COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 14.12.2021
COM(2021) 791 final

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

conformément à l'article 278 *bis* du code des douanes de l'Union sur les progrès réalisés dans le développement des systèmes électroniques prévus dans le code

{SWD(2021) 382 final}

Table des matières

1. INTRODUCTION 2

2. CONTEXTE 2

3. METHODOLOGIE DES PROJETS POUR LES SYSTEMES ELECTRONIQUES PREVUS DANS LE CDU 3

4. APERÇU GENERAL DES PROGRES REALISES DANS LA MISE EN ŒUVRE DES SYSTEMES ELECTRONIQUES PREVUS DANS LE CDU 4

4.1 Projets achevés avant 2021 4

4.2 Projets en cours 4

4.2.1 Projets transeuropéens 5

4.2.2 Projets nationaux 10

4.3 Risques de retard 11

4.4 Mesures d'atténuation 13

5. RESUME ET CONCLUSIONS CONCERNANT LA GESTION 16

1. INTRODUCTION

Les premier et deuxième rapports annuels d'avancement[1] de la Commission sur la mise en œuvre des systèmes électroniques prévus dans le code des douanes de l'Union (CDU) et le document de travail des services de la Commission[2] qui les accompagne ont été publiés les 13 décembre 2019 et 14 décembre 2020 respectivement. Le rapport annuel de cette année détaille les progrès constants réalisés dans le développement des systèmes électroniques par la Commission et les États membres[3] et décrit les développements accomplis vers un environnement douanier entièrement numérique depuis l'entrée en vigueur du CDU. À cet effet, il s'appuie sur le programme de travail relatif au CDU (PT CDU)[4], qui fait office de référence pour rendre compte des progrès.

Les projets répertoriés dans le PT CDU peuvent être répartis en trois catégories de système:

i) **onze systèmes centraux transeuropéens** devant être conçus ou mis à niveau par la Commission (nécessitant souvent également le développement ou la mise à niveau de systèmes nationaux par les États membres en fonction de l'architecture des systèmes);

ii) **trois systèmes transeuropéens décentralisés** devant être conçus ou mis à niveau par la Commission, mais qui présentent une composante nationale devant être mise en œuvre par les États membres; ainsi que

iii) **trois systèmes nationaux** devant être conçus ou mis à niveau exclusivement par les États membres.

Le présent rapport analyse les progrès concrets réalisés pour les trois types de systèmes, et expose les objectifs à atteindre pour chaque projet, l'architecture du projet et l'approche de planification. Sur cette base, il attire l'attention sur les retards potentiels, lorsque ceux-ci sont détectés, ainsi que sur les mesures d'atténuation envisagées. L'évaluation globale des progrès réalisés dans la mise en œuvre du PT CDU est résumée en conclusion du présent rapport (section 5) et démontre que les projets restants sont, pour la plupart, en voie d'achèvement conformément au calendrier de planification, tout en soulignant que certains risques nécessitent une action urgente. De plus amples informations concernant la planification et le statut de chaque projet sont fournies dans un **document de travail des services de la Commission**[5] qui est publié parallèlement au présent rapport.

2. CONTEXTE

Le CDU est entré en vigueur le 1er mai 2016 et, après avoir été modifié en 2019[6], il a fixé les dates limites en 2020, 2022 et 2025 pour l'achèvement progressif des projets relatifs à la transition et à la mise en œuvre des systèmes informatiques. L'article 278 du CDU prévoit que les systèmes électroniques et sur support papier existants peuvent continuer à être utilisés pour accomplir des formalités douanières (les «mesures transitoires») jusqu'au moment où les systèmes électroniques prévus par le CDU, qu'ils soient nouveaux, appropriés ou mis à niveau, sont opérationnels. Les mesures transitoires doivent cesser de s'appliquer dès que les systèmes électroniques pertinents sont en place.

---

[1] Rapports de la Commission au Parlement européen et au Conseil:
2019: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A52019DC0629
2020: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/fr/ALL/?uri=CELEX:52020DC0806

[2] Document de travail des services de la Commission:
2019: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?qid=1589134753023&uri=CELEX:52019SC0434
2020: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/ALL/?uri=CELEX:52020SC0339

[3] La référence aux «États membres» dans le présent rapport désigne les administrations douanières nationales des États membres.

[4] Décision d'exécution (UE) 2019/2151 de la Commission du 13 décembre 2019 établissant le programme de travail portant sur la conception et le déploiement des systèmes électroniques prévus dans le code des douanes de l'Union (JO L 325 du 16.12.2019, p. 168).

[5] Document de travail des services de la Commission accompagnant le rapport de la Commission au Parlement européen et au Conseil conformément à l'article 278 *bis* du code des douanes de l'Union sur les progrès réalisés dans le développement des systèmes électroniques prévus dans le code [SWD(2021) XXX final].

[6] Règlement (UE) 2019/632 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 modifiant le règlement (UE) nº 952/2013 afin de prolonger l'utilisation transitoire de moyens autres que les procédés informatiques de traitement des données prévus par le code des douanes de l'Union (JO L 111 du 25.4.2019, p. 54).

Afin de soutenir ce processus complexe de transition électronique vers un environnement douanier entièrement numérique, le PT CDU fixe pour chaque système électronique (et ses phases éventuelles) des dates limites comprises entre 2020 et 2025.

En vertu de l'article 278 *bis*, la Commission est tenue de présenter un rapport annuel sur les progrès réalisés dans le déploiement des systèmes électroniques en cours. À cette fin, la Commission a recueilli des informations sur ces progrès en s'appuyant sur 1) les plans nationaux que les États membres sont tenus de présenter deux fois par an (en janvier et en juin) et 2) une enquête distribuée à ses services et aux États membres afin de mesurer les progrès accomplis.

Le présent rapport annuel reflète l'**état d'avancement au 30 juin 2021**, y compris les **progrès attendus jusqu'en décembre 2021**, afin d'obtenir une vue d'ensemble des progrès réalisés en 2021.

Le présent rapport contient également une analyse fondée sur des informations plus détaillées qui ont été communiquées par les États membres dans le cadre des **programmes nationaux de coordination** en place depuis 2020 pour les systèmes transeuropéens décentralisés essentiels dans le domaine du transit et de l'exportation.

Par ailleurs, afin de détecter les changements majeurs, les données recueillies ont été comparées à celles de 2020. L'enquête demandait aux gestionnaires de projets d'indiquer tout retard connu dans la planification de leurs systèmes électroniques, les raisons de ces retards et les mesures d'atténuation prises. Les données récoltées par l'enquête sont à la fois quantitatives, exprimées en termes d'étapes ou de délais respectés ou non, et qualitatives, fournissant une description détaillée des difficultés rencontrées, des risques anticipés et de la complexité estimée des projets.

3. METHODOLOGIE DES PROJETS POUR LES SYSTEMES ELECTRONIQUES PREVUS DANS LE CDU

Le travail de développement de systèmes électroniques comporte plusieurs étapes:

- Une analyse de rentabilité justifiant le projet et définissant les exigences budgétaires est tout d'abord préparée. En général, l'analyse de rentabilité comprend le contexte opérationnel, la description du problème, la description et la portée du projet, les solutions alternatives, les coûts et un calendrier;
- Un document stratégique est ensuite élaboré. Il fournit des informations plus détaillées sur la définition du projet en termes d'architecture, de coût, de temps et de risques, ainsi que des informations telles que les étapes, les résultats escomptés et l'organisation du projet;
- Après vient la phase de modélisation des processus opérationnels. Celle-ci consiste à représenter les processus opérationnels découlant de la législation sous forme de flux ou de modèles de processus, pour permettre l'élaboration des spécifications fonctionnelles des systèmes. La représentation des modèles de processus sous forme visuelle offre l'avantage de garantir une compréhension et une analyse communes;
- Dans ce contexte, les spécifications techniques sont élaborées, afin de détailler la manière dont le système sera construit, l'architecture à utiliser, les messages qui devront être envoyés par les opérateurs économiques et les bureaux de douane, les interfaces avec d'autres systèmes, les plans d'essais, etc.;
- Les projets sont ensuite déployés en plusieurs phases allant de l'élaboration et du développement à la construction, aux tests de conformité, à la migration et à la mise en service.

Dans les récents développements des projets afférents au CDU, la méthodologie des projets a été **optimisée**. La modélisation des processus opérationnels et des données ainsi que les spécifications techniques ont été élaborées plus **en parallèle** et, dès le début, en **étroite collaboration** avec des experts des domaines juridique, opérationnel et informatique, issus de la Commission ainsi que des administrations nationales, et en concertation avec des représentants des opérateurs économiques. La Commission adopte des processus plus agiles pour le développement des systèmes électroniques prévus dans le CDU, qui offrent une fonctionnalité utilisateur progressive au moyen de versions logicielles plus

rapides et plus faciles à gérer.

La Commission et les États membres se réunissent régulièrement pour définir et adopter ces documents de projet pour chaque système transeuropéen [au sein du groupe de coordination sur la douane électronique (ECCG)]. En outre, la Commission consulte systématiquement les opérateurs par l'intermédiaire du groupe de contact avec les opérateurs économiques. L'un des principaux défis est de garantir que les systèmes existants continuent à fonctionner sans heurts pendant que les nouveaux systèmes sont en cours de développement. Une fois que ces systèmes sont opérationnels, il est de la plus haute importance de faire en sorte que la transition des systèmes existants vers les systèmes mis à niveau se fasse en douceur. Il s'agit d'un point essentiel pour que les opérations économiques et douanières ne soient pas perturbées.

4. APERÇU GENERAL DES PROGRES REALISES DANS LA MISE EN ŒUVRE DES SYSTEMES ELECTRONIQUES PREVUS DANS LE CDU

Le PT CDU comprend dix-sept projets destinés au déploiement des systèmes électroniques requis: quatorze systèmes transeuropéens qui relèvent de la responsabilité conjointe de la Commission et des États membres, et trois systèmes qui relèvent de la responsabilité exclusive des États membres.

4.1 Projets achevés avant 2021

À la fin de 2021, la Commission pourra rendre compte de la réussite de la mise à niveau ou du déploiement de huit des dix-sept systèmes.

Les huit systèmes transeuropéens achevés (nouveaux systèmes ou mises à niveau) sont les suivants:

- système des exportateurs enregistrés dans le cadre du CDU – *REX* (nouveau): déployé en 2017,
- décisions douanières dans le cadre du CDU – *CDS* (nouveau): déployé en 2017,
- accès direct des opérateurs aux systèmes d'information européens dans le cadre du CDU – *UUM&DS* (gestion uniforme des utilisateurs et signature numérique) (nouveau): déployé en 2017,
- version 2 du système d'enregistrement et d'identification des opérateurs économiques dans le cadre du CDU – *EORI2* (mise à niveau): déployé en 2018,
- Surveillance 3 dans le cadre du CDU – *SURV3* (mise à niveau): déployé en 2018,
- renseignements tarifaires contraignants dans le cadre du CDU – *RTC* (mise à niveau): déployé en 2019,
- opérateurs économiques agréés dans le cadre du CDU – *OEA* (mise à niveau): déployé en 2019,
- bulletins d'information pour les régimes particuliers dans le cadre du CDU – *INF* (nouveau): déployé en 2020.

Parmi les neuf autres projets, six sont des systèmes transeuropéens, dont trois ont commencé à être déployés en 2021 (voir 4.2.1), bien qu'ils ne soient pas encore totalement achevés. Il en va de même pour les trois projets relatifs aux systèmes nationaux qui ont commencé à être mis en service dans certains États membres (voir 4.2.2), alors que les projets n'étaient pas encore totalement achevés (par tous les États membres).

4.2 Projets en cours

Pour les neuf projets en cours, la présente section du rapport souligne les réalisations et les progrès accomplis jusqu'à la fin de 2021 et démontre la collaboration approfondie entre la Commission et les États membres.

4.2.1 Projets transeuropéens

Concernant les six projets transeuropéens, une série de documents de projet informatique, visant à servir de base aux travaux de développement des systèmes, ont été élaborés et adoptés en 2021 – voir ci-dessous l'état d'avancement par projet.

Ces projets transeuropéens, qui présentent une architecture spécifique requérant parfois une combinaison de composantes centrales et nationales ainsi qu'une ou plusieurs phases de projet, et qui doivent être achevés d'ici au 31 décembre 2025 en vertu de l'article 278, paragraphe 3, du CDU, sont décrits ci-dessous, y compris leur état d'avancement:

1) **Gestion des garanties dans le cadre du CDU** – *GUM* (nouveau): vise à garantir l'attribution et la gestion en temps réel au sein de l'Union des différents types de garanties. L'amélioration de la vitesse de traitement, de la traçabilité et du suivi des garanties par des moyens électroniques entre les bureaux de douane devrait permettre de repérer plus rapidement les cas dans lesquels les garanties sont jugées invalides ou insuffisantes pour couvrir la dette née ou potentielle.

   État d'avancement: l'analyse de rentabilité du projet *GUM transeuropéen* concernant la réutilisation d'un système existant avec l'ajout d'exigences spécifiques au GUM a été approuvée en septembre 2020. Les modèles de processus et les spécifications fonctionnelles ainsi que le document stratégique ont été finalisés en 2021.

   Compte tenu des étapes juridiques prévues par le PT CDU, les spécifications techniques doivent être achevées pour le 30 septembre 2022 en ce qui concerne le volet 1 relatif au *GUM transeuropéen* et pour le 30 novembre 2024 en ce qui concerne le volet 2 relatif au *système national de gestion des garanties*.

   Pour ce qui est du *système national de gestion des garanties*, sept États membres ont signalé avoir déployé leur système national, tandis que deux autres États membres poursuivent leurs travaux sur les spécifications techniques. C'est ce qui ressort du tableau 25 du document de travail des services de la Commission.

2) **Version 2 du système de contrôle des importations dans le cadre du CDU** – ICS2 (mise à niveau): vise à renforcer la sûreté et la sécurité de la chaîne d'approvisionnement en améliorant la qualité des données, les fichiers de données ainsi que la disponibilité et le partage des données en ce qui concerne les notifications avant arrivée («déclarations sommaires d'entrée») et les informations connexes relatives aux risques et aux contrôles. En particulier, ce projet facilitera la collaboration entre les États membres dans le cadre du processus d'analyse des risques. Le projet sera livré en trois versions afin de permettre une transition réalisable par mode de transport.

   (1) La version 1 couvre l'obligation pour les opérateurs économiques concernés (opérateurs postaux et transporteurs express dans le transport aérien) de fournir les données minimales, c'est-à-dire le jeu de données de la déclaration sommaire d'entrée (ENS) avant chargement. L'objectif principal des douanes dans la première version est d'évaluer, de détecter et d'atténuer les risques d'introduction potentielle d'un engin explosif ou incendiaire improvisé («colis piégé») dans le fret aérien et les envois postaux aériens avant que les marchandises soient chargées à bord d'un avion dans un pays tiers. Avec l'ICS2, les douanes fournissent donc un niveau de sécurité complémentaire au régime existant de sécurité de l'aviation civile qui s'applique au transport de fret et de courrier vers l'UE.

   (2) La version 2 couvre la mise en œuvre des nouvelles obligations relatives à la déclaration sommaire d'entrée et des processus connexes de gestion d'entreprise et des risques pour toutes les marchandises entrant dans l'UE par voie aérienne (ajout de nouveaux types d'opérateurs économiques et de dépôts des ENS, liens pour les dépôts multiples et notifications d'arrivée) et la capacité d'analyse de la sûreté et de la sécurité.

(3) La version 3 étend cette mise en œuvre à toutes les marchandises entrant dans l'UE par voie maritime, fluviale, routière et ferroviaire (notamment aux marchandises faisant l'objet d'envois postaux transportés par ces moyens). Avec la version 3, tous les modes de transport sont pris en charge.

État d'avancement: le déploiement réussi par la Commission, le 15 mars 2021, des composantes développées au niveau central de l'ICS2 – Version 1, c'est-à-dire l'interface opérateurs partagée, le répertoire commun et l'outil de statistiques et de suivi opérationnels, est une réalisation importante.

En ce qui concerne l'état de préparation des composantes de la version 1 de l'ICS2 qui ont été développées au niveau national par les États membres, à savoir les systèmes nationaux d'entrée, on notera que les 27 États membres ont tous commencé à les utiliser comme prévu en octobre 2021 (section 3.1.1 du document de travail des services de la Commission) auprès des services de courrier rapide et des opérateurs postaux.

La première version est le plus grand projet opérationnel et informatique que la DG TAXUD ait jamais entrepris, assurant une disponibilité 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 aux opérateurs économiques et aux États membres et traitant le plus grand volume de messages opérationnels avec un temps de réponse de quelques secondes seulement. C'est en outre la première fois que la DG TAXUD utilise des certificats numériques pour la communication de système à système. La version 1 de l'ICS2 offre également un suivi avancé et fournit des statistiques opérationnelles pour les États membres.

La Commission collabore avec les États membres et l'Union postale universelle (UPU) pour gérer l'incidence du manque de données électroniques des opérateurs de pays tiers sur les formalités d'entrée que les opérateurs postaux de l'UE doivent respecter. Une dérogation temporaire et ciblée fondée sur l'article 6, paragraphe 4, du code des douanes de l'Union pourrait être appropriée à cette fin.

Versions ultérieures:

Le développement de la version 2, en utilisant comme référence la version 1, a commencé. Les États membres préparent les spécifications fonctionnelles et techniques nationales en s'appuyant sur les spécifications communes de l'UE qui sont fournies par la Commission. La Commission a organisé des réunions de coordination afin d'assurer un développement harmonieux de la version 2 et a invité les administrations douanières nationales à fournir des plans de projet nationaux contenant des informations tant sur les systèmes nationaux d'entrée que sur les systèmes de l'opérateur économique concerné.

En ce qui concerne la version 3, les spécifications fonctionnelles ont été publiées au deuxième trimestre 2021. Avec cette version, tous les modes de transport seront pris en charge et la phase 1 de l'ICS sera progressivement abandonnée.

3) **Preuve du statut douanier de l'Union dans le cadre du CDU** – PoUS (nouveau): permettra de stocker, gérer et consulter l'ensemble des preuves fournies pour prouver que les opérateurs indiquent le statut douanier de l'Union de leurs marchandises. Ce projet peut être déployé au niveau central ou national, mais de nombreux États membres ont explicitement exprimé leur intention d'utiliser le système central conçu par la Commission. Compte tenu de la dépendance entre la mise en œuvre du manifeste douanier des marchandises dans le cadre du CDU comme preuve du statut douanier de l'Union et la mise en œuvre du système de guichet unique maritime européen, ce projet comportera deux phases pour éviter les incohérences et réduire les risques.

État d'avancement: Les documents de synthèse de la stratégie et de l'architecture de la phase 1 (T2L/F) ont été approuvés le 30 septembre 2020. Trois dossiers distincts contenant la documentation technique ont fait l'objet d'un examen externe en 2021. Dès que la documentation technique sera approuvée (délai estimé: février 2022), les États membres pourront commencer à développer des solutions pour la connexion au système central. Les spécifications fonctionnelles de la phase 2 (MDM) ont été acceptées le 21 juin 2021.

Une approche de développement de type agile est utilisée pour le projet, dont l'avancement suit la planification établie par le programme de travail relatif au CDU. Comme dans le rapport de l'année dernière, les États membres préférant déployer une composante nationale du système ont signalé qu'il leur était difficile de prédire si leur mise en œuvre respectera le calendrier indiqué dans le programme de travail, car le projet n'en est qu'à ses débuts.

4) **Dédouanement centralisé des importations dans le cadre du CDU** – CCI (nouveau): vise à permettre le placement des marchandises sous un régime douanier en ayant recours au dédouanement centralisé, les opérateurs économiques pouvant ainsi centraliser leurs activités d'un point de vue douanier. Le traitement de la déclaration en douane et la mainlevée physique des marchandises seront coordonnés entre les bureaux de douane concernés. Ce système reposera sur les nouveaux systèmes d'importation nationaux et permettra d'automatiser le fonctionnement du processus de dédouanement centralisé au niveau européen.

État d'avancement: en ce qui concerne la *phase 1 du CCI*, l'analyse de rentabilité, le document stratégique, les modèles de processus opérationnels de niveau 4 (MPO N4), les spécifications fonctionnelles et les spécifications techniques ont été approuvés et sont conformes au MASP-C 2019 et au PT CDU. Un dossier actualisé de la documentation technique a été approuvé en 2021 dans le cadre de la procédure de gestion des changements. Le développement du système a débuté et une date de déploiement par les États membres précurseurs est prévue en 2022. Huit États membres ont signalé qu'ils avaient achevé leurs spécifications techniques pour la phase 1, tandis qu'onze autres y travaillent actuellement.

L'analyse de rentabilité de la *phase 2 du CCI* a été finalisée en octobre 2019. Les procédés opérationnels et les spécifications fonctionnelles de la phase 2 ont également été achevés en 2020. Plusieurs documents techniques ont été approuvés en interne par la DG TAXUD en vue de la publication d'une série de spécifications techniques pour le 30 juin 2022, avant la date de déploiement prévue pour le début de la fenêtre de déploiement en octobre 2023.

5) **Nouveau système de transit informatisé dans le cadre du CDU** – *NSTI* (mise à niveau): le nouveau système de transit informatisé permet l'alignement du système de transit commun de l'Union existant sur les nouvelles dispositions législatives du CDU, et notamment l'alignement des échanges d'informations sur les exigences du CDU en matière de données ainsi que la mise à niveau et la conception d'interfaces avec d'autres systèmes. Il est essentiel de garantir la continuité d'exploitation du NSTI pendant la mise à niveau du système.

État d'avancement: le projet NSTI – Phase 5 est en bonne voie grâce au déploiement réussi par le premier État membre en mars 2021. Les États membres ont également approuvé un nouvel ensemble de spécifications qui couvrent la qualité, le soutien technique, la continuité des activités, la sécurité et la capacité des futures opérations du NSTI-P5 (gestion des services, accord de niveau de service, cahier des charges, gestion de crise, plan de capacité, plan de sécurité). Ces travaux sont importants, car ils sous-tendent le bon fonctionnement et la disponibilité de ce système transeuropéen. Parallèlement, des tests intensifs réalisés avec les États membres dans l'ensemble du système confirment que les spécifications et le système central sont adaptés à l'objectif poursuivi et qu'ils sont résilients. Cela permet de réduire davantage les risques liés aux aspects techniques de la transition de manière agile.

Tous les États membres ont confirmé leur intention de commencer la mise en service de la phase 5 du NSTI au cours de la fenêtre de déploiement prévue entre le premier trimestre de 2021 et le quatrième trimestre de 2023, dans le plein respect du PT CDU. Cette situation est illustrée à la Figure 1. La barre jaune représente la date limite recommandée aux États membres pour préparer la fermeture du système de transit existant et pour commencer à exploiter les nouveaux systèmes afin d'être prêts pour le délai légal indiqué par la barre rouge.

Quatorze[7] États membres ont signalé avoir achevé leurs spécifications techniques pour la phase 5 du NSTI, tandis que neuf autres y travaillent encore.

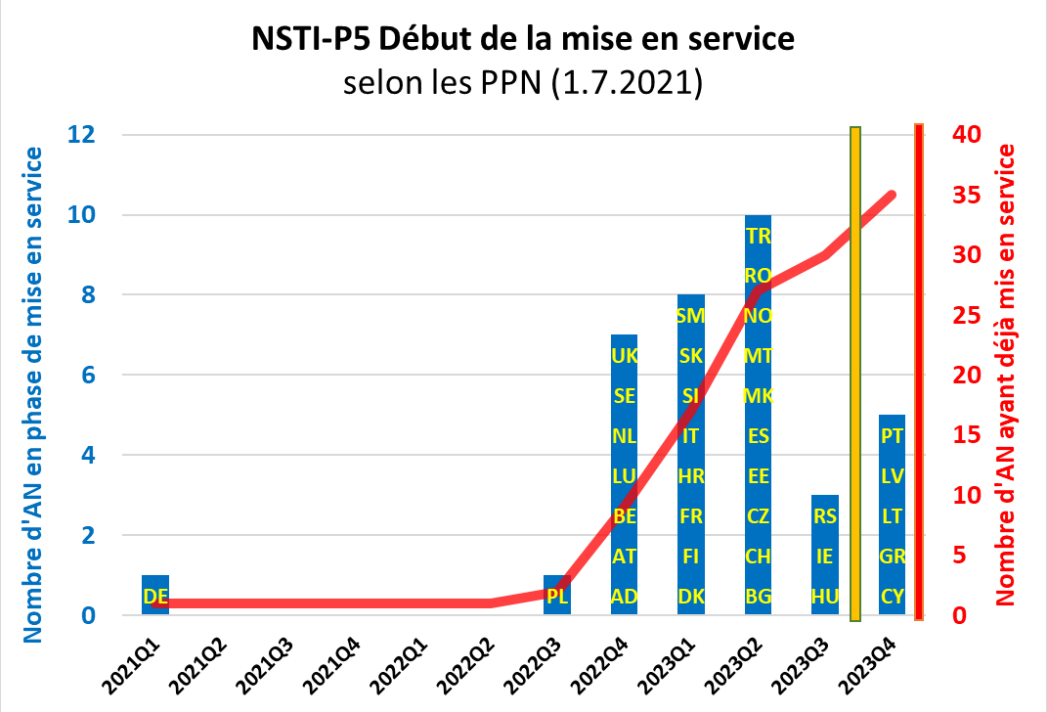


Figure 1 – Mise en service dans les administrations nationales du NSTI – Phase 5

Pour la phase 6 du NSTI, l'analyse de rentabilité et le document stratégique ont été finalisés en parallèle à la fin 2021. Étant donné que les États membres avaient besoin de plus d'informations pour prendre une décision éclairée, une étude technique a également été réalisée.

6) **Système automatisé d'exportation dans le cadre du CDU** – *SAE* [mise à niveau du *système transeuropéen existant* (volet 1 du projet) et des *systèmes nationaux d'exportation* existants (volet 2 du projet)]: a pour objet de mettre en œuvre les exigences du CDU en matière d'exportation et de sortie de marchandises. Le projet relatif au *SAE transeuropéen* prévoit la mise en œuvre des simplifications des échanges prévues dans le CDU en vue de faciliter les exportations de marchandises pour les entreprises européennes, comme le dédouanement centralisé des exportations, et la mise en œuvre des obligations prévues dans le CDU visant à mieux contrôler les marchandises sortant du territoire douanier de l'Union pour prévenir la fraude. Il est essentiel de garantir la continuité des opérations d'exportation pendant la mise à niveau du SAE.

État d'avancement: Le projet *transeuropéen SAE* – Volet 1 est en bonne voie grâce au déploiement réussi par le premier État membre en mars 2021. Les États membres ont également approuvé un nouvel ensemble de spécifications qui couvrent la qualité, le soutien technique, la continuité des activités, la sécurité et la capacité des futures opérations du SAE (gestion des services, accord de niveau de service, cahier des charges, gestion de crise, plan de capacité, plan de sécurité). Ces travaux sont importants, car ils sous-tendent le bon fonctionnement et la disponibilité de ce système transeuropéen. Des orientations opérationnelles et du matériel d'apprentissage en ligne sont également en préparation.

[7] Situation au 30 septembre 2021. (Le tableau 41 du document de travail des services de la Commission indique douze à la fin juin.)

Parallèlement, des tests intensifs réalisés avec les États membres dans l'ensemble du système confirment que les spécifications et le système central sont adaptés à l'objectif poursuivi et qu'ils sont résilients. Cela permet de réduire davantage les risques liés aux aspects techniques de la transition de manière agile.

Tous les États membres ont confirmé leur intention de commencer la mise en service du SAE au cours de la fenêtre de déploiement prévue entre le premier trimestre de 2021 et le quatrième trimestre de 2023, dans le plein respect du PT CDU, comme le montre la figure 2. La barre jaune représente la date limite recommandée aux États membres pour préparer la fermeture du système d'exportation existant et pour commencer à exploiter les nouveaux systèmes afin d'être prêts pour le délai légal indiqué par la barre rouge.

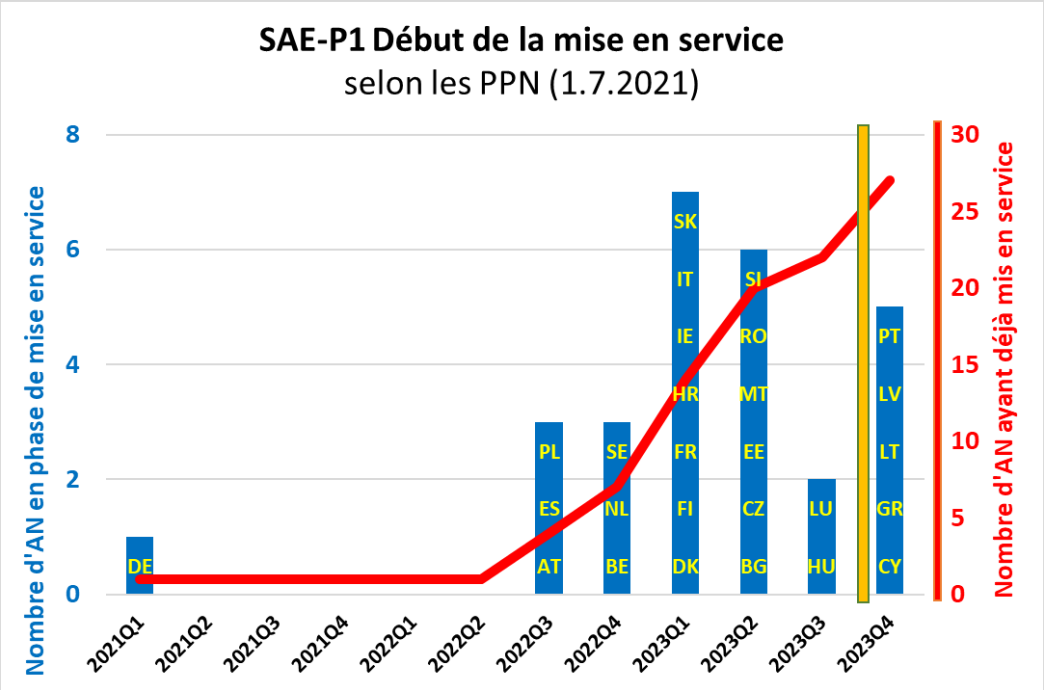


Figure 2 – Mise en service par les administrations nationales de la phase 1 du SAE

Pour résumer l'état d'avancement des six projets transeuropéens restants, la Commission est en bonne voie pour respecter les délais légaux prévus dans le CDU et le PT CDU, ainsi que les étapes des projets définies dans le plan stratégique pluriannuel dans le domaine douanier (MASP-C) de 2019. Les États membres sont globalement aussi en bonne voie, mais cinq États membres ont indiqué des retards dans le déploiement de certains systèmes, allant d'un mois à plus de deux ans dans un cas[8]. Deux États membres ont indiqué qu'ils accorderont à leurs opérateurs, après le déploiement, une période de transition leur permettant de se connecter à leur système qui sera plus longue que ce qui est légalement défini, à savoir un mois et un an respectivement[9]. Comme les systèmes concernés sont prévus pour 2023, 2024 et 2025, il est encore temps de prendre des mesures d'atténuation pour remédier aux retards actuellement envisagés. La Commission collaborera étroitement avec ces États membres à cette fin.

Enfin, il est important de souligner, eu égard à la mise en œuvre du PT CDU, que **la Commission aura réalisé environ 84 % de ses activités au plus tard en décembre 2021,** ce qui représente une

[8] Tableaux 25, 28, 32, 36 et 37 du document de travail des services de la Commission.
[9] Tableaux 25, 36 et 37 du document de travail des services de la Commission.

augmentation par rapport au pourcentage indiqué dans le rapport de l'année dernière, à savoir 79 % de l'ensemble de ses travaux de développement devant être achevés d'ici à 2025. Ce pourcentage est fondé sur des indicateurs clés de performance pour les activités confiées exclusivement à la Commission et ne tient pas compte des activités menées par les États membres. L'aperçu ci-dessous présente les prévisions calculées sur la base des données concernant l'état d'avancement et la planification dont dispose la DG TAXUD.

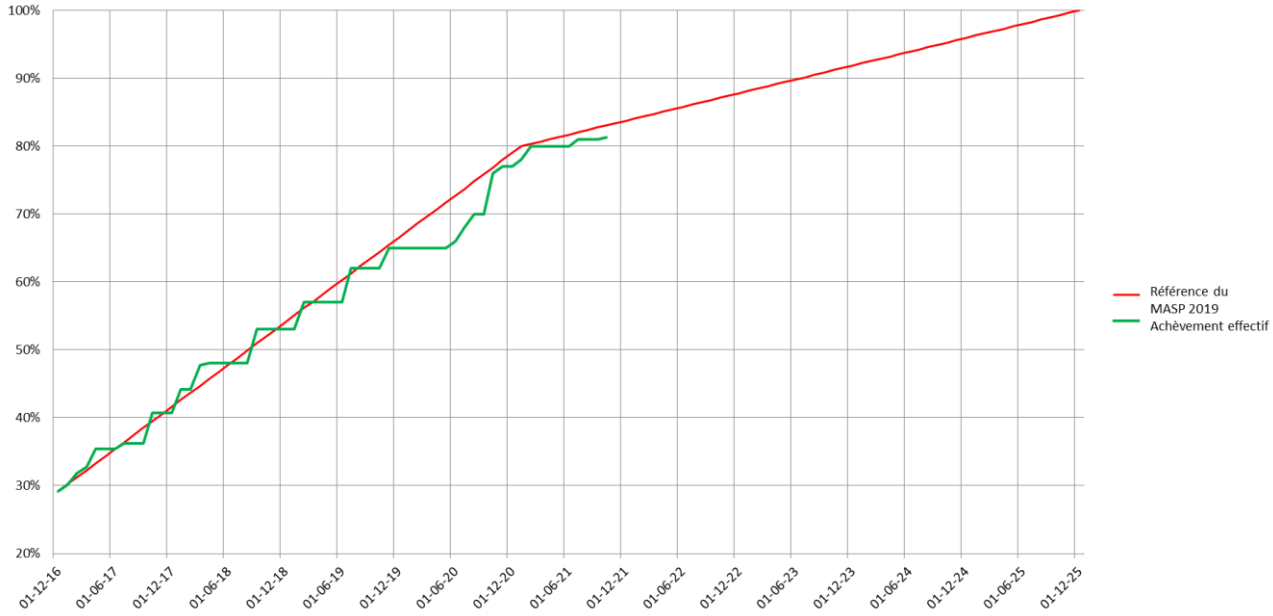


Figure 3 – Approximation du pourcentage de réalisation des activités de développement de la Commission

4.2.2 Projets nationaux

La mise à niveau des trois systèmes nationaux par les États membres devrait être achevée d'ici à 2022. Cela exclut le volet «exportation» du système national relatif aux régimes particuliers, pour lequel les activités et la planification sont étroitement liées au système automatisé d'exportation (SAE) et la composante «garantie nationale» dans le cadre du projet GUM.

Les trois systèmes des États membres devant être achevés d'ici au 31 décembre 2022 en vertu de l'article 278, paragraphe 2, du CDU sont les suivants:

1) **Notification d'arrivée, notification de présentation et dépôt temporaire dans le cadre du CDU** – *NA, NP et DT* (mise à niveau): ce projet définit l'automatisation des procédures au niveau national pour la notification de l'arrivée des moyens de transport, la présentation des marchandises et la déclaration de dépôt temporaire décrites dans le CDU. Ce projet favorise l'harmonisation en la matière dans tous les États membres en ce qui concerne l'échange de données entre les opérateurs et les services douaniers.

   État d'avancement: la Belgique a mis en place une initiative de collaboration avec douze autres États membres intéressés en vue de préparer les spécifications. Une équipe d'experts, cofinancée par le programme Douane, continuera à collaborer pour fournir la documentation fonctionnelle et technique appropriée ainsi que les batteries d'essai nécessaires. ***Les systèmes NA, NP et DT ont été achevés respectivement par un, six et quatre États membres.*** Compte tenu de la nature du développement, certains États membres ont décidé d'utiliser la version 2 de l'ICS2 pour mettre en œuvre les exigences relatives à la notification d'arrivée, ce qui a entraîné le dépassement de certaines dates prévues par le PT CDU.

2) **Systèmes nationaux d'importation dans le cadre du CDU** – *SNI* (mise à niveau): ce projet vise à mettre en œuvre toutes les exigences en matière de procédures et de données découlant

du CDU qui concernent les importations. Les États membres doivent élaborer des spécifications techniques à leur niveau comme première étape vers la réalisation des systèmes.

État d'avancement: les spécifications techniques sont prêtes dans quinze États membres. Les travaux de spécification n'ont pas encore commencé dans deux États membres. Aucune information n'a été reçue pour un autre État membre. Tous les États membres, à l'exception de deux, sont en bonne voie pour atteindre l'étape opérationnelle prévue pour 2022.

3) **Régimes particuliers dans le cadre du CDU** – *RP* (mise à niveau): ce projet vise à harmoniser et à faciliter les régimes particuliers (entrepôt douanier, destination particulière, admission temporaire et perfectionnement actif et passif). Les États membres devront mettre en œuvre dans leurs systèmes nationaux toutes les modifications requises par le CDU pour ces régimes particuliers. Le premier volet (exportation) des RP sera mis en œuvre conformément au projet de système automatisé d'exportation (SAE) dans le cadre du CDU (avec un délai de déploiement fixé à 2025) et intégré à celui-ci, tandis que le deuxième volet (importation) sera intégré au projet de mise à niveau des systèmes nationaux d'importation dans le cadre du CDU (avec un délai de déploiement fixé à 2022).

État d'avancement: neuf États membres ont achevé leurs spécifications techniques pour le volet 1 des RP et quatorze États membres ont terminé leurs spécifications techniques pour le volet 2. Il existe des interdépendances avec le SAE et la mise à niveau des systèmes nationaux d'importation. À ce jour, aucun retard n'a été signalé par les États membres et **tous les États membres sont en bonne voie** pour respecter le premier délai fixé à 2022.

En résumé, en ce qui concerne les systèmes nationaux, **les États membres déploient des efforts considérables, parfois dans le cadre d'une collaboration intense, pour mettre en œuvre les exigences des systèmes NA/NP/DT, les ajustements des systèmes nationaux d'importation et les régimes particuliers interdépendants.** La date limite pour le déploiement approchant (le 31 décembre 2022 pour les trois systèmes), les États membres devraient accorder une attention particulière à cette question, en particulier ceux qui n'ont pas pu confirmer un déploiement dans les délais pour les projets NA (six États membres), NP (quatre États membres), DT (trois États membres) et SNI (deux États membres) (voir tableaux 14, 15, 16 et 18 du document de travail des services de la Commission accompagnant le présent rapport).

4.3 Risques de retard

La Commission est en bonne voie en ce qui concerne les développements qui relèvent de sa responsabilité et aucun retard au-delà des délais légaux n'a été constaté ou n'est effectivement survenu. Aucun risque majeur susceptible d'entraîner un déploiement tardif n'a en outre été signalé.

Les **États membres enregistrent également des progrès considérables** en ce qui concerne les développements qui relèvent de leur responsabilité. Toutefois, comme indiqué à la section 4.2.2, **certains États membres ont signalé des retards par rapport aux délais légaux.** Les tableaux du document de travail des services de la Commission, dans lequel les retards signalés par les États membres peuvent être consultés, sont mentionnés pour chacun des projets énumérés ci-dessous.

- En ce qui concerne la mise en œuvre du projet relatif à la **notification d'arrivée**, la date de mise en service planifiée est postérieure à la date limite prévue dans le programme de travail relatif au CDU dans les États membres suivants: BE, BG, EE, ES, NL et SE (tableau 14). Plus précisément, trois de ces États membres (BE, EE et ES) ont indiqué qu'ils utiliseraient la notification d'arrivée intégrée dans la version 2 de l'ICS2 (dont le déploiement est prévu le 1er mars 2023). Pour BE et NL, le retard se limite à deux mois; DE et IE déclare le projet «non applicable» et aucune date prévue n'a été fournie par DK, MT et SK.
- Pour la mise en œuvre des projets relatifs à la **notification de présentation**, les États membres suivants ont indiqué pour le projet NP une date de mise en service planifiée qui est postérieure à la date limite prévue dans le PT CDU: BE, EE, NL et SE (tableau 15). Plus précisément pour BE et NL, le retard estimé est limité à deux mois. EE et SE prévoient de déployer leur système

national dans les temps, mais la migration de tous les opérateurs économiques sera progressive et se terminera après l'échéance du 31 décembre 2022. Aucune date prévue n'a été communiquée par PL, RO et SK.

- Pour la mise en œuvre du projet relatif au **dépôt temporaire**, les États membres suivants ont indiqué une date de mise en service planifiée qui est postérieure à la date limite prévue dans le PT CDU: BE, EE et NL (tableau 16). BE et NL ont indiqué un retard d'un trimestre; EE déploierait son système national dans les temps, mais la migration de tous les opérateurs économiques serait progressive et se terminerait après l'échéance du 31 décembre 2022. Aucune date prévue n'a été communiquée par DK, PL, RO ou SK.

- Pour la mise en œuvre du projet relatif à la **mise à niveau des systèmes nationaux d'importation**, les États membres suivants ont une date de mise en service planifiée qui est postérieure à la date limite prévue dans le PT CDU: BE (limitée à quelques jours) et MT (deux trimestres) (tableau 18). Aucune date prévue n'a été communiquée par DK, PL, RO ou SK. Par ailleurs, GR et LT ont déclaré ne pas avoir encore commencé l'élaboration des spécifications techniques, ce qui pourrait également poser problème eu égard aux progrès réalisés en vue de l'échéance du 31 décembre 2022.

- Pour la mise en œuvre du projet **ICS2 – Version 2**, les États membres suivants ont une date de déploiement planifiée qui est postérieure à la date limite prévue dans le PT CDU: MT (tableau 28). Aucune date prévue n'a été communiquée par BE, GR, IT ou RO.

- Pour la mise en œuvre du projet **PoUS – Phase 1**, les États membres suivants ont une date de déploiement planifiée qui est postérieure à la date limite prévue dans le PT CDU: CZ et HU (tableau 32). Aucune date prévue n'a été communiquée par BE, DK, GR, IT, LT, MT ou PL.

- Pour la mise en œuvre du projet **CCI – Phase 1**, l'État membre suivant a indiqué une date de déploiement et de mise en service planifiée qui est postérieure à la date limite prévue dans le PT CDU: DE (tableau 36). Cette planification est plus tardive que prévu dans le rapport de 2020. DE a indiqué que l'architecture et l'infrastructure actuelles du système national d'importation ne sont pas suffisantes et nécessitent une refonte fondamentale afin de répondre aux exigences du CCI dans le cadre du CDU, voir la section 4.7 du document de travail des services de la Commission. Aucune date prévue n'a été communiquée par SE.

- Pour la mise en œuvre du projet **CCI – Phase 2**, les États membres suivants ont une date de mise en service planifiée qui est postérieure à la date limite prévue dans le PT CDU: DE (tableau 37). La date de déploiement prévue par DE dans ce tableau dépasse d'un mois la date cible fixée dans le programme de travail et DE communiquera une période de migration qui s'étendra jusqu'au 30 juin 2026. Cependant, à la suite de la collecte des données figurant dans le tableau 37, DE a indiqué qu'elle a l'intention de déployer la phase 2 dans la fenêtre de déploiement prévue dans le PT CDU. DE a expliqué que ce projet sera mis en œuvre dans la version majeure de son système informatique national ATLAS (version 10.3) pour laquelle les activités préparatoires n'ont pas encore commencé. Aucune date prévue n'a été communiquée par BE ou SE.

- Pour la mise en œuvre des projets **NSTI-P5 et SAE-P1**, si les États membres progressent bien et si tous les États membres ont confirmé qu'ils seront prêts pour le 1er décembre 2023, il apparaît de plus en plus évident que plusieurs d'entre eux pourraient rencontrer des difficultés considérables pour respecter leurs engagements en raison de démarrages tardifs, de difficultés de passation de marchés, de retards de mise en œuvre, de ressources insuffisantes, de COVID-19 et de transition commerciale.

  Collectivement, les États membres ont atteint 26 % des étapes de la transition, contre 18 % à la fin de 2020, ce qui fait ressortir des progrès significatifs. Ce pourcentage est toutefois inférieur aux 36 % prévus. Un grand nombre d'États membres éprouvent des difficultés à respecter leurs obligations légales. La transition des États membres a déjà été reportée de plus d'un trimestre depuis la fin de l'année 2020 et cette tendance pourrait se poursuivre, étant donné que 40 % des États membres revoient actuellement leurs plans nationaux, tandis que d'autres rencontrent des

difficultés importantes pour obtenir les ressources nécessaires. La Commission estime que la moitié des plans des États membres présentent des risques sérieux pour le déploiement ordonné et en temps voulu du SAE-P1 et du NSTI-P5 à la date limite du 1er décembre 2023. Cette situation pourrait compromettre l'échéance si les États membres ne réagissent pas de manière dynamique et énergique. Il est essentiel que tous les États membres soient prêts à temps et disposent de plans d'intervention appropriés pour que la mise en service puisse avoir lieu complètement au 1er décembre 2023.

- En ce qui concerne la mise en œuvre de la **phase 6 du NSTI**, les États membres ont fait part de leurs inquiétudes quant à la planification, car le décalage entre les dates de déploiement de la phase 6 du NSTI et la version 3 de l'ICS2, telles qu'elles sont reprises dans le MASP-C et le PT CDU, pose des problèmes de mise en œuvre. La Commission a pris les mesures nécessaires pour résoudre le problème, tout en maintenant les dates dans les délais fixés dans le CDU.
- En ce qui concerne la mise en œuvre de la **composante nationale 2 du GUM**, la plupart des États membres prévoient un déploiement et une exploitation dans les délais, à l'exception de FI et FR (environ 1 mois de retard) (tableau 25). Étant donné qu'il s'agit de l'un des systèmes dont la mise en œuvre n'est prévue qu'en 2025 et que les retards signalés sont limités, ce risque peut encore être pris en charge dans les temps.

Du côté des **États membres**, un certain nombre de risques généraux continuent de se répéter année après année. Parmi les principales sources de difficultés figurent le manque de ressources des États membres et la nécessité de poursuivre l'intégration des projets prévus par le CDU. Ils ont également annoncé plusieurs actions d'atténuation afin d'éviter dans la pratique un retard dans la mise en service. Il convient de noter que le risque pour les États membres a été examiné en combinaison avec d'autres facteurs externes (voir tableaux 12, 13, 17, 34, 35 et 38 du document de travail des services de la Commission accompagnant le présent rapport). En outre, dans le rapport d'avancement annuel de 2020, les États membres avaient déjà attiré l'attention sur les difficultés rencontrées pour respecter les **obligations relatives aux systèmes douaniers imposées par le paquet TVA sur le commerce électronique** adopté le 5 décembre 2017[10]. Grâce au report de six mois des nouvelles règles (du 1.1.2021 au 1.7.2021), les États membres ont disposé de plus de temps pour respecter les délais légaux prévus pour les développements nationaux, bien que quelques États membres aient signalé une incidence collatérale de l'initiative concernant la TVA sur le commerce électronique sur la mise en œuvre du CDU. Cinq États membres ont indiqué qu'il était nécessaire de replanifier certaines activités prévues dans le CDU et de renforcer les plateformes et les systèmes informatiques connexes.

En ce qui concerne les **problèmes posés par la pandémie de COVID-19**, la Commission a confirmé qu'en ce qui concerne ses propres activités, aucun impact n'est à noter. Les États membres ont indiqué qu'une pression supplémentaire a été exercée sur leur planification nationale et sur la quantité de ressources humaines disponibles en interne et en externe (contractants informatiques, opérateurs économiques).

En conclusion, il ressort de l'évaluation des principaux risques pour la mise en œuvre dans les délais des systèmes prévus dans le CDU que **les risques se situent principalement du côté des États membres et sont liés aux contraintes en matière de ressources, à la complexité des projets et de leur intégration, aux questions de passation de marchés et de contrats et à certains facteurs externes tels que la pandémie de COVID-19**. La Commission continuera à aider les États membres à éviter que les risques se traduisent par des déploiements tardifs des systèmes électroniques, tels que décrits à la section 4.4 ci-dessous.

4.4 Mesures d'atténuation

Conformément aux mesures d'atténuation prises en 2020 pour réduire le risque d'instabilité des données, la Commission a adopté, les 7 décembre 2020 et 8 février 2021 respectivement, les modifications

[10] Règlement d'exécution (UE) 2017/2459 du Conseil du 5 décembre 2017(JO L 348, 29.12.2017, p. 32)

nécessaires à l'AD CDU[11] et à l'AE CDU[12] et les a publiées au Journal officiel (JO) le 23 février 2021 en vue de leur entrée en vigueur le 15 mars 2021. Ces modifications ont permis de stabiliser les exigences en matière de données de l'annexe B en vue de leur mise en œuvre ultérieure dans les systèmes électroniques. Un exercice annuel de gestion des modifications de l'annexe B a été mis en place au cours de l'année 2021 et permettra de gérer les corrections supplémentaires éventuellement requises.

Pour permettre la mise en œuvre informatique en temps voulu du CDU et du MASP-C, la Commission a mis en place, en 2021, un nouveau contrat-cadre pour l'externalisation de ses activités de développement informatique, intégrant une piste de modernisation informatique fondée sur l'innovation et l'agilité. Le processus de modernisation informatique en cours au sein de la DG TAXUD permet de trouver des solutions plus rapides, de travailler en parallèle et de mieux équilibrer la charge de travail en la répartissant en lots de travaux et en itérations assimilables. Le mécanisme permettant de renforcer la collaboration entre toutes les parties prenantes dès le début des projets continue d'améliorer la qualité des activités préparatoires et d'éviter les difficultés dans le processus décisionnel ainsi que l'ajout d'exigences supplémentaires à des stades ultérieurs.

En ce qui concerne le suivi des progrès de la mise en œuvre du PT CDU, plusieurs instruments ont été utilisés par la Commission.

Premièrement, le tableau de bord du plan stratégique pluriannuel pour les douanes (MASP-C) continue d'être utilisé pour le suivi de l'avancement de tous les projets en cours et permet à la Commission de repérer à un stade précoce tout retard potentiel. Les points de référence pour les étapes du tableau de bord sont le plan stratégique pluriannuel dans le domaine douanier 2019 et le PT CDU 2019. Ce tableau de bord est présenté chaque trimestre aux États membres (groupe de coordination des douanes électroniques) et aux opérateurs économiques (groupe de contact avec les opérateurs économiques) pour information et à des fins de pilotage.

Deuxièmement, la Commission a établi des programmes de coordination et de suivi pour les systèmes transeuropéens décentralisés.

À titre d'exemple, pour la mise en œuvre du projet ICS2, la Commission a poursuivi les «activités de coordination transeuropéenne de l'ICS2»[13] afin de garantir le succès du déploiement de la version 1 de l'ICS2. L'accent a ensuite été mis sur les versions 2 et 3 de l'ICS2. La Commission a prêté assistance aux États membres et aux opérateurs économiques dans leurs activités de développement à l'aide d'une série d'activités comprenant:

- l'organisation de webinaires regroupant des participants des États membres, des opérateurs économiques et des organisations internationales, en plus de la fourniture de documents d'orientation;
- le suivi étroit et continu, le soutien à la coordination des activités des tests de conformité et a incité les administrations nationales et les opérateurs économiques à coordonner leurs différents projets;
- des sessions de formation en ligne et du matériel de formation, des campagnes de communication, dont la création de contenu relatif à l'ICS2 sur le site web Europa, une campagne dans les médias sociaux et une communication directe aux parties prenantes et aux multiplicateurs;
- des réunions bilatérales avec les États membres qui ont pris du retard et qui n'ont pas respecté la date prévue pour le début de la mise en service conformément au PT CDU, à savoir le 15 mars 2021. La Commission et les États membres concernés ont discuté des

[11] Règlement délégué (UE) 2015/2446 de la Commission du 28 juillet 2015 complétant le règlement (UE) nº 952/2013 du Parlement européen et du Conseil au sujet des modalités de certaines dispositions du code des douanes de l'Union (JO L 343 du 29.12.2015, p. 1).

[12] Règlement d'exécution (UE) 2015/2447 de la Commission du 24 novembre 2015 établissant les modalités d'application de certaines dispositions du règlement (UE) nº 952/2013 du Parlement européen et du Conseil établissant le code des douanes de l'Union (JO L 343 du 29.12.2015, p. 558).

[13] Le volet «activités de coordination transeuropéennes» de l'ICS2, qui fait partie intégrante du programme ICS2, a été lancé en 2018.

actions et des mesures d'atténuation nécessaires pour assurer la mise en œuvre de la version 1 le plus tôt possible et avant la fin de la fenêtre de déploiement (1er octobre 2021) définie dans le PT CDU. La fenêtre de déploiement allant du 15 mars 2021 au 1er octobre 2021 pourrait être accordée aux opérateurs économiques afin de leur permettre de se connecter à l'ICS2 et de commencer à héberger des ENS dans l'ICS2.

Toujours pour les systèmes transeuropéens NSTI-P5 et SAE, la Commission a poursuivi le «programme de coordination et de suivi des administrations nationales» en utilisant des indicateurs de performance clés afin d'évaluer régulièrement les progrès et d'émettre des alertes. Le suivi trimestriel comprend la fixation d'étapes intermédiaires par projet (par exemple, les étapes pour lesquelles tous les États membres devraient avoir terminé les tests de conformité). Un tel suivi étroit est nécessaire pour rendre gérable le déploiement des systèmes transeuropéens décentralisés et éviter les coûts supplémentaires liés au fonctionnement des anciens et des nouveaux systèmes en cas de prolongement de la fenêtre de déploiement.

En outre, afin de soutenir les États membres dans le développement et le déploiement de leurs composants nationaux pour les systèmes transeuropéens NSTI-P5 et SAE, la Commission a étendu ce programme de coordination en 2021 avec un soutien et un accompagnement personnalisés pour chacun des États membres dans le but de les aider à réduire les risques des projets nationaux et de leur fournir une expérience d'essai transparente, accélérant leur préparation et atténuant les risques techniques lors du déploiement de leurs systèmes nationaux dans les systèmes transeuropéens. Un programme de formation ambitieux a été mis en place par la Commission. Le programme de coordination s'est avéré utile pour maintenir un haut niveau de transparence sur les progrès des États membres et pour rendre compte des progrès collectifs engrangés par les États membres. Les résultats obtenus au cours des années 2020 et 2021 peuvent être consultés dans le document de travail des services de la Commission, section 4.8.1. Les résultats de ces programmes apportent des informations jugées précieuses sur les progrès réalisés, et ils continueront d'être utilisés pour les futurs rapports annuels sur les progrès réalisés.

Dans son rôle de coordination, la Commission a mis en évidence les progrès réalisés par les États membres et les risques escomptés et a exhorté les directeurs généraux des administrations des États membres à prendre les mesures nécessaires pour résoudre ces problèmes. Les États membres qui prévoient une mise en service au cours des deux derniers trimestres de 2023 ont été invités à prendre toutes les mesures nécessaires pour faire avancer leurs plans et éliminer les risques afin d'éviter que la fin de la transition prévue au 1er décembre 2023 ne soit retardée aux dépens des États membres qui ont investi pour bénéficier pleinement du CDU à partir de cette date.

Tout au long de l'année 2021, la Commission a également soutenu les États membres qui ont exprimé des inquiétudes quant à la mise en œuvre en temps voulu de leurs **projets nationaux**. La Commission a organisé des réunions bilatérales pour discuter des préoccupations et des besoins de chaque État membre, notamment en fournissant des éclaircissements sur des questions juridiques relatives à leurs développements nationaux, ainsi qu'en apportant son soutien pour répondre aux questions soulevées au cours de l'analyse commerciale et informatique et du développement effectué par les États membres. Certains États membres ont pu progresser dans leur planification et réduire les risques de retard. D'autres ont poursuivi leur intense travail de collaboration en vue de la mise en œuvre du projet NA/NP/DT et ont continué à unir leurs forces au sein de l'équipe d'experts. La Commission continue à financer, au titre du programme Douane, l'équipe d'experts chargée des nouvelles approches en matière de développement et d'exploitation des systèmes informatiques douaniers (ETCIT).

Les États membres ont, par ailleurs, mentionné les types suivants de mesures d'atténuation: utilisation d'une méthodologie de développement agile, externalisation d'un plus grand nombre d'activités de développement, mobilisation de ressources supplémentaires, décomposition des projets en plusieurs étapes et hiérarchisation d'un champ d'application central et, éventuellement, modification de la structure organisationnelle avec leurs fournisseurs dans le but de parvenir à un processus de développement plus efficace.

La Commission a suivi et continuera de suivre régulièrement la situation par le biais de contacts bilatéraux afin de comprendre les problèmes, d'apporter son aide dans la mesure du possible et d'insister auprès des États membres concernés sur la nécessité d'atténuer le risque de retard.

Les directeurs généraux des administrations nationales ont été informés, au sein du groupe «Politique douanière», de la nécessité d'un suivi trimestriel pour le développement de tous les systèmes informatiques, et pas seulement des systèmes transeuropéens. Cela viendra s'ajouter à l'actuel rapport semestriel sur les informations relatives à la planification nationale, à fournir en vertu de l'article 278 *bis*, paragraphe 4, du Code des douanes de l'Union européenne, à l'approche de la période critique de mise en œuvre de ces changements dans les systèmes nationaux. En définitive, la mise en œuvre en temps utile des composantes nationales reste de la responsabilité des États membres.

5. RESUME ET CONCLUSIONS CONCERNANT LA GESTION

Des progrès tangibles ont été réalisés dans la mise en œuvre du PT CDU. Un nombre croissant de systèmes électroniques ont été déployés et sont désormais pleinement opérationnels.

De plus amples informations concernant la planification et le statut de chaque projet sont fournies dans le **document de travail des services de la Commission qui accompagne le présent rapport**. La figure 4 ci-dessous donne un aperçu de la planification et des progrès réalisés.

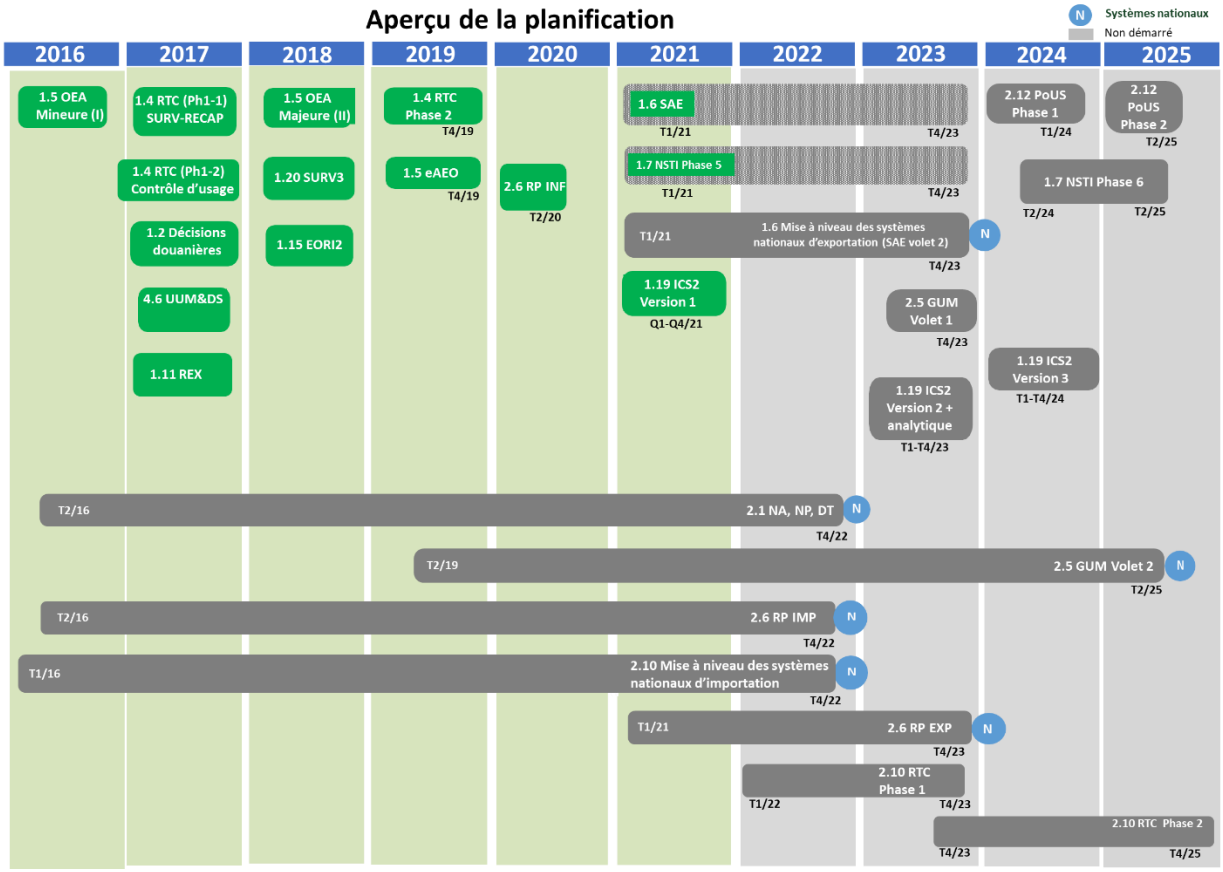


Figure 4 – Planification des projets du programme de travail du CDU

En 2021, les éléments clés suivants pour les progrès et les risques ont été signalés:

le projet **ICS2 – Version 1 a été déployé avec succès** en 2021 par la Commission, tous les États membres et tous les opérateurs postaux et coursiers express concernés. Le système traite un grand nombre de données, soit environ 10 millions d'ENS par mois.

Les projets NSTI-P5 et SAE ont également été mis en production avec succès cette année et ont été mis en service dans un premier État membre. Des essais collaboratifs intenses permettent de lever les obstacles techniques à la transition. L'intelligence collective et la flexibilité avec les États membres et les opérateurs commerciaux sont les principaux atouts qui permettent à ces projets d'atteindre leurs objectifs. Les projets sont en bonne voie et les États membres ont commencé à publier leurs spécifications pour les opérateurs.

Toutefois, la Commission a estimé que la moitié des plans nationaux présentaient de sérieux **risques pour le déploiement en bonne et due forme et opportun des projets NSTI-P5 et SAE** dans le délai légal. Elle a donc invité les États membres **à prendre toutes les mesures nécessaires pour faire avancer leur plan et en réduire les risques** afin d'éviter de compromettre la date de fin de la fenêtre de déploiement, établissant la fin des dispositions transitoires.

Un avertissement similaire a été émis pour les **projets nationaux où des risques de retard** ont été signalés par certains États membres, en particulier dans le domaine de l'entrée des marchandises dans l'UE. La date de déploiement ainsi que le lancement et le fonctionnement complet auprès de tous les opérateurs économiques devraient se situer dans les fenêtres de déploiement fixées par le PT CDU.

Les opérateurs économiques ont mentionné le système transeuropéen de dédouanement centralisé à l'importation comme étant l'un des projets clés du CDU qui contribuent à l'objectif de facilitation des échanges. Les premiers déploiements de ce système auront lieu en 2022. Tous les États membres, à l'exception d'un seul, ont déclaré être en mesure de mettre en œuvre ce système dans le cadre de la fenêtre de déploiement prévue dans le PT CDU. Toutefois, en cas de retards importants dans les projets nationaux, il pourrait également y avoir un impact sur ce projet phare du CDU. Il sera important, dans les années à venir, de suivre de près l'avancement des activités au niveau national.

L'évaluation des progrès et des risques continue d'indiquer que les défis à relever pour respecter les délais légaux se situent **principalement du côté des États membres.** Les États membres évoquent des problèmes de ressources, l'impact de la pandémie de COVID-19, de nombreuses autres obligations à mettre en œuvre via les systèmes douaniers ainsi que la complexité et l'interconnexion des systèmes. Comme souligné dans l'ensemble du rapport, tous les États membres ont exprimé leur volonté de définir et de prendre des mesures d'atténuation pour garantir le respect des délais de planification énoncés dans le PT CDU.

En conclusion, **les projets continuent, pour la plupart, d'être sur la bonne voie et pourront être menés à bien** conformément à la planification des projets définie dans le PT CDU, **pour autant que la priorité soit donnée à la gestion des risques par un engagement fort dans des actions urgentes et concrètes.** La Commission s'engage à continuer à soutenir, coordonner et suivre attentivement les progrès réalisés par les États membres au cours des prochaines années, et à mener des actions spécifiques afin de garantir la mise en œuvre dans les délais des systèmes nationaux et transeuropéens.