



Bruxelles, den 11.4.2018
COM(2018) 178 final

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

om IT-strategien for toldvæsenet

DA

DA

1. INDLEDNING

I sin meddelelse af 21. december 2016 (forvaltningsmeddelelsen)¹ mindede Kommissionen om det grundlæggende formål med EU-toldkodeksen², som er at **skabe gnidningsløse og effektive toldprocedurer i hele EU gennem udnyttelse af de digitale værktøjer**. Toldvæsenet skal være fuldstændig papirløst. Formålet er at lette lovlig handel og samtidig sætte toldmyndighederne i stand til at sikre regeloverholdelse.

I forvaltningsmeddelelsen beskrev Kommissionen også de **udfordringer, som Kommissionen og medlemsstaterne står over for med hensyn til at finde omkostningseffektive IT-løsninger i hele EU til støtte for EU's toldlovgivning**. Som svar på disse udfordringer foreslog Kommissionen en gennemgang af udformningen, forvaltningen og finansieringen af toldvæsenets IT-netværk og databaser og forbindelsen mellem disse og andre EU-netværk.

Den foreslog også at **vurdere den merværdi og de eventuelle langsigtede fordele, der vil være ved at etablere en permanent struktur til forvaltning af IT-infrastruktur**, herunder mulige synergieffekter med eksisterende agenturer i forbindelse med udarbejdelsen af den næste flerårige finansielle ramme.

Dette blev taget op i Rådet i 2017, og drøftelserne mandede ud i yderligere konklusioner fra Rådet den 7. november 2017, hvorefter Kommissionen og medlemsstaterne blev opfordret til at gøre gennemførelsen af IT-arbejdsprogrammet for EU-toldkodeksen til en topprioritet og foretage en nøjere undersøgelse af ny metoder til udvikling og drift af IT-systemer på toldområdet.

I maj 2017 havde Rådet imidlertid allerede opfordret Kommissionen til inden udgangen af 2017 at rapportere³ om fremskridtene med at vurdere spørgsmålet om en permanent struktur. Denne specifikke opfordring skal ses i forbindelse med Rådets andre opfordringer⁴ til Kommissionen og medlemsstaterne om at fastlægge en fælles, omfattende strategi for IT på toldområdet. De pågældende opfordringer fra Rådet lyder:

- *"at udarbejde en strategi for arkitekturen for og udviklingen, forvaltningen og finansieringen af IT-systemer til toldvæsenet under hensyntagen til ansvarsfordelingen mellem Kommissionen og medlemsstaterne med henblik på udviklingen af de nødvendige IT-systemer til gennemførelse af EU-lovgivningen" (inden udgangen af 2017)*
- *"at udvikle en omfattende mellemlang og langsigtet strategi for IT-systemer på toldområdet for at muliggøre en effektiv gennemførelse af EU-toldkodeksen og for at udvikle fuldt digitale toldsystemer baseret på merværdien af de enkelte systemer, herunder overveje anvendelse af en permanent struktur til forvaltning af IT-infrastrukturen, samtidig med at der tages hensyn til allerede udviklede eller anvendte IT-systemer."*

¹ Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet og Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg om udvikling af EU's toldunion og dens forvaltning (COM(2016) 813 final).

² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 952/2013 af 9. oktober 2013 (EUT L 269 af 10.10.2013, s. 1).

³ Rådets konklusioner om udvikling af EU's toldunion og dens forvaltning, 7585/1/17 UD 82 ENFOCUSTOM 83.

⁴ Rådets konklusioner om finansiering af toldvæsenet, 7586/17 UD 83 ENFOCUSTOM 84.

Denne rapport udgør Kommissionens svar på Rådets opfordring til at rapportere om fremskridt med den "permanente struktur" og indeholder en redegørelse for den aktuelle tilgang til opfølgning på gennemførelsen af EU-toldkodeksen. Rapporten har også til formål at kvalificere den kommende debat om den flerårige finansielle ramme ved at forklare, hvordan finansiering på EU-plan er relevant for udviklingen og driften af IT-systemer på toldområdet.

Med hensyn til Rådets opfordring til at udvikle en mellemlang til langsigtet strategi for gennemførelsen af IT-systemer på toldområdet er Kommissionen i færd med at færdiggøre det analysearbejde, der skal kvalificere dens forslag til næste generation af finansieringsprogrammer, navnlig dem, der skal dække finansiering på EU-plan af IT-aktiviteter på told- og skatteområdet. Dette arbejde får indflydelse på de strategiske valgmuligheder. Disse forslag skal fremsættes i løbet af 2018 og vil blive præsenteret i forbindelse med udarbejdelsen af den næste flerårige finansielle ramme.

2. EU'S TOLDRAMME


EU er en betydelig handelsblok, som er afhængig af, at varerne bevæger sig frit ind i og ud af toldunionen som supplement til, at disse varer frit bevæger sig inden for det indre marked. I 2016 havde importen og eksporten tilsammen en værdi af ca. 3,5 bio. EUR, hvilket understreger samhandelens og en velfungerende toldunions betydning for EU's velstand. Denne samhandel udmøntede sig i næsten 300 mio. fortoldningsbegæringer og udførselsangivelser (SAD – det administrative enhedsdokument).

Den tid, der medgår til fortoldning af varer, og den hastighed og pålidelighed, hvormed toldbehandlingen foregår, er kritiske faktorer for produktiviteten og konkurrenceevnen. Undersøgelser har da også vist, at en nedbringelse på 10 % af transit- og behandlingstiden hos toldvæsenet kan skabe 2,5-5 % vækst i handelen, hvilket understreger betydningen af veludformede og hurtige toldprocedurer.⁵⁶

EU har allerede en stærk position takket være den fælles indsats gennem årene for at styrke og modernisere toldprocedurerne. Det igangværende arbejde med EU-toldkodeksen og gennemførelsen heraf skal gøre EU endnu stærkere på dette område.

⁵ OECD Trade Policy Papers 21, 42, 118, 144 og 150 og 157 og Djankov, Simeon; Freund, Caroline & Pham, Cong S.: "Trading on Time", World Bank / Doing Business, (2006 og 2008): Report (2008, ændret i 2010).

⁶ Hummels, David (2001). Time as a Trade Barrier, Working Paper. Purdue University, USA.

Toldangivelser 2016		
TRANSIT 16 mio. forsendelsesangivelser		
IMPORT 356 mio. poster 168 mio. told-angivelser	2140 toldsteder – 114365 medarbejdere	EKSPORT 292 mio. poster 129 mio. told-angivelser
		
Import og eksport pr. sekund: 9 toldangivelser – 21 poster – værdi 109 000 EUR		

EU's toldlovgivning er kodificeret i EU-toldkodeksen (og tilhørende retsakter og understøttes af et IT-arbejdsprogram⁷) og finder direkte anvendelse i medlemsstaterne, hvilket afspejler EU's enekompetence på dette område. Toldmyndighederne anvender de samme grundlæggende regler, og alle medlemsstater er afhængige af, at de andre varetager deres opgaver med opkrævning af provenuet og beskyttelse ifølge loven. Den gensidige afhængighed kræver tæt samarbejde.

I øjeblikket bygger IT-systemer og politikken på toldområdet i EU på "e-toldbeslutningen"⁸, som Rådet og Europa-Parlamentet vedtog i 2008, og bestemmelserne i EU-toldkodeksen. I e-toldbeslutningen fastlægges de grundlæggende principper for, hvordan medlemsstaterne og Kommissionen skal arbejde sammen om udvikling, opbygning og drift af systemerne, der understøtter toldprocedurerne. Disse systemer dækker de forskellige toldprocedurer, herunder behandlingen af toldangivelser, varebevægelser og informationsstrømme mellem myndighederne. De omfatter også en række fælles databaser.

⁷ Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2016/578 af 11. april 2016 om fastlæggelsen af arbejdsprogrammet vedrørende udviklingen og indførelsen af de elektroniske systemer, der er omhandlet i EU-toldkodeksen (EUT L 99 af 15.4.2016, s. 6), der erstatter den tidligere version af arbejdsprogrammet fastlagt i Kommissionens gennemførelsesafgørelse 2014/255/EU af 29. april 2014 (EUT L 134 af 7.5.2014, s. 46).

⁸ Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 70/2008/EF af 15. januar 2008 om papirløse rammer for told og handel (EUT L 23 af 26.1.2008, s. 21).

Det er denne "e-toldpolitik", der har været drivkraften bag udviklingen af IT-systemerne på toldområdet frem til i dag, og som er vejledende for den aktuelle færdiggørelse af 17 forskellige initiativer, der er fastlagt i arbejdsprogrammet for EU-toldkodeksen⁹. Den hviler på det princip, at de forskellige IT-elementer er delt op i EU-komponenter og nationale komponenter, som tilsammen danner IT-økosystemet.

- Kommissionen udvikler aftalte **EU-komponenter**, som finansieres af Told 2020-programmet^{10 11}. Disse EU-komponenter kan bygges ind i en centraliseret model, der drives af Kommissionen, eller anvendes i distribuerede systemer, som styres af medlemsstaterne. Kommunikation mellem systemerne på tværs af EU sikres via EU's CCN/CSI-netværk. De transeuropæiske og centrale systemer, som Kommissionen varetager for toldunionen, består i ca. 30 forbundne systemer, hvor sikkerhed og ydeevne er i højsædet. I 2017 blev der udvekslet ca. 500 mio. meddelelser i systemer, der havde 99 % opetid til en årlig omkostning på 70 mio. EUR, og som ydede støtte til de hurtige toldprocedurer, der er nødvendige for at understøtte samhandelen.
- **Nationale komponenter** udvikles og drives samt finansieres af medlemsstaterne. Heri indgår naturlige elementer af distribuerede systemer udformet på EU-plan. Disse komponenter skal selvfølgelig være i overensstemmelse med de retlige bestemmelser i EU-toldkodeksen.

Inden for denne ramme er der **gennem årene opbygget et sofistikeret IT-økosystem**. Det er modent, formålstjenligt og kræver tilførsel af tilstrækkelige EU-midler til de EU-komponenter, som medlemsstaterne er afhængige af. Det kræver også, at medlemsstaterne finansierer deres del af økosystemet og navnlig de nationale komponenter.

3. UDFORDRINGERNE

Trods den allerede betydelige brug af IT til støtte for de eksisterende toldprocedurer betyder EU-toldkodeksen et stort fremskridt i retning af integration og potentielle effektiviseringsgevinster. Dette skyldes den samtidige forenkling og digitalisering af processerne, som er nødvendig for at understøtte den fulde integration af toldvæsenet i hele EU. Desuden indebærer gennemførelsen omkostninger, og disse omkostninger skal vejes op mod fordelene ved beslutningen om de optimale leveringsmekanismer.

3.1. Forvaltning og arkitektur

Forvaltningen af IT-arbejdet foregår i en række samarbejdende organer, som omfatter Kommissionen, medlemsstaterne og handelsinteressenter, navnlig Toldpolitikgruppen, Electronic Customs Coordination Group, Erhvervskontaktgruppen, Business Policy Group,

⁹ I bilag 1 findes en liste over IT-systemer i arbejdsprogrammet for EU-toldkodeksen.

¹⁰ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1294/2013 af 11. december 2013 om fastlæggelse af et handlingsprogram for toldvæsenet i Den Europæiske Union for perioden 2014-2020 (Told 2020) og om ophævelse af beslutning nr. 624/2007/EF (EUT L 347 af 20.12.2013, s. 209).

¹¹ Finansieringen dækkes også delvis af informationssystemet til bekæmpelse af svig (Anti-Fraud Information System – AFIS).

Risk Management Strategy Implementation Coordination group (RIMSCO) og Told 2020-udvalget.

Gennemførelsen af EU-toldkodeksen har afsløret, at processen med udformning og gennemførelse af IT-systemer på toldområdet i hele EU kræver tid og kræfter. Opgavens art illustreres af forskellige sammensatte ordninger, hvor nogle medlemsstater enten vælger at benytte lokale versioner af centrale systemer (ofte af hensyn til samspillet med nationale systemer og prioriteter) eller insisterer på, at EU udvikler fælles løsninger til nationale komponenter, der skal anvendes af de pågældende medlemsstater alene (ofte på grund af omkostningerne).

EU-toldkodeksens mål om at sikre endnu mere integration og interoperabilitet i IT-systemerne på toldområdet, herunder **øget standardisering af dataelementer og dataprocesser** til IT-systemerne, gør gennemførelsen endnu mere udfordrende. I denne forbindelse er der ingen strukturel mekanisme, der kan støtte medlemsstaterne, hvis de støder på vanskeligheder i gennemførelsen.

Langsigtede løsninger på opfyldelse af toldvæsenets behov skal tage højde for målet om endnu større interoperabilitet mellem offentlige forvaltninger for at opnå den fulde vifte af de forventede fordele ved avancerede dataanalyser.

Dette perspektiv, der i stigende grad går på tværs af sektorer, på fremtidens IT-politik støttes af den digitale dagsorden¹² med en vision om udveksling af fælles IT-tjenester og IT-løsninger. I forvaltningen og arkitekturen vil man også skulle tage hensyn til den løbende og hastige teknologiske udvikling, f.eks. "blockchain" og andre nyskabelser, som meget vel kan få betydelig indflydelse på, hvordan IT-strukturerne, der skal indføres på langt sigt, og de optimale leveringsmekanismer kommer til at se ud.

Forvaltningsprocesserne skal derfor foregå inden for **en klar og accepteret overordnet arkitektur for IT-økosystemet på toldområdet**, idet sammenhængen i hele strukturen kun kan sikres på den måde. Det er i denne forbindelse, medlemsstaterne har udtrykt deres holdning til fremtidens udfordringer i både Kommissionens og Rådets arbejdsgrupper i 2017. Denne rapport afspejler inputtet fra den periode og giver den aktuelle status.

3.2. Finansieringsproblemer og ressourcer

3.2.1 EU-plan (EU-komponenter)

IT-systemer kan være dyre at udvikle og drive. Kommissionen har et budget på ca. 380 mio. EUR til perioden 2015-2020 ifølge Told 2020-programmet, hvilket understreger omfanget af og ambitionen for EU-toldkodeksens IT-projekter og de investeringer, som EU allerede har foretaget i opsætning og drift af IT-systemer til støtte for toldvæsenet. Kommissionen bruger disse midler i en nøje kontrolleret struktur med et netværk af eksterne kontrahenter og samarbejdsaftaler med medlemsstaterne. Kommissionens nuværende model er derfor optimeret og kapitaliserer massivt på forvaltningen af teams hos de eksterne kontrahenter.

Disse midler går til udvikling af nye systemer og drift af eksisterende centraliserede systemer og netværk, der understøttes af dedikerede datacentre, med deltagelse af Kommissionens Generaldirektorat for Informationsteknologi (GD DIGIT) og Kommissionens

¹² En digital dagsorden for Europa (KOM(2010) 245 endelig af 19.5.2010, og berigtigelse af 26.8.2010).

Generaldirektorat for Beskatning og Toldunion (GD TAXUD). **Som IT's rolle i gennemførelsen af toldpolitikken vokser, vokser også Kommissionens centrale rolle i betydning for driften af de centrale systemer, hvilket giver sig udslag i det daglige driftsansvar i realtid for gennemførelsen af EU-retten og for samordningen af medlemsstaternes arbejde.** For at kunne fungere kræver dette tilstrækkelige ressourcer og et tæt partnerskab med medlemsstaterne.

3.2.2 Medlemsstatsligt plan (nationale komponenter)

Set fra medlemsstaternes synspunkt er omkostningen ved driften af deres IT-systemer kilde til stor bekymring. **Mange er bekymrede over de nationale komponenter, som oprettes 28 gange og derfor koster skatteyderne mere, end de er værd, fordi omkostningerne mangedobles.** For visse medlemsstater forværres udfordringen af deres afhængighed af kommercielle leverandører, hos hvem de af mangel på tilstrækkelig købekraft ikke kan opnå de bedste priser.

Der er også forskellige opfattelser af finansieringsaspekterne, eftersom ikke alle medlemsstater har samme mængde import og eksport, og det underminerer deres **cost-benefit-analyse**, når den er baseret på rent nationale hensyn. Selv om medlemsstaterne endvidere modtager en andel af de toldafgifter, baseret på egne indtægter, som de inddriver (20 %), samler handelsstrømmene ind i og ud af EU sig som oftest på et antal toldsteder. Således **indgives næsten 80 % af alle fortoldningsbegæringer i kun tre medlemsstater.** Dette påvirker også medlemsstaternes måde at tænke på. Sidst, men ikke mindst **påpeger mange toldmyndigheder, at de ikke får fuldt udbytte af de 20 %, der er beregnet til at dække inddrivelsesomkostningerne.**

Sammenlignet med, hvad centrale eller endda distribuerede systemer udviklet af Kommissionen i partnerskab med medlemsstaterne producerer, er det klart, at **omkostningerne ved adskilte og ukoordinerede aktiviteter i de enkelte medlemsstater sandsynligvis vil være betydeligt højere.** Undersøgelser, som Kommissionen har bestilt, har da også ført til den konklusion, at medlemsstaterne kan spare mange penge ved at samarbejde om udvikling, drift og vedligeholdelse i størrelsesordenen 35-53 %, hvis mindst 10 medlemsstater går sammen¹³. En komplicerende faktor er, at medlemsstaterne har forskellige forretningsmodeller for fremstilling af nationale komponenter og også forskellige holdninger til, hvordan nedarvede systemer skal vægtes. Nogle medlemsstater har stor intern IT-ekspertise, mens andre i højere grad må benytte eksterne leverandører.

3.3. Politikbegrænsninger

Disse udfordringer skal ses i sammenhæng med **behovet for, at systemerne og deres arkitektur fungerer i overensstemmelse med EU-toldkodeksen og arbejdsprogrammet herfor.**

Mens hovedparten af arbejdet vil være færdigt inden 2020, er der et lille antal nye systemer, der først bliver online efter 2020, ligesom det vil være tilfældet for visse udvidelser og opgraderinger af eksisterende systemer. For at sikre en fuldstændig og fuldt integreret struktur i alle medlemsstater og alle systemer vil dette arbejde sandsynligvis fortsætte indtil 2025.

¹³ Strategic Framework for the collaborative realisation of EU Customs IT Systems, marts 2014.

Dette understreger også behovet for en evolutionær tilgang til minimering af risici for toldprocedurerne i betragtning af betydningen af det eksisterende IT-økosystem for den daglige drift af toldunionen. Den aktuelle, overordnede status for gennemførelsen af EU-toldkodeksen, herunder de relevante IT-systemer og tidsplanen for indførelsen af dem, er beskrevet i Kommissionens nylige rapport om gennemførelsen af EU-toldkodeksen og om udøvelsen af delegationen af beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i henhold til kodeksens artikel 284¹⁴.

4. IT-SCENARIO FOR EN INTEGRERET TOLDUNION

Drøftelserne med medlemsstaterne har understreget betydningen af, at en strategi for IT-systemer på toldområdet i EU baseres på en fremtidsvision og langsigtede mål for digital toldbehandling som grundlag for det igangværende arbejde.

Reaktionerne har understreget behovet for, at toldmyndighederne leverer en **effektiv og virkningsfuld toldbehandling** under iagttagelse af de vedtagne regler på en **konsekvent og sammenhængende** måde i hele EU.

For at opnå dette vil toldkontrollen skulle baseres på en **bedre udnyttelse af digitaliseringens og datastrømmenes kraft og dermed skabe endnu mere effektive risikobaserede kontroller.**

Dette kan sætte **toldmyndighederne i stand til at målrette deres ressourcer** og med intelligent anvendelse heraf **nedbringe den administrative byrde** for og **rationalisere inputtene fra den lovlige handel.**

Toldvæsenets centrale rolle for andre politikker, som også rummer et grænseoverskridende element, kan løftes til at producere positiv synergi for den overordnede myndighedskontrol i en fremtid, der er baseret på en **høj grad af interoperabilitet og interkonnektivitet mellem IT-systemerne** og koordinerede kontroltilgange.

Et logisk endemål vil være en kvikskranke, der så vidt muligt garanterer en enkelt sammenhængende forbindelse til de forskellige statslige aktører understøttet af en bagvedliggende sammenhængende struktur for myndighedskontrol.

Et sådant sammenhængende system kræver en **høj grad af udveksling af data, oplysninger og efterretninger mellem toldmyndighederne og mellem de øvrige myndigheder og andre tilsynsmyndigheder og instanser.** Det kræver også **systematisk brug af avancerede dataanalyser og eventuelt andre innovative teknologier** til støtte for integrerede kontroltilgange, som hovedsagelig er risikobaserede og bygger på bred viden om risici og kapacitet hos de primære kommercielle aktører.

Medlemsstaternes input tyder på, at IT-systemerne på toldområdet vil få en helt afgørende betydning for at sikre vellykkede politiske resultater, og at de vil være **omkostningseffektive, robuste og pålidelige.** Det indebærer at kunne tilpasse sig foranderlig teknologi og nye forretningsmodeller. Det bliver også vigtigt at udnytte synergien med relevante eksisterende tværeuropæiske IT-systemer.

Det er desuden klart, at det vil kræve et **tæt partnerskab mellem Kommissionen og medlemsstaterne** med henblik på at sikre den bedste udnyttelse af ekspertise og ressourcer for at levere omkostningseffektive IT-løsninger, såvel inden for udvikling som drift.

¹⁴ COM(2018) 39 final af 22.1.2018.

5. MULIGE LØSNINGER PÅ EN PERMANENT STRUKTUR

Enhver ændring i forretningsmodellen ud over tilpasning af den aktuelle model vil tage tid, navnlig hvis det kræver oprettelse af nye strukturer. En radikal forandring i de aktuelle processer risikerer at underminere leveringen af EU-toldkodeksens IT-projekter på kort og mellemlang sigt. Dette er meget lidt ønskværdigt og ikke i tråd med **Rådets klare udtalelse om, at gennemførelsen af EU-toldkodeksen skal prioriteres**. Dette bekræfter, at de aktuelle overvejelser bør koncentreres om det langsigtede perspektiv.

På kort sigt vil Kommissionen derfor fortsat skulle arbejde i henseende til det regelsæt, der er fastlagt i e-toldbeslutningen og EU-toldkodeksen, og i overensstemmelse med Told 2020-programmet. Med dette in mente har den styrket de tjenestegrene, som arbejder med IT-systemer på toldområdet, for at de kan håndtere de større aktiviteter i form af EU-toldkodeksens IT-projekter, og de årlige EU-udgifter hertil beløber sig til ca. 70 mio. EUR. Denne styrkelse omfatter mere personale til GD TAXUD og nye ordninger i GD DIGIT for at optimere synergien mellem de to tjenestegrene. Imidlertid vil yderligere udvikling efter 2020 på denne baggrund afhænge af beslutninger, der skal træffes om det næste program efter Told 2020. En tentativ tidslinje for definitionen af en ny model og bestanddelene heri fremgår af bilag 2, uden at dette berører fremtidige beslutninger om finansiering.

Hvis den aktuelle model skal ændres, vil den mest lovende metode ifølge hidtidige drøftelser sandsynligvis kræve en tilgang med en "fælles IT-leverandør" via en enhed/et organ eller andre former for samarbejde.

En sådan tilgang skal imidlertid tage hensyn til eksisterende IT-systemer og deres drift. I princippet kunne en sådan leverandør udvikle fuldstændige systemer til overdragelse til medlemsstaterne eller Kommissionen eller udvikle visse lag af IT-udvikling eller IT-drift eller endda varetage den fulde udvikling og drift. For at illustrere spørgsmålet om de såkaldte "lag" viser diagrammet nedenfor de primære lag i Kommissionens (GD TAXUD) IT-stak. Det er klart, at den kompleksitet og gensidige afhængighed, der består i og mellem de forskellige bestanddele i IT-økosystemet, gør det til en vanskelig proces at vurdere muligheden for at lægge aktiviteter eller dele af sådanne aktiviteter over til en fælles IT-leverandør. Det er også klart, at aktiviteterne kan opdeles i en forretningsafhængig del (orange i figuren) og en forretnings-specifik del (grøn i figuren), som kan påvirke de løsninger, der skal anvendes, navnlig med tanke på potentiel synergi på tværpoltiske områder.



5.1. Fælles IT-leverandør

Der er undersøgt forskellige løsningsmodeller, uden at der på dette trin er gjort forsøg på at lave en detaljeret cost-benefit-analyse, idet der er brug for at afgrænse anvendelsesområdet for en løsningsmodels endelige dækning i lyset af reaktionerne fra medlemsstaterne under de drøftelser, der har fundet sted hidtil, navnlig seminaret på højt plan i Tallinn den 28.-29. september 2017 og Rådets konklusioner af 7. november 2017¹⁵.

I alle sandsynlige scenarier vil udvikling og drift af IT-systemer kræve et fælles ansvar hos Kommissionen og medlemsstaterne på grund af deres respektive kompetencer i henseende til EU-retten og til gennemførelsen af denne ret. Selv om det var en mulighed at ændre balancen mellem EU-komponenter og nationale komponenter, ville dette ikke løse de underliggende problemer, medmindre alle systemerne blev EU-komponenter. Selv da ville der være ubesvarede spørgsmål om, hvilken struktur der ville være bedst egnet til at levere dem, og hvordan denne ville spille sammen med nationale toldmyndigheder og national lovgivning.

På denne baggrund **har man drøftet begrebet en "fælles IT-leverandør", som i princippet kunne levere udviklings- og endda drifts- og vedligeholdelsesydelser til både Kommissionen og medlemsstaterne.** Tanken ville være at overdrage ansvaret til en tredjepart, som kunne levere tjenesteydelser mod betaling finansieret af medlemsstaterne og Kommissionen. Dette ville sikre sammenhængen i viften af IT-systemer og sikre omkostningsbesparelser. Desuden ville det give Kommissionen eller endda medlemsstaterne mulighed for at overlade visse driftsopgaver og -aktiviteter til tredjepart afhængigt af den pågældende juridiske konstruktion.

Den sandsynlige merværdi af en sådan løsningsmodel ville ligge i de lavere omkostninger ved en samlet udvikling, drift og vedligeholdelse sammenlignet med de mangfoldige omkostninger, der skal afholdes, når alle medlemsstater handler individuelt. Imidlertid ville de reelle virkninger af dette princip afhænge af afgrænsningen af aktiviteterne med en "fælles IT-leverandør" og af, i hvilket omfang nationale tilpasninger kunne minimeres af hensyn til en standardisering af tilgangen. Da en struktur skal være fuldt tilgængelig til drift og

¹⁵ Se dagsorden for ECOFIN-mødet den 7. november 2017, nr. 13623/17, og A-punktsnote nr. 13556/17 UD 240 om vedtagelsen af Rådets konklusioner.

vedligeholdelse i realtid, ville en sådan struktur i givet fald skulle give garantier for driftskontinuitet til alle involverede medlemsstater.

Et vigtigt spørgsmål er da også, i hvilket omfang systemer eller dele af systemer og deres forbindelse til andre dele af IT-økosystemet kunne varetages af en tredjepart.

I princippet kunne en **"fælles IT-leverandør"** være en struktur, der drives på EU-plan. Hvis en sådan struktur blev oprettet i form af et fællesforetagende, ville de specifikke opgaver og forvaltningen heraf være væsentligt anderledes. Det kunne også ske i form af et fælles udbudsorgan, eventuelt nedsat via en ordning såsom en europæisk gruppe for territorielt samarbejde¹⁶.

5.2. En struktur, der fungerer på EU-plan

En mulig tilgang til en sådan udfordring ville være at etablere en struktur på EU-plan til varetagelse af specifikke ansvarsområder. Selv om den mulighed for f.eks. at oprette et nyt agentur er blevet nævnt i medlemsstaternes drøftelser, er der ikke tilstrækkelig støtte til denne tanke blandt medlemsstaterne i øjeblikket. Dette kompliceres desuden af betydelig usikkerhed om de fremtidige EU-finansieringsmuligheder samt bekymring om, hvorvidt det er den rette vej at vælge uden en klar idé om forholdet mellem en enheds aktiviteter og aktiviteterne i de medlemsstater, hvor toldprocedurerne er så integrerede i hele EU.

En anden mulighed ville være at **forsøge at overføre Kommissionens drift til en eksisterende EU-struktur, f.eks. et eksisterende EU-agentur**¹⁷. I øjeblikket er der kun ét sådant agentur, der har et mandat, der dækker IT-systemer i stor skala på området for retlige og indre anliggender, nemlig EU-LISA. Men mandatet dækker ikke toldvæsenet, og agenturet er fuldt optaget i øjeblikket med levering af systemer inden for sit mandat. Eventuelle synergieffekter med dette agentur ville kræve detaljeret due diligence, navnlig på grund af det store antal, kompleksiteten og graden af modenhed i de eksisterende IT-systemer på toldområdet. **Risikoen for eksisterende toldprocedurer ville være for stor til, at denne løsning kunne overvejes som levedygtig på kort eller mellemlang sigt.** Desuden vil sådanne risici blive større på grund af færdiggørelsen af EU-toldkodeksens resterende projekter.

På dette trin i udviklingen af tanker om at bruge en permanent struktur er medlemsstaterne derfor ikke nået til enighed om en klar retning for brugen af en ny struktur til overtagelse af noget af udviklingen og/eller drift/vedligeholdelse af toldvæsenets IT-systemer. Medlemsstaterne er meget fokuserede på levering af det komplekse netværk af projekter, som er fastlagt i EU-toldkodeksen, og tror ikke på større ændringer i måden, de udfører deres aktiviteter på i denne henseende. Der er brug for mere klarhed om mange forskellige elementer, hvilket **berettiger yderligere arbejde med due diligence.**

¹⁶ Se Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1082/2006 af 5. juli 2006 om oprettelse af en europæisk gruppe for territorielt samarbejde (EGTS) (EUT L 210 af 31.7.2006, s. 19).

¹⁷ OLAF driver allerede tværeuropæiske IT-systemer på toldområdet til støtte for toldmyndighederne i deres arbejde med at bekæmpe svig på toldområdet. OLAF har imidlertid hverken mandat eller ressourcer til at drive IT-systemer i stor skala uden for svigområdet.

5.3. Samarbejds løsninger for medlemsstaterne

En yderligere mulighed er at forsøge at skabe nyt momentum ud fra tanken om et udbygget samarbejde mellem medlemsstaterne. Der er udført betydelig forskning i dette, og nye initiativer på både told- og skatteområdet tyder på, at der er plads til ægte merværdi.

Samarbejds løsningen bygger på den tanke, at medlemsstaterne kollektivt varetager udformning, udvikling og drift af nationale komponenter. Den indebærer en struktur, der er mere åben og mindre centraliseret i sin forvaltning og drift end løsningen med et agentur. Den indebærer også, at omkostningerne primært bæres af medlemsstaterne direkte og ikke af EU-budgettet, sådan som det også bør være for nationale komponenter. Dette forudsætter en klar opfattelse af, hvor det arbejde, der skal gøres, passer ind i IT-økosystemet på toldområdet. Her giver arbejdsprogrammet for EU-toldkodeksen (og den flerårige strategiplan, MASP, som fastlagt i e-toldbeslutningen) en ramme.

Udfordringerne ved samarbejdet består hovedsagelig i at sikre forvaltningen af indsatsen (uden for den stramme ramme, der er fastlagt om arbejdet med EU-komponenter), der omfatter nogle eller alle medlemsstater, for at sikre, at retlige og praktiske anliggender i forbindelse med udbud håndteres korrekt, og at der aftales brugbare regler om IT-arkitekturen.

På dette trin **skal denne tilgangs potentiale testes i en virkelig case.** I denne henseende er det igangværende EU-toldkodeksprojekt om et system til underretning om ankomst, meddelelse om frembydelse og midlertidig oplagring et værdifuldt eksperiment, og Kommissionen vil fortsat støtte det med ekspertise og finansiering af visse administrative aspekter, hvor dette er muligt i henseende til Told 2020-programmet. Dette projekt, der ledes af Belgien, har et reelt potentiale til at munde ud i en skabelon til yderligere lignende projekter og en mere omkostningseffektiv løsning for de medlemsstater, der i øjeblikket forsøger at færdiggøre deres nationale systemer til EU-toldkodeksen. Det har potentialet til at række længere end udviklingsaspekter og kan drage nytte af eksisterende erfaring med projekter fra skatteområdet, hvor man har stået over for lignende udfordringer. Drøftelserne i arbejdsgruppen på højt plan i Rådet den 11. oktober 2017, der foregik med udgangspunkt i resultaterne fra seminaret i Tallinn den 28.-29. september, har vist, at synspunkterne nærmer sig hinanden med hensyn til betydningen af at nå længere med samarbejdsspørgsmålet.

Afhængigt af resultaterne af denne oplevelse og andre lignende tiltag, som foregår på skatteområdet, **kan denne form for samarbejde nemlig udvikle sig til at blive en stor del af udviklingen (og måske endda i visse tilfælde driften) af dele af IT-økosystemet på toldområdet. Dette kunne indgå i en "blandet" løsning, som muliggør forskellige løsninger på de enkelte dele af IT-økosystemet.**

6. ASPEKTER, DER SKAL UNDERSØGES YDERLIGERE

Der er brug for yderligere overvejelser inden for det arbejde, der foregår i "catalyst group" som planlagt ved drøftelserne i Rådet i oktober 2017. De skal omfatte både den mulige udvikling af de "samarbejdsbaserede" løsninger og innovative strukturer for at samle medlemsstaterne og en mere detaljeret undersøgelse af brugen af mere traditionelle strukturer af agenturtypen, herunder synergieffekter med eksisterende agenturer og fremtidige initiativer. Gruppens overordnede mål bør i det mindste være at:

- Videreudvikle visionen om digital toldbehandling
- Definere et stabilt forvaltningsforhold til erhvervslivets behov og den tilhørende retlige ramme for anerkendelse af udfordringen ved levering af IT i et dynamisk politisk miljø
- Indtænke teknologisk innovation i beslutningsprocessen
- Afgrænse samspillet i bred forstand under den digitale dagsorden med andre politikområder
- Integrere erfaringerne fra igangværende samarbejdsinitiativer og analysere deres effektivitet
- Beskrive en passende IT-arkitektur
- Etablere de fremtidige leveringsmodeller baseret på cost-benefit-hensyn med tanke på "blandede" løsninger.

7. KONKLUSIONER

Siden Kommissionen igangsatte debatten i slutningen af 2016, har der været en bred diskussion af fremtiden på længere sigt for leveringen og driften af IT-systemer på toldområdet.

De hidtidige udfordringer ved og resultater af den nuværende IT-leveringsmodel er bredt anerkendt. Der er klar enighed om **behovet for at fortsætte med de nuværende strukturer for at fuldføre det ambitiøse IT-arbejdsprogram for EU-toldkodeksen**. Inden for de nuværende strukturer er det muligt **at bygge videre på eksisterende samarbejdsinitiativer for at hjælpe interesserede medlemsstater med at levere dele af EU-toldkodeksens systemer, som de mangler at indføre**. Dette er et område, hvor de nuværende erfaringer vil udgøre værdifulde bidrag til debatten om det fremtidige potentiale i og udviklingen af samarbejdsbegrebet.

Der er gjort fremskridt med identificering af potentielle veje til mere virkningsfuld og effektiv udvikling og drift af IT-systemer på toldområdet. Imidlertid **skal arbejdet videreføres ad to spor, nemlig fortsættelse og forfinelse af den eksisterende samarbejdstilgang henholdsvis etablering af mere klare alternative leveringsmodeller**. Medlemsstaternes appetit på innovative løsninger på dette område bør også imødekommes. I begge spor skal man derfor indtænke den digitale dagsorden og den generelle orientering mod udveksling af IT-tjenester og IT-løsninger på tværs af sektorer.

På grund af kompleksiteten og den kritiske karakter af IT-økosystemet for toldbehandlingen både i og mellem medlemsstaterne lader det til, at **større forandringer skal være af evolutionær art, og at der efter al sandsynlighed vil være behov for "blandede" løsninger frem for en enkelt overordnet løsning**. Som drøftet med medlemsstaterne bør det næste skridt i processen være **nedsættelse af en "catalyst group" af interesserede medlemsstater og Kommissionen**, som skal undersøge de specifikke spørgsmål, der er rejst i dette dokument, og følge op på Rådets konklusioner af 7. november 2017. Formålet med

denne "catalyst group" er at udarbejde et realistisk scenarie for det længere perspektiv og en vej dertil, herunder potentielt yderligere pilotprojekter og due diligence-arbejde med synergieffekter med andre aktører samt **egne juridiske analyser og cost-benefit-analyser**.

Konsekvenserne af EU's finansiering af fremtidige tiltag ud over finansieringsrammen for Told 2020-programmet skal overvejes i forbindelse med udarbejdelsen af og forhandlingerne om næste generation af toldprogrammet.

I alt det arbejde, der skal gøres, vil der blive brug for at tage hensyn til den eventuelle udvikling i den retlige ramme og de potentielle følger af Brexit, det stigende pres for at sikre tværsektorielle løsninger med hensyn til interoperabilitet, udveksling af løsninger og udnyttelse af data samt følgerne af teknologisk innovation i det kommende år.

Bilag 1

Listen over 17 projekter defineret af Arbejdsprogrammet for EU-toldkodeksen – Oversigt	
1	Kodekssystem med registrerede eksportører (REX)
2	Kodekssystem til bindende tarifoplysninger (BTO)
3	Kodekssystem til toldafgørelser
4	Kodekssystem til ensartet brugerforvaltning & digital signatur
5	Kodekssystem med autoriserede økonomiske operatører (AEO)
6	Kodekssystem til registrering og identificering af økonomiske operatører (EORI 2)
7	Tilsyn 3-kodekssystemet
8	Kodekssystem til bevis for EU-status (PoUS)
9	Kodekssystem til det nye EDB-baserede forsendelsessystem (NCTS/NSTI)
10	Kodekssystem til automatiseret eksport (AES)
11	Kodeksoplysningsskemaer (INF) til særlige procedurer
12	Kodekssystem til særlige procedurer
13	Kodekssystem til underretning om ankomst, meddelelse om frembydelse og midlertidig oplagring
14	Kodekssystem til nationalt importsystem
15	Kodekssystem til centraliseret toldbehandling for import (CCI)
16	Kodekssystem til forvaltning af sikkerhedsstillelse (GUM)
17	Kodekssystem til importkontrol (ICS 2)

Listen over 17 projekter defineret af Arbejdsprogrammet for EU-toldkodeksen – Beskrivelser

1. Kodekssystem med registrerede eksportører (REX)

Formålet med projektet er at gøre ajourførte oplysninger om registrerede eksportører, der er etableret i præferenceberettigede lande, og som eksporterer varer til EU, tilgængelige. Systemet er et transeuropæisk system og omfatter også data om økonomiske operatører i EU med henblik på at støtte eksport til præferenceberettigede lande. Dataene er løbende indsat i systemet frem til den 31. december 2017.

2. Kodekssystem til bindende tarifoplysninger (BTO)

Formålet med projektet er at opgradere det eksisterende transeuropæiske EBTI-3-system og Tilsyn 2-systemet for at sikre følgende:

- a) tilpasning af EBTI-3-systemet til kodekskravene
- b) udvidelse af de anmeldelsesdata, der kræves inden for overvågningsrammerne
- c) overvågning af den obligatoriske brug af BTO
- d) overvågning og forvaltning af udvidet brug af BTO.

Projektet gennemføres i to faser.

I den første fase oprettes for det første en funktion til pr. 1. marts 2017 gradvist at kunne modtage det under kodeksen påkrævede anmeldelsesdatasæt (dvs. trin 1), indtil projekterne anført under punkt 10 og 14 er gennemført (og senest den 31. december 2020), og for det andet opfyldes kravet om kontrol af brugen af BTO på baggrund af det nyligt påkrævede anmeldelsesdatasæt og afstemning med toldafgørelsesprocessen (dvs. trin 2).

I den anden fase implementeres den elektroniske formular til BTO-ansøgninger og -afgørelser, og der oprettes en EU-harmoniseret handelsgrænseflade, som de økonomiske operatører kan benytte til elektronisk at indgive BTO-ansøgninger og modtage BTO-afgørelser.

3. Kodekssystem til toldafgørelser

Formålet med projektet er at harmonisere de processer, der vedrører ansøgning om en toldafgørelse, beslutningstagning og forvaltning af afgørelsen, ved at standardisere og benytte elektronisk forvaltning af data for ansøgninger og afgørelser/tilladelser i hele EU. Projektet vedrører afgørelser truffet af en eller flere medlemsstater, og som er beskrevet i kodeksen, og omfatter systemkomponenter, der er udviklet centralt på EU-plan, og integration med nationale komponenter, hvor medlemsstaterne har valgt det. Det transeuropæiske system gør det lettere at foretage høringer i løbet af beslutningstagningsperioden og forvalte bevillingsprocessen.

Det transeuropæiske system består af en portal for EU-virksomheder, et system til forvaltning af toldafgørelser og et kundereferencesystem.

4. Direkte adgang for virksomheder til de europæiske informationssystemer (ensartet brugerforvaltning & digital signatur)

Formålet med projektet er at finde fungerende løsninger til, hvordan virksomheder kan få en direkte og EU-harmoniseret adgang til brugergrænseflader, der skal integreres i de elektroniske toldsystemer, som fastlagt i de specifikke kodeksprojekter. Den ensartede brugerforvaltning og digitale signatur integreres i de pågældende systemportaler og omfatter understøttelse af identitets-, adgangs- og brugerforvaltning i overensstemmelse med de nødvendige sikkerhedspolitikker.

Den første indførelse planlægges sammen med kodekssystemet til toldafgørelser. Herefter gøres den tekniske aktiveringsanordning til autentificering og brugerforvaltning tilgængelig for anvendelse i andre kodeksprojekter, såsom BTO-kodekssystemet, opgraderingen til AEO-kodekssystemet, kodekssystemet til bevis for EU-status og muligvis også kodeksoplysningskemaerne (INF) til systemet til særlige procedurer. Se de forskellige projekters indførelsesdatoer.

5. Opgradering til kodekssystemet med autoriserede økonomiske operatører (AEO)

Formålet med projektet er at forbedre forretningsprocesserne vedrørende AEO-ansøgninger og -bevillinger under hensyntagen til ændringer i kodeksens bestemmelser.

I projektets første fase indføres de største forbedringer til AEO-systemet under hensyntagen til toldafgørelsesproceduren.

I projektets anden fase implementeres den elektroniske formular til BTO-ansøgninger og -afgørelser, og der oprettes en EU-harmoniseret grænseflade, som de økonomiske operatører kan benytte til elektronisk at indgive BTO-ansøgninger og modtage BTO-afgørelser.

6. Opgradering til kodekssystemet til registrering og identificering af økonomiske operatører (EORI 2)

Formålet med projektet er en mindre opgradering af det eksisterende transeuropæiske EORI-system, der muliggør registrering og identificering af økonomiske operatører fra EU og tredjelande samt andre personer end økonomiske operatører, som er aktive i toldsager i EU.

7. Tilsyn 3-kodekssystemet

Formålet med projektet er at opgradere Tilsyn 2+-systemet for at sikre dets tilpasning til kravene i kodeksen, såsom standardudveksling af oplysninger ved hjælp af elektroniske databehandlingsteknikker og fastlæggelse af passende funktioner, som er nødvendige for at kunne behandle og analysere alle tilsynsdata, som kommer fra medlemsstaterne.

Projektet omfatter derfor yderligere dataminingkapaciteter og indberetningsformaliteter, som skal gøres tilgængelige for Kommissionen og medlemsstaterne.

8. Kodekssystem til bevis for EU-status (PoUS)

Formålet med projektet er at skabe et nyt transeuropæisk system til at lagre, forvalte og genfinde følgende elektroniske beviser for EU-status: T2L/F og toldvaremanifestet (udstedt af en ikke-autoriseret udsteder).

9. Opgradering til det nye EDB-baserede kodekssystem til forsendelse (NCTS)

Formålet med projektet er at tilpasse det eksisterende transeuropæiske NCTS-system til de nye kodekskrav, såsom registrering af hændelser under transport og tilpasning af informationsudveksling til datakravene i kodeksen og opgradering og udvikling af grænseflader med andre systemer.

10. Kodekssystem til automatiseret eksport (AES)

Formålet med projektet er at implementere kodekskravene til eksport og udpassage.

Komponent 1 – "Transeuropæisk AES":

Formålet med projektet er at videreudvikle det eksisterende transeuropæiske eksportkontrolsystem for at implementere AES-systemet fuldt ud, således at det dækker erhvervslivets krav til processer og data, som er affødt af kodeksen, blandt andet dækningen af forenkede procedurer, opsplittede udførselsforsendelser og centraliseret toldbehandling ved eksport. Det er også meningen, at projektet skal omfatte udviklingen af harmoniserede grænseflader med systemet til verifikation af punktafgiftspligtige varers omsætning (EMCS) og NCTS-systemet. Dermed vil der med AES-systemet kunne opnås fuldstændig automatisering af eksportprocedurer og udførselsformaliteter. AES-systemet omfatter dele, der skal udvikles centralt og nationalt.

Komponent 2 – "Opgradering til de nationale eksportsystemer":

Derudover skal separate nationale systemer, selv om de ikke er en del af AES-systemet, men tæt knyttede hertil, opgraderes til særlige nationale elementer vedrørende eksport og/eller udpassageformaliteter. For så vidt disse elementer ikke har nogen indflydelse på det fælles domæne for AES-systemet, kan de inkluderes under denne komponent.

11. Kodeksoplysningskemaer (INF) til særlige procedurer

Formålet med projektet er at udvikle et nyt transeuropæisk system til at støtte og strømline processerne for INF-dataforvaltning og elektronisk behandling af INF-data inden for særlige procedurer.

12. Kodekssystem til særlige procedurer

Formålet med projektet er at fremskynde, fremme og harmonisere særlige procedurer i hele EU ved at sørge for fælles modeller for forretningsprocesser. De nationale systemer gennemfører alle påkrævede kodeksændringer for toldoplæg, anvendelsesformål, midlertidig import, aktiv forædling og passiv forædling.

Projektet gennemføres i to faser.

Komponent 1 – "Særlig national procedure – eksport": leverer de påkrævede nationale elektroniske løsninger til eksportrelaterede aktiviteter i forbindelse med særlige procedurer.

Komponent 2 – "Særlig national procedure – import": leverer de påkrævede nationale elektroniske løsninger til importrelaterede aktiviteter i forbindelse med særlige procedurer.

Gennemførelsen af disse projekter vil ske gennem projekterne anført under punkt 10 og 14.

13. Kodekssystem til underretning om ankomst, meddelelse om frembydelse og midlertidig oplagring

Formålet med projektet er at få fastlagt procedurerne for underretning om ankomst for transportmidlet, frembydelse af varer (meddelelse om frembydelse) og angivelse til midlertidig oplagring som beskrevet i kodeksen og at støtte harmonisering i denne henseende i alle medlemsstaterne for så vidt angår dataudveksling mellem virksomheder og toldvæsen.

Projektet omfatter automatisering af processer på nationalt plan.

14. Opgradering til de nationale kodekssystemer til import

Formålet med projektet er at gennemføre alle krav til processer og data, der følger af kodeksen, og som vedrører importdomænet (og som ikke er omfattet af et af de andre projekter, der er omhandlet i arbejdsprogrammet). Projektet vedrører hovedsageligt ændringerne i proceduren for "overgang til fri omsætning" (standardprocedure + forenklinger), men omfatter også virkningerne fra andre systemovergange. Projektet vedrører det nationale importdomæne, der omfatter nationale toldangivelsesprocesssystemer samt andre systemer, såsom nationale bogførings- og betalingssystemer.

15. Kodekssystem til centraliseret toldbehandling for import (CCI)

Formålet med projektet er at give mulighed for at henvføre varer under toldprocedurer ved hjælp af centraliseret toldbehandling, således at økonomiske operatører kan centralisere deres aktiviteter ud fra et toldmæssigt synspunkt. Behandlingen af toldangivelser og den fysiske frigivelse af varer bør koordineres mellem de berørte toldkontorer. Projektet vedrører et transeuropæisk system, der består af komponenter udviklet centralt og nationalt.

16. Kodekssystem til forvaltning af sikkerhedsstillelse (GUM)

Formålet med projektet er at sikre en effektiv forvaltning af de forskellige typer sikkerhedsstillelser.

Komponent 1 – "GUM": Det transeuropæiske system omfatter forvaltningen af de omfattende sikkerhedsstillelser, som kan anvendes i mere end en medlemsstat, og overvågningen af referencebeløbet for hver enkelt toldangivelse, supplerende angivelse eller passende information om, hvilke oplysninger der skal være i bogføringen over eksisterende toldskyld for alle toldprocedurer som fastsat i kodeksen, undtagen forsendelse, som udgør en del af NCTS-projektet.

Komponent 2 – "National forvaltning af sikkerhedsstillelse": Derudover skal eksisterende nationale elektroniske systemer til forvaltning af sikkerhedsstillelser, der er gyldige i en medlemsstat, opgraderes.

17. Opgradering til kodekssystemet til importkontrol (ICS 2)

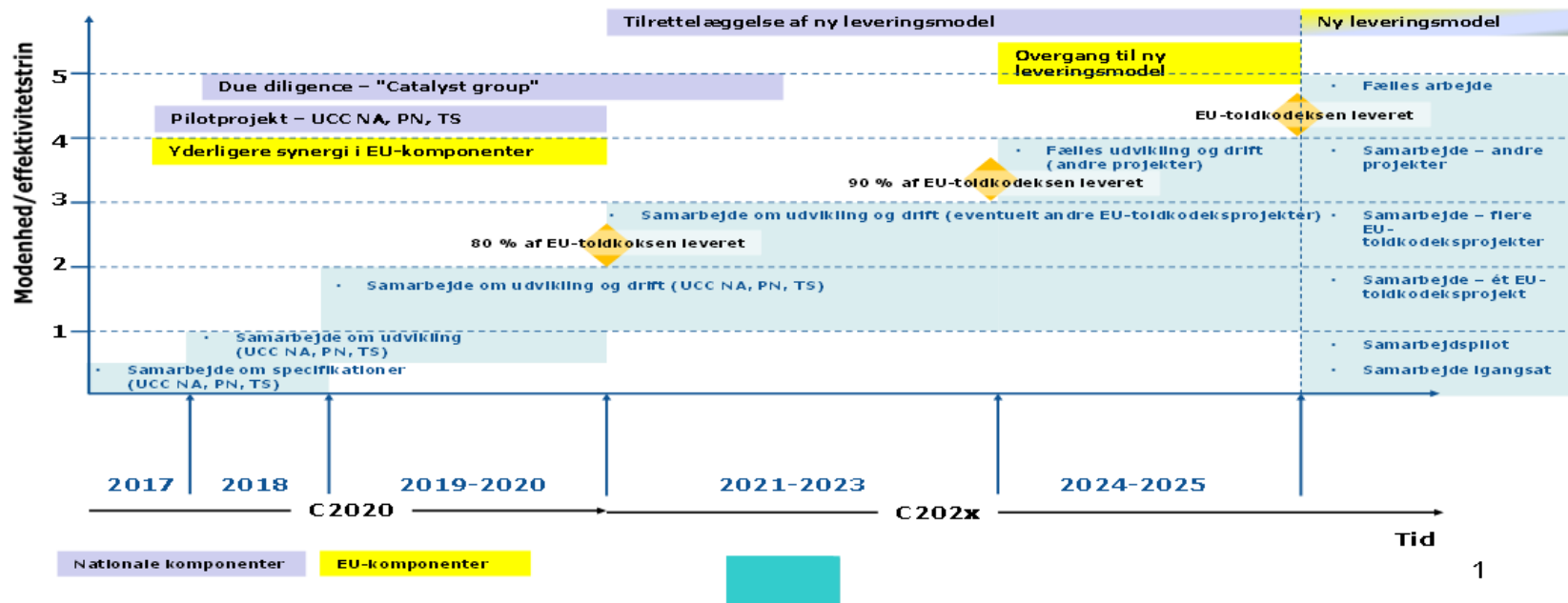
Formålet med projektet er at styrke sikkerheden i forsyningskæden for alle transportformer og særlig luftfragt ved at forbedre datakvaliteten, dataregistreringen, datatilgængeligheden og datadelingen for så vidt angår summarisk indgangsangivelse og hertil relateret risiko- og kontrolinformation (ENS+ lifecycle).

Projektet fremmer også samarbejdet mellem medlemsstaterne i forbindelse med risikoanalyse. Projektet fører til en helt ny arkitektur til det eksisterende transeuropæiske ICS-system.

Bilag 2



IT-strategi for toldvæsenet – tentativ tidslinje



1

Note: Procentangivelserne for fremskridt med arbejdet med EU-toldkodeksen vedrører kun Kommissionens opgaver, ikke medlemsstaternes.