EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 2.10.2025
COM(2025) 579 final

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET

enligt artikel 278a i unionens tullkodex om framstegen i utvecklingen av de elektroniska system som föreskrivs i kodexen

{SWD(2025) 281 final}

Innehåll

1. Inledning 2
2. Rapportens innehåll 3
3. Ansvar för de elektroniska systemen för tullkodexen 4
4. Samlad översikt över framstegen med de elektroniska systemen för tullkodexen 4
4.1 PROJEKT SOM SLUTFÖRTS FÖRE 2024 4
4.2 PÅGÅENDE OCH AVSLUTADE PROJEKT 2024 5
4.3 RISK FÖR FÖRSENINGAR I IT-IMPLEMENTERINGEN AV TULLKODEXEN 14
4.4 RISKREDUCERANDE ÅTGÄRDER 16
4.5 LÄGET FÖR KANDIDATLÄNDER 18
5. Sammanfattning och slutsatser 18

1. INLEDNING

Detta är 2024 års **årliga lägesrapport om det digitala genomförandet av unionens tullkodex**[1], den sjätte rapporten som utarbetats av kommissionen i enlighet med artikel 278a i unionens tullkodex om framstegen i utvecklingen av de elektroniska systemen[2]. Den omfattar de **framsteg som uppnåtts under 2024**, inbegripet en översikt över de **förväntade framtida framstegen**.

Tullkodexen trädde i kraft den 1 maj 2016. Efter att den ändrats under 2019[3] fastställdes år 2020, 2022 och 2025 som tidsfrister för det successiva slutförandet av projekten i fråga om digital övergång och genomförande. Befintliga elektroniska och pappersbaserade system får fortsätta att användas för att genomföra tullformaliteter (de s.k. övergångsbestämmelserna) till dess att de nya eller uppgraderade elektroniska system som avses i tullkodexen är operativa. I detta sammanhang ska arbetsprogrammet för tullkodexen[4] och genomförandeförordningen om tekniska arrangemang för de elektroniska systemen[5] läsas tillsammans med unionens tullkodex och dess delegerade akter och genomförandeakter.

Arbetsprogrammet för tullkodexen är det rättsliga instrumentet för att styra den gradvisa och komplexa tredimensionella omställningsprocessen mot en helt digital tullmiljö, med beaktande av beroendeförhållandet mellan systemen och den faktiska utvecklingen. Det är det instrument som används för att styra de berörda parterna i projekten (medlemsstaterna, kommissionen, ekonomiska aktörer) mot ett gemensamt och realistiskt genomförande av projekten till den 31 december 2025, som är slutdatum för den digitala omställningen.

Denna rapport bygger på arbetsprogrammet för tullkodexen, som antogs av kommissionen den 15 december 2023 som utgångspunkt för rapportering av framsteg. Program- och projektstyrningsaspekterna definieras i den fleråriga strategiska planen för tullens elektroniska system.

Parallellt med det pågående genomförandet av tullkodexen antog kommissionen den 17 maj 2023 ett förslag till en omfattande reform av tullunionen, inbegripet en ny tullkodex, vilket innebär en betydande omvandling av EU:s tullram[6]. Detta förslag behandlas för närvarande av Europaparlamentet och rådet i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet.

Planen är uppbyggd kring tre huvudpelare:

1) Inrättande av en EU-tullmyndighet som ska utveckla och övervaka EU:s tulldatacentral: detta kommer att vara motorn i det nya systemet som kommer att ersätta den nuvarande decentraliserade it-arkitekturen baserad på tulldeklarationer med en centraliserad, datadriven miljö.

---

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

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

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

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

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

6 Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING om fastställande av unionens tullkodex och inrättande av Europeiska unionens tullbyrå och om upphävande av förordning (EU) nr 952/2013 (COM(2023) 258 final).

2) Ett nytt partnerskap med handelsaktörer baserat på transparenta processer som gör att handelsflöden som uppfyller kraven kan fungera utan formell interaktion mellan tullmyndigheterna, vilket kommer att minska den administrativa bördan.

3) Ett skräddarsytt tullförfarande för e-handel, som kommer att göra onlineplattformar till de centrala aktörerna för att säkerställa att varor som säljs online direkt till konsumenter i EU uppfyller alla tullskyldigheter.

Att de elektroniska systemen för tullkodexen slutförs i tid är en viktig prioritering för att förverkliga de fördelar för näringsidkare som infördes genom tullkodexen. Detta är avgörande för att stödja och bidra till tullreformen och utvecklingen av EU:s framtida tulldatacentral, och för att de viktiga förenklingar som reformen är tänkt att innebära ska kunna byggas på en solid grund.

2. RAPPORTENS INNEHÅLL

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

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

I denna rapport förklaras först metoden bakom rapporten och de källor som används (avsnitt 2) varefter ansvaret för de elektroniska systemen i tullkodexen kortfattat behandlas (avsnitt 3). Den innehåller dessutom en samlad översikt över de olika projekten och hur de framskrider och belyser även eventuella förseningar, där sådana identifieras, samt planerade riskreducerande åtgärder (avsnitt 4). En sammanfattning av den övergripande bedömningen av framstegen i genomförandet av arbetsprogrammet finns i rapportens slutsatser (avsnitt 5).

Denna rapport **åtföljs av ett arbetsdokument från kommissionens avdelningar**[8] som offentliggörs tillsammans med rapporten och som innehåller detaljerad information om den planering och utveckling av de olika projekten som rapporterats av medlemsstaterna. Detta arbete har stötts av en extern uppdragstagare.

Rapporten och arbetsdokumentet från kommissionens avdelningar bygger på information som inhämtats från följande **källor**:

1) Nationella projektplaner som medlemsstaterna måste lämna in två gånger per år (i januari och juni).

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

2) En enkät som har skickats ut till medlemsstaterna.

Informationen avsåg bedömningen av risker, förseningar och orsakerna till sådana förseningar samt de riskreducerande åtgärder som planerats och/eller vidtagits i samband med projekten. Vidare lämnade

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

[8] Arbetsdokument från kommissionens avdelningar som åtföljer rapporten från kommissionen till Europaparlamentet och rådet enligt artikel 278a i unionens tullkodex om framstegen i utvecklingen av de elektroniska system som föreskrivs i kodexen, SWD(2024) XX final.

medlemsstaterna, i enlighet med den strategi som antogs 2023, också information om de lärdomar som dragits under projektutvecklingen och om eventuellt ytterligare stöd som behövdes.

3) Bilaterala möten på hög nivå med medlemsstaternas direktorat för it-system för tullverksamhet.

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

4) Resultaten av de transeuropeiska samordnings- och övervakningsprogrammen.

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

3. ANSVAR FÖR DE ELEKTRONISKA SYSTEMEN FÖR TULLKODEXEN

Beroende på den systemarkitektur som medlemsstaterna och kommissionen enats om för vart och ett av systemen (centraliserade, decentraliserade eller nationella) finns det en **rollfördelning** när det gäller **ansvar** för utveckling, införande, drift och underhåll. Detta fastställs i genomförandeförordningen om de tekniska arrangemangen för de elektroniska systemen, som beskriver vilka komponenter dessa system består av och vilken typ av system det rör sig om – nationella (som utvecklas på nationell nivå) eller gemensamma (som utvecklas på EU-nivå). När det gäller arkitekturen är de centrala systemen och de decentraliserade systemen av transeuropeisk karaktär och innehåller som standard gemensamma komponenter, ibland kombinerade med nationella komponenter, medan de nationella systemen endast består av nationella komponenter.

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

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

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

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

4.1 PROJEKT SOM SLUTFÖRTS FÖRE 2024

Kommissionen rapporterar att den framgångsrikt har infört följande **nio nya system eller uppgraderingar**:

- Systemet med registrerade exportörer – *REX* (nytt): Infördes 2017.
- Systemet för tullbeslut – *CDS* (nytt): Infördes 2017.
- Direkt tillgång för näringsidkare till de europeiska informationssystemen – enhetlig användaradministration och digital signatur (*Uniform User Management & Digital Signature –UUM&DS*) (nytt): Infördes 2017.
- Systemet för registrerings- och identifiering av ekonomiska aktörer 2 – *Eori2* (uppgradering): Infördes 2018.
- Övervakningssystemet Surveillance 3 – *SURV3* (uppgradering): Infördes 2018.
- Bindande klassificeringsbesked – *BTI* (uppgradering): Infördes 2019.
- Godkända ekonomiska aktörer – *AEO* (uppgradering): Infördes 2019.
- Informationsblad för särskilda förfaranden – *INF* (nytt): Infördes 2020.
- Importkontrollsystem 2 – version 1 och 2 – *ICS2 – version 1 och 2* (uppgradering): Infördes 2021 respektive 2023.

4.2 PÅGÅENDE OCH AVSLUTADE PROJEKT 2024

Syftet med denna rapport är att belysa kommissionens och medlemsstaternas framsteg och utmaningar vid genomförandet av pågående projekt 2024.

I avsnitt 4.2.1 ges en översikt över de **sex transeuropeiska projekt** som enligt planerna ska införas mellan 2024 och 2025. Fem av dessa projekt har tidsfönster som stängs 2024 enligt den rättsliga ramen för arbetsprogrammet för tullkodexen.

I avsnitt 4.2.2 beskrivs genomförandet av de **tre nationella projekten**, nämligen *anmälan av ankomst/anmälan av uppvisande/tillfällig lagring* (de så kallade nationella införselsystemen), *nationella importsystem* och *särskilda förfaranden*. Dessa projekt skulle enligt den ursprungliga planen vara operativa senast den 31 december 2022, i enlighet med unionens tullkodex. På grund av oförmågan att hålla denna tidsfrist, och såsom tidigare fastställts i de årliga lägesrapporterna för tullkodexen, ansökte flera medlemsstater om ett undantag enligt artikel 6.4 i unionens tullkodex. Till följd av detta antog kommissionen den 1 februari 2023 genomförandebeslut om beviljande av undantag för vissa medlemsstater och förlängde tidsfristen till den 31 december 2023 för de nationella importsystemen och importdelen av Särskilda förfaranden samt för de nationella införselsystemen för lufttransport, medan en ytterligare anpassning gjordes av de olika versionerna av ICS2 för andra transportsätt.

4.2.1 Transeuropeiska projekt

De transeuropeiska projekten följer en särskild struktur som kan omfatta en kombination av centrala och nationella element samt flera etapper eller komponenter. Enligt artikel 278.3 i unionens tullkodex ska de vara slutförda senast den 31 december 2025. En kortfattad beskrivning av och framstegen för varje projekt presenteras nedan:

1) **Garantiförvaltning** – GUM (nytt): Syftet är att säkerställa en effektiv och ändamålsenlig förvaltning av de olika typerna av garantier inom EU, med fokus på en förbättrad handläggningshastighet, spårbarhet och övervakning av garantier mellan tullkontoren.

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

När det gäller den nationella komponenten, *GUM – komponent 2* , förväntas medlemsstaterna upprätta operativa förbindelser med den centrala komponenten mellan mars

2024 och juni 2025. Ett fåtal medlemsstater rapporterade att införandet av deras nationella komponent har slutförts. De flesta medlemsstater rapporterade dock en låg till medelhög risk för att projektet inte skulle kunna genomföras i tid, dvs. senast andra kvartalet 2025.

Mer information finns i avsnitten 3.6.2 och 4.1.2 i det arbetsdokument från kommissionens avdelningar som åtföljer denna rapport.

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

Framsteg: *ICS2 – version 3* utvidgar tillämpningsområdet från lufttransport till sjöfart och inre vattenvägar samt väg- och järnvägstrafik. Då det gäller ett centralt system utförs funktionstesterna av denna version uteslutande av ekonomiska aktörer.

De ekonomiska aktörerna ska börja använda *ICS2 – version 3* i tre steg: för transportörer till sjöss och på inre vattenvägar senast den 4 december 2024, för trafik till sjöss och på inre vattenvägar senast den 1 april 2025 samt för väg- och järnvägstransportörer senast den 1 september 2025. De flesta medlemsstaterna angav att projektet fortskrider planenligt för sjötransporten och med låg risk att inte uppfylla arbetsprogrammets tidsfrist för de övriga transportsätten.

Mer information finns i avsnitt 4.2.2 i det arbetsdokument från kommissionens avdelningar som åtföljer denna rapport.

3) **Bevis för unionsstatus** – *PoUS* (nytt): Syftet är att lagra, förvalta och hämta alla bevis som visar att näringsidkarna bevisar tullstatus som unionsvaror för sina varor. På grund av beroendeförhållandet mellan tullkodexens manifest för tulländamål och den europeiska kontaktpunkten för sjöfart kommer projektet att slutföras i två etapper för att minimera risker och inkonsekvenser.

Framsteg: *PoUS – etapp 1* **togs i drift den 1 mars 2024** som planerat.

När det gäller *PoUS – etapp 2* slutfördes de tekniska specifikationerna av kommissionen under det andra kvartalet 2023, och funktionstesterna ska enligt planerna slutföras under det tredje kvartalet 2025.

Medlemsstaterna och kommissionen är på väg att genomföra projektet enligt den rättsliga tidsfristen den 15 augusti 2025. En medelhög till hög risk att projektet inte genomförs i tid har identifierats med tanke på beroendet av den europeiska kontaktpunkten för sjöfart.

Mer information finns i avsnitten 3.9.2 och 4.3.2 i det arbetsdokument från kommissionens avdelningar som åtföljer denna rapport.

4) **Centraliserad tullklarering för import (*CCI*)** – det nya transeuropeiska CCI-systemet säkerställer digitaliseringen av det centraliserade klareringsförfarandet på EU-nivå enligt definitionen i unionens tullkodex. Det gör det möjligt för betrodda näringsidkare att lämna in en tulldeklaration vid det övervakande tullkontoret i etableringsmedlemsstaten för varor som fysiskt uppvisas för ett tullkontor i en annan medlemsstat. Detta möjliggör bearbetning av tulldeklarationer och fysiskt frigörande av varor på ett digitalt, effektivt, förutsägbart och samordnat sätt mellan tullkontoren i olika medlemsstater.

CCI-systemet genomförs i två etapper:

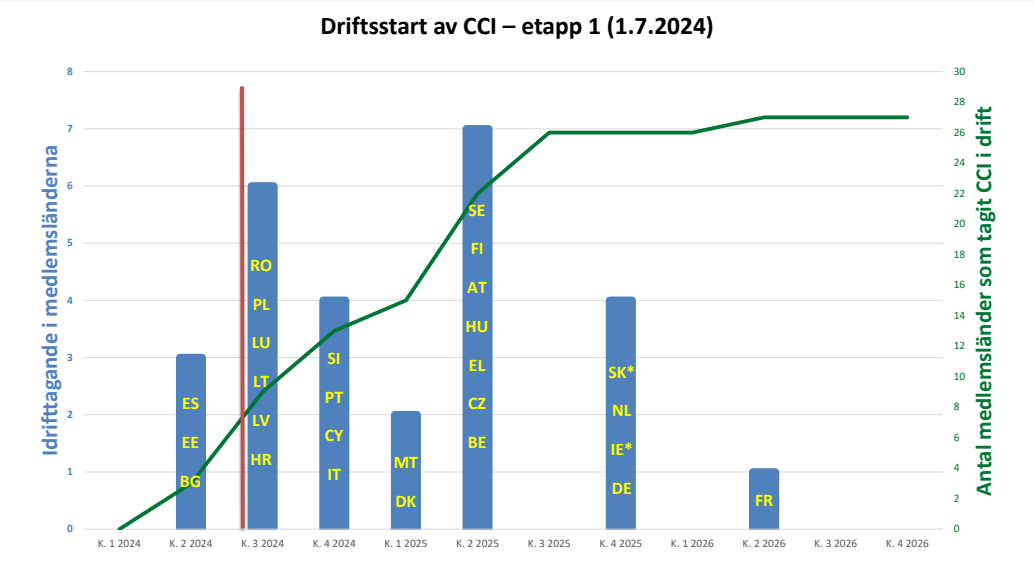
Etapp 1 av CCI möjliggör automatiserad behandling av standarddeklarationer och förenklade deklarationer, inbegripet på förhand inlämnade tulldeklarationer, samt kompletterande deklarationer av periodisk eller allmän karaktär för att hänföra varor till övergång för fri omsättning, tullager, förfarande för aktiv förädling och slutanvändning. ***Etapp 2 av CCI*** bygger på etapp 1 genom att tillämpningsområdet utvidgas till **alla återstående CCI-scenarier**, inbegripet **mer komplexa deklarationstyper och processflöden**. Den syftar till att fullborda den digitala integrationen och funktionen hos centraliserad tullklarering för import i hela EU.

Båda etapperna är hänger samman: **etapp 1 är en förutsättning för etapp 2**, och vissa medlemsstater har valt att genomföra båda etapperna samtidigt för att effektivisera de nationella insatserna.

Framsteg: När det gäller *CCI – etapp 1* gör kommissionen framsteg i enlighet med tidsplanen och funktionstester med medlemsstaterna pågår för närvarande. Risken att projektet inte slutförs i tid är medelhög till hög på grund av att det är beroende av att medlemsstaterna har genomfört uppgraderingen av de *nationella importsystemen*, vilket är en förutsättning för att införa *CCI*.

CCI-systemets första etapp inleddes i och med genomförandet **den 1 juli 2024 av de gemensamma komponenterna och vissa av de nationella komponenterna.** Som framgår av figur 1 nedan är etapp 1 av CCI tillgänglig för europeiska företag i nio medlemsstater (BG, EE, ES, LU, LT, LV, PL, RO, HR) sedan september 2024. Senast den 2 juni 2025 planerar BE, CZ, DK, EL, CY, IT, MT, AT, HU, PT, FI, SE och SI att gradvis ansluta sig. Senast den 31 december 2025 planerar DE, SK, NL och IE att gradvis ansluta sig. FR planerar att ansluta sig efter 2025.

Varje blå stapel omfattar det antal medlemsstater som har infört CCI-systemet, medan den gröna linjen visar det totala antalet medlemsstater (som förväntas vara) i drift och den röda linjen återspeglar det rättsliga delmålet den 1 juli 2024.



Figur 1: Medlemsstater som tagit CCI i drift – etapp 1

När det gäller *CCI – etapp 2* slutförde kommissionen de tekniska specifikationerna 2022, och funktionstester har gjorts tillgängliga.

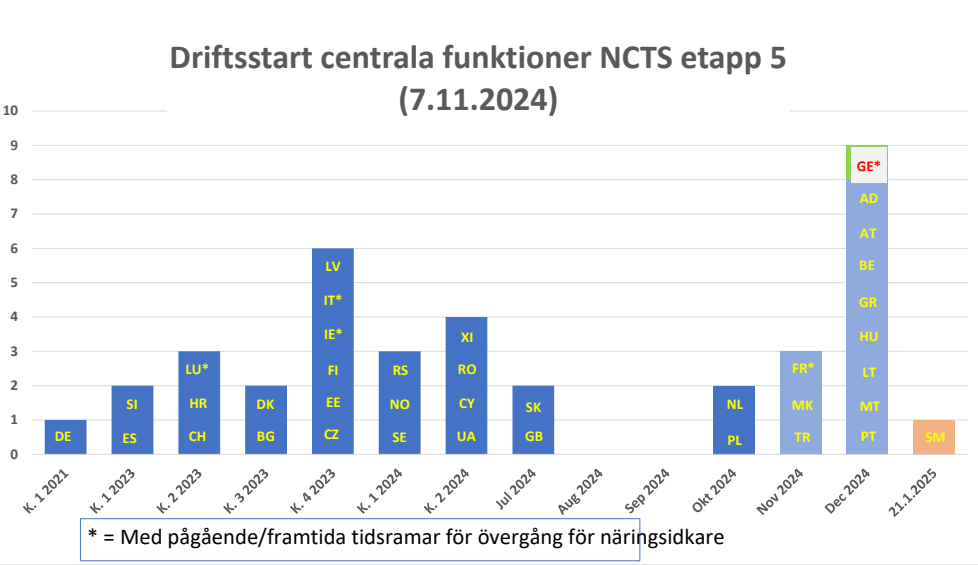
För att hjälpa medlemsstaterna och näringsidkarna att genomföra alla *CCI*-scenarier och processer har kommissionen utarbetat ett heltäckande paket med tekniska specifikationer för CCI – etapp 2 som konsoliderar specifikationerna för båda etapperna, tillsammans med en vägledning.

När det gäller bedömningen av hur mycket av CCI-systemet som genomförts rapporterade de flesta medlemsstater att utvecklingen fortskrider, med viss försäkran om att de kommer att uppnå det slutliga delmålet för införande den 2 juli 2025.

Mer information finns i avsnitten 3.5.2 och 4.4.2 i det arbetsdokument från kommissionens avdelningar som åtföljer denna rapport.

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

Framsteg: Enligt arbetsprogrammet 2023 kan *NCTS – etapp 5* genomföras i två steg: centrala funktioner senast den 1 december 2023 med driftskontinuiteten anpassad till unionens tullkodex och icke-centrala funktioner senast den 2 december 2024. De ekonomiska aktörerna informerades om att medlemsstaterna fram till och med den 2 december 2024 kan tillhandahålla en övergångsperiod för det fullständiga genomförandet.



Figur 2: Medlemsstaternas införande av NCTS – etapp 5

Generellt sett har betydande framsteg gjorts med *etapp 5 av NCTS*. Såsom illustreras i figur 2 tog 14 medlemsstater systemets centrala funktioner i drift senast den 1 december 2023 och elva ytterligare medlemsstater anslöt sig fram till oktober 2024. Alla medlemsstater bekräftade på nytt att de var redo att driftsätta centrala funktioner och icke-centrala funktioner senast den 2 december 2024, med undantag för ett fåtal medlemsstater som skulle ansluta sig inom kort, men senast den 21 januari 2025, vilket är brytdatumet för den gamla NCTS-etapp 4.

För NCTS – etapp 6 synkroniserades tidslinjen med *ICS2 – version 3*[9]. De flesta medlemsstater rapporterade en låg risk för att inte kunna genomföra systemet senast den 1 september 2025, och vissa av dem framskrider redan med de tekniska specifikationerna. Tre medlemsstater (FR, PL och RO) uppgav dock att de planerar att ansluta sig till verksamheten efter tidsfristens utgång.

Mer information finns i avsnitten 3.7.2 och 4.5.2 i det arbetsdokument från kommissionens avdelningar som åtföljer denna rapport.

[9] Såsom planeras i arbetsprogrammet för unionens tullkodex 2023 kommer *etapp 5 av NCTS* att vara helt och hållet införd senast den 21 februari 2025. Övergången från *etapp 5 av NCTS* till *etapp 6 av NCTS* ska enligt tidsplanen ske mellan den 1 mars 2025 och den 1 september 2025. Under samma period kommer *ICS2 – version 2* att övergå till *ICS2 – version 3*, vilket möjliggör synkronisering mellan de båda systemen.

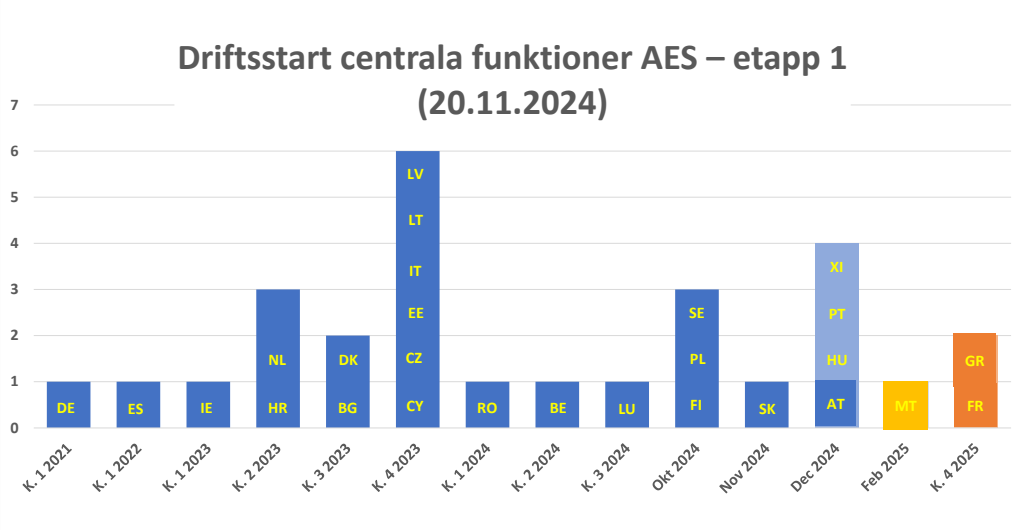
6) **Det automatiserade exportsystemet** – *AES* (uppgradering): Syftet är att genomföra kraven för export och utförsel av varor i tullkodexen, samt att genomföra de förenklingar av handeln som avses i tullkodexen.

Framsteg: Enligt arbetsprogrammet för unionens tullkodex 2023 kan medlemsstaterna införa *AES* i tre steg: centrala funktioner senast den 1 december 2023, gränssnitt mot punktskatter senast den 13 februari 2024 och icke-centrala funktioner senast den 2 december 2024.

Medlemsstaterna rapporterade betydande framsteg. Såsom illustreras i figur 3 driftsatte tolv medlemsstater centrala funktioner fram till den 1 december 2023 och ytterligare sju medlemsstater anslöt sig fram till mitten av oktober 2024. Alla återstående medlemsstater, utom FR och GR, skulle driftsätta åtminstone centrala funktioner och punktskattegränssnittet före den 11 februari 2025, med flest anslutningar före utgången av 2024.

När det gäller det nationella systemet hade de flesta medlemsstater infört eller skulle införa *AES – komponent 2* före tidsfristen den 2 december 2024.

Mer information finns i avsnitt 3.8.2 i det arbetsdokument från kommissionens avdelningar som åtföljer denna rapport.



Figur 3: Medlemsstaternas genomförande av AES

För att sammanfatta läget för de transeuropeiska projekt som anges ovan löper kommissionens arbete fortfarande planenligt för att uppfylla de rättsliga tidsfristerna enligt tullkodexen och arbetsprogrammet för tullkodexen. När det gäller medlemsstaternas införande av de nationella komponenterna i dessa transeuropeiska system har man identifierat allvarliga risker för förseningar, i synnerhet för *CCI och AES* (se avsnitt 4.3).

4.2.2 Nationella projekt

Medlemsstaterna skulle ha slutfört uppgraderingen av sina system för de **tre helt nationella projekten**[10] senast den 31 december 2022, i enlighet med artikel 278.2 i unionens tullkodex. Tjugotvå medlemsstater kunde dock inte hålla denna tidsfrist och på deras begäran beviljades de ett undantag, vilket innebar att

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

tidsfristen för införande förlängdes till den 31 december 2023[11]. Förra årets rapport återspeglade vissa ytterligare förseningar, främst för det nationella importsystemet och systemet för tillfällig lagring. I slutet av 2024 hade de flesta medlemsstater infört dessa olika införsel- och importsystem, även om det måste noteras att vissa arbetar med iterationer och att vissa funktioner eller uppgraderingar av deras datamodell kommer att införas med en senare version av deras system. I ett stort antal medlemsstater pågår fortfarande arbetet med att genomföra dessa projekt fullt ut.

Framstegen för varje nationellt projekt beskrivs nedan och illustreras i figur 4:

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

   Framsteg: I tidigare årsrapporter har det konstaterats att det finns en risk att de nationella systemen inte är på plats i tid. Såsom illustreras i figur 4 strävade de flesta medlemsstater efter att slutföra genomförandet senast i slutet av 2024 med tanke på kopplingen till *ICS2 – version 3*.

   Mer information finns i avsnitt 3.1.2 i det arbetsdokument från kommissionens avdelningar som åtföljer denna rapport.

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

   Framsteg: Flera medlemsstater har sedan 2022 rapporterat risker avseende projektets genomförande inom tidsramen, vilket resulterat i beviljade undantag. Såsom illustreras i figur 4 infördes *uppgraderingen av NIS* av 15 medlemsstater. Ett fåtal medlemsstater har infört uppgraderingen men den kräver en ytterligare uppdatering (IE, PL och SK), medan fyra inte förväntade sig att genomförandet skulle slutföras fram till slutet av 2024.

   Mer information finns i avsnitt 3.2.2 i det arbetsdokument från kommissionens avdelningar som åtföljer denna rapport.

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

   Framsteg: Såsom illustreras i figur 4 har 18 medlemsstater slutfört *SP – komponent 2*. De återstående medlemsstaterna höll inte tidsfristen, varav fyra inte planerade att införa systemet före utgången av 2024.

   När det gäller *SP – komponent 1* hade de flesta medlemsstater infört eller skulle införa systemet senast den 2 december 2024, trots beroendeförhållandet till *AES-systemet*.

   Mer information finns i avsnitten 3.3.2 och 3.4.2 i det arbetsdokument från kommissionens avdelningar som åtföljer denna rapport.

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

	AN	PN	TS	NIS	SP IMP
Tidsfrist i arbetsprogrammet för tullkodexen	31.12.2022 med förlängning till 31.12.2023[1]			31.12.2022 med förlängning till 31.12.2023[2]	
AT	1.7.2023	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	Ej tillämpligt	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	3.9.2024	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	1.3.2023	1.1.2022	1.1.2022
SK	1.3.2023	1.10.2023	**2.6.2025***	**1.7.2025***	11.6.2016

Förklaringar	
	Införandet slutfört senast den 31 december 2024
	Systemet inte infört den 31 december 2024
	Inga datum angivna i nationella projektplaner eller införande ej tillämpligt

Figur 4: Planering av införandet av nationella system för införsel/import

[1] Till och med den 31 december 2023 för medlemsstater som beviljats undantag. Dessutom angav FI och GR datum i kvartal, och om kvartalet faller inom arbetsprogrammets tidsfrist har det därför ansetts ligga i linje med tidsfristen.
[2] Till och med den 31 december 2023 för medlemsstater som beviljats undantag eller till och med den 1 juli 2024, där artikel 2.4a i kommissionens delegerade förordning (EU) 2015/2446 är tillämplig.
* Det nationella systemet uppgraderades i tid men kräver en ytterligare anpassning till tullkodexen och EU:s tulldatamodell.

Sammanfattningsvis håller medlemsstaterna på att slutföra uppgraderingen av sina tre helt nationella projekt. Ett stort antal medlemsstater rapporterade förseningar, främst för tillfällig lagring, NIS-uppgradering och SP – komponent 2, vilket resulterat i att införande skett efter tidsfristerna 2023. Detta

påverkar andra domäner, såsom CCI-systemet, eftersom uppgraderingen av NIS är en viktig förutsättning för införandet av det elektroniska systemet.

4.3 RISK FÖR FÖRSENINGAR I IT-IMPLEMENTERINGEN AV TULLKODEXEN

Kommissionens arbete **fortskrider som planerat** och inga förseningar efter den rättsliga tidsfristen eller risker som skulle kunna leda till ett fördröjt införande har identifierats. Förseningar i medlemsstaterna påverkar utvecklingen av de transeuropeiska systemen såsom *ICS2*, *CCI*, *NCTS* och *AES* i sin helhet. Detta påverkar i sin tur arbetet inom kommissionens verksamhetsområde. Det leder till större investeringsresurser för funktionstester samt samordning och stödverksamhet i de transeuropeiska projekten. Dessutom krävs ytterligare stöd med alternativa nationella system för utveckling, införande och övervakning samt utökat underhåll av centrala komponenter under övergångsperioderna.

De flesta **medlemsstater gör stadiga och gradvisa framsteg** i den utveckling som de ansvarar för, även om **vissa av dem går långsammare framåt** än vad som ursprungligen var planerat och vissa inte i tillräcklig utsträckning har utnyttjat de förlängda perioder som medgavs i arbetsprogrammet för tullkodexen för 2023. Till följd av detta har **förseningar rapporterats** i vissa nationella och transeuropeiska projekt **i förhållande till de rättsliga tidsfristerna eller undantagen**.

De flesta medlemsstaterna har gjort betydande framsteg i utvecklingen av de transeuropeiska systemen och flera strävade efter att deras system skulle införas vid utgången av 2023 i enlighet med de ursprungliga tidsfristerna och undantagen. Vissa drabbades dock fortfarande av förseningar under 2024, vilket innebar att de flyttade sina planer för införande till slutet av tidsfönstret för införande eller ännu senare. Kommissionen har uppmanat medlemsstaterna att de strikt ska efterleva sina nationella projektplaner för ett snabbt införande.

Medlemsstaterna lade fram flera skäl till förseningarna, varav de flesta är återkommande. Dessa inbegriper brist på ekonomiska och mänskliga resurser, konkurrerande prioriteringar och beroendeförhållandet mellan systemen. Vidare hänvisade medlemsstaterna även till nationell it-infrastruktur som inte kunnat uppfylla de tekniska kraven för projekten, underleverantörer med otillräcklig kapacitet samt beroendet av andra aktörer. Andra bidragande faktorer till förseningar är bland annat förlängda perioder för funktionstest, beredskapen hos näringsidkarna, försenade eller resultatlösa anbudsinfordringar, resurskrävande upphandlingsförfaranden, problem med styrningen och komplexa systemintegreringar.

När det gäller de nationella införsel- och importprojekten angavs det i de tidigare rapporterna och i avsnitt 4.2 att medlemsstaterna lämnade in formella ansökningar om undantag avseende förseningar utöver de rättsliga tidsfristerna i sina nationella projekt, vilket förlängde tidsfristen till och med den 31 december 2023[12].

Uppgifterna i figur 4 visar att följande medlemsstater är försenade med ett eller flera projekt: AT, CZ, DK, GR och vissa medlemsstater som behöver en ytterligare uppgradering av sina system för att få till stånd en fullständig anpassning till tullkodexen.

När det gäller de transeuropeiska projekt som beskrivs i avsnitt4.2, och som beskrivs i det åtföljande arbetsdokumentet från kommissionens avdelningar, **informerade flera medlemsstater kommissionen om följande förseningar:**

- Vad gäller genomförandet av ***särskilda förfaranden – komponent 1*** angav följande medlemsstater ett planerat/faktiskt datum för införande som överskrider den tidsfrist som fastställs i arbetsprogrammet för tullkodexen: AT, CY, DK, FI, FR, GR, HU, IT, LT, LU, MT, PT, RO, SE, och SK. Mer information finns i avsnitt 3.3 i det arbetsdokument från kommissionens avdelningar som åtföljer denna rapport.
- När det gäller genomförandet av ***ICS2 – version 3*** angav följande medlemsstater ett planerat/faktiskt datum för införande som överskrider den tidsfrist som fastställs i

[12] För andra transportsätt än luftfart gäller undantagen för *anmälan av ankomst, anmälan av uppvisande* och *tillfällig lagring* till och med den 29 februari 2024.

arbetsprogrammet för tullkodexen[13]: DK, FI, LU, MT och RO. Mer information finns i avsnitt 4.2. i det arbetsdokument från kommissionens avdelningar som åtföljer denna rapport.

- När det gäller genomförandet av ***etapp 1 av CCI*** angav följande medlemsstater ett planerat datum för införande som överskrider den tidsfrist som fastställs i arbetsprogrammet för tullkodexen[14]: AT, CY, CZ, DK, GR, FI, HU, IE, MT, NL, PT, SE, SI och SK. Dessutom ansökte FI, PT och SK om undantag. För ***CCI – etapp 2*** angav BE, CZ, DE, FI, GR, NL och PL ett planerat/faktiskt datum för införande som överskrider den tidsfrist som fastställs i arbetsprogrammet för tullkodexen. PT och SK ansökte dessutom om undantag. Mer information finns i avsnitten 3.5 och 4.4 i det arbetsdokument från kommissionens avdelningar som åtföljer denna rapport.

- För genomförandet av ***NCTS – etapp 5*** har AT, BE, CY, DK, ES, FI, FR, GR, HU, LT, MT, NL, PL, PT, RO, SE och SK ett planerat/faktiskt datum för införande av de centrala funktionerna som överskrider den tidsfrist som fastställts för detta steg 1 i arbetsprogrammet för tullkodexen[15]. Alla medlemsstater införde dock systemet senast den 21 januari 2025, vilket markerade övergångsperiodens slut. . Detta är en mycket viktig prestation i genomförandet av arbetsprogrammet för tullkodexen. När det gäller de icke-centrala funktionerna är några medlemsstater försenade, men detta påverkar inte hur väl det nya NCTS – etapp 5 fungerar eftersom det inte finns någon direkt sammankoppling med andra medlemsstaters system.

- För ***NCTS – etapp 6*** angav GR, PL och RO ett planerat/faktiskt datum för idrifttagande som ligger efter den tidsfrist som fastställs i arbetsprogrammet för tullkodexen. Detta projekt ska betraktas i samband med ICS2 version 3. Mer information finns i avsnitten 3.7 och 4.5 i det arbetsdokument från kommissionens avdelningar som åtföljer denna rapport.

- När det gäller genomförandet av ***AES – komponent 1*** angav följande medlemsstater ett planerat/faktiskt datum för införande för de centrala funktionerna som överskrider den tidsfrist för detta steg 1 som fastställs i arbetsprogrammet för tullkodexen[16]: AT, BE, CY, GR, HU, LU, MT, PL, PT, RO, SE, FR och SK.

  Än viktigare är dock det slutliga införandedatumet för AES den 2 december 2024 enligt arbetsprogrammet för tullkodexen, med övergångsregler på plats fram till den 11 februari 2025. Några medlemsstater rapporterade problem som potentiellt kunde leda till en mycket kort fördröjning (PT, MT, HU och AT). Ett större problem rapporterades dock av två medlemsstater (FR och GR) som inte kunde införa sin komponent i tid, trots alla vidtagna åtgärder, och som stod inför allvarliga förseningar. Därför blockeras det fullständiga införandet av nya AES-systemet och de övriga medlemsstaterna och europeiska företag tvingas stanna kvar i en längre övergångsperiod.

  Mot bakgrund av förseningarna i genomförandet av AES ombads kommissionen att upprätthålla den centrala konverteraren för meddelanden fram till slutet av 2025 för att säkerställa driftskontinuiteten och undvika störningar i handelsflödena. Detta innebar en faktisk

[13] I översynen av arbetsprogrammet för tullkodexen 2023 planeras införandet av hela *ICS2 – version 3* till den 3 juni 2024 för alla medlemsstater. Införandet av *ICS2 – version 3*-systemet planeras i tre steg: steg 1 avser transportörer till sjöss och på inre vattenvägar (med ett tidsfönster för införande mellan den 3 juni 2024 och den 4 december 2024); steg 2 avser undernivån i trafiken till sjöss och på inre vattenvägar (med ett tidsfönster för införande mellan den 4 december 2024 och den 1 april 2025); steg 3 avser väg- och järnvägstransportörerna (med ett tidsfönster för införande mellan den 1 april 2025 och den 1 september 2025).

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

[15] Inom ramen för översynen av arbetsprogrammet för unionens tullkodex 2023 planerades slutet av tidsfönstret för införande till den 1 december 2023 för centrala funktioner och till den 2 december 2024 för resterande funktioner. Senast den 2 december 2024 skulle alla medlemsstater och näringsidkare använda *NCTS – etapp 5*-systemet. Övergången förväntades vara slutförd den 21 januari 2025.

[16] I översynen av arbetsprogrammet för unionens tullkodex 2023 planeras slutet på tidsfönstret för införandet av systemets centrala funktioner till den 1 december 2023, utvecklingen av ett harmoniserat gränssnitt med EMCS till den 13 februari 2024 och de resterande funktionerna till den 2 december 2024. Senast den 2 december 2024 bör alla medlemsstater och näringsidkare använda *AES*-systemet. Övergången förväntas vara slutförd den 11 februari 2025.

förlängning av övergångsperioden. För att få rättslig täckning för denna förlängning föreslog kommissionen en rättslig ändring av tullkodexens genomförandeförordning för de tekniska arrangemangen för de elektroniska systemen. Detta ändringsförslag röstades igenom den 7 februari 2025 och antogs i mars 2025 och gör det möjligt att fortsätta med övergångsåtgärderna för export och utförsel under en förlängd period till och med den 14 december 2025, medan tidsfristen för medlemsstaterna kommer att vara den som fastställs i arbetsprogrammet för tullkodexen.

För ***AES – komponent 2*** angav GR, FI, MT och FR ett planerat/faktiskt datum för införande som överskrider den tidsfrist som anges i arbetsprogrammet för tullkodexen. Mer information finns i avsnitt 3.8 i det arbetsdokument från kommissionens avdelningar som åtföljer denna rapport.

- Vad gäller genomförandet av ***GUM – komponent 2*** angav följande medlemsstater ett planerat datum för införande som överskrider den tidsfrist som fastställs i arbetsprogrammet för tullkodexen[17]: GR, FI, DE och FR. Mer information finns i avsnitt 4.1 i det arbetsdokument från kommissionens avdelningar som åtföljer denna rapport.
- För genomförandet av ***PoUS – etapp 2***, som är sammankopplad med EMSWe, fortskrider projektet enligt tidsplanen ur ett tullperspektiv, men medlemsstaternas sjöfartsmyndigheter kan försena tillgången till de nationella kontaktpunkterna för sjöfart.

Kommissionen analyserar och övervakar situationen för ovanstående projekt mycket noggrant och vidtar åtgärder för att öka sitt stöd – se avsnitt 4.4 nedan.

4.4 RISKREDUCERANDE ÅTGÄRDER

Medlemsstaterna beskrev de olika riskreducerande åtgärderna för att hantera (potentiella) förseningar och säkerställa efterlevnad av de rättsliga tidsfristerna. Dessa åtgärder omfattar en optimering av resursfördelningen, antagande av smidiga metoder, genomförande av integrerade systemlösningar och stärkt samordning med underleverantörer för att förbättra effektiviteten och samarbetet. Andra medlemsstater planerar att förbättra organisatoriska strukturer, effektivisera processer och förbättra planeringen i syfte att förbättra projektförvaltningen och beslutsfattandet. Dessa åtgärder avser både nationella och transeuropeiska projekt.

Med tanke på förseningarna från medlemsstaternas sida **har kommissionen ökat sitt stöd till medlemsstaterna genom flera åtgärder.**

För det första har kommissionen **förbättrat tillsyn och övervakning av tullkodexens it-program** genom att öka antalet lägesrapporter och anordna bilaterala möten och uppdrag på direktörsnivå med varje medlemsstat. Genomförandet av arbetsprogrammet för tullkodexen har också konsekvent tagits upp på agendan vid möten och uppdrag som utförts av generaldirektören och i plenarsammanträden på hög nivå med medlemsstaternas generaldirektörer i gruppen för tullpolitik. Medlemsstaterna uppmuntrades att vidta riskreducerande åtgärder.

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

Såsom anges i arbetsprogrammet för tullkodexen och i översynen av den fleråriga strategiska planen för tullen 2023 fastställer kommissionen dessutom särskilda delmål för att säkerställa ett smidigt införande av de decentraliserade transeuropeiska systemen och för att undvika ytterligare kostnader.

[17] I översynen av arbetsprogrammet för unionens tullkodex 2023 planeras datumet för införande av *GUM – komponent 1* till den 11 mars 2024, och för *GUM – komponent 2* ska början av tidsfönstret för införande fastställas av medlemsstaterna, med tidigast möjliga datum för införande den 11 mars 2024.

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

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

Kommissionen har också fortsatt att samordna och övervaka programmen för vart och ett av de transeuropeiska systemen som kräver omfattande arbete från medlemsstaternas sida för att utveckla de nationella komponenterna.

Närmare uppgifter om verksamheten som bedrivs för ICS2, NCTS – etapp 5 och AES:

- **När det gäller det transeuropeiska systemet *ICS2*** tillhandahöll kommissionen stöd till medlemsstaterna och de ekonomiska aktörerna i deras utvecklingsverksamhet för *ICS2 – version 3* på olika sätt. Detta omfattade att organisera särskilda webbseminarier, erbjuda stöd genom vanliga frågor och samordna möten för att säkerställa anpassning av projektplanerna till kommissionens delmål för it-leveranser. Slutligen tillhandahölls kommunikationskampanjer, onlineutbildningar och dokumentation som var tillgänglig i det offentliga biblioteket på CIRCABC.
- **För de transeuropeiska systemen *NCTS – etapp 5* och *AES*** fortsatte kommissionen med samordningsprogrammet för de nationella myndigheterna för att hjälpa medlemsstaterna att utveckla och införa sina nationella komponenter. Programmet har utvidgats för att övervaka medlemsstaternas och näringsidkarnas övergång till *NCTS – etapp 5* och AES-systemen, övervaka driftskontinuiteten under övergången och främja ett närmare samarbete med medlemsstaterna. Verksamheten omfattar en särskild helpdesk, virtuella möten för att minska medlemsstaternas förseningar i utvecklingen, uppdaterad informationsspridning till näringsidkarna och regelbunden rapportering till samordningsgruppen för elektroniska tullar och tullpolicygruppen. Sedan det första kvartalet 2021 upprättar kommissionen dessutom kvartalsvisa konsoliderade lägesrapporter om övergången till de nya systemen, vilka tillhandahåller nyckeltal för tidig upptäckt.

Inspirerad av övervaknings- och samordningsprogrammen för de övriga transeuropeiska projekten ökade kommissionen sin verksamhet för att noga övervaka medlemsstaternas framsteg i utvecklandet av de nationella komponenterna **för CCI-projektet** och upprättade en kvartalsvis konsoliderad lägesrapport från och med det första kvartalet 2024. Dessutom fortsatte kommissionens särskilda CCI-team sina insatser för att besvara medlemsstaternas frågor om import och förenklingarna vid import, såsom centraliserad klarering. Utöver detta hölls regelbundna tekniska möten varje eller varannan vecka samt återkopplingsmöten om funktionstestningen.

För det tredje efterfrågade kommissionen medlemsstaternas synpunkter på begränsningarna och det stöd de behöver för att minska riskerna. Medlemsstaterna uttryckte i en **enkät** att de bilaterala mötena på direktörsnivå och den tekniska dialogen med GD Skatter och tullar hade varit till stor nytta. De ansåg att kommissionens tekniska webbseminarier och informationsdelning hade varit användbart. Vissa föreslog ytterligare operativa riktlinjer och utbildningar, vägledning för ekonomiska aktörer och hjälp med företagsstöd och expertis, som sedan togs vidare av kommissionen under 2024.

För det fjärde visade det sig, baserat på resultatet av enkäten och bilaterala diskussioner med medlemsstaterna, att brist på lämplig finansiering ofta var en anledning till förseningar. Kommissionens meddelande om den nya ansökningsomgången för finansiering inom ramen för **instrumentet för tekniskt stöd 2025** syftar till att höja medlemsstaternas medvetenhet om möjligheten att få stöd för den digitala omvandlingen inom ramen för tullkodexen.

För det femte deltog tre medlemsstater (FR, MT och GR) i ett pilotprojekt som kommissionen införde **tillsammans med ett konsultföretag** i slutet av 2023 för att tillgodose medlemsstaternas särskilda

behov i deras dagliga förvaltning av de digitala tullkodexprogrammen. Dessa medlemsstater rapporterade under 2024 att de insikter och rekommendationer som tillhandahölls var mycket användbara för att få en bättre förståelse av problemen och hur de ska hanteras och därmed undvika ytterligare förseningar.

Slutligen fortsatte kommissionen att samla **lärdomar** och **bästa praxis** för utvecklingen av de digitala projekten. Den undersökning som genomfördes 2024 innehöll därför denna information och resultaten lades till i avsnitt 1.2 i det arbetsdokument från kommissionens avdelningar som åtföljer denna rapport.

Då vi närmar oss slutet av 2025 har medlemsstaterna ombetts att säkerställa tidsfristerna i det nya arbetsprogrammet för tullkodexen. Endast ett år återstår till dess att tullkodexens it-system ska vara fullständigt genomförda. **Det krävs exceptionella insatser och omedelbara åtgärder** för att undvika förseningar och säkerställa driftskontinuiteten för de transeuropeiska systemen. I enlighet med EU-lagstiftningen har kommissionen deltagit i formell korrespondens med de medlemsstater som drabbats av förseningar i genomförandet av it-systemen.

Kommissionen ger visserligen stöd på många sätt såsom framgår ovan, men ansvaret för att utveckla och införa de nationella komponenterna och systemen ligger hos medlemsstaterna. Rollfördelningen har redan från början fastställts och överenskommits med alla berörda parter och bör respekteras under projektets hela livscykel.

4.5 LÄGET FÖR KANDIDATLÄNDER

EU:s framtida utvidgningsländer och andra avtalsslutande parter i konventionen om ett gemensamt transiteringsförfarande kommer att behöva ta hänsyn till övergången till de uppgraderade elektroniska system som föreskrivs i tullkodexen och de nya it-strategier som fastställs i reformförslaget.

Kommissionen övervakar inte systematiskt framstegen mot fullständigt elektroniska system i kandidatländerna inom ramen för rapporteringsskyldigheten enligt artikel 278a i unionens tullkodex. Som en del av utvidgningsstrategin, inbegripet associeringsavtalen med EU, är dock utvecklingen av ländernas it-system och deras anpassning till EU:s tullagstiftning en viktig del i EU:s regelbundna bedömningar.

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

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

5. SAMMANFATTNING OCH SLUTSATSER

Genomförandet av tullkodexen har varit ett samarbetsprojekt som präglats av ett starkt engagemang från alla berörda parter sedan arbetsprogrammet för tullkodexen antogs 2014.

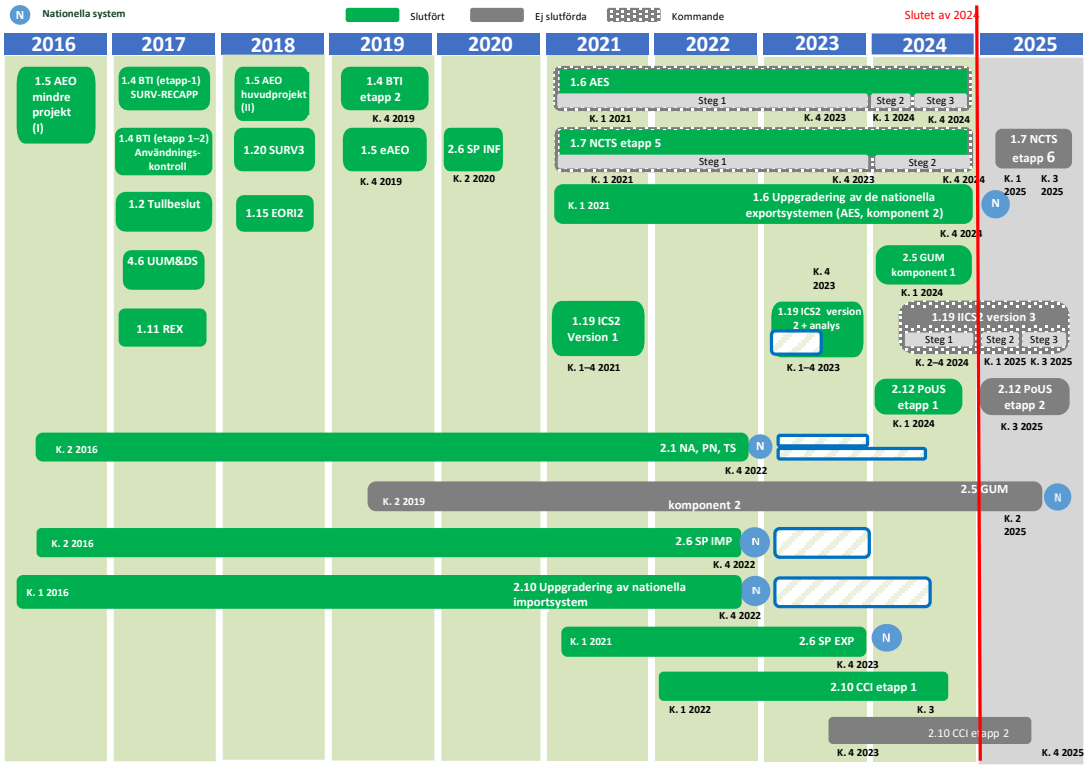
Vid utarbetandet av denna rapport analyserade kommissionen noggrant de framstegsuppgifter som samlats in under 2024 och bevittnade betydande framsteg från medlemsstaternas sida mot målet för 2025. Detta gemensamma engagemang ledde till betydande framsteg i det digitala genomförandet av tullkodexen under 2024, med ett framgångsrikt införande av systemet för garantiförvaltning (GUM), ICS2 version 3, PoUS etapp 1 och NCTS – etapp 5.

Trots dessa resultat fortsätter dock vissa medlemsstater att kämpa med vissa projekttidsfrister, särskilt de som rör importområdet (NIS, TS, CCI) och exportområdet (AES). Förseningarna i vissa medlemsstater har en negativ inverkan på de andra berörda parterna, vilket begränsar fördelarna och orsakar ytterligare kostnader för kommissionen, övriga medlemsstater och de europeiska företagen. För

medlemsstater som ännu inte har infört det uppgraderade NIS får kommissionen ännu inte alla uppgifter som behövs för att utföra sina övervakningsuppgifter. När det gäller CCI påverkas det europeiska näringslivet, eftersom införandet och fördelarna för företagen endast kommer att vara tillgängliga om båda berörda medlemsstater (där företaget är etablerat och där företaget tillhandahåller varorna) har infört sin nationella CCI-komponent. För AES påverkas andra medlemsstater eftersom en indirekt export som inletts i en medlemsstat kräver bekräftelse av utförsel i en annan medlemsstat, så att företagen kan få bevis för utförsel och återfå mervärdesskatt. Därför måste båda medlemsstaterna kunna kommunicera i samma system.

Det är fortfarande viktigt att alla berörda parter fortsätter sina ansträngningar och avsätter de resurser som krävs för att uppfylla den slutliga tidsfristen 2025. Detta eftersom ytterligare förseningar kommer att fortsätta att ha spridningseffekter på andra medlemsstater och störa den enhetliga operativa ram som är avsedd att gynna alla ekonomiska aktörer på ett enhetligt sätt. Det innebär förlängda och intensifierade krav på resurser för ytterligare funktionstester, samordning och utökat systemunderhåll från kommissionens, medlemsstaternas och de ekonomiska aktörernas sida. Dessutom spelar det digitala genomförandet av tullkodexen en viktig roll för intäktsskyddet och för att bekämpa orättvis eller olaglig handel.

Jämfört med 2023 är medlemsstaternas insatser och resultat nu tydligare, vilket visar på alltmer varierande framsteg när vi närmar oss det sista året för genomförandet av tullkodexen. Denna variation understryker det akuta behovet av enhetliga och snabba åtgärder för att säkerställa en fullständig digital omställning i alla medlemsstater. Att upprätthålla takten, ta itu med bakslag och hålla tidsfrister är avgörande för att bevara kontinuiteten i verksamheten och stödja ekonomiska aktörer när unionen går mot en helt digital tullmiljö. Såsom visas i diagrammet nedan ligger mycket arbete bakom oss och det sista året av införandet är inom synhåll.



Figur 5 – Planeringsöversikt

År 2024 stod omkring 63 % av medlemsstaterna inför förseningar av CCI – etapp 1, medan färre förseningar har rapporterats för andra komponenter, såsom ICS2 version 3 och AES, som var och en inte påverkar mer än 11 % av medlemsstaterna. Dessa skillnader återspeglar olika nivåer av beredskap och visar att förseningar utan ihållande ansträngningar kan påverka den gemensamma tidsplanen för ett fullständigt genomförande av tullkodexen till 2025.

För att nå detta kritiska delmål måste alla berörda parter nu intensifiera sitt engagemang för de rättsliga tidsfristerna i arbetsprogrammet för tullkodexen. Samtidigt har kommissionen formellt korresponderat med medlemsstater som drabbats av förseningar, i linje med EU-lagstiftningen. Kommissionen kommer att fortsätta sin nära övervakning och sitt stöd genom engagemang på både program- och projektnivå, kompletterat med bilaterala utbyten och möten med medlemsstaterna.