EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 14.12.2021
COM(2021) 791 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(2021) 382 final}

Innehållsförteckning

1. INLEDNING 2
2. BAKGRUND 2
3. PROJEKTMETOD FÖR TULLKODEXENS ELEKTRONISKA SYSTEM 3
4. SAMLAD ÖVERSIKT ÖVER FRAMSTEGEN MED DE ELEKTRONISKA SYSTEMEN 4
4.1 Projekt slutförda före 2021 4
4.2 Pågående projekt 4
4.2.1 Transeuropeiska projekt 4
4.2.2 Nationella projekt 9
4.3 Risk för förseningar 10
4.4 Riskreducerande åtgärder 13
5. SAMMANFATTNING OCH SLUTSATSER 15

1. INLEDNING

Kommissionens första och andra årliga lägesrapport[1] om genomförandet av de elektroniska systemen i unionens tullkodex (*tullkodexen*) och åtföljande arbetsdokument från kommissionens avdelningar[2] offentliggjordes den 13 december 2019 respektive den 14 december 2020. I årets upplaga av årsrapporten diskuteras kommissionens och medlemsstaternas[3] fortsatta framsteg i utvecklingen av de elektroniska systemen och utvecklingen mot en helt digital tullmiljö sedan tullkodexens ikraftträdande. Rapporten bygger därför på arbetsprogrammet för tullkodexen[4], som anses vara utgångspunkten för rapporteringen.

Projekten i arbetsprogrammet kan delas in i följande tre kategorier av system:

i) **Elva transeuropeiska centrala system** som ska utvecklas eller uppgraderas av kommissionen (och som i många fall även kräver att medlemsstaterna utvecklar eller uppgraderar nationella system, beroende på systemstrukturen).

ii) **Tre decentraliserade transeuropeiska system** som måste utvecklas eller uppgraderas av kommissionen men som har en viktig nationell komponent som måste genomföras av medlemsstaterna.

iii) **Tre nationella system** som medlemsstaterna måste utveckla helt själva.

I denna rapport analyseras de konkreta framstegen med alla tre typer av system. I rapporten beskrivs också målsättningen för respektive system, projektstrukturen och planeringsmetoden. Utifrån detta anges potentiella förseningar om sådana har konstaterats och planerade åtgärder för att ta itu med dem. En sammanfattning av den övergripande bedömningen av framstegen i genomförandet av arbetsprogrammet finns i rapportens slutsatser (avsnitt 5). Bedömningen visar att de flesta av de återstående projekten kommer att slutföras enligt tidtabellen, men också att vissa risker kräver omedelbara åtgärder. Närmare uppgifter om planeringen och statusen för respektive projekt finns i ett **arbetsdokument från kommissionens avdelningar**[5] som offentliggörs tillsammans med denna rapport.

2. BAKGRUND

Tullkodexen trädde i kraft den 1 maj 2016. Efter ändringen av tullkodexen 2019[6] fastställdes 2020, 2022 och 2025 som tidsfrister för det successiva slutförandet av projekt i fråga om it-övergång och genomförande. Enligt artikel 278 i tullkodexen får befintliga elektroniska och pappersbaserade system fortsätta att användas för att genomföra tullformaliteter (de s.k. övergångsbestämmelserna) till dess att nya, relevanta eller uppgraderade elektroniska system i enlighet med tullkodexen är i drift. Övergångsbestämmelserna måste upphöra så snart de berörda elektroniska systemen har införts.

För att stödja denna komplicerade elektroniska övergångsprocess mot en helt digital tullmiljö fastställs tidsfrister för varje elektroniskt system (och möjliga etapper) i arbetsprogrammet för tullkodexen under perioden 2020–2025.

Enligt artikel 278a ska kommissionen lägga fram en årlig rapport om framstegen med införandet av de återstående systemen. Kommissionen samlade därför in uppgifter om framstegen baserat på 1) rapporter

---

[1] Rapporter från kommissionen till Europaparlamentet och rådet:
2019: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=CELEX%3A52019DC0629.
2020: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/sv/ALL/?uri=CELEX:52020DC0806.

[2] Arbetsdokument från kommissionens avdelningar
2019: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1589134753023&uri=CELEX:52019SC0434
2020: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52020SC0339.

[3] Vid hänvisning till medlemsstater i denna rapport avses medlemsstaternas nationella tullförvaltningar.

[4] Kommissionens genomförandebeslut (EU) 2019/2151 av den 13 december 2019 om upprättande av ett arbetsprogram för utveckling och införande av de elektroniska system som föreskrivs i unionens tullkodex (EUT L 325, 16.12.2019, s. 168).

[5] 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(2021) XXX final).

[6] 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).

som medlemsstaterna måste lämna två gånger per år (i januari och juni), och 2) en enkät som skickades till kommissionens avdelningar och medlemsstaterna.

I denna årsrapport undersöks **läget i utvecklingen per den 30 juni 2021** och **de förväntade framstegen fram till december 2021**, i syfte att ge en fullständig bild av framstegen under 2021.

Denna rapport innehåller även en mer detaljerad analys baserat på de mer detaljerade uppgifter som medlemsstaterna har rapporterat inom ramen för de **nationella samordningsprogram** som infördes 2020 för de decentraliserade transeuropeiska grundsystemen för transitering och export.

De insamlade uppgifterna jämfördes även med uppgifterna för 2020 i syfte att upptäcka eventuella större förändringar. I enkäten ombads projektledarna att ange alla kända förseningar i planeringen av sina elektroniska system, skälen till förseningarna och vilka riskreducerande åtgärder som vidtagits. Uppgifterna från enkäten är både kvantitativa, i form av tidsfrister som hållits eller missats samt delmål som uppnåtts eller inte, och kvalitativa, i form av detaljerade beskrivningar av utmaningar man stött på, förväntade risker och bedömningar av projektens komplexitet.

3. PROJEKTMETOD FÖR TULLKODEXENS ELEKTRONISKA SYSTEM

Arbetet med att utveckla de elektroniska systemen sker i olika etapper.

- Först görs en nyttokalkyl (*business case*) som innehåller en motivering till varför projektet behövs och där budgetbehovet fastställs. Vanligtvis innehåller nyttokalkylen en beskrivning av affärssammanhanget, en problembeskrivning, en beskrivning av projektet och dess omfattning, alternativa lösningar, kostnader och en tidsplan.
- Därefter utarbetas en visionsbeskrivning som ger mer detaljerade uppgifter om utformningen av projektet i form av struktur, kostnader, tid och risker samt information om delmål, leveranser och projektorganisation.
- Efter detta görs en affärsprocessmodellering, där affärsprocesserna från lagstiftningen presenteras visuellt i processflöden eller processmodeller, som stöd för att ta fram funktionsspecifikationerna för systemen. Fördelen med en visuell presentation av processmodellerna är att de säkerställer en gemensam förståelse och analys.
- Mot denna bakgrund utarbetas de tekniska specifikationerna för att fastställa hur systemet kommer att konstrueras, vilken arkitektur som kommer att användas, vilka meddelanden som kommer att skickas av de ekonomiska aktörerna och tullkontoren, gränssnitten mot andra system, testplaner osv.
- Projekten jämförs sedan i olika faser från förberedelse och utveckling via konstruktion, överensstämmelsetester, migration och drift.

I samband med den senaste tidens utveckling av tullkodexprojekten har projektmetoden **optimerats**. Affärsprocessmodelleringen, datamodelleringen och de tekniska specifikationerna har utvecklats mer **parallellt**. Detta har redan från början skett i **nära samarbete** med sakkunniga i rättsliga frågor, näringslivsfrågor och it-frågor, både från kommissionen och de nationella myndigheterna, och i samråd med företrädare från näringslivet. Kommissionen inför smidigare processer för utvecklingen av de elektroniska systemen och tillhandahåller fler funktioner för användarna genom snabbare och mer hanterliga programvaruversioner.

Kommissionen och medlemsstaterna möts regelbundet för att fastställa och godkänna dessa projektdokument för vart och ett av de transeuropeiska systemen (i samordningsgruppen för elektroniska tullar (Electronic Customs Coordination Group, ECCG). Kommissionen rådfrågar dessutom systematiskt aktörer på handelsområdet via gruppen för näringslivskontakter. En stor utmaning är att säkerställa att befintliga system fortsätter att fungera väl under tiden som de nya systemen håller på att utvecklas. När de nya systemen är färdiga är det ytterst viktigt att trygga en smidig it-övergång från befintliga system till de uppgraderade systemen, vilket är avgörande för att säkerställa att handels- och tullverksamheten inte påverkas.

4. SAMLAD ÖVERSIKT ÖVER FRAMSTEGEN MED DE ELEKTRONISKA SYSTEMEN

Arbetsprogrammet för tullkodexen innehåller sjutton projekt för att införa de nödvändiga elektroniska systemen. Här ingår fjorton transeuropeiska system som kommissionen ansvarar för tillsammans med medlemsstaterna och tre system som medlemsstaterna ensamma är ansvariga för.

4.1 Projekt slutförda före 2021

Kommissionen kan rapportera att den framgångsrikt kommer att ha uppgraderat eller infört åtta av de sjutton systemen från och med utgången av 2021.

De åtta transeuropeiska system som är klara (nya eller uppgraderade system) är följande:

- 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.
- Bindande klassificeringsbesked – *BTI* (uppgradering): Infördes 2019.
- Godkända ekonomiska aktörer – *AEO* (uppgradering): Infördes 2019.
- Informationsblad för särskilda förfaranden – *INF* (nytt): Infördes 2020.

Vad gäller det övriga nio projekten rör sex transeuropeiska system, av vilka tre infördes 2021 (se 4.2.1). Projekten har dock inte slutförts helt ännu. När det gäller de tre projekt som rör nationella system har några medlemsstater likaså påbörjat verksamheten (se 4.2.2). Projekten har dock inte slutförts helt ännu (av alla medlemsstater).

4.2 Pågående projekt

Detta avsnitt av rapporten innehåller en beskrivning av resultaten och framstegen för de nio pågående projekten under 2021 för att belysa det omfattande samarbetet mellan kommissionen och medlemsstaterna.

4.2.1 Transeuropeiska projekt

När det gäller de sex transeuropeiska projekten utarbetades och godkändes ett antal it-projektdokument som underlag för systemutvecklingsarbetet under 2021 – framstegen med varje projekt beskrivs nedan.

Dessa transeuropeiska projekt ska i enlighet med artikel 278.3 i tullkodexen vara klara senast den 31 december 2025. De har var och en sin egen struktur som i vissa fall kräver en kombination av centrala och nationella komponenter och omfattar i vissa fall mer än en etapp eller projekt. Projekten och deras utveckling beskrivs nedan.

1) **Säkerhetsförvaltning** – *GUM* (nytt): Syftet är att säkerställa fördelning och förvaltning i realtid av de olika typerna av säkerheter inom EU. Den förbättrade handläggningstiden, spårbarheten och övervakningen av garantier på elektronisk väg mellan tullkontoren förväntas leda till snabbare identifiering av ogiltiga säkerheter eller säkerheter som inte är tillräckliga för att täcka den skuld som har uppkommit eller kan uppkomma.

   Framsteg: Nyttokalkylen för den *transeuropeiska säkerhetsförvaltningen* om återanvändning av ett befintligt system med tillägg av särskilda krav för säkerhetsförvaltning godkändes i september 2020. Processmodellerna, de funktionella specifikationerna och visionsbeskrivningen slutfördes 2021.

Enligt de rättsliga delmålen i arbetsprogrammet för tullkodexen ska de tekniska specifikationerna slutföras till den 30 september 2022 för komponent 1 rörande *transeuropeisk säkerhetsförvaltning* och den 30 november 2024 för komponent 2 rörande den *nationella säkerhetsförvaltningen*.

När det gäller den *nationella säkerhetsförvaltningen* rapporterade sju medlemsstater att de hade infört sina nationella system, medan två andra medlemsstater gör framsteg med de tekniska specifikationerna. Detta visas i tabell 25 i arbetsdokumentet

2) **Uppgradering av importkontrollsystem 2** – *ICS2* (uppgradering): Syftet är att öka säkerheten och skyddet i leveranskedjan genom att förbättra uppgifternas kvalitet och registrering samt tillgången till data och datadelning för anmälningar före ankomst (”summariska införseldeklarationer”) och tillhörande risk- och kontrollinformation. Projektet kommer särskilt att underlätta samarbetet mellan medlemsstaterna i samband med riskanalys. Projektet kommer att levereras i tre versioner för att möjliggöra en genomförbar övergång per transportsätt.

   (1) Version 1 omfattar de berörda ekonomiska aktörernas (postoperatörer och expressfraktföretag inom lufttransport) skyldighet att tillhandahålla minimiuppgifter, dvs. datauppsättning för summarisk införseldeklaration före lastning. Den främsta uppgiften för tullen i denna första version är att riskbedöma, upptäcka och begränsa risker för att improviserade sprängladdningar eller brandbomber (”bomb-in-a-box”) introduceras i flygfrakt- och flygpostförsändelser innan godset lastas ombord på ett flygplan i ett tredjeland. Via ICS2 tillhandahåller tullen således en extra säkerhetsfunktion i det befintliga luftfartsskyddsystemet som gäller för transport av gods och postförsändelser till EU.

   (2) Version 2 omfattar genomförandet av de nya skyldigheterna avseende summariska införseldeklarationer samt relaterade verksamhets- och riskhanteringsprocesser för alla varor som förs in i EU via flygtrafik (tillägg av nya typer av ekonomiska aktörer och registrering av summariska införseldeklarationer, sammanlänkning för flera anmälningar och anmälningar före ankomst) och säkerhets- och skyddsanalysfunktionen.

   (3) I version 3 utvidgas detta till att omfatta alla varor som förs in i EU via sjötrafik, trafik på inre vattenvägar, väg- och järnvägstrafik (inklusive varor i postförsändelser som fraktas med dessa transportmedel). I och med version 3 stöds följaktligen samtliga transportsätt.

   Framsteg: Den 15 mars 2021 införde kommissionen de centralt utvecklade komponenterna i ICS2 – version 1, dvs. det gemensamma gränssnittet för näringsidkare, den gemensamma katalogen och verktyget för affärsstatistik och övervakning, vilket är en stor framgång.

   När det gäller läget för medlemsstaternas nationellt utvecklade komponenter i ICS2 – version 1, dvs. de nationella införselsystemen, inledde samtliga 27 medlemsstater verksamheten i oktober 2021 som planerat (avsnitt 3.1.1 i arbetsdokumentet), med expressfraktföretag och postoperatörer).

   Den första versionen är det största affärs- och it-projektet som GD Skatter och tullar någonsin har tagit på sig. Den säkerställer tillgänglighet dygnet runt, sju dagar i veckan för ekonomiska aktörer och medlemsstater och behandlar den största volymen affärsmeddelanden med en svarstid på bara några sekunder. Detta är dessutom första gången som GD Skatter och tullar använder digitala certifikat för kommunikation mellan system. ICS2 – version 1 ger även avancerad övervaknings- och affärsstatistik för medlemsstaterna.

   Kommissionen arbetar med medlemsstaterna och Världspostföreningen (UPU) för att hantera konsekvenserna av att det saknas elektroniska data från aktörer i tredjeländer om de införselformaliteter som EU:s postoperatörer måste fullgöra. Ett tillfälligt och riktat undantag på grundval av artikel 6.4 i unionens tullkodex kan vara lämpligt för detta ändamål.

Ytterligare versioner:

Utvecklingen av version 2, med användning av version 1 som utgångspunkt, har inletts. Medlemsstaterna är i färd med att utarbeta de nationella funktionella och tekniska specifikationerna baserat på de gemensamma EU-specifikationer som kommissionen har tillhandahållit. Kommissionen har tagit initiativ till samordningsmöten för att säkerställa en smidig utveckling av version 2 och har uppmanat de nationella tullförvaltningarna att lämna in de nationella projektplanerna med information om både de nationella införselsystemen och relevanta system för ekonomiska aktörer.

För version 3 offentliggjordes de funktionella specifikationerna under andra kvartalet 2021. I och med denna version kommer alla transportsätt att stödjas och ICS etapp 1 kommer att fasas ut.

3) **Bevis för unionsstatus** – *PoUS* (nytt): För att lagra, hantera och hämta alla bevis för tullstatus som visar att näringsidkarna tillhandahåller bevis för tullstatus som unionsvaror för sina varor. Projektet kan införas på antingen central eller nationell nivå, men många medlemsstater har uttryckligen meddelat sin avsikt att använda det centrala system som kommissionen utvecklar. Med tanke på beroendeförhållandet mellan genomförandet av tullkodexens manifest för tulländamål som bevis för unionsstatus och för den europeiska kontaktpunkten för sjöfart, kommer projektet att slutföras i två etapper för att undvika inkonsekvenser och reducera riskerna.

Framsteg: Visionsbeskrivningen och översikten av strukturen för etapp 1 (T2L/F) godkändes den 30 september 2020. Tre separata externa granskningspaket med teknisk dokumentation utfärdades 2021. Så snart den tekniska dokumentationen godkänns (vilket uppskattas ske runt februari 2022) kommer medlemsstaterna att kunna inleda arbetet för att ansluta sig till det centrala systemet. De funktionella specifikationerna för etapp 2 (CGM) godkändes den 21 juni 2021.

Tanken är att projektet ska utvecklas på ett smidigt sätt. Projektet fortskrider enligt planeringen i arbetsprogrammet för tullkodexen. Liksom i förra årets rapport har de medlemsstater som har valt att införa en nationell systemkomponent rapporterat svårigheter att förutse om deras genomförande kommer att följa arbetsprogrammets tidsplan med tanke på att projektet befinner sig i ett tidigt skede.

4) **Centraliserad tullklarering för import** – *CCI* (nytt): Syftet med projektet är att möjliggöra att varor hänförs till tullförfaranden genom centraliserad klarering, vilket ger de ekonomiska aktörerna möjlighet att centralisera sin verksamhet i tullhänseende. Behandlingen av tulldeklarationen och det fysiska frigörandet av varorna kommer att samordnas mellan de berörda tullkontoren. Systemet kommer att baseras på de nya nationella importsystemen och möjliggöra ett automatiserat centraliserat klareringsförfarande på europeisk nivå.

Framsteg: Vad gäller *CCI – etapp 1* har nyttokalkylen, visionsbeskrivningen, affärsprocessmodulerna på nivå 4, de funktionella specifikationerna och de tekniska specifikationerna godkänts och är anpassade till den fleråriga strategiska planen för tullens elektroniska system från 2019 och arbetsprogrammet för tullkodexen. Ett uppdaterat paket för den tekniska dokumentationen godkändes 2021 enligt förfarandet för förändringshantering. Arbetet med att utveckla systemet har inletts, och det planerade införandedatumet för de medlemsstater som har kommit längst är 2022. Åtta medlemsstater har rapporterat att de har slutfört sina tekniska specifikationer för etapp 1, medan arbetet med detta pågår i elva andra medlemsstater.

Nyttokalkylen för *etapp 2 av CCI* slutfördes i oktober 2019. Affärsprocesserna och de funktionella specifikationerna för etapp 2 slutfördes också 2020. GD Skatter och tullar antog ett antal tekniska dokument internt som en förberedelse för offentliggörandet av paketet med tekniska specifikationer senast den 30 juni 2022, vilket är tidigare än det planerade datumet för tidsfönstret för införande i oktober 2023.

5) **Det nya datoriserade transiteringssystem**et – *NCTS* (uppgradering): Genom det nya datoriserade transiteringssystemet anpassas det befintliga systemet för unionstransitering och gemensam transitering till de nya rättsliga bestämmelserna i tullkodexen. Detta omfattar bland annat anpassning av informationsutbytet till uppgiftskraven i tullkodexen och uppgradering och utveckling av nya gränssnitt till andra system. Det är ytterst viktigt att garantera driftskontinuiteten för NCTS under uppgraderingen av systemet.

Framsteg: Projektet NCTS – etapp 5 löper för närvarande enligt planerna och de första medlemsstaterna införde systemet i mars 2021. Medlemsstaterna godkände även en ny uppsättning specifikationer som omfattar kvalitet, tekniskt stöd, driftskontinuitet, säkerhet och kapacitet för den framtida driften av NCTS etapp 5 (tjänstehantering, servicenivåavtal, kravspecifikationer, krishantering, kapacitetsplan och säkerhetsplan). Dokumentationspaketet är ett viktigt verktyg för att säkerställa att detta transeuropeiska system fungerar korrekt och är tillgängligt. Samtidigt bekräftar intensiv testning med medlemsstaterna i systemet att såväl specifikationerna som det centrala systemet är ändamålsenliga och stabila. Detta minskar ytterligare riskerna avseende de tekniska aspekterna av övergången på ett smidigt sätt.

Samtliga medlemsstater bekräftade sin planering för att ta etapp 5 av NCTS i drift under tidsfönstret för införande från första kvartalet 2021 till fjärde kvartalet 2023, helt i enlighet med arbetsprogrammet för tullkodexen. Detta åskådliggörs i diagram 1. Den gula stapeln visar medlemsstaternas rekommenderade tidsfrist för att förbereda stängningen av det befintliga transiteringssystemet och idrifttagandet av de nya systemen så att de är redo för den rättsliga tidsfristen (den röda stapeln).

Fjorton medlemsstater[7] har rapporterat att de har slutfört arbetet med de tekniska specifikationerna för etapp 5 av NCTS, medan arbetet med detta fortfarande pågår i åtta andra medlemsstater.

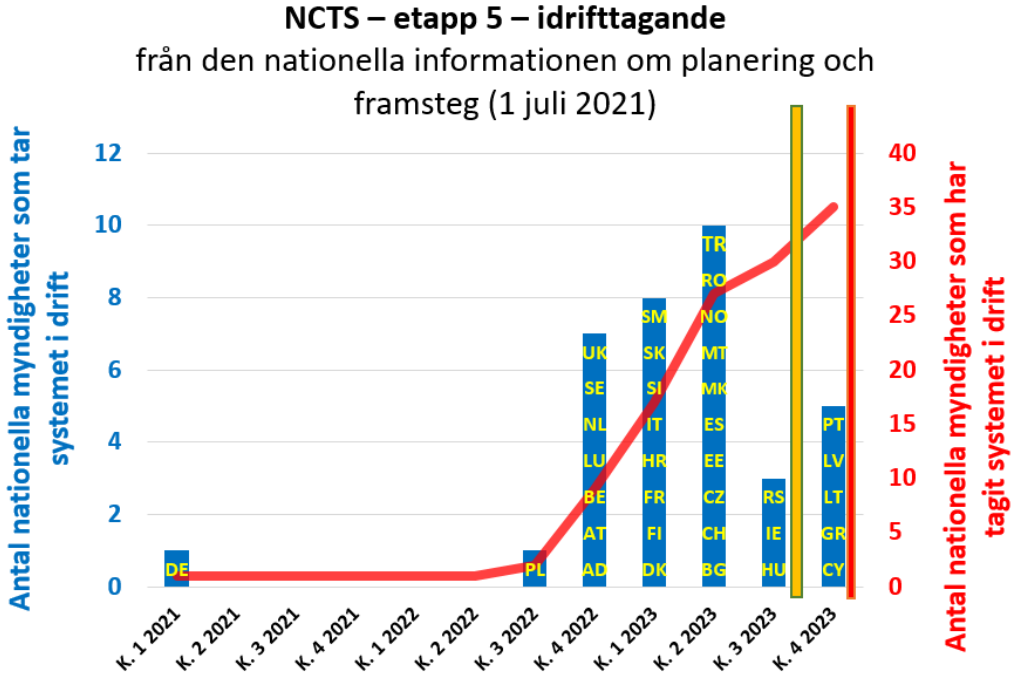


Diagram 1 – NCTS – etapp 5 De nationella myndigheternas idrifttagande

[7] Situationen den 30 september 2021. (I tabell 41 i arbetsdokumentet anges tolv till slutet av juni.)

För *NCTS – etapp 6* har nyttokalkylen och visionsbeskrivningen avslutats samtidigt till utgången av 2021. Eftersom medlemsstaterna behövde mer information för att kunna fatta ett välgrundat beslut har även en teknisk studie genomförts.

6) **Det automatiserade exportsystemet** – *AES* (uppgradering av både det befintliga *transeuropeiska systemet* (projektkomponent 1) och de befintliga *nationella exportsystemen* (projektkomponent 2): Syftet är att genomföra kraven för export och utförsel av varor i tullkodexen. Det projekt som rör det *transeuropeiska automatiserade exportsystemet* innefattar genomförandet av de förenklingar av handeln som tullkodexen möjliggör för europeiska företag, t.ex. centraliserad klarering för export, och skyldigheterna enligt tullkodexen att bättre övervaka de varor som lämnar EU:s tullområde för att förhindra bedrägerier. Det är ytterst viktigt att garantera driftskontinuiteten för exporttransaktioner under uppgraderingen av AES.

Framsteg: Projektet för det *transeuropeiska automatiserade exportsystemet* (AES) – komponent 1 löper för närvarande enligt planerna och de första medlemsstaterna införde systemet i mars 2021. Medlemsstaterna godkände även en ny uppsättning specifikationer som omfattar kvalitet, tekniskt stöd, driftskontinuitet, säkerhet och kapacitet för den framtida driften av AES (tjänstehantering, servicenivåavtal, kravspecifikationer, krishantering, kapacitetsplan och säkerhetsplan). Dokumentationspaketet är ett viktigt verktyg för att säkerställa att detta transeuropeiska system fungerar korrekt och är tillgängligt. Verksamhetsvägledning och e-lärandematerial håller också på ett utarbetas. Samtidigt bekräftar intensiv testning med medlemsstaterna i systemet att såväl specifikationerna som det centrala systemet är ändamålsenliga och stabila. Detta minskar ytterligare riskerna avseende de tekniska aspekterna av övergången på ett smidigt sätt.

Samtliga medlemsstater bekräftade sin planering för att ta AES i drift under tidsfönstret för införande från första kvartalet 2021 till fjärde kvartalet 2023, helt i enlighet med arbetsprogrammet för tullkodexen. Detta illustreras i diagram 2. Den gula stapeln visar medlemsstaternas tidsfrist för att förbereda stängningen av de befintliga exportsystemen och idrifttagandet av de nya systemen så att de är redo för den rättsliga tidsfristen (den röda stapeln).

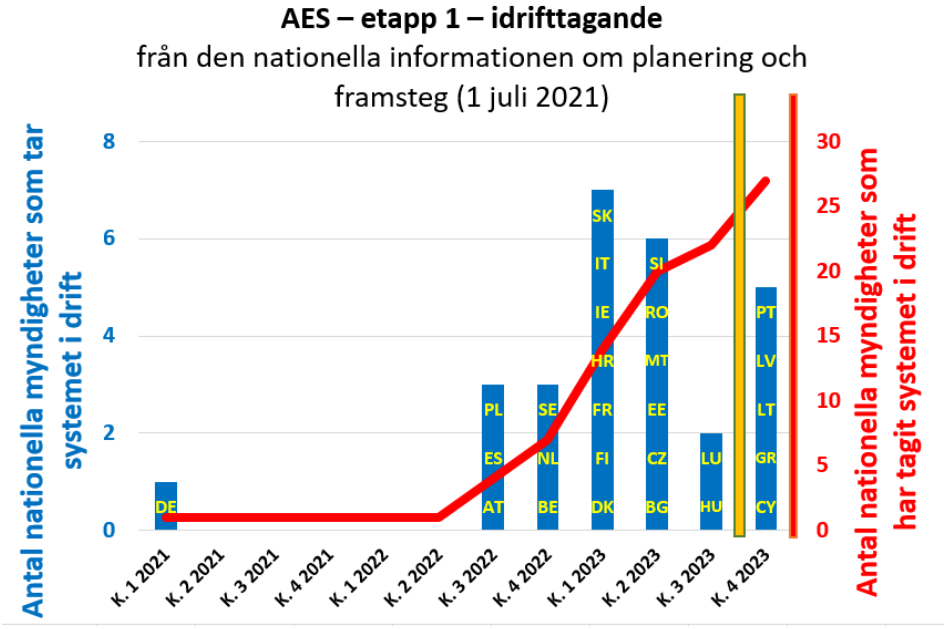


Diagram 2 – AES – etapp 1 De nationella myndigheternas idrifttagande

För att sammanfatta läget för de sex återstående transeuropeiska projekten löper kommissionens arbete planenligt för att uppfylla de rättsliga tidsfristerna enligt tullkodexen och arbetsprogrammet för denna samt de delmål för projekt som fastställts i resultattavlan för den fleråriga strategiska planen för tullens elektroniska system från 2019. Medlemsstaternas arbete är också på god väg, men fem medlemsstater har rapporterat förseningar i några system, från en månad till mer än två år i ett fall[8]. Två medlemsstater har uppgett att de kommer att ge sina näringsidkare en längre övergångsperiod för att ansluta sina system efter införandet än den rättsliga tidsfristen, en med en månad och den andra med ett år[9]. Eftersom de berörda systemen planeras för 2023, 2024 och 2025 finns det fortfarande tid för riskreducerande åtgärder för att hantera de förseningar som förutses för närvarande. Kommissionen kommer att samarbeta nära med medlemsstaterna för att åstadkomma detta.

Slutligen är det viktigt att framhålla att inom ramen för genomförandet av arbetsprogrammet för tullkodexen kommer **kommissionen att ha utfört omkring 84 % av sina projekt till december 2021**. Detta motsvarar en ökning jämfört med förra årets siffra på 79 % av allt utvecklingsarbete som ska vara klart fram till 2025. Denna procentandel baseras på nyckeltal för de projekt som endast har tilldelats kommissionen och avspeglar inte de som har genomförts av medlemsstaterna. I översikten nedan visas framtidsutsikterna för GD Skatter och tullars framsteg och planering.

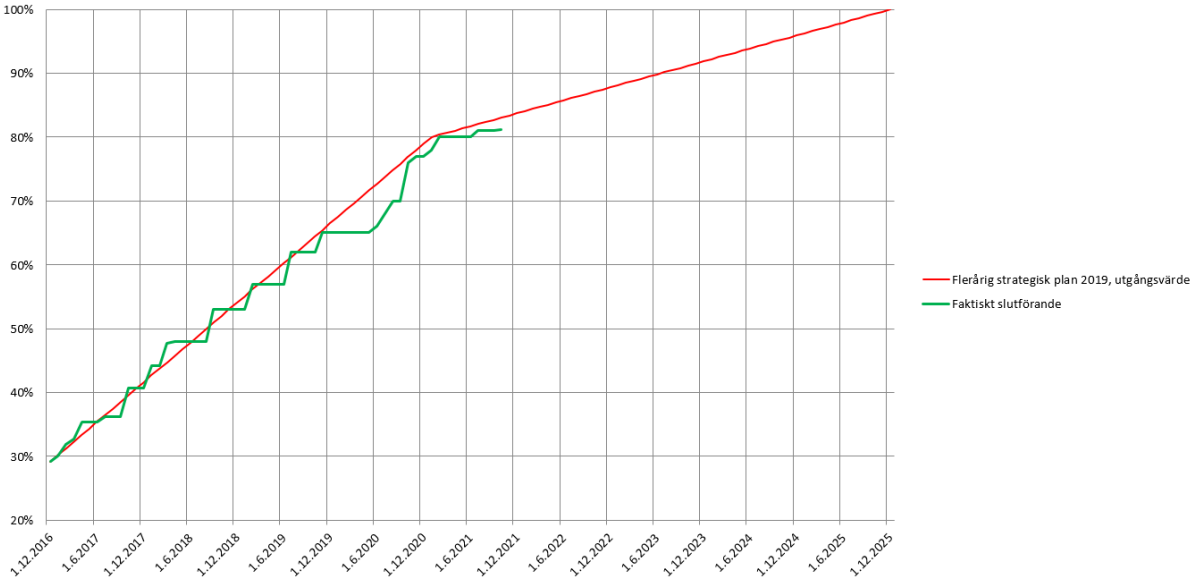


Diagram 3 – Uppskattning av procentandelen av kommissionens slutförda utvecklingsprojekt

4.2.2 Nationella projekt

Medlemsstaterna ska slutföra uppgraderingen av sina tre nationella system senast 2022. Detta omfattar inte exportkomponenten i det nationella systemet för särskilda förfaranden, eftersom verksamheterna och planeringen för den komponenten är kopplade till det automatiserade exportsystemet (AES) och den nationella garantikomponenten i projektet för säkerhetsförvaltning.

De tre system som medlemsstaterna ansvarar för och som ska vara klara senast den 31 december 2022 i enlighet med artikel 278.2 i tullkodexen är följande:

1) **Anmälan av ankomst, anmälan av uppvisande och tillfällig lagring** (*NA, PN och TS*) – (uppgradering): Projektet definierar processerna på nationell nivå för anmälningar av transportmedels ankomst, uppvisande av varor och deklarationer för tillfällig lagring, i

[8] Tabellerna 25, 28, 32, 36 och 37 i arbetsdokumentet.
[9] Tabellerna 25, 36 och 37 i arbetsdokumentet.

enlighet med tullkodexen, och stöder harmonisering i alla medlemsstater med avseende på informationsutbyte mellan näringslivet och tullen.

Framsteg: Belgien har inrättat ett samarbetsinitiativ med tolv andra intresserade medlemsstater för att utarbeta specifikationer. En expertgrupp, som tullprogrammet är med och finansierar, kommer att fortsätta sitt samarbete för att leverera lämplig funktionsdokumentation och teknisk dokumentation och testpaket. ***Anmälan av ankomst, anmälan av uppvisande och tillfällig lagring*** **har slutförts av en, sex respektive fyra medlemsstater.** På grund av hur projektet har utvecklats har några medlemsstater beslutat att använda ICS2 – version 2 för att genomföra kraven för anmälan av ankomst, vilket leder till att vissa planerade datum infaller efter tidsfristen i arbetsprogrammet för tullkodexen.

2) **Nationella importsystem** – *NIS* (uppgradering): Syftet är att genomföra alla process- och datakrav som följer av tullkodexen och som avser import. Medlemsstaterna måste ta fram tekniska specifikationer för sin nivå som ett första steg för att systemen ska kunna slutföras.

   Framsteg: Femton medlemsstater har slutfört sina tekniska specifikationer. Två har inte börjat ännu och en annan medlemsstat lämnade ingen information. Alla medlemsstater utom två ligger bra till för att uppnå delmålet för idrifttagande 2022.

3) **Särskilda förfaranden** – *SP* (uppgradering): Syftet är att harmonisera och underlätta särskilda förfaranden (lagring i tullager, slutanvändning, tillfällig införsel samt aktiv och passiv förädling). Medlemsstaterna måste i sina nationella system genomföra alla förändringar i tullkodexen som krävs för dessa särskilda förfaranden. Den första komponenten (export) i projektet kommer att genomföras i linje med och som en del av projektet för det nationella automatiserade exportsystemet (AES) (med tidsfrist för införande 2025), medan den andra komponenten (import) kommer att ingå i uppgraderingen av projektet för de nationella importsystemen (med en tidsfrist för införande 2022).

   Framsteg: Nio medlemsstater har slutfört arbetet med de tekniska specifikationerna för den första komponenten i särskilda förfaranden, medan fjorton har slutfört dem för den andra komponenten. Det finns beroendeförhållandena med det automatiserade exportsystemet (AES) och uppgraderingen av de nationella importsystemen. Hittills har inga förseningar rapporterats av medlemsstaterna och **arbetet i samtliga medlemsstater löper planenligt**. Den första tidsfristen är 2022.

När det gäller de nationella systemen **arbetar medlemsstaterna hårt, ibland via intensivt samarbete, för att göra framsteg med genomförandet av kraven för anmälan av ankomst, anmälan av uppvisande och tillfällig lagring, justeringarna av de nationella importsystemen och de relaterade särskilda förfarandena**. Eftersom tidsfristen för införande närmar sig, den 31 december 2022 för alla tre, bör medlemsstaterna ägna stor uppmärksamhet åt denna fråga, särskilt de sex medlemsstater som inte kunde bekräfta att de skulle genomföra anmälan av ankomst i tid, de tre medlemsstaterna för anmälan av uppvisande, de tre medlemsstaterna för anmälan av tillfällig lagring och de två medlemsstaterna för nationella importsystem, enligt tabellerna 14, 15, 16 och 18 i det arbetsdokument från kommissionens avdelningar som åtföljer denna rapport.

4.3 Risk för förseningar

Kommissionens arbete väl med utvecklingen av de system som den har ansvar för fortskrider väl, och inga förseningar mot de rättsliga tidsfristerna har identifierats eller uppstått. Inga större risker som skulle leda till sent införande har rapporterats.

Medlemsstaterna gör också goda framsteg med utvecklingen av de system som de ansvarar för. Såsom anges i avsnitt 4.2.2 **har vissa medlemsstater dock rapporterat vissa förseningar utöver de rättsliga tidsfristerna**. Tabellerna i det åtföljande arbetsdokumentet från kommissionens avdelningar, som visar de förseningar som medlemsstaterna har rapporterat, anges för varje projekt nedan.

- Vad gäller genomförandet av **anmälan av ankomst** har följande medlemsstater ett planerat datum för idrifttagande som ligger senare i tiden än den tidsfrist som fastställs i arbetsprogrammet för tullkodexen: Belgien, Bulgarien, Estland, Spanien, Nederländerna och

Sverige (tabell 14). Närmare bestämt har tre av dessa medlemsstater (Bulgarien, Estland och Spanien) rapporterat att de kommer att använda den anmälan av ankomst som är integrerad i ICS2 – version 2 (planerat datum för införande den 1 mars 2023). För Belgien och Nederländerna begränsas förseningen till två månader. Tyskland och Irland har markerats som ”ej tillämpligt”, och Danmark, Malta och Slovakien lämnade inga uppgifter.

- Vad gäller genomförandet av **anmälan av uppvisande** har följande medlemsstater angett ett planerat datum för införande av anmälan av uppvisande som ligger senare i tiden än den tidsfrist som fastställs i arbetsprogrammet: Belgien, Estland, Nederländerna och Sverige (tabell 15). För Belgien och Nederländerna begränsas den uppskattade förseningen till två månader. Estland och Sverige planerar att införa sina nationella system i tid, men migrationen av alla ekonomiska aktörer kommer att ske gradvis och avslutas efter tidsfristen den 31 december 2022. Polen, Rumänien och Slovakien har inte uppgett något planerat datum.

- Vad gäller genomförandet av anmälan av **tillfällig lagring** har följande medlemsstater ett planerat datum för införande som ligger två månader senare i tiden än den tidsfrist som fastställs i arbetsprogrammet för tullkodexen: Belgien, Estland och Nederländerna (tabell 16). Belgien och Nederländerna rapporterade en försening på ett kvartal. Estland kommer att införa sitt nationella system i tid, men migrationen av alla ekonomiska aktörer kommer att ske gradvis och avslutas efter tidsfristen den 31 december 2022. Danmark, Polen, Rumänien och Slovakien har inte uppgett något planerat datum.

- Vad gäller genomförandet av **uppgraderingen av de nationella importsystemen** har följande medlemsstater uppgett ett planerat datum för införande som ligger senare i tiden än den tidsfrist som fastställs i arbetsprogrammet för tullkodexen: Belgien (begränsat till några dagar) och Malta (två kvartal) (tabell 18). Danmark, Polen, Rumänien och Slovakien har inte uppgett något planerat datum. Grekland och Lettland har dessutom rapporterat att de inte har börjat med de tekniska specifikationerna ännu, vilket även kan bli problematiskt när det gäller framstegen fram till tidsfristen den 31 december 2022.

- Vad gäller genomförandet av **ICS2 – version 2** har följande medlemsstater ett planerat datum för införande som ligger senare i tiden än den tidsfrist som fastställs i arbetsprogrammet för tullkodexen: Malta (tabell 28). Belgien, Grekland, Italien och Rumänien har inte uppgett något planerat datum.

- Vad gäller genomförandet av **etapp 1 av PoUS** har följande medlemsstater ett planerat datum för införande som ligger senare i tiden än den tidsfrist som fastställs i arbetsprogrammet för tullkodexen: Tjeckien och Ungern (tabell 32). Belgien, Danmark, Grekland, Italien, Lettland, Malta och Polen har inte uppgett något planerat datum.

- Vad gäller genomförandet av **etapp 1 av CCI** har följande medlemsstater ett planerat datum för införande som ligger senare i tiden än den tidsfrist som fastställs i arbetsprogrammet för tullkodexen: Tyskland (tabell 36). Denna planering är senare jämfört med 2020 års rapport. Tyskland har uppgett att det nationella importsystemets nuvarande struktur och infrastruktur brister, och därför kräver en genomgripande förnyelse och modernisering för att uppfylla kraven för centraliserad tullklarering för import, se avsnitt 4.7 i arbetsdokumentet. Sverige har inte uppgett något planerat datum.

- Vad gäller genomförandet av **etapp 2 av CCI** har följande medlemsstater ett planerat datum för införande som ligger senare i tiden än den tidsfrist som fastställs i arbetsprogrammet för tullkodexen: Tyskland (tabell 37). Tysklands planerade införandedatum i den tabellen infaller en månad senare än det måldatum som fastställs i arbetsprogrammet, och de kommer att ha en migrationsperiod som löper fram till den 30 juni 2026 Efter det att uppgifterna i tabell 37 inhämtades har Tyskland dock uppgett att man kommer att försöka införa etapp 2 inom det tidsfönster för genomförande som anges i arbetsprogrammet för tullkodexen. Tyskland har förklarat att detta projekt kommer att genomföras inom ramen för en omfattande version av deras nationella it-system ATLAS (version 10.3), för vilken förberedelserna inte har inletts ännu. Belgien och Sverige har inte uppgett något planerat datum.

- Vad gäller genomförandet av **NCTS etapp 5 och AES etapp 1** gör medlemsstaterna goda framsteg och samtliga medlemsstater har bekräftat att de kommer att vara klara till den 1 december 2023. Alltfler uppgifter tyder dock på att flera medlemsstater kan få mycket svårt att uppfylla sina åtaganden på grund av att de har börjat sent, problem med upphandlingar, förseningar i genomförandet, bristande resurser, covid-19 och övergångsbestämmelser för handel.

  Sammantaget har medlemsstaterna nått 26 % av delmålen för övergången jämfört med 18 % vid utgången av 2020, vilket visar på betydande framsteg. Det är dock mindre än den förväntade siffran på 36 %. Ett betydande antal medlemsstater har svårt att uppfylla de rättsliga skyldigheterna. Medlemsstaternas övergång har redan försenats med mer än ett kvartal sedan utgången av 2020 och förseningen kan blir ännu större, eftersom 40 % medlemsstaterna för närvarande ser över sina nationella planer och andra har mycket svårt att få de nödvändiga resurserna. Kommissionen anser att det finns en allvarlig risk för att hälften av medlemsstaterna inte kan införa AES etapp 1 och NCTS etapp 5 korrekt och i tid till tidsfristen den 1 december 2023. Denna situation kan riskera tidsfristen om medlemsstaterna inte vidtar dynamiska och kraftfulla åtgärder. Det är viktigt att alla medlemsstater är redo i tid och har tillräcklig beredskap för ett fullständigt idrifttagande den 1 december 2023.

- När det gäller genomförandet av **etapp 6 av NCTS** har medlemsstaterna gett uttryck för vissa farhågor angående planeringen, eftersom skillnaden mellan införandedatumen för etapp 6 av NCTS och ICS2 – version 3 enligt den fleråriga strategiska planen för tullens elektroniska system och arbetsprogrammet för tullkodexen ger upphov till genomförandesvårigheter. Kommissionen har vidtagit nödvändiga åtgärder för att lösa detta problem och samtidigt hålla datumen inom de tidsfrister som fastställs i tullkodexen.
- När det gäller genomförandet av **komponent 2 i säkerhetsförvaltningen** räknar de flesta medlemsstaterna med ett planenligt införande och idrifttagande, förutom Finland och Frankrike (omkring en månads försening (tabell 25). Eftersom detta är ett av de system som ska införas först 2025 och de rapporterade förseningarna är begränsade, finns det fortfarande tid för att hantera denna risk.

Från **medlemsstaternas** sida kvarstår ett antal av övergripande risker år efter år. En fortsatt källa till svårigheter är brist på resurser och behovet av ytterligare integrering av tullkodexens projekt. De har dock även vidtagit flera riskreducerande åtgärder för att undvika en försening av idrifttagandet. Det ska också påpekas att medlemsstaterna beräknade risken i kombination med andra externa faktorer (se tabellerna 12, 13, 17, 34, 35 och 38 i det arbetsdokument från kommissionens avdelningar som åtföljer denna rapport). Medlemsstaterna påpekade dessutom redan i den årliga lägesrapporten 2020 att de hade svårt att uppfylla de **skyldigheter som tullsystemen åläggs enligt paketet om moms på e-handel**, som antogs den 5 december 2017[10]. Tack vare att tidsfristen sköts upp med sex månader (från den 1 januari 2021 till den 1 juli 2021) har medlemsstaterna haft mer tid på sig för att uppfylla de rättsliga tidsfristerna för utvecklingen av de nationella systemen, även om ett fåtal medlemsstater tog upp risken för att paketet om moms på e-handel skulle ge upphov till sidoeffekter för genomförandet av tullkodexen. Fem medlemsstater uppgav att de måste planera om viss verksamhet som rör tullkodexen och för att uppgradera plattformar och stödjande it-system.

Vad gäller **utmaningarna i samband med covid-19-pandemin** har kommissionens egen verksamhet inte heller påverkats detta år. Medlemsstaterna uppgav att de har haft extra belastningar på den nationella planeringen och tillgänglig personal internt och externt (it-leverantörer, ekonomiska aktörer).

Sammanfattningsvis visar bedömningen av de huvudsakliga riskerna för att tullkodexens system ska kunna slutföras inom tidsramarna att **riskerna främst återfinns på medlemsstaternas sida. De rör resursbegränsningar, projektens komplexitet och deras integration, upphandlingar och avtalsrelaterade frågor samt vissa externa faktorer som covid-19-pandemin**. Kommissionen

[10] Rådets genomförandeförordning (EU) 2017/2459 av den 5 december 2017 (EUT L 348, 29.12.2017, s. 32).

kommer även fortsatt att stödja medlemsstaterna för att undvika att riskerna leder till försenat införande av de elektroniska systemen. De riskreducerande åtgärder som ska vidtas beskrivs i avsnitt 4.4.

4.4 Riskreducerande åtgärder

Utöver de riskreducerande åtgärder som inleddes 2020 för att minska risken för datainstabilitet antog kommissionen de nödvändiga ändringarna av den delegerade akten[11] och genomförandeakten[12] den 7 december 2020 respektive den 8 februari 2021. Akterna offentliggjordes i *Europeiska unionens offentliga tidning* (EUT) den 23 februari 2021 och trädde i kraft den 15 mars 2021. I och med dessa ändringar stabiliseras datakraven i bilaga B för vidare genomförande i de elektroniska systemen. En årlig förändringshantering avseende bilaga B infördes under 2021 för att hantera eventuella ytterligare korrigeringar.

För att göra det möjligt att genomföra it-aspekterna av tullkodexen och den fleråriga strategiska planen för tullens elektroniska system i tid införde kommissionen ett nytt ramavtal 2021 för extern utkontraktering av sina it-utvecklingsverksamheter, med en it-moderniseringsdel som baseras på innovation och smidiga förfaranden. Den it-moderniseringsprocess som pågår inom GD Skatter och tullar möjliggör snabbare lösningar på problem, parallellt arbete och en mer balanserad arbetsbörda genom att arbetet delas upp i hanterliga arbetspaket och iterationer. Mekanismen för förstärkt samarbete mellan samtliga berörda aktörer ända från projektstarten bidrar även fortsatt till att förbättra kvaliteten på de förberedande åtgärderna och undvika svårigheter i samband med beslutsfattandet och ytterligare krav i ett senare skede av projekten.

När det gäller övervakningen av framstegen med arbetsprogrammet för tullkodexen använde kommissionen flera instrument.

För det första fortsätter kommissionen att använda resultattavlan för den fleråriga strategiska planen för tullens elektroniska system som verktyg för uppföljning av alla pågående projekt för att kunna identifiera potentiella förseningar redan i ett tidigt skede. Utgångsvärdena för delmålen i resultattavlan är målen i 2019 års fleråriga strategiska plan för tullens elektroniska system och arbetsprogram för tullkodexen. Resultattavlan presenteras kvartalsvis för medlemsstaterna (samordningsgruppen för elektroniska tullar) och aktörer på handelsområdet (gruppen för näringslivskontakter) i informations- och styrningssyfte.

För det andra inrättade kommissionen samordnings- och övervakningsprogram för de decentraliserade transeuropeiska systemen.

Vad gäller införandet av ICS2-programmet fortsatte kommissionen till exempel att arbeta med de ”transeuropeiska samordningsåtgärderna inom ramen för ICS2”[13] för att säkerställa ett framgångsrikt införande av ICS2 – version 1. Inriktningen ändrades därefter från ICS2 – version 1 till versionerna 2 och 3. Kommissionen genomförde ett antal åtgärder för att stödja medlemsstaterna och de ekonomiska aktörerna i deras utvecklingsarbete, bland annat följande:

- Webbinarier med deltagare från medlemsstaterna samt ekonomiska aktörer och internationella organisationer utöver tillhandahållande av vägledningsmaterial.
- Nära och kontinuerlig övervakning, stöd till samordning av överensstämmelsetester och åtgärder för att uppmuntra de nationella myndigheterna och de ekonomiska aktörerna att samordna sina respektive projekt.
- Nätutbildningar och utbildningsmaterial, informationskampanjer inklusive ICS2-innehåll på webbplatsen Europa, en kampanj i sociala medier och direkt information till berörda aktörer och informationsspridare.

[11] Kommissionens delegerade förordning (EU) 2015/2446 av den 28 juli 2015 om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 952/2013 vad gäller närmare regler avseende vissa bestämmelser i unionens tullkodex (EUT L 343, 29.12.2015, s. 1).

[12] Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/2447 av den 24 november 2015 om närmare regler för genomförande av vissa bestämmelser i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 952/2013 om fastställande av en tullkodex för unionen (EUT L 343, 29.12.2015, s. 558).

[13] ICS2 – det transeuropeiska systemets samordningsdel – är integrerat i ICS2-programmet och infördes 2018.

- Bilaterala möten med de medlemsstater som är försenade och missade datumet för idrifttagande den 15 mars 2021 i enlighet med arbetsprogrammet för tullkodexen. Kommissionen och de berörda medlemsstaterna diskuterade nödvändiga riskreducerande åtgärder för att säkerställa genomförandet av version 1 så tidigt som möjligt och före utgången av tidsfönstret för införande (den 1 oktober 2021) som fastställs i arbetsprogrammet för tullkodexen. De ekonomiska aktörerna beviljades ett införandefönster från den 15 mars 2021 till den 1 oktober 2021 för att ansluta sig till ICS2 och börja registrera summariska införseldeklarationer i ICS2.

Vad gäller de transeuropeiska systemen NCTS etapp 5 och AES fortsatte kommissionen även med ”samordnings- och övervakningsprogrammen för nationella förvaltningar”, och använde nyckelutförandeindikatorer för att regelbundet bedöma framstegen och utfärda varningar. Under den kvartalsvisa övervakningen fastställs delmål per projekt (t.ex. delmål för när alla medlemsstater bör ha avslutat överensstämmelsetestningen). Denna noggrannare övervakning krävs för att införandet av de decentraliserade transeuropeiska systemen ska vara hanterbar och för att undvika ytterligare kostnader för att driva både gamla och nya system i händelse av en förlängning av tidsfönstret för införande.

För att stödja medlemsstaterna i utvecklingen och införandet av deras nationella komponenter för de transeuropeiska systemen NCTS etapp 5 och AES, utökade kommissionen detta samordningsprogram 2021 med individuellt stöd och vägledning för varje medlemsstat, för att hjälpa dem att undanröja riskerna för de nationella projekten och ge dem en smidig testningserfarenhet, påskynda beredskapen och begränsa tekniska risker när de integrerar sina nationella system i de transeuropeiska systemen. Kommissionen har inrättat ett ambitiöst utbildningsprogram. Samordningsprogrammet har visat sig vara avgörande för att upprätthålla en hög grad av öppenhet kring medlemsstaternas framsteg och rapportera om deras sammantagna framsteg. De resultat som har uppnåtts under åren 2020 och 2021 redovisas i avsnitt 4.8.1 i arbetsdokumentet. Resultatet av dessa program ger värdefull information om framstegen och kommer att fortsätta att användas för de framtida årliga rapporterna.

I sin samordnande roll har kommissionen uppmärksammat medlemsstaterna på framsteg och risker och har uppmanat generaldirektörerna vid medlemsstaternas förvaltningar att vidta nödvändiga åtgärder för att hantera dessa frågor. De medlemsstater som planerar idrifttagande under de två sista kvartalen av 2023 uppmanades att vidta alla nödvändiga åtgärder för att göra framsteg med sina planer och undanröja risker för att undvika att fördröjer slutskedet av den övergång som planeras till den 1 december 2023 på bekostnad av medlemsstater som har investerat för att dra full nytta av tullkodexen från det datumet.

Under 2021 arbetade kommissionen även för att hjälpa de medlemsstater som var oroliga för att de inte skulle hinna genomföra sina **nationella projekt** i tid. Kommissionen höll bilaterala möten för att diskutera dessa medlemsstaters farhågor och behov, tillhandahöll klargöranden av rättsliga frågor i samband med det nationella utvecklingsarbetet och besvarade frågor som uppkommit under affärs- och it-analysen och medlemsstaternas utvecklingsarbete. Några medlemsstater lyckades påskynda sin planering och minska risken för förseningar. Andra medlemsstater fortsatte sitt intensiva samarbete kring genomförandet av projekten för anmälan av ankomst, anmälan av uppvisande och tillfällig lagring och förena sina krafter i expertgruppen. Kommissionen fortsätter att finansiera expertgruppen för nya metoder att utveckla och använda it-system på tullområdet genom tullprogrammet.

Medlemsstaterna har även nämnt följande typer av riskreducerande åtgärder: Användning av en ”smidig” utvecklingsmetod, utkontraktering av fler utvecklingsverksamheter, uppbådande av ytterligare resurser, uppdelning av projekten i flera etapper med prioritering av centrala verksamheter samt eventuella ändringar av den organisatoriska strukturen som de inrättat med sina leverantörer i syfte att effektivisera utvecklingsprocessen.

Kommissionen har och kommer att fortsätta att regelbundet övervaka situationen via bilaterala kontakter för att förstå problemen, hjälpa till där det är möjligt och uppmärksamma de berörda medlemsstaterna på behovet av att begränsa riskerna för förseningar.

De nationella förvaltningarnas generaldirektörer har inom ramen för expertgruppen i tullpolicyfrågor informerats om behovet av kvartalsvis övervakning av utvecklingen av alla it-system, inte bara transeuropeiska system. Detta innebär att den nuvarande halvårsvisa rapporteringen av nationell

planeringsinformation enligt artikel 278a.4 i tullkodexen utökas under upptakten till den kritiska perioden för genomförandet av dessa ändringar av de nationella systemen. Det är i sista hand medlemsstaternas ansvar att genomföra de nationella komponenterna i tid.

5. SAMMANFATTNING OCH SLUTSATSER

Konkreta framsteg görs med genomförandet av arbetsprogrammet för tullkodexen. Flera elektroniska system har införts och fungerar nu fullt ut.

Närmare uppgifter om planeringen och statusen för respektive projekt finns i det **arbetsdokument från kommissionens avdelningar som offentliggörs tillsammans med denna rapport**. En sammanfattande översikt över planeringen och framstegen finns i diagram 4.

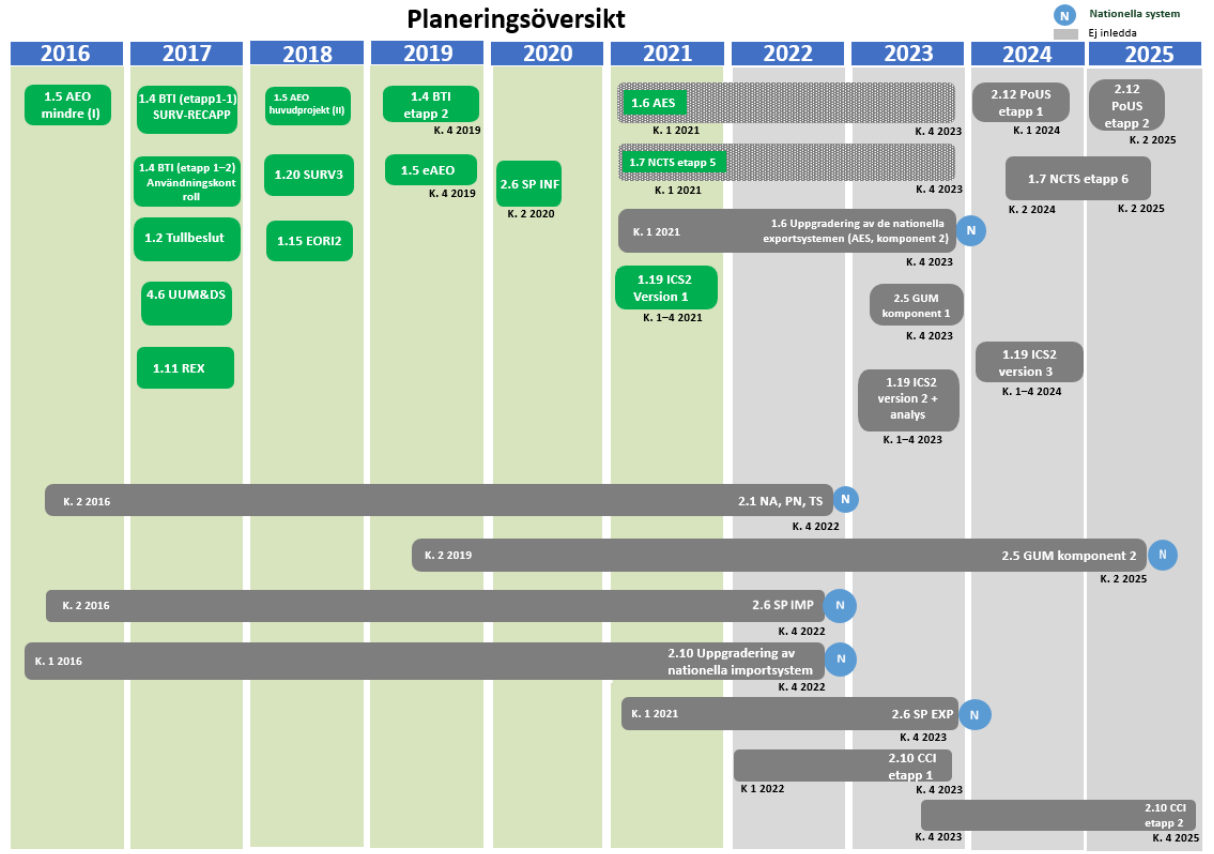


Diagram 4 – Planering för projekten inom arbetsprogrammet för tullkodexen

Under 2021 rapporterades följande viktiga faktorer för framsteg och risker:

ICS2 – version 1 infördes med framgång under 2021 av kommissionen, samtliga medlemsstater och alla berörda postoperatörer och expressfraktföretag. Systemet behandlar en stor mängd data med omkring 10 miljoner summariska införseldeklarationer per månad.

NCTS etapp 5 och AES togs också i drift i år i den första medlemsstaten. Intensiv gemensam testning undanröjer riskerna i samband med de tekniska aspekterna av övergången. Gemensamma underrättelser och smidiga kontakter med medlemsstaterna och näringslivet är den mest värdefulla tillgången som driver dessa projekt mot sina mål. Projekten löper som planerat och medlemsstaterna började offentliggöra sina specifikationer för näringsidkarna.

Kommissionen ansåg dock att hälften av de nationella planerna visar på allvarliga **risker för att NCTS etapp 5 och AES inte kommer att införas korrekt och i tid** till den rättsliga tidsfristen, och uppmanade samtliga medlemsstater att **vidta alla nödvändiga åtgärder för att påskynda sina planer och undanröja risker** för att undvika att slutdatumet för tidsfönstret för införande äventyras, vilket utgör slutet för övergångsbestämmelserna.

En liknande varning gäller **nationella projekt där risker för förseningar** rapporterades av vissa medlemsstater, särskilt när det gäller införsel av varor till EU. Införandedatumet samt datumen för idrifttagande och fullständig drift med alla ekonomiska aktörer bör infalla inom det tidsfönster för införande som fastställs i arbetsprogrammet för tullkodexen.

Ekonomiska aktörer ansåg att det transeuropeiska systemet för centraliserad klarering vid import var ett av de viktigaste projekten som bidrar till tullkodexens mål för underlättande av handel. Detta system kommer att införas i de första medlemsstaterna under 2022. Alla medlemsstater utom en uppgav att de kommer att kunna genomföra detta system inom tidsfönstret enligt arbetsprogrammet för tullkodexen. Om allvarliga förseningar uppstår i de nationella projekten kan de dock även påverka detta flaggskeppsprojekt i tullkodexen. Det är viktigt att framstegen med de nationella verksamheterna övervakas noga under de kommande åren.

Bedömningen av framsteg och risker visar även fortsatt att utmaningarna att uppfylla de rättsliga tidsfristerna **främst berör medlemsstaternas verksamheter**. Medlemsstaterna hänvisar till resursproblem, effekterna av covid-19-pandemin, många andra skyldigheter i samband med tullsystem samt systemens komplexitet och sammanlänkning. Såsom betonas i rapporten har samtliga medlemsstater förklarat sig villiga att fastställa och vidta riskreducerande åtgärder för att säkerställa att de iakttar de tidsfrister för planeringen som anges i arbetsprogrammet.

Sammanfattningsvis **löper de flesta av projekten fortfarande enligt tidsplanen och kommer sannolikt att kunna slutföras** enligt projektplaneringen i arbetsprogrammet för tullkodexen, **i den mån riskhantering prioriteras genom starkt engagemang i brådskande och konkreta åtgärder**. Kommissionen åtar sig att under de kommande åren fortsätta att stödja, samordna och noggrant övervaka medlemsstaternas framsteg och att vidta vissa specifika åtgärder för att säkerställa att såväl de nationella som de transeuropeiska systemen genomförs i tid.