



Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 22. Dezember 2020
(OR. en)

14333/20

UD 404

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	15. Dezember 2020
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	COM(2020) 806 final
Betr.:	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 Code erzielten Fortschritte

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2020) 806 final.

Anl.: COM(2020) 806 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 14.12.2020
COM(2020) 806 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 Code erzielten Fortschritte**

{SWD(2020) 339 final}

Inhaltsverzeichnis

1. EINLEITUNG	2
2. HINTERGRUND.....	2
3. PROJEKTMETHODIK FÜR DIE ELEKTRONISCHEN SYSTEME DES UZK.....	3
4. GESAMTÜBERBLICK ÜBER DIE FORTSCHRITTE IN BEZUG AUF DIE ELEKTRONISCHEN SYSTEME DES UZK.....	4
5 ZUSAMMENFASSUNG UND SCHLUSSFOLGERUNGEN IN BEZUG AUF DIE VERWALTUNG	17

1. EINLEITUNG

Der erste jährliche Fortschrittsbericht¹ der Kommission über die Umsetzung der im Zollkodex der Union (UZK) vorgesehenen elektronischen Systeme und die dazugehörige Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen² wurden am 13. Dezember 2019 veröffentlicht. Im diesjährigen Jahresbericht werden die weiteren Fortschritte bei der Entwicklung der elektronischen Systeme und die Entwicklungen hin zu einer vollständig digitalen Zollumgebung seit Inkrafttreten des UZK beschrieben. Der Bericht stützt sich dabei auf das Arbeitsprogramm für den UZK (UZK-Arbeitsprogramm)³, das als Grundlage für die Berichterstattung über die Fortschritte gilt.

Die im UZK-Arbeitsprogramm aufgeführten Projekte lassen sich in drei Systemkategorien unterteilen:

- i) 11 zentrale transeuropäische Systeme, die von der Kommission zu entwickeln oder auszubauen sind (häufig ist auch die Entwicklung oder das Upgrade nationaler Systeme durch die Mitgliedstaaten erforderlich);
- ii) drei dezentrale transeuropäische Systeme, die von der Kommission zu entwickeln oder auszubauen sind, mit einer wesentlichen nationalen Komponente, die von den Mitgliedstaaten umzusetzen ist; und
- iii) drei nationale Systeme, die ausschließlich von den Mitgliedstaaten zu entwickeln oder auszubauen sind.

In diesem Bericht werden die konkreten Fortschritte der drei Systemtypen analysiert, wobei die mit den einzelnen Projekten zu erreichenden Ziele, die Projektarchitektur und der Planungsansatz dargelegt werden. Auf dieser Grundlage werden mögliche Verzögerungen, sofern sie erkannt werden, sowie geplante Abhilfemaßnahmen beleuchtet. Die Gesamtbewertung des Fortschritts bei der Umsetzung des UZK-Arbeitsprogramms ist unter dem Abschnitt „Schlussfolgerungen“ dieses Berichts zusammengefasst; diese Bewertung zeigt, dass die übrigen Projekte größtenteils planmäßig verlaufen, sodass sie gemäß dem Zeitplan abgeschlossen werden dürften. Weitere Einzelheiten zur Planung und zum Stand der einzelnen Projekte sind der Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen⁴ zu entnehmen, die zusammen mit diesem Bericht veröffentlicht wird.

2. HINTERGRUND

Der UZK trat am 1. Mai 2016 in Kraft; nach seiner Änderung im Jahr 2019⁵ wurden für den schrittweisen Übergang und die Inbetriebnahme der IT-Systeme die Jahre 2020, 2022 und

¹ 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 Code erzielten Fortschritte (COM(2019) 629 final).

² 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 Code erzielten Fortschritte (SWD(2019) 434 final).

³ Durchführungsbeschluss (EU) 2019/2151 der Kommission vom 13. Dezember 2019 zur Festlegung des Arbeitsprogramms für die Entwicklung und Inbetriebnahme der im Zollkodex der Union vorgesehenen elektronischen Systeme (ABl. L 325 vom 16.12.2019, S. 168).

⁴ 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 Code erzielten Fortschritte (SWD(2020) XXX final).

⁵ 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

2025 als Fristen gesetzt. Artikel 278 des UZK sieht vor, dass bestehende elektronische und papiergestützte Systeme weiterhin für die Erfüllung der Zollformalitäten verwendet werden können (sogenannte „Übergangsmaßnahmen“), bis die im UZK vorgesehenen neuen oder ausgebauten elektronischen Systeme betriebsbereit sind. Die Übergangsmaßnahmen müssen eingestellt werden, sobald die entsprechenden elektronischen Systeme eingerichtet sind.

Um diesen komplexen elektronischen Übergangsprozess hin zu einer vollständig digitalen Zollumgebung zu unterstützen, wurden im UZK-Arbeitsprogramm für jedes elektronische System (und seine möglichen Phasen) Fristen zwischen 2020 und 2025 gesetzt.

Nach Artikel 278 Buchstabe a ist die Kommission verpflichtet, jährlich einen Bericht über die Fortschritte bei der Inbetriebnahme der noch ausstehenden elektronischen Systeme vorzulegen. Zu diesem Zweck hat die Kommission auf **der Grundlage von (1) nationalen Berichten, die die Mitgliedstaaten zweimal jährlich (Januar und Juni) vorlegen müssen, und (2) einer Umfrage, die unter ihren Dienststellen und den Mitgliedstaaten verteilt wurde, um die Fortschritte zu erfassen**, Informationen über die Fortschritte gesammelt.

Die Informationen in Bezug auf die Planung und Fortschritte, die von den Mitgliedstaaten und der Kommission gesammelt wurden und in diesen Bericht eingeflossen sind, geben die tatsächliche Situation Ende Juni wieder und ermöglichen eine Schätzung der bis Ende 2020 erzielten Fortschritte. Wie im Bericht von 2019 angekündigt, enthält der Bericht von 2020 auch eine Analyse auf der Grundlage detaillierterer Informationen, die von den Mitgliedstaaten im Rahmen der seit 2020 bestehenden **nationalen Koordinierungsprogramme** für die zentralen transeuropäischen Systeme mit dezentraler Architektur im Bereich Versand und Ausfuhr übermittelt wurden.

Die gesammelten Daten wurden zudem mit den Daten von 2019 verglichen, um größere Veränderungen festzustellen. Im Rahmen der Umfrage wurden die Projektmanager aufgefordert, alle bekannten Verzögerungen in den Zeitplänen für die elektronischen Systeme, die Gründe für diese Verzögerungen und die ergriffenen Maßnahmen anzugeben. Die aus der Umfrage gewonnenen Daten sind sowohl quantitativer Natur in Form von Fristen und Meilensteinen, die erreicht oder verfehlt wurden, als auch qualitativer Natur in Form von detaillierten Beschreibungen der Herausforderungen, der erwarteten Risiken und der geschätzten Komplexität der Projekte.

3. PROJEKTMETHODIK FÜR DIE ELEKTRONISCHEN SYSTEME DES UZK

Die Entwicklung von elektronischen Systemen umfasst mehrere Schritte:

- Zu Beginn wird ein Geschäftsszenario erstellt, das die Projektbegründung enthält und den Mittelbedarf festlegt. Das Geschäftsszenario umfasst in der Regel den wirtschaftlichen Zusammenhang, die Problembeschreibung, die Projektbeschreibung/den Projektumfang, alternative Lösungen, die Kosten und den Zeitrahmen.
- Anschließend wird ein Visionsdokument erstellt, das detailliertere Informationen zur Projektdefinition in Bezug auf Architektur, Kosten, Zeit und Risiken sowie Meilensteine, Ergebnisse und Informationen zur Projektorganisation enthält.
- Im Anschluss daran erfolgt die Geschäftsprozessmodellierung – ein Verfahren, bei dem die Geschäftsprozesse aus der Gesetzgebung in Prozessabläufen oder -modellen

Zollkodex der Union vorgesehenen Mittel der elektronischen Datenverarbeitung (ABl. L 111 vom 25.4.2019, S. 54).

visuell dargestellt werden, um die Entwicklung der Funktionsspezifikationen für die Systeme zu unterstützen. Der Nutzen einer visuellen Darstellung von Prozessmodellen besteht darin, dass sie ein gemeinsames Verständnis und eine gemeinsame Analyse ermöglicht.

- In diesem Zusammenhang werden technische Spezifikationen entwickelt, in denen ausführlich dargelegt wird, wie das System aufgebaut wird, welche Architektur genutzt werden soll, welche Meldungen von den Wirtschaftsbeteiligten und Zollstellen zu übermitteln sind, welche Schnittstellen zu anderen Systemen vorhanden sind, welche Prüfpläne vorgesehen sind usw.

Bei der Entwicklung der jüngsten Projekte im Rahmen des UZK wurde die Projektmethodik **optimiert**; so wurden die Geschäftsprozessmodellierung, die Datenmodellierung und die technischen Spezifikationen verstärkt **parallel** und von Anfang an in **enger Zusammenarbeit** mit Experten aus den Bereichen Recht, Wirtschaft und IT – sowohl aufseiten der Kommission als auch aufseiten der nationalen Verwaltungen – sowie in Absprache mit Handelsvertretern entwickelt. Darüber hinaus wurden bei mehreren Projekten schrittweise **iterative Modelle für die Entwicklung und Inbetriebnahme** eingeführt.

Die Kommission und die Mitgliedsstaaten treffen sich regelmäßig, um diese Projektdokumente für jedes transeuropäische System zu definieren und zu verabschieden. Darüber hinaus konsultiert die Kommission systematisch im Rahmen der Wirtschaftskontaktgruppe die Handelsgemeinschaft. Eine große Herausforderung besteht darin, dafür zu sorgen, dass die bestehenden Systeme auch während der Entwicklung der neuen Systeme weiterhin reibungslos funktionieren. Sobald sie fertiggestellt sind, ist es von entscheidender Bedeutung, einen reibungslosen Übergang von den bestehenden zu den ausgebauten Systemen zu gewährleisten. Nur so kann sichergestellt werden, dass Handel und Zoll nicht beeinträchtigt werden.

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

Das UZK-Arbeitsprogramm umfasst 17 Projekte zur Inbetriebnahme der erforderlichen elektronischen Systeme, darunter 14 transeuropäische Systeme, für die die Kommission zusammen mit den Mitgliedstaaten zuständig ist, und drei Systeme, die in die alleinige Zuständigkeit der Mitgliedstaaten fallen.

4.1 Zum Ende des Jahres 2020 kann die Kommission melden, dass acht der 17 Systeme erfolgreich ausgebaut oder in Betrieb genommen wurden.

In diesem Zusammenhang ist im diesjährigen Bericht insbesondere die erfolgreiche Inbetriebnahme des **Systems der EU-ZK Informationsblätter für besondere Verfahren (INF SP)** am 1. Juni 2020 hervorzuheben. Durch dieses neue System wird der Ansatz für die effiziente Verwaltung der aktiven und passiven Veredelungsverfahren harmonisiert und die Überwachung und Kontrolle zwischen den Zollstellen verbessert.

Die acht fertiggestellten transeuropäischen Systeme (neue Systeme und Upgrades) sind nachstehend aufgeführt:

- **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 Upgrade des Systems 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): Anpassung der seit Langem bestehenden Datenbank, die alle von den Zollbehörden der Mitgliedstaaten erteilten verbindlichen Zolltarifauskünfte enthält, an die Anforderungen des UZK. Durch verbesserte Kontrollmechanismen wird sichergestellt, dass alle gesetzlich geschuldeten Zölle und die damit verbundene Mehrwertsteuer ordnungsgemäß erhoben werden und Betrugsfälle wirksamer aufgedeckt werden können. Die Schritte 1 und 2 der ersten Phase wurden bis Oktober 2017 abgeschlossen. Während der Ausarbeitungsphase kam es in der zweiten Phase zu einer Verzögerung von zwei Quartalen. Dennoch lag die Gesamtplanung im zeitlichen Rahmen, und so wurde das mit dem UZK vereinheitlichte EvZTA-System **im Oktober 2019 in Betrieb genommen**. Dies beinhaltet auch die Einrichtung eines Zugangs zu diesem System über das EU-Zollportal.
- **EU-ZK Zugelassene Wirtschaftsbeteiligte – AEO** (Upgrade): Verbesserung der Betriebsabläufe in Bezug auf AEO-Anträge und -Bewilligungen unter Berücksichtigung der rechtlichen Änderungen des UZK. Die erste Phase wurde am 5. März 2018 und der erste Teil der zweiten Phase am 1. Oktober 2019 abgeschlossen; mit eingeschlossen sind die neuen Anforderungen des UZK in Bezug auf die elektronische Übermittlung über das EU-Zollportal für Wirtschaftsbeteiligte und die Änderungen in Bezug auf den Entscheidungsprozess. Der zweite Teil der zweiten Phase (Folgeprozesse) **wurde im Dezember 2019 in Betrieb genommen**.
- **EU-ZK Informationsblätter für besondere Verfahren – INF** (neu): Entwicklung eines neuen Systems zur Unterstützung und Straffung der Abläufe in der Datenverarbeitung und der elektronischen Verarbeitung von Daten im Zusammenhang mit Zollformalitäten, bekannt als besondere Verfahren. Unter Berücksichtigung der Erfahrungen aus dem Pilotprojekt wurde eine Reihe weiterer Anpassungen vorgenommen, und das vollständige INF-System **wurde fristgerecht zum 1. Juni 2020 in Betrieb genommen**.

4.2 Für die neun noch laufenden Projekte sollen in diesem Bericht die Errungenschaften des Jahres 2020 herausgestellt und Nachweise für die kontinuierliche Zusammenarbeit zwischen der Kommission und den Mitgliedstaaten erbracht werden.

4.2.1 Die sechs transeuropäischen Projekte

Im Jahr 2020 wurde eine Reihe von IT-Projektdokumenten als Grundlage für die Entwicklung der Systeme erstellt und verabschiedet – die Fortschritte der einzelnen Projekte sind nachstehend aufgeführt.

Die sechs transeuropäischen Projekte mit ihrer spezifischen Architektur erfordern mitunter eine Kombination aus zentralen und nationalen Komponenten sowie eine oder mehrere Projektphasen und sind gemäß Artikel 278 Absatz 3 des UZK bis zum 31. Dezember 2025 fertigzustellen. Die Projekte und ihre Fortschritte lassen sich wie folgt beschreiben:

- **EU-ZK Verwaltung von Sicherheitsleistungen – GUM (neu):** Zuweisung und Verwaltung der verschiedenen Arten von Sicherheitsleistungen in Echtzeit in der gesamten EU. Die verbesserte Verarbeitungsgeschwindigkeit, Rückverfolgbarkeit und Überwachung von Sicherheitsleistungen auf elektronischem Wege zwischen den Zollstellen soll dazu führen, dass Fälle, in denen Sicherheitsleistungen als ungültig oder unzureichend zur Deckung der entstandenen oder potenziellen Schuld erachtet werden, schneller ermittelt werden.

Fortschritte: Mit Blick auf die im UZK-Arbeitsprogramm enthaltenen gesetzlichen Meilensteine sind die technischen Spezifikationen für Komponente 1 im Zusammenhang mit dem *transeuropäischen System GUM* bis zum 30. September 2022 und für Komponente 2 im Zusammenhang mit dem *Nationalen System für die Verwaltung von Sicherheitsleistungen* bis zum 30. November 2024 fertigzustellen. Das Geschäftsszenario für das *transeuropäische System GUM* war Gegenstand mehrerer Diskussionsrunden, in denen über den Umfang und die Umsetzungsoptionen beraten wurde. Schließlich einigte sich die Kommission mit den Mitgliedstaaten im Jahr 2020 darauf, ein bestehendes System wiederzuverwenden und spezifische Anforderung für das System GUM hinzuzufügen. In Bezug auf das *Nationale System für die Verwaltung von Sicherheitsleistungen* meldeten vier Mitgliedstaaten, dass das nationale System in Betrieb genommen wurde, und drei weitere Mitgliedstaaten machen Fortschritte in Bezug auf die technischen Spezifikationen. Die Neuausrichtung des Umfangs des transeuropäischen Systems GUM könnte jedoch einige weitere Anpassungen erfordern.

- **EU-ZK Einfuhrkontrollsystem – ICS2 (Upgrade):** Verbesserung der Sicherheit der Lieferkette durch die Verbesserung von Datenqualität, Dateien, der Verfügbarkeit von Daten und der gemeinsamen Nutzung von Daten in Bezug auf Vorabmeldungen („summarische Eingangsanmeldungen“) und die damit zusammenhängenden Informationen über Risiken und Kontrollen. Das Projekt wird insbesondere die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten bei der Risikoanalyse erleichtern. Das Projekt wird in drei Versionen bereitgestellt, um einen reibungslosen Übergang je Verkehrsträger zu ermöglichen.

Fortschritte: Die technischen Spezifikationen für die *Versionen 1 und 2 des ICS2* wurden am 30. Juni 2018 fertiggestellt. Die für den 15. März 2021 geplante *Version 1 des ICS2* bezieht sich auf die Verpflichtung der einschlägigen Wirtschaftsbeteiligten (Anbieter von Postdiensten und Kurierdienste im Luftverkehr), den minimalen Datensatz bereitzustellen, d. h. den ENS-Datensatz vor dem Verladen. Die Arbeiten zur fristgerechten Inbetriebnahme der zentralen ICS2-Datenbank und der gemeinsamen Schnittstelle für die Wirtschaftsbeteiligten verlaufen planmäßig. Einige Mitgliedstaaten haben jedoch darauf hingewiesen, dass es aufgrund des ambitionierten zeitlichen Rahmens für die Konformitätsprüfungen zu Verzögerungen kommen könnte.

- **EU-ZK Nachweis des Unionscharakters – PoUS (neu):** System, um alle Dokumente, die zum Nachweis des Unionscharakters der Waren vorgelegt werden, zu speichern, zu verwalten und abzurufen. Dieses Projekt kann entweder zentral oder national durchgeführt werden. Viele Mitgliedstaaten haben jedoch ausdrücklich ihre Absicht bekundet, das von der Europäischen Kommission entwickelte zentrale System zu nutzen. Angesichts der Abhängigkeit zwischen der Umsetzung des UZK-Warenmanifests als Nachweis des Unionscharakters und des

europäischen Umfelds zentraler Meldeportale für den Seeverkehr wird das Projekt in zwei Phasen abgeschlossen, um Unstimmigkeiten zu vermeiden und Risiken zu verringern.

Fortschritte: Wie bereits im Rahmen des letztjährigen Berichts haben Mitgliedstaaten, die es vorziehen, eine Systemkomponente auf nationaler Ebene einzuführen, angegeben, dass sie aufgrund der frühen Projektphase noch nicht vorhersagen können, ob ihre Umsetzung gemäß dem im Arbeitsprogramm angegebenen Zeitplan realisiert werden kann. Die Geschäftsprozesse und die Funktionsspezifikationen für *Phase 1 des PoUS* wurden im ersten Quartal 2020 von den Mitgliedstaaten genehmigt, und das Visionsdokument wurde im dritten Quartal 2020 fertiggestellt.

- **EU-ZK Zentrale Zollabwicklung bei der Einfuhr – CCI (neu):** Überführung von Waren im Rahmen der zentralen Zollabwicklung in ein Zollverfahren, sodass Wirtschaftsbeteiligte ihre Zollvorgänge zentralisieren können. Die Bearbeitung der Zollanmeldung und die Freigabe der werden zwischen den betroffenen Zollstellen koordiniert. Das System basiert auf den neuen nationalen Einfuhrsystemen und ermöglicht eine automatisierte zentrale Zollabwicklung auf europäischer Ebene.

Fortschritte: Die technischen Spezifikationen für *Phase 1 der CCI* wurden im Jahr 2020 fertiggestellt und genehmigt; das geplante Datum der Inbetriebnahme durch Vorreiter-Mitgliedstaaten ist der 1. März 2022. Zwei Mitgliedstaaten haben gemeldet, dass sie die technischen Spezifikationen für Phase 1 fertiggestellt haben; fünf weitere befinden sich noch in Ausarbeitung.

Das Geschäftsszenario für *Phase 2 der CCI* wurde im Oktober 2019 fertiggestellt. Die Geschäftsprozesse und Funktionsspezifikationen für Phase 2 wurden im Jahr 2020 fertiggestellt; die technischen Spezifikationen sollen mit Blick auf das geplante Datum der Inbetriebnahme, dem 2. Oktober 2023, bis zum 30. Juni 2022 fertiggestellt werden.

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

Fortschritte: Bei *Phase 5 des NCTS* sind keine Verzögerungen eingetreten: Sowohl die technischen Spezifikationen als auch die Übergangsstrategie für die IT-Systeme wurden fertiggestellt und genehmigt. Das Projekt verläuft derzeit planmäßig und ist laut UZK-Arbeitsprogramm bis zum 1. Dezember 2023 fertigzustellen; erste Inbetriebnahmen durch Vorreiter-Mitgliedstaaten sind für März und Dezember 2021 vorgesehen. Vier Mitgliedstaaten haben gemeldet, dass sie die technischen Spezifikationen für Phase 5 fertiggestellt haben; neun weitere befinden sich noch in Ausarbeitung.

Für *Phase 6 des NCTS* (Vernetzung mit anderen Systemen) wurde 2020 eine Machbarkeitsstudie durchgeführt, die Informationen für das Anfang 2021 fertigzustellende Geschäftsszenario liefern wird.

- **EU-ZK Automatisiertes Ausfuhrsystem – AES (Upgrade sowohl des bestehenden transeuropäischen Systems (Projektkomponente 1) als auch der bestehenden nationalen Ausfuhrsysteme (Projektkomponente 2)):** Umsetzung der Anforderungen

des UZK bei Warenausfuhr und Warenausgang. Das Projekt im Zusammenhang mit dem *transeuropäischen AES* beinhaltet zum einen die Umsetzung des für den Handel im Rahmen des UZK angebotenen vereinfachten Verfahrens, um die Ausfuhr von Waren für europäische Unternehmen zu erleichtern (z. B. die zentrale Zollabwicklung für die Ausfuhr) und zum anderen die sich aus dem UZK ergebenden Verpflichtungen, Warenausfuhren aus dem EU-Zollgebiet besser zu überwachen, um Betrug zu verhindern.

Fortschritte: Sowohl die technischen Spezifikationen für das *transeuropäische AES* als auch die Übergangsstrategie für die IT-Systeme wurden fertiggestellt und genehmigt. Das Projekt verläuft derzeit planmäßig und ist laut UZK-Arbeitsprogramm bis zum 1. Dezember 2023 fertigzustellen; erste Inbetriebnahmen durch Vorreiter-Mitgliedstaaten sind für März 2021 vorgesehen. Für Projektkomponente 2 (*Upgrade nationaler Ausfuhrsysteme*) sollten die technischen Spezifikationen bis zum 1. September 2022 fertiggestellt sein. Die Mitgliedstaaten sollten die Ausfuhrkomponente ihres Systems der besonderen Verfahren gleichzeitig mit dem AES fertigstellen. Vier Mitgliedstaaten haben gemeldet, dass sie die technischen Spezifikationen für Komponente 1 fertiggestellt haben; acht weitere befinden sich noch in Ausarbeitung.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass **die Kommission und die Mitgliedstaaten bei den sechs verbleibenden transeuropäischen Projekten im Zeitplan liegen**, um die im Rahmen des UZK und des UZK-Arbeitsprogramms vereinbarten **gesetzlichen Fristen einzuhalten** und die im mehrjährigen strategischen Aktionsplan für Zollbehörden (MASP-C) von 2019 festgelegten Projektmeilensteine zu erreichen.

Mit Blick auf die bevorstehenden Inbetriebnahmen in den Jahren 2021 und 2022 ist es wichtig, auf einige wichtige Fortschritte hinzuweisen:

Erstens wurden entscheidende Fortschritte bei der Vorbereitung und Erprobung der ersten Version des Einfuhrkontrollsystems 2 (ICS2) erzielt; das Projekt verläuft planmäßig, sodass es voraussichtlich bis März 2021 umgesetzt werden kann.

Zweitens wurden die technischen Spezifikationen für die zentralen transeuropäischen Systeme mit dezentraler Architektur in Bezug auf Einfuhr, Versand und Ausfuhr fertiggestellt, nämlich für die Phase 1 der Zentralen Zollabwicklung bei der Einfuhr (CCI), die Phase 5 des Neuen EDV-gestützten Versandverfahrens (NCTS) und das Automatisierte Ausfuhrsystem (AES); und die Entwicklung aufseiten der Mitgliedstaaten und der Kommission verläuft planmäßig. Darüber hinaus wurde das Geschäftsszenario für die Verwaltung von Sicherheitsleistungen (GUM) genehmigt.

Für Phase 5 des NCTS und das AES ist im UZK-Arbeitsprogramm ein im März 2021 beginnendes Zeitfenster für die Inbetriebnahme vorgesehen. In den Vorreiter-Mitgliedstaaten erfolgt die Inbetriebnahme im März und Dezember 2021; weitere Mitgliedstaaten folgen dann nach und nach bis Ende 2023.

Alle nationalen Verwaltungen bestätigten ihre Pläne, den Betrieb für das AES und Phase 5 des NCTS in voller Übereinstimmung mit dem UZK-Arbeitsprogramm innerhalb des Zeitfensters für die Inbetriebnahme zwischen dem ersten Quartal 2021 und dem vierten Quartal 2023 aufzunehmen. Dies wird in Abbildung 1 und Abbildung 2 veranschaulicht. Der gelbe Balken zeigt die Frist an, innerhalb derer die Mitgliedstaaten die Außerbetriebnahme der bestehenden Ausfuhr- und Versandsysteme vorbereiten und die neuen Systeme in Betrieb nehmen müssen, um die durch den roten Balken angezeigte gesetzliche Frist einzuhalten.

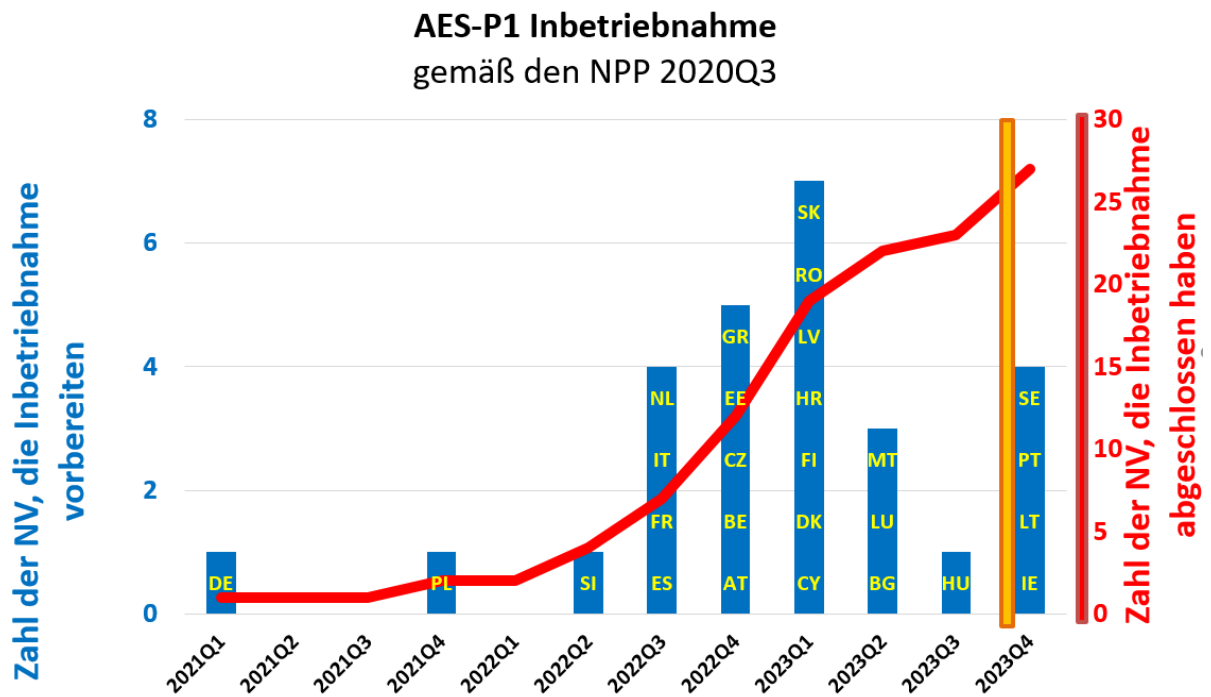


Abbildung 1 – AES – Inbetriebnahme durch die nationalen Verwaltungen

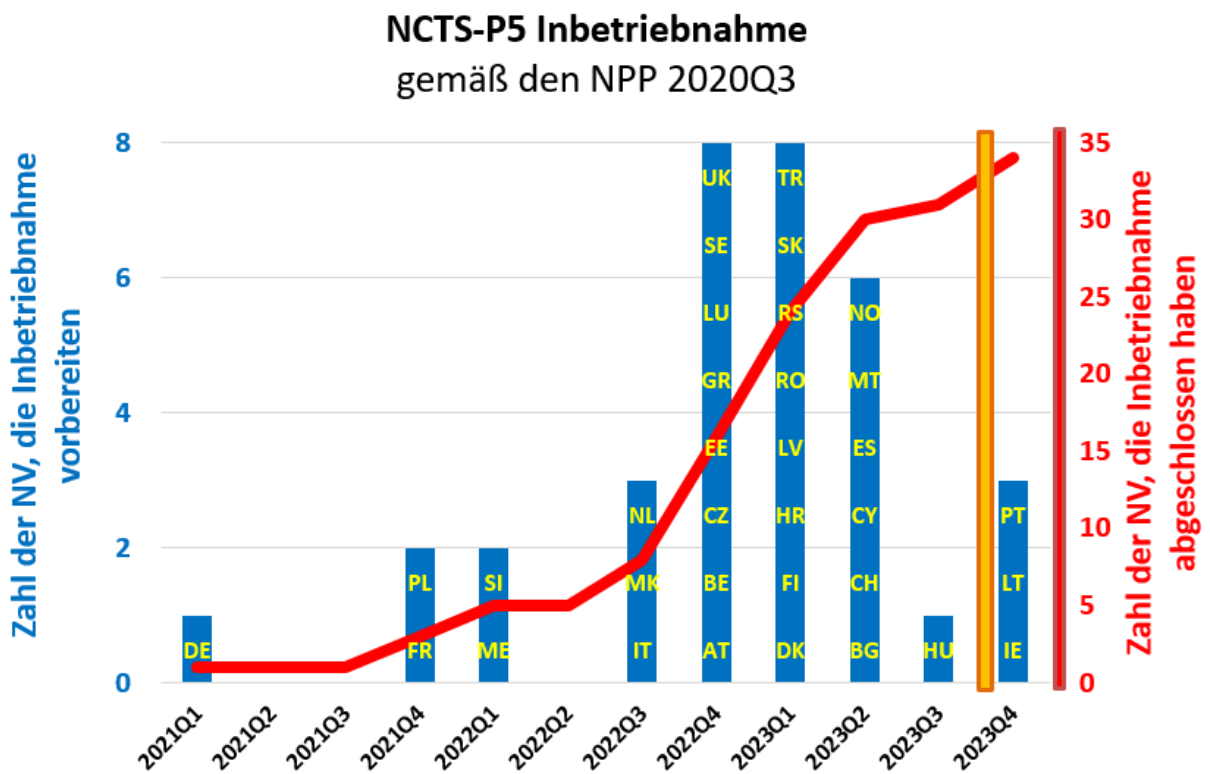


Abbildung 2 – Phase 5 des NCTS – Inbetriebnahme durch die nationalen Verwaltungen

Des Weiteren hat die Kommission den Mitgliedstaaten ein aktualisiertes Dokumentationspaket über die Bedingungen für die Zusammenarbeit und die Leistungsvereinbarungen für den Betrieb der Service Desks und für das Verfügbarkeits- und Kontinuitätsmanagement der Systeme übermittelt. Durch dieses wichtige Paket werden das ordnungsgemäße Funktionieren und die Verfügbarkeit der transeuropäischen Systeme unterstützt.

Schließlich ist zu betonen, dass im Hinblick auf die Umsetzung des UZK-Arbeitsprogramms **die von der Kommission bis Dezember 2020 durchgeführten Tätigkeiten etwa 79 %** (letztjähriger Bericht: 66 %) aller bis 2025 fälligen Entwicklungen ausmachen. Dieser Prozentsatz basiert ausschließlich auf den wesentlichen Leistungsindikatoren für die Tätigkeiten, die der Kommission zugewiesen wurden, und spiegelt nicht die von den Mitgliedstaaten durchzuführenden Tätigkeiten wider. Die nachstehende Übersicht zeigt einen von den Dienststellen der GD TAXUD bereitgestellten Ausblick auf die Fortschritte und die Planung.

	% abgeschlossen
Bis Ende 2020	79 %
Bis Ende 2021	85 %
Bis Ende 2022	90 %
Bis Ende 2023	95 %
Bis Ende 2024	97 %
Bis Ende 2025	100 %

Abbildung 3 – Annäherung der Prozentsätze der von der Kommission abgeschlossenen Entwicklungstätigkeiten

4.2.2 Die drei nationalen Projekte

Die Mitgliedstaaten müssen das Upgrade ihrer drei nationalen Systeme bis 2022 abschließen. Ausgenommen hiervon ist die Ausfuhrkomponente des Systems für nationale Sonderverfahren, deren Tätigkeiten und Planung mit dem Automatisierten Ausfuhrsystem (AES) verbunden sind.

Folgende drei Systeme der Mitgliedstaaten sind gemäß Artikel 278 Absatz 2 des UZK bis zum 31. Dezember 2022 fertigzustellen:

- **EU-ZK Ankunftsmeldung, Gestellungsmitteilung und vorübergehende Verwahrung (NA, PN und TS) – (Upgrade):** Festlegung der Automatisierung von Verfahren auf nationaler Ebene in Bezug auf die Abläufe bei der Meldung der Ankunft des Beförderungsmittels, der Gestellung der Waren und der Anmeldung zur vorübergehenden Verwahrung gemäß dem UZK. Das Projekt unterstützt eine diesbezügliche Harmonisierung zwischen den Mitgliedstaaten hinsichtlich des Datenaustauschs zwischen den Unternehmen und dem Zoll.

Fortschritte: Belgien hat zur Ausarbeitung von Spezifikationen eine Initiative zur Zusammenarbeit mit 12 anderen interessierten Mitgliedstaaten ins Leben gerufen. Ein im Rahmen des Programms „Zoll 2020“ kofinanziertes Sachverständigenteam wird seine Zusammenarbeit fortsetzen, um die entsprechende funktionale und

technische Dokumentation sowie Testpakete zu liefern. **NA wurde von einem Mitgliedstaat, PN von vier Mitgliedstaaten und TS von drei Mitgliedstaaten fertiggestellt.** Im Vergleich zu der im letzten Jahr vorgelegten Planung haben sich einige Mitgliedstaaten dafür entschieden, dieses Projekt in das ICS2-Projekt zu integrieren. Aus diesem Grund haben einige Mitgliedstaaten Zeitpunkte für die Inbetriebnahme gemeldet, die nach der im UZK-Arbeitsprogramm festgelegten Frist liegen.

- **EU-ZK Nationale Einfuhrsysteme – NIS (Upgrade):** Umsetzung aller Verfahrens- und Datenanforderungen im Zusammenhang mit dem UZK, die sich auf die Einfuhr beziehen. Als ersten Schritt auf dem Weg zur Fertigstellung der Systeme müssen die Mitgliedstaaten technische Spezifikationen auf ihrer Ebene ausarbeiten.

Fortschritte: Alle Mitgliedstaaten haben der Kommission gemeldet, dass die Ausarbeitung dieser Spezifikationen in Arbeit ist und bis zum 1. Juli 2021 fertiggestellt wird. Neun Mitgliedstaaten haben ihre technischen Spezifikationen fertiggestellt; sieben weitere befinden sich noch in Ausarbeitung. Im Vergleich zum letztjährigen Bericht wurden einige Neuplanungen in Bezug auf die Zwischenmeilensteine gemeldet; doch **alle Mitgliedstaaten liegen noch immer im Zeitplan, um den Meilenstein für die Inbetriebnahme im Jahr 2022 zu erreichen.**

- **EU-ZK Besondere Verfahren – SP (Upgrade):** Harmonisierung und Vereinfachung der besonderen Verfahren (Zolllagerverfahren, Endverwendung, vorübergehende Verwendung sowie aktive und passive Veredelung). Die Mitgliedstaaten müssen alle für diese besonderen Verfahren im Rahmen des UZK erforderlichen Änderungen in ihren nationalen Systemen umsetzen. Die erste (Ausfuhr-)Komponente der besonderen Verfahren wird im Einklang mit und als Teil des nationalen Projekts „EU-ZK Automatisiertes Ausfuhrsystem“ (AES) (mit einer Frist für die Inbetriebnahme bis 2025) umgesetzt; die zweite (Einfuhr-)Komponente wird Teil des Upgrades des Projekts „EU-ZK Nationale Einfuhrsysteme“ sein (mit einer Frist für die Inbetriebnahme bis 2022).

Fortschritte: Ein Mitgliedstaat hat seine technischen Spezifikationen für die SP-Komponente 1 fertiggestellt, neun Mitgliedstaaten haben sie für die Komponente 2 fertiggestellt. Es bestehen Interdependenzen mit AES und dem Upgrade der nationalen Einfuhrsysteme. Die Mitgliedstaaten haben bislang noch keine Verzögerungen gemeldet, und **alle Mitgliedstaaten liegen im Zeitplan**, wobei die erste Frist das Jahr 2022 ist.

Zusammenfassend lässt sich Folgendes sagen: Was die nationalen Systeme anbelangt, so unternehmen die Mitgliedstaaten – mitunter durch intensive Zusammenarbeit – große Anstrengungen, um Fortschritte bei der Umsetzung der Anforderungen für NA/PN/TS, den Anpassungen der nationalen Einfuhrsysteme und den damit zusammenhängenden besonderen Verfahren zu erzielen. Da die Fristen für die Inbetriebnahme näher rücken (31. Dezember 2022 für alle drei), sollten die Mitgliedstaaten dieser Angelegenheit große Aufmerksamkeit widmen; dies gilt insbesondere für die zehn Mitgliedstaaten, die eine fristgerechte Inbetriebnahme für NA nicht bestätigen konnten, die vier Mitgliedstaaten, die dies für PN nicht bestätigen konnten, und die drei Mitgliedstaaten, die dies für TS nicht bestätigen konnten (vgl. hierzu die Tabellen 9, 10 und 11 in der diesem Bericht beigelegten Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen).

4.3 Verzögerungsrisiken

Die Kommission legte dem Rat am 12. Februar 2020 den ersten jährlichen Fortschrittsbericht im Rahmen des UZK für 2019 vor. Die wichtigsten Rückmeldungen, die eingegangen sind, lauten wie folgt:

- Der Bericht schien zu optimistisch.
- In dem Bericht wurde nicht auf die finanzielle Tragfähigkeit der Umsetzung des UZK (insbesondere die Tragfähigkeit des ICS2) eingegangen.
- Die Beständigkeit von Anhang B (gemeinsame Datenanforderungen) des UZK ist von größter Bedeutung.

Angesichts der Rückmeldungen des Rates ist die Kommission zuversichtlich, dass die **aktuelle Berichterstattung einen korrekten Überblick über die Situation vermittelt**, da sie einerseits auf ihren eigenen Tätigkeiten basiert, die zu Fortschritten bei den transeuropäischen zentralen Systemen führen, und andererseits auf den Tätigkeiten der Mitgliedstaaten, wie sie der Kommission mitgeteilt wurden. Die Mitgliedstaaten wurden aufgefordert, in ihrer Berichterstattung über die dezentralen Elemente der transeuropäischen Systeme und über ihre nationalen Systeme einen realistischen Überblick über die Projektfortschritte und die ermittelten Risiken zu geben.

Was die **finanzielle Situation und Tragfähigkeit** betrifft, so wurde in den Schlussfolgerungen des Rates zum mehrjährigen Finanzrahmen für das Programm „Customs“ eine Mittelzuweisung in Höhe von 950 Mio. EUR genehmigt. Damit wurde eine wichtige Verpflichtung eingegangen, die Arbeit der Zollbehörden und insbesondere die Entwicklung elektronischer Systeme in der Zeit bis 2027 umzusetzen und finanziell zu unterstützen. Angesichts dieser Entwicklungen besteht nach Ansicht der Kommission nicht länger die Gefahr, dass es an EU-Mitteln mangeln könnte, um die Systemkomponenten, für die sie zuständig ist, zu entwickeln. Es wird darauf hingewiesen, dass die Haushaltsverhandlungen mit dem Europäischen Parlament zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts noch andauerten, sodass sich dieser Betrag womöglich noch ändern könnte.

Die mangelnde Beständigkeit von Anhang B des Delegierten Rechtsakts zum UZK (UZK-DelR)⁶ und des Durchführungsrechtsakts zum UZK (UZK-DuR)⁷ sowie die bevorstehenden Änderungen wurden vom Rat und von den Zollverwaltungen der Mitgliedstaaten im Rahmen des letztjährigen Berichts als ein erhebliches Risiko angesprochen. Die gemeinsamen Datenanforderungen von Anhang B gelten für die transeuropäischen und die nationalen Systeme, und die Anwendbarkeit der verschiedenen Spalten von Anhang B des UZK-DelR hängt mit den im UZK-Arbeitsprogramm festgelegten Zeitpunkten der Inbetriebnahme der elektronischen Systeme zusammen. **Die Kommission stellt erfreut fest, dass dieses Risiko dank der im Jahr 2020 erzielten Fortschritte vermindert werden konnten.** Die Arbeiten zur Harmonisierung der gemeinsamen Datenanforderungen für Anmeldungen, Mitteilungen und Nachweise des zollrechtlichen Status von Unionswaren wurden abgeschlossen und fanden ihren Niederschlag in den Änderungen des UZK-DelR und des UZK-DuR, die Anfang 2020 von der Kommission angenommen werden. Diese Änderungen waren notwendig, um für eine vollständige Angleichung zwischen den gesetzlichen Bestimmungen

⁶ Delegierte Verordnung (EU) 2015/2446 der Kommission vom 28. Juli 2015 zur Ergänzung der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates mit Einzelheiten zur Präzisierung von Bestimmungen des Zollkodex der Union (ABl. L 343 vom 29.12.2015, S. 1).

⁷ Durchführungsverordnung (EU) 2015/2447 der Kommission vom 24. November 2015 mit Einzelheiten zur Umsetzung von Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung des Zollkodex der Union (ABl. L 343 vom 29.12.2015, S. 558).

und den funktionalen sowie technischen Spezifikationen für die transeuropäischen Systeme zu sorgen und um die erforderliche Beständigkeit zu gewährleisten.

Aus der Umfrage zu den Fortschritten im Jahr 2020 geht hervor, **dass die Kommission bei den Entwicklungen, für die sie zuständig ist, große Fortschritte macht; es wurden keine Verzögerungen festgestellt und die gesetzlichen Fristen wurden nicht überschritten. Darüber hinaus wurden keine größeren Risiken gemeldet, die zu einer verspäteten Inbetriebnahme führen würden.**

Auch die Mitgliedsstaaten machen bei den Entwicklungen, die in ihrer Zuständigkeit liegen, erhebliche Fortschritte. Wie jedoch in Abschnitt 4.2 dargelegt, **wurde für ein Projekt eine Verzögerung und somit eine Überschreitung der gesetzlichen Frist (in diesem Fall der 31.12.2022) gemeldet, und zwar für das Projekt NA, PN und TS, das als rein nationales Projekt eingestuft wird.** Die von den Mitgliedstaaten gemeldeten Verzögerungen sind in den Tabellen 9, 10 und 11 der diesem Bericht beigefügten Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen dargestellt und können wie folgt zusammengefasst werden:

- Was die Umsetzung der Ankunftsmeldung (NA) anbelangt, so haben die folgenden Mitgliedstaaten ein Einführungsdatum vorgesehen, das nach Ablauf der im UZK-Arbeitsprogramm festgelegten Frist liegt: BE, BG, DE, EE, ES, FI, FR, NL und RO. DK hat keinen geplanten Termin für die Einführung der NA genannt. Konkret haben vier Mitgliedstaaten gemeldet, dass sie die in Version 2 des ICS2 integrierte NA verwenden werden (geplante Einführung: 1.3.2023). In acht Mitgliedstaaten beschränkt sich die Verzögerung auf zwei bis drei Monate.
- Was die Umsetzung der Gestellungsmitteilung (PN) und der vorübergehenden Verwahrung (TS) anbelangt, so haben die folgenden Mitgliedstaaten ein geplantes Datum für die Einführung der PN angegeben, das nach Ablauf der im Arbeitsprogramm festgelegten Frist liegt: BE, FR und NL. DK hat keinen geplanten Termin für die Einführung der PN genannt.

In zwei Mitgliedstaaten beschränkt sich die geschätzte Verzögerung auf zwei Monate.

Was das Projekt „Nationale Einfuhrsysteme“ betrifft, so scheint das von einigen Mitgliedstaaten im letztjährigen Bericht erwähnte Risiko von Verzögerungen unter Kontrolle zu sein; somit scheint nicht länger die Gefahr einer nicht fristgerechten Fertigstellung zu bestehen, die sich möglicherweise auf das transeuropäische CCI-Projekt hätte auswirken können.

Im Hinblick auf das nationale Projekt zu den Besonderen Verfahren gaben alle Mitgliedstaaten an, dass sie innerhalb des Zeitplans liegen; eine Ausnahme bildet Ausfuhrkomponente, für die ein Mitgliedstaat (DK) kein Datum genannt hat.

Aufseiten der **Mitgliedsstaaten** sind einige allgemeine Risiken seit dem vergangenen Jahr erneut aufgetreten, wodurch die Fortschritte bei den Tätigkeiten der Mitgliedstaaten beeinträchtigt werden könnten. Ein wesentlicher Grund für die Schwierigkeiten und Verzögerungsrisiken liegt laut Angaben der Mitgliedstaaten darin, dass es ihnen an Ressourcen mangelt und dass die Projekte im Rahmen des UZK weiter integriert werden müssen. Im Vergleich zum Vorjahresbericht gibt es nur noch wenige Fälle, in denen bei Ausschreibungen noch kein Zuschlag erteilt wurde; in den anderen Fällen besteht im Bereich der Auftragsvergabe kein Risiko mehr. Was den Mangel an finanziellen Mitteln betrifft, so konnten die Mitgliedstaaten dank der Annahme des UZK-Arbeitsprogramms und des jährlichen Fortschrittsberichts durch die **Kommission** Ende 2019 zusätzliche Mittel erhalten. Ein Mitgliedstaat verwies in seinem Bericht ausdrücklich auf dieses erfolgreiche Ergebnis. Im Hinblick auf die Personalausstattung haben die Mitgliedstaaten erneut darauf hingewiesen,

dass der Mangel an Personal ein besonderes Risiko für die erfolgreiche und fristgerechte Durchführung der Projekte darstellt. Das Personal ist oftmals parallel mit anderen IT-Projekten beschäftigt. Darüber hinaus tragen viele Faktoren zur **Komplexität** der Projekte im Rahmen des UZK bei (in Bezug auf Abhängigkeiten zwischen den Projekten, den Übergang und die Erprobung mit den Wirtschaftsbeteiligten oder die Integration von Systemen).

Im jährlichen Fortschrittsbericht 2019 haben die Mitgliedstaaten bereits auf die Schwierigkeiten im Zusammenhang mit der Erfüllung der **Verpflichtungen in Bezug auf die Zollsysteme** hingewiesen, **die durch das am 5. Dezember 2017 angenommene Mehrwertsteuer-Paket für den elektronischen Handel⁸ auferlegt wurden**. Nach Angaben der Mitgliedstaaten könnte die parallel erfolgende Umsetzung dazu führen, dass es zu Verzögerungen bei der Fertigstellung der elektronischen Systeme im Rahmen des UZK innerhalb der entsprechenden Fristen kommen könnte. Die **Kommission** hat die Situation in diesem Jahr weiter beobachtet. Am 8. Mai 2020 schlug die Kommission vor, die Einführung der neuen Vorschriften um sechs Monate zu verschieben (vom 1. Januar 2021 auf den 1. Juli 2021 oder später). Am 20. Juli 2020 nahm der Rat diesen Vorschlag an und erließ die erforderlichen Rechtsvorschriften⁹. Durch diesen Aufschub haben die Mitgliedstaaten mehr Zeit, um die gesetzlichen Fristen für die Entwicklung auf nationaler Ebene einzuhalten; zudem haben 2020 weniger Mitgliedstaaten angegeben, dass die Mehrwertsteuer-Initiative für den elektronischen Handel zusätzliche Auswirkungen auf die Umsetzung im Rahmen des UZK haben könnte. Vor allem zwei Mitgliedstaaten gaben an, dass einige Tätigkeiten im Rahmen des UZK neu geplant und Plattformen sowie unterstützende IT-Systeme aufgerüstet werden müssten. Sie erklärten jedoch auch, dass sie Abhilfemaßnahmen in Erwägung zögen, um ernsthafte Verzögerungen der Inbetriebnahme zu verhindern. Es ist anzumerken, dass die Risiken aufseiten der Mitgliedstaaten in Verbindung mit anderen externen Faktoren wie COVID-19 und dem Brexit betrachtet wurden (siehe S. 29, S. 35 und S. 41 der diesem Bericht beigefügten Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen).

Was die Herausforderungen im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie und dem Austritt des Vereinigten Königreichs aus der EU anbelangt, so meldete die Kommission, dass COVID-19 keine Auswirkungen auf ihre eigenen Tätigkeiten habe und dass Abhilfemaßnahmen ergriffen worden seien, um den Auswirkungen des Austrittsabkommens entgegenzuwirken. Die Mitgliedstaaten gaben an, dass die Auswirkungen derzeit unklar seien, dass jedoch mit zusätzlichen Belastungen in Bezug auf die nationale Planung und die Anzahl der intern und extern verfügbaren Personalressourcen (IT-Auftragnehmer, Wirtschaftsbeteiligte) zu rechnen sei.

Zusammenfassend ergab die Bewertung der Hauptrisiken für die fristgerechte Umsetzung der Systeme im Rahmen des UZK, dass die Risiken hauptsächlich aufseiten der Mitgliedstaaten liegen und mit der Komplexität der Projekte, Problemen im Zusammenhang mit der Auftragsvergabe und Verträgen, begrenzten Ressourcen, dem Umstellungsprozess sowie einer Reihe von externen Faktoren wie COVID-19 und dem Brexit zusammenhängen. Die Kommission wird die Mitgliedstaaten weiterhin bei der Anwendung von Abhilfemaßnahmen unterstützen, um zu vermeiden, dass diese Risiken

⁸ [Durchführungsverordnung \(EU\) 2017/2459 des Rates vom 5. Dezember 2017](#) (ABl. L 348 vom 29.12.2017, S. 32)

⁹ [Beschluss \(EU\) 2020/1109 des Rates vom 20. Juli 2020 zur Änderung der Richtlinien \(EU\) 2017/2455 und \(EU\) 2019/1995 in Bezug auf die Umsetzungsfrist und den Geltungsbeginn als Reaktion auf die COVID-19-Pandemie](#) (ABl. L 244 vom 29.7.2020, S. 3), [Verordnung \(EU\) 2020/1108 des Rates vom 20. Juli 2020 zur Änderung der Verordnung \(EU\) 2017/2454 in Bezug auf den Geltungsbeginn als Reaktion auf die COVID-19-Pandemie](#) (ABl. L 244 vom 29.7.2020, S. 1) und [Durchführungsverordnung \(EU\) 2020/1112 des Rates vom 20. Juli 2020 zur Änderung der Durchführungsverordnung \(EU\) 2019/2026 in Bezug auf den Geltungsbeginn als Reaktion auf die COVID-19-Pandemie](#) (ABl. L 244 vom 29.7.2020, S. 9).

zu einer verspäteten Inbetriebnahme der elektronischen Systeme führen (vgl. nachstehenden Abschnitt 4.4).

4.4 Abhilfemaßnahmen

Was die **nationalen Projekte** anbelangt, so zeigen die von den Mitgliedstaaten übermittelten Informationen zur Planung und zu den Fortschritten Folgendes: Einerseits hat sich die Situation bezüglich der nationalen Einfuhrsysteme gegenüber dem letzten Jahr verbessert, da es keine Anzeichen für Verzögerungen mehr gibt, andererseits ist bezüglich des nationalen Projekts zu AN/PN/TS eine leichte Verschlechterung der Situation zu verzeichnen. **Angesichts der bewerteten Risiken beabsichtigt die Kommission, die Unterstützung für die Mitgliedstaaten** durch mehrere Maßnahmen **zu verstärken**. Da einige Mitgliedstaaten ihre nationalen Tätigkeiten mit den im Rahmen von Version 2 des ICS2 geplanten Tätigkeiten verbinden, wird die Kommission diese zweimonatige Abweichung in der Planung näher untersuchen. Sie wird die Fortschritte regelmäßiger überwachen, bilaterale Kontakte aufnehmen, um die Probleme zu verstehen, und formelle Schreiben an die betroffenen Mitgliedstaaten senden, um die Verzögerungsrisiken zu mindern. Unterdessen sollten die Mitgliedstaaten ihre intensive Zusammenarbeit bei der Umsetzung des Projekts AN/PN/TS fortsetzen und weiter beschleunigen und ihre Kräfte im Sachverständigenteam bündeln. Die Kommission wird das Sachverständigenteam auch weiterhin im Rahmen des Programms „Customs“ kofinanzieren, damit neue Ansätze für die Entwicklung und den Betrieb der IT-Systeme für den Zoll (ETCIT) erarbeitet werden können. Letztendlich liegt die fristgerechte Umsetzung der nationalen Komponenten weiterhin in der Verantwortung der Mitgliedstaaten.

Wie im letztjährigen Bericht angekündigt, hat die **Kommission** ihre Unterstützung für die Mitgliedstaaten bei der Entwicklung der **transeuropäischen Systeme** verstärkt, indem sie innovative Mechanismen für die Entwicklung und Inbetriebnahme eingeführt, den Governance-Ansatz verfeinert und transeuropäische Koordinierungs- und Überwachungsprogramme bereitgestellt hat. Dies wird nachstehend noch näher ausgeführt.

Die Kommission verfolgt **in Bezug auf die Entwicklung und Inbetriebnahme der elektronischen Systeme im Rahmen des UZK weiterhin einen agilen Ansatz**, um die Projektdokumentation und die Anwendungssoftware in besser handhabbaren Iterationen oder Paketen bereitzustellen und zu überprüfen. Dadurch können Fehler schneller behoben und die Arbeitsbelastung für die Kommission und die Mitgliedstaaten besser verteilt werden. Diese Methode wurde im Rahmen der Projekte AES, NCTS (Phase 5) und ICS2 eingeführt und sowohl von den Mitgliedstaaten als auch von den Wirtschaftsbeteiligten begrüßt. Nachdem eine allgemeine Anwendung dieses Ansatzes gefordert wurde, wurde er auch für andere Projekte im Rahmen des UZK wie PoUS und CCI verwendet. Des Weiteren hat die Kommission einen **Mechanismus** eingerichtet, der bereits in der Anfangsphase der Projekte eine **verstärkte Zusammenarbeit zwischen allen Beteiligten** ermöglichen soll; Ziel ist es, die Qualität der vorbereitenden Tätigkeiten zu verbessern und Schwierigkeiten bei der Entscheidungsfindung sowie zusätzliche Anforderungen in späteren Projektphasen zu vermeiden.

Ein Dashboard im Rahmen des mehrjährigen strategischen Aktionsplans für Zollbehörden (MASP-C) dient der Kommission als Instrument zur Verfolgung der Fortschritte und zum Austausch von Informationen. Die Grundlage für die Meilensteine im Dashboard sind der MASP-C 2019 und das UZK-Arbeitsprogramm 2019. Das Dashboard wird den Mitgliedstaaten (Koordinierungsgruppe Elektronischer Zoll) und der

Handelsgemeinschaft (Wirtschaftskontaktgruppe) vierteljährlich zu Informations- und Steuerungszwecken zur Verfügung gestellt.

Die Kommission überwacht nun nicht nur die Fortschritte anhand der im UZK-Arbeitsprogramm und im MASP-C festgelegten wichtigsten Meilensteine des Projekts, sondern legt auch spezifische Zwischenziele für jedes Projekt fest (z. B. Meilensteine, bis zu denen alle Mitgliedstaaten die Konformitätsprüfungen abgeschlossen haben sollten). Diese genaue Überwachung ist erforderlich, um die Einführung der dezentralen transeuropäischen Systeme umsetzen zu können und zusätzliche Kosten für den Betrieb alter und neuer Systeme, sollte sich das Zeitfenster für die Inbetriebnahme verschieben, zu vermeiden.

Was die Umsetzung des **ICS2-Programms** betrifft, so setzte die Kommission die „**transeuropäischen Koordinierungstätigkeiten**“ im Rahmen des ICS2 in den Jahren 2019 und 2020 fort.¹⁰ Die Arbeit konzentrierte sich auf die Umsetzung von Version 1 des ICS2, um die operative Bereitschaft der Zollbehörden der Mitgliedstaaten, der Kurierdienste und der EU-Anbieter von Postdiensten ab dem 15. März 2021 zu fördern.

Die Kommission hat die nationalen Verwaltungen und Wirtschaftsbeteiligten bei ihren Entwicklungstätigkeiten durch eine Reihe von Tätigkeiten unterstützt, unter anderem durch:

- die Schaffung eines speziellen Forums und die Organisation spezieller Webinare, Unterstützung in Form von häufig gestellten Fragen und die Organisation regelmäßiger Plenarsitzungen zur transeuropäischen Koordinierung im Rahmen des ICS2, an denen für das Projektmanagement und Risikomanagement zuständige nationale Vertreter aus allen Mitgliedstaaten, einzelne Wirtschaftsbeteiligte, Handelsverbände und internationale Organisationen teilnahmen;
- enge und kontinuierliche Überwachung, die Planung von nationalen Projektplänen und Handelsprojektplänen, um sicherzustellen, dass sie in Bezug auf alle einschlägigen Meilensteine der IT-Umsetzung (Kampagnen zur Konformitätsprüfung, Ende-zu-Ende-Tests, Tests mit Probedurchläufen) mit der zentralen Planung der Kommission übereinstimmen. Diese Maßnahmen reichten von kontinuierlicher Unterstützung über die Koordinierung von Tätigkeiten zur Konformitätsprüfung bis hin zur Förderung der nationalen Verwaltungen und Wirtschaftsteilnehmer, damit sie ihre einzelnen Projekte koordinieren;
- die Vorbereitung auf den Start von Kommunikationskampagnen durch verschiedene Tätigkeiten, die im Jahr 2020 und während der gesamten Umsetzung des ICS2-Programms durchgeführt wurden, unter anderem die Erstellung spezifischer Inhalte für das ICS2-Programm auf der Website der GD TAXUD;
- die Erstellung der Schulungsmaterialien, die auf dem gemeinsamen operativen Leitfaden für Version 1 des ICS2 basieren werden.

Darüber hinaus hat die Kommission Ende 2019 ein „**vierteljährliches Überwachungsprogramm der nationalen Verwaltungen**“ für die **transeuropäischen Systeme NCTS (Phase 5) und AES** mit wesentlichen Leistungsindikatoren eingeführt, damit Fortschritte regelmäßig bewertet werden können und bei möglichen Problemen frühzeitig eingegriffen werden kann.

Als ergänzendes Instrument hat die Kommission für diese Projekte zudem ein „**Koordinierungsprogramm für die nationalen Verwaltungen**“ eingeführt, um die

¹⁰ Der Tätigkeitsbereich „Transeuropäische Koordinierung“ im Rahmen des ICS2 wurde im Jahr 2018 als wesentlicher Bestandteil des ICS2-Programms eingeführt.

Mitgliedstaaten bei der Entwicklung und Einführung ihrer nationalen Komponenten für die transeuropäischen Systeme zu unterstützen. Diese Programme werden dazu beitragen, den Übergangsprozess im Bereich der IT ab 2020 durch einen speziellen Helpdesk, Webinare, bilaterale Besuche (sofern möglich), Schulungen, Folgemaßnahmen zu Konformitätsprüfungen, vierteljährliche Fortschrittsberichte, Service Delivery Management usw. zu steuern.

Für die sechs Monate, in denen das Programm durchgeführt wurde, können folgende Ergebnisse gemeldet werden:

- Alle nationalen Verwaltungen haben die Bestimmungen des Koordinierungsprogramms für NCTS (Phase 5) und AES eingehalten, indem sie mithilfe der vorgeschlagenen Vorlagen detaillierte nationale Projektpläne erstellt und sämtliche Abweichungen von ihrem Ausgangsplan gemeldet haben.
- Das allgemeine Koordinierungsprogramm wurde in vier virtuellen und physischen Sitzungen mit allen nationalen Verwaltungen erörtert und von der Koordinierungsgruppe Elektronischer Zoll (ECCG) angenommen.
- Es fanden drei bilaterale Besuche und sechs bilaterale Webinare mit nationalen Verwaltungen statt.
- Die Kommission hat der ECCG und der Gruppe für Zollpolitik (CPG) den aktuellen Bericht vorgelegt, der einen Überblick über die wesentlichen Leistungsindikatoren der aggregierten nationalen Pläne enthält.

Es wird davon ausgegangen, dass die Ergebnisse beider Programme wertvolle Informationen bezüglich des Fortschritts liefern; sie werden weiterhin für die künftigen jährlichen Fortschrittsberichte verwendet werden. Sie werden detaillierte Informationen über den Fortschritt der einzelnen Projekte und Mitgliedstaaten enthalten.

5 ZUSAMMENFASSUNG UND SCHLUSSFOLGERUNGEN IN BEZUG AUF DIE VERWALTUNG

Abschließend ist festzustellen, dass die Kommission und die Mitgliedstaaten im Rahmen der vollständigen Inbetriebnahme der elektronischen Systeme des UZK innerhalb der entsprechenden Fristen **vor einigen Herausforderungen stehen**. Aus der Bewertung der Fortschritte und der Risiken geht hervor, dass diese Herausforderungen **in erster Linie aufseiten der Mitgliedstaaten** liegen. Die Mitgliedstaaten verweisen auf die Ungewissheit bezüglich der Auswirkungen der COVID-19-Pandemie, auf die zahlreichen anderen Verpflichtungen, die im Rahmen der Zollsysteme erfüllt werden müssen, auf Ressourcenprobleme innerhalb der Mitgliedstaaten, auf die Komplexität und Verflechtung der Systeme und auf die Notwendigkeit eines reibungslosen Übergangs von den bestehenden zu den ausgebauten Systemen, damit die Auswirkungen auf den Handel so gering wie möglich gehalten werden. Die Kommission verpflichtet sich, die Fortschritte aufseiten der Mitgliedstaaten in den kommenden Jahren sorgfältiger und eingehender zu unterstützen, zu koordinieren und zu überwachen und eine Reihe von konkreten Maßnahmen zu ergreifen, um eine fristgerechte Umsetzung der nationalen sowie der transeuropäischen Systeme zu gewährleisten.

Es ist jedoch auch offensichtlich, dass **konkrete Fortschritte erzielt werden. Zahlreiche elektronische Systeme wurden bereits in Betrieb genommen und sind voll einsatzfähig.**

So wurde das Projekt INF SP in diesem Jahr erfolgreich in Betrieb genommen. Darüber hinaus wurden bedeutende Fortschritte dahingehend erzielt, dass die technischen und

funktionalen Spezifikationen für vier bzw. zwei Projekte sowie zwei Geschäftsszenarien fertiggestellt und Vorbereitungen für wichtige anstehende Versionen getroffen wurden.

Wie vorstehend erwähnt, verläuft die Inbetriebnahme der übrigen Projekte größtenteils planmäßig und soll im Einklang mit der im UZK-Arbeitsprogramm festgelegten Projektplanung abgeschlossen werden. Ein zusammenfassender Überblick über die Planung und die Fortschritte ist in Abbildung 4 zu sehen.

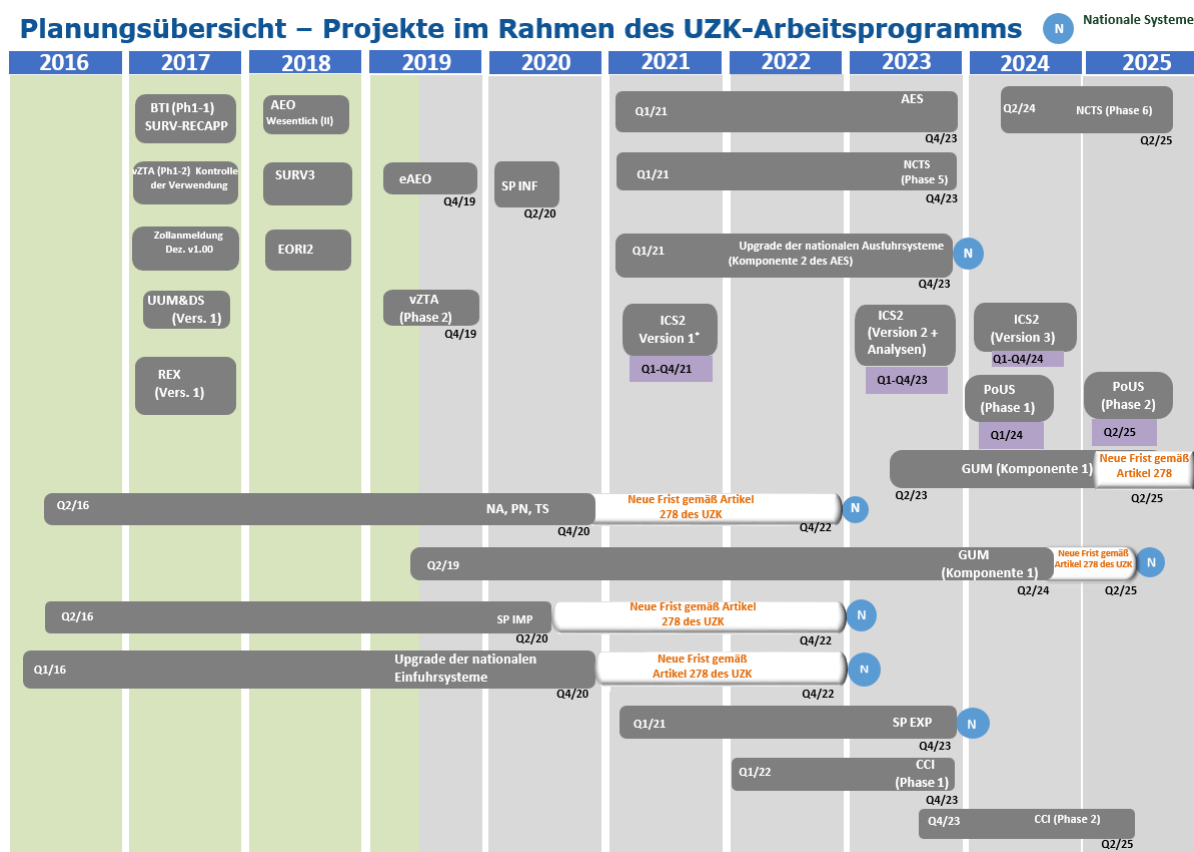


Abbildung 4: Planung von Projekten im Rahmen des UZK-Arbeitsprogramms

Die Kommission und die Mitgliedstaaten werden ihre regelmäßigen Sitzungen fortsetzen, um **die Projekte** sowohl über das Dashboard des MASP-C, als auch durch die verschärften Anforderungen an die Planung und die Berichterstattung über die Fortschritte bei der Umsetzung des UZK-Arbeitsprogramms **zu steuern und zu überwachen**. Die Kommission und die Mitgliedstaaten werden ferner die Ausarbeitung und Entwicklung der verbleibenden transeuropäischen Systeme in Bezug auf Geschäftsszenarien und Visionsdokumente sowie die Ausarbeitung der funktionalen und technischen Spezifikationen (in einigen Fällen auch der vorübergehenden technischen Spezifikationen) als Grundlage für die Einführung und Inbetriebnahme der Systeme fortsetzen.

Die Kommission wird die **vierteljährlichen Überwachungsprogramme der nationalen Verwaltungen** fortsetzen. Mit diesen Verwaltungsinstrumenten ist die Kommission zuversichtlich, dass sie über die geeigneten Mittel verfügt, um die bevorstehenden Herausforderungen zu bewältigen.

Alle Mitgliedstaaten haben sich bereit erklärt, Abhilfemaßnahmen festzulegen und zu ergreifen, um sicherzustellen, dass sie die im UZK-Arbeitsprogramm festgelegten Planungsfristen einhalten.

Weitere Einzelheiten zur Planung und zum Stand der einzelnen Projekte sind der **Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen** zu entnehmen, **die zusammen mit diesem Bericht veröffentlicht wird.**