



COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 13.7.2026
COM(2026) 362 final

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO

em conformidade com o artigo 278.º-A do Código Aduaneiro da União, sobre os progressos alcançados no desenvolvimento dos sistemas eletrónicos previstos no código

{SWD(2026) 180 final}

Índice

1. Introdução.....	2
2. Síntese	4
3. Conteúdo do relatório	6
4. Responsabilidades relativas à implementação digital do CAU	7
5. Visão geral dos progressos realizados na implementação dos sistemas eletrónicos previstos no CAU	7
5.1 PROJETOS CONCLUÍDOS ANTES DE 2025	7
5.2 PROGRESSO DOS PROJETOS EM 2025	8
5.3 RISCOS E MEDIDAS DE ATENUAÇÃO.....	19

1. INTRODUÇÃO

O presente documento constitui o relatório anual de 2025 sobre os progressos realizados na implementação digital do Código Aduaneiro da União¹ (CAU) e é o **sétimo e último relatório** elaborado pela Comissão em conformidade com o artigo 278.º-A do CAU, sobre os progressos alcançados no desenvolvimento dos sistemas eletrónicos².

O CAU entrou em vigor em 1 de maio de 2016 e, após ter sido alterado em 2019³, estabeleceu os prazos de 2020, 2022 e 2025 para a conclusão progressiva dos projetos de transição digital e implementação digital do código. Durante o período transitório, os sistemas eletrónicos e em suporte papel já existentes poderiam continuar a ser utilizados para cumprir as formalidades aduaneiras («medidas transitórias») até que os sistemas eletrónicos previstos no CAU, novos ou atualizados, estivessem operacionais.

Neste contexto, o programa de trabalho do CAU⁴ (PT CAU) e o regulamento de execução relativo às disposições técnicas dos sistemas eletrónicos⁵ (IRTA) devem ser lidos em conjugação com o CAU e os respetivos atos delegados e de execução

O PT CAU é o instrumento jurídico que orienta o complexo e gradual processo de transição tridimensional para um ambiente aduaneiro plenamente digital, tomando em conta a interdependência entre os sistemas e o desenvolvimento atual. Destina-se a orientar as partes interessadas (Estados-Membros, Comissão e operadores económicos) no sentido de assegurar uma implementação comum e viável dos projetos até 31 de dezembro de 2025, a data final da transição digital. O IRTA estabelece as disposições técnicas de cada sistema, em termos de componentes, responsabilidades, acesso aos dados e transição técnica.

O presente relatório baseia-se no PT CAU, adotado pela Comissão, em 15 de dezembro de 2023, para apresentar os progressos alcançados. Os aspetos relativos à governação do programa e dos projetos encontram-se definidos no Plano Estratégico Plurianual para as Alfândegas (MASP-C). **O relatório apresenta os progressos alcançados ao longo dos anos para garantir alfândegas totalmente digitais na União Europeia até 2025, o último ano de implementação do CAU.**

Embora o CAU estabeleça a base jurídica para assegurar um quadro aduaneiro totalmente digital e harmonizado em toda a União Europeia e nas suas fronteiras externas, a implementação plena e uniforme em todos os domínios aduaneiros e em todos os Estados-Membros constitui um **pré-requisito para o bom funcionamento da União Aduaneira e a base para a próxima fase da reforma aduaneira**. Por conseguinte, é essencial que todos os Estados-Membros concluam a sua parte de implementação do CAU atual, para que os operadores económicos e os comerciantes possam obter todos os benefícios antes de avançar para a reforma aduaneira da UE. Em 17 de maio de 2023, a Comissão adotou uma proposta para proceder a uma ampla reforma da União Aduaneira, incluindo um novo CAU, que representa uma transformação substancial do quadro aduaneiro da UE⁶. Em 26 de março de 2026, o Parlamento Europeu e o Conselho chegaram a acordo político no tríplice sobre a proposta da Comissão

¹ Regulamento (UE) n.º 952/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de outubro de 2013, que estabelece o Código Aduaneiro da União (JO L 269 de 10.10.2013, p. 1).

² Relatório da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho:

2019: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/ALL/?uri=CELEX%3A52019SC0434>;

2020: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A52020SC0339>;

2021: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A52021SC0382>;

2022: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A52023SC0029>;

2023: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=COM:2024:395:FIN>;

2024: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=celex:52025DC0579>.

³ Regulamento (UE) 2019/632 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de abril de 2019, que altera o Regulamento (UE) n.º 952/2013 a fim de prorrogar a utilização transitória de meios diferentes das técnicas de processamento eletrónico de dados previstas no Código Aduaneiro da União (JO L 111 de 25.4.2019, p. 54).

⁴ Decisão de execução (UE) 2023/2879 da Comissão, de 15 de dezembro de 2023, que estabelece o programa de trabalho para o desenvolvimento e a implementação dos sistemas eletrónicos previstos no Código Aduaneiro da União (JO L, 2023/2879, 22.12.2023, p. 1, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202302879).

⁵ Regulamento de execução (UE) 2025/512 da Comissão, de 13 de março de 2025, relativo a disposições técnicas para desenvolver, manter e utilizar sistemas eletrónicos para o intercâmbio e armazenamento de informações no âmbito do Regulamento (UE) n.º 952/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L, 2025/512, 20.3.2025, p. 1, https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_impl/2025/512/oj/por).

⁶ Proposta de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO que estabelece o Código Aduaneiro da União e a Autoridade Aduaneira da União Europeia e que revoga o Regulamento (UE) n.º 952/2013 [COM(2023) 258 final].

para realizar a reforma mais ambiciosa das regras aduaneiras da UE desde 1968. O projeto de texto deve agora ser revisto pelos peritos jurídicos e linguísticos e, em seguida, ser aprovado pelo Conselho e pelo Parlamento Europeu para publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* até novembro de 2026.

A reforma aduaneira contém três pilares principais:

- 1) **gestão mais inteligente dos riscos e controlos aduaneiros através da criação de uma Autoridade Aduaneira da UE e de uma Plataforma de Dados Aduaneiros da UE:** tal permitirá digitalizar e simplificar os procedimentos, reduzir os custos e a burocracia, promover uma abordagem mais uniforme nas fronteiras externas e proteger melhor o mercado único através de uma melhor gestão dos riscos e implementação com base em dados;
- 2) **uma parceria mais forte com as empresas:** lançar uma nova parceria com os operadores comerciais, baseada em processos transparentes, que permitirá funcionar no caso dos fluxos comerciais conformes sem interação aduaneira formal e reduzir os encargos administrativos conexos,
- 3) **um quadro moderno para o comércio eletrónico:** estabelecer um regime aduaneiro específico para o comércio eletrónico, que tornará as plataformas em linha nos principais intervenientes para assegurar que as mercadorias vendidas em linha diretamente a consumidores na UE cumprem todas as obrigações aduaneiras.

As alfândegas desempenham um papel fundamental na manutenção da segurança do mercado único e dos seus cidadãos. Com a reforma aduaneira, as alfândegas europeias passarão a estar equipadas para se adaptarem à rápida evolução do comércio internacional. Neste contexto, a reforma introduz várias medidas específicas destinadas a fazer face ao rápido crescimento do comércio eletrónico. Entretanto, **como solução temporária**, a Comissão e os Estados-Membros acordaram, em novembro de 2025, em suprimir a isenção de direitos em vigor até à data para as encomendas de valor inferior a 150 EUR e em introduzir um direito de 3 EUR sobre estas encomendas a partir de 1 de julho de 2026. A supressão do limiar visa criar condições de concorrência equitativas entre as vendas por via eletrónica e o comércio retalhista tradicional, restabelecendo a equidade, sem comprometer a possibilidade de escolha por parte dos consumidores. Além disso, com o acordo alcançado no tríplice de 26 de março, introduz-se uma **taxa de tratamento** sobre as mercadorias de baixo valor importadas na UE, a fim de compensar o aumento dos custos para as autoridades aduaneiras. A taxa será introduzida, o mais tardar, em 1 de novembro de 2026. Logo que a Plataforma de Dados Aduaneiros da UE esteja plenamente operacional, aplicar-se-ão os direitos aduaneiros normais.

Importa notar que, nesta fase, com toda a ênfase política na reforma aduaneira e no comércio eletrónico, **existe o risco de considerar os atrasos na implementação digital do CAU como simples atrasos técnicos**, embora as consequências sistémicas destes atrasos possam ser graves para a UE. O mau funcionamento ou uma implementação apenas parcial dos sistemas de exportação/importação pode provocar congestionamentos nos principais pontos de saída ou de entrada, resultando em protestos, falhas de supervisão e atrasos na cadeia de abastecimento. Além disso, a desarticulação dos dados pode conduzir à introdução em livre prática de bens de alto risco (bens de dupla utilização, bens objeto de sanções, importações subavaliadas, etc.), antes de uma análise completa dos riscos, nomeadamente limitando a capacidade da Comissão para detetar eventuais problemas e definir uma estratégia para reagir em tempo útil.

A conclusão atempada do programa digital do CAU constitui uma prioridade absoluta, para concretizar os benefícios oferecidos aos comerciantes pelo CAU, nomeadamente através de uma maior harmonização dos processos, de uma digitalização desde a conceção, baseada num modelo de dados aduaneiros da UE integrado e articulado a nível internacional, bem como de simplificações consideráveis para os comerciantes de confiança. A conclusão da implementação digital do CAU é, nesse sentido, crucial para apoiar e contribuir para a reforma aduaneira e o desenvolvimento da futura Plataforma de Dados Aduaneiros da UE, bem como para assegurar que as simplificações significativas prometidas por essa reforma tenham uma base sólida de harmonização e digitalização.

2. SÍNTESE

A implementação do CAU atingiu o seu ano final e decisivo. Desde a adoção do programa de trabalho do CAU em 2014, o esforço coletivo da Comissão, dos Estados-Membros e dos operadores económicos tem sido fundamental para avançar no sentido de um ambiente aduaneiro totalmente digital. No início de 2025, 70 % do programa de trabalho digital tinha sido concluído. Ao longo de 2025, o processo de implementação foi marcado por progressos significativos e foram alcançados vários marcos importantes nos sistemas transeuropeus e nacionais, garantindo-se uma transição constante para uma implementação amplamente ecológica em todos os Estados-Membros. O presente relatório demonstra que **a implementação digital do CAU foi quase concluída até ao final de 2025**, tal como representado na imagem da figura 1. Os projetos assinalados a verde estão concluídos; os projetos assinalados a laranja indicam os domínios em que menos de 90 % dos Estados-Membros estão prontos e os assinalados a amarelo representam os domínios em que entre 90 % e 99 % dos Estados-Membros estão prontos.

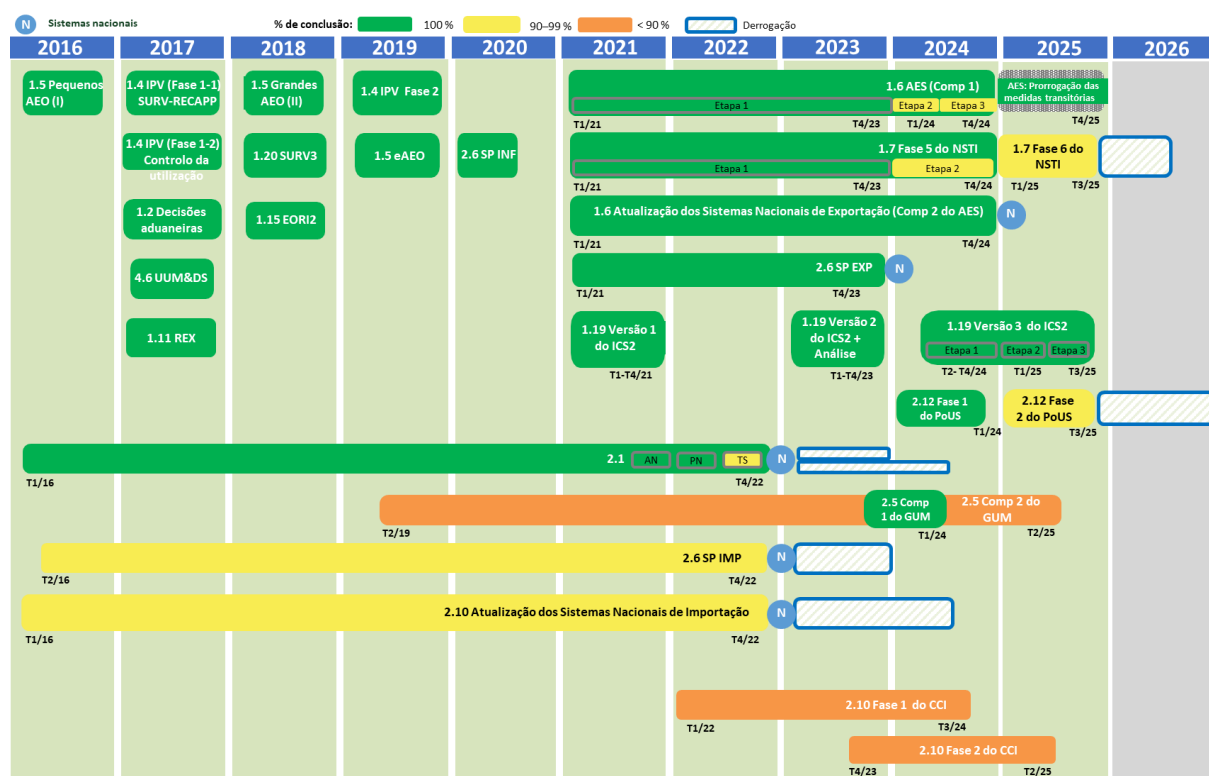


Figura 1 — Situação geral do planeamento

Até à data, **a implementação digital do Código Aduaneiro da União (CAU) foi concluída, na sua maioria**, tendo a grande maioria dos sistemas do CAU já sido implementada e estando os Estados-Membros a trabalhar para garantir um ambiente digital plenamente integrado no âmbito do CAU. **96 % de todos os sistemas nacionais e 100 % de todos os sistemas transeuropeus centralizados foram implementados até ao final de 2025.** Os desafios existentes são limitados e específicos a determinados países e projetos. Não dizem atualmente respeito à arquitetura global do CAU, mas a atrasos residuais ou problemas transitórios num pequeno número de Estados-Membros. O projeto relativo ao Desalfandegamento Centralizado na Importação é o mais crítico. Outros projetos que exigem um acompanhamento específico em certos Estados-Membros são: a implementação do sistema nacional de depósito temporário e do sistema nacional de importação, bem como a implementação da componente nacional de gestão da garantia, do sistema automatizado de exportação (não essencial), da fase 5 do novo sistema de trânsito informatizado (não essencial) e da fase 6 (ao abrigo da derrogação

até 31 de maio de 2026) e da prova do estatuto da União — fase 2 (ao abrigo da derrogação até 1 de março de 2027).

As restantes atividades dizem respeito principalmente à conclusão de atualizações finais por parte de alguns Estados-Membros, aos testes ou validações prévias à implementação dos sistemas, à transição dos operadores económicos de sistemas recentemente implementados e às interligações entre sistemas. Neste contexto, em 2025 a Comissão adotou três decisões de derrogação para garantir a segurança jurídica e a continuidade das atividades, principalmente para apoiar a transição dos operadores económicos relacionada com a apresentação dos requisitos de segurança das fronteiras da UE em combinação com o trânsito (versão 3 do ICS2 e fase 6 do NCTS) e a apresentação do manifesto aduaneiro das mercadorias como prova do estatuto de união (PoUS — fase 2). As referidas decisões têm um âmbito e prazos limitados e foram criados mecanismos de monitorização pormenorizados para acompanhar estreitamente os progressos alcançados até à conclusão plena dos trabalhos.

Além disso, em 2025, a Comissão decidiu intentar ações judiciais contra catorze Estados-Membros no total, por incumprimento das obrigações que lhes incumbem por força do CAU e dos seus atos de execução. Tal refere-se a dois tipos principais de incumprimento: o primeiro diz respeito à implementação dos sistemas digitais aduaneiros (ou seja, Depósito Temporário para o transporte aéreo, Sistema Nacional de Importação, Sistema Automatizado de Exportação, incluindo a garantia da prontidão operacional e migração dos sistemas dos operadores económicos), que afeta dez Estados-Membros no total, e o segundo refere-se à transmissão do conjunto completo de 57 elementos de dados aduaneiros normalizados no formato exigido através do sistema Vigilância, que é essencial para a recolha, o acompanhamento e a gestão dos riscos dos dados aduaneiros da UE, e que afeta treze Estados-Membros no total.

As atividades da Comissão, combinando planeamento, coordenação, apoio a Estados-Membros específicos, monitorização e implementação, revelaram-se eficazes.

Até ao final de 2025, a maioria dos Estados-Membros em causa conseguiu eliminar os atrasos de forma adequada. Com um conjunto limitado de implementações residuais alargadas até 2026 e, em alguns casos específicos, até 2027, as lacunas remanescentes estão claramente identificadas e calendarizadas e são objeto de um acompanhamento rigoroso. Estão abrangidas por decisões de derrogação e/ou sujeitas a um acompanhamento reforçado e, se necessário, a medidas de implementação reforçadas. Ao mesmo tempo, no entanto, as dificuldades enfrentadas pelos Estados-Membros na implementação dos projetos críticos, nomeadamente os sistemas e componentes nacionais, evidenciaram **a fragilidade da aventura conjunta de efetuar uma transformação digital complexa, comprometendo a Comissão, os 27 Estados-Membros e milhares de operadores económicos com um âmbito e uma data de conclusão comuns.** Tal exige a integração de novos sistemas nos sistemas existentes e a interoperabilidade entre diferentes domínios, como o acompanhamento das exportações através do sistema trânsito. A complexidade torna-se ainda mais crítica quando se exige a interoperabilidade com outros programas digitais não aduaneiros transformadores, como o ambiente europeu de plataforma única para o setor marítimo.

Ao analisar a experiência global da transformação digital e da implementação do programa de trabalho do CAU ao longo de 10 anos, é possível identificar um padrão claro. Os Estados-Membros salientaram que o sucesso da conclusão se deparou com os seguintes desafios principais: 1) dispor de estruturas de governação que permitam uma tomada de decisões em tempo útil, 2) garantir uma participação sustentada das partes interessadas e 3) definir e manter um âmbito claro.

Em geral, o prazo no fim de 2025 assinalou o encerramento formal da implementação digital do CAU. Com a atual operacionalidade dos elementos centrais do quadro digital do CAU a nível da UE, foi conseguida uma importante realização que reforçará o controlo das fronteiras externas da UE e dos fluxos comerciais num contexto de fortes turbulências geopolíticas e geoeconómicas. A União Aduaneira está agora em condições de passar da transição e da implementação para a consolidação e estabilização, proporcionando o CAU uma base sólida e credível para a próxima reforma aduaneira.

3. CONTEÚDO DO RELATÓRIO

Os projetos enumerados no PT CAU podem ser divididos em três categorias de sistemas com base nas definições constantes do IRTA⁷:

- i) **sistemas centrais transeuropeus** a desenvolver ou atualizar pela Comissão (muitas vezes, exigindo também o desenvolvimento ou a atualização dos sistemas nacionais pelos Estados-Membros),
- ii) **sistemas transeuropeus descentralizados** que têm de ser criados ou atualizados pela Comissão, mas com um importante componente nacional a implementar pelos Estados-Membros,
- iii) **sistemas nacionais** que têm de ser desenvolvidos ou atualizados exclusivamente pelos Estados-Membros.

O presente relatório começa por explicar o método de elaboração do relatório e as fontes utilizadas (secção 2) e, em seguida, expõe brevemente as responsabilidades relativas aos sistemas eletrónicos do CAU (secção 4). Além disso, descreve em geral os diferentes projetos e respetivos progressos (secção 5) e destaca os riscos e as medidas de mitigação (secção 6).

O presente relatório é **acompanhado de um documento de trabalho dos serviços da Comissão**⁸, publicado simultaneamente, que contém informações pormenorizadas sobre o planeamento e os progressos dos diferentes projetos comunicados pelos Estados-Membros até ao final de junho de 2025. Este trabalho contou com o apoio de um contratante externo. As últimas atualizações dos Estados-Membros foram, essencialmente, integradas no relatório.

O relatório e o documento de trabalho dos serviços da Comissão foram elaborados com base em informações recolhidas a partir das seguintes **fontes**:

1) os planos de projetos nacionais que os Estados-Membros são obrigados a apresentar duas vezes por ano (janeiro e junho), tendo sido solicitada uma nova atualização no final de 2025.

As informações recolhidas para cada projeto incluem datas específicas, o estado e os progressos de cada etapa estabelecida no PT CAU;

2) o inquérito enviado aos Estados-Membros.

Estas informações referem-se à avaliação dos riscos, aos atrasos e suas razões e às medidas de mitigação previstas e/ou tomadas em relação aos projetos. Além disso, dando seguimento à abordagem adotada em 2023, os Estados-Membros partilharam também informações sobre os ensinamentos obtidos ao desenvolverem os projetos e eventuais necessidades de apoio adicionais;

3) as reuniões bilaterais de alto nível com os Estados-Membros.

As reuniões bilaterais permitem aos Estados-Membros obter uma visão completa e precisa do ponto de situação de cada projeto do CAU, incluindo os problemas constatados e ideias para melhorar essas situações;

4) os resultados dos programas transeuropeus de coordenação e monitorização.

O presente relatório contém ainda uma análise baseada em informações mais pormenorizadas fornecidas pelos gestores de projetos da Direção-Geral da Fiscalidade e da União Aduaneira (DG TAXUD) da Comissão e comunicadas pelos Estados-Membros no quadro dos programas de coordenação em vigor desde 2020 para os sistemas transeuropeus.

⁷ Regulamento de execução (UE) 2025/512 da Comissão, de 13 de março de 2025, relativo a disposições técnicas para desenvolver, manter e utilizar sistemas eletrónicos para o intercâmbio e armazenamento de informações no âmbito do Regulamento (UE) n.º 952/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L, 2025/512, 20.3.2025, p. 1, https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_impl/2025/512/oj/por).

⁸ Documento de trabalho dos serviços da Comissão que acompanha o Relatório da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho nos termos do artigo 278.º-A do Código Aduaneiro da União, sobre os progressos realizados no desenvolvimento dos sistemas eletrónicos previstos no Código, SWD(2026) 180 final.

4. RESPONSABILIDADES RELATIVAS À IMPLEMENTAÇÃO DIGITAL DO CAU

Dependendo da arquitetura acordada pelos Estados-Membros e pela Comissão para cada sistema (centralizada, descentralizada ou nacional), é definida uma **partilha de funções** no que respeita às **responsabilidades** pelo desenvolvimento, implementação, funcionamento e manutenção dos sistemas relacionados com a implementação digital do CAU. Tal está estabelecido no IRTA, que descreve os componentes destes sistemas e a sua natureza — nacional (desenvolvidos a nível nacional) ou comum (desenvolvidos a nível da UE). No que se refere à arquitetura, os sistemas centralizados e os sistemas descentralizados são de natureza transeuropeia e contêm componentes comuns por defeito, por vezes combinados com componentes nacionais, ao passo que os sistemas nacionais são constituídos apenas por componentes nacionais.

Em conformidade com o artigo 103.º do IRTA, os **componentes comuns** são desenvolvidos, testados, implementados e geridos pela Comissão e podem ser testados pelos Estados-Membros. Os **componentes nacionais** são desenvolvidos, testados, implementados e geridos pelos Estados-Membros.

Os Estados-Membros devem garantir a interoperabilidade dos componentes nacionais com os componentes comuns. A Comissão define e mantém as especificações comuns dos sistemas descentralizados em estreita cooperação com os Estados-Membros. Os Estados-Membros desenvolvem, exploram e mantêm interfaces que proporcionem a funcionalidade dos sistemas descentralizados necessária para o intercâmbio de informações com os operadores económicos e outras pessoas através dos componentes e interfaces nacionais, juntamente com outros Estados-Membros através de componentes comuns.

5. VISÃO GERAL DOS PROGRESSOS REALIZADOS NA IMPLEMENTAÇÃO DOS SISTEMAS ELETRÓNICOS PREVISTOS NO CAU

O PT CAU contém 17 projetos orientados para a implementação dos sistemas eletrónicos necessários, incluindo 14 **projetos transeuropeus** pelos quais a Comissão e os Estados-Membros são responsáveis (que resultam em sistemas centralizados e descentralizados), e três **projetos nacionais** sob a responsabilidade exclusiva dos Estados-Membros (que resultam em sistemas nacionais).

5.1 PROJETOS CONCLUÍDOS ANTES DE 2025

A Comissão executou todos os projetos digitais sob a sua responsabilidade. Os Estados-Membros continuaram a registar progressos no que se refere aos sistemas e componentes. Tal como definido nos relatórios anteriores, tal resultou na implementação bem-sucedida dos seguintes doze **novos sistemas ou atualizações**:

- Sistema do Exportador Registado no âmbito do CAU — *REX* (novo): implementado em 2017,
- Decisões aduaneiras no âmbito do CAU — *CDS* (novo): implementado em 2017,
- Acesso Direto dos Operadores aos Sistemas de Informação Europeus no âmbito do CAU — *UUM&DS* (Gestão Uniforme dos Utilizadores & Assinatura Digital) (novo): implementado em 2017,
- Versão 2 do Sistema de Registo e Identificação dos Operadores Económicos no âmbito do CAU — *EORI2* (atualização): implementado em 2018,
- Vigilância 3 no âmbito do CAU — *SURV3* (atualização): implementado em 2018⁹,
- Informações Pautais Vinculativas no âmbito do CAU — *IPV* (atualização): implementado em 2019,

⁹ No entanto, continuam a existir desafios na transmissão de dados pelos Estados-Membros.

- Sistema dos Operadores Económicos Autorizados no âmbito do CAU — *AEO* (atualização): implementado em 2019,
- Fichas de Informação para Regimes Especiais no âmbito do CAU — *INF* (novo): implementado em 2020,
- Sistema de Controlo das Importações 2 no âmbito do CAU — versão 1 e 2 — *ICS2 versão 1 e 2* (atualização): implementado em 2021 e 2023, respetivamente.
- Gestão de Garantias no âmbito do CAU — componente 1 — *GUM C1*, implementado em 2024,
- Fase 1 da Prova do Estatuto da União no âmbito do CAU — *PoUS*, implementado em 2024,
- Fase 5 do Novo Sistema de Trânsito Informatizado no âmbito do CAU — *NCTS P5*, implementado em 2024.

5.2 PROGRESSO DOS PROJETOS EM 2025

O presente relatório tem por objetivo destacar as realizações, os progressos e os desafios encontrados pela Comissão e pelos Estados-Membros na implementação dos projetos em curso em 2025.

5.2.1 Projetos transeuropeus

Os projetos transeuropeus têm uma estrutura específica, que pode implicar um sistema central ou uma combinação de componentes centrais e nacionais. Conforme referido no artigo 278.º, n.º 3, do CAU, devem estar concluídos, o mais tardar, em 31 de dezembro de 2025. Apresenta-se em seguida uma descrição sucinta e os progressos de cada projeto. Para mais informações, ver as secções 3 e 4 do documento de trabalho dos serviços da Comissão que acompanha o presente relatório.

- 1) **Gestão de garantias no âmbito do CAU — GUM (novo):** visa assegurar a gestão eficaz e eficiente dos vários tipos de garantias em toda a UE, centrando-se em melhorar a rapidez de tratamento, a rastreabilidade e o controlo das garantias entre as estâncias aduaneiras. A gestão de garantias é feita em dois níveis. No essencial, a chamada componente central do GUM (componente 1) é utilizada para a gestão de autorizações de garantias globais (incluindo o registo do montante de referência, repartido por regime aduaneiro e por Estado-Membro em causa), ao passo que o registo e a gestão das garantias globais e o acompanhamento dos montantes de referência conexos são efetuados a nível nacional numa componente de gestão de garantias conforme com o CAU (componente 2) desenvolvida a nível nacional, que inclui igualmente o registo e a gestão de outros tipos de garantias.

Progressos: o *Componente 1 do GUM*, que gere de forma centralizada as garantias que podem ser utilizadas em vários Estados-Membros, entrou em funcionamento em 11 de março de 2024 no âmbito do Sistema de Decisões Aduaneiras. Tendo em conta a interligação entre os dois componentes, as atividades de testes de conformidade permanecem disponíveis até que os Estados-Membros implementem os seus sistemas do *Componente 2 do GUM*.

No que respeita ao componente nacional, o *Componente 2 do GUM*, esperava-se-se que os Estados-Membros garantissem ligações operacionais com o componente central entre 11 de março de 2024 e 2 de junho de 2025. Dez Estados-Membros asseguraram a implementação atempada do componente nacional.

Até ao final de 2025, 21 Estados-Membros tinham implementado o *GUM — C2*, o que representa uma **taxa de conclusão de 78 %**. Os restantes seis Estados-Membros (DK, FR, GR, HR, CY e IT) tencionam estar prontos no início de 2026¹⁰.

- 2) **Sistema de Controlo das Importações 2 no âmbito do CAU — ICS2** (atualização): visa reforçar a segurança intrínseca e extrínseca da cadeia de abastecimento, melhorando a qualidade, o fornecimento, a disponibilidade dos dados e a partilha de informações antecipadas relativas à carga.

Progressos: A *versão 3 do sistema ICS2* alarga o âmbito de aplicação do transporte aéreo ao tráfego marítimo e por vias navegáveis interiores, rodoviário e ferroviário. Embora as versões 1 e 2 estejam plenamente executadas no âmbito do projeto ICS2, os trabalhos prosseguiram para a versão 3. Os operadores económicos devem utilizar a versão 3 do ICS2 em três etapas: **transportadores marítimos e por vias navegáveis interiores até 4 de dezembro de 2024 (etapa 1), tráfego marítimo e por vias navegáveis interiores até 1 de abril de 2025 (etapa 2) e transportadores rodoviários e ferroviários, incluindo mercadorias em remessas postais transportadas por estes meios de transporte, até 1 de setembro de 2025 (etapa 3).**

Por se tratar de um sistema central, as atividades dos testes de conformidade para esta versão são realizadas exclusivamente por operadores económicos. Em meados de 2025, registaram-se sinais preocupantes em alguns Estados-Membros no que diz respeito à prontidão dos operadores económicos para a etapa 3 da versão 3 do ICS2.

A necessidade de integrar o ICS2 nos sistemas de fronteiras inteligentes, o grande número de operadores económicos que enfrentam dificuldades na obtenção de um registo de um Estado-Membro para se ligarem aos sistemas informáticos, a complexidade da implantação do sistema ICS2 e os recursos necessários para a interoperabilidade com os sistemas e interfaces nacionais, tanto para os Estados-Membros como para os operadores económicos, bem como a natureza específica e complexa dos mecanismos de transporte afetados por essa implantação, que inclui formulários multimodais, afetaram desproporcionadamente alguns Estados-Membros e operadores económicos mais do que outros. A fim de assegurar a segurança jurídica, a continuidade das atividades e uma transição harmoniosa para o cumprimento dos requisitos da versão 3 do ICS2, etapa 3, a Comissão concedeu uma derrogação solicitada por determinados Estados-Membros e pelo Reino Unido no que diz respeito à Irlanda do Norte, nos termos do Regulamento (UE) n.º 952/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, para a versão 3 do Sistema de Controlo das Importações 2 (IE, GR, ES, FR, IT, LT, HU, FI e UK no que diz respeito a XI), até 31 de dezembro de 2025.

Até ao final de 2025, o ICS2 começou a ser utilizado em todos os Estados-Membros dentro do prazo fixado, o que significa uma **taxa de conclusão de 100 %**, assinalando outro marco importante alcançado em 2025.

- 3) **Prova do Estatuto da União no âmbito do CAU — PoUS** (novo): visa armazenar, gerir e extrair todas as provas para demonstrar que os operadores indicam o estatuto aduaneiro da União das suas mercadorias. Devido à interdependência com o Manifesto Aduaneiro das Mercadorias (CGM) e o sistema de Plataforma Única Europeia para o Setor Marítimo (EMSW) no âmbito do CAU, o projeto será concluído em duas fases distintas com vista a minimizar os riscos e as incoerências.

Progressos: a *fase 1 da PoUS* entrou em funcionamento em 1 de março de 2024, conforme previsto.

No que respeita à *fase 2 da PoUS*, a Comissão concluiu as especificações técnicas em 2023 e as atividades dos testes de conformidade foram concluídas em 2025. A Comissão assegurou que o sistema central estava operacional em 15 de agosto de 2025, em conformidade com o prazo referido no PT CAU. Alguns Estados-Membros decidiram utilizar o seu sistema nacional e ligá-lo

¹⁰ Com base nas informações mais recentes sobre o planeamento de projetos nacionais, a HR implementou os seus componentes nacionais do GUM em 1 de março de 2026, outros países (AT, CY, DK e FR) seguir-se-ão no período até 1 de julho de 2026, e a GR concluirá a implementação em dezembro de 2026.

ao sistema central (modo híbrido). Os serviços aduaneiros da Comissão e dos Estados-Membros asseguraram a implementação em tempo útil do projeto dentro do prazo legal. Os serviços marítimos dos Estados-Membros deveriam realizar a interligação entre o PoUS e o ambiente europeu de plataforma única para o setor marítimo (EMSWe), a fim de facilitar a tarefa dos operadores e permitir-lhes apresentar todos os dados (incluindo os dados dos manifestos aduaneiros) através de um novo portal marítimo único a nível nacional. Para o efeito, ambas as datas de implementação previstas na legislação da UE foram articuladas.

No entanto, em resultado da implementação tardia do EMSWe, os transportadores marítimos enfrentariam obstáculos importantes se utilizassem o PoUS sem dispor das plataformas marítimas únicas nacionais ao abrigo do EMSWe. Por conseguinte, a Comissão concedeu uma derrogação nos termos do Regulamento (UE) n.º 952/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho para a fase 2 do PoUS a determinados Estados-Membros (BE, BG, CY, DE, DK, EE, IE, FI, FR, HR, IT, LV, NL, PL, PT, SE e SI) até 1 de março de 2027.

- 4) **Desalfandegamento Centralizado na Importação (CCI) no âmbito do CAU** — O novo sistema CCI transeuropeu assegura a digitalização do processo de desalfandegamento centralizado a nível europeu, conforme previsto no Código Aduaneiro da União (CAU). O novo sistema permite que os operadores de confiança apresentem uma declaração aduaneira na estância aduaneira de controlo no Estado-Membro onde se encontram estabelecidos, para mercadorias apresentadas fisicamente numa estância aduaneira de qualquer outro Estado-Membro, o que permite o tratamento da declaração aduaneira e a autorização de saída física das mercadorias de forma digital, eficiente, previsível e coordenada entre as estâncias aduaneiras situadas em diferentes Estados-Membros. O sistema CCI está a ser implementado em duas fases.

Fase 1 do CCI, permite o tratamento automatizado da declaração normalizada e simplificada, incluindo a declaração aduaneira prévia, bem como a declaração complementar com caráter periódico ou geral para a introdução em livre prática de mercadorias, a sujeição das mercadorias a um regime de entreposto aduaneiro, a um regime de aperfeiçoamento ativo e a um regime de destino especial.

a fase 2 do CCI, baseia-se na fase 1, alargando o âmbito de aplicação a todos os restantes cenários do CCI, incluindo tipos de declaração e fluxos de processos mais complexos. Esta fase visa completar a integração digital e a funcionalidade de desalfandegamento centralizado para as importações em toda a UE. Ambas as fases estão interligadas e alguns Estados-Membros optaram por implementar ambas as fases em simultâneo, a fim de racionalizar os esforços nacionais.

Progressos: no que respeita à *fase 1 do CCI*, o sistema CCI entrou na sua primeira fase de implementação em 1 de julho de 2024, com a preparação dos componentes comuns e de alguns dos componentes nacionais. Até 2 de junho de 2025, o sistema ficou disponível para utilização pelas empresas europeias em dez Estados-Membros (BG, EE, ES, LU, LT, LV, PL, RO, HR e IT). Em outubro de 2025, mais dois Estados-Membros aderiram ao sistema CCI (BE e SE).

Tal como ilustrado na figura 2, no final de 2025, um total de 17 Estados-Membros (BE, BG, HR, CY, EE, FI, IE, IT, LV, LT, LU, MT, PL, RO, SI, ES e SE) tinha implementado o seu sistema CCI P1, o que significa uma **taxa de conclusão de 63 %**. Os restantes dez Estados-Membros (AT, CZ, DE, DK, FR, GR, HU, NL, PT e SK) deverão ser implementados ao longo de 2026¹¹.

¹¹ A implementação foi concluída na SK em 14.2.2026 e na DK em 19 de março de 2026.

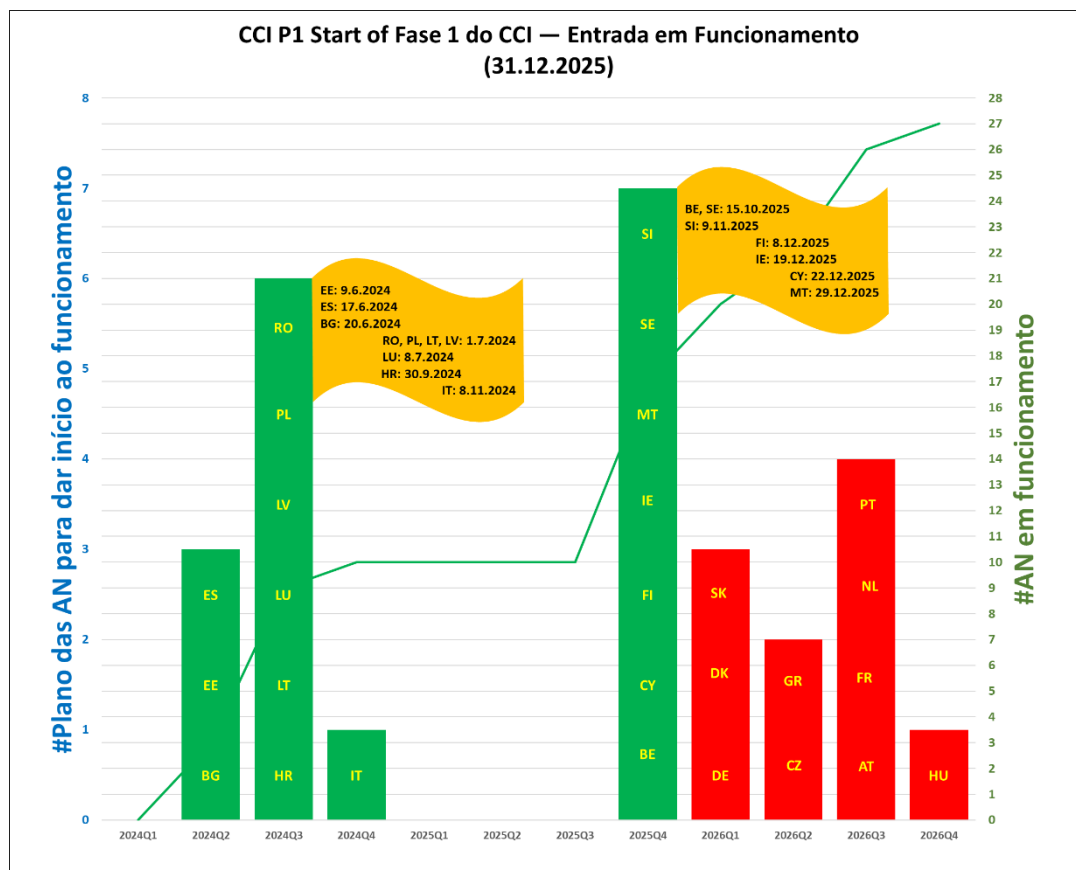


Figura 2: Estados-Membros com o CCI P1 em funcionamento (*situação em 31 de dezembro de 2025*)

No que diz respeito à *fase 2 do CCI*, a Comissão concluiu as especificações técnicas em 2022. A fim de apoiar os Estados-Membros e os operadores na implementação de todos os cenários e processos do CCI, a Comissão elaborou um pacote completo de especificações técnicas, que consolida as especificações para ambas as fases, juntamente com um guia. A avaliação em meados de 2025 revelou que, embora a maioria dos Estados-Membros registasse progressos nos desenvolvimentos, um número substancial não cumpriu a data final de implementação em 2 de junho de 2025.

No final de 2025, tal como ilustrado na figura 3, foi alcançado um nível global de **conclusão total do CCI de 44 %** (12 Estados-Membros). Com base nas NPP atualizadas, a maioria dos restantes Estados-Membros prevê concluir as suas atividades dos testes de conformidade nos primeiros trimestres de 2026 e planeia implementar o CCI em todo o seu âmbito subsequentemente, com a DE, DK, SK, GR e CZ no primeiro semestre de 2026¹² e a AT, FR, NL, PT e HU no segundo semestre.

A Comissão prosseguirá o seu programa de acompanhamento trimestral até à conclusão do CCI.

¹² A SK implementou todo o sistema CCI (fases 1 e 2) em 14 de fevereiro de 2026, a DK em 19 de março de 2026 e a CZ em 18 de maio de 2026.

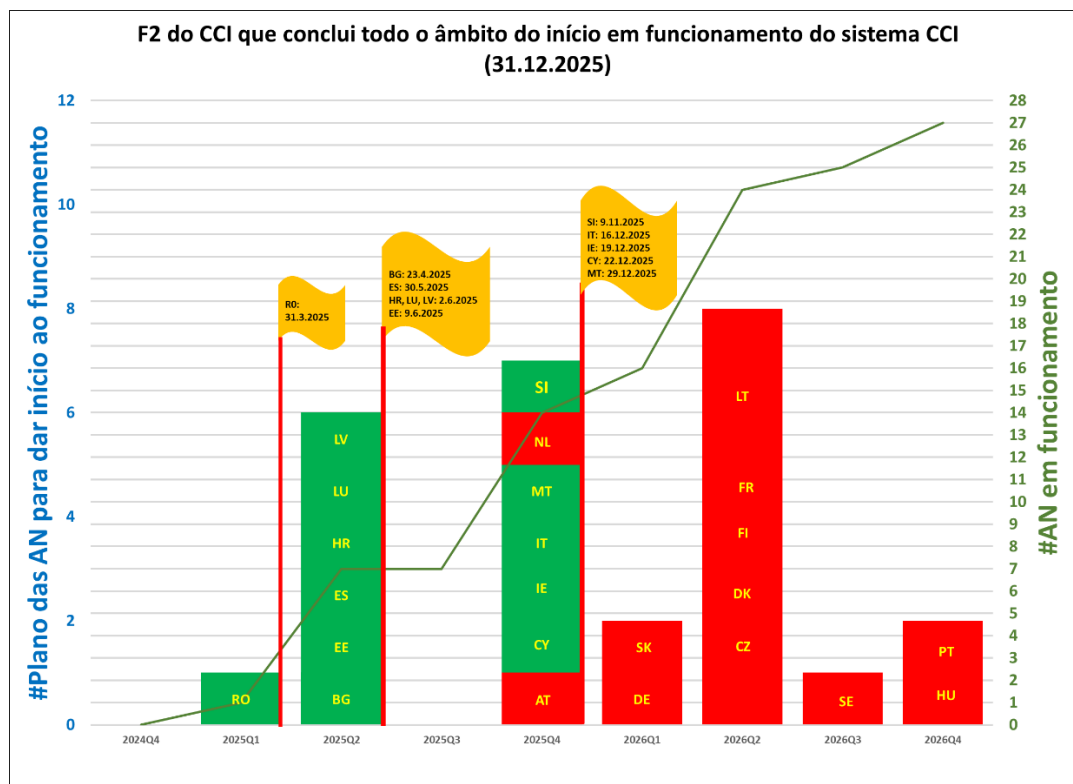


Figura 3: Entrada em funcionamento do CCI P2 nos Estados-Membros (*situação em 31 de dezembro de 2025*).

- 5) **Novo Sistema de Trânsito Informatizado no âmbito do CAU — NCTS (atualização):** visa alinhar o atual sistema de trânsito comum e da União com as disposições do CAU, nomeadamente os requisitos em matéria de dados do CAU e as interfaces com outros sistemas.

Progressos: O sistema *NCTS – Fase 5* ficou operacional em 2 de dezembro de 2024 e as medidas transitórias terminaram em 21 de janeiro de 2025. Todos os Estados-Membros estão atualmente a funcionar com êxito na fase 5 do NCTS. Alguns Estados-Membros ainda não concluíram as funcionalidades não essenciais.

O novo Sistema de Trânsito Informatizado (NCTS) continua a evoluir no âmbito da modernização mais ampla dos processos aduaneiros em toda a UE e nos países da Convenção sobre um Regime de Trânsito Comum (CTC). Embora todos os Estados-Membros tenham concluído a implantação da fase 5 do NCTS em 21 de janeiro de 2025 e, no total, 41 países apliquem o trânsito comum/da União e o NCTS, a atenção passou agora para a próxima fase do NCTS.

No caso da fase 6 do NCTS, oferece duas opções, cabendo aos Estados-Membros decidir qual a opção que aplicam:

- «opção de autoexclusão», quando os elementos da DSE não estão incluídos na declaração de trânsito e a DSE é apresentada diretamente no ICS2,
- «opção de adesão», quando os elementos da DSE estão incluídos na declaração de trânsito e a fase 6 do NCTS está ligada ao ICS2, a fim de assegurar que os requisitos do ICS2 relativos aos processos operacionais da DSE (análise de risco, recomendações de controlo, decisões, etc.) também sejam cumpridos.

O calendário da fase 6 do NCTS foi sincronizado com o do ICS2¹³. No primeiro semestre de 2025, os Estados-Membros indicaram que estavam a progredir bem, embora vários tenham comunicado um nível de risco médio a elevado para cumprirem a implementação até 1 de setembro de 2025.

Uma vez que os Estados-Membros não conseguiram dar uma resposta adequada ao risco de atrasos ao longo de 2025, não foi garantida a preparação da fase 6 do NCTS até 1 de setembro de 2025. Para os Estados-Membros que recorrem à opção de autoexclusão, as alterações transitórias mínimas foram tratadas a nível técnico. No caso da opção de adesão, os atrasos tiveram impacto noutros Estados-Membros e nos operadores económicos, uma vez que não puderam beneficiar da apresentação simplificada dos dados de trânsito e de segurança e proteção. A fim de evitar encargos adicionais para os operadores económicos (nomeadamente os de países vizinhos como a Ucrânia e a Turquia), a Comissão concedeu uma derrogação a seis Estados-Membros, nos termos do Regulamento (UE) n.º 952/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, para a utilização da fase 6 do Novo Sistema de Trânsito Informatizado até 1 de junho de 2026. Estas derrogações preveem que os operadores ferroviários e rodoviários possam ligar-se ao ICS2 até ao final de 2025 e que a ligação ao sistema de trânsito (fase 6 do NCTS) com interface com o ICS2 possa ter lugar até 31 de maio de 2026. Esta prorrogação adicional do prazo foi justificada, em reconhecimento do desenvolvimento mais complexo e dos testes necessários para esta interligação. A derrogação implica a obrigação legal de os Estados-Membros comunicarem à Comissão os progressos realizados.

Até ao final de 2025, seis Estados-Membros receberam uma derrogação formal (BG, HR, LV, PL, RO e SK) e um total de dezasseis Estados-Membros (AT, BG, CY, CZ, DE, EE, ES, FI, IE, IT, LT, LU, LV, MT, PT e SI) implementaram a fase 6 do NCTS. Tendo em conta as derrogações concedidas, tal significa uma taxa de conformidade de 74 %. A DK, FR, HU e SE programaram implementar o seu sistema antes de 1 de março de 2026. Os restantes sete Estados-Membros (BE, GR, HR, NL, PL, RO e SK) tencionam implementar o sistema, o mais tardar, até 1 de junho de 2026, em conformidade com a prorrogação da derrogação.

- 6) **Sistema Automatizado de Exportação no âmbito do CAU — AES (atualização):** visa implementar os requisitos do CAU para a exportação e saída das mercadorias, bem como as simplificações previstas no CAU destinadas ao operadores.

Progressos: de acordo com o PT CAU de 2023, os Estados-Membros podem implementar o AES em três etapas: as funcionalidades essenciais até 1 de dezembro de 2023, a interface com os impostos especiais de consumo até 13 de fevereiro de 2024 e as funcionalidades não essenciais até 2 de dezembro de 2024. O período transitório para os operadores económicos foi prorrogado até 14 de dezembro de 2025. No entanto, tal como referido no relatório anterior, o pleno desenvolvimento dos componentes nacionais pelos Estados-Membros não era viável, uma vez que alguns Estados-Membros não conseguiram cumprir o prazo de 2 de dezembro de 2024 nem o termo do período transitório de 11 de fevereiro de 2025 e solicitaram uma prorrogação das medidas transitórias. Neste contexto, a alteração jurídica do Regulamento de execução relativo a disposições técnicas (IRTA), votada em 7 de fevereiro de 2025 no Comité do Código Aduaneiro e adotada em 13 de março de 2025, incluiu a prorrogação do período transitório até 14 de dezembro de 2025.

Conforme indicado na figura 4, a entrada em funcionamento das funcionalidades essenciais ocorreu em 12 Estados-Membros em 1 de dezembro de 2023 e noutros Estados-Membros em 2024 e 2025. No entanto, a situação voltou a ser crítica no segundo semestre de 2025 devido à implementação tardia de alguns Estados-Membros (HU, PT, MT, FR e GR), deixando apenas um intervalo médio a muito curto para os operadores económicos transitarem para o novo AES. Em alguns países, como a França, existia um forte risco de longas filas de camiões nos pontos de saída da UE. Graças ao reforço da monitorização e do apoio prestado pela Comissão e ao

¹³ Tal como referido no PT CAU de 2023, o período de transição da fase 5 do NCTS para a fase 6 do NCTS tem de ocorrer entre 1 de março de 2025 e 1 de setembro de 2025, durante o mesmo período em que a versão 2 do ICS2 transita para a versão 3 do ICS2, permitindo a sincronização entre ambos os sistemas.

empenho dos Estados-Membros e dos operadores económicos, o AES entrou em funcionamento em toda a UE em 15 de dezembro de 2025. Esta realização com uma taxa de conclusão de 100 % de implementação do AES, com as suas funcionalidades essenciais, foi um marco importante que contribuiu para a implementação digital do CAU.

Alguns Estados-Membros enfrentam novos atrasos na implementação das funcionalidades não essenciais.

O componente 2 do AES foi implementado na maioria dos Estados-Membros em 2025.

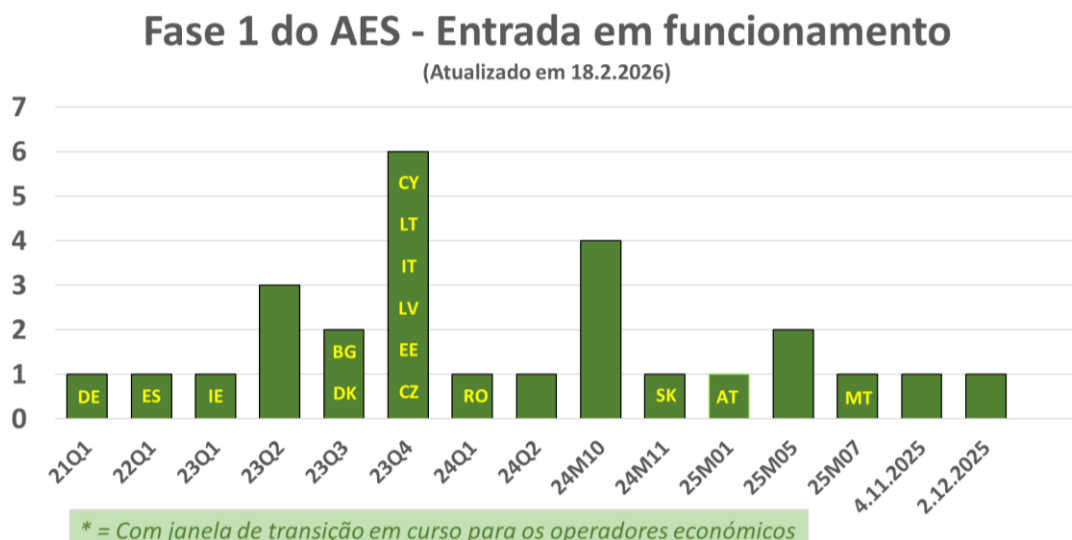


Figura 4: Entrada em funcionamento do AES nos Estados-Membros

Resumindo a situação dos projetos transeuropeus referidos acima, a Comissão continuou no bom caminho para cumprir os prazos legais acordados no contexto do CAU e do PT CAU. No que diz respeito à implementação, pelos Estados-Membros, dos componentes nacionais destes sistemas transeuropeus, em 2025 foram identificados riscos sérios de atrasos, em especial para a fase 6 do NCTS, os transportadores ferroviários e rodoviários da etapa 3 do ICS2, o PoUS e o AES (ver secção 5.3). No final de 2025, o sistema relacionado com o projeto da fase 2 do PoUS foi implementado, o AES entrou em funcionamento com as funcionalidades essenciais em todos os Estados-Membros e o ICS2 tornou-se operacional para todos os modos de transporte. Após 2025, registaram-se incumprimentos nas implementações pendentes de funcionalidades não essenciais do CCI e do AES em determinados Estados-Membros.

5.2.2 Projetos nacionais

Os Estados-Membros deviam concluir a atualização dos seus sistemas nos **três projetos totalmente nacionais**¹⁴ até 31 de dezembro de 2022, em conformidade com o artigo 278.º, n.º 2, do CAU. No entanto, vinte e dois Estados-Membros não conseguiram cumprir este prazo e, na sequência dos pedidos apresentados, foi-lhes concedida uma derrogação, prorrogando o prazo de implementação até 31 de dezembro de 2023¹⁵.

¹⁴ Este calendário exclui o componente «exportação» do sistema dos Regimes Especiais Nacionais, para o qual a atividade e o planeamento estão interligados com o AES.

¹⁵ Decisão de execução (UE) 2023/235 da Comissão, de 1 de fevereiro de 2023, que concede uma derrogação solicitada por certos Estados-Membros nos termos do Regulamento (UE) n.º 952/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho para a utilização de outros meios que não técnicas de processamento eletrónico de dados para o intercâmbio e o armazenamento de informações destinadas à notificação de chegada de uma embarcação marítima ou de uma aeronave (JO L 32 de 3.2.2023, p. 220).

O relatório do ano passado refletiu alguns atrasos adicionais, principalmente no que se refere ao Sistema Nacional de Importação e ao sistema para o Depósito Temporário. Os progressos de cada projeto nacional em 2025 são apresentados a seguir e ilustrados na figura 5. Para mais informações, ver a secção 3 do documento de trabalho dos serviços da Comissão que acompanha o presente relatório.

- 1) **Notificação de Chegada, Notificação de Apresentação e Depósito Temporário no âmbito do CAU (AN, PN e TS) — (atualização):** visa automatizar os processos nacionais de entrada e harmonizar o intercâmbio de dados entre os operadores e as alfândegas em todos os Estados-Membros.

Progressos: a conclusão atempada dos sistemas nacionais foi identificada como estando em risco em relatórios anteriores, mas registaram-se progressos substanciais durante 2025. Em 2025, alguns Estados-Membros continuaram a registar atrasos na implementação do sistema de Depósito Temporário e/ou na transição dos seus operadores económicos. Uma vez que estes processos foram muito além do prazo legal, a Comissão deu início a um procedimento de infração contra oito Estados-Membros (AT, BE, CY, DK, GR, PT, RO, e SK) por não cumprir plenamente a obrigação legal de implementar o regime de Depósito Temporário – Transporte aéreo.

No final de 2025, a maioria dos Estados-Membros em atraso conseguiu implementar o sistema. Tal corresponde a uma **taxa de conclusão de 98 %**¹⁶. Tal como ilustrado na figura 5, relativamente à notificação de chegada e à notificação de apresentação, todos os Estados-Membros concluíram a implementação. No que diz respeito ao Depósito Temporário, três Estados-Membros enfrentaram novos atrasos e indicaram uma data de implementação além de 2025. No caso da AT, está prevista a plena implementação até abril de 2026¹⁷, enquanto a GR e a SK preveem implementar este sistema em 2027. Uma vez que a Comissão não pode aceitar quaisquer atrasos, prosseguem os procedimentos de infração.

- 2) **Sistemas Nacionais de Importação no âmbito do CAU — NIS (atualização):** visa implementar todos os requisitos em matéria de dados e de processos relativos às importações de mercadorias, conforme descrito no CAU.

Progressos: vários Estados-Membros comunicaram riscos na implementação atempada do projeto desde 2022, o prazo inicial para a implementação do NIS pelos Estados-Membros. No primeiro semestre de 2025, alguns Estados-Membros continuavam a registar atrasos na implementação do NIS e/ou na transição dos seus operadores económicos. Por conseguinte, no primeiro semestre de 2025, a Comissão deu início a um procedimento por infração contra oito Estados-Membros (AT, CZ, CY, DK, GR, FR, PT e RO) por não cumprirem plenamente a obrigação legal de implementar o NIS. Durante 2025, a maioria dos Estados-Membros (AT, CY, DK, MT, PL e SK) tomou medidas para resolver os atrasos e concluiu o projeto em 2025.

Até ao final de 2025, todos os Estados-Membros, exceto um, tinham implementado o sistema, o que corresponde a uma **taxa de conclusão de 96 %**. No caso da CZ, a plena implementação está prevista para o segundo trimestre de 2026. Em alguns Estados-Membros, estão ainda pendentes

Decisão de execução (UE) 2023/234 da Comissão, de 1 de fevereiro de 2023, que concede uma derrogação solicitada por certos Estados-Membros nos termos do Regulamento (UE) n.º 952/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho para a utilização de outros meios que não técnicas de processamento eletrónico de dados para o intercâmbio e o armazenamento de informações destinadas à notificação de apresentação relativa a mercadorias introduzidas no território aduaneiro da União (JO L 32 de 3.2.2023, p. 217).

Decisão de execução (UE) 2023/236 da Comissão, de 1 de fevereiro de 2023, que concede uma derrogação solicitada por certos Estados-Membros nos termos do Regulamento (UE) n.º 952/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho para a utilização de outros meios que não técnicas de processamento eletrónico de dados para o intercâmbio e o armazenamento de informações destinadas à declaração de depósito temporário relativa às mercadorias não-UE apresentadas à alfândega (JO L 32 de 3.2.2023, p. 223).

Decisão de execução (UE) 2023/237 da Comissão, de 1 de fevereiro de 2023, que concede uma derrogação solicitada por certos Estados-Membros para a utilização de outros meios que não técnicas de processamento eletrónico de dados para o intercâmbio e o armazenamento de informações relativas à declaração aduaneira para as mercadorias introduzidas no território aduaneiro da União previstas nos artigos 158.º, 162.º, 163.º, 166.º, 167.º, 170.º a 174.º, 201.º, 240.º, 250.º, 254.º e 256.º do Regulamento (UE) n.º 952/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece o Código Aduaneiro da União (JO L 32 de 3.2.2023, p. 226).

¹⁶ Para a implementação do Depósito Temporário relacionado com o transporte marítimo, a conclusão é de 96 % e para outros modos de transporte que não o aéreo ou marítimo, a taxa de conclusão é de 89 %.

¹⁷ A AT implementou o sistema em 15 de abril de 2026.

algumas atualizações para alcançar uma implementação plenamente conforme com o CAU e o EUCDM.

- 3) **Regimes Especiais no âmbito do CAU — SP** (atualização): visa harmonizar os Regimes Especiais (ou seja, entreposto aduaneiro, destino especial, importação temporária e aperfeiçoamento ativo/passivo).

Progressos: tal como ilustrado na figura 5, a maioria dos Estados-Membros deveria dispor do *componente 2 dos SP IMP*, o que corresponde a **uma taxa de conclusão de 96 %**, sendo a AT e a CZ os últimos Estados-Membros a implementar o sistema no segundo e no terceiro trimestres de 2026¹⁸. Quanto ao *componente 1 dos SP EXP*, a maioria dos Estados-Membros tinha implementado o sistema até 2 de dezembro de 2024, apesar das interdependências com o *sistema AES*. Os restantes Estados-Membros (AT, FR, GR, HU, MT e PT) implementaram o sistema até ao final de 2025, correspondendo a **uma taxa de conclusão de 100 %**, ao passo que, para alguns Estados-Membros, a transição dos operadores económicos ainda estava em curso.

Em resumo, os Estados-Membros envidaram esforços significativos em 2025 e os sistemas nacionais estão agora operacionais, persistindo apenas um número limitado de atrasos críticos após 2025, que coloca alguns Estados-Membros em situação de incumprimento.

	AN	PN	TS	NIS	SP IMP
Prazo do PT CAU	31.12.2022 com prorrogação até 31.12.2023 ^[1]			31.12.2022 com prorrogação até 31.12.2023 ^[2]	
AT	1.7.2023	16.5.2023	15.4.2026	14.12.2025	1.9.2026
BE	30.6.2023	5.7.2023	29.11.2023	28.8.2024*	28.8.2024
BG	1.3.2023	10.11.2023	10.11.2023	10.11.2023	10.11.2023
CY	30.10.2024	30.10.2024	30.10.2024	19.5.2025	19.5.2025
CZ	5.12.2023	5.12.2023	5.12.2023	18.5.2026	18.5.2026
DE	n.a.	6.3.2021	6.3.2021	6.3.2021	6.3.2021
DK	6.11.2023	6.11.2023	7.6.2025	7.6.2025*	7.6.2025
EE	1.10.2023	15.3.2021	1.7.2021	1.7.2021	1.7.2021
ES	1.3.2023	1.1.2024	1.1.2024	5.9.2023	5.9.2023
FI	31.3.2023	31.3.2021	31.12.2022	31.12.2022	31.12.2022
FR	30.6.2023	6.3.2024	6.3.2024	30.11.2024*	30.11.2024
GR	31.12.2023	31.12.2023	31.12.2027	6.8.2024*	6.8.2024
HR	1.7.2023	1.3.2023	17.4.2023	1.1.2023	1.1.2023
HU	2.4.2024	2.4.2024	2.4.2024	1.11.2023	1.11.2023
IE	1.7.2023	23.11.2020	23.11.2020	5.10.2021	23.11.2020
IT	13.12.2022	13.12.2022	13.12.2022	1.7.2021	1.7.2021
LT	1.3.2023	28.2.2023	31.10.2023	31.12.2023	31.12.2023
LU	1.3.2023	10.1.2023	10.1.2023	2.5.2023	2.5.2023
LV	24.9.2017	24.9.2017	24.9.2017	4.6.2018	4.6.2018
MT	24.3.2025	24.3.2025	24.3.2025	24.3.2025	24.3.2025
NL	30.6.2023	1.12.2023	1.12.2023	1.4.2022	1.4.2022
PL	1.7.2023	20.4.2025	20.4.2025*	20.4.2025*	1.7.2021
PT	30.9.2025	30.9.2025	30.9.2025	1.10.2025	30.9.2025
RO	1.5.2024	30.9.2024	30.8.2025	30.8.2025	30.8.2025
SE	1.3.2023	27.9.2023	2.12.2025	15.3.2022	23.2.2023

¹⁸ A CZ implementou o NIS, incluindo os SP IMP, em 18 de maio de 2026.

SI	1.3.2023	1.3.2023	1.3.2024	1.1.2022	1.1.2022
SK	1.3.2023	1.10.2023	31.3.2027*	30.9.2025*	11.6.2016
Taxa de conclusão até 2025	100 %	100 %	89 %	96 %	93 %

Legenda	
	implementação concluída até 31.12.2025
	Sistema não implementado até 31.12.2025
	Não foram indicadas datas nos planos de projeto nacionais ou implementação não aplicável

Figura 5: Planeamento da implementação dos sistemas nacionais de entrada/importação

[1] Até 31.12.2023 para os Estados-Membros aos quais foi concedida uma derrogação.

[2] Até 31.12.2023 para os Estados-Membros aos quais foi concedida uma derrogação ou até 1.7.2024 nos casos em que seja aplicável o artigo 2.º, n.º 4-A, do Regulamento Delegado (UE) 2015/2446 da Comissão.

* O sistema nacional foi atualizado atempadamente, mas exige uma maior articulação com o CAU e o Modelo de Dados Aduaneiros da UE e/ou a transição dos operadores económicos encontra-se ainda em curso.

5.2.3 Dados Vigilância

No relatório deste ano, gostaríamos de destacar os desafios que subsistem no que diz respeito à transmissão dos dados necessários para o **sistema Vigilância 3 (SURV3)**. O sistema Vigilância da Comissão desempenha um papel fundamental no atual contexto geoeconómico e geopolítico. O objetivo principal é criar um quadro de fiscalização abrangente que monitorize os fluxos comerciais, proteja os interesses financeiros da União e proteja o seu mercado interno de práticas desleais ou irregulares. Este sistema fornece a base analítica para detetar anomalias comerciais, prevenir a fraude e assegurar uma concorrência leal para as indústrias da UE. No que diz respeito ao sistema Vigilância 3, que funciona como a espinha dorsal técnica da arquitetura de monitorização de dados aduaneiros da UE, uma vez que recolhe e trata dados comerciais das declarações aduaneiras apresentadas às administrações aduaneiras dos Estados-Membros, a **qualidade e disponibilidade dos dados comunicados através do NIS são vitais**.

Dado que um número substancial de Estados-Membros continuou a apresentar a maior parte dos seus dados de importação através de sistemas antigos. Este número diminuiu para dois Estados-Membros (AT e FR) quando se têm em consideração os dados de exportação.

Tendo em conta o que precede, a Comissão deu início, em 2025, a procedimentos por infração contra treze Estados-Membros (AT, BE, CY, CZ, DK, FR, IE, IT, MT, PT, RO, SI e SK) por não terem cumprido plenamente as obrigações de transmissão de dados do SURV3, em especial no que diz respeito à exaustividade dos dados e à conformidade do formato.

Embora cinco Estados-Membros (BE, IT, MT, RO e SI) tenham conseguido tomar medidas adequadas no decurso de 2025, oito Estados-Membros (AT, CY, CZ, DK, FR, IE, PT e SK) ainda não tinham apresentado o conjunto completo de dados relativos às importações ao SURV3 até ao final de 2025¹⁹. Tal pode ser resumido como uma **taxa de conclusão de 70 %**.

5.2.4. Ponto da situação dos países candidatos ou potenciais candidatos

Os países candidatos ou potenciais candidatos à adesão à UE e outros países, como as partes contratantes da Convenção sobre um Regime de Trânsito Comum, têm de ter em conta a transição para os sistemas

¹⁹ A FR, a DK e a SK têm apresentado os dados do SURV3 até ao final do primeiro trimestre de 2026 e a AT, a IE, PT e CZ preveem estar em conformidade até ao segundo trimestre de 2026.

eletrônicos atualizados do CAU e as novas abordagens digitais estabelecidas pela proposta de reforma aduaneira.

A Comissão não monitoriza sistematicamente os progressos da transição para sistemas completamente eletrônicos nestes países, no âmbito da apresentação de relatórios exigida no artigo 278.º-A do CAU. No entanto, no âmbito da estratégia de alargamento, incluindo dos acordos de associação com a UE, o desenvolvimento de uma estratégia digital e do ambiente digital para garantir a sua articulação com a legislação aduaneira da UE constitui um elemento fundamental nas avaliações regulares da UE.

Os países candidatos terão, progressivamente, de se conectar aos sistemas do CAU ou de os implementar, tendo em vista a sua adesão ao território aduaneiro da UE. Em função da data prevista de adesão, poderão também ser obrigados a cumprir as funcionalidades da futura Plataforma de Dados Aduaneiros da UE proposta no pacote de reforma aduaneira.

No futuro, no âmbito da preparação para o alargamento que envolve os países candidatos ou potenciais candidatos, será necessário realizar regularmente várias atividades fundamentais. Tal inclui a apresentação de relatórios sobre a implementação digital e a participação em testes de conformidade, a fim de assegurar a interoperabilidade entre os seus sistemas nacionais e os dos Estados-Membros e da UE. Além disso, a UE terá de avaliar regularmente o desempenho dos sistemas.

5.3 RISCOS E MEDIDAS DE ATENUAÇÃO

A partilha de funções foi definida e acordada com todas as partes interessadas desde o início e deve ser respeitada ao longo de todo o ciclo de vida dos projetos. Uma vez que a Comissão conseguiu uma taxa de conclusão de 100 % para a implementação dos sistemas e componentes centrais sob a sua responsabilidade e que os Estados-Membros atingiram um grau muito importante de implementação, no prazo global de 2025 para a transição digital, **os riscos e as medidas de atenuação continuam a ser pertinentes apenas para uma pequena parte de todo o processo de implementação digital.**

Tal como explicado também nos relatórios anteriores, **as razões subjacentes comunicadas pelos Estados-Membros para os atrasos são multifacetadas e, em grande medida, recorrentes.** Incluem a escassez de recursos financeiros e humanos, prioridades nacionais concorrentes em matéria de TI e interdependências com outros projetos. Além disso, os Estados-Membros salientaram a incapacidade de algumas infraestruturas informáticas nacionais responderem aos requisitos técnicos, os problemas de capacidade dos contratantes e a dependência em relação a partes interessadas externas. Outros fatores que contribuem para esta situação incluem o alargamento dos testes de conformidade, os níveis de preparação dos operadores económicos, a morosidade dos procedimentos de contratação pública, os desafios em matéria de governação e a complexidade da integração de novos sistemas nos ambientes informáticos existentes.

No inquérito, os Estados-Membros descreveram igualmente as várias medidas de atenuação identificadas e postas em prática para responder aos atrasos registados. Estas medidas incluem a otimização da afetação de recursos, a adoção de metodologias ágeis, a implementação de soluções de sistemas integrados e o reforço da coordenação com os contratantes, a fim de melhorar a eficiência e reforçar a colaboração. Outros Estados-Membros estabeleceram medidas para melhorar as estruturas organizacionais, simplificar os processos e aperfeiçoar o planeamento para melhorar a gestão dos projetos e a tomada de decisões. Estas medidas foram referidas relativamente a projetos nacionais e transeuropeus.

No que diz respeito aos projetos nacionais, foi alcançada uma taxa de conclusão global de 96 % no final de 2025 para as implementações nacionais dos sistemas nacionais de entrada e importação. Além dos poucos Estados-Membros em atraso, outros Estados-Membros continuam a disponibilizar o antigo e o novo sistema aos seus operadores económicos e/ou estão ainda a preparar-se para algumas pequenas atualizações dos seus sistemas nacionais, a fim de assegurar uma conformidade de 100 % com o CAU e o EUCDM. A plena conclusão é vital tendo em conta o impacto nos sistemas transeuropeus, como o CCI, e na apresentação de dados ao sistema Vigilância. Para que o sistema Vigilância funcione corretamente, é imperativo que todos os Estados-Membros transitem para os novos formatos de dados o mais rapidamente possível. Tal aumentará a disponibilidade de dados, melhorará a qualidade dos dados e reforçará a capacidade do sistema para acompanhar os fluxos comerciais e proteger os interesses financeiros da UE.

Em 2025, a Comissão lançou medidas de aplicação da lei para os Estados-Membros que enfrentam atrasos na implementação dos seus sistemas nacionais de entrada/importação e/ou na apresentação dos dados necessários ao Vigilância e tomará novas medidas jurídicas em 2026, para além das ações contínuas de apoio e acompanhamento.

No que diz respeito aos sistemas transeuropeus descentralizados com componentes nacionais, a situação é muito positiva para alguns projetos, mas crítica para outros, tal como descrito a seguir.

Os riscos comunicados no relatório de 2024 foram devidamente abordados pelos Estados-Membros no que diz respeito à **implementação da fase 5 do NCTS**, encerrando com êxito o período de transição em 21 de janeiro de 2025. Também no que diz respeito à **versão 3 do ICS2**, em 31 de dezembro de 2025 foi encerrada com êxito a transição dos operadores económicos do transporte rodoviário e ferroviário. Tal deve-se aos esforços dos Estados-Membros e dos operadores económicos, embora a Comissão também tenha continuado a prestar apoio aos Estados-Membros e aos operadores económicos nas suas atividades de desenvolvimento para a versão 3 do ICS2 por vários meios. Esse apoio incluiu a organização de seminários em linha específicos, assistência sob a forma de P&R, acompanhamento e

coordenação das reuniões plenárias para assegurar a articulação dos planos de projeto com as etapas de implementação informática da Comissão. Por último, foram lançadas campanhas de comunicação na biblioteca pública CIRCABC e no sítio Web Europa, bem como ações de formação em linha e documentação.

No que diz respeito à implementação do **AES**, o relatório anterior indicava que alguns Estados-Membros planeavam a data efetiva das operações ao longo de 2025, após os prazos iniciais previstos no PT CAU²⁰. A seu pedido e a fim de evitar perturbações nos fluxos comerciais, a Comissão prorrogou o período, permitindo a continuação das medidas transitórias de exportação e saída até 14 de dezembro de 2025. A Comissão prosseguiu igualmente o «programa de coordenação das administrações nacionais», para apoiar os Estados-Membros no desenvolvimento e na implementação dos seus componentes nacionais. As atividades incluem um serviço de assistência específico, reuniões virtuais para atenuar os atrasos de desenvolvimento dos Estados-Membros, a divulgação de informações atualizadas à comunidade de operadores e a apresentação regular de relatórios ao GCAE e ao GPA. Além disso, a Comissão publica relatórios trimestrais consolidados sobre os progressos da transição para os novos sistemas desde o primeiro trimestre de 2021, fornecendo indicadores-chave de desempenho para a deteção de alertas precoces. Foram disponibilizados aos Estados-Membros e aos operadores económicos módulos de aprendizagem eletrónica, documentos de orientação e outro material informativo. Até 15 de dezembro de 2025, todos os Estados-Membros conseguiram implementar o seu sistema nas funcionalidades essenciais, tendo sido PT, FR e GR os últimos Estados-Membros. As medidas de atenuação acordadas no final de 2024, com a alteração da data de transição e uma maior monitorização dos progressos, revelaram-se portanto acertadas. Falta implementar em alguns Estados-Membros as funcionalidades não essenciais, que serão monitorizadas ao longo de 2026, a fim de assegurar que os operadores económicos possam beneficiar de todas as simplificações oferecidas pelo CAU, como o sistema de desalfandegamento centralizado na exportação (CCE).

Para o projeto da **fase 2 do PoUS**, o funcionamento central depende das implementações nacionais. O projeto está a cumprir o prazo previsto em termos de sistema aduaneiro central, mas existem atrasos importantes na disponibilização das plataformas únicas nacionais para o setor marítimo pelas autoridades marítimas dos Estados-Membros, tal como estabelecido na Comunicação da Comissão de 22.10.2024, que apresenta a atualização de 2024 do plano de implementação plurianual para o estabelecimento de um ambiente europeu de plataforma única para o setor marítimo (C/2024/6300). Em conformidade com a decisão da derrogação concedida, os Estados-Membros devem apresentar um relatório sobre os progressos realizados na criação da interface entre o sistema PoUS, tal como referido na Decisão de execução (UE) 2023/2879, e a plataforma nacional única para o setor marítimo, tal como previsto no Regulamento (UE) 2019/1239, de quatro em quatro meses, desde 15 de agosto de 2025 e, o mais tardar, no 15.º dia a seguir ao quarto mês. A Comissão contactou as administrações aduaneiras nas reuniões do Grupo de Coordenação das Alfândegas Eletrónicas (GCAE) e do grupo de peritos aduaneiros (GPA) para trabalhar em estreita colaboração com as autoridades marítimas e contribuir para a implementação com os seus conhecimentos técnicos.

Esperavam-se novas implementações em 2025 para a **fase 6 do NCTS**, uma vez que os operadores de transportes ferroviários e rodoviários deveriam cumprir os novos requisitos de segurança aduaneira da UE a partir de 1 de setembro de 2025. Pelas razões explicadas nas secções 3.7.2, 4.2 e 4.5.2, esta data foi prorrogada até 1 de junho de 2026 para a fase 6 do NCTS. Em conformidade com a decisão da derrogação concedida para a fase 6 do NCTS, os Estados-Membros devem apresentar mensalmente à Comissão Europeia um relatório sobre os progressos realizados no desenvolvimento da interligação prevista na Decisão de execução (UE) 2023/2879 da Comissão. A fase 6 do NCTS é um passo importante para garantir um sistema de trânsito mais harmonizado e baseado em dados em toda a Europa, mas a transição é desigual. Alguns operadores beneficiarão rapidamente da simplificação dos depósitos, enquanto outros terão de continuar a tratar separadamente as declarações de trânsito e as declarações de segurança. Durante a transição, para as remessas multimodais ou plurinacionais, as regras de depósito

²⁰ No PT CAU de 2023, o prazo para implementar as funcionalidades essenciais do sistema é 1.12.2023, para desenvolver uma interface harmonizada com o Sistema de Circulação dos Produtos Sujeitos aos Impostos Especiais de Consumo (EMCS) é 13.2.2024 e para as restantes funcionalidades é 2.12.2024. Até 2.12.2024, todos os Estados-Membros e operadores devem utilizar o sistema AES, terminando a transição em 11.2.2025.

podem variar entre o país de partida, o país de trânsito e o país de destino. Numa perspetiva de futuro, espera-se que, até meados de 2026, a transição esteja concluída e que todos os Estados-Membros estejam na fase 6 do NCTS. Entretanto, os Estados-Membros e os operadores económicos devem preparar-se e assegurar a preparação técnica da fase 6 do NCTS, para que a circulação das mercadorias se possa desenrolar sem problemas num sistema de trânsito em constante evolução. A Comissão acompanhará de muito perto os progressos realizados.

No que diz respeito à situação do **sistema CCI**, dezassete Estados-Membros não cumpriram a data de execução da fase 1 do CCI de 1 de julho de 2024, estabelecida no PT CAU²¹, ao passo que, para a fase 2 do CCI, dezanove Estados-Membros não cumpriram o prazo de 2 de junho de 2025. Os atrasos dos Estados-Membros, em combinação com as diferentes abordagens do desenvolvimento e da implementação incrementais do sistema para o CCI (ver figura 6 abaixo sobre o planeamento operacional), criam um desequilíbrio entre a implementação do âmbito do CCI nos Estados-Membros e as exigências dos operadores económicos decorrentes da plena implementação do CCI.

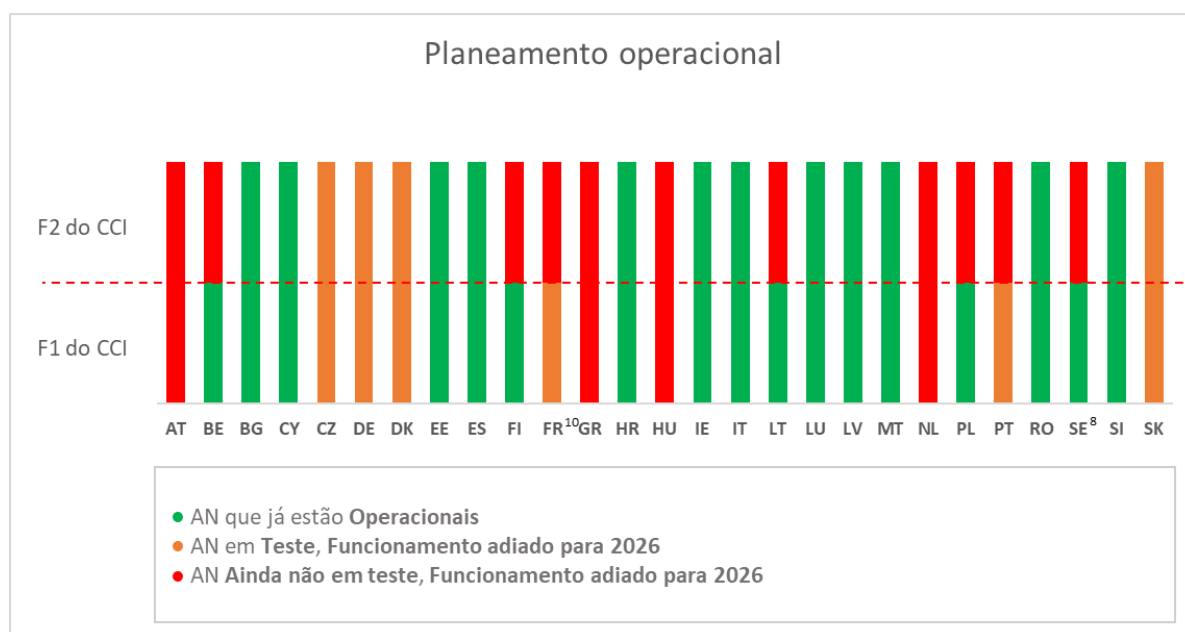


Figura 6: Planeamento operacional por administrações nacionais (AN) dos Estados-Membros

A Comissão prosseguiu as suas atividades de monitorização dos progressos no desenvolvimento dos componentes nacionais pelos Estados-Membros **para o projeto CCI** e elaborou um relatório consolidado trimestral sobre os progressos registados a partir do primeiro trimestre de 2024. Além disso, a equipa operacional da Comissão dedicada ao CCI prosseguiu os esforços para dar resposta às perguntas dos Estados-Membros sobre a importação e as simplificações na importação, como o desalfandegamento centralizado. Adicionalmente, foram organizadas reuniões do grupo de peritos aduaneiros do CCI para coordenar, entre outras, as atividades relacionadas com os pedidos de autorização do CCI, bem como reuniões técnicas regulares semanais e quinzenais e sessões de esclarecimento sobre os testes de conformidade.

Foram publicados módulos de aprendizagem eletrónica e materiais de comunicação no sítio Web Europa para apoiar a transição para os novos sistemas e sua implementação. A Comissão enviou igualmente cartas administrativas aos Estados-Membros que enfrentam atrasos na implementação do projeto CCI para além do prazo legal.

Os atrasos registados pelos Estados-Membros afetam os progressos dos sistemas transeuropeus na sua totalidade, o que, por sua vez, tem **impacto nas atividades da Comissão**. Tal exige um investimento contínuo em recursos para a realização de testes de conformidade, ações de coordenação e atividades de

²¹ No PT CAU de 2023, o prazo de implementação é 1.7.2024.

apoio aos projetos transeuropeus, bem como para uma manutenção alargada dos componentes centrais durante os períodos de transição. Implica igualmente uma maior assistência aos Estados-Membros e monitorização dos progressos realizados.

Em suma, ao longo de 2025, a **Comissão** tomou igualmente várias medidas, complementarmente às identificadas e executadas a nível nacional pelos Estados-Membros.

Em primeiro lugar, a Comissão **reforçou a supervisão e o acompanhamento do programa digital do CAU**, aumentando a frequência dos relatórios sobre os progressos realizados e organizando reuniões e missões bilaterais a nível das direções com cada Estado-Membro. A implementação do PT CAU tem também sido sistematicamente inscrita na ordem de trabalhos das reuniões e das missões realizadas pelo diretor-geral e em reuniões plenárias de alto nível com os diretores-gerais dos Estados-Membros, nomeadamente do Grupo de Política Aduaneira, e com os OIC dos Estados-Membros na Rede de OIC. Os Estados-Membros foram incentivados a acompanhar de perto os progressos dos restantes projetos e a tomar medidas de atenuação com vista à conclusão do programa digital do CAU até ao final de 2025.

A Comissão continuou a utilizar um painel do Plano Estratégico Plurianual para as Alfândegas (MASP-C) baseado na revisão do MASP-C de 2023 e no PT CAU de 2023 para acompanhar os progressos e as etapas do projeto e identificar os atrasos numa fase precoce. O painel é apresentado trimestralmente aos Estados-Membros no âmbito do GCAE, que se reúne em conjunto com a comunidade de operadores.

Em segundo lugar, a Comissão continuou a **reforçar a assistência aos Estados-Membros para os sistemas transeuropeus**, adotando uma abordagem ágil e sistemática para desenvolver e implementar os sistemas eletrónicos do CAU. Este método, que inclui a prototipagem, a resolução rápida de problemas e uma carga de trabalho equilibrada tanto para a Comissão como para os Estados-Membros, melhora a qualidade do sistema e facilita progressos tangíveis. Esta abordagem foi bem recebida pelos Estados-Membros e pelos operadores.

Além disso, a Comissão criou um **mecanismo de colaboração** entre as partes interessadas desde o início dos projetos, para reforçar as atividades preparatórias, evitar dificuldades na tomada de decisões e assegurar a transparência através de atualizações regulares dos projetos.

A Comissão prosseguiu igualmente **a coordenação e o acompanhamento dos programas** para cada um dos projetos em curso relacionados com os sistemas transeuropeus ICS2, NCTS, CCI e AES.

Em terceiro lugar, a Comissão procurou conhecer a opinião dos Estados-Membros sobre as suas dificuldades e o apoio necessário para atenuar os riscos através de inquéritos e outros meios. Os Estados-Membros referiram que as reuniões bilaterais a nível das direções e o diálogo técnico com a DG TAXUD foram extremamente úteis. A Comissão prosseguiu o exercício para reunir **ensinamentos** e as **melhores práticas** para o desenvolvimento dos projetos digitais. Nesse sentido, as informações foram obtidas no inquérito realizado em 2025 e os resultados foram acrescentados à secção 1 do documento de trabalho dos serviços da Comissão que acompanha o presente relatório. Além disso, vários Estados-Membros partilharam as suas experiências e práticas nacionais em matéria de transformação digital no âmbito do CAU na reunião de alto nível do Grupo de Política Aduaneira, em julho e dezembro de 2025, e na reunião da Rede de OIC, em novembro de 2025.

Em quarto lugar, em conformidade com **a estratégia de execução da UE**, a Comissão também trocou correspondência formal com os Estados-Membros que enfrentavam atrasos na implementação dos sistemas digitais. A Comissão decidiu intentar uma ação judicial contra os Estados-Membros por incumprimento das obrigações previstas ao abrigo do CAU e do PT CAU. Foram iniciados procedimentos de infração contra 14 Estados-Membros (AT, BE, CZ, CY, DK, FR, GR, IE, IT, MT,

SK, SI, PT e RO) em maio²², junho²³ e julho²⁴ de 2025, por não terem cumprido as obrigações de implementação do sistema de Depósito Temporário para o transporte aéreo (TS Air), do Sistema Nacional de Importação (NIS) e do Sistema Automatizado de Exportação (AES) e por não terem cumprido as obrigações em matéria de transmissão de dados aduaneiros ao sistema Vigilância (SURV3).

Analisando as experiências globais da transição digital e da implementação do CAU ao longo de um período de 10 anos, as observações dos Estados-Membros foram solicitadas numa reunião específica de OIC sobre os maiores desafios identificados durante a aplicação digital do CAU. As respostas revelaram um padrão claro: **as três dificuldades mais significativas foram, por uma margem considerável: 1) a existência de estruturas de governação que permitam uma tomada de decisões em tempo útil, 2) o apoio à participação das partes interessadas e 3) a definição e manutenção de um âmbito de aplicação claro.** A complexidade dos mecanismos nacionais de governação resultou, em certos casos, numa difusão da responsabilidade. Em programas de transformação digital em grande escala, tais como o CAU, uma responsabilização difusa traduz-se diretamente em riscos de implementação. A experiência da Comissão demonstrou que a implementação só acelera quando a apropriação ao mais alto nível, a orientação e a coordenação central são claramente estabelecidas a nível nacional, registando-se, nesse caso, progressos acentuadamente mais rápidos e previsíveis.

²² Foram enviadas notificações para cumprir à Chéquia [INFR(2025)2017], à Dinamarca [INFR(2025)2018], à Grécia [INFR(2025)2019], à Áustria [INFR(2025)2015], à Roménia [INFR(2025)2020] e à Eslováquia [INFR(2025)2021], por não terem implementado os sistemas eletrónicos de Depósito Temporário para o transporte aéreo e, em alguns casos, o Sistema Nacional de Importação, até ao prazo de 31 de dezembro de 2023. Além disso, foram enviadas notificações para cumprir à Dinamarca [INFR(2025)2011], à França [INFR(2025)2012], a Chipre [INFR(2025)2010], à Áustria [INFR(2025)2007], a Portugal [INFR(2025)2013] e à Roménia [INFR(2025)2014], por não terem transmitido dados aduaneiros completos à Comissão através do SURV3. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/inf_25_982#_blank

²³ Foram iniciados procedimentos de infração contra Portugal [INFR(2025)2064] e a Bélgica [INFR(2025)2016] pela não implementação do sistema de Depósito Temporário para o transporte aéreo e, no caso de Portugal, também para o Sistema Nacional de Importação. Além disso, foi enviada à Bélgica uma notificação para cumprir [INFR(2025)2009], por não ter transmitido dados aduaneiros completos à Comissão através do sistema SURV3. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/inf_25_1241

²⁴ A Comissão emitiu notificações para cumprir à França [INFR(2025)2060] e a Chipre [INFR(2025)2061], por não terem implementado o Sistema de Depósito Temporário e de Importação Nacional e, no caso da França, também o Sistema Automatizado de Exportação. Além disso, a Chéquia [INFR(2025)2054], a Irlanda [INFR(2025)2055], a Itália [INFR(2025)2056], Malta [INFR(2025)2057], a Eslovénia [INFR(2025)2059] e a Eslováquia [INFR(2025)2058] foram citadas por não terem transmitido dados aduaneiros completos à Comissão através do sistema SURV3. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/inf_25_1628