

# Το κοινοτικό σύστημα διαμετακόμισης ενόψει της διεύρυνσης

*Σύνοψη*

*15 Σεπτεμβρίου 2003*

**ADE s.a.**  
**Rue de Clairvaux, 40**  
**B-1348 Louvain la Neuve**  
**Belgium**  
**Tel.: +32 10 45 45 10**  
**Tel.: +32 10 45 40 99**  
**E-Mail: [ade@ade.be](mailto:ade@ade.be)**  
**Website: [www.ade.be](http://www.ade.be)**

DV\488410EL.doc  
Μετάφραση εξωτερικού συνεργάτη

PE 328.720

**EL**

**EL**

## ΣΥΝΟΨΗ

### 1. Σκοπός

Η παρούσα μελέτη αποτελεί συμβολή στην ακροαματική διαδικασία που πρόκειται να οργανωθεί στις αρχές Οκτωβρίου του 2003 από την Επιτροπή Ελέγχου του Προϋπολογισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου. Η ακροαματική διαδικασία θα αφορά την εντολή που ανατέθηκε στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή σχετικά με την αναθεώρηση του κοινοτικού συστήματος διαμετακόμισης και την εφαρμογή του «Νέου μηχανογραφημένου συστήματος διαμετακόμισης» (ΝΜΣΔ), με στόχο την απλούστευση των τελωνειακών διαδικασιών και τον περιορισμό της απάτης.

Για το σκοπό αυτό, οι στόχοι της μελέτης είναι οι εξής:

- παρακολούθηση της επιτευχθείσας προόδου όσον αφορά την εφαρμογή του κοινού και του κοινοτικού συστήματος διαμετακόμισης εν γένει και την εφαρμογή του ΝΜΣΔ ειδικότερα·
- ανάλυση του αντικτύπου της διαδικασίας διεύρυνσης στα υφιστάμενα και στα μελλοντικά κράτη μέλη·
- αξιολόγηση της δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης του ΝΜΣΔ, προκειμένου να αυξηθεί η απόδοση της επένδυσης.

### 2. Περιγραφή

Η τελωνειακή διαμετακόμιση χρησιμοποιείται για τη διευκόλυνση της ελεύθερης κυκλοφορίας εμπορευμάτων μεταξύ δύο σημείων ενός συγκεκριμένου τελωνειακού εδάφους μέσω άλλου τελωνειακού εδάφους<sup>1</sup> ή μεταξύ δύο ή περισσότερων διαφορετικών τελωνειακών εδαφών<sup>2</sup>. Αυτό γίνεται με την προσωρινή αναστολή των δασμών, φόρων και μέσων της εμπορικής πολιτικής (π.χ. ποσοστώσεων εισαγωγής, δικαιωμάτων αντι-ντάμπινγκ και άλλων περιορισμών) που εφαρμόζονται στις εισαγωγές, καθιστώντας με τον τρόπο αυτό δυνατή τη διεκπεραίωση των διατυπώσεων εκτελωνισμού στον τόπο προορισμού αντί του σημείου εισόδου. Οι οικονομικοί φορείς μπορούν να χρησιμοποιούν τις διαδικασίες διαμετακόμισης, αλλά δεν υπέχουν νομική υποχρέωση να κάνουν κάτι τέτοιο.

<sup>1</sup> Παράδειγμα: Ιταλός έμπορος εισάγει εμπορεύματα από το Βέλγιο οδικώς και τα εμπορεύματα περνούν από την Ελβετία. Κατά τη διάρκεια της μεταφοράς τα εμπορεύματα παραμένουν ελεύθερα δασμών και δεν είναι δυνατό να διατεθούν στην αγορά.

<sup>2</sup> Παράδειγμα: Έμπορος στη Φραγκφούρτη (Γερμανία) εισάγει εμπορεύματα από τη Νέα Υόρκη (ΗΠΑ). Όταν τα εμπορεύματα φθάνουν στο Ρότερνταμ (Κάτω Χώρες), φορτώνονται σε φορτηγό για να μεταφερθούν οδικώς στη Φραγκφούρτη. Ο έμπορος μπορεί να θέσει τα εμπορεύματα υπό καθεστώς διαμετακόμισης, ώστε οι δασμοί και οι φόροι να μην καταβληθούν στο Ρότερνταμ αλλά στη Φραγκφούρτη. Ένα άλλο παράδειγμα είναι η περίπτωση στην οποία έμπορος από τις Ηνωμένες Πολιτείες εξάγει εμπορεύματα στην Ουκρανία εκφορτώνοντάς τα στο Ρότερνταμ (Κάτω Χώρες) και μεταφέροντάς τα οδικώς στην Ουκρανία. Εφόσον επιβεβαιωθεί η επανεξαγωγή τους, τα εμπορεύματα απαλλάσσονται από δασμούς στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

*Διαχειριστική σύνοψη - 15 Σεπτεμβρίου 2003*

Το ΝΜΣΔ είναι ένα πανευρωπαϊκό ηλεκτρονικό σύστημα ανταλλαγής μηνυμάτων με αποκεντρωμένη δομή, στο πλαίσιο της οποίας σε κάθε τελωνειακή διοίκηση πρέπει να λειτουργεί μία εθνική εφαρμογή διαμετακόμισης (ΕΕΔ)<sup>1</sup>.

Το ΝΜΣΔ διασφαλίζει ότι οι δηλώσεις διαμετακόμισης φθάνουν στα αρμόδια τελωνειακά γραφεία πριν από τα ίδια τα εμπορεύματα, αυτοματοποιεί τη σύγκριση μεταξύ της δήλωσης κατά την αναχώρηση και της δήλωσης κατά την άφιξη, και ενεργοποιεί αυτόματα μία προειδοποίηση εάν τα εμπορεύματα δεν φθάνουν όπως πρέπει. Οι στόχοι του συστήματος είναι οι εξής:

- προκειμένου να ωφελήσει τόσο τις τελωνειακές διοικήσεις όσο και τους εμπόρους, το σύστημα πρέπει να συμβάλει στην αύξηση της αποδοτικότητας και της αποτελεσματικότητας των διαδικασιών διαμετακόμισης μειώνοντας στο απολύτως ελάχιστο τις διά χειρός παρεμβάσεις και ενοποιώντας τις πράξεις που εκτελούνται στο πλαίσιο της διαδικασίας διαμετακόμισης·
- όσον αφορά την καταπολέμηση της απάτης, το σύστημα αναμένεται να βελτιώσει την κατάσταση με τους εξής τρόπους:
  - εμποδίζοντας τους παράνομους εκτελωνισμούς (πλαστά ή κλεμμένα χαρτόσημα κλπ.)·
  - εμποδίζοντας την απάτη σχετικά με τις εγγυήσεις (ανεπαρκείς πόροι, πλαστά έγγραφα εγγύησης κλπ.)·
  - περιορίζοντας τον κίνδυνο λαθραίας εκφόρτωσης των εμπορευμάτων, με την επίσπευση των διαδικασιών παρακολούθησης και έρευνας·
  - απελευθερώνοντας ανθρώπινους πόρους για την καταπολέμηση της απάτης υπό μορφή ψευδών δηλώσεων<sup>2</sup>, με την απλούστευση των διοικητικών καθηκόντων των τελωνειακών υπαλλήλων.

Λόγω του εύρους και της πολυπλοκότητας του σχεδίου, το ΝΜΣΔ υλοποιείται βάσει σταδιακής προσέγγισης. Σήμερα βρίσκεται στο στάδιο 3.1, το οποίο περιλαμβάνει τις περισσότερες κύριες λειτουργίες που είναι απαραίτητες για την εφαρμογή του συστήματος διαμετακόμισης και καλύπτει όλες τις ενδιαφερόμενες χώρες. Το στάδιο 2 ήταν πιο περιορισμένο όσον αφορά τις καλυπτόμενες λειτουργίες και τις εμπλεκόμενες χώρες. Το στάδιο 3.2 θα περιλαμβάνει πρόσθετες λειτουργίες, όπως τη διαχείριση των εγγυήσεων.

<sup>1</sup> Πρέπει να διακρίνεται από την κεντρική δομή με μία κοινή εφαρμογή διαμετακόμισης (ΚΕΔ), η οποία βρίσκεται σε κεντρικό σημείο και με την οποία είναι συνδεδεμένες όλες οι τελωνειακές διοικήσεις.

<sup>2</sup> Σκοπός του ΝΜΣΔ δεν είναι η άμεση πρόληψη και η καταπολέμηση της απάτης που οργανώνεται μέσω ψευδών τελωνειακών δηλώσεων (αλλαγή του τύπου των εμπορευμάτων, υπαίτια εσφαλμένη δήλωση εμπορευμάτων ή ποσοτήτων κλπ.).

### 3. Έκθεση προόδου

#### 3.1 Επιτευχθείσα πρόοδος όσον αφορά την εφαρμογή των αναθεωρημένων διατάξεων περί διαμετακόμισης

Οι χώρες μέλη του κοινού και του κοινοτικού συστήματος διαμετακόμισης, καθώς και τέσσερις από τις δέκα υπό ένταξη χώρες (η Ουγγαρία, η Τσεχική Δημοκρατία, η Μάλτα και η Σλοβακία), έχουν λάβει όλα τα αναγκαία νομικά και διοικητικά μέτρα. Οι λοιπές έξι υπό ένταξη χώρες αναμένεται να λάβουν τα αναγκαία μέτρα εντός της προβλεπόμενης προθεσμίας.

Ωστόσο, οι έμποροι δεν επιβεβαιώνουν ακόμη τη συνεκτική εφαρμογή των διοικητικών ρυθμίσεων που αφορούν τη διαμετακόμιση. Επομένως, απαιτούνται περαιτέρω προσπάθειες για τη συμμόρφωση προς τη σύσταση της επιτροπής να λειτουργούν όλες οι τελωνειακές διοικήσεις ομοίωμα έναντι των εμπόρων. Αυτός είναι άλλωστε ένας από τους στόχους του σχεδίου e-Customs που προβλέπεται στην ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή με τίτλο «Ένα απλό περιβάλλον χωρίς χαρτί για τα τελωνεία και τις εμπορικές επιχειρήσεις»<sup>1</sup>.

Το νέο σύστημα εγγυήσεων εκπληρώνει τις προσδοκίες, καθώς είναι, μεταξύ άλλων, πιο ασφαλές, συμβάλλει καλύτερα στην πρόληψη της απάτης και επιτρέπει μεγαλύτερη διαφοροποίηση των κρίσεων μεταξύ των πελατών των τελωνειακών διοικήσεων. Ωστόσο, πρέπει να επιλυθούν ορισμένα προβλήματα, τα οποία είναι κατά τη γνώμη μας ήσσονος σημασίας. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι έμποροι ανυπομονούν να τεθεί σε λειτουργία το στάδιο 3.2 του ΝΜΣΔ, προκειμένου να επωφεληθούν από τις αναμενόμενες λειτουργικές δυνατότητές του σε επίπεδο διαχείρισης, αλλά οι περισσότερες τελωνειακές διοικήσεις δεν προβλέπουν την εφαρμογή του σταδίου αυτού πριν από τα μέσα του 2004.

#### 3.2 Πρόοδος κατά την εφαρμογή του ΝΜΣΔ

Όλα τα τελωνειακά γραφεία (δηλαδή 2.061 σημεία) στην Ευρωπαϊκή Ένωση, καθώς και αυτά της Νορβηγίας, της Ελβετίας και της Τσεχικής Δημοκρατίας, είναι συνδεδεμένα με το ΝΜΣΔ μετά την τεχνική διευθέτηση του σταδίου 3.1. Ωστόσο, πρέπει να διατυπωθούν ορισμένες παρατηρήσεις:

- Ορισμένες οργανώσεις εμπόρων ισχυρίζονται ότι δεν θα απολαμβάνουν κανένα όφελος μέχρις ότου τεθεί σε λειτουργία το στάδιο 3.2. Αυτό συμβαίνει επειδή η λειτουργία διαχείρισης των εγγυήσεων φαίνεται να είναι κεφαλαιώδους σημασίας για τις οργανώσεις αυτές.
- Στην αρχική περίοδο διάρκειας 20 μηνών το ΝΜΣΔ είχε επεξεργασθεί μόνον 2% του συνόλου των πράξεων διαμετακόμισης. Είναι ωστόσο ενθαρρυντικό το γεγονός ότι ο αριθμός των πράξεων του ΝΜΣΔ αυξήθηκε τους τελευταίους μήνες από μερικές εκατοντάδες σε μερικές χιλιάδες πράξεις ημερησίως.

<sup>1</sup> COM (2003) 452 τελικό, 2003/0167 (COD)

- Απέχουμε ακόμη πολύ από μία κατάσταση στην οποία όλες οι δηλώσεις θα αποστέλλονται αποκλειστικά στο ΝΜΣΔ και θα τυγχάνουν επεξεργασίας αποκλειστικά από αυτό, μολοντί σημαντική πρόοδος στον τομέα αυτό πρέπει να αναμένεται από την 31η Μαρτίου 2004. Τότε προβλέπεται να συνδεθούν με το σύστημα όλοι οι εγκεκριμένοι αποστολείς.

Όταν ενταχθούν στην Ευρωπαϊκή Ένωση, οι 3 χώρες «Βίζεγκραντ», οι οποίες δεν είναι ακόμη συνδεδεμένες με το ΝΜΣΔ, είναι πιθανό να συνδεθούν με αυτό. Το ίδιο ισχύει για τις άλλες υπό ένταξη χώρες, αν και ο καιρός περνά και ίσως είναι ήδη πολύ αργά για τη Λεττονία και τη Λιθουανία.

Οι τρεις υποψήφιες χώρες έχουν λάβει απτά μέτρα ώστε να είναι σε θέση να ενταχθούν στο ΝΜΣΔ όταν απαιτηθεί.

### 3.3 Αντίκτυπος της διεύρυνσης

Η διεύρυνση δεν αναμένεται να θέσει σε κίνδυνο τη λειτουργία είτε του συστήματος διαμετακόμισης είτε του ΝΜΣΔ με οποιονδήποτε τρόπο, κυρίως επειδή δεν αναμένεται σημαντική αύξηση στις δηλώσεις διαμετακόμισης, αλλά μάλλον μικρή μείωση. Ωστόσο, αυτή είναι μία γενική άποψη και η κατάσταση μπορεί να διαφέρει σημαντικά από χώρα σε χώρα και από έμπορο σε έμπορο. Πρέπει να σημειωθεί ότι δεν υπάρχουν αξιόπιστες προβλέψεις όσον αφορά τις μελλοντικές εξελίξεις, και η αβεβαιότητα αυτή αποθαρρύνει τους εμπόρους από το να επενδύσουν και να ενταχθούν στο ΝΜΣΔ βραχυπρόθεσμα.

Τα προβλήματα που είναι δυνατό να ανακύψουν θα είναι στην πραγματικότητα όμοια με αυτά που ισχύουν για άλλες τελωνειακές λειτουργίες, όπως η εκπαίδευση τελωνειακών υπαλλήλων και η επιβολή κατάλληλου κώδικα συμπεριφοράς. Ωστόσο, οι πτυχές αυτές δεν εξετάζονται στην παρούσα μελέτη.

Το μικρό χρονικό διάστημα που είναι διαθέσιμο για την υλοποίηση των κατάλληλων διοικητικών ρυθμίσεων στις υπό ένταξη χώρες δεν αναμένεται να αυξήσει την ευαισθησία τους έναντι της απάτης. Ωστόσο, έχει προσδιορισθεί μία συγκεκριμένη δυσκολία για το διάστημα αμέσως μετά τη διεύρυνση. Εκφράζονται φόβοι ότι ορισμένα μεταφερόμενα εμπορεύματα θα περάσουν από το σύστημα διαμετακόμισης στα δελτία TIR, κυρίως λόγω των καθυστερήσεων στην έκδοση εγγυήσεων στα νέα κράτη μέλη.

### 3.4 Δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης και βιωσιμότητα του ΝΜΣΔ

Η πλατφόρμα του ΝΜΣΔ είναι επαναχρησιμοποιήσιμη, αλλά μόνον έως κάποιο βαθμό:

- το βασικό δίκτυο CCN/CSI<sup>1</sup> είναι επαναχρησιμοποιήσιμο και ήδη χρησιμοποιείται και από άλλες εφαρμογές της ΕΕ όπως το VIES<sup>1</sup>, το σύστημα έγκαιρης προειδοποίησης της OLAF κλπ.

<sup>1</sup> CCN/CSI (κοινό δίκτυο επικοινωνιών / κοινό σύστημα διεπικοινωνίας) (βλέπε αναλυτική έκθεση)

- το ΝΜΣΔ είναι επαναχρησιμοποιήσιμο και ήδη χρησιμοποιείται σε ορισμένες χώρες για τις εθνικές δηλώσεις διαμετακόμισης·
- το ΝΜΣΔ μπορεί να επεκταθεί στη διαμετακόμιση με άλλα μέσα μεταφοράς και σε άλλες τελωνειακές δηλώσεις, όπως οι δηλώσεις εξαγωγής.

Για άλλα ευρύτερα και αποκεντρωμένα διεθνή σχέδια, π.χ. το EMCS<sup>2</sup>, αναμένεται ότι επαναχρησιμοποιήσιμες θα είναι μόνον οι αρχές, η φιλοσοφία και η δομή του σχεδίου του ΝΜΣΔ. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι τα λοιπά στοιχεία του ΝΜΣΔ σχεδιάστηκαν για εφαρμογή σε συγκεκριμένο τομέα, δηλαδή στο σύστημα διαμετακόμισης.

Ωστόσο, πρέπει να τονίσουμε ότι η απόφαση για την επιλογή κεντρικής ή κατανεμημένης δομής πρέπει να ληφθεί στο ανώτερο δυνατό επίπεδο, όπου το κόστος της εν λόγω δομής θα μπορεί να εξισορροπηθεί από πολιτικούς και οικονομικούς παράγοντες καθώς και από παράγοντες χρονισμού.

#### 4. Προβλήματα και συστάσεις

1. Οι περισσότερες δηλώσεις διαμετακόμισης εξακολουθούν να μεταβιβάζονται μεταξύ των τελωνειακών διοικήσεων με τη διαδικασία του παλαιού συστήματος διαμετακόμισης<sup>3</sup>. Αυτό οφείλεται σε τρεις κυρίως παράγοντες: το ΝΜΣΔ βρίσκεται σε αρχικό στάδιο λειτουργίας, η εισαγωγή διά χειρός δηλώσεων στην ΕΕΔ δεν φαίνεται να αποτελεί βιώσιμη διαδικασία, και τέλος δεν είναι όλοι οι έμποροι σε θέση να υποβάλλουν ηλεκτρονικές δηλώσεις ή δεν επιθυμούν όλοι να κάνουν κάτι τέτοιο. Το πρόβλημα αυτό πρέπει να παρακολουθηθεί προσεκτικά καθώς ενδέχεται να θέσει σε κίνδυνο τη βιωσιμότητα του συστήματος.

Θα μπορούσε να προβλεφθεί μία νομική διάταξη σε ευρωπαϊκό επίπεδο, ώστε να διασφαλίζεται ότι οι τελωνειακές διοικήσεις δεν θα χρησιμοποιούν εξ αρχής το παλαιό σύστημα διαμετακόμισης. Ωστόσο, η αναγκαστική χρήση της ηλεκτρονικής επικοινωνίας μεταξύ όλων των εμπόρων και των τελωνειακών υπαλλήλων πρέπει να παραμείνει αρμοδιότητα των κρατών μελών. Υπάρχει επίσης κίνδυνος μεταφοράς δηλώσεων από τις διαδικασίες διαμετακόμισης στις διαδικασίες εξαγωγών/ εισαγωγών, οι οποίες διεξάγονται ακόμη έντυπα.

2. Μολονότι το σύνολο των εγκεκριμένων αποστολέων πρέπει να συνδεθεί και να υποβάλλει με ηλεκτρονικό τρόπο τις δηλώσεις διαμετακόμισης έως την 31η Μαρτίου 2004, αμφιβάλλουμε εάν όλοι οι έμποροι που εφαρμόζουν τη συνήθη διαδικασία θα πράξουν κάτι τέτοιο. Στο σημείο αυτό, έχουμε ιδίως κατά νου τους εμπόρους εκείνους που παραπονούνται ότι δεν θα αποκομίσουν κανένα όφελος από το ΝΜΣΔ πριν από το στάδιο 3.2, οπότε θα τεθεί σε ισχύ μία

---

<sup>1</sup> VIES (σύστημα ανταλλαγής πληροφοριών σχετικά με τον ΦΠΑ)

<sup>2</sup> EMCS (σύστημα διακίνησης και ελέγχου των προϊόντων που υπόκεινται σε ειδικούς φόρους κατανάλωσης) (βλέπε αναλυτική έκθεση)

<sup>3</sup> διαδικασία βασισμένη σε έντυπα, όπως περιγράφεται στην αναλυτική έκθεση

βασική λειτουργία του, δηλαδή η διαχείριση των εγγυήσεων. Επιπλέον, οι μεγάλοι έμποροι που διαθέτουν εγκαταστάσεις σε περισσότερες χώρες δεν μπορούν να χρησιμοποιούν το ίδιο λογισμικό για την ηλεκτρονική υποβολή δηλώσεων διαμετακόμισης σε διαφορετικές χώρες.

Επομένως, κατά τη γνώμη μας, πρέπει να ληφθούν μέτρα για την ενθάρρυνση των πιθανών χρηστών, όπως ταχεία και επιτυχημένη μετάβαση από το στάδιο 3.1 στο στάδιο 3.2 και παροχή στους εμπόρους της δυνατότητας χρησιμοποίησης του ίδιου λογισμικού EDI<sup>1</sup> για την υποβολή δηλώσεων σε κάθε χώρα που συμμετέχει στο ΝΜΣΔ. Οι τελωνειακές διοικήσεις πρέπει να αποφασίσουν να αναθέσουν στη ΓΔ TAXUD εντολή ανάπτυξης μίας τέτοιας ενιαίας εφαρμογής, μολονότι κάτι τέτοιο αντιβαίνει στην αρχή της επικουρικότητας και στην απόφαση υλοποίησης μίας καταναεμημένης δομής.

3. Έχουν εντοπισθεί προβλήματα ανθρώπινων πόρων, αλλά κατά τη γνώμη μας τα περισσότερα εξ αυτών είναι προσωρινά, δηλαδή μπορούν να αποδοθούν στο γεγονός ότι η λειτουργία του συστήματος βρίσκεται σε στάδιο εκκίνησης ή παγίωσης. Μολονότι η εφαρμογή του ΝΜΣΔ θα μπορούσε να είναι ιδιαίτερα απαιτητική όσον αφορά τους ανθρώπινους πόρους, η απόφαση 16 χωρών να εφαρμόσουν τον ελάχιστο κοινό πυρήνα (MCC)<sup>2</sup> θα πρέπει επίσης να θεωρηθεί ως τρόπος αντιμετώπισης του προβλήματος, καθώς η εφαρμογή του ελάχιστου κοινού πυρήνα (MCC) απαιτεί λιγότερους ανθρώπινους πόρους από την ανάπτυξη εθνικής εφαρμογής διαμετακόμισης (ΕΕΔ) σε κάθε χώρα.

## 5. Συμπεράσματα σχετικά με το ΝΜΣΔ

### 5.1 Αποδοτικότητα και αποτελεσματικότητα του ΝΜΣΔ

Το κόστος υλοποίησης του ΝΜΣΔ φαίνεται πολύ υψηλό (67.794.000 ευρώ και 531 ανθρωποέτη έως σήμερα<sup>3</sup>), αλλά οι τελωνειακές διοικήσεις αναμένουν σημαντικές μειώσεις του λειτουργικού κόστους (π.χ. η τσεχική τελωνειακή διοίκηση προβλέπει ότι περίπου 500 τελωνειακοί υπάλληλοι θα απελευθερωθούν από τον χειρισμό του συστήματος διαμετακόμισης και θα μπορέσουν να αναλάβουν άλλα καθήκοντα). Ακόμη και αν οι μειώσεις του κόστους δεν είναι πολύ σημαντικές σε άλλες χώρες, το ΝΜΣΔ φαίνεται να αποφέρει περισσότερο από ικανοποιητική απόδοση της επένδυσης για κάθε συμμετέχουσα χώρα, και μάλιστα πριν ακόμη εξετασθεί ο θετικός ή αρνητικός αντίκτυπος του ΝΜΣΔ στο εμπόριο καθώς και στην καταπολέμηση της απάτης!

<sup>1</sup> ηλεκτρονική ανταλλαγή παραστατικών στοιχείων (βλέπε αναλυτική έκθεση)

<sup>2</sup> βλέπε αναλυτική έκθεση

<sup>3</sup> Τα ποσά περιλαμβάνουν τις συνεισφορές της ΓΔ TAXUD, 9 χωρών ΕΕ (ΑΤ, ΔΚ, ΦΙ, ΓΡ, ΙΕ, ΙΤ, ΛΥ, ΣΕ, ΥΚ), 4 χωρών ΕΖΕΣ και «Βίζεγκραντ» (CΗ, CΖ, ΡΛ, SK) και 4 άλλων υπό ένταξη χωρών (CΥ, ΕΕ, ΛΤ, SΙ) από το 1998. Από τα ποσά αυτά η ΓΔ TAXUD χρησιμοποίησε 7.742.000 ευρώ και 413 ανθρωποέτη έως το 1997. Τα στοιχεία για το 2003 δεν περιλαμβάνουν ΓΡ και ΝΛ.

Μεγάλο μέρος των πόρων της ΓΔ TAXUD διατέθηκε στην εφαρμογή του ελάχιστου κοινού πυρήνα και του αριθμού εκτελωνισμού για εξαγωγή (MCC/ECN)<sup>1</sup>. Με τον τρόπο αυτό, η ΓΔ TAXUD πέτυχε μία εκ των πραγμάτων μερική εναρμόνιση, με τη χρήση του ελάχιστου κοινού πυρήνα (MCC) από 16 εκ των 26 τελωνειακών διοικήσεων. Αυτό μπορεί να αποτελέσει ουσιαστικό βήμα προς την κατεύθυνση της θέσπισης ενός πλαισίου για τις τελωνειακές υπηρεσίες, ώστε οι εθνικές τελωνειακές υπηρεσίες να λειτουργούν με ενιαίο τρόπο. Μολονότι ο στόχος αυτός έχει υιοθετηθεί από τη ΓΔ TAXUD και τις οργανώσεις των εμπόρων, οι εθνικές τελωνειακές διοικήσεις έδειξαν αδράνεια όσον αφορά την επίτευξή του.

## 5.2 Αντίκτυπος

1. Το ΝΜΣΔ είναι ένα εργαλείο, σκοπός του οποίου είναι η απλούστευση των διοικητικών διαδικασιών με επωφελή αποτελέσματα τόσο για τους εμπόρους όσο και για τους τελωνειακούς υπαλλήλους. Ωστόσο, προς το παρόν, οι έμποροι και οι τελωνειακές διοικήσεις καταβάλλουν μεγάλες προσπάθειες προκειμένου να χειρισθούν την παράλληλη ύπαρξη δύο διαφορετικών συστημάτων (του ΝΜΣΔ και του παλαιού συστήματος διαμετακόμισης). Φαίνεται ότι οι έμποροι είναι εκείνοι που υφίστανται βαρύτερα τις επιπτώσεις της παρούσας κατάστασης. Επομένως, ο στόχος της απλούστευσης των διοικητικών διαδικασιών δεν έχει ακόμη επιτευχθεί.

2. Το ΝΜΣΔ είναι ένα εκ των μέσων για την πρόληψη και την καταπολέμηση της απάτης, όπως αναφέρθηκε ανωτέρω στην παράγραφο 2. Επειδή το ΝΜΣΔ τέθηκε σε λειτουργία εδώ και λίγους μόνον μήνες και έχει χρησιμοποιηθεί για την ανταλλαγή περιορισμένου αριθμού μηνυμάτων, δεν υπάρχει επί του παρόντος δυνατότητα αξιολόγησης του αντικτύπου του ΝΜΣΔ στην πρόληψη της απάτης. Ωστόσο, πρέπει να αναμένεται ότι ο αντίκτυπος αυτός δεν θα είναι ιδιαίτερα σημαντικός για όσο διάστημα το ΝΜΣΔ θα μπορεί να παρακάμπτεται από τις διαδικασίες του παλαιού συστήματος διαμετακόμισης.

## 5.3 Συνάφεια του ΝΜΣΔ

Πιστεύουμε ότι οι φιλόδοξοι στόχοι που τέθηκαν για το σχέδιο επικεντρώνονται με ακρίβεια στα προβλήματα των τελωνειακών διοικήσεων. Ωστόσο, από πληροφορίες που ελήφθησαν από ορισμένες οργανώσεις εμπόρων, φαίνεται ότι δεν εκτιμήθηκαν κατάλληλα όλες οι ανάγκες των εμπόρων.

Επομένως, για τα επόμενα στάδια και για τα μελλοντικά σχέδια παρόμοιας φύσης, εισηγούμεθα τη βελτίωση της διαβούλευσης και της επικοινωνίας με τους ενδιαφερομένους, πέραν των εθνικών διοικήσεων, παρά το γεγονός ότι οι ενδιαφερόμενοι μπορεί να έχουν αντικρουόμενες απαιτήσεις και να απαιτηθεί συμβιβασμός. Πρέπει επίσης να δηλωθούν με σαφήνεια οι στόχοι των μελλοντικών σχεδίων σε όλους τους συμμετέχοντες φορείς.

<sup>1</sup> Κόμβος EDIFACT CCN/CSI (βλέπε αναλυτική έκθεση)



Πριν από δέκα χρόνια, ήταν πολύ δύσκολο να αξιολογηθούν ο αριθμός των πράξεων διαμετακόμισης και άλλα συναφή στοιχεία. Η αξιολόγηση αυτή παραμένει δύσκολη και σήμερα. Επομένως, οι πληροφορίες που θα παρέχει το ΝΜΣΔ πρέπει να λαμβάνονται υπόψη για στατιστικούς σκοπούς τόσο σε εθνικό όσο και σε κοινοτικό επίπεδο.