COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 2.10.2025
COM(2025) 579 final

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

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

{SWD(2025) 281 final}

Índice

1. Introducción....2

2. Contenido del informe....3

3. Responsabilidades relativas a los sistemas electrónicos establecidos en virtud del CAU....4

4. Panorama general de los progresos realizados respecto de la implantación de los sistemas electrónicos en el ámbito del CAU....4

4.1 PROYECTOS COMPLETADOS ANTES DE 2024....5

4.2 PROYECTOS EN CURSO Y COMPLETADOS EN 2024....5

4.3 RIESGOS DE RETRASOS EN LA APLICACIÓN INFORMÁTICA DEL CAU....15

4.4 MEDIDAS DE MITIGACIÓN....17

4.5 SITUACIÓN DE LOS PAÍSES CANDIDATOS....19

5. Resumen de la gestión y conclusiones....20

1. INTRODUCCIÓN

Este es el **informe anual de situación de 2024 sobre la aplicación digital del código aduanero de la Unión**[1] **(CAU)**, el sexto elaborado por la Comisión de conformidad con el artículo 278, letra a), del CAU, sobre los avances en el desarrollo de los sistemas electrónicos[2]. Trata sobre los **avances logrados en 2024** e incluye una perspectiva de los **futuros avances previstos**.

El CAU entró en vigor el 1 de mayo de 2016 y, tras su modificación en 2019[3], fija en 2020, 2022 y 2025 los plazos para la terminación progresiva de los proyectos de transición digital y de aplicación de esta. Los sistemas electrónicos y en soporte papel existentes pueden seguir utilizándose para el cumplimiento de las formalidades aduaneras (las denominadas «medidas transitorias») hasta que estén operativos los sistemas electrónicos nuevos o perfeccionados previstos en virtud del CAU. En este contexto, el programa de trabajo del CAU[4] y el Reglamento de Ejecución sobre las disposiciones técnicas de los sistemas electrónicos[5] (IRTA) deben leerse conjuntamente con el CAU y sus actos delegados y de ejecución.

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

El presente informe se basa en el programa de trabajo del CAU, adoptado por la Comisión el 15 de diciembre de 2023, como base de referencia para la comunicación de los avances. Los aspectos relativos a la gobernanza del programa y de los proyectos se definen en el Plan Estratégico Plurianual en Materia de Aduanas (MASP-C).

Paralelamente a la aplicación en curso del CAU, la Comisión adoptó el 17 de mayo de 2023 una propuesta de reforma global de la Unión Aduanera, que incluye un nuevo CAU, lo cual marca una transformación significativa del marco aduanero de la UE[6]. Esta propuesta se está estudiando actualmente en el Parlamento Europeo y el Consejo conforme al procedimiento legislativo ordinario.

Esta reforma se estructura en torno a tres pilares principales:

1) la creación de una Autoridad Aduanera de la UE que desarrollará y supervisará el Centro Aduanero de Datos de la UE: este será el motor del nuevo sistema, que sustituirá a la actual

---

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

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

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

[4] Decisión de Ejecución (UE) 2023/2879 de la Comisión, de 15 de diciembre de 2023, por la que se establece el programa de trabajo relativo al desarrollo y a la introducción de los sistemas electrónicos previstos en el Código Aduanero de la Unión, DO L, 202302879, 22.12.2023, p. 1, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202302879.

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

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

arquitectura informática descentralizada basada en las declaraciones en aduana por un entorno centralizado y basado en datos;

2) una nueva asociación con los operadores comerciales basada en procesos transparentes que permitirá que los flujos comerciales que cumplan los requisitos funcionen sin una interacción aduanera formal y aliviará la carga administrativa correspondiente;

3) un régimen aduanero de comercio electrónico a medida, que convertirá las plataformas en línea en elementos clave para garantizar que las mercancías vendidas en línea directamente a los consumidores de la UE cumplen todas las obligaciones aduaneras.

Es altamente prioritario completar a tiempo los sistemas electrónicos del CAU para que se materialicen los beneficios introducidos para los operadores en el CAU. Esto es crucial para apoyar y contribuir a la reforma aduanera y al desarrollo del futuro Centro Aduanero de Datos de la UE; de lo contrario, las importantes simplificaciones prometidas por la reforma aduanera no se fundamentarían en una base sólida.

2. CONTENIDO DEL INFORME

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

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

El presente informe comienza explicando el método de elaboración del informe y las fuentes utilizadas (sección 2) y, a continuación, expone brevemente las responsabilidades de los sistemas electrónicos del CAU (sección 3). Además, contiene la visión general de los diferentes proyectos y sus avances, y también destaca los posibles retrasos, cuando se han detectado, así como las medidas de mitigación previstas (sección 4). La evaluación general de los progresos en la aplicación del programa de trabajo del CAU se resume en la conclusión del presente informe (sección 5).

Este informe va **acompañado de un documento de trabajo de los servicios de la Comisión**[8], publicado junto con el informe, que contiene información detallada sobre la planificación y el progreso de los distintos proyectos comunicados por los Estados miembros. Este trabajo contó con el apoyo de un contratista externo.

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

1) planes de proyectos nacionales que los Estados miembros están obligados a presentar dos veces al año (enero y junio).

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

---

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

[8] Documento de trabajo de los servicios de la Comisión que acompaña al Informe de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo de conformidad con lo dispuesto en el artículo 278 *bis* del Código Aduanero de la Unión, sobre los progresos realizados en el desarrollo de los sistemas electrónicos establecidos en virtud del Código [SWD(2024) XX final].

2) encuesta distribuida a los Estados miembros.

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

3) reuniones bilaterales de alto nivel con las Direcciones Informáticas Aduaneras.

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

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

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

3. RESPONSABILIDADES RELATIVAS A LOS SISTEMAS ELECTRÓNICOS ESTABLECIDOS EN VIRTUD DEL CAU

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

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

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

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

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

4.1 PROYECTOS COMPLETADOS ANTES DE 2024

La Comisión informa del éxito de la implantación de los siguientes **nueve sistemas nuevos o perfeccionados**:

- Sistema de Registro de Exportadores en el ámbito del CAU – REX (nuevo): implantado en 2017;
- Decisiones Aduaneras en el ámbito del CAU – CDS (nuevo): implantado en 2017;
- Acceso directo de los operadores a los Sistemas de Información Europeos en el ámbito del CAU (Gestión Uniforme de Usuarios y Firma Digital) – UUM&DS (nuevo): implantado en 2017;
- Sistema de Registro e Identificación de Operadores Económicos en el ámbito del CAU 2 – EORI2 (perfeccionado): implantado en 2018;
- Vigilancia 3 en el ámbito del CAU – SURV3 (perfeccionado): implantado en 2018;
- Información Arancelaria Vinculante en el ámbito del CAU – IAV (perfeccionado): implantado en 2019;
- Sistema de Operadores Económicos Autorizados en el ámbito del CAU – OEA (perfeccionado): implantado en 2019;
- Fichas de información para los Regímenes Especiales en el ámbito del CAU – INF (nuevo): implantado en 2020;
- Mejora del Sistema de Control de la Importación en el ámbito del CAU 2, entregas 1 y 2 – *ICS2 - entregas 1 y 2* (perfeccionado): Implantados en 2021 y 2023, respectivamente.

4.2 PROYECTOS EN CURSO Y COMPLETADOS EN 2024

El presente informe tiene por objeto destacar los logros y los retos que la Comisión y los Estados miembros se han encontrado en la ejecución de los proyectos en curso en 2024.

El punto 4.2.1 ofrece una visión general de los **seis proyectos transeuropeos** cuya implantación está prevista entre 2024 y 2025. Cinco de estos proyectos tienen lapsos de implantación que finalizaron en 2024, tal como se establece en el marco jurídico del programa de trabajo del CAU.

El punto 4.2.2 describe la ejecución de los **tres proyectos nacionales**, a saber, la *notificación de la llegada*, la *notificación de la presentación*, el *depósito temporal* (los denominados «sistemas nacionales de entrada»), los *Sistemas Nacionales de Importación* y los *Regímenes Especiales*. Inicialmente estaba previsto que estos proyectos estuvieran operativos a más tardar el 31 de diciembre de 2022, tal como se define en el CAU. Sin embargo, debido a la incapacidad para cumplir este plazo y como se había señalado previamente en los informes anuales de situación del CAU, varios Estados miembros solicitaron una excepción en virtud del artículo 6, apartado 4, del CAU. Como consecuencia de ello, el 1 de febrero de 2023, la Comisión adoptó Decisiones de Ejecución por las que se concedían excepciones a determinados Estados miembros, prorrogando el plazo hasta el 31 de diciembre de 2023 para los Sistemas Nacionales de Importación y el ámbito de importación de los Regímenes Especiales, así como para los sistemas nacionales de entrada para el transporte aéreo, mientras que se indicó una mayor armonización con las diferentes entregas del ICS2 para otros modos de transporte.

4.2.1. Proyectos transeuropeos

Los proyectos transeuropeos siguen una estructura particular, que puede implicar una combinación de elementos centrales y nacionales, así como múltiples fases o componentes. Como se indica en el artículo 278, apartado 3, del CAU, deben haberse completado a más tardar el 31 de diciembre de 2025. A continuación, se presentan una breve descripción y los progresos de cada proyecto:

1) **Gestión de las Garantías en el ámbito del CAU** – GUM (nuevo): su objetivo es garantizar la gestión eficaz y eficiente de diversos tipos de garantías en la UE en su conjunto, centrándose en mejorar la velocidad de tramitación, la trazabilidad y el seguimiento de las garantías entre las aduanas.

   Avances: el *componente 1 de la GUM*, que gestiona de forma centralizada las garantías que pueden utilizarse en varios Estados miembros, **entró en funcionamiento el 11 de marzo de 2024** en el marco del Sistema de Decisiones Aduaneras. Habida cuenta de la interconexión entre los dos componentes, las actividades de las pruebas de conformidad siguen estando disponibles hasta que los Estados miembros apliquen sus sistemas del *componente 2 de la GUM*.

   Por lo que respecta al componente nacional, el *componente 2 de la GUM*, se espera que los Estados miembros establezcan conexiones operativas con el componente central entre marzo de 2024 y junio de 2025. Algunos Estados miembros informaron de que se había completado la implantación de su componente nacional; sin embargo, la mayoría de los Estados miembros comunicaron un nivel de riesgo entre bajo y medio para ejecutar el proyecto a tiempo a más tardar en el segundo trimestre de 2025.

   Para más información, véanse los puntos 3.6.2 y 4.1.2 del documento de trabajo de los servicios de la Comisión que acompaña al presente informe.

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

   Avances: La *entrega 3 del ICS2* amplía el ámbito de aplicación del transporte aéreo al transporte marítimo y por vías navegables interiores, por carretera y por ferrocarril. Dado que se trata de un sistema central, las actividades de las pruebas de conformidad para esta entrega son realizadas exclusivamente por operadores económicos.

   En general, los operadores económicos empezarán a utilizar la *entrega 3 del ICS2* en tres etapas: los transportistas marítimos y por vías navegables interiores, a más tardar el 4 de diciembre de 2024; el tráfico marítimo y por vías navegables interiores, a más tardar el 1 de abril de 2025, y los transportistas por carretera y ferrocarril, a más tardar el 1 de septiembre de 2025. La mayoría de los Estados miembros indicaron que el proyecto iba bien encaminado con respecto al transporte marítimo y presentaba un bajo riesgo con respecto al cumplimiento del plazo del programa de trabajo del CAU para los demás modos de transporte.

   Para más información, véase el punto 4.2.2 del documento de trabajo de los servicios de la Comisión que acompaña al presente informe.

3) **Prueba del Estatuto de la Unión en el ámbito del CAU** – *PEU* (nuevo): su objetivo es almacenar, gestionar y extraer todas las pruebas para demostrar que los operadores aportan el estatuto de la Unión de su mercancía. Debido a las dependencias con el manifiesto aduanero de mercancías (CGM) del CAU y el entorno europeo de ventanilla única marítima (EMSWe), el proyecto se completará en dos fases diferentes para minimizar los riesgos y las incoherencias.

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

   En lo que respecta a la *fase 2 de la PEU*, la Comisión completó las especificaciones técnicas en el segundo trimestre de 2023, y está previsto que las actividades de las pruebas de conformidad concluyan en el tercer trimestre de 2025.

   Los Estados miembros y la Comisión van bien encaminados a que el proyecto se entregue puntualmente antes del vencimiento del plazo legal del 15 de agosto de 2025. Se ha detectado un riesgo medio-alto para el proyecto debido a la dependencia del EMSWe.

Para más información, véanse los puntos 3.9.2 y 4.3.2 del documento de trabajo de los servicios de la Comisión que acompaña al presente informe.

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

El sistema CCI se está aplicando en dos fases:

La ***fase 1 del CCI*** permite el tratamiento automatizado de las declaraciones normalizadas y simplificadas, incluidas las declaraciones en aduana presentadas previamente, así como las declaraciones complementarias de carácter periódico o general para la inclusión de las mercancías en el régimen de despacho a libre práctica, el depósito aduanero, el perfeccionamiento activo y el uso final. La ***fase 2 del CCI*** se basa en la fase 1 y amplía el ámbito de aplicación a **todos los escenarios de CCI restantes**, incluyendo **tipos de declaración y flujos de proceso más complejos**. Su objetivo es completar la integración digital y la funcionalidad del despacho centralizado de las importaciones en la UE en su conjunto.

Ambas fases están interrelacionadas: **La fase 1 es un requisito previo para la fase 2**, y algunos Estados miembros han optado por aplicar ambas fases simultáneamente para optimizar los esfuerzos nacionales.

Avances: En lo que respecta a la *fase 1 del CCI*, la Comisión está avanzando con arreglo al calendario y las pruebas de conformidad en los Estados miembros están actualmente en curso. Se asignó al proyecto un nivel de riesgo medio a alto, ya que depende de la preparación de los Estados miembros en relación con la mejora del *sistema nacional de importación*, un requisito previo para la implantación del *CCI*.

El sistema CCI entró en su primera fase de aplicación **el 1 de julio de 2024, con la preparación de los componentes comunes y de algunos de los componentes nacionales**. Como se ilustra en el gráfico 1, la fase 1 del CCI empezó a estar disponible para su uso por parte de las empresas europeas en nueve Estados miembros (BG, EE, ES, LU, LT, LV, PL, RO y HR) en septiembre de 2024. BE, CZ, DK, EL, CY, IT, MT, AT, HU, PT, FI, SE y SI tienen previsto unirse gradualmente para el 2 de junio de 2025. DE, SK, NL e IE tienen previsto unirse gradualmente para el 31 de diciembre de 2025. FR tiene previsto incorporarse después de 2025.

Cada barra apilada azul incluye el número de Estados miembros que han implantado el sistema CCI, mientras que la línea verde representa el número total de Estados miembros en los que está (o se espera que esté) en funcionamiento, y la línea roja refleja la etapa legislativa del 1 de julio de 2024.

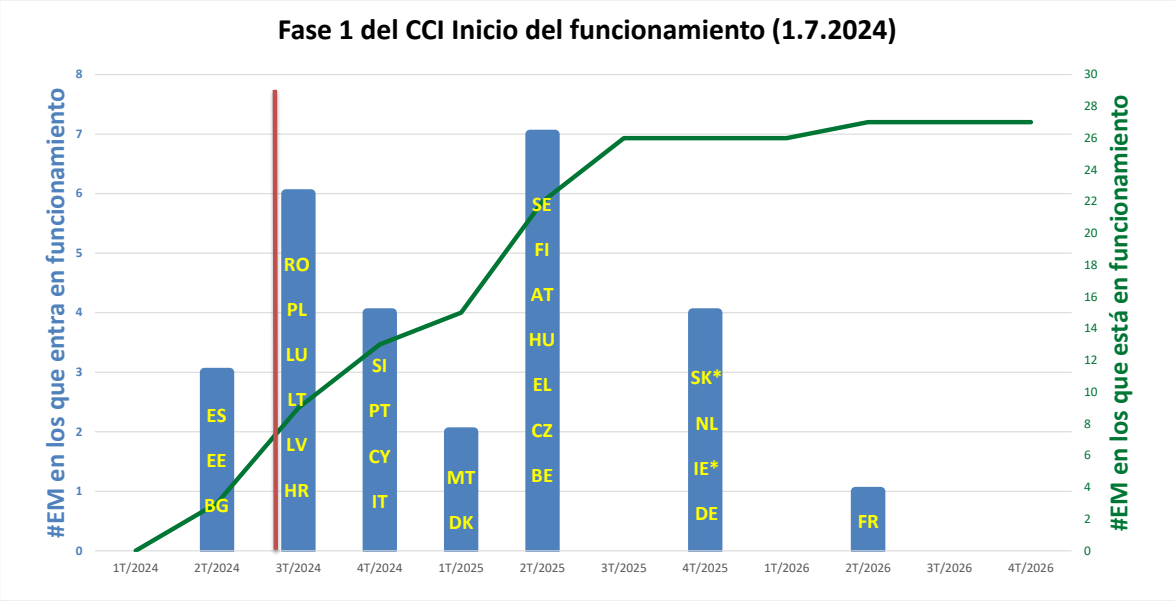


Gráfico 1: Entrada en funcionamiento de la fase 1 del CCI en los Estados miembros

Por lo que se refiere a la *fase 2 del CCI*, la Comisión finalizó las especificaciones técnicas en 2022 y se han facilitado pruebas de conformidad.

Para ayudar a los Estados miembros y a los operadores a aplicar todos los escenarios y procesos del *CCI*, la Comisión elaboró un paquete de especificaciones técnicas de carácter global de la *fase 2 del CCI* que consolidaba las especificaciones para ambas fases, junto con una guía.

En cuanto a la evaluación del nivel de exhaustividad del sistema *CCI* completo, la mayoría de los Estados miembros informaron de que se está avanzando, con algunas garantías de que cumplirán el hito de implantación final el 2 de julio de 2025.

Para más información, véanse los puntos 3.5.2 y 4.4.2 del documento de trabajo de los servicios de la Comisión que acompaña al presente informe.

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

Avances: conforme al programa de trabajo del CAU de 2023, la *fase 5 del NCTS* puede aplicarse en dos etapas: funcionalidades esenciales a más tardar el 1 de diciembre de 2023, con continuidad de la actividad en consonancia con el CAU, y funcionalidades accesorias a más tardar el 2 de diciembre de 2024. Se informó a los operadores económicos de que los Estados miembros podían conceder un período de transición hasta el 2 de diciembre de 2024 para la plena aplicación.

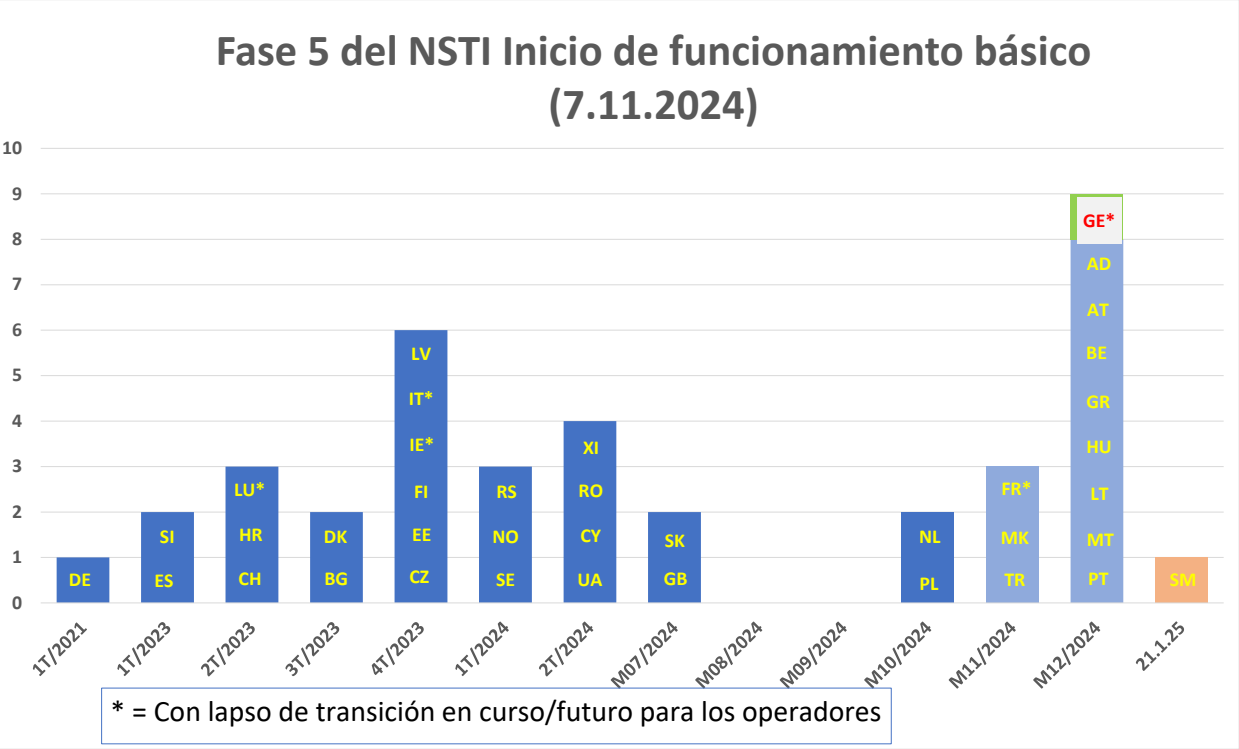


Gráfico 2: Entrada en funcionamiento de la fase 5 del NCTS en los Estados miembros

En general, en la *fase 5 del NCTS* se han logrado avances significativos. Como se ilustra en el gráfico 2, empezó a funcionar en catorce Estados miembros con funcionalidades esenciales antes del 1 de diciembre de 2023 y para octubre de 2024 se habían unido otros once. Todos los Estados miembros volvieron a confirmar su preparación oportuna para que entrara en funcionamiento con las funcionalidades esenciales y accesorias a más tardar el 2 de diciembre de 2024, con la excepción de algunos Estados miembros que se unirían poco después, pero a más tardar el 21 de enero de 2025, que es la fecha límite de la antigua fase 4 del NCTS.

En el caso de la *fase 6 del NCTS*, el calendario se sincronizó con el de la *entrega 3 del ICS2*[9]. La mayoría de los Estados miembros informaron de un bajo riesgo asociado a la entrega del sistema a más tardar el 1 de septiembre de 2025, y algunos de ellos ya están avanzando con las especificaciones técnicas. Sin embargo, tres Estados miembros (FR, PL y RO) indicaron que tenían previsto que empezara a funcionar una vez finalizado el plazo.

Para más información, véanse los puntos 3.7.2 y 4.5.2 del documento de trabajo de los servicios de la Comisión que acompaña al presente informe.

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

Avances: según el programa de trabajo del CAU de 2023, los Estados miembros pueden implantar el *AES* en tres etapas: funcionalidades esenciales a más tardar el 1 de diciembre de 2023, interfaz con impuestos especiales a más tardar el 13 de febrero de 2024 y funcionalidades accesorias a más tardar el 2 de diciembre de 2024.

[9] Tal como se prevé en el programa de trabajo del CAU de 2023, la *fase 5 del NCTS* estará plenamente implantada a más tardar el 21 de febrero de 2025. El período de transición de la *fase 5* a la *fase 6 del NCTS* está previsto entre el 1 de marzo de 2025 y el 1 de septiembre de 2025, durante el mismo período que la *entrega 2 del ICS2* pasará a la *entrega 3*, lo que permitirá la sincronización entre ambos sistemas.

Los Estados miembros notificaron avances significativos. Como se ilustra en el gráfico 3, en doce Estados miembros empezó a funcionar con funcionalidades esenciales antes del 1 de diciembre de 2023 y para mediados de octubre de 2024 se habían unido otros siete. En todos los demás Estados miembros, excepto FR y GR, entrará en funcionamiento con, al menos, las funcionalidades esenciales y la interfaz con impuestos especiales antes del 11 de febrero de 2025, y la mayor parte se unirán antes de que finalice 2024.

Por lo que se refiere al sistema nacional, el *componente 2 del AES*, la mayoría de los Estados miembros han implantado o implantarán el sistema antes de la fecha límite del 2 de diciembre de 2024.

Para más información, véase el punto 3.8.2 del documento de trabajo de los servicios de la Comisión que acompaña al presente informe.

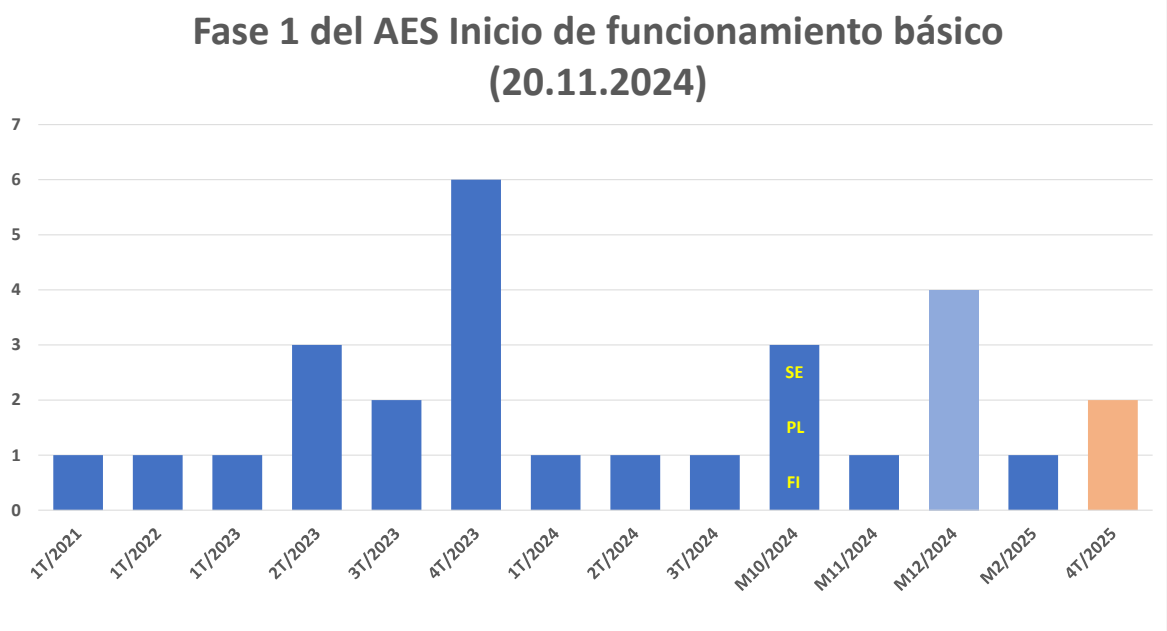


Gráfico 3: Entrada en funcionamiento del AES en los Estados miembros

Como resumen del estado de los restantes proyectos transeuropeos enumerados, la Comisión sigue estando bien encaminada hacia el cumplimiento de los plazos legales acordados en el marco del CAU y su programa de trabajo. Por lo que se refiere a la implantación por parte de los Estados miembros de los componentes nacionales de estos sistemas transeuropeos, se han detectado algunos riesgos graves de retrasos, en particular para el *CCI* y el *AES* (véase la sección 4.3).

4.2.2. Proyectos nacionales

Los Estados miembros debían completar el perfeccionamiento de sus sistemas para los **tres proyectos plenamente nacionales**[10] antes del 31 de diciembre de 2022, de conformidad con el artículo 278, apartado 2, del CAU. Sin embargo, veintidós Estados miembros no pudieron cumplir este plazo y, a raíz de su solicitud, se les concedió una excepción, lo que amplió el plazo de implantación hasta el 31 de diciembre de 2023[11]. El informe del año pasado reflejó algunos retrasos adicionales, principalmente

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

[11] Decisión de Ejecución (UE) 2023/235 de la Comisión, de 1 de febrero de 2023, por la que se concede una excepción solicitada por determinados Estados miembros de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo

para el Sistema Nacional de Importación y el sistema de depósito temporal. A finales de 2024, la mayoría de los Estados miembros habían implantado estos distintos sistemas de entrada e importación, aunque hay que señalar que algunos están trabajando en iteraciones y que algunas funcionalidades o mejoras de sus modelos de datos se implantarán con una entrega posterior de sus sistemas. A este respecto, en un número considerable de Estados miembros aún se está trabajando en la plena aplicación de estos proyectos.

Los avances de cada proyecto nacional se presentan a continuación y se ilustran en el gráfico 4:

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

   Avances: En anteriores informes anuales de situación del CAU se determinó que la entrega oportuna de los sistemas nacionales estaba en peligro. Como se ilustra en el gráfico 4, el objetivo de la mayoría de los Estados miembros es completar la aplicación para finales de 2024 teniendo en cuenta el vínculo con la *entrega 3 del ICS2*.

   Para más información, véase el punto 3.1.2 del documento de trabajo de los servicios de la Comisión que acompaña al presente informe.

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

   Avances: Varios Estados miembros notificaron riesgos en la entrega oportuna del proyecto desde 2022, lo que dio lugar a la concesión de excepciones. Como se ilustra en el gráfico 4, la *mejora de los NIS* fue implantada por quince Estados miembros. No obstante, algunos Estados miembros la han implantado pero necesitan una nueva mejora (IE, PL y SK), mientras que cuatro no prevén lograr la implantación antes de finales de 2024.

   Para más información, véase el punto 3.2.2 del documento de trabajo de los servicios de la Comisión que acompaña al presente informe.

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

   Avances: como se ilustra en el gráfico 4, dieciocho Estados miembros completaron el *componente 2 de los Regímenes Especiales*. Los Estados miembros restantes van retrasados con respecto al plazo, y cuatro de ellos no tienen previsto implantar el sistema para finales de 2024.

---

y del Consejo para utilizar medios distintos de las técnicas de tratamiento electrónico de datos para el intercambio y almacenamiento de información relativa a la notificación de la llegada de un buque marítimo o de una aeronave (DO L 32 de 3.2.2023, p. 220).

Decisión de Ejecución (UE) 2023/234 de la Comisión de 1 de febrero de 2023 por la que se concede una excepción solicitada por determinados Estados miembros de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo para utilizar medios distintos de las técnicas de tratamiento electrónico de datos para el intercambio y almacenamiento de información relativa a la notificación de la presentación respecto a las mercancías introducidas en el territorio aduanero de la Unión (DO L 32 de 3.2.2023, p. 217).

Decisión de Ejecución (UE) 2023/236 de la Comisión de 1 de febrero de 2023 por la que se concede una excepción solicitada por determinados Estados miembros de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo para utilizar medios distintos de las técnicas de tratamiento electrónico de datos para el intercambio y almacenamiento de información relativa a la declaración de depósito temporal de mercancías procedentes de países no pertenecientes a la Unión presentadas en aduanas (DO L 32 de 3.2.2023, p. 223).

Decisión de Ejecución (UE) 2023/237 de la Comisión de 1 de febrero de 2023 por la que se concede una excepción solicitada por determinados Estados miembros para utilizar medios distintos de las técnicas de tratamiento electrónico de datos para el intercambio y el almacenamiento de información relativa a la declaración en aduana de mercancías introducidas en el territorio aduanero de la Unión establecida en los artículos 158, 162, 163, 166, 167, 170 a 174, 201, 240, 250, 254 y 256 del Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece el código aduanero de la Unión (DO L 32 de 3.2.2023, p. 226).

En cuanto al *componente 1 de los Regímenes Especiales*, la mayoría de los Estados miembros han implantado el sistema o lo implantarán a más tardar el 2 de diciembre de 2024, a pesar de las interdependencias con el *AES*.

Para más información, véanse los puntos 3.3.2 y 3.4.2 del documento de trabajo de los servicios de la Comisión que acompaña al presente informe.

	NA	PN	TS	NIS	RE IMP
Plazo del programa de trabajo del CAU	31.12.2022 con ampliación hasta el 31.12.2023 [1]			31.12.2022 con ampliación hasta el 31.12.2023[2]	
AT	1.7.2023	1.6.2023	**2.6.2025**	**1.4.2025**	**1.4.2025**
BE	30.6.2023	5.7.2023	29.11.2023	28.8.2024	28.8.2024
BG	1.3.2023	10.11.2023	10.11.2023	10.11.2023	10.11.2023
CY	30.10.2024	30.10.2024	30.10.2024	30.10.2024	30.10.2024
CZ	5.12.2023	5.12.2023	5.12.2023	**15.12.2025**	**15.12.2025**
DE	No procede	6.3.2021	6.3.2021	31.10.2022	6.3.2021
DK	6.11.2023	6.11.2023	**8.3.2025**	**8.3.2025**	**8.3.2025**
EE	1.10.2023	15.3.2021	1.7.2021	1.7.2021	1.7.2021
ES	1.3.2023	1.1.2024	1.1.2024	5.9.2023	5.9.2023
FI	31.3.2023	31.3.2021	31.12.2022	31.12. 2022	31.12.2022
FR	30.6.2023	6.3.2024	6.3.2024	30.11.2024	30.11.2024
GR	31.12.2023	31.12.2023	**30.6.2025**	**30.6.2025**	**30.6.2025**
HR	1.7.2023	1.3.2023	17.4.2023	1.1.2023	1.1.2023
HU	2.4.2024	2.4.2024	2.4.2024	1.11.2023	1.11.2023
IE	1.7.2023	23.11.2020	23.11.2020	**20.1.2026***	23.11.2020
IT	13.12.2022	13.12.2022	13.12.2022	30.11.2022	30.11.2022
LT	1.3.2023	28.2.2023	31.10.2023	31.12.2023	31.12.2023
LU	1.3.2023	10.1.2023	10.1.2023	2.5.2023	2.5.2023
LV	24.9.2017	24.9.2017	24.9.2017	4.6.2018	4.6.2018
MT	4.11.2024	4.11.2024	4.11.2024	**31.1.2025**	**31.1.2025**
NL	30.6.2023	1.12.2023	1.12.2023	1.4.2022	1.4.2022
PL	1.7.2023	20.10.2024	20.10.2024*	20.10.2024*	28.3.2022
PT	28.10.2024	28.10.2024	28.10.2024	28.10.2024	28.10.2024
RO	1.5.2024	30.9.2024	31.12.2024	31.12.2024	31.12.2024
SE	1.3.2023	27.9.2023	1.10.2024	31.12.2023	31.12.2023
SI	1.3.2023	1.3.2023	1.3.2024	1.1.2022	1.1.2022
SK	1.3.2023	1.10.2023	**2.6.2025***	**1.7.2025***	11.6.2016

Leyenda:	
	Implantación completada antes del 31.12.2024
	Sistema no implantado antes del 31.12.2024
	No se indican fechas en los planes nacionales de proyecto o la implantación no procede

Gráfico 4: Planificación de la implantación de los sistemas nacionales de entrada/importación

[1] Hasta el 31 de diciembre de 2023 para los Estados miembros a los que se concedió una excepción. Además, FI y GR facilitaron las fechas por trimestres, por lo que, si el trimestre se sitúa dentro del plazo del programa de trabajo del CAU, se ha considerado que se cumple el plazo.

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

Como resumen, los Estados miembros están en proceso de finalización de la actualización de sus tres proyectos plenamente nacionales. Un número considerable de Estados miembros comunicó retrasos, principalmente en lo que respecta al depósito temporal, la mejora de los NIS y el componente 2 de los Regímenes Especiales, lo que dio lugar a implantaciones más allá de los plazos de 2023. A su vez, otros ámbitos se ven afectados, como el sistema CCI, ya que la mejora de los NIS es un requisito previo importante para la implantación del sistema electrónico.

4.3 RIESGOS DE RETRASOS EN LA APLICACIÓN INFORMÁTICA DEL CAU

La evolución de la **Comisión está avanzando según lo previsto**, no se han detectado retrasos más allá del plazo legal ni riesgos que pudieran dar lugar a un retraso en la implantación. Los retrasos sufridos por los Estados miembros afectan al progreso de los sistemas transeuropeos como el *ICS2*, el *CCI*, el *NCTS* y el *AES* en su totalidad, lo que, a su vez, repercute en las actividades incluidas en el ámbito de actuación de la Comisión. Esto da lugar a mayores recursos de inversión dedicados a las pruebas de conformidad y a las actividades de coordinación y apoyo en los proyectos transeuropeos. Además, también exige una mayor ayuda en programas nacionales alternativos de desarrollo e implantación y seguimiento, así como una ampliación del mantenimiento de los componentes centrales durante los períodos de transición.

La mayoría de los **Estados miembros están avanzando de manera firme y gradual** en los desarrollos que están bajo su responsabilidad, aunque **algunos de ellos avanzan a un ritmo más lento** de lo previsto inicialmente y algunos no hicieron un uso suficiente de los períodos ampliados previstos en el programa de trabajo del CAU de 2023. Como consecuencia de ello, **se notificaron retrasos más allá de los plazos legales o de excepción** en algunos proyectos nacionales y transeuropeos.

La mayoría de los Estados miembros han realizado avances significativos en el desarrollo de los sistemas transeuropeos y varios se esforzaron por implantar sus sistemas a finales de 2023 de conformidad con los plazos iniciales y las excepciones previstas. Sin embargo, algunos aún están sufriendo retrasos en 2024, lo que hace que tengan que mover sus planes de implantación hasta el final del lapso de implantación o más allá de este. La Comisión ha instado a que se respeten estrictamente sus planes nacionales de proyectos para una implantación oportuna.

Los Estados miembros adujeron varios motivos para justificar los retrasos, la mayoría de los cuales son recurrentes. Entre ellos figuran la falta de recursos financieros y humanos, las prioridades concurrentes y las interdependencias entre sistemas. Además, los Estados miembros informaron de la incapacidad de las infraestructuras informáticas nacionales para hacer frente a las necesidades técnicas de los proyectos, los problemas de capacidad de los contratistas y las dependencias con otras partes interesadas. Asimismo, otros factores que contribuyen a los retrasos son la ampliación de los períodos de las pruebas de conformidad, la preparación de los operadores, las licitaciones retrasadas o infructuosas, los procedimientos de contratación pública onerosos, los problemas de gobernanza y las complejas integraciones de los sistemas.

Por lo que se refiere a los proyectos nacionales de entrada e importación, en los informes anteriores y en la sección 4.2 se señaló que los Estados miembros presentaron solicitudes formales de excepciones en relación con retrasos más allá de los plazos legales en sus proyectos nacionales, prorrogando el plazo hasta el 31 de diciembre de 2023[12].

La información facilitada en el gráfico 4 demuestra que los siguientes Estados miembros van retrasados en uno o varios proyectos: AT, CZ, DK y GR, y algunos Estados miembros necesitan una nueva mejora de su sistema para adaptarse plenamente al CAU.

12 Para los modos de transporte distintos del transporte aéreo, las excepciones para *la notificación de la llegada*, *la notificación de la presentación* y *el depósito temporal* duran hasta el 29 de febrero de 2024.

En cuanto a los proyectos transeuropeos detallados en la sección4.2**,** y tal como se refleja en el documento de trabajo de los servicios de la Comisión adjunto, **varios Estados miembros informaron a la Comisión de los siguientes retrasos**:

- Para la aplicación del ***componente 1 de los Regímenes Especiales***, los siguientes Estados miembros indicaron una fecha prevista de funcionamiento posterior al plazo contemplado en el programa de trabajo del CAU: AT, CY, DK, FI, FR, GR, HU, IT, LT, LU, MT, PT, RO, SE y SK. Para más información, véase el apartado 3.3 del documento de trabajo de los servicios de la Comisión que acompaña al presente informe.

- Para la aplicación de la ***fase 3 del ICS2***, los siguientes Estados miembros tiene una fecha prevista/real de funcionamiento posterior al plazo contemplado en el programa de trabajo del CAU[13]: DK, FI, LU, MT y RO. Para más información, véase el punto 4.2 del documento de trabajo de los servicios de la Comisión que acompaña al presente informe.

- Para la aplicación de la ***fase 1 del CCI***, los siguientes Estados miembros han indicado una fecha prevista de funcionamiento posterior al plazo contemplado en el programa de trabajo del CAU[14]: AT, CY, CZ, DK, GR, FI, HU, IE, MT, NL, PT, SE, SI y SK. Además, FI, PT y SK han solicitado una excepción. Respecto de la ***fase 2 del CCI***, BE, CZ, DE, FI, GR, NL y PL indicaron una fecha prevista de funcionamiento posterior al plazo contemplado en el programa de trabajo del CAU. Además, PT y SK han solicitado una excepción. Para más información, véanse los puntos 3.5 y 4.4 del documento de trabajo de los servicios de la Comisión que acompaña al presente informe.

- Para la aplicación de la ***fase 5 del NCTS***, AT, BE, CY, DK, ES, FI, FR, GR, HU, LT, MT, NL, PL, PT, RO, SE y SK tienen una fecha prevista/real de funcionamiento para las funcionalidades esenciales que es posterior al plazo definido para esta etapa 1 en el programa de trabajo del CAU[15]. Sin embargo, todos los Estados miembros implantaron el sistema a más tardar el 21 de enero de 2025, lo que marcó el final del período de transición. Se trata de un logro muy importante en la aplicación del programa de trabajo del CAU. En el caso de las funcionalidades accesorias, algunos Estados miembros sufren retrasos, aunque ello no afecta al funcionamiento de la nueva fase 5 del NCTS, ya que no existe una interconexión directa con los sistemas de otros Estados miembros.

- Respecto a la ***fase 6 del NCTS***, GR y RO indicaron una fecha de funcionamiento prevista/real que es posterior al plazo del programa de trabajo del CAU. Este proyecto debe considerarse en relación con la entrega 3 del ICS2. Para más información, véanse los puntos 3.7 y 4.5 del documento de trabajo de los servicios de la Comisión que acompaña al presente informe.

- Para la aplicación del ***componente 1 del AES***, los siguientes Estados miembros tienen una fecha prevista/real de funcionamiento para las funcionalidades esenciales que es posterior al plazo contemplado para esta etapa 1 en el programa de trabajo del CAU[16]: AT, BE, CY, GR, HU, LU, MT, PL, PT, RO, SE, FR y SK.

---

13 En la revisión del programa de trabajo del CAU de 2023, se prevé la implantación completa de la *entrega 3 del ICS2* por parte de todos los Estados miembros para el 3 de junio de 2024. La implantación de la *entrega 3 del ICS2* está prevista en tres etapas: La etapa 1, relativa a los transportistas marítimos y por vías navegables interiores (con un lapso de implantación que comienza el 3 de junio de 2024 y finaliza el 4 de diciembre de 2024); la etapa 2, relativa a los operadores que presentan conocimientos de embarque *house* en el tráfico marítimo y por vías navegables interiores (con un lapso de implantación que comienza el 4 de diciembre de 2024 y finaliza el 1 de abril de 2025); y la etapa 3, relativa a los transportistas por carretera y ferrocarril (con un lapso de implantación que comienza el 1 de abril de 2025 y finaliza el 1 de septiembre de 2025).

14 En la revisión del programa de trabajo del CAU de 2023 se prevé el final del lapso de implantación para el 1 de julio de 2024.

15 En la revisión del programa de trabajo del CAU de 2023, el final del lapso de implantación de las funcionalidades esenciales del sistema está previsto para el 1 de diciembre de 2023 y las restantes funcionalidades para el 2 de diciembre de 2024. A más tardar el 2 de diciembre de 2024, todos los Estados miembros y operadores deberán utilizar la *fase 5 del NCTS*. El final de la transición está previsto para el 21 de enero de 2025.

16 En la revisión del programa de trabajo del CAU de 2023, el final del lapso de implantación de las funcionalidades esenciales del sistema está previsto para el 1 de diciembre de 2023, el desarrollo de una interfaz armonizada con el EMCS

Sin embargo, más importante es la fecha de implantación final del AES del 2 de diciembre de 2024, tal como se define en el programa de trabajo del CAU, con normas transitorias en vigor hasta el 11 de febrero de 2025. Algunos Estados miembros informaron de problemas que podrían dar lugar a un retraso muy reducido (PT, MT, HU y AT). Sin embargo, dos Estados miembros (FR y GR) notificaron un problema más importante, pues no pudieron implantar su componente a tiempo, a pesar de todas las medidas adoptadas, y se enfrentaban a graves retrasos. Por lo tanto, la plena implantación del nuevo AES está bloqueada y los demás Estados miembros y empresas europeas se ven obligados a permanecer en un período de transición más largo.

A la luz de los retrasos en la aplicación del AES, se pidió a la Comisión que mantuviera en funcionamiento el convertidor central de mensajes hasta finales de 2025 para garantizar la continuidad de las actividades y evitar perturbaciones en los flujos comerciales. Esto significó la prórroga *de facto* del período de transición. Para tener cobertura jurídica para esta ampliación, la Comisión propuso una modificación jurídica del Reglamento de Ejecución sobre las disposiciones técnicas del CAU (IRTA) relativa a los sistemas electrónicos. Esta modificación se votó el 7 de febrero de 2025 y se adoptó en marzo de 2025 y permite la continuación de las medidas transitorias para la exportación y la salida durante un período prolongado hasta el 14 de diciembre de 2025, mientras que el plazo para los Estados miembros seguirá siendo el definido en el programa de trabajo del CAU.

Con respecto al ***componente 2 del AES***, GR, FI, MT y FR indicaron una fecha prevista/real de funcionamiento posterior al plazo del programa de trabajo del CAU. Para más información, véase el punto 3.8 del documento de trabajo de los servicios de la Comisión que acompaña al presente informe.

- Para la aplicación del ***componente 2 de la GUM***, los siguientes Estados miembros han indicado una fecha prevista de funcionamiento posterior al plazo contemplado en el programa de trabajo del CAU[17]: GR, FI, DE y FR. Para más información, véase el punto 4.1 del documento de trabajo de los servicios de la Comisión que acompaña al presente informe.
- Para la aplicación de la ***fase 2 de la PEU***, que está interconectada con el EMSWe, el proyecto avanza según lo previsto desde el punto de vista aduanero; sin embargo, existen posibles retrasos en la disponibilidad de las ventanillas únicas marítimas nacionales por parte de las autoridades marítimas de los Estados miembros.

La Comisión está analizando y siguiendo muy de cerca la situación de los proyectos mencionados y está adoptando medidas para aumentar su apoyo (véase el apartado 4.4).

4.4 MEDIDAS DE MITIGACIÓN

Los **Estados miembros** esbozaron las diversas medidas de mitigación destinadas a hacer frente a los (posibles) retrasos y a garantizar el cumplimiento de los plazos legales. Estas medidas abarcan la optimización de la asignación de recursos, la adopción de metodologías ágiles, la aplicación de soluciones de sistemas integrados y el refuerzo de la coordinación con los contratistas para mejorar la eficiencia e intensificar la colaboración. Otros Estados miembros tienen previsto mejorar las estructuras organizativas, racionalizar los procesos y perfeccionar la planificación para mejorar la gestión de los proyectos y la toma de decisiones. Estas medidas se referían a proyectos tanto nacionales como transeuropeos.

para el 13 de febrero de 2024 y las restantes funcionalidades para el 2 de diciembre de 2024. A más tardar el 2 de diciembre de 2024, todos los Estados miembros y operadores deberán utilizar el *AES*. El final de la transición está previsto para el 11 de febrero de 2025.

[17] En la revisión del programa de trabajo del CAU de 2023, para el *componente 1 de la GUM*, la fecha de implantación está prevista para el 11 de marzo de 2024 y, para el *componente 2 de la GUM*, el inicio del lapso de implantación debe ser definido por los Estados miembros, siendo la fecha de implantación más temprana posible el 11 de marzo de 2024.

Habida cuenta de los retrasos por parte de los Estados miembros, **la Comisión ha aumentado su apoyo a estos a través de varias acciones**.

En primer lugar, la Comisión ha **mejorado la supervisión y el seguimiento del programa informático del CAU** aumentando la frecuencia de los informes de situación y organizando reuniones y misiones bilaterales a nivel de director con cada Estado miembro. La aplicación del programa de trabajo del CAU también se ha incluido sistemáticamente en el orden del día de las reuniones y misiones llevadas a cabo por el director general y en reuniones plenarias de alto nivel con los directores generales de los Estados miembros, como en el Grupo de Política Aduanera. Se animó a los Estados miembros a adoptar medidas de mitigación.

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

Así mismo, como se indica en el programa de trabajo del CAU y en la revisión del MASP-C de 2023, la Comisión establece hitos intermedios específicos para garantizar una implantación fluida de los sistemas transeuropeos descentralizados y evitar costes adicionales.

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

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

La Comisión también siguió coordinando y supervisando los programas de cada uno de los sistemas transeuropeos que requieren un trabajo sustancial por parte de los Estados miembros para el desarrollo de los componentes nacionales.

Más información sobre las actividades realizadas para el ICS2, la fase 5 del NCTS y el AES:

- **Para el sistema transeuropeo *ICS2***, la Comisión siguió prestando apoyo a los Estados miembros y a los operadores económicos en sus actividades de desarrollo para la entrega 3 de dicho sistema a través de diversos medios. Esto incluyó la organización de seminarios web específicos, la prestación de asistencia a través de preguntas frecuentes y la coordinación de las reuniones plenarias para garantizar la armonización de los planes de proyectos con los hitos de desarrollo informático de la Comisión. Por último, se ofrecieron campañas de comunicación, sesiones de formación en línea y documentación, accesibles en la biblioteca pública CIRCABC.
- **En el caso de los sistemas transeuropeos NCTS (fase 5) y AES**, la Comisión continuó con el «programa de coordinación de la Administración nacional» para ayudar a los Estados miembros a desarrollar e implantar sus componentes nacionales. El programa se ha ampliado para supervisar la transición de los Estados miembros y los operadores a la *fase 5 del NCTS* y el *AES*, para supervisar la continuidad operativa durante la transición y para fomentar una colaboración más estrecha con los Estados miembros. Las actividades incluyen un servicio de asistencia específico, reuniones virtuales para mitigar los retrasos en el desarrollo de los Estados miembros, la difusión de información actualizada a la comunidad comercial y la presentación periódica de informes al GECC y al Grupo de Política Aduanera. Además, desde el primer trimestre de 2021, la Comisión publica informes de situación trimestrales consolidados sobre la transición a los nuevos sistemas, proporcionando indicadores clave de rendimiento para la detección temprana de alertas.

Inspirada en los programas de seguimiento y coordinación de los demás proyectos transeuropeos, la Comisión incrementó sus actividades para supervisar de cerca el progreso del desarrollo de los componentes nacionales por parte de los Estados miembros **para el proyecto del CCI** y estableció un informe de situación trimestral consolidado a partir del primer trimestre de 2024. Además, el equipo comercial de la Comisión dedicado al CCI prosiguió sus esfuerzos para abordar las preguntas de los Estados miembros sobre la importación y las simplificaciones en la importación, como el despacho centralizado. Además, se celebraron reuniones técnicas periódicas una o dos veces por semana, así como sesiones de evaluación sobre las pruebas de conformidad.

En tercer lugar, la Comisión recabó la contribución de los Estados miembros sobre sus limitaciones y el apoyo necesario para mitigar los riesgos. Los Estados miembros expresaron a través de una **encuesta** que las reuniones bilaterales a nivel de director y el diálogo técnico con la DG TAXUD habían sido muy beneficiosas. Consideraron útiles los seminarios web técnicos y las actividades de intercambio de información facilitadas por la Comisión. Algunos propusieron directrices operativas y actividades de formación adicionales, orientaciones para los operadores económicos y asistencia con apoyo empresarial y conocimientos especializados, que la Comisión impulsó durante 2024.

En cuarto lugar, sobre la base de los resultados de la encuesta y de las conversaciones bilaterales con los Estados miembros, la falta de financiación adecuada se reveló a menudo como motivo de retrasos. La Comunicación de la Comisión en torno a la nueva convocatoria de financiación en el marco del **instrumento de apoyo técnico de 2025** tiene por objeto dar a conocer más en los Estados miembros la posibilidad de obtener apoyo para la transformación digital en el ámbito del CAU.

En quinto lugar, para abordar las necesidades específicas de los Estados miembros en su gestión diaria del programa digital del CAU, tres Estados miembros (FR, MT y GR) participaron en un proyecto piloto que la Comisión puso en marcha con una **empresa de consultoría** a finales de 2023**.** Estos Estados miembros indicaron en 2024 que las ideas y recomendaciones facilitadas fueron muy útiles para comprender mejor los problemas y cómo abordarlos y, así, evitar más retrasos.

Por último, la Comisión continuó con el ejercicio para recopilar las **enseñanzas extraídas** y las **mejores prácticas** para el desarrollo de los proyectos digitales. A tal fin, la encuesta realizada en 2024 proporcionó esta información y los resultados se añadieron al punto 1.2 del documento de trabajo de los servicios de la Comisión que acompaña al presente informe.

A medida que nos acercamos al final de 2025, se ha pedido a los Estados miembros que salvaguarden los plazos en el nuevo programa de trabajo del CAU. Solo queda un año más para la plena aplicación informática del CAU. **Son necesarios esfuerzos excepcionales y acciones inmediatas** para evitar retrasos y garantizar la continuidad de sus actividades en los sistemas transeuropeos. De conformidad con el Derecho de la UE, la Comisión ha entablado una correspondencia formal con los Estados miembros que se enfrentan a retrasos en la aplicación de los sistemas informáticos.

Si bien la Comisión presta apoyo de muchas maneras, como se ha indicado anteriormente, la responsabilidad de desarrollar e implantar los componentes y sistemas nacionales recae en los Estados miembros. El reparto de funciones se ha definido y acordado con todas las partes interesadas desde el principio y debe respetarse a lo largo de todo el ciclo de vida del proyecto.

4.5 SITUACIÓN DE LOS PAÍSES CANDIDATOS

Los futuros países candidatos a la adhesión a la UE y otras partes contratantes del Convenio relativo a un régimen común de tránsito deberán tener en cuenta la transición hacia los sistemas electrónicos mejorados previstos por el CAU y los nuevos enfoques informáticos establecidos en la propuesta de reforma.

La Comisión no supervisa sistemáticamente los avances hacia sistemas electrónicos completos de los países candidatos como parte de la obligación de notificación en virtud del artículo 278 *bis* del CAU. Sin embargo, como parte de la estrategia de ampliación, incluidos los acuerdos de asociación con la

UE, el desarrollo de sus sistemas informáticos de apoyo a su adaptación a la legislación aduanera de la UE es un elemento clave en las evaluaciones periódicas realizadas por la UE.

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

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

5. RESUMEN DE LA GESTIÓN Y CONCLUSIONES

La aplicación del CAU ha sido un proyecto de colaboración marcado por el firme compromiso de todas las partes interesadas desde que el programa de trabajo del CAU se adoptó por primera vez en 2014.

Al elaborar el presente informe, la Comisión analizó detenidamente los datos sobre los progresos recogidos en 2024 y fue testigo de importantes avances logrados por los Estados miembros hacia la consecución del objetivo de 2025. Esta dedicación compartida dio lugar a avances significativos en el programa de aplicación digital del CAU en 2024, con la implantación satisfactoria del Sistema de Gestión de las Garantías (GUM), la entrega 3 del ICS2, la fase 1 de la PEU y la fase 5 del NCTS.

Sin embargo, a pesar de estos logros, algunos Estados miembros siguen teniendo dificultades para cumplir determinados plazos de los proyectos, en particular los relacionados con el ámbito de la importación (NIS, TS, CCI) y el ámbito de la exportación (AES). Los retrasos a los que se enfrentan algunos Estados miembros afectan negativamente a las demás partes interesadas, ya que limitan los beneficios y generan costes adicionales para la Comisión, otros Estados miembros y las empresas europeas. En el caso de los Estados miembros que aún no han implantado el NIS mejorado, la Comisión aún no recibe todos los datos necesarios para llevar a cabo sus tareas de vigilancia. En el caso del CCI, las empresas europeas se ven afectadas, ya que la implantación y los beneficios para las empresas solo estarán disponibles si los dos Estados miembros implicados (donde la empresa está establecida y donde la empresa presenta las mercancías) han implantado su componente nacional del CCI. En el caso del AES, resultan afectados otros Estados miembros, ya que una exportación indirecta iniciada en un Estado miembro requiere la confirmación de la salida en otro Estado miembro, de modo que las empresas puedan disponer de una prueba de salida y recuperar el IVA. Por lo tanto, ambos Estados miembros deben poder comunicarse en el mismo sistema.

Sigue siendo esencial que todas las partes interesadas sigan trabajando y dediquen los recursos necesarios para cumplir el plazo final de 2025, ya que los nuevos retrasos seguirán teniendo efectos indirectos en otros Estados miembros y perturbarán el marco operativo coherente previsto para beneficiar a todos los operadores económicos de manera uniforme. Esto implica una demanda prolongada e intensificada de recursos para pruebas de conformidad adicionales, coordinación y mantenimiento ampliado del sistema por parte de la Comisión, los Estados miembros y los operadores económicos. Además, la aplicación digital del CAU desempeña un papel clave en la protección de los ingresos y en la lucha contra el comercio desleal o ilícito.

En comparación con 2023, los esfuerzos y los resultados de los Estados miembros son ahora más marcados, lo que revela avances cada vez más diversos a medida que se aproxima el último año de aplicación del CAU. Esta variación subraya la urgente necesidad de una acción unificada y rápida para garantizar una transición digital completa en todos los Estados miembros. Es esencial mantener el impulso, abordar los contratiempos y cumplir los plazos para preservar la continuidad de las actividades y apoyar a los operadores económicos a medida que la Unión avanza hacia un entorno aduanero

plenamente digital. Como se representa visualmente en el gráfico que figura a continuación, ya se ha avanzado mucho con el trabajo y el último año de implantación está al alcance de la vista.

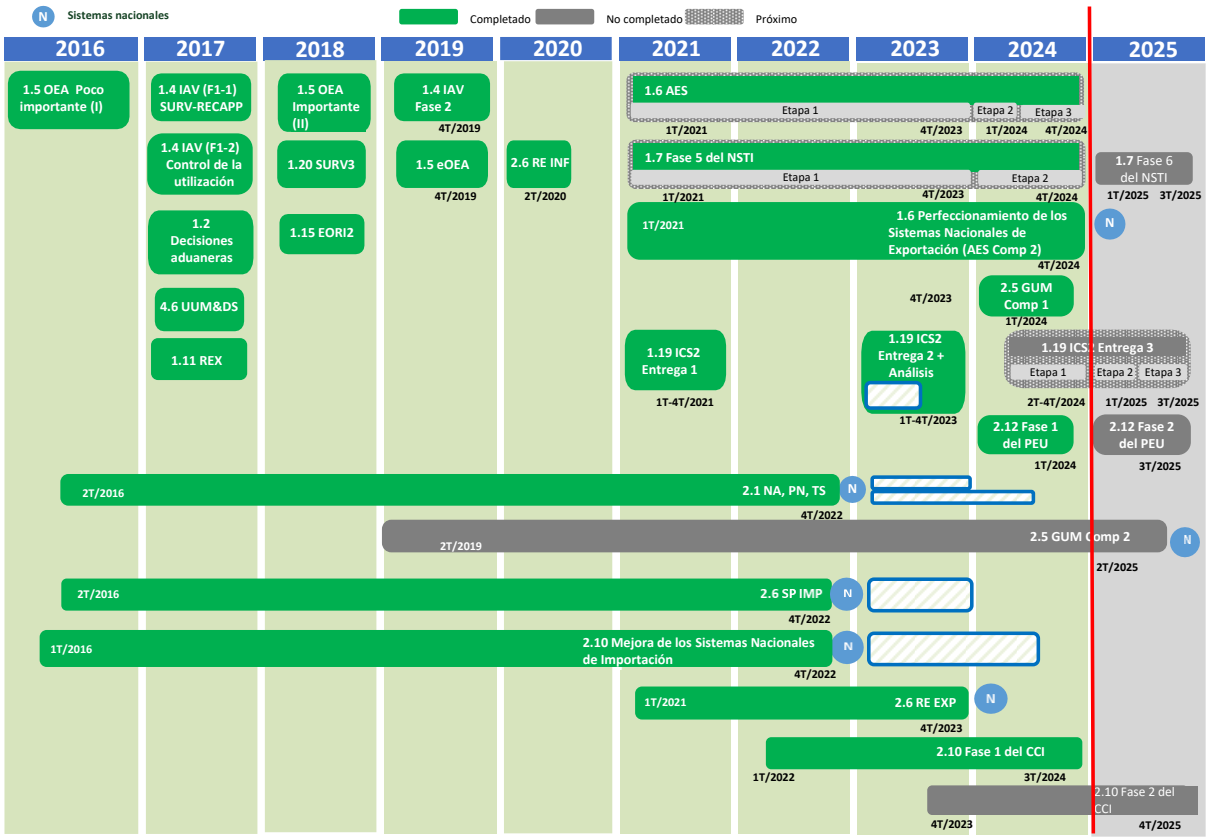


Gráfico 5 – Resumen de la planificación

A partir de 2024, aproximadamente el 63 % de los Estados miembros se enfrentan a retrasos en la fase 1 del CCI, mientras que se han notificado menos retrasos en otros componentes, como la entrega 3 del ICS2 y el AES, y ninguno de ellos afecta a más del 11 % de los Estados miembros. Estas diferencias reflejan distintos niveles de preparación e indican que, sin un esfuerzo sostenido, los retrasos podrían afectar al calendario colectivo para la plena aplicación del CAU para 2025.

Para llegar a este hito crítico, ahora todas las partes interesadas deben intensificar su concentración y su compromiso con respecto al cumplimiento de los plazos legales del programa de trabajo del CAU. Al mismo tiempo, la Comisión ha mantenido una correspondencia formal con los Estados miembros que han sufrido retrasos, en consonancia con el Derecho de la UE. La Comisión seguirá realizando un estrecho seguimiento y prestando un apoyo directo a través de su compromiso a nivel tanto de programa como de proyecto, complementándolos con intercambios bilaterales y reuniones plenarias con los Estados miembros.