

REZOLUCJA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO (UE) 2022/1777**z dnia 4 maja 2022 r.****zawierająca uwagi stanowiące integralną część decyzji w sprawie absolutorium z wykonania budżetu Agencji Kolejowej Unii Europejskiej (ERA) za rok budżetowy 2020**

PARLAMENT EUROPEJSKI,

- uwzględniając swoją decyzję w sprawie absolutorium z wykonania budżetu Agencji Kolejowej Unii Europejskiej za rok budżetowy 2020,
 - uwzględniając art. 100 Regulaminu i załącznik V do Regulaminu,
 - uwzględniając opinię przedstawioną przez Komisję Transportu i Turystyki,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Kontroli Budżetowej (A9-0120/2022),
- A. mając na uwadze, że zgodnie z zestawieniem dochodów i wydatków ⁽¹⁾ ostateczny budżet Agencji Kolejowej Unii Europejskiej (zwanej dalej „Agencją”) na rok budżetowy 2020 wyniósł 30 764 883 EUR, co stanowi wzrost o 13,36 % w porównaniu z 2019 r.; mając na uwadze, że budżet Agencji pochodzi głównie z budżetu Unii;
- B. mając na uwadze, że Trybunał Obrachunkowy (zwany dalej „Trybunałem”) w sprawozdaniu dotyczącym rocznego sprawozdania finansowego Agencji za rok budżetowy 2020 (zwanym dalej „sprawozdaniem Trybunału”) stwierdził, iż uzyskał wystarczającą pewność, że roczne sprawozdanie finansowe Agencji jest wiarygodne oraz że transakcje leżące u jego podstaw są legalne i prawidłowe;

Zarządzanie budżetem i finansami

1. z satysfakcją zauważa, że wysiłki związane z monitorowaniem budżetu w ciągu roku budżetowego 2020 doprowadziły do osiągnięcia wskaźnika wykonania budżetu w wysokości 99,98 %, równego wskaźnikowi wykonania z 2019 r.; zwraca uwagę, że wskaźnik wykonania środków na płatności wyniósł 89,28 %, co oznacza spadek o 2,97 % w porównaniu z rokiem 2019;
2. zauważa, że od 2019 r. Agencja zaczęła pobierać honoraria i opłaty za wykonywanie zadań certyfikacyjnych; zauważa, że zgodnie z mandatem w sprawie nowego rozporządzenia Agencja musi wziąć pod uwagę szczególne potrzeby małych i średnich przedsiębiorstw (MŚP); wzywa Agencję do ustanowienia skutecznych mechanizmów kontroli umożliwiających weryfikację wnioskodawców pod kątem statusu MŚP;
3. odnotowuje, że anulowane środki na płatności wyniosły prawie 5 % (głównie z powodu kryzysu związanego z COVID-19), podczas gdy wskaźnik wykorzystania środków bieżących wyniósł 89,3 %;
4. odnotowuje, że wynik budżetu w 2020 r. wyniósł 114 225 EUR, w porównaniu z 59 486 EUR w 2019 r.;
5. przypomina, że Agencja dysponuje najmniejszym budżetem wśród agencji transportowych pomimo doskonałych wyników w dziedzinie środowiska i klimatu i innych korzyści płynących z transportu kolejowego; podkreśla w szczególności, że Agencja nie powinna być stawiana w sytuacji, w której czuje się zmuszona ubiegać o dodatkowe wsparcie ze strony Komisji ze względu na niewystarczające zasoby finansowe, zwłaszcza w czasach, gdy koleje stanowią jeden z priorytetów polityki Unii, w szczególności z uwagi na kompleksową strategię na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności oraz ogłoszenie roku 2021 Europejskim Rokiem Kolei; apeluje o zwiększenie budżetu Agencji, aby zapewnić jej zasoby niezbędne do skutecznego wykonywania uprawnień i wypełniania zadań, w szczególności związanych ze zwiększaniem konkurencyjności, poprawą bezpieczeństwa i interoperacyjnością transgraniczną, a w szczególności ważniejszą rolę i większymi obowiązkami dotyczącymi terminowego wdrożenia ERTMS;

Skuteczność

6. przyznaje, że pomimo wyzwań związanych z wdrożeniem programu prac na 2020 r. w czasie pandemii COVID-19, Agencja osiągnęła w zadawalającym stopniu swoje cele dotyczące różnych wyników, co potwierdził zarząd, jak również uzyskała zadowalający poziom w realizacji zestawu kluczowych wskaźników skuteczności działania;

⁽¹⁾ Dz.U. C 114 z 31.3.2021, s. 91.

7. zauważa, w odniesieniu do działań podjętych po otrzymaniu ubiegłorocznych uwag dotyczących absolutorium, że Agencja poprawia sposób definiowania i monitorowania swoich kluczowych wskaźników skuteczności działania; zauważa, że podjęto w tym względzie określone działania, takie jak skoncentrowanie programu prac Agencji na logice interwencji, zmierzenie wartości dodanej sieci kolejowej oraz wdrożenie zestawu wskaźników umożliwiającego zarządzanie Agencją w oparciu o dane; z zadowoleniem przyjmuje rozpoczęte działania i wzywa Agencję do poinformowania organu udzielającego absolutorium o poczynionych w związku z tym postępach;
8. zauważa, że Agencja ma siedzibę zarówno w Lille, jak i w Valenciennes, co oznacza, że można by obniżyć koszty, gdyby wszystkie operacje wykonywano z jednego miejsca; przyznaje jednak, że Agencja nie ma wpływu na rozwiązanie dotyczące tej uwagi przedstawionej w sprawozdaniu Trybunału;
9. zauważa na podstawie odpowiedzi Agencji, że od 2020 r. Agencja poświęca więcej uwagi końcowemu wpływowi i wynikom, do których przyczyniają się jej działania; zauważa w szczególności, że Agencja chce konsekwentnie stosować logikę interwencji w ramach cyklu plan-wdrożenie-kontrola-działanie, co będzie sprzyjać długoterminowej perspektywie zarządzania zasobami;
10. zauważa, że Agencja dzieli się swoimi zasobami z innymi agencjami Unii, w szczególności w zakresie czynności administracyjnych i pomocniczych, oraz współpracuje z innymi agencjami transportowymi Unii w kwestiach operacyjnych; zauważa, że Agencja opracowuje także strategię osiągania przyrostu wydajności w ramach jednolitego dokumentu programowego, który zapewni wykaz istniejących umów z innymi agencjami i zbada potencjalne nowe formy współpracy z innymi organami Unii; zauważa ponadto, że prowadzone są konkretne rozmowy z inną agencją na temat zawarcia porozumienia o współpracy;
11. odnotowuje, że w 2020 r. Agencja przygotowała plan zintegrowanego zarządzania efektywnością, którego celem jest zwiększenie wydajności Agencji w perspektywie krótko- i długoterminowej;
12. odnotowuje szybką i odpowiednią reakcję Agencji na konsekwencje pandemii COVID-19 zarówno pod względem organizacji pracy personelu, jak i ogólnie sektora kolejowego, w szczególności poprzez sporządzanie wytycznych i unijnych planów działania w związku z COVID-19 dla publicznego transportu kolejowego; wyraża uznanie, że Agencja dobrze wykorzystywała fundusze, które stały się dostępne w wyniku odwołania misji zagranicznych, do tego, by zapewnić ciągłość wykonywanych przez siebie zadań; wyraża jednak ubolewanie z powodu ograniczeń budżetowych dla działalności Agencji;
13. wyraża zadowolenie, że po udanym rozpoczęciu działalności w 2019 r. Agencja nadal pełni rolę pojedynczego organu Unii odpowiedzialnego za wydawanie zezwoleń na wprowadzenie pojazdów kolejowych do obrotu, jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa dla przedsiębiorstw kolejowych oraz zezwoleń ERTMS na urządzenia przytorowe, jak przewidziano w ramach prawnych czwartego pakietu kolejowego; odnotowuje, że 2020 r. był ważnym kamieniem milowym we wdrażaniu czwartego pakietu kolejowego, jako że cel pośredni transformacji zaplanowany na 16 czerwca 2020 r., a ostatecznie przełożony na koniec października 2020 r., wyznacza datę, do której 27 państw członkowskich dokonało transpozycji filaru technicznego;
14. podkreśla, że spowodowało to znaczny wzrost obciążenia Agencji pracą, powyżej poziomu prognozowanego na 2020 r.; zwraca uwagę, że nie przydzielono jeszcze środków na szereg ważnych zadań również powierzonych Agencji; stwierdza w związku z powyższym, że Agencja pilnie potrzebuje znacznego zwiększenia finansowania, co zdecydowanie zaleca jej zarząd;
15. z zadowoleniem przyjmuje skuteczne działania Agencji w ramach filaru technicznego czwartego pakietu kolejowego; zwraca uwagę, że liczba zezwoleń ERTMS, zezwoleń dla pojazdów i certyfikatów bezpieczeństwa wzrosła odpowiednio o 700 %, 300 % i 400 % w stosunku do poziomu z 2019 r.; z zadowoleniem przyjmuje fakt, że wielu producentów decyduje się na złożenie dokumentacji w Agencji, nawet jeśli dokumentacja ta dotyczy tylko jednego państwa członkowskiego; zwraca uwagę, że pandemia COVID-19 przyspieszyła cyfryzację prac i procedur Agencji, między innymi związanych z archiwizowaniem dokumentacji; wyraża uznanie dla Agencji za skuteczne prowadzenie punktu kompleksowej obsługi oraz za postępy przyczyniające się długoterminowej ewolucji ERTMS, na przykład dzięki wydaniu opinii na temat 3. pakietu usług ERTMS dotyczącej postępowania z wnioskami o wprowadzenie zmiany;

16. wyraża uznanie dla Agencji za postępy w promowaniu kultury bezpieczeństwa i zachęcaniu większej liczby organizacji do podpisania deklaracji bezpieczeństwa, na przykład poprzez skuteczny udział Agencji w promowaniu ram zarządzania ryzykiem związanym z transportem niebezpiecznych towarów, w szczególności zaś skupienie się na zwiększaniu odporności ERTMS na cyberprzestępczość, a także zacieśnienie współpracy z Komisją i ENISA w celu opracowania spójnego podejścia na szczeblu Unii;
17. z zadowoleniem przyjmuje stałe zaangażowanie Agencji w realizację celu polegającego na utworzeniu jednolitego europejskiego obszaru kolejowego oraz jej wytrwałą pracę w kluczowych obszarach takich jak upraszczanie przepisów krajowych i zapewnienie zaawansowanych specyfikacji technicznych;
18. wyraża uznanie dla Agencji w związku z zaleceniem dla Komisji i wieloletnim planowaniem prowadzącym do pełnego przeglądu przepisów TAP TSI do 2022 r. i w ten sposób ułatwieniem sprzedaży biletów i transportu multimodalnego na szczeblu krajowym;

Polityka kadrowa

19. zauważa, że na dzień 31 grudnia 2020 r. plan zatrudnienia zrealizowano w 97,29 % – w Agencji zatrudnionych było 144 pracowników na czas określony, podczas gdy budżet Unii przewidywał 148 stanowisk dla tej kategorii pracowników (w porównaniu z 148 zatwierdzonymi stanowiskami w 2019 r.); zauważa, że w 2020 r. w Agencji zatrudnionych było również 32 pracowników kontraktowych i jeden oddelegowany ekspert krajowy;
20. zauważa z zaniepokojeniem brak równowagi płci wśród kadry kierowniczej wyższego szczebla Agencji, gdzie siedem z ośmiu osób (87,5 %) to mężczyźni, oraz w zarządzie Agencji, gdzie 44 z 61 osób (72,1 %) to mężczyźni; zauważa ponadto, że rozkład płci wśród całego personelu Agencji przedstawia się następująco: 109 ze 174 osób (62,6 %) to mężczyźni; zachęca Agencję, aby dołożyła większych starań w celu osiągnięcia lepszej równowagi płci na wszystkich szczeblach kierowniczych i wśród pracowników; ponawia apel do Komisji i państw członkowskich, by podczas wyznaczania kandydatów na członków zarządu Agencji zwracały uwagę na zapewnienie równowagi płci;
21. zwraca uwagę, że poziomy opłat i należności ustalonych za działalność Agencji są zbyt niskie, aby umożliwić odpowiednie finansowanie jej zadań; podkreśla ponadto, że oprócz ograniczeń związanych z budżetem Agencja musi przestrzegać tabeli określającej liczbę personelu, która nakłada ograniczenie zasobów ludzkich do 148 stałych pracowników; zwraca uwagę, że Agencja zatrudnia 144 pracowników stałych, i wzywa Komisję, by zwiększyła maksymalną liczbę dozwolonych stanowisk;
22. zachęca Agencję do opracowania długoterminowych ram polityki kadrowej, aby uwzględnić równowagę między życiem zawodowym a prywatnym, poradnictwo zawodowe przez całe życie i rozwój kariery zawodowej, równowagę płci, telepracę, równowagę geograficzną oraz rekrutację i integrację osób z niepełnosprawnościami;
23. zauważa, że w 2020 r. w Agencji odnotowano trzy przypadki molestowania; zauważa jednak, że nie wszczęto żadnego dochodzenia ani nie wniesiono żadnej sprawy do sądu;
24. zauważa, że Agencja stała się jedynym organem w Unii, który wydaje jednolite certyfikaty bezpieczeństwa i zezwolenia dla pojazdów, jak również zatwierdzenia europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym dotyczące urządzeń przytorowych, co znacznie zwiększyło obciążenie pracą pracowników Agencji;

Udzielanie zamówień publicznych

25. zauważa, że pierwotny plan zamówień publicznych, który zarząd zatwierdził w ramach jednolitego dokumentu programowego na 2020 r. i który stosuje się w ramach decyzji w sprawie finansowania Agencji, należało całkowicie zmienić w ciągu roku, aby spełnić wymogi operacyjne i ograniczenia budżetowe z powodu COVID-19; zauważa, że należało odwołać trzy procedury, w szczególności te, które związane były z monitorowaniem szkoleń, produkcją treści multimedialnych i usługami komunikacyjnymi o łącznej wartości 1 852 500 EUR;
26. zauważa, że w 2020 r. Agencja przeprowadziła cztery procedury otwarte oraz cztery procedury negocjacyjne o niskiej wartości, nie publikując ogłoszenia o zamówieniu; zauważa ponadto, że jedna z tych procedur negocjacyjnych o wartości około 950 000 EUR była przeznaczona na wsparcie projektów w dziedzinie rozwoju zewnętrznego systemu operacyjnego kolei;

Zapobieganie konfliktom interesów i zarządzanie nimi oraz przejrzystość

27. zauważa, że Agencja opublikowała na swojej stronie internetowej życiorysy członków zarządu i deklarację o braku konfliktu interesów członków zarządu i kadry kierowniczej wyższego szczebla; zauważa, że Agencja nie publikuje życiorysów ekspertów zewnętrznych ani wewnętrznych;
28. z zadowoleniem przyjmuje wysiłki Agencji w celu zwiększenia przejrzystości jej działań, takie jak regularne publikowanie na swojej stronie internetowej informacji dotyczących wszystkich spotkań dyrektora wykonawczego z organizacjami lub osobami samozatrudnionymi w sprawie działań Agencji;
29. wyraża zadowolenie, że Agencja nadal wdrażała środki przewidziane w ramach dobrej praktyki administracyjnej i kontynuowała szkolenia w zakresie etyki i zwalczania nadużyć finansowych, które są obowiązkowe dla wszystkich pracowników; z zadowoleniem przyjmuje fakt, że do OLAF nie zgłoszono żadnych przypadków podejrzenia nadużycia finansowego;

Kontrola wewnętrzna

30. zauważa, że w 2020 r. Agencja odnotowała mniej niezgodności/przypadków braku zgodności niż w 2019 r.; uznaje wysiłki Agencji, które mają na celu wzmocnienie funkcji weryfikacji ex ante, a obszary wymagające ulepszeń określono na podstawie wykrytych niezgodności; uznaje wysiłki Agencji, które mają na celu wzmocnienie wewnętrznej organizacji i zasobów związanych z weryfikacją i kontrolą poprzez skupienie się na zapobieganiu, a nie na naprawie;
31. odnotowuje uwagę zawartą w sprawozdaniu Trybunału, że Komisja na podstawie umowy o gwarantowanym poziomie usług obciążyła Agencję zbyt wysoką kwotą za świadczenie różnych usług informatycznych, wystawiając faktury za te systemy na podstawie błędnej liczby użytkowników; odnotowuje uchybienia stwierdzone przez Trybunał w wewnętrznych kontrolach Agencji, wskazujące na to, że nie przeprowadzono żadnej kontroli, aby upewnić się, że zafakturowana kwota jest zgodna z warunkami umowy o gwarantowanym poziomie usług; wzywa Agencję, aby przeanalizowała stwierdzone uchybienie, wprowadziła środki zapobiegawcze, wyeliminowała stwierdzone zagrożenia oraz poinformowała organ udzielający absolutorium o podjętych środkach;
32. zauważa, że Agencja dokonała oceny swoich ram kontroli wewnętrznej, dochodząc do wniosku, że spełnia swoje standardy zarządzania; zauważa, że sformułowanie tego wniosku różni się od tego, które stosują inne agencje, i nie pozwala na ustalenie, czy zastosowano zasady i elementy ram kontroli wewnętrznej i czy są one skuteczne; wzywa Agencję do całkowitego wdrożenia ram kontroli wewnętrznej zgodnie z wytycznymi Dyrekcji Generalnej ds. Budżetu; wzywa Agencję do uwzględnienia w swojej ocenie uwag Trybunału i do właściwej analizy jej wpływu;

Reakcja na pandemię COVID-19 i ciągłość działania

33. na podstawie skonsolidowanego rocznego sprawozdania z działalności zauważa, że Agencja w odpowiednim czasie i odpowiednio zareagowała na pandemię COVID-19, zarówno w odniesieniu do organizacji personelu oraz pracy, jak i sektora kolejowego; zauważa, że zarząd przyjął niezbędne decyzje, aby zapewnić ciągłość działania Agencji w czasie pandemii, w tym ustalenia na temat telepracy pracowników Agencji, jak również wsparcie cyfrowe konieczne do skutecznej pracy zdalnej; zauważa, że Agencja wyznaczyła grupę zadaniową w celu terminowego monitorowania sytuacji związanej z pandemią i podejmowania decyzji w czasie rzeczywistym, aby chronić zdrowie i bezpieczeństwo pracowników w pracy, przy jednoczesnym zachowaniu wydajności; z zadowoleniem przyjmuje fakt, że Agencja organizowała regularne posiedzenia walnego zgromadzenia, aby na bieżąco informować personel i angażować pracowników w tym okresie;

Inne uwagi

34. zauważa, że Agencja podpisała umowę o gwarantowanym poziomie usług z zespołem reagowania na incydenty komputerowe (CERT-UE) i opracowała plan działania, który obejmuje między innymi blokowanie wewnętrznych stron internetowych, których nie używają użytkownicy zewnętrzni, wyłączenie funkcji telemetrycznych oraz wdrożenie polityki w dziedzinie ryzyka użytkownika;

35. zauważa, że Agencja nie wyznaczyła celów w zakresie redukcji emisji CO₂ na 2020 r.; zauważa jednak, że Agencja jest w trakcie opracowywania obszernego załącznika do jednolitego dokumentu programowego traktującego o zarządzaniu środowiskiem; zauważa, że Agencja śledzi inicjatywy sieci agencji UE związane z systemem ekozarządzania i audytu oraz usługami certyfikacyjnymi ISO 14001;
36. podkreśla, jak ważne jest zwiększenie cyfryzacji Agencji pod względem wewnętrznego funkcjonowania i zarządzania, ale również przyspieszenie cyfryzacji procedur; podkreśla, że Agencja powinna zachować proaktywną postawę w tym względzie, aby za wszelką cenę uniknąć powstania przepaści cyfrowej między agencjami; zwraca jednak uwagę, że należy podjąć wszelkie niezbędne środki bezpieczeństwa, aby uniknąć jakiegokolwiek ryzyka dla bezpieczeństwa informacji przetwarzanych online;
37. podkreśla, jak duże znaczenie dla lepszego poznania prac Agencji ma większe wyeksponowanie jej działań w mediach i internecie;
38. w odniesieniu do innych uwag towarzyszących decyzji w sprawie absolutorium, które mają charakter przekrojowy, odsyła do swojej rezolucji z dnia 4 maja 2022 r. ⁽²⁾ w sprawie wyników, zarządzania finansami i kontroli agencji.

⁽²⁾ Teksty przyjęte, P9_TA(2022)0196.