

Βρυξέλλες, 2 Δεκεμβρίου 2025  
(OR. en)

16221/25

UD 299  
ENFOCUSTOM 211  
MI 987  
COMER 179  
TRANS 617  
ECOFIN 1657  
CADREFIN 346

#### ΔΙΑΒΙΒΑΣΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

---

Αποστολέας:	Για τη Γενική Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η κα Martine DEPREZ, Διευθύντρια
Ημερομηνία Παραλαβής:	1 Δεκεμβρίου 2025
Αποδέκτης:	κα Thérèse BLANCHET, Γενική Γραμματέας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:	COM(2025) 733 final
Θέμα:	ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ, ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ σχετικά με την ενδιάμεση αξιολόγηση του μέσου χρηματοδοτικής στήριξης για τον εξοπλισμό τελωνειακών ελέγχων 2021-2027

---

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο - COM(2025) 733 final.

---

σνημμ.: COM(2025) 733 final



Βρυξέλλες, 1.12.2025  
COM(2025) 733 final

**ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΤΟ  
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ, ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ  
ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ**

**σχετικά με την ενδιάμεση αξιολόγηση του μέσου χρηματοδοτικής στήριξης για τον  
εξοπλισμό τελωνειακών ελέγχων 2021-2027**

{SWD(2025) 385 final}

## 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΚΑΙ ΙΣΤΟΡΙΚΟ

Η τελωνειακή ένωση της ΕΕ, η οποία ιδρύθηκε το 1968, αποτελεί τομέα αποκλειστικής αρμοδιότητας της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αυτό σημαίνει ότι μόνο η ΕΕ μπορεί να θεσπίζει τελωνειακή νομοθεσία, ενώ τα κράτη μέλη είναι υπεύθυνα για την εφαρμογή της. Με την πάροδο του χρόνου, ο ρόλος των τελωνείων έχει επεκταθεί πέραν της παραδοσιακής εισπραξης εσόδων (όπως οι τελωνειακοί δασμοί, ο ΦΠΑ επί των εισαγόμενων εμπορευμάτων και, κατά περίπτωση, οι ειδικοί φόροι κατανάλωσης). Οι τελωνειακές αρχές εκτελούν πλέον πολλά άλλα καθήκοντα και επιδιώκουν ευρύτερους στόχους, όπως η προστασία της ασφάλειας, της υγείας και της ευημερίας των πολιτών και των επιχειρήσεων στην ΕΕ. Οι φυσικοί έλεγχοι από τελωνειακούς υπαλλήλους στα σημεία συνοριακής διέλευσης (συμπεριλαμβανομένων των χερσαίων συνόρων, των αερολιμένων, των θαλάσσιων λιμένων και των ταχυδρομικών κέντρων), καθώς και η ανάλυση δειγμάτων που λαμβάνονται κατά τη διάρκεια των εν λόγω ελέγχων στα τελωνειακά εργαστήρια, πρέπει να διενεργούνται με εναρμονισμένο τρόπο ώστε να αποτρέπεται η είσοδος παράνομων ή επικίνδυνων εμπορευμάτων στην ΕΕ, ενώ ταυτόχρονα να διευκολύνεται το νόμιμο εμπόριο. Για την αποδοτική και αποτελεσματική εκτέλεση των καθηκόντων τους, οι τελωνειακοί υπάλληλοι, τα σημεία συνοριακής διέλευσης και τα τελωνειακά εργαστήρια πρέπει να είναι εξοπλισμένα με σύγχρονο και αξιόπιστο εξοπλισμό ελέγχων. Το μέσο χρηματοδοτικής στήριξης για τον εξοπλισμό τελωνειακών ελέγχων (στο εξής: «CCEI» ή «μέσο») ανταποκρίνεται στην ανάγκη χρηματοδοτικής στήριξης των κρατών μελών για την αγορά τέτοιου εξοπλισμού.

Το CCEI<sup>(1)</sup> αποτελεί μέρος του ταμείου για την ολοκληρωμένη διαχείριση των συνόρων, μαζί με το μέσο για τη διαχείριση των συνόρων και τις θεωρήσεις<sup>(2)</sup>, στο πλαίσιο του τομέα 4 (Μετανάστευση και διαχείριση των συνόρων) του προϋπολογισμού της ΕΕ. Το μέσο αποτελεί ένα νέο πρόγραμμα χρηματοδότησης της ΕΕ στον τομέα της τελωνειακής πολιτικής<sup>(3)</sup> στο πλαίσιο του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου 2021-2027, με προϋπολογισμό 1,006 δισ. EUR για την περίοδο αυτή. Παρέχει επιχορηγήσεις στις τελωνειακές αρχές των κρατών μελών για την αγορά, τη συντήρηση και την αναβάθμιση του εξοπλισμού τελωνειακών ελέγχων.

Στόχος του μέσου είναι να συμβάλει στην επίτευξη επαρκών και ισοδύναμων αποτελεσμάτων στους τελωνειακούς ελέγχους, με μακροπρόθεσμο στόχο την επίτευξη εναρμονισμένης επιβολής της τελωνειακής νομοθεσίας μεταξύ όλων των κρατών μελών. Σκοπός του προγράμματος είναι να διασφαλιστεί ότι τα τελωνεία θα διαθέτουν επαρκή

---

<sup>(1)</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2021/1077 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Ιουνίου 2021, για τη θέσπιση, στο πλαίσιο του Ταμείου για την ολοκληρωμένη διαχείριση των συνόρων, του μέσου χρηματοδοτικής στήριξης για τον εξοπλισμό τελωνειακών ελέγχων.

<sup>(2)</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2021/1148 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Ιουλίου 2021, για τη θέσπιση, ως μέρους του Ταμείου για την Ολοκληρωμένη Διαχείριση των Συνόρων, του Μέσου Χρηματοδοτικής Στήριξης για τη Διαχείριση των Συνόρων και την Πολιτική Θεωρήσεων.

<sup>(3)</sup> Το πρόγραμμα «Τελωνεία» [κανονισμός (ΕΕ) 2021/444], το οποίο διευκολύνει και ενισχύει την τελωνειακή συνεργασία μεταξύ των τελωνειακών αρχών, αποτελεί τη συνέχεια προηγούμενων προγραμμάτων.

και υπερσύγχρονο εξοπλισμό ελέγχων. Με τον τρόπο αυτόν θα μειωθούν οι ανισοροπίες στη διενέργεια των τελωνειακών ελέγχων από τα κράτη μέλη λόγω διαφορών στις ικανότητές τους. Η διασφάλιση της διαθεσιμότητας ισοδύναμου εξοπλισμού ελέγχου συμβάλλει επίσης στην πρόληψη της εκτροπής εμπορευμάτων προς τα πιο αδύναμα σημεία του συστήματος τελωνειακών ελέγχων <sup>(4)</sup>. Το CCEI βοηθά τις τελωνειακές αρχές να ενεργούν ως ενιαίο σύνολο και να εκπληρώνουν την αποστολή τους, η οποία συνίσταται:

- στην προστασία των δημοσιονομικών και οικονομικών συμφερόντων της ΕΕ και των κρατών μελών της·
- στη διαφύλαξη της ασφάλειας και της προστασίας εντός της ΕΕ·
- στην προστασία της ΕΕ από το παράνομο εμπόριο, με παράλληλη διευκόλυνση των νόμιμων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων.

Το άρθρο 13 του κανονισμού CCEI απαιτεί από την Επιτροπή να διενεργήσει ενδιάμεση αξιολόγηση του μέσου, προκειμένου να εκτιμήσει τις επιδόσεις του όσον αφορά την αποτελεσματικότητα, την αποδοτικότητα, τη συνοχή, τη συνάφεια, τις συνέργειες και την προστιθέμενη αξία για την ΕΕ. Η παρούσα έκθεση παρουσιάζει τα ενδιάμεσα αποτελέσματα του μέσου για την περίοδο αναφοράς 2021-2024 και βασίζεται σε αξιολόγηση της Επιτροπής <sup>(5)</sup> που υποστηρίζεται από εξωτερική μελέτη <sup>(6)</sup>. Η αξιολόγηση καλύπτει και τα 27 κράτη μέλη.

Σκοπός της ενδιάμεσης αξιολόγησης είναι να εκτιμηθεί η πρόοδος που έχει σημειωθεί στην επίτευξη των στόχων του μέσου και να προσδιοριστούν τομείς που επιδέχονται βελτίωση, ώστε να διασφαλιστεί ότι το πρόγραμμα επιτελεί τον σκοπό του. Η ενδιάμεση αξιολόγηση επιτρέπει στην Επιτροπή να προβεί σε προσαρμογές στην εφαρμογή του CCEI με βάση την αποκτηθείσα πείρα και να αντλήσει διδάγματα για τη χάραξη μελλοντικής πολιτικής.

## **2. ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΙ ΤΡΕΧΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ**

Το CCEI τέθηκε σε λειτουργία το 2021 με την έκδοση και την έναρξη ισχύος του κανονισμού CCEI. Εφαρμόζεται από τη ΓΔ TAXUD με άμεση διαχείριση μέσω πολυετών προγραμμάτων εργασίας. Οι μόνοι δικαιούχοι του είναι οι τελωνειακές αρχές των κρατών μελών της ΕΕ. Όπως αναφέρεται στο πρώτο (2021-2022) και στο δεύτερο (2023-2024) πολυετές πρόγραμμα εργασίας, δρομολογήθηκαν δύο προσκλήσεις υποβολής προτάσεων, τον Οκτώβριο του 2021 και τον Δεκέμβριο του 2023, αντίστοιχα. Η πρώτη πρόσκληση είχε προϋπολογισμό 271,5 εκατ. EUR και η δεύτερη 284 εκατ. EUR. Από κοινού, τα ποσά αυτά αντιπροσωπεύουν περίπου το 55 % των χρηματοδοτικών κονδυλίων του μέσου για την περίοδο 2021-2027.

---

<sup>(4)</sup> Η πρακτική αυτή, γνωστή ως «άγρα σημείου εισόδου», υπονομεύει την αποτελεσματικότητα ολόκληρου του συστήματος.

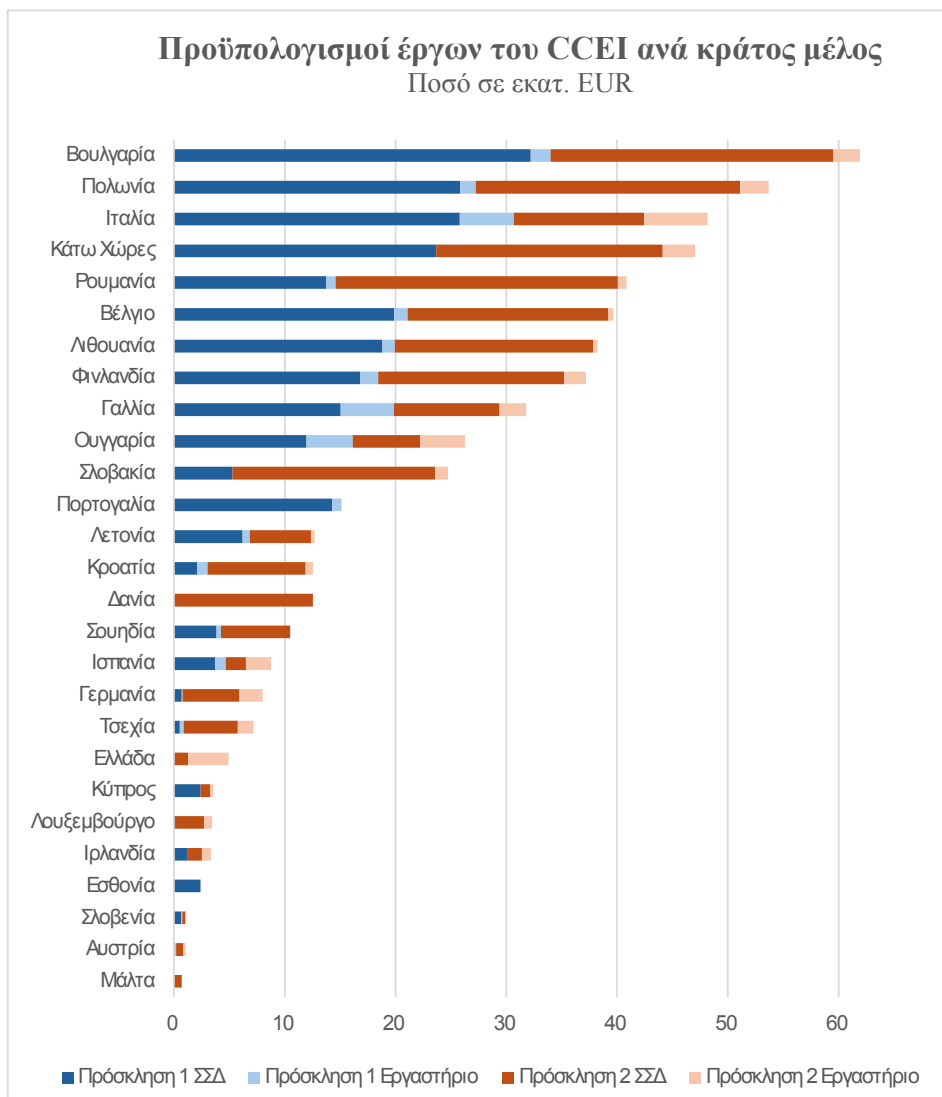
<sup>(5)</sup> SWD(2025) 385 final, έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής.

<sup>(6)</sup> Study supporting the interim evaluation of the CCEI 2021-2027 (Μελέτη για την υποστήριξη της ενδιάμεσης αξιολόγησης του CCEI 2021-2027), IPSOS και Synthesia, τελική έκθεση, Απρίλιος 2025.

Τα κράτη μέλη ήταν επιλέξιμα να υποβάλουν αιτήσεις για δύο θέματα: σημεία συνοριακής διέλευσης (στο εξής: ΣΣΔ) και τελωνειακά εργαστήρια. Μετά την αξιολόγηση των αιτήσεων για την πρώτη πρόσκληση, χρησιμοποιήθηκε ολόκληρος ο προϋπολογισμός, με την υπογραφή 24 συμφωνιών επιχορήγησης με τα κράτη μέλη για ΣΣΔ και 18 για τελωνειακά εργαστήρια. Τα κονδύλια που διατέθηκαν επέτρεψαν στα κράτη μέλη να αγοράσουν, να συντηρήσουν ή να αναβαθμίσουν περισσότερα από 1 300 τεμάχια εξοπλισμού τελωνειακών ελέγχων για πάνω από 210 ΣΣΔ και περισσότερα από 500 τεμάχια εξοπλισμού για περισσότερα από 30 τελωνειακά εργαστήρια.

Μετά την αξιολόγηση των αιτήσεων για τη δεύτερη πρόσκληση, η Επιτροπή υπέγραψε με τα κράτη μέλη 24 συμφωνίες επιχορήγησης για ΣΣΔ και 22 για τελωνειακά εργαστήρια. Για μία αίτηση (από τη Βουλγαρία, για ΣΣΔ) δεν είχε ολοκληρωθεί ακόμη η διαδικασία στα μέσα του 2025. Συμπεριλαμβανομένης αυτής της τελευταίας εκκρεμούς επιχορήγησης, ο προϋπολογισμός της δεύτερης πρόσκλησης χρησιμοποιήθηκε επίσης πλήρως. Η αξία των έργων που επιλέχθηκαν στο πλαίσιο των δύο προσκλήσεων παρουσιάζεται στο γράφημα 1.

Γράφημα 1: Κατανομή του προϋπολογισμού ανά θέμα πρόσκλησης και κράτος μέλος



Τα έργα μπορούν να διαρκούν έως και 36 μήνες, με δυνατότητα παράτασης σε αιτιολογημένες περιπτώσεις. Κατά τον χρόνο της ενδιάμεσης αξιολόγησης, το πρόγραμμα βρισκόταν ακόμη στα αρχικά στάδια υλοποίησής του. Έως τα μέσα του 2025 είχαν ολοκληρωθεί πλήρως 13 έργα από τα συνολικά 42 στο πλαίσιο της πρώτης πρόσκλησης. Άλλα 13 έργα αναμενόταν να ολοκληρωθούν το 2025, 12 ακόμα το 2026 και τέσσερα το 2027. Τα έργα από τη δεύτερη πρόσκληση υποβολής προτάσεων, τα οποία ξεκίνησαν στα τέλη του 2024 ή το 2025, θα διαρκέσουν έως το 2027-2028 <sup>(7)</sup>.

Το CCEI σχεδιάστηκε ώστε να χρησιμοποιεί μια προσέγγιση που βασίζεται στα δεδομένα για τη χάραξη πολιτικής. Στοιχεία δεδομένων όπως ο διαθέσιμος εξοπλισμός τελωνειακών ελέγχων, οι τρόποι μεταφοράς, οι κίνδυνοι και οι απειλές για κάθε ΣΣΔ και τελωνειακό εργαστήριο συλλέγονται από τα κράτη μέλη με κάθε υποβαλλόμενη αίτηση και στο πλαίσιο των ετήσιων και τελικών εκθέσεων υλοποίησης των έργων. Τα δεδομένα αυτά τροφοδοτούν τις αποφάσεις σχετικά με τις προτεραιότητες πολιτικής και την κατανομή των κονδυλίων και καθιστούν δυνατή την παρακολούθηση και την αξιολόγηση σε επίπεδο έργου και προγράμματος.

### **3. ΚΥΡΙΑ ΠΟΡΙΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΝΔΙΑΜΕΣΗΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ**

Η παρούσα ενότητα παρέχει σύννοψη της αξιολόγησης. Περισσότερες πληροφορίες είναι διαθέσιμες στο σχετικό έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής.

#### **3.1 Αποτελεσματικότητα**

Οι δραστηριότητες που προγραμματίστηκαν στο πλαίσιο του CCEI έχουν γενικά υλοποιηθεί όπως αναμενόταν, με δύο πολυετή προγράμματα εργασίας και δύο προσκλήσεις υποβολής προτάσεων. Και τα 27 κράτη μέλη έχουν λάβει χρηματοδότηση από το CCEI: 22 στο πλαίσιο αμφοτέρων των προσκλήσεων, δύο μόνο στο πλαίσιο της πρώτης και τρία μόνο στο πλαίσιο της δεύτερης. Η ζήτηση χρηματοδότησης υπερέβη ελαφρώς τον προϋπολογισμό και στις δύο προσκλήσεις: κατά λιγότερο από 1 % για την πρώτη πρόσκληση και 8 % για τη δεύτερη.

Ο σχεδιασμός του CCEI έχει αποδειχθεί κατάλληλος και ενδεδειγμένος για τον επιδιωκόμενο σκοπό. Πάνω από το 90 % των εθνικών τελωνειακών διοικήσεων που συμμετείχαν στην έρευνα συμφώνησαν ότι ο προϋπολογισμός του CCEI ήταν επαρκής για να καλυφθούν τα κενά στις επιδόσεις και να βελτιωθούν οι τελωνειακοί έλεγχοι στο κράτος μέλος τους. Το γεγονός ότι η ζήτηση για συγχρηματοδότηση ήταν τόσο στενά ευθυγραμμισμένη με τον διαθέσιμο προϋπολογισμό καταδεικνύει επίσης ότι το ποσό της διαθέσιμης χρηματοδότησης επαρκεί για την κάλυψη των κύριων αναγκών των κρατών μελών. Ωστόσο, οι αποφάσεις για την υποβολή αίτησης χρηματοδότησης από το CCEI δεν βασίζονται αποκλειστικά στις υφιστάμενες ανάγκες, καθώς τα κράτη μέλη πρέπει επίσης να λαμβάνουν υπόψη και άλλους σημαντικούς παράγοντες, όπως η επιχειρησιακή και οικονομική τους ικανότητα να αγοράζουν και να χρησιμοποιούν τον εξοπλισμό

---

<sup>(7)</sup> Το έργο AT-BCP από την πρόσκληση, με προγραμματισμένη διάρκεια 12 μηνών, έχει προγραμματιστεί να ολοκληρωθεί στις 30 Σεπτεμβρίου 2025. Το έργο ES-BCP από την ίδια πρόσκληση βρίσκεται σε διαδικασία διακοπής λόγω εθνικών παραμέτρων.

(συμπεριλαμβανομένων του προϋπολογισμού συγχρηματοδότησης, του εκπαιδευμένου προσωπικού, των υποδομών και των αναμενόμενων εμπορικών ροών στα ΣΣΔ).

### *Καθυστερήσεις στην υλοποίηση*

Σε μεγάλο ποσοστό των έργων στο πλαίσιο της πρώτης πρόσκλησης έχουν σημειωθεί καθυστερήσεις στην υλοποίηση: 20 από τις 42 συμφωνίες επιχορήγησης <sup>(8)</sup> παρατάθηκαν ή αναμένεται επί του παρόντος να παραταθούν. Πάνω από τις μισές (53 %) εθνικές τελωνειακές διοικήσεις ανέφεραν ότι η πρόοδος στην εφαρμογή του CCEI στις χώρες τους ήταν βραδύτερη από την αναμενόμενη. Οι καθυστερήσεις αυτές έχουν αντίκτυπο τόσο στις συνολικές επιδόσεις του μέσου (π.χ. καθυστερήσεις στη βελτίωση των επιδόσεων της τελωνειακής ένωσης) όσο και στην ικανότητα δημοσιονομικού σχεδιασμού της Επιτροπής (καθώς οι καθυστερήσεις στην υλοποίηση των έργων επιβραδύνουν την κατανομή των κονδυλίων της ΕΕ).

Ο σημαντικότερος παράγοντας που παρεμπόδισε την πρόοδο των έργων του CCEI ήταν η δυσκολία ολοκλήρωσης των εθνικών διαδικασιών προμηθειών. Οι εθνικές τελωνειακές αρχές ανέφεραν τα ακόλουθα προβλήματα ως παράγοντες που επιβράδυναν την προμήθεια εξοπλισμού: επαχθείς διαδικασίες που απαιτούν πολλαπλές άδειες και εγκρίσεις· έλλειψη εμπειρογνώσιας και ανθρώπινων πόρων στις μονάδες προμηθειών· αβεβαιότητα σχετικά με το αν και με ποιον τρόπο πρέπει να αποκλείονται ορισμένοι προμηθευτές λόγω ανησυχιών για την κυβερνοασφάλεια· έλλειψη προσφερόντων· προσφυγές ή καταγγελίες από μη επιτυγχόντες προσφέροντες· και δημοσιονομικοί περιορισμοί. Οι καθυστερήσεις αυτές, σε συνδυασμό με το ότι η ζήτηση υπερέβη μόνο οριακά τον διαθέσιμο προϋπολογισμό στο πλαίσιο και των δύο προσκλήσεων, δείχνουν ότι οι τελωνειακές αρχές των κρατών μελών διαθέτουν περιορισμένη ικανότητα απορρόφησης για έργα αυτής της κλίμακας.

Τα ζητήματα κυβερνοασφάλειας διαδραμάτισαν σημαντικό ρόλο σε αρκετά έργα. Καθώς τα τελευταία χρόνια έχουν προκύψει και ενταθεί σχετικές ανησυχίες, έχουν καταβληθεί προσπάθειες για την αξιολόγηση των προφίλ κινδύνου των κατασκευαστών και, όπου απαιτείται, για τον περιορισμό της συμμετοχής προσφερόντων υψηλού κινδύνου σε διαδικασίες σύναψης συμβάσεων για ευαίσθητο εξοπλισμό. Στόχος είναι να διασφαλιστεί ότι μόνο ασφαλείς λύσεις λαμβάνουν χρηματοδότηση από την ΕΕ (συμπεριλαμβανομένου του CCEI). Ωστόσο, αρκετά κράτη μέλη ανέφεραν πρακτικές δυσκολίες στην επίτευξη των ανωτέρω, καθώς η εθνική νομοθεσία παρέχει διαφορετικούς βαθμούς αποτελεσματικότητας όσον αφορά την αντιμετώπιση αυτών των ανησυχιών. Σε επίπεδο ΕΕ, η προστασία της ασφάλειας και της κυβερνοασφάλειας του εξοπλισμού αποτέλεσε αντικείμενο ειδικών κατευθυντήριων γραμμών της Επιτροπής που εκδόθηκαν στο πλαίσιο της πρόσκλησης του 2022 και επιβεβαιώθηκαν το 2023 μέσω των εργασιών της ομάδας συντονισμού του CCEI. Η δεύτερη πρόσκληση περιλάμβανε πρόσθετες απαιτήσεις και καθοδήγηση για τη διασφάλιση της ασφάλειας και της κυβερνοασφάλειας του εξοπλισμού που χρηματοδοτείται στο πλαίσιο του CCEI.

---

<sup>(8)</sup> Τον Ιούλιο του 2025.

Περιλαμβανόταν η υποχρέωση των δικαιούχων κρατών μελών να εξασφαλίζουν τη συμμετοχή εθνικών υπηρεσιών ασφάλειας και να παρέχουν δικαιολογητικά έγγραφα που αποδεικνύουν τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις ασφάλειας. Ωστόσο, το ζήτημα αυτό δεν έχει ακόμη αντιμετωπιστεί με εναρμονισμένο τρόπο σε επίπεδο ΕΕ, καθώς ορισμένες φορές οι διαδικασίες σύναψης δημόσιων συμβάσεων ακυρώνονται, δρομολογούνται εκ νέου και/ή επανασχεδιάζονται ώστε να συμμορφώνονται με τους εθνικούς κανόνες για τις δημόσιες συμβάσεις και τις προτεραιότητες ασφάλειας.

Η γενική εισβολή της Ρωσίας στην Ουκρανία επηρέασε επίσης ορισμένα έργα του CCEI σε χώρες που συνορεύουν με την Ουκρανία, τη Λευκορωσία ή τη Ρωσία, προκαλώντας καθυστερήσεις ή απαιτώντας τη μεταφορά του προγραμματισμένου εξοπλισμού σε άλλες τοποθεσίες λόγω σημαντικών αλλαγών στις εμπορικές ροές.

### *Προκύπτοντα αποτελέσματα*

Παρά τις καθυστερήσεις και τα εμπόδια στην υλοποίηση που αναφέρονται ανωτέρω, το CCEI έχει αρχίσει να παράγει απτά αποτελέσματα. Σύμφωνα με τα στοιχεία που υπέβαλαν τα κράτη μέλη, 907 τεμάχια εξοπλισμού είχαν αγοραστεί, συντηρηθεί ή αναβαθμιστεί μέσω κονδυλίων του CCEI έως το τέλος του 2024. Για τα ΣΣΔ, ο χρησιμοποιούμενος εξοπλισμός αντιπροσωπεύει το 41 % του συνόλου του εξοπλισμού στο πλαίσιο της πρώτης πρόσκλησης· για τα εργαστήρια, αντιπροσωπεύει το 64 %.

Ωστόσο, η ποσοτική μέτρηση των αποτελεσμάτων και του αντικτύπου του CCEI παραμένει δύσκολη σε αυτό το πρώιμο στάδιο. Η μέχρι σήμερα πείρα δείχνει ότι όλοι οι δείκτες αποτελεσμάτων που παρατίθενται στο πλαίσιο παρακολούθησης και αξιολόγησης του CCEI<sup>(9)</sup> επηρεάζονται από σημαντικές προκλήσεις και περιορισμούς που σχετίζονται με την πληρότητα, την ποιότητα και τη συγκρισιμότητα των υποκείμενων δεδομένων. Μέχρι τα τέλη του 2024 ο κύριος δείκτης αποτελεσμάτων που μετρά το ποσοστό των ΣΣΔ τα οποία τηρούν πλήρως τον κοινό κατάλογο εξοπλισμού που θα πρέπει να είναι διαθέσιμος για κάθε τύπο ΣΣΔ κατέδειξε αργή πρόοδο (10,67 % έναντι στόχου 60 %). Ο δείκτης που μετρά το ποσοστό των κρατών μελών που έχουν εκπληρώσει τις δεσμεύσεις τους (με βάση τις τιμές βάσης ή τους στόχους που τα ίδια έθεσαν, π.χ. αριθμός ή αξία των κατασχέσεων διαφόρων ειδών αγαθών ή ουσιών, αριθμός ελέγχων που διενεργήθηκαν ή ποσοστά θετικών αποτελεσμάτων) παρουσιάζει επίσης περιορισμένη πρόοδο (μεταξύ 10 % και 21 %, ανάλογα με τον στόχο, έναντι στόχου 60 %). Τα αποτελέσματα αυτά υποδηλώνουν επίσης ότι οι στόχοι που έχουν τεθεί μπορεί να είναι μη ρεαλιστικοί και υπερβολικά φιλόδοξοι, καθώς περιγράφουν ένα ιδανικό σενάριο και δεν λαμβάνουν επαρκώς υπόψη τις ιδιαιτερότητες των επιμέρους ΣΣΔ και των τελωνειακών ελέγχων. Δεδομένου ότι χρειάζεται περισσότερος χρόνος για

---

<sup>(9)</sup> Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2022/1528 της Επιτροπής, της 4ης Ιουλίου 2022, για τη συμπλήρωση του κανονισμού (ΕΕ) 2021/1077 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου με διατάξεις σχετικά με τη θέσπιση πλαισίου παρακολούθησης και αξιολόγησης.

να γίνει εμφανής ο αντίκτυπος των έργων, δεν έχει καταστεί μέχρι στιγμής δυνατό να υπολογιστούν οι δείκτες αντικτύπου <sup>(10)</sup> για το μέσο.

Κατά τη διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη, τα περισσότερα κράτη μέλη (74 % όσων απάντησαν) απάντησαν ότι, με βάση την έως τώρα πείρα και τις προσδοκίες για το υπόλοιπο της περιόδου προγραμματισμού, το CCEI θα συνεισφέρει «σημαντικά» στην επίτευξη του ειδικού στόχου του, δηλαδή της «συμβολής σε επαρκή και ισοδύναμα αποτελέσματα των τελωνειακών ελέγχων». Τα υπόλοιπα κράτη μέλη ανέμεναν «κάποια» συνεισφορά (16 %) ή απάντησαν «δεν γνωρίζω» (10 %). Οι εθνικές τελωνειακές διοικήσεις ανέφεραν επίσης ότι ο εξοπλισμός που έχει αγοραστεί και χρησιμοποιηθεί μέχρι σήμερα χρησιμοποιείται αποτελεσματικά και σύμφωνα με τον σκοπό του. Οι περισσότεροι απαντήσαντες παρατήρησαν αξιοσημείωτες βελτιώσεις στις επιδόσεις τόσο των ΣΣΔ (ιδίως όσον αφορά την ακρίβεια ανίχνευσης, αλλά και την ταχύτητα, την ικανότητα και τον αριθμό των ελέγχων) όσο και των τελωνειακών εργαστηρίων. Όσον αφορά την καινοτομία, το 91 % όσων απάντησαν συμφώνησε ότι το CCEI ενθαρρύνει και διευκολύνει την αγορά καινοτόμου εξοπλισμού αιχμής. Το 87 % συμφώνησε ότι η εφαρμογή του CCEI λαμβάνει δεόντως υπόψη ζητήματα ασφάλειας και περιβάλλοντος.

#### *Κατανομή της χρηματοδότησης στους τομείς ύψιστης προτεραιότητας*

Στο πλαίσιο της αξιολόγησης εξετάστηκε ο τρόπος με τον οποίο αξιολογούνται και χρησιμοποιούνται οι ανάγκες για τον καθορισμό της κατανομής της χρηματοδότησης. Η ΓΔ TAXUD προσδιόρισε τομείς προτεραιότητας σε κάθε πολυετές πρόγραμμα εργασίας για την αντιμετώπιση ειδικών αναγκών. Ωστόσο, οι προτεραιότητες αυτές ήταν ευρείες και οι εθνικές τελωνειακές αρχές ήταν ελεύθερες να υποβάλουν αίτηση για κάθε επιλέξιμο εξοπλισμό. Οι περιπτωσιολογικές μελέτες που διενεργήθηκαν για την εν λόγω αξιολόγηση δείχνουν ότι ορισμένα κράτη μέλη, αν όχι όλα, επικεντρώθηκαν στους υψηλότερους κινδύνους. Επιπλέον, η οριακή υπερέκλυση του προϋπολογισμού στις προσκλήσεις του CCEI σήμαινε ότι ουσιαστικά δεν υπήρχε ανταγωνισμός για χρηματοδότηση. Κατά συνέπεια, δεν ήταν αναγκαίο η Επιτροπή να δώσει προτεραιότητα σε προτάσεις ή δέσμες εργασιών που ευθυγραμμίζονταν περισσότερο με βασικές ανάγκες ή κινδύνους. Ο πολυλειτουργικός χαρακτήρας του εξοπλισμού, ο οποίος μπορούσε καταρχήν να χρησιμοποιηθεί για την αντιμετώπιση ποικίλων απειλών και κινδύνων, εξηγεί επίσης την έλλειψη ιεράρχησης μεταξύ των προτάσεων. Ουσιαστικά, τα κράτη μέλη έλαβαν συγχρηματοδότηση για κάθε εξοπλισμό για τον οποίο επέλεξαν να υποβάλουν αίτηση, εφόσον ήταν επιλέξιμος στο πλαίσιο του CCEI. Επιπλέον, υπάρχουν προβλήματα με τα διαθέσιμα δεδομένα για τις εκτιμήσεις αναγκών, όπως όσον αφορά τον εξοπλισμό που είναι επί του παρόντος διαθέσιμος σε κάθε ΣΣΔ σε σύγκριση με τον εξοπλισμό που θα έπρεπε ιδανικά να διατίθεται με βάση τους όγκους κυκλοφορίας και τα προφίλ κινδύνου. Κατά συνέπεια, το CCEI, όπως έχει εφαρμοστεί μέχρι σήμερα, ενδέχεται να μη διασφαλίζει πάντα την όσο το δυνατόν

---

<sup>(10)</sup> Οι εν λόγω δείκτες αντικτύπου σχετίζονται με τη συμβολή του CCEI: i) στην προστασία των δημοσιονομικών και οικονομικών συμφερόντων της ΕΕ· ii) στη διασφάλιση της ασφάλειας και της προστασίας της ΕΕ και των πολιτών της· και iii) στην προστασία της ΕΕ από το παράνομο εμπόριο, με παράλληλη διευκόλυνση των νόμιμων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων.

αποτελεσματικότερη και αποδοτικότερη κάλυψη των σημαντικότερων κενών και αναγκών σε επίπεδο ΕΕ.

Είναι δύσκολο να προσδιοριστεί ο κατάλληλος βαθμός καθοδήγησης και επιτακτικότητας. Μια πιο κεντρική προσέγγιση από την κορυφή προς τη βάση —στο πλαίσιο της οποίας οι αποφάσεις σχετικά με τις αγορές εξοπλισμού και τις τοποθεσίες εγκατάστασης λαμβάνονται σε επίπεδο ΕΕ— θα μπορούσε καταρχήν να οδηγήσει σε αποτελεσματικότερη κατανομή των πόρων και καλύτερη αντιμετώπιση των προκλήσεων που αντιμετωπίζει η ΕΕ στο σύνολό της. Ωστόσο, η εθνική αρμοδιότητα για τους τελωνειακούς ελέγχους περιορίζει τον βαθμό καθοδήγησης που θα ήταν πολιτικά και νομικά εφικτός. Η παροχή σε όλα τα κράτη μέλη της δυνατότητας συμμετοχής συμβάλλει στην εξασφάλιση ευρείας στήριξης για το μέσο. Η απόφαση για την αγορά εξοπλισμού είναι πολύπλοκη, καθώς απαιτεί την εξέταση πολλαπλών παραγόντων πέραν της απλής ανάγκης για τον εξοπλισμό: υφιστάμενες υποδομές, διαθέσιμος χώρος, γεωγραφική θέση, επαρκές εκπαιδευμένο προσωπικό, δημοσιονομικοί περιορισμοί, μοντέλα κυκλοφορίας κ.λπ. Ορισμένοι από αυτούς τους παράγοντες μπορούν, ενδεχομένως, να εκτιμηθούν επαρκώς μόνο από την οπτική του κράτους μέλους ή μέσω επιτόπιων επιθεωρήσεων από την Επιτροπή, με αξιολόγηση των ΣΣΔ ή των τελωνειακών εργαστηρίων στο σύνολό τους.

### 3.2 Αποδοτικότητα

Η αξιολόγηση επιβεβαίωσε ότι η εφαρμογή του CCEI είναι σε μεγάλο βαθμό αποδοτική. Οι εθνικές τελωνειακές διοικήσεις ανέφεραν υψηλή ικανοποίηση όσον αφορά την καθοδήγηση, τη διαχείριση του προγράμματος και την έγκαιρη παροχή στήριξης από τη ΓΔ TAXUD. Τα σχόλια σχετικά με τις διαδικασίες υποβολής αίτησης και χορήγησης επιχορηγήσεων ήταν επίσης γενικά θετικά. Οι αιτούντες δεν διατύπωσαν σημαντικά παράπονα, εκτός από τη διοικητική επιβάρυνση που συνδέεται με την προετοιμασία των αιτήσεων του CCEI, η οποία σε αρκετά κράτη μέλη κρίθηκε ιδιαίτερα επαχθής.

Αυτή η κριτική σχετικά με τη διαδικασία υποβολής αιτήσεων αφορά κυρίως το μοντέλο δεδομένων και, ειδικότερα, τα εκτενή ποσοτικά δεδομένα που απαιτούνται. Στα εν λόγω δεδομένα περιλαμβάνονται τα εξής: i) ολοκληρωμένη απογραφή του εξοπλισμού τελωνειακών ελέγχων του κράτους μέλους που είναι διαθέσιμος στα ΣΣΔ και στα τελωνειακά εργαστήρια· ii) στατιστικές κυκλοφορίας· iii) πληροφορίες σχετικά με τους κινδύνους· και iv) δείκτες επιδόσεων. Σύμφωνα με την προσέγγιση που βασίζεται στα δεδομένα, η οποία κατοχυρώνεται στον κανονισμό CCEI, σκοπός της συλλογής των εν λόγω δεδομένων είναι ο αντικειμενικός εντοπισμός κενών και αναγκών, ώστε η χρηματοδότηση του CCEI να μπορεί να στοχοθετηθεί αναλόγως, καθώς και η διευκόλυνση της παρακολούθησης και της αξιολόγησης του μέσου.

Ωστόσο, οι περισσότερες εθνικές τελωνειακές διοικήσεις θεώρησαν δύσκολη και επαχθή την παροχή του απαιτούμενου βαθμού λεπτομέρειας και ανάλυσης. Η συλλογή δεδομένων και η υποβολή στοιχείων συχνά απαιτούσαν σημαντική ανθρώπινη προσπάθεια, καθώς τα δεδομένα έπρεπε συνήθως να συγκεντρωθούν από πολλαπλές πηγές και οι κατηγορίες δεν ήταν πάντα ευθυγραμμισμένες με τις εθνικές διαδικασίες και

τα εθνικά πλαίσια. Σε ορισμένες περιπτώσεις, δεν υπήρχαν καθόλου διαθέσιμα δεδομένα. Αρκετά κράτη μέλη αμφισβήτησαν τη συνάφεια και τη χρησιμότητα των δεδομένων. Παρότι γενικά αντιλαμβάνονταν την ανάγκη η στήριξη του CCEI να βασίζεται σε σαφή κατανόηση των πραγματικών αναγκών και κινδύνων και υποστήριζαν, καταρχήν, τις προσπάθειες της Επιτροπής, πολλά κράτη μέλη εξέφρασαν αμφιβολίες για το αν τα τρέχοντα δελτία δεδομένων συνέβαλλαν στην επίτευξη αυτού του στόχου.

Ως εκ τούτου, υπάρχουν προβλήματα όσον αφορά την πληρότητα, την ποιότητα, την αξιοπιστία και τη συγκρισιμότητα των δεδομένων του CCEI σε όλα τα κράτη μέλη και τις κατηγορίες. Αυτό εμποδίζει την πλήρη εφαρμογή και την αξιοποίηση των δυνατοτήτων του μοντέλου δεδομένων. Οι περιορισμοί των τελωνειακών δεδομένων της ΕΕ δεν παρατηρούνται μόνο στο CCEI. Η Επιτροπή πρότεινε τη δημιουργία ειδικού κόμβου τελωνειακών δεδομένων της ΕΕ με σκοπό: i) να ενοποιηθούν δεδομένα που επί του παρόντος είναι διάσπαρτα σε πολλές πηγές· ii) να καταστεί δυνατή η καλύτερη ανάλυση δεδομένων· και iii) να καταστεί δυνατή η χρήση καλύτερων διαδικασιών για τη διαχείριση και τον έλεγχο των κινδύνων.

Κατά συνέπεια, υπάρχουν σημαντικές δυνατότητες απλούστευσης του μοντέλου δεδομένων. Το πλαίσιο θα μπορούσε να εξορθολογιστεί ώστε να επικεντρωθεί σε στοιχεία για τα οποία μπορούν να συλλέγονται αξιόπιστα και συγκρίσιμα δεδομένα με ελάχιστη πρόσθετη προσπάθεια και στη συνέχεια να χρησιμοποιούνται για τον εντοπισμό πραγματικών αναγκών και την παρακολούθηση της προόδου. Ο βαθμός λεπτομέρειας των δεδομένων που πρέπει να συλλέγονται για τους δείκτες θα πρέπει να αναθεωρηθεί, λαμβανομένων υπόψη τυχόν μεθοδολογικών ανακολουθιών που εντοπίστηκαν και άλλων ιδιοτήτων που δεν έχουν καταγραφεί μέχρι στιγμής. Οι στόχοι των δεικτών που τέθηκαν κατά την έναρξη της υλοποίησης του προγράμματος θα πρέπει να επανεξεταστούν ώστε να διασφαλιστεί ότι είναι όλοι εφικτοί και, κυρίως, ρεαλιστικοί.

### 3.3 Συνοχή

Ο σχεδιασμός του CCEI παρουσιάζει εσωτερική συνοχή: τα διάφορα στοιχεία του λειτουργούν ικανοποιητικά από κοινού για την επίτευξη των στόχων του. Το CCEI έχει σχεδιαστεί ως σχετικά απλό μέσο που παρέχει χρηματοδοτική στήριξη για μία βασική δραστηριότητα: την αγορά, συντήρηση και αναβάθμιση εξοπλισμού τελωνειακών ελέγχων από τις εθνικές τελωνειακές διοικήσεις των 27 κρατών μελών. Η στήριξη αυτή παρέχεται σύμφωνα με μια σαφή και ορθή λογική παρέμβασης. Οι υποστηρικτικές δραστηριότητες (συμπεριλαμβανομένων των συνεδριάσεων και των παραδοτέων της ομάδας συντονισμού του CCEI και της καθοδήγησης και της τεχνικής και διοικητικής υποστήριξης που παρέχεται στους αιτούντες από τη ΓΔ TAXUD) συνάδουν με τη λογική και τους στόχους του μέσου.

Σε εξωτερικό επίπεδο, το CCEI έχει σχεδιαστεί κατά τρόπον ώστε να μεγιστοποιεί τη συνοχή με άλλα προγράμματα και ταμεία της ΕΕ. Ενθαρρύνει τη συμπληρωματικότητα

και τις συνέργειες με: το πρόγραμμα για τα τελωνεία <sup>(11)</sup>, το μέσο για τη διαχείριση των συνόρων και τις θεωρήσεις <sup>(12)</sup>, το πρόγραμμα της ΕΕ για την καταπολέμηση της απάτης, το πρόγραμμα «Ορίζων Ευρώπη», το Μέσο Τεχνικής Υποστήριξης, το Ταμείο Εσωτερικής Ασφάλειας και τον μηχανισμό ανάκαμψης και ανθεκτικότητας.

Συγκεκριμένα, το CCEI και το πρόγραμμα της ΕΕ για την καταπολέμηση της απάτης, το οποίο διαχειρίζεται η OLAF, είναι σαφώς συμπληρωματικά, καθώς εξυπηρετούν διακριτούς αλλά αλληλένδετους στόχους. Πριν από τη δημιουργία του CCEI ως αυτόνομου μέσου, το πρόγραμμα Hercule της OLAF διαδραμάτιζε καίριο ρόλο στη στήριξη των δικαιούχων που αναζητούσαν χρηματοδότηση για εξοπλισμό στα σύνορα. Από τη σύσταση του CCEI, το πρόγραμμα για την καταπολέμηση της απάτης έχει ανακατανείμει τους πόρους του σε άλλους δικαιούχους (π.χ. άλλες υπηρεσίες επιβολής του νόμου) και σε άλλα είδη εργαλείων και τεχνολογιών.

Ο βαθμός στον οποίο αυτό οδήγησε σε πραγματικές συνέργειες και συμπληρωματικότητες διαφέρει ως έναν βαθμό. Αυτό οφείλεται εν μέρει στα διαφορετικά επίπεδα ευαισθητοποίησης. Με βάση τις απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο, σχεδόν όλοι οι υπάλληλοι που ασχολούνται με το CCEI στις εθνικές τελωνειακές διοικήσεις είναι εξοικειωμένοι με το πρόγραμμα για τα τελωνεία, ενώ η ευαισθητοποίηση σχετικά με ορισμένες άλλες πρωτοβουλίες είναι σημαντικά χαμηλότερη, παρά την καθοδήγηση και τις πληροφορίες που παρείχε η Επιτροπή. Σε αντιστοιχία με τα ανωτέρω, τα περισσότερα παραδείγματα συνεργειών που επισημάνθηκαν από τους απαντήσαντες και τους ερωτώμενους αφορούσαν πτυχές του προγράμματος για τα τελωνεία, όπως η κατάρτιση, οι συνεδριάσεις, η ανταλλαγή εμπειρογνωσίας και φόρουμ, όπως η ομάδα εμπειρογνομόνων τελωνειακών εργαστηρίων, το ευρωπαϊκό δίκτυο τελωνειακών εργαστηρίων και η τελωνειακή ομάδα εμπειρογνομόνων για τα ανατολικά και νοτιοανατολικά χερσαία σύνορα. Ωστόσο, εντοπίστηκαν λίγα μόνο παραδείγματα συμπληρωματικής χρήσης του CCEI παράλληλα με άλλα μέσα της ΕΕ. Για παράδειγμα, ορισμένα κράτη μέλη ανέφεραν ότι είχαν χρησιμοποιήσει το πρόγραμμα για την καταπολέμηση της απάτης προκειμένου να λάβουν χρηματοδότηση για είδη που δεν καλύπτονται από το CCEI, αλλά συμπληρώνουν τον εξοπλισμό που χρηματοδοτείται από το CCEI (π.χ. βιντεοκάμερες, εξοπλισμός ΤΠ και οχήματα). Ο συνολικός αντίκτυπος των συνεργειών με το μέσο για τη διαχείριση των συνόρων και τις θεωρήσεις δεν έχει καταστεί ακόμη εμφανής.

Πολλά κράτη μέλη δεν έχουν προβεί ακόμη σε από κοινού χρήση εξοπλισμού που χρηματοδοτήθηκε από το CCEI με άλλες συνοριακές αρχές. Αυτό συχνά οφείλεται στην ιδιαίτερη φύση του εξοπλισμού, ο οποίος έχει σχεδιαστεί για τελωνειακή χρήση και απαιτεί εκπαιδευμένο προσωπικό για τη λειτουργία του.

---

<sup>(11)</sup> Μεταξύ άλλων, το πρόγραμμα για τα τελωνεία στηρίζει δράσεις που συμπληρώνουν το CCEI, όπως η ανταλλαγή ορθών πρακτικών, αντληθέντων διδαγμάτων και κατάρτισης όσον αφορά τον σχετικό εξοπλισμό.

<sup>(12)</sup> Το μέσο για τη διαχείριση των συνόρων και τις θεωρήσεις επικεντρώνεται κυρίως στον έλεγχο των προσώπων που διέρχονται τα εξωτερικά σύνορα της ΕΕ, συμπληρώνοντας έτσι την εστίαση του CCEI στα εμπορεύματα.

### 3.4 Ενωσιακή προστιθέμενη αξία

Στο πλαίσιο της αξιολόγησης εξετάστηκε αν το μέσο είχε θετικό αντίκτυπο για τους κύριους δικαιούχους, δηλαδή τις εθνικές τελωνειακές αρχές, πέραν των όσων θα μπορούσαν να επιτευχθούν μόνο μέσω εθνικών μέτρων και χρηματοδότησης. Ένας λόγος για τη σύσταση του CCEI ήταν η ύπαρξη ανισορροπιών μεταξύ των κρατών μελών όσον αφορά τους οικονομικούς πόρους για τον εξοπλισμό τελωνειακών ελέγχων, κάτι που σημαίνει ότι πολλές τελωνειακές αρχές δεν θα ήταν σε θέση να κινητοποιήσουν επαρκείς πόρους για εξοπλισμό χωρίς πρόσθετη εξωτερική χρηματοδότηση. Ωστόσο, όλα τα κράτη μέλη είναι επιλέξιμα για χρηματοδότηση από το CCEI, ακόμα και αν οι τελωνειακές αρχές τους θα μπορούσαν να αγοράσουν οι ίδιες τον εξοπλισμό.

Τα στοιχεία που συγκεντρώθηκαν κατά την αξιολόγηση δείχνουν ότι τα κράτη μέλη ενέπιπταν γενικά σε δύο ομάδες ανάλογα με τις περιστάσεις τους. Η πρώτη ομάδα περιλαμβάνει χώρες για τις οποίες η χρηματοδότηση του CCEI διευκόλυνε σαφώς αγορές εξοπλισμού που δεν θα μπορούσαν να πραγματοποιηθούν από άλλες πηγές. Οι περισσότερες τελωνειακές αρχές ανήκουν σε αυτήν την ομάδα, με σχεδόν τα δύο τρίτα (61 %) όσων απάντησαν να δηλώνουν ότι δεν θα ήταν σε θέση να αποκτήσουν τον εξοπλισμό που ζήτησαν στις αιτήσεις επιχορήγησης χωρίς τη στήριξη του CCEI. Μόνο το 9 % είχε αντίθετη άποψη, ενώ το υπόλοιπο 29 % είτε ήταν ουδέτερο είτε δεν απάντησε.

Υψηλά επίπεδα «προσθετικότητας» διαπιστώθηκαν σε έξι από τις διεξοδικές περιπτώσιολογικές μελέτες που διενεργήθηκαν σχετικά με 10 επιχορηγήσεις για την πρώτη πρόσκληση υποβολής προτάσεων του CCEI. Αντιθέτως, οι άλλες τέσσερις περιπτώσιολογικές μελέτες κάλυπταν ανάγκες εξοπλισμού για τις οποίες οι εθνικοί υπάλληλοι αναγνώρισαν ότι θα είχαν καλυφθεί ακόμα και χωρίς χρηματοδότηση από το CCEI. Στα συγκεκριμένα κράτη μέλη, ο ρόλος του CCEI ήταν να επιταχύνει την ανάπτυξη του αναγκαίου εξοπλισμού ή να ενισχύσει το πολιτικό προφίλ του εξοπλισμού τελωνειακών ελέγχων, παρέχοντας κίνητρα στα τελωνεία ώστε να επιδιώξουν μεγαλύτερη φιλοδοξία. Συνολικά, τα ευρήματα επιβεβαιώνουν ότι η χρηματοδότηση από το CCEI ήταν κυρίως συμπληρωματική, παρότι σε ορισμένες περιπτώσεις απλώς αντικατέστησε την εθνική χρηματοδότηση.

Τα περισσότερα κράτη μέλη είτε «συμφωνούσαν απολύτως» (29 %) είτε «μάλλον συμφωνούσαν» (55 %) ότι η ομάδα συντονισμού του CCEI ήταν ένα αποτελεσματικό φόρουμ συνεργασίας στην ΕΕ. Η εμπειρογνώσια, οι συμβουλές και τα υποδείγματα που ανταλλάχθηκαν στην ομάδα συντονισμού συνέβαλαν στη μείωση των εθνικών δαπανών για την κατάρτιση της συγγραφής υποχρεώσεων, τη διαχείριση των δημόσιων συμβάσεων και τη συνεργασία με τους προμηθευτές. Αυτό εκτιμήθηκε ιδιαίτερα από τα μικρότερα κράτη μέλη με πιο περιορισμένη ικανότητα.

Ωστόσο, εξακολουθούν να είναι περιορισμένα τα παραδείγματα επιχειρησιακής συνεργασίας που προέκυψε από το CCEI. Παρά τη συγχρηματοδότηση από την ΕΕ και τον γενικό ενθουσιασμό για στενότερη συνεργασία, οι αποφάσεις σχετικά με την αγορά και τη χρήση εξοπλισμού εξακολουθούν να λαμβάνονται σε μεγάλο βαθμό σε εθνικό επίπεδο. Αυτό συνάδει τόσο: i) με το μοντέλο εφαρμογής του CCEI (όπου τα κράτη μέλη

προμηθεύονται τον εξοπλισμό)· όσο και ii) με τις τελωνειακές πολιτικές γενικότερα (όπου οι επιμέρους τελωνειακές αρχές είναι υπεύθυνες για την ανάλυση κινδύνου και τους ελέγχους).

### 3.5 Συνάφεια

Στο πλαίσιο της αξιολόγησης εξετάστηκε ο βαθμός στον οποίο το CCEI ανταποκρίνεται στις εξελισσόμενες ανάγκες και προτεραιότητες της ΕΕ, η ικανότητά του να προσαρμόζεται στις αλλαγές και ο βαθμός στον οποίο ανταποκρίνεται στις ανάγκες των ενδιαφερόμενων μερών.

Η τελωνειακή στρατηγική της ΕΕ<sup>(13)</sup> και το σχέδιο δράσης για τα τελωνεία<sup>(14)</sup> παρέχουν το γενικό πλαίσιο για την ενίσχυση της τελωνειακής ένωσης. Καθορίζουν βασικές προτεραιότητες, όπως ο εκσυγχρονισμός της τελωνειακής επιβολής, η ενίσχυση της ανάλυσης και της διαχείρισης κινδύνων, η βελτίωση της ανταλλαγής δεδομένων και η προώθηση της συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών. Οι στρατηγικές αυτές αναδεικνύουν την αξία: i) της δημιουργίας ενός ανθεκτικότερου τελωνειακού συστήματος που θα βασίζεται περισσότερο στα δεδομένα· ii) της ενίσχυσης των μηχανισμών ελέγχου βάσει κινδύνου· και iii) του εφοδιασμού των τελωνειακών αρχών με τις αναγκαίες υποδομές και τεχνολογίες τόσο για τη βελτίωση της επιβολής όσο και για τη διευκόλυνση της λήψης αποφάσεων βάσει δεδομένων σε πραγματικό χρόνο. Μέσω της χρηματοδότησης εξοπλισμού για τις εθνικές τελωνειακές αρχές, το CCEI στηρίζει αυτούς τους στόχους και συμβάλλει στην εναρμόνιση της ικανότητας επιβολής που βασίζεται στα δεδομένα σε ολόκληρη την τελωνειακή ένωση.

Τα πολυετή προγράμματα εργασίας και οι προσκλήσεις χρηματοδότησης του CCEI έχουν παραμείνει επίκαιρα, προσαρμόζοντας το πεδίο εφαρμογής τους στις αναδυόμενες προτεραιότητες. Κατά τη διάρκεια της διαβούλευσης με τα ενδιαφερόμενα μέρη, τα κράτη μέλη εξέφρασαν ισχυρή συμφωνία με τις ειδικές προτεραιότητες που περιγράφονται στο πρώτο (2021-2022) και στο δεύτερο πολυετές πρόγραμμα εργασίας (2023-2024).

Το CCEI τυγχάνει ισχυρής υποστήριξης και από τις 27 τελωνειακές αρχές. Αναγνωρίζεται ευρέως ως βασικό εργαλείο για τη μείωση των ανισοτήτων στις ικανότητες επιβολής των τελωνειακών αρχών και τη διασφάλιση της πρόσβασης όλων των κρατών μελών σε υπερσύγχρονο εξοπλισμό τελωνειακών ελέγχων ανεξάρτητα από τους δημοσιονομικούς περιορισμούς. Η συντριπτική πλειονότητα των τελωνειακών διοικήσεων συμφωνεί ότι οι ανάγκες που καλύπτει το CCEI είναι πραγματικές και ορθά προσδιορισμένες.

---

<sup>(13)</sup> Διατίθεται στη διεύθυνση [https://taxation-customs.ec.europa.eu/customs-4/eu-customs-strategy\\_el](https://taxation-customs.ec.europa.eu/customs-4/eu-customs-strategy_el).

<sup>(14)</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο και την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή, *Μετάβαση της τελωνειακής ένωσης στο επόμενο στάδιο: σχέδιο δράσης*, Βρυξέλλες [COM(2020) 581 final της 28.9.2020].

Οι εθνικές τελωνειακές αρχές θεωρούν γενικά ότι τα κριτήρια επιλεξιμότητας είναι επαρκώς ευθυγραμμισμένα με τις ανάγκες και τις προτεραιότητες τους όσον αφορά τον εξοπλισμό. Ωστόσο, αρκετά κράτη μέλη προσδιόρισαν πρόσθετες ανάγκες οι οποίες δεν καλύπτονται, ή καλύπτονται μόνο εν μέρει, από τα ισχύοντα κριτήρια. Σε αυτές περιλαμβάνεται το κόστος των υποδομών, δεδομένου ότι για την αποτελεσματική λειτουργία ορισμένων ειδών εξοπλισμού απαιτούνται ειδικές υποδομές (π.χ. νέες λωρίδες φορτηγών). Μια άλλη ανάγκη που δεν καλύπτεται από τα ισχύοντα κριτήρια είναι ο εξοπλισμός ΤΠ που επιτρέπει τη διαλειτουργικότητα, την ενοποίηση (συνδέσεις με κοινά συστήματα και δίκτυα), τον κεντρικό έλεγχο του εξοπλισμού και την κεντρική επεξεργασία δεδομένων και εικόνων. Καταρχήν, οι υποδομές και ο εξοπλισμός ΤΠ, καθώς και οι αντίστοιχες δαπάνες, δεν είναι επιλέξιμα στο πλαίσιο του τρέχοντος CCEI.

#### 4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΔΙΑΔΓΜΑΤΑ ΠΟΥ ΑΝΤΑΝΗΘΗΚΑΝ

Στην αξιολόγηση τονίζεται η σημασία του CCEI ως του μοναδικού προγράμματος που βοηθά τις τελωνειακές αρχές της ΕΕ να επενδύσουν σε σύγχρονο εξοπλισμό τελωνειακών ελέγχων για τη διασφάλιση συνεκτικών και αποτελεσματικών τελωνειακών ελέγχων σε όλα τα κράτη μέλη. Παρότι το μέσο βρίσκεται ακόμη σε πρώιμο στάδιο εφαρμογής, λαμβανομένων υπόψη των πορισμάτων που παρουσιάστηκαν στην προηγούμενη ενότητα, η Επιτροπή θεωρεί το CCEI πολύτιμο μέσο, με αξιοσημείωτα αρχικά επιτεύγματα όσον αφορά την ενίσχυση των ικανοτήτων τελωνειακών ελέγχων σε ολόκληρη την ΕΕ. Ωστόσο, εντοπίστηκαν επίσης ζητήματα και τομείς που θα μπορούσαν να βελτιωθούν ώστε να μεγιστοποιηθεί η αποτελεσματικότητα, η αποδοτικότητα και ο αντίκτυπος του μέσου στην εναρμόνιση των τελωνειακών πρακτικών.

Το CCEI έχει ανταποκριθεί σε πραγματικές ανάγκες πολιτικής και πρακτικές ανάγκες και έχει παράσχει σε μεγάλο βαθμό αποτελεσματική και αποδοτική στήριξη. Εντοπίστηκαν τα ακόλουθα **δυνατά σημεία**.

- Συνάφεια και αξία. Το CCEI καλύπτει μια σημαντική ανάγκη: την αντιμετώπιση των ανισοτήτων στον εξοπλισμό τελωνειακών ελέγχων μεταξύ των κρατών μελών. Η συμμετοχή και των 27 κρατών μελών καταδεικνύει τη σημασία του CCEI για την κάλυψη των κενών και τον εκσυγχρονισμό του εξοπλισμού τελωνειακών ελέγχων σε ολόκληρη την ΕΕ.
- Συνοχή με τις προτεραιότητες της ΕΕ. Το CCEI ευθυγραμμίζεται σε μεγάλο βαθμό με τους ευρύτερους στρατηγικούς στόχους που ορίζονται στον ενωσιακό τελωνειακό κώδικα <sup>(15)</sup> και στην τελωνειακή στρατηγική της ΕΕ και με το σχέδιο δράσης για τα τελωνεία, ιδίως με την ανάγκη για σύγχρονα, βασισμένα στα δεδομένα, διασυνδεδεμένα και ανθεκτικά τελωνειακά συστήματα. Στο πλαίσιο της δεύτερης πρόσκλησης, πάνω από 200 εκατ. EUR χρηματοδότησης από την ΕΕ διατέθηκαν στις τελωνειακές αρχές για υπερσύγχρονο εξοπλισμό. Ο εξοπλισμός αυτός στηρίζει την πρωτοβουλία της Ευρωπαϊκής Συμμαχίας

---

<sup>(15)</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 952/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Οκτωβρίου 2013, για τη θέσπιση του ενωσιακού τελωνειακού κώδικα.

Λιμένων και αυξάνει την αποτελεσματικότητα της διαχείρισης τελωνειακών κινδύνων και των ελέγχων που σχετίζονται με τα παράνομα ναρκωτικά και τις πρόδρομες ουσίες.

- Αποτελεσματικός σχεδιασμός, διαχείριση και υποστήριξη. Τα κύρια χαρακτηριστικά του σχεδιασμού του CCEI είναι κατάλληλα για την επίτευξη των στόχων του. Η διαχείρισή του από τη ΓΔ TAXUD θεωρείται ευρέως αποτελεσματική και αποδοτική από τους δικαιούχους, οι οποίοι είναι πολύ ικανοποιημένοι με την καθοδήγηση, την επικοινωνία και τη διοικητική υποστήριξη που παρέχεται.
- Προκύπτοντα αποτελέσματα. Τα έργα που υποστηρίζονται από το CCEI έχουν αρχίσει να παράγουν αποτελέσματα. Μέχρι σήμερα έχουν αποκτηθεί πάνω από 900 τεμάχια εξοπλισμού τελωνειακών ελέγχων, τα οποία συμβάλλουν στην ενίσχυση των ικανοτήτων των ΣΣΔ και των εργαστηρίων-αποδεκτών. Παρότι ο ακριβής αντίκτυπος δεν μπορεί ακόμη να μετρηθεί, το μέσο ήδη ενισχύει την ικανότητα των δικαιούχων για διενέργεια ταχύτερων και ακριβέστερων ελέγχων. Λαμβανομένων υπόψη των πιθανών καθυστερήσεων στην υλοποίηση, αναμένεται ότι οι πλέον επείγουσες ανάγκες για εξοπλισμό τελωνειακών ελέγχων στα κράτη μέλη της ΕΕ θα καλυφθούν έως το τέλος της παρούσας περιόδου προγραμματισμού μέσω των συμφωνιών επιχορήγησης που συνήφθησαν στο πλαίσιο των προσκλήσεων υποβολής προτάσεων του CCEI για την περίοδο 2021-2027.
- Προσθετικότητα της χρηματοδότησης. Η χρηματοδοτική στήριξη του CCEI έχει παράσχει πραγματική προστιθέμενη αξία για πολλά κράτη μέλη, ιδίως για εκείνα με δημοσιονομικούς περιορισμούς ή εκτενή σύνορα με τρίτες χώρες. Η χρηματοδότηση του CCEI έχει συμβάλει καθοριστικά στην αγορά εξοπλισμού τελωνειακών ελέγχων, κάτι που διαφορετικά θα ήταν ανέφικτο.

Ως νέο μέσο, το CCEI αντιμετώπισε αρκετές προκλήσεις κατά την εφαρμογή. Εντοπίστηκαν και χρήζουν προσοχής τα ακόλουθα **προβλήματα και τομείς που επιδέχονται βελτίωση.**

- Καθυστερήσεις στην υλοποίηση λόγω εθνικών προκλήσεων στον τομέα των δημόσιων συμβάσεων. Για σχεδόν τις μισές επιχορηγήσεις στο πλαίσιο της πρώτης πρόσκλησης χρειάστηκε να χορηγηθεί παράταση παρά τη σχετικά μεγάλη αρχική διάρκεια των έργων (31 μήνες κατά μέσο όρο). Οι περισσότερες από τις καθυστερήσεις οφείλονταν: i) σε προβλήματα στις διαδικασίες σύναψης συμβάσεων (όπως έλλειψη εμπειρογνώσιας, ανεπαρκείς πόροι, προσφυγές και δικαστικές διαφορές)· ii) στη δυσκολία ενσωμάτωσης των απαιτήσεων ασφάλειας και κυβερνοασφάλειας· και iii) στον περιορισμό της πρόσβασης των κατασκευαστών υψηλού κινδύνου σε διαγωνισμούς. Μολονότι έχει ήδη αναληφθεί δράση στο πλαίσιο του CCEI για τον εντοπισμό και την ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών, οι εθνικές διαδικασίες σύναψης συμβάσεων εξακολουθούν να αποτελούν σημαντικό σημείο συμφόρησης.

Συνολικά, το χρονικό διάστημα που μεσολαβεί μεταξύ της υποβολής προτάσεων έργων του CCEI από τα κράτη μέλη και της πραγματικής επιτόπιας εγκατάστασης του εξοπλισμού είναι σημαντικό —συνήθως τουλάχιστον δύο έως τρία έτη για τα μικρότερα έργα και έως έξι ή επτά έτη για τα πιο πολύπλοκα. Η κατάσταση αυτή, η οποία επιδεινώνεται περαιτέρω από τις καθυστερήσεις που αναφέρονται ανωτέρω, αναδεικνύει την ανάγκη επανεξέτασης του τρόπου με τον οποίο εφαρμόζεται το μέσο, με ιδιαίτερη προσοχή στις δημόσιες συμβάσεις, τη διαλειτουργικότητα/διασυνδεσιμότητα και την ασφάλεια/κυβερνοασφάλεια του εξοπλισμού.

- Ανεπαρκής στόχευση και ιεράρχηση προτεραιοτήτων. Σκοπός της προσέγγισης που βασίζεται στα δεδομένα είναι να διασφαλιστεί ότι η στήριξη του CCEI επικεντρώνεται στους σημαντικότερους κινδύνους και κενά σε ολόκληρη την ΕΕ. Ωστόσο, το πρώτο κύμα έργων αντανάκλωσε κυρίως τις εθνικές ανάγκες και προτεραιότητες, με περιορισμένη καθοδήγηση ώστε να διασφαλιστεί ότι ανταποκρίνονταν στις πλέον πειστικές ανάγκες της τελωνειακής ένωσης στο σύνολό της <sup>(16)</sup>.
- Προβλήματα με το μοντέλο δεδομένων και την υποβολή στοιχείων. Οι εθνικές τελωνειακές διοικήσεις έκριναν ότι η τήρηση των απαιτήσεων για τα δεδομένα είναι δύσκολη και επαχθής. Υπάρχουν σημαντικές ανησυχίες σχετικά με την αξιοπιστία και τη συγκρισιμότητα των δεδομένων που υπέβαλαν τα κράτη μέλη στη ΓΔ TAXUD στο πλαίσιο των αιτήσεων και των εκθέσεων έργων τους. Επιπλέον, έχει αμφισβητηθεί ο σχεδιασμός ορισμένων δεικτών και αντίστοιχων στόχων. Ως εκ τούτου, τα δεδομένα που έχουν συλλεχθεί μέχρι στιγμής μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν μόνο εν μέρει για τους επιδιωκόμενους σκοπούς, δηλαδή i) τον εντοπισμό κενών και αναγκών για καλύτερη στόχευση της χρηματοδότησης του CCEI και ii) τη στήριξη της παρακολούθησης και της αξιολόγησης του CCEI.
- Άνιση προσθετικότητα: Σε ορισμένες περιπτώσεις, η χρηματοδότηση του CCEI χρησιμοποιήθηκε για την αγορά εξοπλισμού που θα είχε ούτως ή άλλως αγοραστεί με εθνικούς πόρους. Ακόμα και σε αυτές τις περιπτώσεις, η χρηματοδότηση του CCEI πρόσθεσε αξία με την επιτάχυνση των αγορών και την αύξηση των πόρων.
- Περιορισμένος αντίκτυπος στον καινοτόμο εξοπλισμό: Μολονότι ενθαρρύνθηκε η καινοτομία και στις δύο προσκλήσεις χρηματοδότησης, δεν έτυχε ιδιαίτερης προσοχής στις επιχορηγήσεις που έχουν χορηγηθεί μέχρι στιγμής. Αυτό αποτελεί χαμένη ευκαιρία για την ανάπτυξη εξοπλισμού αιχμής με σκοπό τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας και της αποδοτικότητας των τελωνειακών ελέγχων.

---

<sup>(16)</sup> Όσον αφορά τη δεύτερη πρόσκληση, η Επιτροπή παρείχε στα κράτη μέλη ειδική ανά χώρα καθοδήγηση, προτείνοντας τον εξοπλισμό που θα έπρεπε να χρησιμοποιήσουν για την ενίσχυση των πιο αδύναμων σημείων διέλευσης των συνόρων και των τελωνειακών εργαστηρίων τους. Οι συστάσεις αυτές βασίστηκαν σε ανάλυση των δεδομένων που παρείχαν τα κράτη μέλη κατά την πρώτη πρόσκληση υποβολής προτάσεων.

- Αποσπασματική υλοποίηση και περιορισμένες συνέργειες με άλλα προγράμματα: Παρά το έργο της ομάδας συντονισμού του CCEI, η υλοποίηση των επιχορηγήσεων του CCEI παραμένει ουσιαστικά εθνική αρμοδιότητα. Δεν έχουν επιδιωχθεί ακόμη από κοινού διαδικασίες σύναψης συμβάσεων από τα κράτη μέλη. Πέραν του προγράμματος για τα τελωνεία, τα αποδεικτικά στοιχεία για πρακτικές συνέργειες με άλλα προγράμματα της ΕΕ είναι περιορισμένα.

Κατά το υπόλοιπο της περιόδου προγραμματισμού, η ΓΔ TAXUD θα εξετάσει όλους τους τομείς που έχουν προσδιοριστεί για βελτίωση, ώστε να διασφαλιστεί η επίτευξη των γενικών και ειδικών στόχων του μέσου.

Το πλαίσιο πολιτικής και το θεσμικό πλαίσιο του μέσου είναι πιθανό να εξελιχθούν σημαντικά τα επόμενα έτη μετά την έγκριση της προτεινόμενης τελωνειακής μεταρρύθμισης της ΕΕ <sup>(17)</sup>. Καθώς η Επιτροπή καταρτίζει το επόμενο πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο της ΕΕ (2028-2034), το οποίο επιδιώκει απλούστερα, πιο εξορθολογισμένα και εναρμονισμένα χρηματοδοτικά προγράμματα της ΕΕ με μεγαλύτερη ευελιξία σε ολόκληρο τον προϋπολογισμό <sup>(18)</sup>, εξετάζει τον καλύτερο τρόπο επίτευξης των στόχων της τελωνειακής πολιτικής και το αν και με ποιον τρόπο θα συνεχίσει να στηρίζει τις αγορές εξοπλισμού τελωνειακών ελέγχων.

Στο πλαίσιο των συνεχιζόμενων διαπραγματεύσεων για την τελωνειακή μεταρρύθμιση, η Επιτροπή προτείνει οποιαδήποτε μέτρα παρόμοια με το CCEI να εφαρμοστούν από τη μελλοντική Τελωνειακή Αρχή της ΕΕ. Τα μέτρα αυτά θα μπορούσαν επίσης να είναι ανοικτά στις χώρες της διεύρυνσης και στις γειτονικές χώρες, οι οποίες επί του παρόντος δεν είναι επιλέξιμες στο πλαίσιο του CCEI. Επιπλέον, θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για την αντιμετώπιση επειγουσών καταστάσεων κρίσης εντός της ΕΕ. Το σχετικό πρόγραμμα χρηματοδότησης για τα μέτρα αυτά θα είναι το προτεινόμενο πρόγραμμα για την ενιαία αγορά και τα τελωνεία <sup>(19)</sup>, το οποίο περιλαμβάνει το τρέχον πρόγραμμα για τα τελωνεία.

Λόγω των καθυστερήσεων στην υλοποίηση έργων στο πλαίσιο της πρώτης πρόσκλησης, και προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι αναδυόμενες προτεραιότητες πολιτικής, η Επιτροπή αποφάσισε να ανακατανείμει 84,95 εκατ. EUR από τα υπόλοιπα 448 εκατ. EUR των αναλήψεων υποχρεώσεων του CCEI έως το τέλος του τρέχοντος πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου. Η εν λόγω ανακατανομή θα πραγματοποιηθεί σε

---

<sup>(17)</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο και την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή, *Τελωνειακή μεταρρύθμιση: Μετάβαση της τελωνειακής ένωσης στο επόμενο στάδιο*, Βρυξέλλες [COM(2023) 257 final της 17.5.2023].

<sup>(18)</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών, *Ένας δυναμικός προϋπολογισμός της ΕΕ για τις προτεραιότητες του μέλλοντος — Το πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο 2028-2034*, Βρυξέλλες [COM(2025) 570 final της 16.7.2025].

<sup>(19)</sup> Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη θέσπιση του προγράμματος για την ενιαία αγορά και τα τελωνεία για την περίοδο 2028-2034 και για την κατάργηση των κανονισμών (ΕΕ) 2021/444, (ΕΕ) 2021/690, (ΕΕ) 2021/785, (ΕΕ) 2021/847 και (ΕΕ) 2021/1077, Βρυξέλλες [COM(2025) 590 final της 3.9.2025].

τρεις δόσεις: 68,35 εκατ. EUR το 2025, 8,85 εκατ. EUR το 2026 και 7,75 εκατ. EUR το 2027. Σκοπός αυτού του έκτακτου μέτρου είναι η στήριξη κεντρικών ψηφιακών λύσεων που σχετίζονται με την τελωνειακή πολιτική, με τη διάθεση 60 εκατ. EUR στο πλαίσιο του τομέα 1 για την προετοιμασία του τελωνειακού κόμβου δεδομένων και 24,95 εκατ. EUR στο πλαίσιο του τομέα 3 για τον μηχανισμό συνοριακής προσαρμογής άνθρακα. Στην απόφαση αυτή λήφθηκε υπόψη η διοικητική ικανότητα των κρατών μελών να απορροφήσουν και να υλοποιήσουν διαδοχικά νέα έργα CCEI εντός στενού χρονικού πλαισίου.