också formellt korresponderat med de medlemsländer som drabbats av förseningar vid införandet av digitala system. Kommissionen beslutade att vidta rättsliga åtgärder mot medlemsländer som inte fullgjort sina skyldigheter enligt tullkodexen och arbetsprogrammet. Överträdelseförfaranden inleddes mot 14 medlemsländer (AT, BE, CZ, CY, DK, FR, GR, IE, IT, MT, SK, SI, PT, RO) i maj[22], juni[23] och juli[24] 2025 för underlåtenhet att

[22] Formella underrättelser skickades till Tjeckien (INFR(2025)2017), Danmark (INFR(2025)2018), Grekland (INFR(2025)2019), Österrike (INFR(2025)2015), Rumänien (INFR(2025)2020) och Slovakien (INFR(2025)2021) för underlåtenhet att senast den 31 december 2023 införa elektroniska system för tillfällig lagring för lufttransport och, i vissa fall, det nationella importsystemet. Dessutom skickades formella underrättelser till Danmark (INFR(2025)2011), Frankrike (INFR(2025)2012), Cypern (INFR(2025)2010), Österrike (INFR(2025)2007), Portugal (INFR(2025)2013) och Rumänien (INFR(2025)2014) för underlåtenhet att överföra fullständiga tulluppgifter till kommissionen via SURV3: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/inf_25_982#_blank.

[23] Överträdelseförfaranden inleddes mot Portugal (INFR(2025)2064) och Belgien (INFR(2025)2016) för underlåtenhet att införa systemet för tillfällig lagring för lufttransport, och i Portugals fall även för det nationella importsystemet. Dessutom skickades formella underrättelser till Belgien (INFR(2025)2009) för underlåtenhet att överföra fullständiga tulluppgifter till kommissionen via SURV3-systemet: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/sv/inf_25_1241.

[24] Kommissionen utfärdade formella underrättelser till Frankrike (INFR(2025)2060) och Cypern (INFR(2025)2061) för underlåtenhet att införa systemet för tillfällig lagring och nationell import, och i Frankrikes fall även för det automatiska

fullgöra sina skyldigheter att införa systemet för tillfällig lagring för lufttransport (TS Air), det nationella importsystemet (NIS) och det automatiska exportsystemet (AES) och för underlåtenhet att fullgöra sina skyldigheter när det gäller överföring av tulldata till övervakningssystemet (SURV3).

Medlemsländerna ombads under ett särskilt CIO-möte att se tillbaka på de övergripande erfarenheterna av den digitala omställningen och genomförandet av unionens tullkodex under en tioårsperiod och lämna återkoppling om de största problemen under unionens digitala omställning. Svaren uppvisade ett tydligt mönster: **de tre största svårigheterna var med god marginal 1) styrningsstrukturer som gör det möjligt att fatta beslut i god tid, 2) att bibehålla berörda parters engagemang och 3) att avgränsa och upprätthålla ett tydligt tillämpningsområde**. De nationella styrningssystemens komplexitet har i vissa fall skapat en otydlig ansvarsfördelning. I storskaliga program för digital omställning såsom unionens tullkodex innebär otydlig ansvarsfördelning en direkt risk för genomförandet. Enligt kommissionens erfarenheter är en förutsättning för snabbare och mer förutsägbara framsteg att det på nationell nivå finns tydligt egenansvar på hög nivå och tydlig styrning och central samordning.

exportsystemet. Dessutom anmäldes Tjeckien (INFR(2025)2054), Irland (INFR(2025)2055), Italien (INFR(2025)2056), Malta (INFR(2025)2057), Slovenien (INFR(2025)2059) och Slovakien (INFR(2025)2058) för underlåtenhet att överföra fullständiga tulluppgifter till kommissionen via SURV3-systemet: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/sv/inf_25_1628.