



Bruxelas, 19.7.2016
COM(2016) 476 final

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO CONSELHO E AO PARLAMENTO EUROPEU

**Relatório intercalar sobre a aplicação da Estratégia da UE e do Plano de ação sobre
gestão dos riscos aduaneiros**

{SWD(2016) 242 final}

ÍNDICE

1	INTRODUÇÃO.....	3
2	AValiação GLOBAL.....	3
2.1	Objeto e metodologia	3
2.2	Objetivo 1 — Melhorar a qualidade dos dados e as modalidades de classificação.....	4
2.3	Objetivo 2 — Garantir a disponibilidade de dados sobre a cadeia de abastecimento e a partilha de informações pertinentes em termos de riscos e dos resultados dos controlos.....	5
2.4	Objetivo 3 — Executar medidas de controlo e de minimização de riscos quando necessário («avaliar antecipadamente — controlar quando necessário»)	6
2.5	Objetivo 4 — Aumentar a capacidade para garantir uma aplicação eficaz do quadro comum de gestão dos riscos e para aumentar a capacidade de resposta aos novos riscos identificados.....	6
2.6	Objetivo 5 — Promover a cooperação intersetorial e a partilha de informações entre as autoridades aduaneiras e outras autoridades ao nível dos Estados-Membros e ao nível da UE.....	8
2.7	Objetivo 6 — Melhorar a cooperação com os operadores comerciais.....	10
2.8	Objetivo 7 — Explorar o potencial da cooperação aduaneira internacional	11
3.	CONCLUSÕES PRELIMINARES.....	11

1 INTRODUÇÃO

As conclusões do Conselho de 4 de dezembro de 2014 que aprovam a Estratégia da UE de 2014 e o Plano de ação sobre gestão dos riscos aduaneiros¹ (a seguir denominada a «estratégia» e «o plano de ação») convidam a Comissão a apresentar um relatório ao Conselho, no prazo de 18 meses, sobre a execução da estratégia e do plano de ação, bem como sobre os resultados alcançados.

O presente relatório de progresso (a seguir designado o «relatório») constitui a resposta da Comissão a esse pedido.

O objetivo global da estratégia é alcançar uma abordagem da gestão dos riscos de elevada qualidade e a vários níveis, que seja eficaz e eficiente. A estratégia identifica sete objetivos principais, a saber:

- i. melhorar a qualidade dos dados e as modalidades de classificação;
- ii. garantir a disponibilidade de dados sobre a cadeia de abastecimento e a partilha de informações pertinentes em termos de riscos entre as autoridades aduaneiras;
- iii. executar medidas de controlo e de minimização de riscos quando necessário;
- iv. reforçar as capacidades;
- v. promover a cooperação intersetorial e a partilha de informações entre as autoridades aduaneiras e outras autoridades ao nível dos Estados-Membros e ao nível da UE;
- vi. melhorar a cooperação com os operadores comerciais; e
- vii. explorar o potencial da cooperação aduaneira internacional.

O plano de ação define uma série de ações (num total de 22 ações e 54 sub-ações) a realizar relativamente a cada objetivo. Foi desenvolvido um roteiro para a implementação das ações que identifica 64 elementos a entregar. A maioria das ações estão a ser efetuadas pela Comissão ou sob a sua responsabilidade.

A Comissão é assistida na execução da estratégia pelo grupo de coordenação para a execução da estratégia de gestão dos riscos, que é composto por representantes de todos os Estados-Membros. Este grupo contribuiu para a preparação do presente relatório.

2 AVALIAÇÃO GLOBAL

2.1 Objeto e metodologia

O presente relatório apresenta uma avaliação qualitativa geral da execução da estratégia². Salienta os progressos realizados no âmbito de cada um dos sete principais objetivos e tira algumas conclusões preliminares. Tendo em conta o pouco tempo decorrido desde o lançamento das ações, o presente relatório não pretende avaliar o seu impacto.

¹ COM(2014) 527 final.

² Não estavam disponíveis indicadores de resultados quantitativos para medir os progressos alcançados na implementação da estratégia.

As informações apresentadas no presente relatório foram obtidas através de um inquérito realizado na Comissão e nos Estados-Membros. O inquérito incidiu sobre a execução das ações individuais (tanto as já iniciadas como as que ainda não se iniciaram) e permitiu à Comissão identificar as histórias de sucesso e os desafios encontrados, bem como recolher comentários e sugestões sobre o processo de execução no seu conjunto³.

O inquérito revela que, no momento da elaboração do presente relatório, ou seja, 18 meses após o início do processo de execução, a grande maioria das ações e sub-ações estabelecidas no plano de ação foram lançadas e estão ainda em curso⁴.

O documento de trabalho dos serviços da Comissão, anexo ao presente relatório, apresenta informações adicionais sobre os progressos realizados para cada uma das ações e sub-ações.

2.2 Objetivo 1 — Melhorar a qualidade dos dados e as modalidades de classificação

A estratégia e o plano de ação requerem a criação de um quadro jurídico que garanta que dados de elevada qualidade sobre informações prévias relativas à carga sobre a circulação de mercadorias na cadeia de abastecimento estão disponíveis e são utilizados corretamente pelas autoridades aduaneiras e outras autoridades competentes para efeitos da gestão dos riscos. Condição essencial para garantir a qualidade dos dados é a introdução de um «sistema de classificação múltiplo» — classificação de informações relacionadas com a mesma tarefa específica por diferentes operadores — e a supressão das atuais isenções dos envios postais e das remessas de baixo valor. O quadro jurídico é constituído pelo Código Aduaneiro da União⁵ e pelas regras pormenorizadas contidas nos atos delegados⁶ e no ato de execução⁷. Esta nova legislação é aplicável a partir de 1 de maio de 2016 e o desenvolvimento e a melhoria dos sistemas informáticos pertinentes necessários para a sua aplicação terão lugar de acordo com o calendário estabelecido no programa de trabalho relativo ao Código Aduaneiro da União⁸.

³ O inquérito abrangeu todos os Estados-Membros e dez serviços da Comissão (DG Fiscalidade e União Aduaneira, DG Agricultura e Desenvolvimento Rural, DG Orçamento, DG Mercado Interno, Indústria, Empreendedorismo e PME, DG Migração e Assuntos Internos, DG Justiça e Consumidores, DG Assuntos Marítimos e Pescas, DG Mobilidade e Transportes, DG Saúde e Segurança Alimentar, assim como o Organismo Europeu de Luta Antifraude).

⁴ Das 54 sub-ações identificadas pela estratégia e plano de ação, 41 foram já concluídas ou estão em curso (ou seja, 76 %). Além disso, dos 64 elementos a entregar identificados no roteiro, 11 foram concluídos e 34 (ou seja, 17 %) estão a ser finalizadas (ou seja, 53 %).

⁵ 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).

⁶ Regulamento Delegado (UE) 2015/2446 da Comissão, de 28 de julho de 2015, que completa o Regulamento (UE) n.º 952/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, com regras pormenorizadas relativamente a determinadas disposições do Código Aduaneiro da União (JO L 343 de 29.12.2015, p. 1). Regulamento Delegado (UE) 2016/341 da Comissão, de 17 de dezembro de 2015, que completa o Regulamento (UE) n.º 952/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, no que diz respeito a regras transitórias para certas disposições do Código Aduaneiro da União nos casos em que os sistemas eletrónicos pertinentes não estejam ainda operacionais e que altera o Regulamento Delegado (UE) 2015/2446 (JO L 69 de 15.3.2016, p. 1).

⁷ Regulamento de Execução (UE) 2015/2447 da Comissão, de 24 de novembro de 2015, que estabelece as regras de execução de determinadas disposições do Regulamento (UE) n.º 952/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece o Código Aduaneiro da União (JO L 343 de 29.12.2015, p. 558).

⁸ Decisão de Execução (UE) 2016/578 da Comissão, de 11 de abril de 2016, que estabelece o Programa de Trabalho para o desenvolvimento e a implementação dos sistemas eletrónicos previstos no Código Aduaneiro da União (JO L 99 de 15.4.2016, p. 6).

O objetivo de um quadro jurídico completo para responder aos requisitos de uma classificação múltipla e para melhorar a qualidade dos dados foi, assim, cumprido e falta apenas concluir a sua aplicação.

2.3 Objetivo 2 — Garantir a disponibilidade de dados sobre a cadeia de abastecimento e a partilha de informações pertinentes em termos de riscos e dos resultados dos controlos

Melhorar a qualidade dos dados e as modalidades de classificação e garantir a disponibilidade de dados sobre a cadeia de abastecimento e partilhar as informações pertinentes em termos de riscos entre as autoridades aduaneiras está dependente do desenvolvimento e disponibilidade dos sistemas informáticos necessários, ou seja, nomeadamente, do novo sistema de controlo das importações.

No âmbito do Código Aduaneiro da União também estão a ser desenvolvidos ou melhorados sistemas informáticos para outros regimes aduaneiros.

Sistema de Controlo das Importações

Uma ação prioritária identificada pela estratégia diz respeito ao desenvolvimento e à aplicação de soluções informáticas adequadas para melhorar a qualidade dos dados, as modalidades de classificação e a disponibilidade dos dados que permitam a deteção dos riscos em matéria de segurança e de proteção no ponto de entrada das mercadorias. O desenvolvimento de um novo sistema de controlo das importações é o principal elemento a entregar no âmbito desta prioridade. A Comissão, com o apoio dos Estados-Membros, preparou um fundamento económico e um documento de orientação com base numa análise externa de custos-benefícios e em estudos de viabilidade⁹.

O novo sistema de controlo das importações deverá trazer melhorias significativas para a gestão dos riscos aduaneiros na UE. A criação de um repositório comum para as informações prévias relativas à carga constitui um pré-requisito fundamental para as melhorias exigidas em matéria de qualidade e de disponibilidade de dados. Com a introdução da classificação múltipla e o esperado aumento do volume de informações prévias relativas à carga – de cerca de 40 milhões de declarações aduaneiras por ano no sistema atual para cerca de 400 milhões no novo sistema de controlo das importações – uma abordagem descentralizada seria muito onerosa para as alfândegas e para o comércio. Uma análise de custos/benefícios realizada em 2013 e uma análise mais aprofundada das opções possíveis já permitiram concluir que só uma abordagem centralizada pode cobrir a necessidade de um elevado nível de disponibilidade do sistema e assegurar uma abordagem harmonizada da gestão dos riscos aduaneiros relativos às informações prévias relativas à carga. O repositório comum permitirá armazenar e processar o volume crescente de informações prévias relativas à carga e permitirá a todos os Estados-Membros, em qualquer cadeia de abastecimento, proceder eficaz e eficientemente a uma avaliação dos riscos direta e simultaneamente, com base nas informações constantes do repositório. Facilitará igualmente a partilha, entre os Estados-Membros, das informações pertinentes em termos de riscos e dos resultados dos controlos.

⁹ Os documentos do fundamento económico e da orientação foram apresentados ao Grupo da Política Aduaneira em 3 de dezembro de 2015.

O lançamento da fase formal de elaboração do SCI 2.0 foi adiado, mas estão em curso os trabalhos para resolver as questões em suspenso relacionadas com o orçamento, a governação, a estratégia e o plano de entrega, o modo operacional, o ato de execução relativo ao sistema informático e a capacidade do projeto. Deverá seguir-se uma abordagem pragmática e faseada (usando «módulos») para o seu desenvolvimento e a sua implementação.

2.4 Objetivo 3 — Executar medidas de controlo e de minimização de riscos quando necessário («avaliar antecipadamente — controlar quando necessário»)

Os progressos alcançados neste domínio devem-se, em grande parte, aos avanços realizados em atividades já em curso no momento da adoção da estratégia, nomeadamente as relativas a proibições e restrições. Foi produzido um conjunto de fichas (em cooperação com os Estados-Membros) consagradas a determinados atos legislativos que estabelecem proibições e restrições à importação e exportação de mercadorias, que serão controladas nas fronteiras externas da UE. Essas fichas descrevem o quadro legislativo, o papel das alfândegas e os controlos documentais e físicos a efetuar. Proporcionam uma base para determinar o calendário dos controlos aduaneiros e a necessidade de novas recomendações para as autoridades aduaneiras e outras autoridades.

Os serviços da Comissão elaboraram orientações destinadas a apoiar a preparação ou a revisão dos atos jurídicos da UE sobre a forma como deve ser prevista a intervenção aduaneira, incluindo a gestão dos riscos aduaneiros.

2.5 Objetivo 4 — Aumentar a capacidade para garantir uma aplicação eficaz do quadro comum de gestão dos riscos e para aumentar a capacidade de resposta aos novos riscos identificados

Os progressos têm sido lentos, apesar das muitas ações em curso que visam reforçar as capacidades dos Estados-Membros e da UE para aplicar o atual quadro de gestão dos riscos aduaneiros. Embora os Estados-Membros se tenham empenhado na identificação de incoerências na aplicação do quadro comum de gestão dos riscos a nível nacional e em encontrar formas de resolver estes problemas, subsistem problemas relacionados com a capacidade dos Estados-Membros para aplicar soluções e a aptidão da UE para prestar apoio aos Estados-Membros na capacidade de análise dos riscos, através da iniciativa de um novo sistema de controlo das importações.

Em 2015, os peritos da Comissão e dos Estados-Membros avaliaram e identificaram a necessidade de melhorar o sistema informático para a partilha de informações relativas aos riscos, ou seja, um sistema de gestão dos riscos aduaneiros de nova geração.

Avaliaram-se critérios comuns em matéria de riscos ao nível dos Estados-Membros e da UE. Os Estados-Membros lançaram projetos-piloto a fim de avaliar e testar a aplicação desses critérios comuns relativos aos riscos. Paralelamente, ferramentas de extração de dados e modelos de análise de dados foram testados nos dados disponíveis ao nível da UE. O objetivo desses testes era identificar outras capacidades de gestão de riscos e melhorar a orientação, em especial para o transporte em contentor.

Como parte do processo em curso de desenvolvimento de critérios comuns para toda a gama de riscos, a Comissão e os Estados-Membros começaram a trabalhar em definições para os diversos riscos financeiros e a rever os critérios de risco existentes em matéria de segurança, em especial no que diz respeito à segurança da carga aérea.

A Comissão e os Estados-Membros tomaram igualmente medidas para assegurar uma aplicação harmonizada dos critérios em matéria de risco.

Aquando da monitorização e da avaliação da aplicação, têm sido capazes de obter sinergias com o exercício dos resultados da União Aduaneira.

2.6 Objetivo 5 — Promover a cooperação intersetorial e a partilha de informações entre as autoridades aduaneiras e outras autoridades ao nível dos Estados-Membros e ao nível da UE

De um modo geral, a cooperação entre os serviços melhorou, nomeadamente nos domínios de ação não aduaneiros.

Por exemplo, foi desenvolvida uma metodologia para o intercâmbio de informações sobre os riscos em matéria de segurança dos produtos entre as autoridades aduaneiras e as autoridades de fiscalização do mercado. Foi distribuído um resumo desta metodologia aos Estados-Membros, em dezembro de 2015¹⁰.

Podem ser alcançadas melhorias na cooperação entre as autoridades aduaneiras e as outras autoridades de fronteira no que respeita à partilha de informações relativas aos controlos das mercadorias transportadas por passageiros ou tripulantes. A questão foi salientada na Comunicação de abril de 2016, *Sistemas de informação mais sólidos e mais inteligentes para controlar as fronteiras e garantir a segurança*¹¹.

Está a decorrer uma avaliação da cooperação entre os serviços aduaneiros e os guardas de fronteira, incluindo a aplicação das orientações de abril de 2013¹². Os primeiros resultados demonstram um bom nível de cooperação e já foi verificado um conjunto de boas práticas.

Foi organizado em Riga, em 7-8 de maio de 2015, um seminário de alto nível sobre os controlos de passageiros, a fim de melhorar a gestão integrada das fronteiras entre as autoridades aduaneiras e outras autoridades. Durante o seminário estabeleceu-se uma agenda para a continuação dos trabalhos e a cooperação entre autoridades aduaneiras e outras autoridades de controlo de fronteiras, incluindo a disponibilização prévia de dados sobre os passageiros para fins aduaneiros. Com vista a melhorar a cooperação com a Frontex¹³, foi lançado um diálogo formal sobre as funções da competência da Agência e as dos serviços aduaneiros, incluindo a gestão dos riscos aduaneiros.

A secção «gestão dos riscos» do Comité do Código Aduaneiro examinou as implicações, no que se refere à alfândega, da partilha de informações prevista nas diretivas no âmbito do Registo de Identificação dos Passageiros (PNR) e das Informações Antecipadas sobre Passageiros (API). É importante garantir a participação das autoridades aduaneiras nas Unidades de informações de passageiros (UIP) nacionais e/ou o acesso a esses dados, nos termos da Diretiva (UE) 2016/681¹⁴, para assegurar a eficácia e a eficiência da fiscalização aduaneira das mercadorias transportadas pelos passageiros. Os dados são considerados muito valiosos para a identificação dos riscos relacionados com as bagagens dos passageiros (ou dinheiro transportado pelos passageiros) e permite que as

¹⁰ Cooperação entre as autoridades aduaneiras e as autoridades de fiscalização do mercado (AFM) sobre a gestão dos riscos no domínio da segurança dos produtos e dos controlos da conformidade das mercadorias importadas.

¹¹ COM(2016) 205 de 6.4.2016.

¹² Orientações para a cooperação entre os guardas de fronteira e as administrações aduaneiras que trabalham nas fronteiras externas da União, abril de 2013.

¹³ Agência Europeia de Gestão da Cooperação Operacional nas Fronteiras Externas dos Estados-Membros da União Europeia.

¹⁴ Diretiva (UE) 2016/681 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016, relativa à utilização dos dados dos registos de identificação dos passageiros (PNR) para efeitos de prevenção, deteção, investigação e repressão das infrações terroristas e da criminalidade grave (JO L 119 de 4.5.2016, p. 132).

autoridades aduaneiras efetuem, à chegada, controlos orientados e baseados nos riscos contribuindo, assim, para a luta contra a grande criminalidade e criminalidade organizada, o terrorismo e o seu financiamento, sem deixar de respeitar as garantias relativas à proteção dos dados e da privacidade.

Garantir a cooperação com outras autoridades de aplicação da lei (incluindo, em alguns casos, entre os serviços responsáveis por controlos aduaneiros e a gestão de riscos e os responsáveis pelos inquéritos numa administração aduaneira) continua a ser um desafio. Durante o período abrangido pelo relatório, a tónica foi colocada na necessidade de melhor comunicar e explicar o papel da gestão dos riscos, bem como nas capacidades em matéria aduaneira atuais e possíveis no futuro. Em consequência disso, melhorou a compreensão mútua das diferentes responsabilidades das autoridades aduaneiras e de outras autoridades de aplicação da lei, mas são necessários esforços suplementares.

O âmbito da troca de informações para efeitos de assistência mútua entre as autoridades aduaneiras dos Estados-Membros e entre estas autoridades e a Comissão foi alargado com a alteração do regulamento relativo à assistência mútua¹⁵. O regulamento alterado oferece uma ampla base jurídica para uma série de ações destinadas a melhorar a conformidade dos operadores económicos com a legislação aduaneira e agrícola. O acesso aos dados recolhidos ao abrigo do regulamento alterado relativo à gestão de riscos melhoraria a gestão dos riscos aduaneiros a nível dos Estados-Membros e da UE.

As autoridades aduaneiras contribuíram para a aplicação da Agenda Europeia para a Segurança¹⁶ ao elaborar regras específicas de risco (critérios de risco comuns) para a segurança da carga aérea. Já foi acordado um conjunto preliminar de critérios comuns de risco. Como os critérios no domínio da carga aérea dizem respeito não só às autoridades aduaneiras, mas também a outras autoridades, foram, por conseguinte, envolvidos no seu desenvolvimento serviços competentes da Comissão, do Centro de Análise de Informações da UE e peritos das alfândegas nacionais, da aviação civil e da luta contra o terrorismo. Os critérios comuns de risco relativos à carga aérea são, por conseguinte, baseados em contributos multidisciplinares e transetoriais de todas as partes envolvidas e virão complementar as medidas de segurança existentes da aviação civil em matéria de carga e de correio. Como as novas regras em matéria de risco serão aplicadas apenas com base no novo Sistema de Controlo das Importações, não serão aplicadas antes do final de 2020.

A estratégia apoia igualmente a implementação da Estratégia de Segurança Marítima da UE e o respetivo plano de ação, adotados pelo Conselho em 16 de dezembro de 2014. Em especial, a implementação do Ambiente Comum de Partilha da Informação (*Common Information Sharing Environment - CISE*), que tem vindo a ser desenvolvido como metaprojeto para reforçar a cooperação e a troca de informações entre as autoridades civis e militares, a fim de melhorar a panorâmica do conhecimento comum da situação marítima e do intercâmbio de dados. Com o objetivo de melhorar a segurança da cadeia de abastecimento e de apoiar a vigilância baseada nos riscos da circulação de mercadorias no domínio marítimo, o CISE promove o intercâmbio de informações entre

¹⁵ O Regulamento (UE) 2015/1525 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de setembro de 2015, que altera o Regulamento (CE) n.º 515/97 do Conselho, relativo à assistência mútua entre as autoridades administrativas dos Estados-Membros e à colaboração entre estas e a Comissão, a fim de assegurar a correta aplicação das regulamentações aduaneira e agrícola (JO L 243 de 18.9.2015, p. 1) entrará em vigor em 1 de setembro de 2016, assim como os atos de execução da Comissão: Regulamento (UE) n.º 2016/345 (JO L 65 de 11.3.2016, p. 38) e 2016/346 (JO L 65 de 11.3.2016, p. 40).

¹⁶ COM(2015) 185 final.

as diferentes autoridades envolvidas na luta contra o terrorismo e a criminalidade organizada (por exemplo, o contrabando de mercadorias, o tráfico de armas e de droga e os movimentos transfronteiriços de dinheiro resultante do comércio ilegal). As agências competentes da UE¹⁷ são convidadas a reforçar a cooperação entre serviços. O projeto de validação pré-operacional «EUCISE2020» deve testar o CISE em grande escala até 2017-18, seguindo-se uma aplicação progressiva até 2020.

Todos os modos de partilha de informações acima mencionados devem respeitar os direitos fundamentais, em especial os direitos à privacidade e à proteção dos dados pessoais.

2.7 Objetivo 6 — Melhorar a cooperação com os operadores comerciais

A cooperação entre autoridades aduaneiras e operadores comerciais já melhorou graças ao reforço do conceito de operador económico autorizado (*Authorised Economic Operator* - AEO). Foram introduzidas alterações ao conceito de AEO pelo Código Aduaneiro da União e pelos seus atos delegados e atos de execução, tendo essas alterações necessitado de uma atualização das Orientações AEO¹⁸.

A rede AEO, criada em 2007 para monitorizar a implementação do conceito de AEO, lançou a segunda iniciativa de monitorização em 2013, destinada a assegurar uma aplicação correta e uniforme das disposições AEO. O exercício de monitorização confirmou que o conceito de AEO é forte e fiável. Os Estados-Membros desenvolveram procedimentos sólidos para garantir uma gestão eficiente, coerente e de qualidade do conceito.

Em 2015, foram criados dois grupos específicos no sistema de gestão dos riscos aduaneiros para a troca de informações sobre riscos relativos aos processos e aos procedimentos AEO: um grupo para a troca de informações sensíveis no âmbito do processo AEO e outro para a troca de informações sobre irregularidades que envolvem um país parceiro AEO.

Os progressos foram mais lentos noutras áreas, tais como a melhoria do conhecimento das cadeias de abastecimento.

A criação de um quadro jurídico para assegurar a disponibilidade de dados de grande qualidade para efeitos de gestão dos riscos levantou a questão de saber se, e em que medida, os dados apresentados pelos operadores e incluídos nas declarações aduaneiras para as encomendas postais (ou seja, a declaração CN23) poderiam ser disponibilizados e reutilizados para a apresentação de uma declaração sumária de entrada para fins de segurança e proteção, bem como da declaração aduaneira. Este debate também é pertinente dado o volume crescente de pequenas remessas enviadas em resultado do comércio eletrónico. As autoridades aduaneiras dos Estados-Membros, os operadores postais, as associações profissionais e os parceiros internacionais (EUA, Canadá e China) foram envolvidos na análise das opções disponíveis no modelo postal mundial da União Postal Universal. Qualquer que seja a opção escolhida, é importante que possa funcionar com o novo Sistema de Controlo das Importações.

¹⁷ EMSA, AECF, FRONTEX, AED, Europol e AEE.

¹⁸ http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/policy_issues/customs_security/aeo_guidelines_pt.pdf.

2.8 Objetivo 7 — Explorar o potencial da cooperação aduaneira internacional

Algumas atividades foram lançadas e estão em curso com o objetivo de melhorar a gestão dos riscos na cadeia de abastecimento através da cooperação internacional.

Os êxitos incluem a revisão do Quadro de Normas SAFE da Organização Mundial das Alfândegas (OMA)¹⁹, a elaboração de normas internacionais, designadamente sobre informações antecipadas relativas à carga antes do carregamento²⁰, assim como o desenvolvimento de conceitos de reconhecimento mútuo de operadores económicos autorizados (AEO)²¹. Estão em curso vários projetos relativos à troca de informações com países terceiros (por exemplo, no contexto do projeto-piloto com a China de vias comerciais inteligentes e seguras - *Smart and Secure Trade Lanes*²²). No entanto, esses projetos requerem a criação de sistemas informáticos fiáveis para que tenham um resultado positivo.

3. CONCLUSÕES PRELIMINARES

A reforma da gestão dos riscos em matéria aduaneira é um exercício que mobiliza recursos intensivos e requer tempo antes de produzir resultados. Embora tenha sido lançado um grande número de ações, os progressos têm sido desiguais.

Os avanços são mais evidentes em ações que se inserem no âmbito de competências das autoridades aduaneiras, e têm sido mais lentos para as ações que exigem o reforço da cooperação entre as autoridades aduaneiras e outras autoridades, nomeadamente a cooperação com as autoridades de aplicação da lei e de segurança.

Nesta fase do processo de execução, o principal desafio está relacionado com a informática. Apesar de terem sido encontradas soluções exequíveis, designadamente para garantir a disponibilidade de dados, a troca de informações e a automatização da análise de riscos, a sua execução bem sucedida depende tanto da modernização dos atuais sistemas informáticos como do desenvolvimento e da implantação de novos sistemas (quer pelos Estados-Membros, com ou sem o apoio da Comissão, quer pela própria Comissão).

Um financiamento insuficiente para o desenvolvimento dos sistemas informáticos necessários é um problema importante que dificulta o progresso, nomeadamente em relação ao novo Sistema de Controlo das Importações. Embora seja reconhecido como um sistema de informação europeu no âmbito do Regulamento «Alfândegas 2020», o

¹⁹ O ciclo de revisão do Quadro de Normas SAFE, aprovado pelo Conselho da OMA em junho de 2015, introduziu alterações ao Quadro de Normas SAFE da OMA, designadamente sobre informações antecipadas relativas à carga antes do carregamento.

²⁰ Ou seja, no grupo de trabalho conjunto da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI / ICAO - *International Civil Aviation Organisation*) e da OMA sobre informações relativas à carga.

²¹ Estão em vigor acordos sobre reconhecimento mútuo do AEO com a Noruega, a Suíça, Andorra, os EUA, o Japão e a China; estão a decorrer negociações com o Canadá. Um sistema de intercâmbio automatizado de dados para fins de reconhecimento mútuo foi instituído com a China, o Japão, a Suíça e os Estados Unidos.

²² O projeto-piloto de vias comerciais inteligentes e seguras (*Smart and Secure Trade Lanes* - SSTL), lançado em 2006, tem por objetivo testar recomendações específicas em matéria de segurança e de proteção emitidas no âmbito do Quadro de Normas SAFE da OMA no comércio entre a UE e a China. Em 2014, o grupo de peritos SSTL IT começou a desenvolver uma nova ferramenta informática para o intercâmbio de dados, que permitirá intercambiar maiores volumes de dados e, por conseguinte, mais significativos.

orçamento do programa Alfândegas 2020 é insuficiente para cobrir os custos de implementação da informática.

Existem limitações de recursos semelhantes ao nível dos Estados-Membros. Em alguns Estados-Membros, poderá ser difícil justificar os recursos adicionais necessários para desenvolver os sistemas informáticos necessários, tendo em conta o número de declarações tratadas.

Na ausência de recursos adicionais, não poderão ser aplicadas algumas ações até ao final de 2020, tal como previsto na estratégia e no plano de ação. Um atraso pode igualmente afetar a execução de compromissos relacionados com aspetos aduaneiros no contexto da Agenda Europeia para a Segurança.

Também deve ser efetuada uma análise aprofundada do impacto da nova legislação de proteção de dados da UE, especialmente no que diz respeito às autoridades de aplicação da lei.

Nesta fase do processo de execução, a Comissão não sugere nenhuma alteração da estratégia e do plano de ação.

No entanto, alguns eventos e desenvolvimentos externos²³ não incluídos no «roteiro» para a execução da estratégia e do plano de ação podem ter um impacto sobre a execução e podem exigir alterações a ações específicas e o estabelecimento da prioridade de certas sub-ações. Por conseguinte, convém atualizar o «roteiro».

Serão tidas em conta as recomendações formuladas pelo Conselho e pelo Parlamento Europeu, assim como o impacto sobre os direitos fundamentais.

Também deverão ser objeto de uma reflexão aprofundada a questão da disponibilidade de recursos para responder plenamente às necessidades de gestão dos riscos aduaneiros identificadas na estratégia e no plano de ação, nomeadamente em apoio à análise dos riscos transnacionais em todos os procedimentos aduaneiros.

²³ Por exemplo, os atentados terroristas de Paris em 2015 e de Bruxelas em 2016, ou ainda o Relatório Especial 24/2015 do Tribunal de Contas Europeu intitulado «Luta contra a fraude ao IVA intracomunitário: são necessárias mais medidas».