



Bruxelles, 19.7.2016
COM(2016) 476 final

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE CONSILIU ȘI PARLAMENTUL EUROPEAN

**Raport intermediar privind punerea în aplicare a strategiei și a planului de acțiune UE
pentru gestionarea riscurilor vamale**

{SWD(2016) 242 final}

CUPRINS

1	INTRODUCERE	3
2	EVALUARE GLOBALĂ	4
2.1	Scop și metodologie	4
2.2	Obiectivul nr. 1 — Îmbunătățirea calității și a modalităților de clasificare a datelor.....	4
2.3	Obiectivul nr. 2 — Asigurarea disponibilității datelor privind lanțul de aprovizionare, împărtășirea informațiilor relevante din punct de vedere al riscurilor și a rezultatelor controalelor.....	5
2.4	Obiectivul nr. 3 — Punerea în aplicare a unor măsuri de controlare și de diminuare a riscurilor, dacă este necesar („evaluare în prealabil — control când este necesar”).....	6
2.5	Obiectivul nr. 4 — Creșterea capacităților pentru a asigura punerea în aplicare eficace a cadrului comun de gestionare a riscurilor și pentru a spori gradul de receptivitate față de noile riscuri identificate	6
2.6	Obiectivul nr. 5 — Promovarea cooperării între agenții și a schimbului de informații dintre autoritățile vamale și alte autorități de la nivelul statelor membre și de la nivelul UE	7
2.7	Obiectivul nr. 6 — Îmbunătățirea cooperării cu sectorul comercial	9
2.8	Obiectivul nr. 7 — Exploatarea potențialului oferit de cooperarea vamală internațională.....	10
3.	CONCLUZII PRELIMINARE.....	10

1 INTRODUCERE

Concluziile Consiliului din 4 decembrie 2014 care aprobă strategia și planul de acțiune UE 2014 pentru gestionarea riscurilor vamale¹ (denumite în continuare „strategia” și „planul de acțiune”) invită Comisia să prezinte un raport Consiliului, în termen de 18 luni, cu privire la punerea în aplicare a strategiei și a planului de acțiune și la rezultatele obținute.

Prezentul raport intermediar (denumit în continuare „raportul”) constituie răspunsul Comisiei la această cerere.

Obiectivul general al strategiei este acela de a realiza o abordare a gestionării riscurilor care să fie deopotrivă eficace și eficientă. Strategia identifică șapte obiective principale, și anume:

- i. îmbunătățirea calității și a modalităților de clasificare a datelor;
- ii. asigurarea disponibilității datelor privind lanțul de aprovizionare și a schimbului de informații relevante din punct de vedere al riscurilor între autoritățile vamale;
- iii. punerea în aplicare a unor măsuri de control și de diminuare a riscurilor, dacă este necesar;
- iv. consolidarea capacității;
- v. promovarea cooperării transsectoriale și a schimbului de informații între autoritățile vamale și alte autorități de la nivelul statelor membre și de la nivelul UE;
- vi. îmbunătățirea cooperării cu sectorul comercial; și
- vii. exploatarea potențialului oferit de cooperarea vamală internațională.

Planul de acțiune stabilește o serie de acțiuni (în total, 22 de acțiuni și 54 de subacțiuni) care urmează să fie întreprinse pentru fiecare obiectiv. S-a elaborat o foaie de parcurs pentru punerea în aplicare a acțiunilor, care identifică 64 de rezultate. Majoritatea acțiunilor sunt efectuate, fie de către Comisie, fie sub responsabilitatea acesteia.

Comisia este sprijinită în punerea în aplicare a strategiei de Grupul de coordonare pentru punerea în aplicare a strategiei de gestionare a riscului, care este compus din reprezentanți din toate statele membre. Acest grup a contribuit la elaborarea prezentului raport.

¹ COM(2014) 527 final.

2 EVALUARE GLOBALĂ

2.1 Scop și metodologie

Prezentul raport oferă o evaluare calitativă generală a punerii în aplicare a strategiei². Raportul evidențiază progresele realizate în fiecare dintre cele șapte obiective principale și formulează o serie de concluzii preliminare. Având în vedere timpul scurt care a trecut de la lansarea acțiunilor, prezentul raport nu urmărește să evalueze impactul acestora.

Informațiile furnizate în prezentul raport au fost obținute prin intermediul unui sondaj efectuat în cadrul Comisiei și în statele membre. Acesta a cuprins punerea în aplicare a acțiunilor individuale (atât cele deja începute, cât și cele care urmează să fie lansate) și a permis Comisiei să identifice atât povești de succes, cât și provocările întâmpinate și să colecteze observații și sugestii cu privire la procesul de punere în aplicare în ansamblu³.

Studiul arată că, la momentul redactării prezentului raport, și anume la 18 luni după începerea procesului de punere în aplicare, marea majoritate a acțiunilor și subacțiunilor prevăzute în planul de acțiune au fost lansate și sunt în curs de desfășurare⁴.

Documentul de lucru al serviciilor Comisiei, anexat la prezentul raport, furnizează informații suplimentare cu privire la progresele înregistrate cu privire la acțiunile și subacțiunile individuale.

2.2 Obiectivul nr. 1 — Îmbunătățirea calității și a modalităților de clasificare a datelor

Strategia și planul de acțiune necesită instituirea unui cadru juridic care va asigura că sunt disponibile date de înaltă calitate privind informațiile prealabile cu privire la încărcătură în legătură cu mișcările din lanțul de aprovizionare și acestea sunt utilizate în mod corect de către autoritățile vamale și alte autorități competente în scopul gestionării riscurilor. Un element esențial pentru asigurarea calității datelor este introducerea „înregistrării multiple” — înregistrarea de informații referitoare la aceeași alocare specifică de către operatori diferiți — și eliminarea scutirilor existente pentru expedieri poștale și cu valoare redusă. Cadru juridic este alcătuit din Codul vamal al Uniunii⁵ și din normele detaliate cuprinse în actele delegate⁶ și de punere în aplicare⁷. Această nouă

² Indicatorii de rezultat cantitativi nu au fost disponibili pentru a măsura progresele înregistrate în punerea în aplicare a strategiei.

³ Studiul a acoperit toate statele membre și zece departamente ale Comisiei (DG Impozitare și Uniune Vamală, DG Agricultură și Dezvoltare Rurală, DG Buget, DG Piața Internă, Industrie, Antreprenariat și IMM-uri, DG Migrație și Afaceri Interne, DG Justiție și Consumatori, DG Afaceri Maritime și Pescuit, DG Mobilitate și Transporturi, DG Sănătate și Siguranță Alimentară și Oficiul European de Luptă Antifraudă).

⁴ Dintre cele 54 de subacțiuni identificate de strategie și planul de acțiune, 41 au fost finalizate sau sunt în curs de desfășurare (și anume, 76 %). În plus, dintre cele 64 de rezultate identificate în foaia de parcurs, 11 au fost finalizate (și anume, 17 %), iar 34 sunt în curs de finalizare (și anume, 53 %).

⁵ Regulamentul (CE) nr. 952/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 9 octombrie 2013 de stabilire a Codului vamal al Uniunii (JO L 269, 10.10.2013, p. 1).

⁶ Regulamentul delegat al Comisiei (UE) 2015/2446 din 28 iulie 2015 de completare a Regulamentului (UE) nr. 952/2013 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește normele detaliate privind anumite dispoziții ale Codului vamal al Uniunii (JO L 343, 29.12.2015, p.1); Regulamentul delegat (UE) 2016/341 al Comisiei din 17 decembrie 2015 de completare a Regulamentului (UE) nr. 952/2013 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește normele tranzitorii pentru anumite dispoziții din Codul vamal al Uniunii, în cazul în care sistemele electronice relevante nu sunt încă operaționale, și de modificare a Regulamentului delegat (UE) 2015/2446 al Comisiei (JO L 69, 15.3.2016, p. 1).

legislație este aplicabilă începând cu 1 mai 2016, iar dezvoltarea și modernizarea sistemelor informatice relevante necesare pentru punerea sa în aplicare se vor desfășura în conformitate cu calendarul stabilit în programul de lucru pentru Codul vamal al Uniunii⁸.

Astfel, a fost realizat obiectivul unui cadru legislativ complet care să prevadă cerințe pentru înregistrarea multiplă și îmbunătățirea calității datelor și mai rămâne să se realizeze doar punerea în aplicare a acestuia.

2.3 Obiectivul nr. 2 — Asigurarea disponibilității datelor privind lanțul de aprovizionare, împărtășirea informațiilor relevante din punct de vedere al riscurilor și a rezultatelor controalelor

Îmbunătățirea calității și a modalităților de clasificare a datelor și asigurarea disponibilității și a schimbului de date privind lanțul de aprovizionare și de informații relevante din punct de vedere al riscurilor între autoritățile vamale depinde de dezvoltarea și disponibilitatea sistemelor informatice necesare, și anume, în special noul sistem de control al importurilor (Import Control System - ICS).

De asemenea, trebuie să fie dezvoltate sau modernizate sisteme informatice pentru alte proceduri vamale, ca parte a Codului vamal al Uniunii.

Sistemul de control al importurilor

O acțiune prioritară identificată de strategie este dezvoltarea și punerea în aplicare a soluțiilor informatice adecvate pentru îmbunătățirea calității, a modalităților de clasificare și a disponibilității datelor pentru depistarea riscurilor de securitate și siguranță la punctul de intrare a mărfurilor. Dezvoltarea unui nou sistem de control al importurilor este rezultatul principal în cadrul acestei priorități. Comisia, cu sprijinul statelor membre, a pregătit o operațiune și un document de viziune pe baza analizei cost-beneficiu și a studiilor de fezabilitate externe⁹.

Noul sistem de control al importurilor va aduce îmbunătățiri semnificative în privința gestionării riscurilor în domeniul vamal în UE. O bază de date comună de informații prealabile privind încărcătura este elementul central și constituie o condiție fundamentală pentru îmbunătățirile necesare în ceea ce privește calitatea și disponibilitatea datelor. Odată cu introducerea înregistrării multiple și creșterea preconizată a volumului de informații prealabile privind încărcătura — de la aproximativ 40 de milioane de declarații anual în sistemul actual la aproximativ 400 de milioane în noul sistem de control al importurilor — o abordare descentralizată ar fi foarte împovărătoare pentru autoritățile vamale și sectorul comercial. O analiză cost-beneficiu efectuată în 2013 și o analiză suplimentară a opțiunilor posibile au identificat deja că numai o abordare centralizată poate acoperi nevoia unui nivel înalt de disponibilitate a sistemului și va asigura o abordare armonizată a gestionării riscurilor în domeniul vamal referitoare la informațiile prealabile privind încărcătura. Baza de date comună va face posibilă stocarea și

⁷ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/2447 al Comisiei din 24 noiembrie 2015 de stabilire a unor norme pentru punerea în aplicare a anumitor dispoziții din Regulamentul (UE) nr. 952/2013 al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a Codului vamal al Uniunii (JO L 343, 29.12.2015, p. 558).

⁸ Decizia de punere în aplicare (UE) 2016/578 a Comisiei din 11 aprilie 2016 de stabilire a programului de lucru referitor la dezvoltarea și instalarea sistemelor electronice prevăzute în Codul vamal al Uniunii (JO L 99, 15.4.2016, p. 6).

⁹ Documentele de viziune și privind operațiunea au fost prezentate Grupului pentru politica vamală la 3 decembrie 2015.

prelucrarea volumului sporit de informații prelabile privind încărcătura și va permite tuturor statelor membre, în orice lanț de aprovizionare dat, să efectueze evaluarea efectivă și eficientă a riscurilor în mod direct și simultan, utilizând informațiile din baza de date. De asemenea, aceasta va permite schimbul de informații și rezultate ale controalelor relevante din punct de vedere al riscurilor între statele membre.

Lansarea fazei formale de elaborare a ICS 2.0 a fost întârziată, dar în acest moment se lucrează la soluționarea chestiunilor rămase legate de buget, guvernanta, strategie de livrare și planificare, modul de funcționare, un act special de punere în aplicare pentru sistemul informatic și capacitatea proiectului. Trebuie urmată o abordare pragmatică pas cu pas (folosind „componente”) pentru dezvoltarea și punerea în aplicare ulterioară.

2.4 Obiectivul nr. 3 — Punerea în aplicare a unor măsuri de controlare și de diminuare a riscurilor, dacă este necesar („evaluare în prealabil — control când este necesar”)

Progresul înregistrat în acest domeniu se datorează, în mare parte, progreselor realizate cu privire la activitățile deja în curs de desfășurare la momentul adoptării strategiei, și anume cele legate de interdicții și restricții. S-a elaborat un set de fișe (în cooperare cu statele membre) pentru acte legislative selectate care stabilesc interdicții și restricții asupra importurilor și exporturilor de mărfuri, care urmează să fie controlate la frontiera externă a UE. Fișele prezintă o descriere a cadrului legislativ, rolul autorităților vamale și controalele fizice și documentare care urmează să fie aplicate. Acestea oferă o bază pe care să se determine calendarul controalelor vamale și dacă sunt necesare recomandări suplimentare pentru autoritățile vamale și alte autorități.

Serviciile Comisiei au elaborat orientări pentru a sprijini pregătirea sau revizuirea actelor legislative ale UE cu privire la modul în care se preconizează implicarea autorităților vamale, inclusiv modul în care ar trebui luată în considerare gestionarea riscurilor în domeniul vamal.

2.5 Obiectivul nr. 4 — Creșterea capacităților pentru a asigura punerea în aplicare eficace a cadrului comun de gestionare a riscurilor și pentru a spori gradul de receptivitate față de noile riscuri identificate

Progresul a fost lent, în pofida numeroaselor acțiuni în curs concepute pentru creșterea capacității statelor membre și a UE de a pune în aplicare actualul cadru de gestionare a riscurilor în domeniul vamal. Deși statele membre au fost active în identificarea inconsecvențelor în punerea în aplicare a cadrului de gestionare a riscurilor comune la nivel național și găsirea unor modalități de a aborda aceste puncte slabe, există probleme legate de capacitatea statelor membre de a pune în aplicare soluții și capacitatea UE de a oferi statelor membre un sprijin adecvat al capacității de analiză a riscurilor prin inițiativa privind un nou sistem de control al importurilor.

În 2015, experții Comisiei și ai statelor membre au evaluat și au identificat necesitatea unui sistem informatic îmbunătățit pentru a face schimb de informații privind riscurile, și anume un sistem de gestionare a riscurilor în domeniul vamal de generație următoare.

Criteriile comune de risc au fost evaluate atât la nivelul statelor membre, cât și la nivelul UE. Statele membre au lansat proiecte pilot pentru a evalua și a testa punerea în aplicare a unor criterii comune de risc. În paralel, pe datele disponibile la nivelul UE s-au testat unelte pentru extragerea de date și modele pentru analiza datelor. Scopul acestor teste a

fost de a identifica posibilele capacități de gestionare a riscului și de a îmbunătăți direcționarea, în special, pentru transportul containerizat.

Ca parte a procesului continuu de dezvoltare a unor criterii comune pentru întreaga gamă de riscuri, Comisia și statele membre au început să lucreze la definiții pentru diversele riscuri financiare și la revizuirea criteriilor de risc existente pentru siguranță și securitate, în special în ceea ce privește securitatea transportului aerian de mărfuri.

Comisia și statele membre au luat, de asemenea, măsuri pentru a asigura punerea în aplicare armonizată a criteriilor de risc.

În monitorizarea și evaluarea punerii în aplicare, acestea au fost în măsură să realizeze sinergii cu exercițiul de verificare a performanței uniunii vamale.

2.6 Obiectivul nr. 5 — Promovarea cooperării între agenții și a schimbului de informații dintre autoritățile vamale și alte autorități de la nivelul statelor membre și de la nivelul UE

Cooperarea între agenții a fost îmbunătățită în ansamblu, în special în domeniile de politică nevamale.

De exemplu, a fost dezvoltată o metodologie pentru schimbul de informații privind riscurile între autoritățile vamale și autoritățile de supraveghere a pieței în domeniul siguranței produselor. O schiță a acestei metodologii a fost împărtășită cu statele membre în decembrie 2015¹⁰.

Pot fi realizate îmbunătățiri în cadrul cooperării între autoritățile vamale și alte autorități de frontieră cu privire la aspectul schimbului de informații legat de controalele mărfurilor transportate de către călători sau de membrii echipajului. Chestiunea a fost evidențiată în comunicarea din aprilie 2016 *Sisteme de informații mai puternice și mai inteligente în materie de frontiere și securitate*¹¹.

O evaluare a cooperării între autoritățile vamale și poliștii de frontieră, inclusiv punerea în aplicare a orientărilor din aprilie 2013¹², este în curs de desfășurare. Rezultatele inițiale arată un bun nivel de cooperare globală și a fost identificat un set de bune practici.

În perioada 7-8 mai 2015, a fost organizat la Riga un seminar la nivel înalt privind controalele pasagerilor pentru a îmbunătăți gestionarea integrată a frontierelor între autoritățile vamale și alte autorități. Seminarul a identificat o agendă pentru continuarea lucrărilor și a cooperării între autoritățile vamale și alte autorități de frontieră, inclusiv punerea la dispoziție a informațiilor prelabile referitoare la pasageri pentru uzul autorităților vamale. Pentru a îmbunătăți cooperarea cu Frontex¹³, s-a lansat un dialog formal, axat pe funcțiile care se încadrează în cadrul agenției și cele ale autorităților vamale, inclusiv gestionarea riscurilor în domeniul vamal.

¹⁰ Cooperarea între autoritățile vamale și autoritățile de supraveghere a pieței (denumite în continuare „ASP”) privind gestionarea riscului în domeniul controalelor în materie de siguranță și conformitate cu privire la bunurile importate.

¹¹ COM(2016)205, 6.4.2016.

¹² Orientări pentru cooperarea dintre poliștii de frontieră și administrațiile vamale care își desfășoară activitatea la frontierele externe, aprilie 2013.

¹³ Agenția Europeană pentru Gestionarea Cooperării Operative la Frontierele Externe ale Statelor Membre ale Uniunii Europene.

Secțiunea de gestionare a riscurilor a Comitetului Codului vamal a evaluat implicațiile, în ceea ce privește autoritățile vamale, ale schimbului de informații prevăzut în directivele privind registrul cu numele pasagerilor (PNR) și informațiile prelabile referitoare la pasageri (API). Asigurarea participării autorităților vamale la unitățile naționale de informații despre pasageri (UIP) și/sau accesul autorităților vamale la aceste date, în conformitate cu Directiva (UE) 2016/681¹⁴, este important pentru supravegherea vamală efectivă și eficientă a mărfurilor în traficul de pasageri. Datele sunt considerate a fi foarte valoroase pentru identificarea riscurilor legate de bagajele pasagerilor (sau numerarul transportat de către pasageri) și permit autorităților vamale să efectueze controale specifice și bazate pe risc la sosire, contribuind astfel la lupta împotriva criminalității grave și organizate, a terorismului și a finanțării terorismului, respectând în același timp garanțiile în materie de protecție a datelor și a vieții private.

Asigurarea cooperării cu alte autorități de aplicare a legii rămâne o provocare (inclusiv, în unele cazuri, între departamentele responsabile pentru controalele vamale/gestionarea riscurilor în domeniul vamal și cele responsabile pentru investigații în cadrul administrației vamale). Pe parcursul perioadei de raportare, accentul a fost plasat pe o mai bună comunicare și explicare a rolului gestionării riscurilor și pe capacitățile existente și posibilele capacități viitoare ale autorităților vamale. Prin urmare, înțelegerea reciprocă a diferitelor responsabilități ale autorităților vamale și ale altor autorități de aplicare a legii s-a îmbunătățit, dar sunt necesare eforturi suplimentare.

Domeniul de aplicare a schimbului de informații în scopul asistenței reciproce între autoritățile vamale ale statelor membre și între aceste autorități și Comisie a fost extins prin modificarea regulamentului privind asistența reciprocă¹⁵. Regulamentul modificat oferă un temei juridic mai larg pentru o serie de acțiuni care vizează o mai bună respectare a legislației vamale și agricole de către operatorii economici. Accesul la datele colectate în temeiul regulamentului modificat pentru gestionarea riscurilor ar îmbunătăți gestionarea riscurilor în domeniul vamal la nivelul statelor membre și la nivelul UE.

O contribuție realizată de autoritățile vamale la punerea în aplicare a Agendei europene privind securitatea¹⁶ constă în dezvoltarea unor norme specifice de risc (criterii comune de identificare a riscurilor) pentru securitatea transportului aerian de mărfuri. S-a convenit asupra unui set preliminar de criterii comune de identificare a riscurilor. Întrucât criteriile din domeniul transportului aerian de mărfuri privesc nu numai autoritățile vamale, ci și alte autorități, în dezvoltarea acestora au fost implicate serviciile relevante ale Comisiei, Centrul de analiză a informațiilor al UE și experți de la nivel național din domeniul vamal, al aviației civile și al combaterii terorismului. Prin urmare, criteriile comune de identificare a riscurilor pentru transportul aerian de mărfuri se bazează pe date transsectoriale multi-disciplinare primite de la toate părțile interesate și vor completa măsurile de securitate a aviației civile existente pentru mărfuri și poștă, ca un nivel suplimentar de securitate. Având în vedere că noile reguli de risc vor fi aplicate numai pe

¹⁴ Directiva (UE) 2016/681 a Parlamentului European și a Consiliului din 27 aprilie 2016 privind utilizarea datelor din registrul cu numele pasagerilor (PNR) pentru prevenirea, depistarea, investigarea și urmărirea penală a infracțiunilor de terorism și a infracțiunilor grave (JO L 119, 4.5.2016, p. 132).

¹⁵ Regulamentul (UE) nr. 2015/1525 al Parlamentului European și al Consiliului din 9 septembrie 2015 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 515/97 al Consiliului privind asistența reciprocă între autoritățile administrative ale statelor membre și cooperarea dintre acestea și Comisie în vederea asigurării aplicării corespunzătoare a legislației din domeniile vamal și agricol (JO L 243, 18.9.2015, p. 1) va intra în vigoare la 1 septembrie 2016, precum și actele de punere în aplicare ale Comisiei: Regulamentul (UE) nr. 2016/345 (JO L 65, 11.3.2016, p. 38) și 2016/346 (JO L 65, 11.3.2016, p. 40).

¹⁶ COM(2015) 185 final.

baza noului sistem de control al importurilor, acestea nu vor fi puse în aplicare înainte de sfârșitul anului 2020.

Strategia sprijină, de asemenea, punerea în aplicare a strategiei UE în materie de securitate maritimă și planul său de acțiune, adoptat de Consiliu la 16 decembrie 2014. În special, implementarea mediului comun de realizare a schimbului de informații (CISE), care a fost dezvoltat ca un meta-proiect pentru intensificarea cooperării și a schimbului de informații între autoritățile civile și militare, cu scopul de a consolida în continuare o reprezentare comună mai fidelă a situației în domeniul maritim și schimbul de date. În scopul îmbunătățirii securității lanțului de aprovizionare și al sprijinirii supravegherii bazate pe riscuri a circulației mărfurilor în domeniul maritim, CISE promovează schimbul de informații între diferitele autorități implicate în lupta împotriva terorismului și a crimei organizate (de exemplu, contrabanda cu mărfuri, traficul de arme și stupefiante și circulația transfrontalieră a încasărilor în numerar ale comerțului ilegal). Agențiile relevante ale UE¹⁷ sunt invitate să consolideze cooperarea inter-agenții. Proiectul de validare pre-operațională „EUCISE2020” trebuie să testeze CISE la scară largă până în 2017-2018, etapă urmată de o punere în aplicare treptată până în anul 2020.

Toate schimburile de informații menționate mai sus vor respecta drepturile fundamentale, în special dreptul la respectarea vieții private și la protecția datelor cu caracter personal.

2.7 Obiectivul nr. 6 — Îmbunătățirea cooperării cu sectorul comercial

Cooperarea dintre autoritățile vamale și sectorul comercial s-a îmbunătățit deja prin consolidarea noțiunii de operator economic autorizat (AEO). Modificările aduse noțiunii de AEO au fost introduse de Codul vamal al Uniunii și de actele delegate și de punere în aplicare a acestuia și au necesitat o actualizare a orientărilor pentru operatorii economici autorizați¹⁸.

Grupul „Rețeaua AEO”, creat în 2007 pentru a monitoriza punerea în aplicare a noțiunii de AEO, a lansat în 2013 a doua inițiativă a sa de monitorizare, concepută pentru a asigura aplicarea corectă și uniformă a normelor AEO. Exercițiul de monitorizare a confirmat faptul că noțiunea de AEO este puternică și fiabilă. Statele membre au elaborat proceduri solide care garantează gestionarea de înaltă calitate, eficientă și coerentă a noțiunii.

În 2015, au fost create două grupuri țintă specifice în cadrul sistemului de gestionare a riscurilor în domeniul vamal pentru schimbul de informații privind riscurile cu privire la procesele și procedurile AEO: un grup pentru schimbul de informații sensibile în procesul AEO și un alt grup pentru schimbul de informații cu privire la neregulile care implică un AEO dintr-o țară parteneră.

Progresele au fost mai lente în alte domenii, cum ar fi îmbunătățirea cunoștințelor privind lanțurile de aprovizionare.

Crearea unui cadru juridic care să asigure disponibilitatea unor date de înaltă calitate în scopuri de gestionare a riscurilor a condus la întrebarea dacă și în ce mod datele

¹⁷ EMSA, EFCA, FRONTEX, AEA, EUROPOL și ESA.

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

prezentate de către comercianți și incluse în declarațiile vamale pentru colete poștale (de exemplu, declarația CN23) ar putea fi puse la dispoziție și reutilizate pentru depunerea unei declarații sumare de intrare pentru siguranță și securitate, precum și a declarației vamale. De asemenea, această discuție este pertinentă având în vedere volumul tot mai mare de colete mici care sunt trimise ca rezultat al comerțului electronic. Autoritățile vamale ale statului membru, furnizorii de servicii poștale, asociațiile profesionale și partenerii internaționali (SUA, Canada și China) au fost implicați în analizarea opțiunilor disponibile în cadrul modelului poștal global al Uniunii Poștale Universale. Indiferent de opțiunea aleasă, este important ca acesta să fie în măsură să opereze cu noul sistem de control al importurilor.

2.8 Obiectivul nr. 7 — Exploatarea potențialului oferit de cooperarea vamală internațională

Au fost lansate și sunt în curs de desfășurare o serie de activități cu obiectivul de îmbunătățire a gestionării riscurilor lanțului de aprovizionare prin intermediul cooperării internaționale.

Printre succese se numără revizuirea cadrului de standarde „SAFE” al Organizației Mondiale a Vămirilor (OMV)¹⁹, dezvoltarea de standarde internaționale, de exemplu cu privire la informațiile înainte de încărcare privind mărfurile destinate transportului aerian²⁰, precum și dezvoltarea recunoașterii reciproce a noțiunilor de operator economic autorizat (AEO)²¹. În prezent, sunt în curs de desfășurare o serie de proiecte privind schimbul de informații cu țări din afara UE (de exemplu, în contextul proiectului-pilot „Smart și Secure Trade Lanes” cu China²²). Cu toate acestea, pentru reușita acestor proiecte, va fi necesară crearea de sisteme informatice fiabile.

3. CONCLUZII PRELIMINARE

Reforma gestionării riscurilor în domeniul vamal este un exercițiu care necesită numeroase resurse. Obținerea de rezultate necesită timp. Cu toate că au fost lansate un număr mare de acțiuni, progresele au fost neuniforme.

Cele mai notabile progrese s-au înregistrat în ceea ce privește acțiunile care intră în competența autorităților vamale, în timp ce pentru acțiunile care necesită o cooperare sporită între autoritățile vamale și alte autorități, în special cooperarea cu autoritățile de aplicare a legii și autoritățile de securitate, progresele au fost mai lente.

¹⁹ Ciclul de revizuire a cadrului SAFE al OMV, aprobat de Consiliul OMV în iunie 2015, a introdus modificări ale cadrului SAFE al OMV, inclusiv cu privire la informațiile înainte de încărcare privind mărfurile destinate transportului aerian.

²⁰ Și anume, în cadrul grupului de lucru comun al *Organizației Aviației Civile Internaționale* (OACI), precum și OMV privind informații referitoare la transportul aerian de mărfuri.

²¹ Există acorduri privind recunoașterea reciprocă a noțiunii de AEO cu Norvegia, Elveția, Andorra, Statele Unite ale Americii, Japonia și China; sunt în curs de desfășurare negocieri cu Canada. S-a instituit un sistem de schimb automat de date în scopul recunoașterii reciproce cu China, Japonia, Elveția și Statele Unite ale Americii.

²² Proiectul-pilot „Smart și Secure Trade Lanes” (SSTL), lansat în 2006, își propune să testeze în relațiile comerciale UE-China recomandări specifice legate de siguranță și securitate emise în temeiul Cadrului SAFE al OMV. În 2014, grupul de experți din domeniul informatic pentru proiectul SSTL au început să dezvolte un nou instrument informatic pentru schimbul de date, care va permite schimbul de volume de date mai mari și, în consecință, mai semnificative.

În această etapă a procesului de punere în aplicare, principala provocare este legată de domeniul informatic. Deși au fost identificate soluții fezabile, de exemplu, pentru asigurarea disponibilității datelor, schimbul de informații și automatizarea analizei riscurilor, punerea în aplicare cu succes depinde atât de modernizarea sistemelor informatice existente, cât și de dezvoltarea și implementarea unor sisteme noi (fie de către statele membre, cu sau fără sprijinul Comisiei, fie de către Comisie).

Finanțarea insuficientă pentru dezvoltarea sistemelor informatice necesare reprezintă o problemă majoră care împiedică progresele, în special în ceea ce privește noul sistem de control al importurilor. Deși acesta este recunoscut ca un sistem european de informații în Regulamentul privind programul „Vamă 2020”, bugetul programului „Vamă 2020” este insuficient pentru a acoperi costurile de implementare a sistemului informatic.

La nivelul statelor membre, există constrângeri similare legate de resurse. În unele state membre, ar putea fi dificil să se justifice resursele suplimentare necesare pentru dezvoltarea sistemelor informatice necesare, având în vedere numărul de declarații care urmează să fie prelucrate.

În lipsa unor resurse suplimentare, o serie de acțiuni nu vor putea fi puse în aplicare până la sfârșitul anului 2020, astfel cum este prevăzut în strategie și planul de acțiune. O întârziere ar afecta, de asemenea, punerea în aplicare a angajamentelor privind aspectele vamale, în contextul Agendei europene privind securitatea.

De asemenea, trebuie să se realizeze o analiză suplimentară cu privire la impactul noii legislații UE privind protecția datelor, în special în ceea ce privește autoritățile de aplicare a legii.

În această etapă a procesului de punere în aplicare, Comisia nu sugerează efectuarea unor modificări la nivelul strategiei și al planului de acțiune.

Cu toate acestea, evenimente și evoluții externe²³ care nu sunt incluse în foaia de parcurs pentru punerea în aplicare a strategiei și a planului de acțiune pot avea un impact asupra punerii în aplicare și pot necesita modificări la nivelul unor acțiuni specifice și prioritizarea anumitor subacțiuni. Prin urmare, foaia de parcurs trebuie să fie actualizată.

Se vor lua în considerare recomandările Consiliului și ale Parlamentului European, precum și impactul asupra drepturilor fundamentale.

Disponibilitatea resurselor pentru a satisface pe deplin nevoile de gestionare a riscurilor din domeniul vamal identificate în strategie și planul de acțiune, inclusiv în sprijinul analizei riscurilor transnaționale în toate procedurile vamale, va necesita realizarea unei analize aprofundate.

²³ De exemplu, atacurile teroriste de la Paris din anul 2015 și de la Bruxelles din anul 2016, Raportul special nr. 24/2015 al Curții de Conturi Europene intitulat *Combaterea fraudei intracomunitare în domeniul TVA: sunt necesare mai multe acțiuni*.