



Βρυξέλλες, 19.7.2016  
COM(2016) 476 final

**ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ  
ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ**

**Έκθεση προόδου σχετικά με την εφαρμογή της στρατηγικής της ΕΕ και του σχεδίου  
δράσης για τη διαχείριση τελωνειακών κινδύνων**

{SWD(2016) 242 final}

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

1	ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	3
2	ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ .....	4
2.1	Σκοπός και μεθοδολογία .....	4
2.2	Στόχος 1 – Βελτίωση της ποιότητας των δεδομένων και τρόποι διαβίβασης.....	4
2.3	Στόχος 2 – Διασφάλιση της διαθεσιμότητας των δεδομένων όσον αφορά την αλυσίδα εφοδιασμού και ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τη διαχείριση των κινδύνων και τα αποτελέσματα των ελέγχων .....	5
2.4	Στόχος 3 – Εφαρμογή εν ανάγκη μέτρων ελέγχου και άμβλυνσης των κινδύνων («εκτίμηση εκ των προτέρων, έλεγχος εάν χρειασθεί»).....	6
2.5	Στόχος 4 – Αύξηση των ικανοτήτων για τη διασφάλιση της αποτελεσματικής εφαρμογής του κοινού πλαισίου διαχείρισης των κινδύνων και τη γρηγορότερη αντιμετώπιση των νεοεμφανιζόμενων κινδύνων .....	6
2.6	Στόχος 5 – Προώθηση της διυπηρεσιακής συνεργασίας και της ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των τελωνειακών και άλλων αρχών σε επίπεδο κρατών μελών και ΕΕ .....	8
2.7	Στόχος 6 – Ενίσχυση της συνεργασίας με τους εμπορευόμενους.....	10
2.8	Στόχος 7 – Αξιοποίηση των δυνατοτήτων της διεθνούς τελωνειακής συνεργασίας.....	11
3.	ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ .....	12

## 1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Με τα συμπεράσματα του Συμβουλίου της 4ης Δεκεμβρίου 2014, με τα οποία υποστηρίζεται η στρατηγική της ΕΕ και το σχέδιο δράσης για τη διαχείριση τελωνειακών κινδύνων του 2014<sup>1</sup> (εφεξής «η στρατηγική» και «το σχέδιο δράσης»), καλείται η Επιτροπή να υποβάλει έκθεση στο Συμβούλιο, εντός 18 μηνών, σχετικά με την εφαρμογή της στρατηγικής και του σχεδίου δράσης, καθώς και με τα αποτελέσματα που επετεύχθησαν.

Η παρούσα έκθεση προόδου (εφεξής «η έκθεση») συνιστά την απάντηση της Επιτροπής στο αίτημα αυτό.

Ο γενικότερος στόχος της στρατηγικής είναι η επίτευξη μιας πολυεπίπεδης, αποτελεσματικής και αποδοτικής προσέγγισης υψηλής ποιότητας όσον αφορά τη διαχείριση κινδύνου. Με τη στρατηγική ορίζονται οι εξής επτά βασικοί στόχοι:

- i. βελτίωση της ποιότητας των δεδομένων και τρόποι διαβίβασης·
- ii. διασφάλιση της διαθεσιμότητας των δεδομένων όσον αφορά την αλυσίδα εφοδιασμού και ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τη διαχείριση των κινδύνων μεταξύ των τελωνειακών αρχών·
- iii. εφαρμογή εν ανάγκη μέτρων ελέγχου και άμβλυνσης των κινδύνων·
- iv. βελτίωση των ικανοτήτων·
- v. προώθηση της διατομεακής συνεργασίας και της ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των τελωνειακών και άλλων αρχών σε επίπεδο κρατών μελών και ΕΕ·
- vi. ενίσχυση της συνεργασίας με τους εμπορευόμενους· και
- vii. αξιοποίηση των δυνατοτήτων της διεθνούς τελωνειακής συνεργασίας.

Στο σχέδιο δράσης ορίζεται σειρά δράσεων (που ανέρχονται συνολικά σε 22 κύριες και 54 επιμέρους δράσεις) που πρέπει να αναληφθούν για κάθε στόχο. Έχει δε καταρτιστεί χάρτης πορείας για την υλοποίηση των δράσεων, στον οποίο καθορίζονται 64 παραδοτέα. Η πλειονότητα των δράσεων εκτελείται είτε από την Επιτροπή είτε υπό την ευθύνη της.

Η Επιτροπή επικουρείται κατά την εφαρμογή της στρατηγικής από την ομάδα συντονισμού για την εφαρμογή της στρατηγικής διαχείρισης κινδύνων (Risk Management Strategy Implementation Coordination Group), η οποία απαρτίζεται από εκπροσώπους όλων των κρατών μελών. Η εν λόγω ομάδα συνέβαλε στην κατάρτιση της παρούσας έκθεσης.

---

<sup>1</sup> COM(2014) 527 final.

## 2 ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ

### 2.1 Σκοπός και μεθοδολογία

Με την παρούσα έκθεση παρέχεται συνολική ποιοτική αξιολόγηση της εφαρμογής της στρατηγικής<sup>2</sup>. Επισημαίνεται δε η πρόοδος που έχει επιτευχθεί για καθέναν από τους επτά βασικούς στόχους και εξάγονται ορισμένα προκαταρκτικά συμπεράσματα. Με δεδομένο το σύντομο χρονικό διάστημα που έχει μεσολαβήσει από τη δρομολόγηση των δράσεων, η παρούσα έκθεση δεν επιδιώκει να αξιολογήσει τον αντίκτυπό τους.

Οι πληροφορίες που παρουσιάζονται στην παρούσα έκθεση ελήφθησαν μέσω έρευνας που διενεργήθηκε εντός της Επιτροπής και στα κράτη μέλη. Η έρευνα αυτή κάλυπτε την υλοποίηση των μεμονωμένων δράσεων (τόσο εκείνων που είχαν ήδη ξεκινήσει όσο και εκείνων που δεν είχαν ακόμη δρομολογηθεί) και επέτρεψε στην Επιτροπή να εντοπίσει τόσο επιτυχημένα παραδείγματα όσο και τις προκλήσεις που παρουσιάστηκαν, και να συγκεντρώσει σχόλια και προτάσεις σχετικά με τη συνολική διαδικασία της εφαρμογής<sup>3</sup>.

Από την έρευνα καταδεικνύεται ότι, κατά τον χρόνο κατάρτισης της παρούσας έκθεσης, δηλαδή 18 μήνες μετά την έναρξη της διαδικασίας εφαρμογής, η μεγάλη πλειονότητα των κύριων και των επιμέρους δράσεων που ορίζονταν στο σχέδιο δράσης έχουν δρομολογηθεί και βρίσκονται σε εξέλιξη<sup>4</sup>.

Στο έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής, το οποίο επισυνάπτεται στην παρούσα έκθεση, παρέχονται περισσότερες πληροφορίες σχετικά με την πρόοδο που έχει σημειωθεί ως προς τις μεμονωμένες κύριες και επιμέρους δράσεις.

### 2.2 Στόχος 1 – Βελτίωση της ποιότητας των δεδομένων και τρόποι διαβίβασης

Με τη στρατηγική και το σχέδιο δράσης ζητείται η κατάρτιση νομικού πλαισίου που θα διασφαλίσει τη διάθεση υψηλής ποιότητας δεδομένων σχετικά με εκ των προτέρων πληροφορίες για τα φορτία όσον αφορά τις κινήσεις της αλυσίδας εφοδιασμού, καθώς και την ορθή τους χρήση από τελωνειακές και άλλες αρμόδιες αρχές για τους σκοπούς της διαχείρισης κινδύνων. Καίριας σημασίας για τη διασφάλιση της ποιότητας των δεδομένων είναι η καθιέρωση της έννοιας της «πολλαπλής διαβίβασης», δηλαδή της διαβίβασης πληροφοριών που συνδέονται με την ίδια αποστολή από διαφορετικούς φορείς, και η κατάργηση των υφιστάμενων εξαιρέσεων για ταχυδρομικές και χαμηλής αξίας αποστολές. Το νομικό πλαίσιο συνίσταται στον ενωσιακό τελωνειακό κώδικα<sup>5</sup> και στους λεπτομερείς κανόνες που περιέχονται στις κατ' εξουσιοδότηση<sup>6</sup> και τις

<sup>2</sup> Δεν υπήρχαν διαθέσιμοι ποσοτικοί δείκτες αποτελεσμάτων για τη μέτρηση της προόδου που έχει επιτευχθεί όσον αφορά την εφαρμογή της στρατηγικής.

<sup>3</sup> Η μελέτη κάλυψε το σύνολο των κρατών μελών και δέκα υπηρεσίες της Επιτροπής (ΓΔ Φορολογίας και Τελωνειακής Ένωσης, ΓΔ Γεωργίας και Αγροτικής Ανάπτυξης, ΓΔ Προϋπολογισμού, ΓΔ Εσωτερικής Αγοράς, Βιομηχανίας, Επιχειρηματικότητας και ΜΜΕ, ΓΔ Μετανάστευσης και Εσωτερικών Υποθέσεων, ΓΔ Δικαιοσύνης και Καταναλωτών, ΓΔ Θαλάσσιας Πολιτικής και Αλιείας, ΓΔ Κινητικότητας και Μεταφορών, ΓΔ Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων και Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Καταπολέμησης της Απάτης).

<sup>4</sup> Από τις 54 επιμέρους δράσεις που προβλέπονται στη στρατηγική και στο σχέδιο δράσης, 41 έχουν ολοκληρωθεί ή βρίσκονται σε εξέλιξη (δηλαδή ποσοστό 76 %). Επιπλέον, από τα 64 παραδοτέα που έχουν καθοριστεί στον χάρτη πορείας, 11 έχουν ολοκληρωθεί (δηλαδή 17 %) και 34 βρίσκονται στο στάδιο της οριστικοποίησης (δηλ. 53 %).

<sup>5</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 952/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Οκτωβρίου 2013, για τη θέσπιση του ενωσιακού τελωνειακού κώδικα (ΕΕ L 269 της 10.10.2013, σ. 1).

<sup>6</sup> Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2015/2446 της Επιτροπής, της 28ης Ιουλίου 2015, για τη συμπλήρωση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 952/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, όσον αφορά λεπτομερείς κανόνες σχετικούς με

εκτελεστικές<sup>7</sup> πράξεις. Η νέα αυτή νομοθεσία έχει τεθεί σε ισχύ από την 1η Μαΐου 2016, ενώ η ανάπτυξη και η αναβάθμιση των σχετικών συστημάτων ΤΠ που είναι απαραίτητα για την εφαρμογή της θα λάβουν χώρα σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα που ορίζεται στο πρόγραμμα εργασίας για τον ενωσιακό τελωνειακό κώδικα<sup>8</sup>.

Επομένως, ο στόχος της δημιουργίας ολοκληρωμένου νομικού πλαισίου που θα προβλέπει απαιτήσεις πολλαπλής διαβίβασης και θα συμβάλει στη βελτίωση της ποιότητας των δεδομένων έχει επιτευχθεί και απομένει μόνον η υλοποίησή του.

### **2.3 Στόχος 2 – Διασφάλιση της διαθεσιμότητας των δεδομένων όσον αφορά την αλυσίδα εφοδιασμού και ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τη διαχείριση των κινδύνων και τα αποτελέσματα των ελέγχων**

Η βελτίωση της ποιότητας των δεδομένων και των τρόπων διαβίβασης και η διασφάλιση της διαθεσιμότητας και της ανταλλαγής δεδομένων όσον αφορά την αλυσίδα εφοδιασμού και πληροφοριών σχετικά με τους κινδύνους μεταξύ των τελωνειακών αρχών εξαρτώνται από την ανάπτυξη και διαθεσιμότητα των αναγκαίων συστημάτων ΤΠ, δηλαδή κυρίως του νέου συστήματος ελέγχου των εισαγωγών.

Στο πλαίσιο του ενωσιακού τελωνειακού κώδικα πρέπει επίσης να αναπτυχθούν και να αναβαθμιστούν συστήματα ΤΠ για άλλες τελωνειακές διαδικασίες.

#### *Σύστημα ελέγχου εισαγωγών*

Μία δράση προτεραιότητας που έχει οριστεί από τη στρατηγική είναι η ανάπτυξη και η εφαρμογή κατάλληλων λύσεων ΤΠ για τη βελτίωση της ποιότητας των δεδομένων, των τρόπων διαβίβασης και της διαθεσιμότητας των δεδομένων προκειμένου να εντοπίζονται τυχόν κίνδυνοι για την προστασία και την ασφάλεια στο σημείο εισόδου των εμπορευμάτων. Η ανάπτυξη ενός νέου συστήματος ελέγχου των εισαγωγών αποτελεί το βασικό παραδοτέο στο πλαίσιο αυτής της προτεραιότητας. Η Επιτροπή, με την υποστήριξη των κρατών μελών, έχει καταρτίσει έγγραφο επιχειρηματικού σχεδίου και έγγραφο οράματος επί τη βάση εξωτερικής ανάλυσης κόστους-οφέλους και μελετών σκοπιμότητας<sup>9</sup>.

Το νέο σύστημα ελέγχου εισαγωγών θα επιφέρει σημαντικές βελτιώσεις στη διαχείριση τελωνειακών κινδύνων στην ΕΕ. Ένα κοινό αποθετήριο εκ των προτέρων πληροφοριών για τα φορτία αποτελεί τον πυρήνα και θεμελιώδη προϋπόθεση των απαιτούμενων βελτιώσεων όσον αφορά την ποιότητα και τη διαθεσιμότητα των δεδομένων. Με την καθιέρωση των πολλαπλών διαβιβάσεων και την αναμενόμενη αύξηση του όγκου των εκ

---

ορισμένες από τις διατάξεις του ενωσιακού τελωνειακού κώδικα (ΕΕ L 343 της 29.12.2015, σ. 1)· κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2016/341 της Επιτροπής, της 17ης Δεκεμβρίου 2015, για τη συμπλήρωση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 952/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά μεταβατικούς κανόνες για ορισμένες διατάξεις του ενωσιακού τελωνειακού κώδικα για τις περιπτώσεις που τα σχετικά ηλεκτρονικά συστήματα δεν έχουν τεθεί ακόμη σε λειτουργία, και την τροποποίηση του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2015/2446 της Επιτροπής (ΕΕ L 69 της 15.3.2016, σ. 1).

<sup>7</sup> Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2015/2447 της Επιτροπής, της 24ης Νοεμβρίου 2015, για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής ορισμένων διατάξεων του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 952/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση του ενωσιακού τελωνειακού κώδικα (ΕΕ L 343 της 29.12.2015, σ. 558).

<sup>8</sup> Εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2016/578 της Επιτροπής, της 11ης Απριλίου 2016, για την εκπόνηση του προγράμματος εργασιών σχετικά με την ανάπτυξη και εγκατάσταση των ηλεκτρονικών συστημάτων που προβλέπεται στον ενωσιακό τελωνειακό κώδικα (ΕΕ L 99 της 15.4.2016, σ. 6).

<sup>9</sup> Τα έγγραφα επιχειρηματικού σχεδίου και οράματος παρουσιάστηκαν στην Ομάδα Τελωνειακής Πολιτικής στις 3 Δεκεμβρίου 2015.

των προτέρων πληροφοριών για τα φορτία —από περίπου 40 εκατομμύρια διασαφήσεις ετησίως με το τρέχον σύστημα σε περίπου 400 εκατομμύρια με το νέο σύστημα ελέγχου εισαγωγών— μια αποκεντρωμένη προσέγγιση θα ήταν ιδιαίτερα επαχθής για τα τελωνεία και τους εμπόρους. Από ανάλυση κόστους-οφέλους που διενεργήθηκε το 2013 και περαιτέρω ανάλυση πιθανών επιλογών έχει ήδη προσδιοριστεί ότι μόνο μια κεντρική προσέγγιση μπορεί να καλύψει την ανάγκη για υψηλό επίπεδο διαθεσιμότητας του συστήματος, και θα διασφαλίσει μια εναρμονισμένη προσέγγιση της διαχείρισης τελωνειακών κινδύνων σχετικά με τις εκ των προτέρων πληροφορίες για τα φορτία. Το κοινό αποθετήριο θα καταστήσει εφικτή την αποθήκευση και επεξεργασία του αυξημένου όγκου εκ των προτέρων πληροφοριών για τα φορτία και θα παράσχει σε όλα τα κράτη μέλη τη δυνατότητα να εκτελούν στο πλαίσιο κάθε αλυσίδας εφοδιασμού αποτελεσματική και αποδοτική εκτίμηση κινδύνων απευθείας και να χρησιμοποιούν ταυτόχρονα τις πληροφορίες στο αποθετήριο. Θα παρέχει επίσης τη δυνατότητα ανταλλαγής πληροφοριών σχετικά με τους κινδύνους και αποτελεσμάτων των ελέγχων μεταξύ των κρατών μελών.

Η έναρξη της επίσημης φάσης εκπόνησης του ICS 2.0 έχει σημειώσει καθυστέρηση, ωστόσο εκτελούνται εργασίες για την επίλυση εκκρεμών ζητημάτων σχετικά με τον προϋπολογισμό, τη διακυβέρνηση, τη στρατηγική και τον σχεδιασμό της παράδοσης, τον τρόπο λειτουργίας, μια ειδική εκτελεστική πράξη για το σύστημα ΤΠ και τις ικανότητες του έργου. Πρόκειται να ακολουθηθεί μια ρεαλιστική σταδιακή προσέγγιση (με χρήση «δομοστοιχείων») για την περαιτέρω ανάπτυξη και υλοποίησή του.

#### **2.4 Στόχος 3 – Εφαρμογή εν ανάγκη μέτρων ελέγχου και άμβλυνσης των κινδύνων («εκτίμηση εκ των προτέρων, έλεγχος εάν χρειασθεί»)**

Η πρόοδος που έχει σημειωθεί στον τομέα αυτόν οφείλεται, σε μεγάλο βαθμό, στην πρόοδο που έχει επιτευχθεί σε σχέση με τις δραστηριότητες οι οποίες είναι ήδη σε εξέλιξη κατά τον χρόνο έγκρισης της στρατηγικής, κυρίως εκείνες που συνδέονται με απαγορεύσεις και περιορισμούς. Έχει συνταχθεί σειρά ενημερωτικών δελτίων (σε συνεργασία με τα κράτη μέλη) σχετικά με επιλεγμένα νομοθετήματα που θέτουν απαγορεύσεις και περιορισμούς στις εισαγωγές και τις εξαγωγές εμπορευμάτων, τα οποία πρέπει να υποβάλλονται σε έλεγχο στα εξωτερικά σύνορα της ΕΕ. Με τα ενημερωτικά δελτία παρέχεται περιγραφή του νομοθετικού πλαισίου, του ρόλου των τελωνείων, καθώς και των ελέγχων εγγράφων αλλά και των φυσικών ελέγχων που πρέπει να εφαρμόζονται. Παρέχεται δε μια βάση για τον χρονικό προγραμματισμό των τελωνειακών ελέγχων και για τον προσδιορισμό του κατά πόσον χρειάζονται περαιτέρω συστάσεις προς τελωνειακές και άλλες αρχές.

Οι υπηρεσίες της Επιτροπής έχουν καταρτίσει κατευθυντήριες οδηγίες για την υποστήριξη της κατάρτισης ή της επανεξέτασης των νομικών πράξεων της ΕΕ σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο πρέπει να προβλεφθεί η συμμετοχή των τελωνείων, μεταξύ άλλων τον τρόπο με τον οποίο θα πρέπει να ληφθεί υπόψη η διαχείριση τελωνειακών κινδύνων.

#### **2.5 Στόχος 4 – Αύξηση των ικανοτήτων για τη διασφάλιση της αποτελεσματικής εφαρμογής του κοινού πλαισίου διαχείρισης των κινδύνων και τη γρηγορότερη αντιμετώπιση των νεοεμφανιζόμενων κινδύνων**

Η πρόοδος σημειώνεται με αργούς ρυθμούς παρά τις πολλές εν εξελίξει δράσεις που έχουν σχεδιαστεί με σκοπό την αύξηση των ικανοτήτων των κρατών μελών και της ΕΕ για την υλοποίηση του ισχύοντος πλαισίου διαχείρισης τελωνειακών κινδύνων. Παρότι

τα κράτη μέλη καταβάλλουν προσπάθειες για τον εντοπισμό ασυνεπειών κατά την υλοποίηση του κοινού πλαισίου διαχείρισης κινδύνων σε εθνικό επίπεδο και την εξεύρεση τρόπων αντιμετώπισης των αδυναμιών αυτών, υπάρχουν ζητήματα που σχετίζονται με την ικανότητα των κρατών μελών να εφαρμόζουν λύσεις και τη δυνατότητα της ΕΕ να παρέχει κατάλληλη στήριξη στα κράτη μέλη όσον αφορά τις ικανότητες ανάλυσης κινδύνου μέσω της πρωτοβουλίας για ένα νέο σύστημα ελέγχου των εισαγωγών.

Το 2015, εμπειρογνώμονες από την Επιτροπή και τα κράτη μέλη διενήργησαν αξιολόγηση και προσδιόρισαν την ανάγκη για ένα βελτιωμένο σύστημα ΤΠ με σκοπό την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τους κινδύνους, δηλαδή για την επόμενη γενιά του συστήματος διαχείρισης τελωνειακών κινδύνων.

Τα κοινά κριτήρια κινδύνων αξιολογήθηκαν τόσο σε επίπεδο κρατών μελών όσο και σε επίπεδο ΕΕ. Δρομολογήθηκαν πιλοτικά έργα από τα κράτη μέλη με σκοπό την εκτίμηση και δοκιμή της εφαρμογής των κοινών κριτηρίων κινδύνων. Παράλληλα, εργαλεία εξόρυξης δεδομένων και σχέδια για την ανάλυση δεδομένων δοκιμάστηκαν σε σχέση με δεδομένα διαθέσιμα σε επίπεδο ΕΕ. Σκοπός αυτών των δοκιμών ήταν ο εντοπισμός πιθανών περαιτέρω δυνατοτήτων διαχείρισης κινδύνων και η βελτίωση της στόχευσης, ιδίως για μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων.

Στο πλαίσιο της διαδικασίας που βρίσκεται σε εξέλιξη για την ανάπτυξη κοινών κριτηρίων για το πλήρες φάσμα των κινδύνων, η Επιτροπή και τα κράτη μέλη άρχισαν να εργάζονται για την κατάρτιση ορισμών των διαφόρων χρηματοοικονομικών κινδύνων και για την αναθεώρηση των υφιστάμενων κριτηρίων κινδύνων όσον αφορά την προστασία και την ασφάλεια, ιδίως την ασφάλεια των αερομεταφερόμενων φορτίων.

Η Επιτροπή και τα κράτη μέλη έχουν επίσης προβεί σε ενέργειες προκειμένου να διασφαλισθεί η εναρμονισμένη εφαρμογή των κριτηρίων κινδύνων.

Κατά την παρακολούθηση και αξιολόγηση της υλοποίησης, έχουν κατορθώσει να δημιουργήσουν συνέργειες με το έργο υπολογισμού των επιδόσεων της τελωνειακής ένωσης.

## 2.6 Στόχος 5 – Προώθηση της διυπηρεσιακής συνεργασίας και της ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των τελωνειακών και άλλων αρχών σε επίπεδο κρατών μελών και ΕΕ

Η διυπηρεσιακή συνεργασία έχει παρουσιάσει συνολική βελτίωση, ιδίως σε τομείς άλλους από την τελωνειακή πολιτική.

Για παράδειγμα, έχει αναπτυχθεί μεθοδολογία για την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τους κινδύνους μεταξύ των τελωνειακών αρχών και των αρχών εποπτείας της αγοράς στον τομέα της ασφάλειας των προϊόντων. Συνοπτική περιγραφή αυτής της μεθοδολογίας κοινοποιήθηκε στα κράτη μέλη τον Δεκέμβριο του 2015<sup>10</sup>.

Μπορούν να επέλθουν βελτιώσεις στη συνεργασία μεταξύ των τελωνειακών και άλλων συνοριακών αρχών από την άποψη της ανταλλαγής πληροφοριών σε σχέση με τους ελέγχους εμπορευμάτων που μεταφέρονται από ταξιδιώτες ή μέλη πληρωμάτων. Το ζήτημα επισημάνθηκε στην ανακοίνωση του Απριλίου του 2016 με τίτλο *Πιο Ισχυρά και Έξυπνα Συστήματα Πληροφοριών για τα Σύνορα και την Ασφάλεια*<sup>11</sup>

Βρίσκεται σε εξέλιξη αξιολόγηση της συνεργασίας μεταξύ των τελωνείων και των συνοριοφυλάκων, συμπεριλαμβανομένης της εφαρμογής των κατευθυντήριων γραμμών του Απριλίου του 2013<sup>12</sup>. Τα αρχικά αποτελέσματα καταδεικνύουν καλό επίπεδο συνεργασίας εν γένει, ενώ έχει επίσης προσδιοριστεί ένα σύνολο ορθών πρακτικών.

Σεμινάριο υψηλού επιπέδου σχετικά με τους ελέγχους των επιβατών διοργανώθηκε στη Ρίγα, στις 7-8 Μαΐου 2015, με σκοπό τη βελτίωση της ολοκληρωμένης συνοριακής διαχείρισης μεταξύ τελωνειακών και άλλων αρχών. Στο σεμινάριο έγινε αναφορά σε πρόγραμμα περαιτέρω εργασιών και συνεργασίας μεταξύ τελωνειακών και άλλων συνοριακών αρχών, συμπεριλαμβανομένης της διάθεσης εκ των προτέρων πληροφοριών για τους επιβάτες για χρήση από τα τελωνεία. Προκειμένου να βελτιωθεί η συνεργασία με τον Frontex<sup>13</sup>, έχει δρομολογηθεί επίσημος διάλογος που εστιάζει στις λειτουργίες που εμπíπτουν στο πλαίσιο του οργανισμού και εκείνες που εμπíπτουν στο πλαίσιο των τελωνείων, συμπεριλαμβανομένης της διαχείρισης τελωνειακών κινδύνων.

Το τμήμα διαχείρισης κινδύνων της επιτροπής τελωνειακού κώδικα εξέτασε τις επιπτώσεις, σε σχέση με τα τελωνεία, της ανταλλαγής πληροφοριών βάσει των οδηγιών για τις καταστάσεις ονομάτων επιβατών (Passenger Name Record, PNR) και τις εκ των προτέρων πληροφορίες για τους επιβάτες (Advanced Passenger Information, API). Η διασφάλιση της συμμετοχής των τελωνείων στις εθνικές μονάδες στοιχείων επιβατών (Passenger Information Units, PIU) και/ή η πρόσβαση των τελωνείων στα εν λόγω δεδομένα, σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2016/681<sup>14</sup>, είναι σημαντικές για την

<sup>10</sup> Συνεργασία μεταξύ των τελωνειακών αρχών και των αρχών εποπτείας της αγοράς (ΑΕΑ) σχετικά με τη διαχείριση κινδύνων στον τομέα των ελέγχων ασφάλειας και συμμόρφωσης των προϊόντων για τα εισαγόμενα εμπορεύματα.

<sup>11</sup> COM(2016)205 της 6.4.2016.

<sup>12</sup> Κατευθυντήριες γραμμές για τη συνεργασία μεταξύ συνοριοφυλάκων και τελωνειακών διοικήσεων που λειτουργούν στα εξωτερικά σύνορα, Απρίλιος 2013.

<sup>13</sup> Ευρωπαϊκός Οργανισμός για τη Διαχείριση της Επιχειρησιακής Συνεργασίας στα Εξωτερικά Σύνορα των Κρατών Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

<sup>14</sup> Οδηγία (ΕΕ) 2016/681 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Απριλίου 2016, σχετικά με τη χρήση των δεδομένων που περιέχονται στις καταστάσεις ονομάτων επιβατών (PNR) για την πρόληψη, ανίχνευση, διερεύνηση και δίωξη τρομοκρατικών και σοβαρών εγκλημάτων (ΕΕ L 119 της 4.5.2016, σ. 132).



αποτελεσματική και αποδοτική τελωνειακή επιτήρηση των εμπορευμάτων στο πλαίσιο των επιβατικών μεταφορών. Τα δεδομένα θεωρούνται ιδιαίτερα πολύτιμα για τον εντοπισμό κινδύνων που σχετίζονται με τις αποσκευές των επιβατών (ή τα μετρητά που μεταφέρουν οι επιβάτες) και παρέχουν στα τελωνεία τη δυνατότητα να εκτελούν στοχευμένους και βασιζόμενους στους κινδύνους ελέγχους κατά την άφιξη, συμβάλλοντας με τον τρόπο αυτόν στην καταπολέμηση της σοβαρής και οργανωμένης εγκληματικότητας, της τρομοκρατίας και της χρηματοδότησης της τρομοκρατίας με παράλληλο σεβασμό των εγγυήσεων προστασίας των δεδομένων και της ιδιωτικής ζωής.

Η διασφάλιση της συνεργασίας με άλλες αρχές επιβολής του νόμου εξακολουθεί να αποτελεί πρόκληση (συμπεριλαμβανομένης, σε ορισμένες περιπτώσεις, της συνεργασίας μεταξύ των τμημάτων που είναι αρμόδια για τους τελωνειακούς ελέγχους / τη διαχείριση τελωνειακών κινδύνων και εκείνων που είναι αρμόδια για τη διενέργεια ερευνών στο εσωτερικό μιας τελωνειακής διοίκησης). Κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς, η εστίαση αφορούσε την καλύτερη επικοινωνία και επεξήγηση του ρόλου της διαχείρισης κινδύνων και τις υφιστάμενες και πιθανές μελλοντικές ικανότητες των τελωνείων. Ως αποτέλεσμα, η αμοιβαία κατανόηση των διαφορετικών αρμοδιοτήτων των τελωνειακών αρχών και άλλων αρχών επιβολής του νόμου έχει μεν παρουσιάσει βελτίωση, αλλά χρειάζεται να καταβληθούν περαιτέρω προσπάθειες.

Το πεδίο εφαρμογής της ανταλλαγής πληροφοριών με σκοπό την αμοιβαία συνδρομή μεταξύ των τελωνειακών αρχών των κρατών μελών και μεταξύ των αρχών αυτών και της Επιτροπής διευρύνθηκε με την τροποποίηση του κανονισμού περί αμοιβαίας συνδρομής<sup>15</sup>. Ο τροποποιημένος κανονισμός παρέχει ευρύτερη νομική βάση για μια σειρά από δράσεις που αποσκοπούν στην καλύτερη συμμόρφωση των οικονομικών φορέων με την τελωνειακή και γεωργική νομοθεσία. Η πρόσβαση στα δεδομένα που συλλέγονται βάσει του τροποποιημένου κανονισμού για τη διαχείριση κινδύνων θα βελτιώσει την τελωνειακή διαχείριση κινδύνων στα κράτη μέλη και σε επίπεδο ΕΕ.

Μια συμβολή των τελωνείων στην εφαρμογή του ευρωπαϊκού θεματολογίου για την ασφάλεια<sup>16</sup> είναι η ανάπτυξη ειδικών κανόνων περί κινδύνου (κοινών κριτηρίων κινδύνου) για την ασφάλεια του αερομεταφερόμενου φορτίου. Έχει δε συμφωνηθεί προκαταρκτική σειρά κοινών κριτηρίων κινδύνου. Δεδομένου ότι τα κριτήρια στον τομέα του αερομεταφερόμενου φορτίου αφορούν όχι μόνο τα τελωνεία αλλά και άλλες αρχές, στην ανάπτυξή τους συμμετέχουν επίσης συναφείς υπηρεσίες της Επιτροπής, το κέντρο ανάλυσης πληροφοριών της ΕΕ και εθνικοί εμπειρογνώμονες σε θέματα τελωνείων, πολιτικής αεροπορίας και αντιτρομοκρατικής πολιτικής. Συνεπώς, τα κοινά κριτήρια κινδύνου για το αερομεταφερόμενο φορτίο βασίζονται σε πολυεπιστημονική και διατομεακή συμβολή εκ μέρους όλων των σχετικών ενδιαφερομένων και θα συμπληρώσουν τα υφιστάμενα μέτρα ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας που αφορούν το φορτίο και το ταχυδρομείο ως ένα επιπλέον επίπεδο ασφάλειας. Δεδομένου ότι οι νέοι κανόνες περί κινδύνων θα εφαρμόζονται μόνο με βάση το νέο σύστημα ελέγχου εισαγωγών, δεν θα εφαρμοστούν πριν από τα τέλη του 2020.

---

<sup>15</sup> Ο κανονισμός (ΕΕ) 2015/1525 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Σεπτεμβρίου 2015, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 515/97 του Συμβουλίου περί της αμοιβαίας συνδρομής μεταξύ των διοικητικών αρχών των κρατών μελών και της συνεργασίας των αρχών αυτών με την Επιτροπή, με σκοπό τη διασφάλιση της ορθής εφαρμογής των τελωνειακών και γεωργικών ρυθμίσεων (ΕΕ L 243 της 18.9.2015, σ. 1) θα τεθεί σε ισχύ την 1η Σεπτεμβρίου 2016, ομοίως προς τις εκτελεστικές πράξεις της Επιτροπής: τους κανονισμούς (ΕΕ) 2016/345 (ΕΕ L 65 της 11.3.2016, σ. 38) και 2016/346 (ΕΕ L 65 της 11.3.2016, σ. 40).

<sup>16</sup> COM(2015) 185 final.

Η στρατηγική υποστηρίζει επίσης την εφαρμογή της στρατηγικής της ΕΕ για την ασφάλεια στη θάλασσα και του σχεδίου δράσης αυτής, που εγκρίθηκαν από το Συμβούλιο στις 16 Δεκεμβρίου 2014. Ειδικότερα, προβλέπεται η εφαρμογή του κοινού περιβάλλοντος ανταλλαγής πληροφοριών (ΚΠΑΠ) που έχει αναπτυχθεί ως μετα-έργο για την ενίσχυση της συνεργασίας και της ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ πολιτικών και στρατιωτικών αρχών με σκοπό την περαιτέρω ενίσχυση μιας κοινής εικόνας επίγνωσης της κατάστασης στη θάλασσα και της ανταλλαγής δεδομένων. Με στόχο τη βελτίωση της ασφάλειας της αλυσίδας εφοδιασμού και την υποστήριξη της εποπτείας βάσει κινδύνων της κυκλοφορίας των εμπορευμάτων στο θαλάσσιο περιβάλλον, το ΚΠΑΠ προωθεί την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των διαφόρων αρχών που μετέχουν στην προσπάθεια καταπολέμησης της τρομοκρατίας και του οργανωμένου εγκλήματος (π.χ. λαθρεμπόριο εμπορευμάτων, διακίνηση όπλων και ναρκωτικών και διασυνοριακή μετακίνηση των εσόδων σε μετρητά από το παράνομο εμπόριο). Οι συναφείς οργανισμοί της ΕΕ<sup>17</sup> καλούνται να ενισχύσουν τη διυπηρεσιακή συνεργασία. Σκοπός του έργου προεπιχειρησιακής επικύρωσης «EUCISE2020» είναι η δοκιμή του ΚΠΑΠ σε μεγάλη κλίμακα έως το 2017-2018, την οποία θα ακολουθήσει σταδιακή υλοποίηση έως το 2020.

Καθένα από τα προαναφερθέντα είδη ανταλλαγής πληροφοριών θα σέβεται τα θεμελιώδη δικαιώματα και ιδίως τα δικαιώματα στην ιδιωτική ζωή και την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα.

## **2.7 Στόχος 6 – Ενίσχυση της συνεργασίας με τους εμπορευόμενους**

Η συνεργασία μεταξύ των τελωνειακών αρχών και των εμπορευόμενων έχει ήδη σημειώσει βελτίωση μέσω της ενίσχυσης της έννοιας του Εγκεκριμένου Οικονομικού Φορέα (ΑΕΟ). Αλλαγές στην έννοια του ΑΕΟ επήλθαν μέσω του ενωσιακού τελωνειακού κώδικα και των κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικών πράξεων αυτού και οι αλλαγές αυτές κατέστησαν αναγκαία την επικαιροποίηση των κατευθυντήριων γραμμών για τους ΑΕΟ<sup>18</sup>.

Η Ομάδα του Δικτύου για τους ΑΕΟ, η οποία δημιουργήθηκε το 2007 για την παρακολούθηση της υλοποίησης της έννοιας των ΑΕΟ, δρομολόγησε τη δεύτερη πρωτοβουλία της στον τομέα της παρακολούθησης το 2013, η οποία σχεδιάστηκε με σκοπό να διασφαλισθεί η ορθή και ομοιόμορφη εφαρμογή των κανόνων για τους ΑΕΟ. Μέσω της διαδικασίας παρακολούθησης επιβεβαιώθηκε ότι η έννοια των ΑΕΟ είναι ισχυρή και αξιόπιστη. Τα κράτη μέλη έχουν αναπτύξει ισχυρές διαδικασίες που εγγυώνται υψηλής ποιότητας, αποδοτική και συνεκτική διαχείριση της έννοιας.

Το 2015, δημιουργήθηκαν δύο συγκεκριμένες ομάδες-στόχοι στο πλαίσιο του συστήματος διαχείρισης τελωνειακών κινδύνων για την ανταλλαγή πληροφοριών όσον αφορά τους κινδύνους σχετικά με τις διαδικασίες των ΑΕΟ: μία ομάδα για την ανταλλαγή πληροφοριών ευαίσθητου χαρακτήρα στο πλαίσιο της διαδικασίας των ΑΕΟ και μια άλλη ομάδα για την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με παρατυπίες στις οποίες εμπλέκεται ΑΕΟ χώρας εταίρου.

---

<sup>17</sup> EMSA, EFCA, FRONTEX, EOA, ΕΥΡΩΠΟΛ και ΕΟΔ.

<sup>18</sup> [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/resources/documents/customs/policy\\_issues/customs\\_security/aeo\\_guidelines\\_el.pdf](http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/policy_issues/customs_security/aeo_guidelines_el.pdf).

Πρόοδος σημειώθηκε με βραδύτερους ρυθμούς σε άλλους τομείς, όπως η βελτίωση των γνώσεων για τις αλυσίδες εφοδιασμού.

Η δημιουργία νομικού πλαισίου για τη διασφάλιση της διαθεσιμότητας υψηλής ποιότητας δεδομένων για σκοπούς διαχείρισης κινδύνων έχει οδηγήσει στο ερώτημα σχετικά με το κατά πόσον και με ποιον τρόπο τα δεδομένα τα οποία υποβάλλονται από τους εμπορευόμενους και τα οποία περιλαμβάνονται στις τελωνειακές διασαφήσεις ταχυδρομικών δεμάτων (π.χ. η διασάφηση CN23) θα μπορούσαν να διατίθενται και να επαναχρησιμοποιούνται για την υποβολή συνοπτικής διασάφησης εισόδου για λόγους προστασίας και ασφάλειας και διευκόλυνσης της τελωνειακής διασάφησης. Η συζήτηση αυτή είναι επίσης σημαντική δεδομένου του ολοένα μεγαλύτερου όγκου μικρών αποστολών που πραγματοποιούνται στο πλαίσιο του ηλεκτρονικού εμπορίου. Οι τελωνειακές αρχές, οι ταχυδρομικοί φορείς, οι εμπορικές ενώσεις και οι διεθνείς εταίροι των κρατών μελών (ΗΠΑ, Καναδάς και Κίνα) συμμετέχουν στην ανάλυση των διαθέσιμων επιλογών στο πλαίσιο του διεθνούς ταχυδρομικού μοντέλου της Παγκόσμιας Ταχυδρομικής Ένωσης. Όποια επιλογή και αν προτιμηθεί, έχει σημασία να μπορεί να λειτουργήσει στο πλαίσιο του νέου συστήματος ελέγχου των εισαγωγών.

## **2.8 Στόχος 7 – Αξιοποίηση των δυνατοτήτων της διεθνούς τελωνειακής συνεργασίας**

Διάφορες δραστηριότητες έχουν δρομολογηθεί και βρίσκονται σε εξέλιξη με στόχο τη βελτίωση της διαχείρισης κινδύνων της αλυσίδας εφοδιασμού μέσω διεθνούς συνεργασίας.

Στις επιτυχίες συμπεριλαμβάνονται η αναθεώρηση του πλαισίου προτύπων SAFE του Παγκόσμιου Οργανισμού Τελωνείων (ΠΟΤ)<sup>19</sup>, η ανάπτυξη διεθνών προτύπων, π.χ. όσον αφορά πληροφορίες σχετικά με το αερομεταφερόμενο φορτίο πριν από τη φόρτωση<sup>20</sup> και η αμοιβαία αναγνώριση της έννοιας των Εγκεκριμένων Οικονομικών Φορέων (ΑΕΟ)<sup>21</sup>. Διάφορα έργα βρίσκονται σε εξέλιξη, τα οποία συνδέονται με την ανταλλαγή πληροφοριών με τρίτες χώρες (π.χ. στο πλαίσιο του πιλοτικού έργου για ευφείς και ασφαλείς εμπορικές γραμμές με την Κίνα<sup>22</sup>). Ωστόσο, η επιτυχία των έργων αυτών προϋποθέτει τη δημιουργία αξιόπιστων συστημάτων ΤΠ.

---

<sup>19</sup> Κατά τον κύκλο αναθεώρησης του πλαισίου SAFE του ΠΟΤ, το οποίο εγκρίθηκε από το Συμβούλιο του ΠΟΤ τον Ιούνιο του 2015, εισήχθησαν τροπολογίες στο πλαίσιο SAFE του ΠΟΤ, μεταξύ άλλων σχετικά με τις πληροφορίες για το αερομεταφερόμενο φορτίο πριν από τη φόρτωση.

<sup>20</sup> Δηλαδή στο πλαίσιο της κοινής ομάδας εργασίας του *Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας* (ΔΟΠΑ) και του ΠΟΤ για τις πληροφορίες που αφορούν αερομεταφερόμενο φορτίο.

<sup>21</sup> Συμφωνίες αμοιβαίας αναγνώρισης των ΑΕΟ έχουν συναφθεί με τη Νορβηγία, την Ελβετία, την Ανδόρα, τις ΗΠΑ, την Ιαπωνία και την Κίνα· διαπραγματεύσεις βρίσκονται σε εξέλιξη με τον Καναδά. Έχει τεθεί σε εφαρμογή σύστημα αυτοματοποιημένης ανταλλαγής δεδομένων με σκοπό την αμοιβαία αναγνώριση με την Κίνα, την Ιαπωνία, την Ελβετία και τις ΗΠΑ.

<sup>22</sup> Το πιλοτικό πρόγραμμα για ευφείς και ασφαλείς εμπορικές γραμμές (Smart and Secure Trade Lanes, SSTL), το οποίο δρομολογήθηκε το 2006, αποσκοπεί στη δοκιμή συγκεκριμένων συστάσεων σχετικών με την προστασία και την ασφάλεια βάσει του πλαισίου SAFE του ΠΟΤ για το εμπόριο ΕΕ-Κίνας. Το 2014, η ομάδα εμπειρογνομόνων του SSTL στον τομέα της ΤΠ ξεκίνησε να αναπτύσσει ένα νέο εργαλείο ΤΠ για την ανταλλαγή δεδομένων που θα καθιστά εφικτή την ανταλλαγή μεγαλύτερων και, κατά συνέπεια ουσιαστικότερων, όγκων δεδομένων.

### 3. ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η μεταρρύθμιση της διαχείρισης τελωνειακών κινδύνων αποτελεί εγχείρημα έντασης πόρων. Για την επίτευξη αποτελεσμάτων απαιτείται χρόνος. Παρά τη δρομολόγηση μεγάλου αριθμού δράσεων, η πρόοδος έχει αποδειχτεί άنيση.

Η πρόοδος είναι περισσότερο αισθητή όσον αφορά δράσεις που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα των τελωνείων, ενώ υπήρξε βραδύτερη σε σχέση με τις δράσεις εκείνες που απαιτούν ενισχυμένη συνεργασία μεταξύ τελωνειακών και άλλων αρχών, ιδίως τη συνεργασία με τις αρχές επιβολής του νόμου και τις αρχές ασφάλειας.

Σε αυτό το στάδιο της διαδικασίας εφαρμογής, η βασικότερη πρόκληση αφορά θέματα ΤΠ. Παρότι έχουν βρεθεί εφικτές λύσεις π.χ. για τη διασφάλιση της διαθεσιμότητας των δεδομένων, την ανταλλαγή πληροφοριών και την αυτοματοποίηση της ανάλυσης κινδύνων, η επιτυχημένη εφαρμογή εξαρτάται τόσο από την αναβάθμιση των υφιστάμενων συστημάτων ΤΠ όσο και από την ανάπτυξη και εφαρμογή νέων συστημάτων (είτε από τα κράτη μέλη, με ή χωρίς την υποστήριξη της Επιτροπής, είτε από την Επιτροπή).

Η ανεπαρκής χρηματοδότηση για την ανάπτυξη των απαιτούμενων συστημάτων ΤΠ αποτελεί μείζον ζήτημα που παρεμποδίζει την πρόοδο, ιδίως σε σχέση με το νέο σύστημα ελέγχου εισαγωγών. Μολονότι στον κανονισμό «Τελωνεία 2020» αναγνωρίζεται ως ευρωπαϊκό σύστημα πληροφοριών, ο προϋπολογισμός του προγράμματος «Τελωνεία 2020» δεν επαρκεί για την κάλυψη του κόστους της υλοποίησης των αναγκαίων δράσεων στον τομέα της ΤΠ.

Παρόμοιοι περιορισμοί ως προς τους πόρους ισχύουν και σε επίπεδο κρατών μελών. Σε ορισμένα κράτη μέλη, ενδέχεται να είναι δύσκολη η αιτιολόγηση των πρόσθετων πόρων που απαιτούνται για την ανάπτυξη των αναγκαίων συστημάτων ΤΠ, με δεδομένο τον αριθμό των διασαφήσεων που πρέπει να υποβληθούν σε επεξεργασία.

Ελλείψει πρόσθετων πόρων, δεν θα είναι δυνατή η υλοποίηση ορισμένων δράσεων έως το τέλος του 2020, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στη στρατηγική και στο σχέδιο δράσης. Τυχόν καθυστέρηση θα επηρεάσει επίσης την υλοποίηση των δεσμεύσεων όσον αφορά πτυχές σχετικές με τα τελωνεία στο πλαίσιο του ευρωπαϊκού θεματολογίου για την ασφάλεια.

Ακόμα, πρέπει να πραγματοποιηθεί περαιτέρω ανάλυση σχετικά με τον αντίκτυπο της νέας νομοθεσίας της ΕΕ για την προστασία των δεδομένων, ιδίως σε σχέση με τις αρχές επιβολής του νόμου.

Στο παρόν στάδιο της διαδικασίας εφαρμογής, η Επιτροπή δεν προτείνει να γίνουν αλλαγές στη στρατηγική και στο σχέδιο δράσης.

Ωστόσο, εξωτερικά γεγονότα και εξελίξεις<sup>23</sup> που δεν περιλαμβάνονται στον χάρτη πορείας για την εφαρμογή της στρατηγικής και του σχεδίου δράσης μπορεί να έχουν

---

<sup>23</sup> Π.χ. οι τρομοκρατικές επιθέσεις στο Παρίσι το 2015 και στις Βρυξέλλες το 2016, η ειδική έκθεση αριθ. 24/2015 του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου με τίτλο *Αντιμετώπιση της ενδοκοινοτικής απάτης στον τομέα του ΦΠΑ: ανάγκη για περαιτέρω δράση*.

αντίκτυπο στην εφαρμογή και να επιβάλουν αλλαγές σε συγκεκριμένες δράσεις, καθώς και την απόδοση προτεραιότητας σε ορισμένες επιμέρους δράσεις. Συνεπώς, ο χάρτης πορείας χρήζει επικαιροποίησης.

Θα ληφθούν υπόψη οι συστάσεις του Συμβουλίου και του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, καθώς και ο αντίκτυπος στα θεμελιώδη δικαιώματα.

Η διαθεσιμότητα πόρων για την πλήρη κάλυψη των αναγκών για διαχείριση των τελωνειακών κινδύνων που ορίζονται στη στρατηγική και στο σχέδιο δράσης, μεταξύ άλλων και υπέρ της διεθνικής ανάλυσης κινδύνων σε όλα τα τελωνειακά καθεστάτα, θα απαιτήσει ενδελεχή εξέταση.