EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 2.10.2025
COM(2025) 579 final

BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT

gemäß Artikel 278a des Zollkodex der Union über die bei der Entwicklung der elektronischen Systeme gemäß diesem Kodex erzielten Fortschritte

{SWD(2025) 281 final}

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung 2
2. Inhalt des Berichts 3
3. Zuständigkeiten für die elektronischen Systeme des UZK 4
4. Gesamtüberblick über die Fortschritte in Bezug auf die elektronischen Systeme im Rahmen des UZK 5
4.1 BIS 2024 ABGESCHLOSSENE PROJEKTE 5
4.2 LAUFENDE UND ABGESCHLOSSENE PROJEKTE IM JAHR 2024 5
4.3 VERZÖGERUNGSRISIKEN BEI DER IT-UMSETZUNG IM RAHMEN DES UZK 14
4.4 ABHILFEMAßNAHMEN 16
4.5 SACHSTAND IN DEN BEITRITTSLÄNDERN 18
5. Zusammenfassung und Schlussfolgerungen in Bezug auf die Verwaltung 19

1. EINLEITUNG

Dies ist der **jährliche Fortschrittsbericht 2024 über die digitale Umsetzung des Zollkodex der Union**[1] **(UZK).** Es handelt sich dabei um den sechsten Bericht, den die Kommission gemäß Artikel 278a UZK über die bei der Entwicklung der elektronischen Systeme erzielten Fortschritte erstellt hat[2]. Darin werden **die im Jahr 2024 erzielten Fortschritte** und **die erwarteten künftigen Fortschritte** dargestellt.

Der UZK trat am 1. Mai 2016 in Kraft, und nach seiner Änderung im Jahr 2019[3] wurden für den schrittweisen Abschluss der Projekte für den digitalen Übergang und die digitale Umsetzung die Jahre 2020, 2022 und 2025 als Fristen gesetzt. Die bestehenden elektronischen und papiergestützten Systeme können weiterhin für die Erfüllung der Zollformalitäten verwendet werden (sogenannte „Übergangsmaßnahmen"), bis die im UZK vorgesehenen neuen oder ausgebauten elektronischen Systeme betriebsbereit sind. In diesem Zusammenhang sind das Arbeitsprogramm für den UZK[4] (im Folgenden „UZK-Arbeitsprogramm") und die Durchführungsverordnung über die technischen Modalitäten für elektronische Systeme [5](im Folgenden „IRTA") in Verbindung mit dem UZK und seinem delegierten und seinem Durchführungsrechtsakt zu lesen.

Das UZK-Arbeitsprogramm ist das Rechtsinstrument, um den schrittweisen und komplexen dreidimensionalen Übergangsprozess hin zu einer vollständig digitalen Zollumgebung unter Berücksichtigung der wechselseitigen Abhängigkeiten zwischen den Systemen und dem tatsächlichen Entwicklungsstand zu steuern. Es handelt sich um das Instrument, mit dem die Projektbeteiligten (Mitgliedstaaten, Kommission, Wirtschaftsbeteiligte) zu einer gemeinsamen und durchführbaren Umsetzung der Projekte bis zum 31. Dezember 2025 hingeführt werden sollen, der das Enddatum des digitalen Übergangs darstellt.

Dieser Bericht stützt sich auf das UZK-Arbeitsprogramm, das von der Kommission am 15. Dezember 2023 als Grundlage für die Berichterstattung über die Fortschritte verabschiedet wurde. Das Programm und Aspekte der Projektverwaltung sind im mehrjährigen Strategieplan für den Zollbereich (im Folgenden „MASP-C") festgelegt.

Parallel zur laufenden Umsetzung des UZK nahm die Kommission am 17. Mai 2023 einen Vorschlag für eine umfassende Reform der Zollunion an, einschließlich eines neuen UZK, der eine wesentliche Umgestaltung des EU-Zollrahmens darstellt[6]. Dieser Vorschlag wird derzeit vom Europäischen Parlament und vom Rat gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren geprüft.

Diese Reform stützt sich im Wesentlichen auf drei Säulen:

---

1 Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Oktober 2013 zur Festlegung des Zollkodex der Union (ABl. L 269 vom 10.10.2013, S. 1).

2 Bericht der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat:
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%3A52023SC0029;
2023: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=COM:2024:395:FIN.

3 Verordnung (EU) 2019/632 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 zur Verlängerung der vorübergehenden Verwendung anderer als der im Zollkodex der Union vorgesehenen Mittel der elektronischen Datenverarbeitung (ABl. L 111 vom 25.4.2019, S. 54).

4 Durchführungsbeschluss (EU) 2023/2879 der Kommission vom 15. Dezember 2023 zur Festlegung des Arbeitsprogramms für die Entwicklung und Inbetriebnahme der im Zollkodex der Union vorgesehenen elektronischen Systeme (ABl. L, 2023/2879, 22.12.2023, S. 1), https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202302879.

5 Durchführungsverordnung (EU) 2025/512 der Kommission vom 13. März 2025 über technische Modalitäten für die Entwicklung, Wartung und Nutzung elektronischer Systeme für den Austausch und die Speicherung von Informationen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L, 2025/512, 20.3.2025, S. 1), https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_impl/2025/512/oj/deu.

6 Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Festlegung des Zollkodex der Union und zur Einrichtung der Zollbehörde der Europäischen Union sowie zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 (COM/2023/258 final).

1) Schaffung einer EU-Zollbehörde, die die EU-Zolldatenplattform entwickelt und überwacht: Diese Plattform wird der Motor des neuen Systems sein, das die derzeitige dezentrale IT-Architektur auf der Grundlage von Zollanmeldungen durch eine zentrale, datengesteuerte Umgebung ersetzt;

2) eine neue Partnerschaft mit den Wirtschaftsbeteiligten auf der Grundlage transparenter Verfahren, die regelkonforme Handelsströme ohne formelle Interaktion mit den Zollbehörden ermöglichen und den damit verbundenen Verwaltungsaufwand verringern sollen;

3) ein maßgeschneidertes Zollverfahren für den elektronischen Handel, in dem den Online-Plattformen eine zentrale Rolle zukommt, wenn es darum geht, sicherzustellen, dass Waren, die online direkt an Verbraucher in der EU verkauft werden, allen Zollverpflichtungen entsprechen.

Die rechtzeitige Fertigstellung der elektronischen Systeme im Rahmen des UZK hat hohe Priorität, damit die Vorteile, die der UZK für die Wirtschaftsbeteiligten mit sich bringt, auch zum Tragen kommen können. Dies ist von entscheidender Bedeutung, um die Zollreform und die Entwicklung der künftigen EU-Zolldatenplattform zu unterstützen und zu untermauern, da andernfalls die im Zuge der Zollreform angekündigten erheblichen Vereinfachungen einer soliden Grundlage entbehren würden.

2. INHALT DES BERICHTS

Die im UZK-Arbeitsprogramm aufgeführten Projekte lassen sich auf der Grundlage der Definitionen in der IRTA[7] in drei Systemkategorien einteilen:

i) **zentrale transeuropäische Systeme**, die von der Kommission zu entwickeln oder auszubauen sind (häufig müssen in dem Zuge die Mitgliedstaaten auch ihre nationalen Systeme entwickeln oder ausbauen),
ii) **dezentrale transeuropäische Systeme**, die von der Kommission zu entwickeln oder auszubauen sind, aber auch eine größere nationale Komponente haben, die von den Mitgliedstaaten umzusetzen ist,
iii) **nationale Systeme**, die ausschließlich von den Mitgliedstaaten zu entwickeln oder auszubauen sind.

In diesem Bericht werden zunächst die Methode für seine Erstellung und die verwendeten Quellen erläutert (Abschnitt 2) und anschließend kurz die Zuständigkeiten für die elektronischen Systeme des UZK behandelt (Abschnitt 3). Darüber hinaus enthält der Bericht einen Gesamtüberblick über die verschiedenen Projekte und deren Fortschritte und hebt potenzielle Verzögerungen, sofern diese identifiziert wurden, sowie geplante Abhilfemaßnahmen hervor (Abschnitt 4). Die Gesamtbewertung des Fortschritts bei der Umsetzung des UZK-Arbeitsprogramms ist in den Schlussfolgerungen dieses Berichts zusammengefasst (Abschnitt 5).

Diesem Bericht **liegt eine Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen**[8] **bei**, die zusammen mit diesem Bericht veröffentlicht wird und detaillierte Informationen über die Planung und den Fortschritt der verschiedenen Projekte enthält, die von den Mitgliedstaaten gemeldet wurden. Die Ausarbeitung wurde von einem externen Auftragnehmer unterstützt.

Die Informationen aus dem Bericht und der Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen stammen aus folgenden **Quellen:**

[7] Durchführungsverordnung (EU) 2025/512 der Kommission vom 13. März 2025 über technische Modalitäten für die Entwicklung, Wartung und Nutzung elektronischer Systeme für den Austausch und die Speicherung von Informationen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L, 2025/512, 20.3.2025, S. 1), https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_impl/2025/512/oj/deu.

[8] Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen – Begleitunterlage zum Bericht der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat gemäß Artikel 278a des Zollkodex der Union über die bei der Entwicklung der elektronischen Systeme gemäß diesem Kodex erzielten Fortschritte (SWD(2024) XX final).

(1) **nationalen Projektplänen**, die die Mitgliedstaaten zweimal jährlich (Januar und Juni) vorlegen müssen.

Die für jedes Projekt gesammelten Informationen umfassen spezifische Daten, den Stand und die Fortschritte für jeden der im UZK-Arbeitsprogramm festgelegten Meilensteine;

(2) **einer Umfrage**, die an die Mitgliedsstaaten verteilt wurde.

Die Informationen umfassten die Bewertung von Risiken, Verzögerungen und Gründen für solche Verzögerungen sowie die im Zusammenhang mit den Projekten geplanten und/oder ergriffenen Abhilfemaßnahmen. Darüber hinaus haben die Mitgliedstaaten in Fortführung des 2023 verfolgten Ansatzes auch Informationen über die bei der Entwicklung der Projekte gewonnenen Erkenntnisse und über die möglicherweise erforderliche zusätzliche Unterstützung bereitgestellt;

(3) bilateralen Treffen auf hoher Ebene zwischen den IT-Direktionen der Zollverwaltungen der Mitgliedstaaten.

Bei den bilateralen Treffen geben die Mitgliedstaaten ein vollständiges und genaues Bild des Status aller UZK-Projekte, einschließlich der Probleme, mit denen sie konfrontiert waren, und es werden Ideen zur Entschärfung problematischer Situationen vorgebracht.

(4) Ergebnissen der transeuropäischen Koordinierungs- und Überwachungsprogramme.

Dieser Bericht enthält auch eine Analyse auf der Grundlage detaillierterer Informationen, die von den Projektmanagern in der Generaldirektion Steuern und Zollunion (GD TAXUD) der Kommission bereitgestellt und von den Mitgliedstaaten im Rahmen der seit 2020 bestehenden Koordinierungsprogramme für die transeuropäischen Systeme übermittelt wurden.

3. ZUSTÄNDIGKEITEN FÜR DIE ELEKTRONISCHEN SYSTEME DES UZK

Je nach der Systemarchitektur, die die Mitgliedstaaten und die Kommission für jedes System vereinbart haben (zentral, dezentral oder national), wurde eine **Rollenaufteilung** hinsichtlich der **Zuständigkeiten** für die Entwicklung, die Inbetriebnahme, den Betrieb und die Wartung festgelegt. Dies ist in der IRTA festgelegt, in der dargelegt wird, aus welchen Komponenten diese Systeme bestehen und welcher Art diese Komponenten sind – national (auf nationaler Ebene entwickelt) oder gemeinsam (auf EU-Ebene entwickelt). Was die Architektur betrifft, so sind die zentralen Systeme und dezentralen Systeme transeuropäischer Art und enthalten standardmäßig gemeinsame Komponenten, manchmal in Kombination mit nationalen Komponenten, während die nationalen Systeme nur aus nationalen Komponenten bestehen.

Gemäß Artikel 103 IRTA werden die **gemeinsamen Komponenten** von der Kommission entwickelt, erprobt, in Betrieb genommen und verwaltet und können bei Bedarf von den Mitgliedstaaten erprobt werden. Die **nationalen Komponenten** werden von den Mitgliedstaaten entwickelt, erprobt, in Betrieb genommen und verwaltet.

Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die nationalen Komponenten mit den gemeinsamen Komponenten interoperabel sind. Die Kommission konzipiert und aktualisiert die gemeinsamen Spezifikationen für die dezentralen Systeme in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten. Die Mitgliedstaaten entwickeln, betreiben und warten Schnittstellen, mit denen die Funktionalität der dezentralen Systeme bereitgestellt wird, die für den Austausch von Informationen mit den Wirtschaftsbeteiligten und anderen Personen über nationale Komponenten und Schnittstellen sowie mit anderen Mitgliedstaaten über gemeinsame Komponenten erforderlich sind.

4. GESAMTÜBERBLICK ÜBER DIE FORTSCHRITTE IN BEZUG AUF DIE ELEKTRONISCHEN SYSTEME IM RAHMEN DES UZK

Das UZK-Arbeitsprogramm umfasst 17 Projekte zur Inbetriebnahme der erforderlichen elektronischen Systeme, darunter 14 **transeuropäische Projekte**, für die die Kommission und die Mitgliedstaaten zuständig sind (was zu zentralen und dezentralen Systemen führt), und drei **nationale Projekte**, die in die alleinige Zuständigkeit der Mitgliedstaaten fallen (was zu nationalen Systemen führt).

4.1 BIS 2024 ABGESCHLOSSENE PROJEKTE

Die Kommission meldet die erfolgreiche Inbetriebnahme der folgenden **neun neuen Systeme oder Upgrades**:

- EU-ZK System des registrierten Ausführers – *REX* (neu): Inbetriebnahme im Jahr 2017;
- EU-ZK Zollentscheidungen – *CDS* (neu): Inbetriebnahme im Jahr 2017;
- EU-ZK Unmittelbarer Zugang von Wirtschaftsbeteiligten zu den Europäischen Informationssystemen – *UUM&DS* (einheitliches Nutzermanagement und digitale Signatur) (neu): Inbetriebnahme im Jahr 2017;
- EU-ZK System 2 zur Registrierung und Identifizierung von Wirtschaftsbeteiligten – *EORI2* (Upgrade): Inbetriebnahme im Jahr 2018;
- EU-ZK Surveillance-3 – *SURV3* (Upgrade): Inbetriebnahme im Jahr 2018;
- EU-ZK Verbindliche Zolltarifauskunft – *vZTA* (Upgrade): Inbetriebnahme im Jahr 2019;
- EU-ZK Zugelassene Wirtschaftsbeteiligte – *AEO* (Upgrade): Inbetriebnahme im Jahr 2019;
- EU-ZK Informationsblätter für besondere Verfahren – *INF* (neu): Inbetriebnahme im Jahr 2020;
- EU-ZK Einfuhrkontrollsystem 2 – Version 1 und 2 – *ICS2 – Version 1 und 2* (Upgrade): Inbetriebnahme im Jahr 2021 bzw. 2023.

4.2 LAUFENDE UND ABGESCHLOSSENE PROJEKTE IM JAHR 2024

In diesem Bericht werden die Errungenschaften und Herausforderungen hervorgehoben, die bei der Umsetzung der laufenden Projekte im Jahr 2024 durch die Kommission und die Mitgliedstaaten erzielt wurden bzw. aufgetreten sind.

In Abschnitt 4.2.1 wird ein Überblick über die **sechs transeuropäischen Projekte** gegeben, die zwischen 2024 und 2025 in Betrieb genommen werden sollen. Die Zeitfenster für die Inbetriebnahme von fünf dieser Projekte endeten im Jahr 2024, wie im Rechtsrahmen des UZK-Arbeitsprogramms festgelegt.

In Abschnitt 4.2.2 wird die Durchführung der **drei nationalen Projekte** beschrieben, nämlich die *Ankunftsmeldung*/*Gestellungsmitteilung*/*vorübergehende Verwahrung* (die sogenannten nationalen Eingangssysteme), die *nationalen Einfuhrsysteme* und die *besonderen Verfahren*. Wie im UZK festgelegt, sollten diese Projekte ursprünglich bis zum 31. Dezember 2022 betriebsbereit sein. Da diese Frist jedoch nicht eingehalten werden konnte und wie bereits in den jährlichen Fortschrittsberichten im Rahmen des UZK festgestellt wurde, beantragten mehrere Mitgliedstaaten eine abweichende Regelung im Einklang mit Artikel 6 Absatz 4 UZK. Infolgedessen nahm die Kommission am 1. Februar 2023 Durchführungsbeschlüsse zur Gewährung von abweichenden Regelungen für bestimmte Mitgliedstaaten, mit denen die Frist für die nationalen Einfuhrsysteme und den Einfuhrbereich der besonderen Verfahren sowie für die nationalen Eingangssysteme für den Luftverkehr bis zum 31. Dezember 2023 verlängert wurde, während eine weitere Angleichung an die verschiedenen Versionen des ICS2 für andere Verkehrszweige vorgesehen wurde.

4.2.1 Transeuropäische Projekte

Die transeuropäischen Projekte folgen einer besonderen Struktur, die eine Kombination aus zentralen und nationalen Elementen sowie mehrere Phasen oder Komponenten umfassen kann. Gemäß Artikel 278 Absatz 3 UZK müssen sie spätestens am 31. Dezember 2025 abgeschlossen sein. Eine kurze Beschreibung und die Fortschritte eines jeden Projekts werden im Folgenden dargelegt.

1) **EU-ZK Verwaltung von Sicherheitsleistungen** – GUM (neu): effektive und effiziente Verwaltung verschiedener Arten von Sicherheitsleistungen in der gesamten EU, wobei der Schwerpunkt auf die Verbesserung der Verarbeitungsgeschwindigkeit, Rückverfolgbarkeit und Überwachung von Sicherheitsleistungen zwischen den Zollstellen gelegt wird.

   Fortschritte: Die *Komponente 1 der GUM* zur zentralen Verwaltung von Sicherheitsleistungen, die in mehreren Mitgliedstaaten verwendet werden können, wurde **am 11. März 2024** im Rahmen des Zollentscheidungssystems **in Betrieb genommen**. Angesichts der Verknüpfung zwischen den beiden Komponenten stehen nach wie vor Konformitätsprüfungen zur Verfügung, bis die Mitgliedstaaten die Systeme der *Komponente 2 der GUM* implementieren.

   Was die nationale Komponente, die *Komponente 2 der GUM*, betrifft, so wird erwartet, dass die Mitgliedstaaten zwischen März 2024 und Juni 2025 operative Verbindungen mit der zentralen Komponente einrichten. Einige Mitgliedstaaten berichteten, dass die Inbetriebnahme ihrer nationalen Komponente abgeschlossen ist; die meisten Mitgliedstaaten meldeten jedoch ein geringes bis mittleres Risiko für die fristgerechte Fertigstellung des Projekts bis zum zweiten Quartal 2025.

   Weitere Einzelheiten sind den Abschnitten 3.6.2 und 4.1.2 der diesem Bericht beigefügten Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen zu entnehmen.

2) **EU-ZK Einfuhrkontrollsystem 2** – *ICS2* (Upgrade): Verbesserung der Sicherheit der Lieferkette durch die Verbesserung von Datenqualität, Dateien, der Verfügbarkeit von Daten und der gemeinsamen Nutzung von Frachtdaten-Vorabinformationen.

   Fortschritte: Mit der *Version 3 des ICS2* wird der Anwendungsbereich vom Luftverkehr auf den See- und Binnenschiffsverkehr, den Straßen- und den Schienenverkehr ausgeweitet. Da es sich um ein zentrales System handelt, werden Konformitätsprüfungen für diese Version ausschließlich von Wirtschaftsbeteiligten durchgeführt.

   Insgesamt beginnen die Wirtschaftsbeteiligten mit der Verwendung der *Version 3 des ICS2* in drei Stufen: Beförderer im See- und Binnenschiffsverkehr bis zum 4. Dezember 2024, See- und Binnenschiffsverkehr bis zum 1. April 2025 und Beförderer im Straßen- und Schienenverkehr bis zum 1. September 2025. Die meisten Mitgliedstaaten gaben an, dass das Projekt für den Seeverkehr im Zeitplan liege und das Risiko, die Frist für die Umsetzung gemäß dem UZK-Arbeitsprogramm für die anderen Verkehrszweige einzuhalten, gering sei.

   Weitere Einzelheiten sind Abschnitt 4.2.2 der diesem Bericht beigefügten Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen zu entnehmen.

3) **EU-ZK Nachweis des Unionscharakters** – *PoUS* (neu): Speicherung, Verwaltung und Abruf aller Dokumente zum Nachweis des Unionscharakters der Waren. Angesichts der Abhängigkeiten zwischen der Umsetzung des UZK-Warenmanifests und des europäischen Umfelds zentraler Meldeportale für den Seeverkehr (EMSWe) wird das Projekt in zwei Phasen abgeschlossen, um Unstimmigkeiten zu vermeiden und Risiken zu verringern.

   Fortschritte: *Phase 1 des PoUS* wurde wie geplant **am 1. März 2024 in Betrieb genommen**.

Die technischen Spezifikationen für *Phase 2 des PoUS* wurden von der Kommission im zweiten Quartal 2023 fertiggestellt. Die Konformitätstests sind für das dritte Quartal 2025 angesetzt.

Die Mitgliedstaaten und die Kommission sind in der Lage, das Projekt fristgerecht bis zum 15. August 2025 fertigzustellen. Da das Projekt von der Umsetzung des EMSWe abhängt, wurde ein mittleres bis hohes Risiko ermittelt.

Weitere Einzelheiten sind den Abschnitten 3.9.2 und 4.3.2 der diesem Bericht beigefügten Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen zu entnehmen.

4) **EU-ZK Zentrale Zollabwicklung bei der Einfuhr (CCI)** – Das neue transeuropäische CCI-System gewährleistet die Digitalisierung der zentralen Zollabwicklung auf europäischer Ebene entsprechend dem Zollkodex der Union (UZK). Das System ermöglicht es vertrauenswürdigen Wirtschaftsbeteiligten, bei der für die Überwachung zuständigen Zollstelle im Mitgliedstaat, in dem sie ansässig sind, eine Zollanmeldung für Waren abzugeben, die bei einer Zollstelle in einem anderen Mitgliedstaat tatsächlich gestellt werden. Dadurch werden eine digitale, effiziente, vorhersehbare und koordinierte Bearbeitung der Zollanmeldung sowie die tatsächliche Überlassung von Waren zwischen den Zollstellen in verschiedenen Mitgliedstaaten ermöglicht.

Das CCI-System wird in zwei Phasen umgesetzt:

Phase 1 der CCI ermöglicht eine automatisierte Bearbeitung von Standardanmeldungen und vereinfachten Zollanmeldungen, einschließlich Vorabanmeldungen, sowie von ergänzenden Anmeldungen regelmäßiger oder allgemeiner Art für die Überführung von Waren in den zollrechtlich freien Verkehr, das Zolllagerverfahren, das Verfahren der aktiven Veredelung und die Endverwendung ***Phase 2 der CCI*** baut auf Phase 1 auf und erweitert den Anwendungsbereich **auf alle verbleibenden CCI-Szenarien**, einschließlich **komplexerer Arten von Anmeldungen und Prozessabläufe.** Ziel ist es, die digitale Integration und Funktionalität der zentralen Zollabwicklung für Einfuhren in der gesamten EU abzuschließen.

Beide Phasen sind miteinander verknüpft: **Phase 1 ist eine Voraussetzung für Phase 2**, und einige Mitgliedstaaten haben sich dafür entschieden, beide Phasen gleichzeitig umzusetzen, um die nationalen Bemühungen zu straffen.

Fortschritte: Für *Phase 1 der CCI* verläuft die Arbeit der Kommission planmäßig, und derzeit werden Konformitätsprüfungen mit den Mitgliedstaaten durchgeführt. Aufgrund der unterschiedlichen Fertigstellungsgrade der Mitgliedstaaten des Upgrades der *nationalen Einfuhrsysteme*, was eine Voraussetzung für die Inbetriebnahme der CCI darstellt, wurde für das Projekt ein mittleres bis hohes Risiko ermittelt.

Das CCI-System trat am **1. Juli 2024 mit der Fertigstellung der gemeinsamen Komponenten und einiger nationaler Komponenten** in die erste Umsetzungsphase ein. Wie in Abbildung 1 dargestellt, steht Phase 1 der CCI europäischen Unternehmen in neun Mitgliedstaaten (BG, EE, ES, LU, LT, LV, PL, RO, HR) im September 2024 zur Verfügung. BE, CZ, DK, EL, CY, IT, MT, AT, HU, PT, FI, SE und SI wollen sich bis zum 2. Juni 2025 schrittweise anschließen. DE, SK, NL und IE wollen sich bis zum 31. Dezember 2025 schrittweise anschließen. FR will sich nach 2025 anzuschließen.

Die blauen Balken geben die Anzahl der Mitgliedstaaten an, die das CCI-System in Betrieb genommen haben, die grüne Linie stellt die Gesamtzahl der Mitgliedstaaten dar, die es (voraussichtlich) in Betrieb nehmen werden, und die rote Linie zeigt den rechtlichen Meilenstein vom 1. Juli 2024.

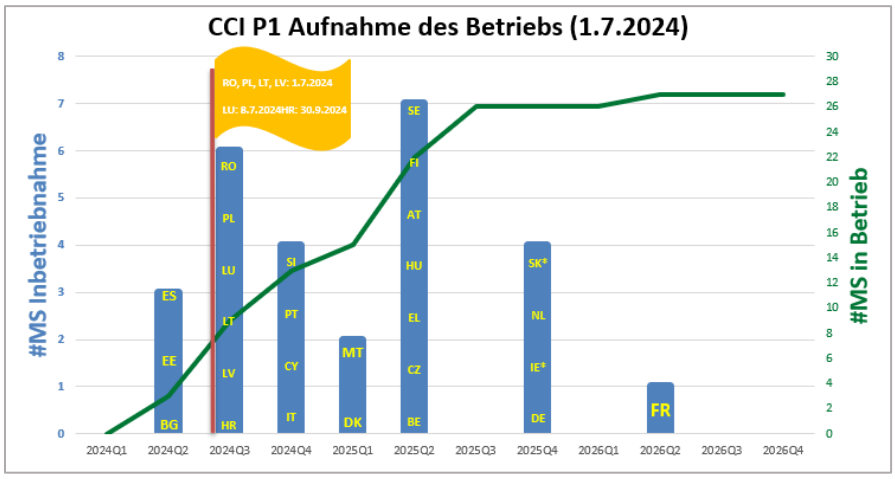


Abbildung 1: CCI P1 – Inbetriebnahme durch Mitgliedstaaten

Was Phase 2 der CCI anbelangt, so hat die Kommission die technischen Spezifikationen im Jahr 2022 fertiggestellt und Konformitätsprüfungen zur Verfügung gestellt.

Um die Mitgliedstaaten und die Wirtschaftsbeteiligten bei der Umsetzung aller CCI-Szenarien und -Prozesse zu unterstützen, hat die Kommission ein umfassendes Paket mit den technischen Spezifikationen für *Phase 2 der CCI*, in dem die Spezifikationen für beide Phasen zusammengefasst sind, sowie einen Leitfaden entwickelt.

Was die Bewertung des Vollständigkeitsgrades des gesamten *CCI-Systems* angeht, so berichteten die meisten Mitgliedstaaten, dass die Entwicklungen voranschreiten und sie zuversichtlich sind, den endgültigen Meilenstein für die Inbetriebnahme am 2. Juli 2025 zu erreichen.

Weitere Einzelheiten sind den Abschnitten 3.5.2 und 4.4.2 der diesem Bericht beigefügten Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen zu entnehmen.

5) **EU-ZK Neues EDV-gestütztes Versandverfahren** – *NCTS* (Upgrade): Anpassung des bestehenden Unionsversandverfahrens und des gemeinsamen Versandverfahrens an die rechtlichen Bestimmungen des UZK, einschließlich der Datenanforderungen des UZK sowie die Schnittstellen mit anderen Systemen.

Fortschritte: Gemäß dem UZK-Arbeitsprogramm 2023 kann *Phase 5 des NCTS* in zwei Stufen umgesetzt werden: Kernfunktionen bis zum 1. Dezember 2023 mit Betriebskontinuität im Einklang mit dem UZK und Nicht-Kernfunktionen bis zum 2. Dezember 2024. Den Wirtschaftsbeteiligten wurde mitgeteilt, dass die Mitgliedstaaten für die vollständige Umsetzung einen Übergangszeitraum bis zum 2. Dezember 2024 vorsehen können.

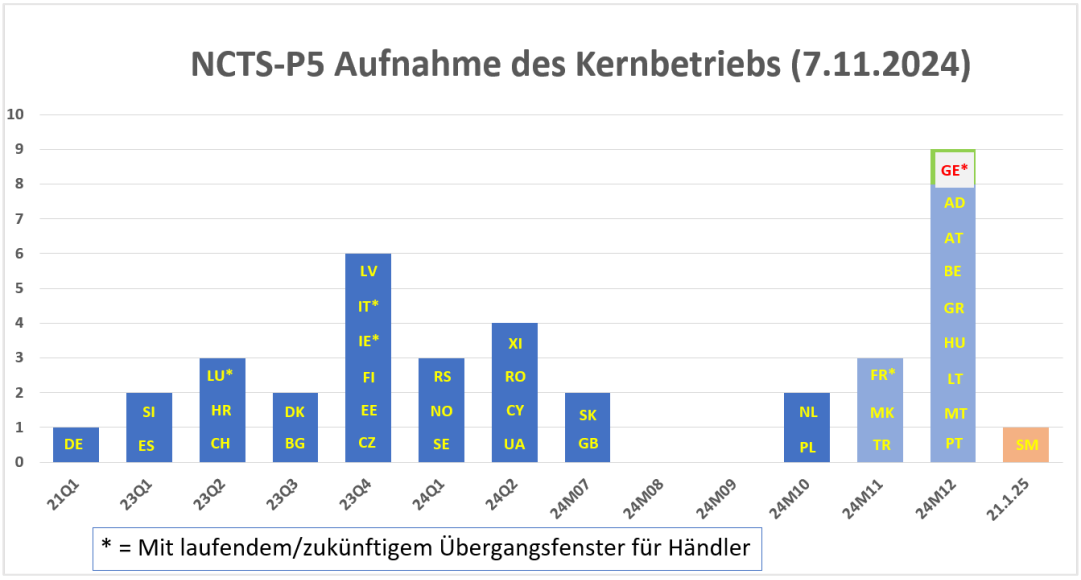


Abbildung 2: Phase 5 des NCTS – Inbetriebnahme durch die Mitgliedstaaten

Insgesamt wurden im Hinblick auf die *Phase 5 des NCTS* erhebliche Fortschritte erzielt. Wie aus Abbildung 2 hervorgeht, nahmen 14 Mitgliedstaaten bis zum 1. Dezember 2023 den Betrieb mit Kernfunktionen auf, und bis Oktober 2024 kamen elf weitere hinzu. Alle Mitgliedstaaten bestätigten erneut, dass sie bis zum 2. Dezember 2024 rechtzeitig für die Inbetriebnahme der Kern- und Nicht-Kernfunktionen bereit sein würden, mit Ausnahme einiger weniger Mitgliedstaaten, die sich kurz danach, spätestens jedoch bis zum 21. Januar 2025, dem Stichtag der alten Phase 4 des NCTS, anschließen würden.

Für *Phase 6 des NCTS* wurde der Zeitplan mit dem der Version 3 des ICS2 synchronisiert[9]. Die meisten Mitgliedstaaten meldeten ein geringes Risiko im Zusammenhang mit der Bereitstellung des Systems bis zum 1. September 2025, wobei einige von ihnen bereits Fortschritte bei den technischen Spezifikationen machen. Drei Mitgliedstaaten (FR, PL und RO) gaben jedoch an, dass sie beabsichtigten, den Betrieb nach Ablauf der Frist aufzunehmen.

Weitere Einzelheiten sind den Abschnitten 3.7.2 und 4.5.2 der diesem Bericht beigefügten Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen zu entnehmen.

6) **EU-ZK Automatisiertes Ausfuhrsystem** – AES (Upgrade): Umsetzung der Anforderungen des UZK bei Warenausfuhr und Warenausgang sowie der UZK-Vereinfachungen für den Handel.

Fortschritte: Gemäß dem UZK-Arbeitsprogramm 2023 können die Mitgliedstaaten das *AES* in drei Stufen in Betrieb nehmen: die Kernfunktionen bis zum 1. Dezember 2023, die Schnittstelle mit dem System zur Kontrolle der Beförderung verbrauchsteuerpflichtiger Waren bis zum 13. Februar 2024 und die Nicht-Kernfunktionen bis zum 2. Dezember 2024.

Die Mitgliedstaaten berichteten über erhebliche Fortschritte. Wie aus Abbildung 3 hervorgeht, hatten zwölf Mitgliedstaaten den Betrieb mit Kernfunktionen bis zum 1. Dezember 2023 aufgenommen, und bis Mitte Oktober 2024 waren sieben weitere Mitgliedstaaten hinzugekommen. Alle übrigen Mitgliedstaaten mit Ausnahme von FR und GR werden vor dem 11. Februar 2025 mindestens die Kernfunktionen und die Schnittstelle

[9] Wie im UZK-Arbeitsprogramm von 2023 vorgesehen, wird die *Phase 5 des NCTS* bis zum 21. Februar 2025 vollständig in Betrieb genommen sein. Der Übergangszeitraum von *Phase 5 des NCTS* zu *Phase 6 des NCTS* ist für den 1. März 2025 bis zum 1. September 2025 vorgesehen, d. h. im selben Zeitraum, in dem die Migration von Version 2 des ICS2 zu Version 3 des ICS2 stattfindet, wodurch die Synchronisierung zwischen beiden Systemen ermöglicht wird.

mit dem System zur Kontrolle der Beförderung verbrauchsteuerpflichtiger Waren in Betrieb nehmen. Die meisten werden den Betrieb sogar bereits vor Ende 2024 aufnehmen.

Was das nationale System, die *Komponente 2 des AES*, betrifft, so haben die meisten Mitgliedstaaten das System bereits in Betrieb genommen oder werden dies vor Ablauf der Frist am 2. Dezember 2024 tun.

Weitere Einzelheiten sind Abschnitt 3.8.2 der diesem Bericht beigefügten Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen zu entnehmen.

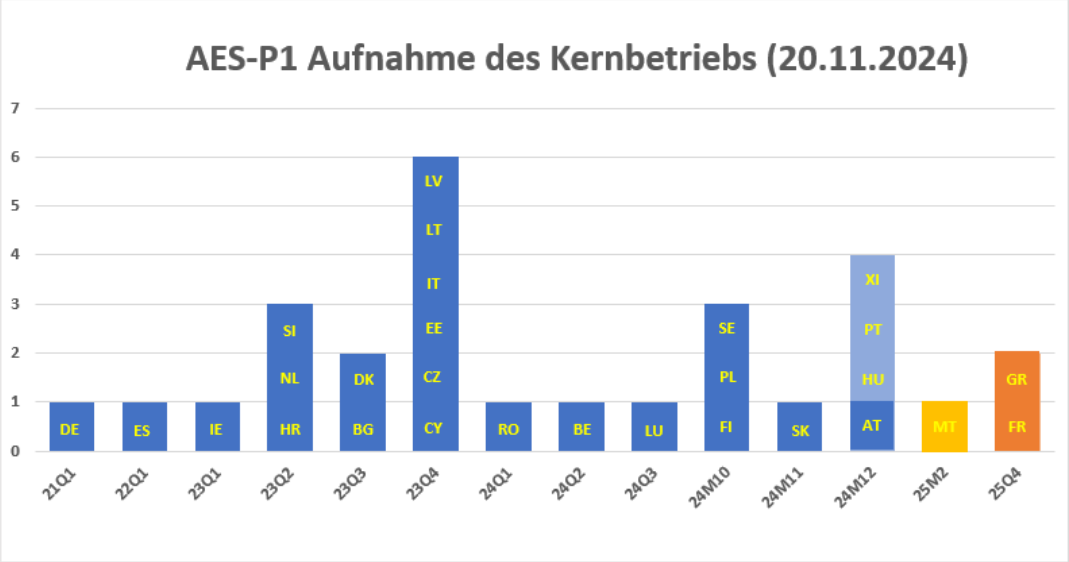


Abbildung 3: AES – Inbetriebnahme durch die Mitgliedstaaten

Um den Stand der oben genannten transeuropäischen Projekte **zusammenzufassen**, ist die Kommission weiterhin auf dem richtigen Weg ist, um die im Rahmen des UZK und des UZK-Arbeitsprogramms vereinbarten gesetzlichen Fristen einzuhalten. Hinsichtlich der Inbetriebnahme der nationalen Komponenten dieser transeuropäischen Systeme durch die Mitgliedstaaten wurden erhebliche Verzögerungsrisiken festgestellt, insbesondere für die *CCI* und das *AES* (siehe Abschnitt 4.3).

4.2.2 Nationale Projekte

Gemäß Artikel 278 Absatz 2 UZK mussten die Mitgliedstaaten das Upgrade ihrer Systeme für die **drei vollständig nationalen Projekte**[10] bis zum 31. Dezember 2022 abschließen. Jedoch konnten 22 Mitgliedstaaten diese Frist nicht einhalten, weswegen ihnen auf Anfrage hin eine abweichende Regelung genehmigt wurde, mit der die Frist für die Inbetriebnahme bis zum 31. Dezember 2023 verlängert wurde[11]. Der letztjährige Bericht spiegelte einige weitere Verzögerungen wider, vor allem

[10] Ausgenommen aus diesem Zeitplan ist die Ausfuhrkomponente des nationalen Systems der besonderen Verfahren, deren Tätigkeiten und Planung mit dem *AES* verbunden sind.

[11] Durchführungsbeschluss (EU) 2023/235 der Kommission vom 1. Februar 2023 über die Gewährung einer von bestimmten Mitgliedstaaten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates beantragten abweichenden Regelung für die Nutzung anderer Mittel als solcher der elektronischen Datenverarbeitung zum Austausch und zur Speicherung von Informationen für die Meldung der Ankunft eines Seeschiffs oder eines Luftfahrzeugs (ABl. L 32 vom 3.2.2023, S. 220).
Durchführungsbeschluss (EU) 2023/234 der Kommission vom 1. Februar 2023 über die Gewährung einer von bestimmten Mitgliedstaaten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates beantragten abweichenden Regelung für die Nutzung anderer Mittel als solcher der elektronischen Datenverarbeitung zum Austausch und zur Speicherung von Informationen für die Gestellungsmitteilung für in das Zollgebiet der Union verbrachte Waren (ABl. L 32 vom 3.2.2023, S. 217).

beim nationalen Einfuhrsystem und beim System der vorübergehenden Verwahrung. Bis Ende 2024 haben die meisten Mitgliedstaaten diese verschiedenen Eingangs- und Einfuhrsysteme in Betrieb genommen. Allerdings ist festzustellen, dass einige in Etappen arbeiten und bestimmte Funktionen oder Upgrades ihres Datenmodells mit einer späteren Version ihrer Systeme in Betrieb genommen werden. In dieser Hinsicht ist die vollständige Umsetzung dieser Projekte für eine beträchtliche Anzahl von Mitgliedstaaten noch nicht abgeschlossen.

Die Fortschritte hinsichtlich der einzelnen nationalen Projekte werden nachstehend beschrieben und sind in Abbildung 4 dargestellt:

1) **EU-ZK Ankunftsmeldung, Gestellungsmitteilung und vorübergehende Verwahrung** (*AN, PN und TS*) – (Upgrade): Automatisierung der nationalen Einfuhrverfahren und Harmonisierung des Datenaustauschs zwischen Handel und Zoll in den Mitgliedstaaten.

   Fortschritte: In früheren jährlichen Fortschrittsberichten zum UZK wurde festgestellt, dass die fristgerechte Fertigstellung der nationalen Systeme gefährdet war. Wie aus Abbildung 4 hervorgeht, streben die meisten Mitgliedstaaten unter Berücksichtigung der Verknüpfung mit der *Version 3 des ICS2* an, die Umsetzung bis Ende 2024 abzuschließen.

   Weitere Einzelheiten sind Abschnitt 3.1.2 der diesem Bericht beigefügten Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen zu entnehmen.

2) **EU-ZK Nationale Einfuhrsysteme** – *NIS* (Upgrade): Umsetzung aller Verfahrens- und Datenanforderungen im Zusammenhang mit der Einfuhr von Waren gemäß dem UZK.

   Fortschritte: Seit 2022 meldeten mehrere Mitgliedstaaten Risiken bei der fristgerechten Fertigstellung des Projekts, was zu abweichenden Regelungen führte. Wie in Abbildung 4 dargestellt, wurde das *Upgrade der NIS* von 15 Mitgliedstaaten in Betrieb genommen. Einige Mitgliedstaaten (IE, PL und SK) haben das Update zwar in Betrieb genommen, benötigen jedoch eine weitere Aktualisierung, und vier Mitgliedstaaten gehen nicht davon aus, dass die Umsetzung bis Ende 2024 erreicht wird.

   Weitere Einzelheiten sind Abschnitt 3.2.2 der diesem Bericht beigefügten Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen zu entnehmen.

3) **EU-ZK Besondere Verfahren** – *SP* (Upgrade): Harmonisierung der besonderen Verfahren (d. h. Zolllagerverfahren, Endverwendung, vorübergehende Verwendung sowie aktive und passive Veredelung).

   Fortschritte: Wie in Abbildung 4 dargestellt, schlossen 18 Mitgliedstaaten die *Komponente 2 der SP* ab. Die verbleibenden Mitgliedstaaten liegen hinter dem Zeitplan zurück, vier davon planen nicht, das System bis Ende 2024 in Betrieb zu nehmen.

   Was die *Komponente 1 der SP* betrifft, so haben die meisten Mitgliedstaaten das System trotz der Interdependenzen mit dem *AES-System* in Betrieb genommen oder werden es bis zum 2. Dezember 2024 in Betrieb nehmen.

   Weitere Einzelheiten sind den Abschnitten 3.3.2 und 3.4.2 der diesem Bericht beigefügten Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen zu entnehmen.

Durchführungsbeschluss (EU) 2023/236 der Kommission vom 1. Februar 2023 über die Gewährung einer von bestimmten Mitgliedstaaten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates beantragten abweichenden Regelung für die Nutzung anderer Mittel als solcher der elektronischen Datenverarbeitung zum Austausch und zur Speicherung von Informationen für die Anmeldung zur vorübergehenden Verwahrung in Bezug auf gestellte Nicht-Unionswaren (ABl. L 32 vom 3.2.2023, S. 223).

Durchführungsbeschluss (EU) 2023/237 der Kommission vom 1. Februar 2023 über die Gewährung einer von bestimmten Mitgliedstaaten beantragten abweichenden Regelung für die Nutzung anderer Mittel als solcher der elektronischen Datenverarbeitung zum Austausch und zur Speicherung von Informationen im Zusammenhang mit der Zollanmeldung von in das Zollgebiet der Union verbrachten Waren nach den Artikeln 158, 162, 163, 166, 167, 170 bis 174, 201, 240, 250, 254 und 256 der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung des Zollkodex der Union (ABl. L 32 vom 3.2.2023, S. 226).

	AN	PN	TS	NIS	EINFUHRKOMPONENTE DER SP
Frist gemäß dem UZK-Arbeitsprogramm	31.12.2022 mit Verlängerung bis 31.12.2023[1]			31/12/2022 mit Verlängerung bis zum 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	entfällt	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

Legende	
	Inbetriebnahme bis 31.12.2024 abgeschlossen
	System nicht bis 31.12.2024 in Betrieb genommen
	Keine Termine in den nationalen Projektplänen angegeben oder Inbetriebnahme entfällt

Abbildung 4: Planung der Inbetriebnahme der nationalen Eingangs-/Einfuhrsysteme

[1] Bis zum 31.12.2023 für die Mitgliedstaaten, für die eine abweichende Regelung gewährt wurde. Darüber hinaus legten FI und GR Daten in Quartalen vor, d. h. wenn das Quartal innerhalb der im UZK-Arbeitsprogramm festgelegten Frist liegt, wurde es als konform betrachtet.

[2] Bis zum 31.12.2023 für die Mitgliedstaaten, denen eine abweichende Regelung gewährt wurde, oder bis zum 1.7.2024, wenn Artikel 2 Absatz 4a der Delegierten Verordnung (EU) 2015/2446 der Kommission Anwendung findet.

* Das nationale System wurde rechtzeitig aktualisiert, erfordert jedoch eine weitere Angleichung an den UZK und das EU-Zolldatenmodell.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Mitgliedstaaten derzeit dabei sind, das Upgrade ihrer drei vollständig nationalen Projekte abzuschließen. Eine beträchtliche Anzahl von Mitgliedstaaten meldete Verzögerungen vor allem bei der vorübergehenden Verwahrung, dem Upgrade der NIS und der Komponente 2 der SP. Das führte dazu, dass die Inbetriebnahme später als innerhalb der für 2023 festgelegten Fristen erfolgte. Darüber hinaus sind andere Bereiche wie z. B. das CCI-System betroffen, da das Upgrade der NIS eine wichtige Voraussetzung für die Inbetriebnahme des elektronischen Systems ist.

4.3 VERZÖGERUNGSRISIKEN BEI DER IT-UMSETZUNG IM RAHMEN DES UZK

Die Entwicklungen der **Kommission schreiten planmäßig voran**, es wurden keine Verzögerungen nach Ablauf der gesetzlichen Frist und keine Risiken, die zu einer verzögerten Inbetriebnahme führen könnten, festgestellt. Die Verzögerungen in den Mitgliedstaaten haben Auswirkungen auf den Fortschritt der transeuropäischen Systeme wie *ICS2*, *CCI*, *NCTS* und *AES*, was sich wiederum auf die Tätigkeiten im Aufgabenbereich der Kommission auswirkt. Dies führt dazu, dass mehr Investitionsmittel für Konformitätsprüfungen und Koordinierungs- und Unterstützungsmaßnahmen für die transeuropäischen Projekte bereitgestellt werden. Darüber hinaus bedarf es weiterer Unterstützung bei alternativen nationalen Programmen für die Entwicklung, Inbetriebnahme und Überwachung und es ist notwendig, die zentralen Komponenten während des Übergangs für einen längeren Zeitraum zu erhalten.

Die meisten **Mitgliedstaaten kommen bei den in ihre Zuständigkeit fallenden Entwicklungen beständig und schrittweise** voran, wenngleich **einige von ihnen langsamer vorankommen** als ursprünglich geplant und einige die im UZK-Arbeitsprogramm für 2023 vorgesehenen verlängerten Zeiträume nicht ausreichend genutzt haben. Infolgedessen wurden bei einigen nationalen und transeuropäischen Projekten **Verzögerungen über die gesetzlichen oder abweichenden Fristen hinaus** gemeldet.

Die meisten Mitgliedstaaten haben bei der Entwicklung der transeuropäischen Systeme erhebliche Fortschritte erzielt, und mehrere waren bestrebt, ihre Systeme bis Ende 2023 innerhalb der ursprünglichen Fristen und abweichenden Regelungen in Betrieb zu nehmen. Bei einigen Mitgliedstaaten sind jedoch 2024 weiterhin Verzögerungen zu verzeichnen, wodurch ihre Pläne für die Inbetriebnahme auf das Ende des Zeitfensters für die Inbetriebnahme oder darüber hinaus verschoben wurden. Die Kommission hat die strikte Einhaltung ihrer nationalen Projektpläne für eine rechtzeitige Inbetriebnahme gefordert.

Die Mitgliedstaaten gaben als Begründung für die Verzögerungen eine Vielzahl von Gründen an, von denen die meisten wiederkehrend sind. Dazu gehören ein Mangel an finanziellen und personellen Ressourcen, konkurrierende Prioritäten und wechselseitige Abhängigkeiten zwischen den Systemen. Darüber hinaus führten die Mitgliedstaaten an, dass nationale IT-Infrastrukturen nicht für die technischen Anforderungen der Projekte ausgelegt waren; außerdem nannten sie Kapazitätsprobleme der Auftragnehmer und Abhängigkeiten von anderen Interessenträgern. Weitere Faktoren, die zu Verzögerungen beitragen, sind längere Konformitätsprüfungszeiträume, der Stand der Arbeiten seitens der Wirtschaftsbeteiligten, verspätete oder erfolglose Ausschreibungen, aufwendige Verfahren zur Vergabe von öffentlichen Aufträgen, ordnungspolitische Fragen sowie komplexe Systemintegrationen.

In Bezug auf die nationalen Eingangs- und Einfuhrprojekte wurde in den vorangegangenen Berichten und in Abschnitt 4.2 erläutert, dass die Mitgliedstaaten abweichende Regelungen in Bezug auf die Verzögerungen ihrer nationalen Projekte über die gesetzlichen Fristen hinaus offiziell beantragten, woraufhin die Frist bis zum 31. Dezember 2023 verlängert wurde[12].

Abbildung 4 zeigt, dass in den folgenden Mitgliedstaaten bei einem oder mehreren Projekten Verzögerungen aufgetreten sind: AT, CZ, DK, GR; einige Mitgliedstaaten benötigen ein weiteres Upgrade ihres Systems, um eine vollständige Angleichung an den UZK zu erreichen.

In Bezug auf die in Abschnitt 4.2 beschriebenen transeuropäischen Projekte und wie in der beigefügten Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen dargelegt, **teilten mehrere Mitgliedstaaten der Kommission folgende Verzögerungen mit**:

- Was die Umsetzung der ***Komponente 1 der besonderen Verfahren*** anbelangt, so haben folgende Mitgliedstaaten ein geplantes/tatsächliches Inbetriebnahmedatum angegeben, das nach Ablauf der Frist im UZK-Arbeitsprogramm liegt: AT, CY, DK, FI, FR, GR, HU, IT, LT, LU,

[12] Für andere Verkehrszweige als den Luftverkehr gelten die abweichenden Regelungen für die *Ankunftsmeldung*, die *Gestellungsmitteilung* und die *vorübergehende Verwahrung* bis zum 29.2.2024.

MT, PT, RO, SE und SK. Weitere Einzelheiten sind Abschnitt 3.3 der diesem Bericht beigefügten Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen zu entnehmen.

- Was die Umsetzung von ***Version 3 des ICS2*** anbelangt, so haben die folgenden Mitgliedstaaten ein geplantes/tatsächliches Inbetriebnahmedatum angegeben, das nach Ablauf der Frist im UZK-Arbeitsprogramm liegt[13]: DK, FI, LU, MT und RO. Weitere Einzelheiten sind Abschnitt 4.2 der diesem Bericht beigefügten Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen zu entnehmen.

- Was die Umsetzung der ***Phase 1 der CCI*** anbelangt, so haben die folgenden Mitgliedstaaten ein geplantes Inbetriebnahmedatum angegeben, das nach Ablauf der im UZK-Arbeitsprogramm festgelegten Frist liegt[14]: AT, CY, CZ, DK, GR, FI, HU, IE, MT, NL, PT, SE, SI und SK. Darüber hinaus haben FI, PT und SK eine abweichende Regelung beantragt. Für die ***Phase 2 der CCI*** haben BE, CZ, DE, FI, GR, NL und PL ein geplantes/tatsächliches Inbetriebnahmedatum angegeben, das nach Ablauf der Frist im UZK-Arbeitsprogramm liegt. Darüber hinaus haben PT und SK eine abweichende Regelung beantragt. Weitere Einzelheiten sind den Abschnitten 3.5 und 4.4 der diesem Bericht beigefügten Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen zu entnehmen.

- Was die Umsetzung der ***Phase 5 des NCTS*** anbelangt, haben AT, BE, CY, DK, ES, FI, FR, GR, HU, LT, MT, NL, PL, PT, RO, SE und SK ein geplantes/tatsächliches Inbetriebnahmedatum für die Kernfunktionen angegeben, das nach Ablauf der für diese Stufe 1 im UZK-Arbeitsprogramm festgelegten Frist liegt[15]. Alle Mitgliedstaaten hatten das System jedoch bis zum 21. Januar 2025 in Betrieb genommen, womit der Übergangszeitraum endete. Dies ist ein sehr wichtiger Meilenstein bei der Umsetzung des UZK-Arbeitsprogramms. Bei den nicht zu den Kernfunktionen zählenden Funktionen gibt es in einigen Mitgliedstaaten Verzögerungen, was sich jedoch nicht auf das Funktionieren von Phase 5 des neuen NCTS auswirkt, da keine direkte Vernetzung mit den Systemen anderer Mitgliedstaaten besteht.

- Für ***Phase 6 des NCTS*** haben GR, PL und RO ein geplantes/tatsächliches Inbetriebnahmedatum angegeben, das nach Ablauf der Frist im UZK-Arbeitsprogramm liegt. Dieses Projekt ist im Zusammenhang mit Version 3 des ICS2 zu sehen. Weitere Einzelheiten sind den Abschnitten 3.7 und 4.5 der diesem Bericht beigefügten Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen zu entnehmen.

- Was die Umsetzung der ***Komponente 1 des AES*** anbelangt, so haben die folgenden Mitgliedstaaten ein geplantes/tatsächliches Inbetriebnahmedatum für die Kernfunktionen angegeben, das nach Ablauf der für diese Stufe 1 im Arbeitsprogramm festgelegten Frist liegt[16]: AT, BE, CY, GR, HU, LU, MT, PL, PT, RO, SE, FR und SK.

  Wichtiger ist jedoch der Termin für die endgültige Inbetriebnahme des AES am 2. Dezember 2024, wie im UZK-Arbeitsprogramm festgelegt, mit Übergangsbestimmungen bis zum 11. Februar 2025. Einige Mitgliedstaaten berichteten über Probleme, die zu einer sehr kurzen

---

[13] In der Überarbeitung des UZK-Arbeitsprogramms 2023 ist die vollständige Inbetriebnahme der *Version 3 des ICS2* durch alle Mitgliedstaaten für den 3.6.2024 vorgesehen. Die Einführung von *Version 3 des ICS2* ist in drei Stufen geplant: Stufe 1 in Bezug auf die Beförderer im See- und Binnenschiffsverkehr (mit einem Zeitfenster für die Inbetriebnahme vom 3.6.2024 bis zum 4.12.2024); Stufe 2 in Bezug auf die Aussteller von Konnossements im See- und Binnenschiffsverkehr (mit einem Zeitfenster für die Inbetriebnahme vom 4.12.2024 bis zum 1.4.2025) und Stufe 3 in Bezug auf die Beförderer im Straßen- und Schienenverkehr (mit einem Zeitfenster für die Inbetriebnahme vom 1.4.2025 bis zum 1.9.2025).

[14] In der Überarbeitung des UZK-Arbeitsprogramms 2023 ist das Ende des Zeitfensters für die Inbetriebnahme für den 1.7.2024 vorgesehen.

[15] In der Überarbeitung des UZK-Arbeitsprogramms 2023 ist das Ende des Zeitfensters für die Inbetriebnahme der Kernfunktionen des Systems für den 1.12.2023 und für die verbleibenden Funktionen für den 2.12.2024 vorgesehen. Bis zum 2.12.2024 sollten alle Mitgliedstaaten und Händler *Phase 5 des NCTS* nutzen. Das Ende der Übergangsperiode ist für den 21.1.2025 vorgesehen.

[16] In der Überarbeitung des UZK-Arbeitsprogramms 2023 ist das Ende des Zeitfensters für die Inbetriebnahme der Kernfunktionen des Systems für den 1.12.2023, für die Entwicklung einer harmonisierten Schnittstelle mit dem EMCS für den 13.2.2024 und für die verbleibenden Funktionen für den 2.12.2024 vorgesehen. Bis zum 2.12.2024 sollten alle Mitgliedstaaten und Wirtschaftsbeteiligten das *AES-System* nutzen. Das Ende der Übergangsperiode ist für den 11.2.2025 vorgesehen.

Verzögerung führen könnten (PT, MT, HU und AT). Ein größeres Problem wurde jedoch von zwei Mitgliedstaaten (FR und GR) gemeldet, die ihre Komponente trotz aller ergriffenen Maßnahmen nicht rechtzeitig in Betrieb nehmen konnten und mit erheblichen Verzögerungen konfrontiert waren. Daher ist die vollständige Inbetriebnahme des neuen AES-Systems gesperrt, und die anderen Mitgliedstaaten und die europäischen Unternehmen sind gezwungen, in einer längeren Übergangsphase zu bleiben.

Angesichts der Verzögerungen bei der Umsetzung des AES wurde die Kommission aufgefordert, den zentralen Meldungswandler bis Ende 2025 weiter zu betreiben, um die Betriebskontinuität zu gewährleisten und Störungen der Handelsströme zu vermeiden. Dies bedeutete de facto eine Verlängerung des Übergangszeitraums. Um diese Verlängerung rechtlich abzusichern, schlug die Kommission eine Änderung der UZK-Durchführungsverordnung über technische Modalitäten (IRTA) vor. Über diesen Änderungsantrag wurde am 7. Februar 2025 abgestimmt und er wurde im März 2025 angenommen. Er ermöglicht eine Fortsetzung der Übergangsmaßnahmen für Ausfuhren und Ausgänge für einen verlängerten Zeitraum bis zum 14. Dezember 2025, während die Frist für die Mitgliedstaaten wie im UZK-Arbeitsprogramm festgelegt bleibt.

Für die ***Komponente 2 des AES*** haben GR, FI, MT und FR ein geplantes/tatsächliches Inbetriebnahmedatum angegeben, das nach Ablauf der Frist im UZK-Arbeitsprogramm liegt. Weitere Einzelheiten sind Abschnitt 3.8 der diesem Bericht beigefügten Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen zu entnehmen.

- Was die Umsetzung der ***Komponente 2 der GUM*** anbelangt, so haben die folgenden Mitgliedstaaten ein geplantes Inbetriebnahmedatum angegeben, das nach Ablauf der im Arbeitsprogramm festgelegten Frist liegt[17]: GR, FI, DE und FR. Weitere Einzelheiten sind Abschnitt 4.1 der diesem Bericht beigefügten Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen zu entnehmen.
- Was die Umsetzung der ***Phase 2 des PoUS*** anbelangt, die mit dem EMSWe verknüpft ist, liegt das Projekt aus zollrechtlicher Sicht im Zeitplan, allerdings könnte es zu Verzögerungen bei der Bereitstellung der nationalen zentralen Meldeportale für den Seeverkehr durch die Seeverkehrsbehörden der Mitgliedstaaten kommen.

Die Kommission analysiert und überwacht die Situation hinsichtlich der genannten Projekte sehr aufmerksam und ergreift Maßnahmen, um ihre Unterstützung zu verstärken (siehe Abschnitt 4.4).

4.4 ABHILFEMAßNAHMEN

Die **Mitgliedstaaten** zeigten die verschiedenen Abhilfemaßnahmen auf, mit denen darauf abgezielt werden soll, (potenzielle) Verzögerungen zu beheben und die Einhaltung der gesetzlichen Fristen sicherzustellen. Diese Maßnahmen umfassen die Optimierung der Ressourcenzuweisung, die Einführung flexibler Methodiken, die Umsetzung integrierter Systemlösungen und die Stärkung der Koordinierung mit den Auftragnehmern, um die Effizienz zu verbessern und die Zusammenarbeit zu fördern. Andere Mitgliedstaaten planen, die Organisationsstrukturen zu verbessern, Prozesse zu straffen und die Planung zu optimieren, um das Projektmanagement und die Entscheidungsfindung zu erleichtern. Diese Maßnahmen beziehen sich sowohl auf nationale als auch auf transeuropäische Projekte.

Angesichts der Verzögerungen seitens der Mitgliedstaaten **hat die Kommission ihre Unterstützung für die Mitgliedstaaten durch mehrere Maßnahmen verstärkt**.

Erstens hat die Kommission **die Kontrolle und Überwachung des IT-Programms** im Rahmen des UZK verbessert, indem sie die Häufigkeit der Fortschrittsberichte erhöht und bilaterale Treffen und

[17] In der Überarbeitung des UZK-Arbeitsprogramms 2023 ist das Inbetriebnahmedatum für die *Komponente 1 der GUM* für den 11.3.2024 vorgesehen. Für *Komponente 2 der GUM* ist das Startdatum der Inbetriebnahme von den Mitgliedstaaten festzulegen, wobei das frühestmögliche Inbetriebnahmedatum der 11.3.2024 ist.

Dienstreisen auf Direktorenebene mit jedem Mitgliedstaat organisiert hat. Die Umsetzung des UZK-Arbeitsprogramms stand auch durchgängig auf der Tagesordnung der Treffen und Dienstreisen des Generaldirektors sowie der Plenarsitzungen auf hoher Ebene mit den Generaldirektoren der Mitgliedstaaten in der Gruppe für Zollpolitik. Die Mitgliedstaaten wurden aufgefordert, Abhilfemaßnahmen zu ergreifen.

Die Kommission nutzte weiterhin ein Dashboard des mehrjährigen Strategieplans für den Zollbereich (im Folgenden „MASP-C“) auf der Grundlage der Überarbeitung des MASP-C 2023 und des UZK-Arbeitsprogramms 2023, um die Fortschritte und Meilensteine des Projekts zu überwachen und Verzögerungen frühzeitig zu erkennen. Das Dashboard wird den Mitgliedstaaten in der ECCG, die gemeinsam mit der Handelsgemeinschaft zusammentrifft, vierteljährlich vorgestellt.

Die Kommission legt ferner, wie in der Überarbeitung des UZK-Arbeitsprogramms und der MASP-C 2023 dargelegt, spezifische Zwischenziele fest, um eine reibungslose Inbetriebnahme der dezentralen transeuropäischen Systeme zu gewährleisten und zusätzliche Kosten zu vermeiden.

Zweitens hat die Kommission **ihre Unterstützung für die Mitgliedstaaten hinsichtlich der transeuropäischen Systeme verstärkt**, indem sie einen agileren und iterativen Ansatz für die Entwicklung und Inbetriebnahme der elektronischen Systeme des UZK verfolgt. Mit diesem Ansatz, der die Erstellung von Prototypen, eine rasche Problemlösung und eine ausgewogene Arbeitslast sowohl für die Kommission als auch für die Mitgliedstaaten umfasst, wird die Systemqualität verbessert und greifbare Fortschritte werden erleichtert. Dieser Ansatz wurde sowohl von den Mitgliedstaaten als auch von den Wirtschaftsbeteiligten begrüßt.

Des Weiteren hat die Kommission einen Mechanismus eingerichtet, der bereits in der Anfangsphase der Projekte eine verstärkte Zusammenarbeit zwischen allen Interessenträgern ermöglichen soll; Ziel ist es, die Qualität der vorbereitenden Tätigkeiten zu verbessern, Schwierigkeiten bei der Entscheidungsfindung zu vermeiden und die Transparenz mittels regelmäßiger Projekt-Updates sicherzustellen.

Ferner hat die Kommission die Koordinierung und Überwachung der Programme für jedes transeuropäische System fortgesetzt, die umfangreiche Arbeiten seitens der Mitgliedstaaten für die Entwicklung der nationalen Komponenten erfordern.

Weitere Einzelheiten zu den für ICS2, Phase 5 des NCTS und AES durchgeführten Tätigkeiten:

- **Was das transeuropäische System *ICS2* anbelangt**, so unterstützte die Kommission die Mitgliedstaaten und Wirtschaftsbeteiligten bei ihren Entwicklungstätigkeiten hinsichtlich der *Version 3 des ICS2* weiterhin auf verschiedene Weise. Dazu gehörte die Organisation spezieller Webinare, Unterstützung in Form von häufig gestellten Fragen und die Organisation regelmäßiger Plenarsitzungen, um sicherzustellen, dass die Projektpläne mit den Etappenzielen der IT-Lieferung der Kommission in Einklang gebracht werden. Schließlich wurden Kommunikationskampagnen, Online-Schulungen und Dokumentation in der öffentlichen Bibliothek des Dokumentationszentrums (CIRCABC) bereitgestellt.
- **Für die transeuropäischen Systeme *NCTS (Phase 5)* und *AES*** setzte die Kommission das „Koordinierungsprogramm der nationalen Verwaltungen“ fort, um die Mitgliedstaaten bei der Entwicklung und Inbetriebnahme ihrer nationalen Komponenten zu unterstützen. Das Programm wurde ausgeweitet, um den Übergang der Mitgliedstaaten und Wirtschaftsbeteiligten zu *Phase 5 des NCTS* und zum *AES* zu begleiten, die Betriebskontinuität während des Übergangs zu überwachen und eine engere Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten zu fördern. Zu den Tätigkeiten gehören ein spezieller Helpdesk, virtuelle Sitzungen, um das Risiko von Verzögerungen in den Mitgliedstaaten zu mindern, aktualisierte Informationen für die Handelsgemeinschaft und die regelmäßige Berichterstattung an die ECCG und die Gruppe für Zollpolitik. Seit dem ersten Quartal 2021 veröffentlicht die Kommission zusätzlich vierteljährliche konsolidierte Fortschrittsberichte über den Übergang zu den neuen Systemen, die wesentliche Leistungsindikatoren für eine Früherkennung von Warnungen enthalten.

In Anlehnung an die Überwachungs- und Koordinierungsprogramme für die anderen transeuropäischen Projekte weitete die Kommission ihre Aktivitäten aus, um die Fortschritte der Mitgliedstaaten bei der

Entwicklung der nationalen Komponenten für das **CCI-Projekt** genau zu überwachen, und führte ab dem ersten Quartal 2024 einen vierteljährlichen konsolidierten Fortschrittsbericht ein. Darüber hinaus setzte das zuständige CCI-Geschäftsteam der Kommission seine Bemühungen fort, Fragen der Mitgliedstaaten zur Einfuhr und zu Vereinfachungen bei der Einfuhr, wie beispielsweise zur zentralen Zollabwicklung, zu beantworten. Darüber hinaus fanden regelmäßig wöchentliche und zweiwöchentliche Fachsitzungen sowie Feedback-Sitzungen zu Konformitätsprüfungen statt.

Drittens bat die Kommission die Mitgliedstaaten um Informationen hinsichtlich ihrer Einschränkungen und ihres Unterstützungsbedarfs zur Minderung der Risiken. Die Mitgliedstaaten gaben in der **Umfrage** an, dass die bilateralen Treffen auf Direktorenebene und der technische Dialog mit der GD TAXUD von großem Nutzen gewesen seien. Die technischen Webinare und die von der Kommission bereitgestellten Maßnahmen zum Informationsaustausch sahen sie als nützlich an. Einige schlugen zusätzliche operative Leitlinien und Schulungen, Orientierungshilfen für die Wirtschaftsbeteiligten sowie Unterstützung in Bezug auf Unternehmensförderung und Fachwissen vor, was dann von der Kommission im Jahr 2024 weiterverfolgt wurde.

Viertens wurde auf der Grundlage der Ergebnisse der Umfrage und der bilateralen Gespräche mit den Mitgliedstaaten häufig das Fehlen einer angemessenen Finanzierung als Grund für Verzögerungen aufgezeigt. Die Mitteilung der Kommission zur neuen Aufforderung zur Einreichung von Finanzierungsanträgen im Rahmen des Instruments für technische Unterstützung (**TSI) 2025** soll die Mitgliedstaaten für die Möglichkeit sensibilisieren, Unterstützung für die digitale Transformation des UZK zu erhalten.

Fünftens nahmen drei Mitgliedstaaten (FR, MT und GR) an einem Pilotprojekt teil, das die Kommission Ende 2023 mit einem **Beratungsunternehmen** ins Leben gerufen hatte, um den spezifischen Bedürfnissen der Mitgliedstaaten bei der täglichen Verwaltung des digitalen Programms des UZK Rechnung zu tragen**.** Diese Mitgliedstaaten berichteten im Jahr 2024, dass die gewonnenen Erkenntnisse und Empfehlungen sehr nützlich gewesen seien, um die Probleme besser zu verstehen und zu lösen und so weitere Verzögerungen zu vermeiden.

Schließlich setzte die Kommission die Übung zum Sammeln **gewonnener Erkenntnisse** und **bewährter Verfahren** für die Entwicklung der digitalen Projekte fort. Die 2024 durchgeführte Umfrage lieferte die dafür erforderlichen Informationen, und die Ergebnisse wurden in Abschnitt 1.2 der diesem Bericht beigefügten Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen aufgenommen.

Um für Ende 2025 planen zu können, wurden die Mitgliedstaaten aufgefordert, die Fristen des neuen UZK-Arbeitsprogramms einzuhalten. Für die vollständige IT-Umsetzung des UZK fehlt nur noch ein Jahr. Um Verzögerungen zu vermeiden und die Betriebskontinuität der transeuropäischen Systeme zu gewährleisten, sind **außergewöhnliche Anstrengungen und sofortige Maßnahmen erforderlich**. Im Einklang mit dem EU-Recht hat die Kommission einen förmlichen Schriftwechsel mit den Mitgliedstaaten geführt, die bei der Umsetzung der IT-Systeme mit Verzögerungen konfrontiert sind.

Während die Kommission, wie oben dargelegt, in vielerlei Hinsicht Unterstützung anbietet, liegt die Verantwortung für die Entwicklung und den Einsatz der nationalen Komponenten und Systeme bei den Mitgliedstaaten. Die Aufgabenteilung wurde von Anfang an mit allen Interessenträgern festgelegt und vereinbart und sollte während der gesamten Projektlebenszyklen eingehalten werden.

4.5 SACHSTAND IN DEN BEITRITTSLÄNDERN

Die künftigen Beitrittsländer der EU und andere Vertragsparteien des Übereinkommens über ein gemeinsames Versandverfahren müssen den im UZK vorgesehenen Übergang zu den modernisierten elektronischen Systemen und die mit dem Reformvorschlag eingeführten neuen IT-Konzepte berücksichtigen.

Die Kommission überwacht die Fortschritte hin zu vollständig elektronischen Systemen der Bewerberländer im Rahmen der Berichterstattungspflicht gemäß Artikel 278a UZK nicht regelmäßig. Im Rahmen der Erweiterungsstrategie, einschließlich der Assoziierungsabkommen mit der EU, ist

jedoch die Entwicklung ihrer IT-Systeme zwecks Angleichung an die EU-Zollvorschriften ein zentrales Element der regelmäßigen Bewertungen durch die EU.

Die Bewerberländer müssen sich schrittweise an die UZK-Systeme anschließen oder sie auf dem Weg zum Beitritt zum Zollgebiet der EU einführen. Je nach dem geplanten Zeitpunkt des Beitritts müssen sie möglicherweise auch die Funktionen der im Paket zur Zollreform vorgeschlagenen künftigen EU-Zolldatenplattform erfüllen.

In Zukunft müssen im Hinblick auf die Erweiterung um die Bewerberländer regelmäßig mehrere Schlüsselaktivitäten durchgeführt werden. Dazu gehören die Berichterstattung über die digitale Umsetzung und die Teilnahme an Konformitätsprüfungen, um die Interoperabilität zwischen ihren nationalen Systemen und denen der Mitgliedstaaten und der EU sicherzustellen. Darüber muss die EU die Leistungsfähigkeit der Systeme regelmäßig bewerten.

5. ZUSAMMENFASSUNG UND SCHLUSSFOLGERUNGEN IN BEZUG AUF DIE VERWALTUNG

Die Umsetzung des UZK ist ein Gemeinschaftsprojekt, das seit der Annahme des UZK-Arbeitsprogramms im Jahr 2014 durch ein starkes Engagement aller Interessenträger gekennzeichnet ist.

Bei der Ausarbeitung dieses Berichts hat die Kommission die im Jahr 2024 erhobenen Fortschrittsdaten eingehend analysiert und dabei erhebliche Fortschritte der Mitgliedstaaten bei der Verwirklichung des Ziels für 2025 festgestellt. Mit der erfolgreichen Einführung des Systems zur Verwaltung von Sicherheitsleistungen (GUM), der Version 3 des ICS2, der Phase 1 des PoUS und der Phase 5 des NCTS wurden dank dieses gemeinsamen Engagements 2024 bedeutende Fortschritten beim Programm zur digitalen Umsetzung des UZK erzielt.

Trotz dieser Erfolge treffen einige Mitgliedstaaten nach wie vor auf Schwierigkeiten mit bestimmten Projektfristen, insbesondere in den Bereichen Einfuhr (NIS, TS, CCI) und Ausfuhr (AES). Die Verzögerungen in einigen Mitgliedstaaten wirken sich negativ auf die anderen Interessenträger aus, weil die Vorteile nicht vollumfänglich genutzt werden können und zusätzliche Kosten für die Kommission, andere Mitgliedstaaten und die europäischen Unternehmen entstehen. Von den Mitgliedstaaten, die das aktualisierte NIS noch nicht in Betrieb genommen haben, erhält die Kommission noch nicht alle Daten, die für die Wahrnehmung ihrer Überwachungsaufgaben erforderlich sind. Das CCI-System hat Auswirkungen auf die europäische Wirtschaft, da seine Einführung und die Vorteile für Unternehmen nur dann verfügbar sind, wenn beide beteiligten Mitgliedstaaten (der Mitgliedsstaat, in dem das Unternehmen ansässig ist, und der Mitgliedsstaat, in dem das Unternehmen die Waren gestellt) ihre nationale CCI-Komponente in Betrieb genommen haben. Das AES hat Auswirkungen auf andere Mitgliedstaaten, da eine indirekte Ausfuhr, die in einem Mitgliedstaat begonnen hat, die Bestätigung des Ausgangs in einem anderen Mitgliedstaat erfordert, damit die Unternehmen einen Nachweis für den Ausgang erhalten und die Mehrwertsteuer zurückerhalten können. Daher müssen beide Mitgliedstaaten in der Lage sein, im selben System zu kommunizieren.

Es ist nach wie vor von entscheidender Bedeutung, dass alle Interessenträger ihre Anstrengungen fortsetzen und die erforderlichen Ressourcen bereitstellen, um die endgültige Frist 2025 einzuhalten, da weitere Verzögerungen Auswirkungen auf andere Mitgliedstaaten haben und den einheitlichen operativen Rahmen stören, der allen Wirtschaftsbeteiligten gleichermaßen zugutekommen soll. Dies bedeutet, dass die Kommission, die Mitgliedstaaten und die Wirtschaftsbeteiligten über einen längeren Zeitraum mehr Ressourcen für zusätzliche Konformitätsprüfungen, Koordinierung und erweiterte Systemwartung benötigen. Darüber hinaus spielt die digitale Umsetzung des UZK eine Schlüsselrolle beim Schutz der Einnahmen und bei der Bekämpfung des unlauteren oder illegalen Handels.

Im Vergleich zu 2023 haben die Mitgliedstaaten deutlich mehr Anstrengungen unternommen und Ergebnisse erzielt, wobei die Unterschiede bei den Fortschritten zum Ende der Umsetzung hin immer größer werden. Diese Unterschiede machen deutlich, dass ein einheitliches und rasches Handeln

dringend erforderlich ist, um einen vollständigen digitalen Übergang in allen Mitgliedstaaten sicherzustellen. Die Aufrechterhaltung der Dynamik, die Bewältigung von Rückschlägen und die Einhaltung von Fristen sind für die Wahrung der Betriebskontinuität und die Unterstützung der Wirtschaftsbeteiligten bei der Umstellung auf ein vollständig digitales Zollumfeld in der Union von entscheidender Bedeutung. Wie in der nachstehenden Grafik dargestellt, liegt viel Arbeit hinter uns und das letzte Jahr der Inbetriebnahmen ist in Sicht.

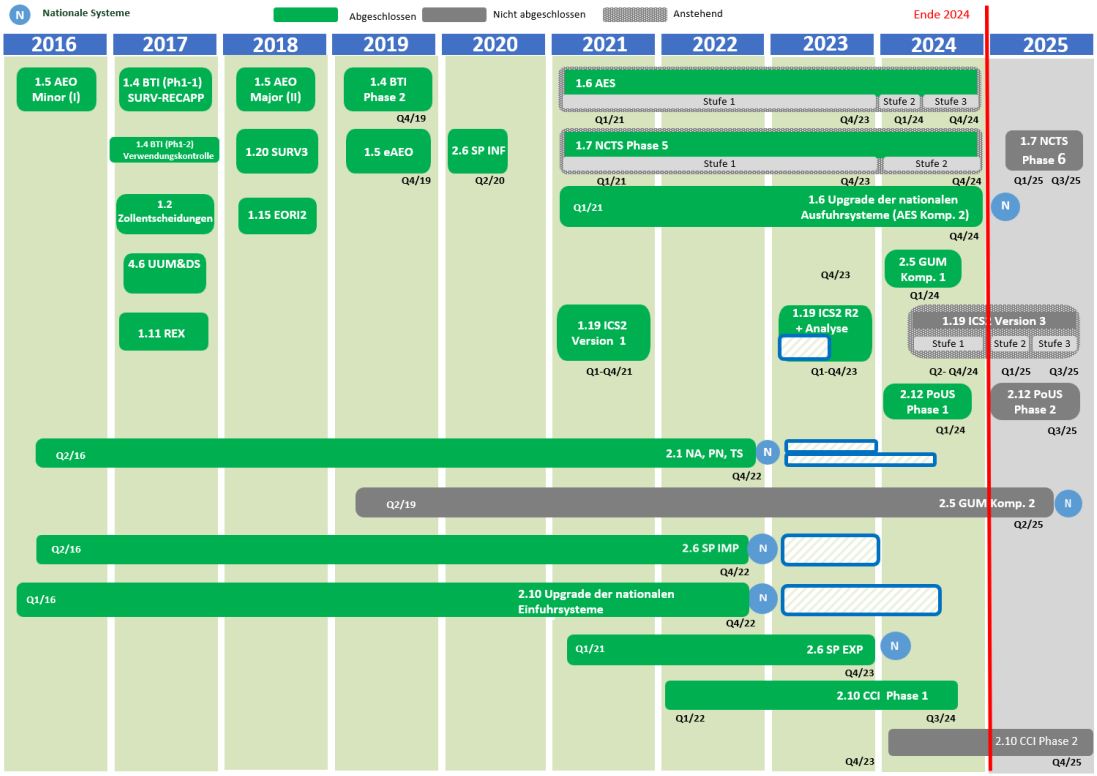


Abbildung 5: Planungsübersicht

Im Jahr 2024 verzeichnen etwa 63 % der Mitgliedstaaten Verzögerungen in der Phase 1 der CCI, während bei anderen Komponenten wie der Version 3 des ICS2 und dem AES jeweils nur 11 % der Mitgliedstaaten Verzögerungen gemeldet haben. Diese Unterschiede spiegeln den unterschiedlichen Stand der Arbeiten wider und signalisieren, dass ohne nachhaltige Anstrengungen Verzögerungen den gemeinsamen Zeitplan für die vollständige Umsetzung des UZK bis 2025 beeinträchtigen könnten.

Um diesen entscheidenden Meilenstein zu erreichen, müssen alle Interessenträger nun ihren Fokus und ihr Engagement in Bezug auf die gesetzlich festgelegten Fristen des UZK-Arbeitsprogramms verdoppeln. Gleichzeitig hat die Kommission im Einklang mit dem EU-Recht einen förmlichen Schriftwechsel mit den Mitgliedstaaten geführt, in denen es zu Verzögerungen gekommen ist. Die Kommission wird ihre intensive Überwachung und Unterstützung sowohl auf Programm- als auch auf Projektebene fortsetzen, ergänzt durch bilaterale Gespräche und Plenarsitzungen mit den Mitgliedstaaten.