



REZOLUCJA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO (UE) 2024/2377

z dnia 11 kwietnia 2024 r.

zawierająca uwagi stanowiące integralną część decyzji w sprawie absolutorium z wykonania budżetu Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego za rok budżetowy 2022

PARLAMENT EUROPEJSKI,

- uwzględniając swoją decyzję w sprawie absolutorium z wykonania budżetu Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego za rok budżetowy 2022,
- uwzględniając art. 100 Regulaminu i załącznik V do Regulaminu,
- uwzględniając opinię przedstawione przez Komisję Transportu i Turystyki,
- uwzględniając sprawozdanie Komisji Kontroli Budżetowej (A9-0091/2024),
- A. mając na uwadze, że Wspólne Europejskie Przedsięwzięcie Kolejowe ustanowiono rozporządzeniem Rady (UE) 2021/2085 („jednolity akt podstawowy”) (1);
- B. mając na uwadze, że zgodnie z art. 174 ust. 6 jednolitego aktu podstawowego Wspólne Europejskie Przedsięwzięcie Kolejowe jest następcą prawnym pod tytułem ogólnym w odniesieniu do wszystkich umów, w tym umów o pracę i umów o udzielenie dotacji, zobowiązań i nabytego mienia Wspólnego Przedsięwzięcia Shift2Rail oraz zastępuje i staje się następcą Wspólnego Przedsięwzięcia Shift2Rail;
- C. mając na uwadze, że Wspólne Europejskie Przedsięwzięcie Kolejowe jest partnerstwem publiczno-prywatnym w dziedzinie badań i innowacji w sektorze kolei; mając na uwadze, że jego członkami założycielami są: Unia, reprezentowana przez Komisję, i partnerzy z sektora kolejowego, w tym producenci urządzeń kolejowych, przedsiębiorstwa kolejowe, podmioty zarządzające infrastrukturą i ośrodki badawcze;
- D. mając na uwadze, że aby zwiększyć przejrzystość, Wspólne Europejskie Przedsięwzięcie Kolejowe powinno ujawniać w swoich rocznych sprawozdaniach finansowych istotne informacje dotyczące wkładów członków na poziomie programu; mając na uwadze, że w odniesieniu do każdego programu, w którym uczestniczy, Wspólne Europejskie Przedsięwzięcie Kolejowe powinno przedstawiać w podziale na kategorie członków do końca roku wszystkie istotne informacje, w tym obowiązujące wartości docelowe dotyczące wkładów ustalone dla danego programu, wysokość otrzymanych wkładów oraz wysokość zobowiązań prawnych w tym zakresie; mając na uwadze, że Wspólne Europejskie Przedsięwzięcie Kolejowe powinno nadal zwiększać przejrzystość;

Uwagi ogólne

1. odnotowuje na podstawie sprawozdania Trybunału Obrachunkowego dotyczącego sprawozdania finansowego Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego za rok budżetowy 2022, że roczne sprawozdanie finansowe przedstawia rzetelnie we wszystkich istotnych aspektach sytuację finansową Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego na dzień 31 grudnia 2022 r., a także wyniki transakcji, przepływy pieniężne i zmiany w aktywach netto za zakończony w tym dniu rok budżetowy, zgodnie z przepisami finansowymi i z zasadami rachunkowości przyjętymi przez księgowego Komisji; na podstawie sprawozdania Trybunału zauważa ponadto, że transakcje leżące u podstaw rozliczeń są legalne i prawidłowe we wszystkich istotnych aspektach;
2. z zadowoleniem przyjmuje pomyślne rozpoczęcie działalności przez Wspólne Europejskie Przedsięwzięcie Kolejowe pod koniec 2021 r.; ponadto z zadowoleniem ocenia jego rolę w tworzeniu zintegrowanej sieci kolejowej UE dla europejskich pasażerów i towarów;
3. potwierdza, na podstawie skonsolidowanego rocznego sprawozdania z działalności Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego (2), że rok 2022 był ambitny i udany, gdyż osiągnięto fazę rozwoju Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego i jego programu, które są obecnie w pełni operacyjne, łącznie z filarem innowacji, filarem systemowym, a wkrótce także grupą wdrożeniową; zauważa jednocześnie, że rok 2022 był rokiem kluczowym dla programów innowacyjnych Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego;
4. zauważa, że w przypadku wszystkich technicznych instalacji demonstracyjnych albo przedstawiono już wyniki prac prowadzonych od uruchomienia programu, albo dostosowuje się te instalacje do końcowych etapów przygotowań do demonstracji, które odbędą się w 2023 r.;

(1) Rozporządzenie Rady (UE) 2021/2085 z dnia 19 listopada 2021 r. ustanawiające wspólne przedsięwzięcia w ramach programu „Horyzont Europa” oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 219/2007, (UE) nr 557/2014, (UE) nr 558/2014, (UE) nr 559/2014, (UE) nr 560/2014, (UE) nr 561/2014 i (UE) nr 642/2014 (Dz.U. L 427 z 30.11.2021, s. 17).

(2) Wspólne Europejskie Przedsięwzięcie Kolejowe: Skonsolidowane roczne sprawozdanie z działalności za rok 2022 – https://rail-research.europa.eu/wp-content/uploads/2023/06/GB-Decision_07_2023_Annex_AAR_22.pdf.

5. zauważa, że w 2022 r. członkowie założyciele pracowali razem nad zrealizowaniem swojego zobowiązania wobec Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego, przedkładając główne wnioski w ramach zaproszenia 2022-1, co w wyniku otwartej, przejrzystej i niezależnej oceny zaowocowało 6 projektami przewodnimi obejmującymi pierwszą fazę programu kolejowego UE; zauważa, że do końca 2022 r. projekty te stały się operacyjne; zauważa ponadto, że równolegle finansowano filar systemowy w następstwie dużego zaproszenia do składania ofert;
6. zauważa ponadto, że rok 2022 upłynął także pod znakiem konsekwentnego wdrażania systemowego podejścia do ewolucji kolei, za którym stoi polityka Dyrekcji Generalnej ds. Mobilności i Transportu (DG MOVE) Komisji, w której to polityce Wspólne Europejskie Przedsięwzięcie Kolejowe reprezentuje część dotyczącą badań i innowacji, a Agencja Kolejowa Unii Europejskiej (ERA) jest kluczowym organem systemowym dla europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS) i aplikacji telematycznych, stwarzającym europejskiemu przemysłowi kolejowemu szansę na wyrażenie jego poglądów i ambicji jednym głosem z myślą o systemowym i spójnym podejściu na poziomie instytucjonalnym;
7. odnotowuje centralny plan Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego i jego dostosowanie do planu w ramach „Strategicznego programu badań i innowacji na rzecz kolei” Europejskiego Komitetu Doradczego ds. Badań w dziedzinie Kolejnictwa (ERRAC);
8. pochwała ścisłą współpracę z kluczowymi zainteresowanymi stronami, a mianowicie ERRAC, ERA i innymi programami/partnerstwami, a także aktywne wysiłki na rzecz wspierania synergii i zbadania możliwości wspólnych projektów w europejskim sektorze kolejowym; z zadowoleniem przyjmuje zaangażowanie Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego w stowarzyszenia i programy państw trzecich mające na celu zwiększenie konkurencyjności branży;

Zarządzanie budżetem i finansami

9. zauważa na podstawie sprawozdania Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego z zarządzania budżetem i finansami w 2021 r., że w wyniku trzech poprawek budżetowych przyjęty budżet Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego wyniósł 171,4 mln EUR w środkach na zobowiązania i 180,8 mln EUR w środkach na płatności^(?);
10. jest świadomy, że zmiany w wysokości budżetu Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego wynikają w dużej mierze z tego, na jakim etapie wdrażania są w danym roku wieloletnie programy w dziedzinie badań naukowych i innowacji; zauważa, że w 2022 r. Wspólne Europejskie Przedsięwzięcie Kolejowe zaczęło wdrażanie programu „Horyzont Europa”, w związku z czym budżet na rok 2022 obejmuje środki na zobowiązania na potrzeby zaplanowanych na 2022 r. pierwszych zaproszeń do składania wniosków w ramach programu „Horyzont Europa”, a także środki na płatności na potrzeby powiązanych płatności zaliczkowych^(*);
11. zauważa, że do końca 2022 r. Wspólne Europejskie Przedsięwzięcie Kolejowe wykorzystało 100 % środków na zobowiązania udostępnionych w aktywnym budżecie (tytuły 1–3); zauważa ponadto, że środki na płatności zostały wykorzystane w wysokości 79,1 % aktywnych środków (odpowiednio 79 % wykorzystania w porównaniu z całym budżetem Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego, w tym tytułem 4)^(*);
12. zauważa, że decyzją nr 08/2021 z 25 listopada 2021 r. Rada Zarządzająca Wspólnego Przedsięwzięcia Shift2Rail zatwierdziła wstępny roczny plan prac i budżet na rok 2022, które w dalszym ciągu miały zastosowanie do Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego z powodu przyjęcia przez Radę Zarządzającą Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego tzw. decyzji zbiorczej; zauważa, że aż do jej przyjęcia środki budżetowe uwzględnione w budżecie na rok 2022 nie miały obejmować całego roku budżetowego 2022, lecz zapewnić prowadzenie działań do czasu uruchomienia nowego partnerstwa, Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego, oraz zagwarantować niezbędną ciągłość biznesową działalności;
13. zauważa, że w odniesieniu do kosztów administracyjnych wskaźnik wykonania środków na zobowiązania wyniósł 100 %, a środków na płatności 84 % (95 % w 2021 r.); zauważa, że Wspólne Europejskie Przedsięwzięcie Kolejowe uzasadniło ten spadek faktem, że Wspólne Europejskie Przedsięwzięcie Kolejowe dopiero pod koniec roku spodziewa się osiągnąć pełny stan zatrudnienia;

(?) Odpowiednio 13,6 mln EUR i 68,4 mln EUR na rok 2021.

(*) Sprawozdanie Europejskiego Trybunału Obrachunkowego (s. 106), https://www.europarl.europa.eu/cmsdata/277992/RAS-Jus-FY2022_EN.pdf.

(?) Tytuł 1 – wydatki na personel; tytuł 2 – wydatki na infrastrukturę i operacyjne; tytuły 3 i 4 – wydatki operacyjne.

14. zauważa, że wskaźnik wykonania budżetu operacyjnego w zakresie środków na zobowiązania wyniósł 100 %, a w zakresie środków na płatności 79 % (84 % w 2021 r.); rozumie, że wskaźnik wykonania obejmuje również kwotę 76 000 EUR związaną z ekspertami oceniającymi, którymi zarządzają służby Europejskiej Agencji Wykonawczej ds. Badań Naukowych;
15. zauważa, że kwota (41,1 mln EUR) w tytule 5 – niewykorzystane środki niewymagane w bieżącym roku – ustanowiona w celu wsparcia przejrzystego wdrażania art. 6 ust. 5 regulaminu finansowego Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego, tzw. zasady n+3, zostanie ponownie aktywowana w przyszłych budżetach rocznych i wykorzystana jako pierwsza;
16. zauważa, na podstawie uwag Trybunału, że występują znaczne różnice, jeśli chodzi o kwoty wkładów uznanych w przypadku poszczególnych kategorii członków (Unia, członkowie prywatni); rozumie, że różnice te wynikają z faktu, że wkłady pieniężne wnoszone przez UE są zatwierdzane i uznawane w momencie wypłacenia środków Wspólnemu Europejskiemu Przedsięwzięciu Kolejowemu na początku wdrażania projektu, natomiast wkłady rzeczowe członków są uznawane dopiero po zatwierdzeniu kosztów poniesionych i zgłoszonych w ramach realizacji projektu;
17. wzywa Wspólne Europejskie Przedsięwzięcie Kolejowe do wyeliminowania rozbieżności między uznaną kwotą wkładów pieniężnych a kwotą wkładów rzeczowych przez dostarczanie informacji na temat zobowiązań prawnych członków Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego na koniec roku w odniesieniu do podpisanych umów o udzielenie dotacji i udzielonych zamówień; z zadowoleniem przyjmuje zobowiązanie Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego do uwzględnienia tej uwagi w rocznym sprawozdaniu finansowym za kolejny rok (2023);
18. w odniesieniu do realizacji programu „Horyzont 2020” zauważa, że według stanu na koniec 2022 r. Wspólne Europejskie Przedsięwzięcie Kolejowe zaciągnęło zobowiązania na maksymalną kwotę wkładu UE na rzecz działalności operacyjnej w wysokości 384,5 mln EUR na poczet podpisanych umów o udzielenie dotacji i zamówień w ramach programu „Horyzont 2020”; zauważa ponadto, że około 68,2 mln EUR z tej kwoty objętej zobowiązaniami (tj. 18 %) pozostaje do wypłaty w nadchodzących latach na projekty, które nie zostały jeszcze ukończone;
19. z zadowoleniem zauważa, że członkowie prywatni zobowiązali się przekazać wkłady rzeczowe z tytułu działalności operacyjnej Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego na poziomie 320,7 mln EUR oraz wkłady rzeczowe z tytułu działalności dodatkowej na poziomie 244 mln EUR, co odpowiada 123,7 % minimalnej wartości docelowej wynoszącej 456,5 mln EUR, oraz że te kwoty objęte zobowiązaniami zostały zgłoszone na koniec 2022 r.;
20. zauważa, że jeśli chodzi o działania w ramach programu „Horyzont 2020”, Wspólne Europejskie Przedsięwzięcie Kolejowe nie uzyskało żadnych nowych środków na zobowiązania z tytułu działalności operacyjnej, ponieważ ostatni ogłoszony przez nie termin naboru wniosków upłynął z końcem 2021 r.; zauważa, że wskaźnik wykorzystania środków na płatności z tytułu działalności operacyjnej, w tym niewykorzystane i przeniesione środki na płatności z tytułu działalności operacyjnej, spadł do 47 % (dla porównania w 2021 r. wynosił 61 %); rozumie, że według Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego wynikało to z rosnących kosztów i problemów z dostawami, z jakimi borykają się beneficjenci, w związku z kryzysem spowodowanym pandemią COVID-19 i wojną w Ukrainie, w związku z czym okres realizacji większości projektów w ramach programu „Horyzont 2020” musiał zostać przedłużony, a końcowe płatności przesunięte na 2023 r.;
21. zauważa, że na potrzeby realizacji programu „Horyzont Europa” w 2022 r. Komisja wniosła wkłady pieniężne w wysokości 108,9 mln EUR; zauważa, że Wspólne Europejskie Przedsięwzięcie Kolejowe pomyślnie zakończyło dwa pierwsze nabory wniosków w ramach programu „Horyzont Europa” i niemal w pełni wykorzystało część wkładu przeznaczoną na działalność operacyjną w wysokości 107,5 mln EUR na płatności zaliczkowe w ramach pierwszych umów o udzielenie dotacji zawartych w ramach programu;
22. wyraża uznanie z powodu osiągnięcia kluczowych etapów realizacji programu Shift2Rail przed końcem 2022 r., przy pełnym zaangażowaniu zasobów i realizacji około 86 % programu i 91 % pod względem realizacji finansowej programu na 2023 r., z myślą o osiągnięciu operacyjnego poziomu gotowości technologicznej 6/7, zaplanowanego do ukończenia w 2023 r.;
23. zauważa, że jeśli chodzi o wstępne sprawozdanie finansowe Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego, nie otrzymano świadectwa audytu na temat wkładu rzeczowego w działania operacyjne i wkładu rzeczowego w działania dodatkowe za rok 2022; oczekuje na potwierdzenie wkładu rzeczowego w działania operacyjne za rok 2022 po zgłoszeniu kosztów projektu w lutym 2023 r.;
24. zauważa, że w 2022 r. łączna wartość czynności zleconych Wspólnemu Przedsięwzięciu Shift2Rail przez Wspólne Europejskie Przedsięwzięcie Kolejowe w dziedzinie badań naukowych i innowacji wyniosła 619,4 mln EUR, a została zrealizowana za 92 mln EUR;
25. podkreśla znaczenie zapewnienia zrównoważonego i odpornego systemu kolejowego poprzez rozwój bezemisyjnego systemu cichej kolei i infrastruktury odpornej na zmianę klimatu, stosowanie zasad gospodarki cyrkularnej, pilotowanie innowacyjnych procesów, technologii, projektów i materiałów w cyklu życia systemów kolejowych oraz opracowywanie innych innowacyjnych rozwiązań w obszarze sterowanego transportu powierzchniowego;

26. wzywa, aby zwiększono wsparcie dla badań naukowych i innowacji w celu stworzenia zintegrowanej europejskiej sieci kolejowej, co przyczyni się do wyeliminowania barier utrudniających interoperacyjność i zapewni rozwiązania na rzecz pełnej integracji, obejmujące zarządzanie ruchem, pojazdy i infrastrukturę oraz integrację z niestandardowymi rozstawami torów kolejowych (takimi jak tory 1 520, 1 000 lub 1 668 mm, co okazało się ważne dla korytarzy solidarnościowych między UE a Ukrainą); podkreśla, że należy uwzględnić potrzeby pasażerów i przedsiębiorstw oraz przyspieszyć przyjmowanie rozwiązań innowacyjnych z myślą o wspieraniu jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, przy jednoczesnym zwiększeniu przepustowości i niezawodności oraz zmniejszaniu kosztów transportu kolejowego;
27. wzywa do szybkiego przejścia do bardziej atrakcyjnego, przyjaznego dla użytkownika, konkurencyjnego, przystępnego cenowo, łatwego do utrzymania, wydajnego i zrównoważonego europejskiego systemu kolejowego, zintegrowanego z szerszym systemem mobilności w celu wspierania rozwoju silnego i konkurencyjnego w skali światowej europejskiego przemysłu kolejowego;

Zamówienia i personel

28. w odniesieniu do realizacji działań związanych z zamówieniami zauważa, że Wspólne Europejskie Przedsięwzięcie Kolejowe przestrzegało zasad rozporządzenia finansowego oraz wytycznych zawartych w Vademecum Komisji dotyczącym zamówień publicznych, co doprowadziło do wdrażania działań zapewniających najlepszy stosunek jakości do ceny; stwierdza, że wartości ustalone dla poszczególnych postępowań o udzielenie zamówienia, które są poniżej jakiegokolwiek poziomu istotności, jeśli wziąć pod uwagę całkowitą wartość badań naukowych i innowacji oraz program, wynikają ze zbiorowej wiedzy zaangażowanych pracowników i ich doświadczenia zdobytego wcześniej w organizacjach prywatnych i publicznych;
29. zauważa, że w 2022 r. w przypadku procedur otwartych Wspólne Europejskie Przedsięwzięcie Kolejowe w dalszym ciągu korzystało z platform e-przetargów i elektronicznego składania ofert dostępnych na stronie internetowej TED e-Tendering oraz na portalu Funding and Tenders Opportunities; zauważa, że w kontekście strategii e-zamówień w 2022 r. Wspólne Europejskie Przedsięwzięcie Kolejowe rozpoczęło proces wdrażania narzędzia zarządzania zamówieniami publicznymi (PPMT), które zastąpi e-ogłoszenia i e-przetargi TED ⁽⁶⁾;
30. zauważa, że w 2022 r. dyrektor ds. prawnych w dalszym ciągu aktualizował kilka dokumentów zawierających wytyczne i szablony dotyczące postępowań o udzielenie zamówienia (tj.: kalendarz, specyfikacje przetargowe, otwieranie i ocena ofert, procedury udzielania zamówień o niskiej wartości itp.) w celu dostosowania ich do potrzeb Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego oraz do zaleceń DG BUDG, w szczególności do procedury elektronicznego składania ofert;
31. zauważa, że w 2022 r. Wspólne Europejskie Przedsięwzięcie Kolejowe przeprowadziło procedurę otwartą: Filary europejskiego systemu kolei (3 części) – umowy ramowe o świadczenie usług na rzecz Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego w obszarach filaru systemowego; zauważa, że przyznana całkowita kwota wynosi 45 mln EUR, z czego 4 mln EUR przyznano na część 1, 37 mln EUR na część 2, a 4 mln EUR na część 3 ⁽⁷⁾;
32. zauważa, że tytuł 1 i tytuł 2 budżetu zostały wykonane w 100 %, przy czym tytuł 1 (wydatki na personel) wykorzystano głównie na wynagrodzenia pracowników; zauważa, że w ciągu roku Wspólne Europejskie Przedsięwzięcie Kolejowe korzystało również ze wsparcia zewnętrznego, aby wypełnić luki do czasu zakończenia rekrutacji pracowników i uporać się z obciążeniem pracą związaną z działalnością Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego;
33. zauważa, że na koniec 2022 r. obsadzono 28 stanowisk;
34. zauważa, że bieżący plan zatrudnienia personelu Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego został przyjęty przez Radę Zarządzającą 1 marca 2022 r., wprowadzając stanowiska pracowników zatrudnionych na czas określony w związku z nową rolą Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego w filarze systemowym oraz w celu dalszego wzmocnienia wsparcia dla działań politycznych dzięki zintegrowanemu programowi badań i innowacji;
35. zauważa, że zgodnie z planem zatrudnienia personel Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego będzie liczył 29 pracowników, w tym 2 oddelegowanych ekspertów krajowych; zauważa, że w 2022 r. większość wolnych stanowisk była stopniowo obsadzana, a mimo że ze Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego nie odszedł żaden pracownik, nadal zdarzały się przypadki dłuższej nieobecności; zauważa, że w celu uzupełnienia tymczasowych luk lub długotrwałych nieobecności Wspólne Europejskie Przedsięwzięcie Kolejowe wykorzystywało również zewnętrzne kompetencje i wiedzę fachową do realizacji swoich działań operacyjnych, a także tymczasowy outsourcing niektórych zadań administracyjnych;

⁽⁶⁾ Zakończenie procesu wdrażania zaplanowano na I–II kwartał 2023 r.

⁽⁷⁾ Wspólne Europejskie Przedsięwzięcie Kolejowe w obszarach grupy podstawowej filaru systemowego (część 1), wiedza specjalistyczna dotycząca filaru systemowego (część 2) oraz utrzymanie TSI „Sterowanie” (część 3) zawarte 12 lipca 2022 r. z wykonawcą System Pillar Consortium (dla 3 części). Wspólne Europejskie Przedsięwzięcie Kolejowe: Skonsolidowane roczne sprawozdanie z działalności za 2022 r. (s. 131–132).

36. zauważa, że na podstawie skonsolidowanego rocznego sprawozdania z działalności Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego nadal oczekuje się poprawy równowagi płci, zarówno w zarządzie, jak i na pozostałych szczeblach Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego; zauważa, że w 2022 r. w zarządzie Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego zasiadało 28 mężczyzn (58 %) i 21 kobiet (42 %); zauważa, że proporcje płci wśród kadry kierowniczej Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego wynosiły 78 % mężczyzn i 22 % kobiet, a wśród całego personelu – 65 % mężczyzn i 35 % kobiet; z zadowoleniem stwierdza, że zarząd powołał drugą kobietę na stanowisko kierowniczkę działu w zespole zarządzającym Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego; sugeruje, aby Wspólne Europejskie Przedsięwzięcie Kolejowe w dalszym ciągu dążyło do poprawy równowagi płci i równowagi geograficznej w tym względzie;

Systemy zarządzania i kontroli

37. uznaje, że jeśli chodzi o wydatki w ramach programów „Horyzont 2020” i „Horyzont Europa”, za audyty *ex post* odpowiada Wspólna Służba Audytu Dyrekcji Generalnej ds. Badań Naukowych i Innowacji (DG RTD) Komisji; zauważa, że w przypadku wydatków w ramach programu „Horyzont 2020” (rozliczenia i płatności końcowe) Wspólne Europejskie Przedsięwzięcie Kolejowe poinformowało o reprezentatywnym poziomie błędów wynoszącym 2,2 % i poziomie błędów rzeczywistego sięgającym 1,3 %;
38. zauważa, że jeśli chodzi o program „Horyzont Europa”, nie przeprowadzono dotychczas audytów *ex post*, ponieważ pierwsze płatności okresowe są planowane dopiero na 2024 r.;
39. zauważa, że aby ocenić mechanizmy kontroli mające zastosowanie do płatności z tytułu działalności operacyjnej Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego Trybunał zbadał losowo dobraną próbę płatności z programu „Horyzont 2020” dokonanych w 2022 r. na poziomie beneficjentów końcowych^(*); zauważa, że w jednym przypadku Trybunał wykrył i skwantyfikował poważny błąd wynikający z zawyżenia kosztów osobowych, spowodowany tym, że beneficjent uwzględnił koszty pośrednie w podstawie służącej do obliczenia stawek kosztów jednostkowych miejsc powstawania kosztów; zauważa, że tego rodzaju koszty są jednak objęte stawką zryczałtowaną w wysokości 25 % w ramach kosztów pośrednich;
40. zauważa, że Wspólne Europejskie Przedsięwzięcie Kolejowe przeprowadziło na zasadzie *ad hoc* oparte na analizie ryzyka kontrole *ex ante* projektów obciążonych ryzykiem, ale do końca 2022 r. nie wdrożyło jeszcze ustrukturyzowanego opartego na ryzyku podejścia do tego rodzaju kontroli; zauważa w szczególności, że Wspólne Europejskie Przedsięwzięcie Kolejowe nie dostosowało kontroli *ex ante* do czynników wysokiego ryzyka określonych w ukierunkowanych ocenach ryzyka i że nie opracowało praktycznych wewnętrznych wytycznych dotyczących sposobu wdrażania monitorowania opartego na analizie ryzyka, w tym instrukcji dla swoich pracowników na temat tego, jak powinni oni korzystać z modułu zarządzania ryzykiem dostępnego w systemie COMPASS;
41. w rezultacie Wspólne Europejskie Przedsięwzięcie Kolejowe nie zapewniło pełnej i zharmonizowanej oceny ryzyka związanego z realizowanymi przez siebie projektami i beneficjentami tych projektów, co może skutkować tym, że przeprowadzane kontrole *ex ante* będą nieskuteczne i nieefektywne, a w konsekwencji wzrosnie ryzyko współfinansowania kosztów niekwalifikowalnych, nieosiągnięcia celów projektów, opóźnień w ich realizacji, a nawet ich niepowodzenia;
42. powtarza wezwanie Trybunału do podjęcia działań, zgodnie z którym Wspólne Europejskie Przedsięwzięcie Kolejowe powinno wdrożyć ustrukturyzowane oparte na analizie ryzyka podejście do kontroli *ex ante* obejmujące ocenę ryzyka związanego z projektami i beneficjentami; ponadto zgadza się, że Wspólne Europejskie Przedsięwzięcie Kolejowe powinno opracować praktyczne wewnętrzne wytyczne dotyczące sposobu wdrażania monitorowania opartego na analizie ryzyka na poziomie projektów i beneficjentów oraz sposobu korzystania przez zatrudnionych przez nie pracowników z modułu zarządzania ryzykiem dostępnego w systemie COMPASS;
43. wzywa Wspólne Europejskie Przedsięwzięcie Kolejowe do wyeliminowania uchybień w stosowaniu wzmocnionego narzędzia monitorowania; zgadza się, że Wspólne Europejskie Przedsięwzięcie Kolejowe powinno zadbać o to, aby wszystkim działaniom w zakresie wzmocnionego monitorowania towarzyszyły konkretne działania kontrolne ukierunkowane na wykrycie rodzaje ryzyka oraz aby we wcześniej ustalonym terminie podjęte zostały stosowne działania następcze;
44. zauważa, że Wspólne Europejskie Przedsięwzięcie Kolejowe podkreśla, że ryzyko błędów w płatnościach z tytułu dotacji w ramach programu „Horyzont 2020” zostało w znacznym stopniu ograniczone dzięki zastosowaniu kwot ryczałtowych;
45. zauważa w szczególności, że Wspólne Europejskie Przedsięwzięcie Kolejowe zapewniło rozsądne kwoty ryczałtowe, korzystając z pomocy ekspertów finansowych na etapie oceny w ramach zaproszenia do składania wniosków oraz starannie zbadało i wynegocjowało wszystkie pozycje kosztów zakwestionowane przez ekspertów finansowych na etapie przygotowywania umowy o udzielenie dotacji, zgodnie z decyzją Komisji C(2017) 7151 z dnia 27 października 2017 r. w sprawie upoważnienia do wykorzystania zwrotu na podstawie kwoty ryczałtowej za koszty kwalifikowalne działań w ramach programu ramowego w zakresie badań i innowacji „Horyzont 2020”;
46. z zadowoleniem zauważa, że chociaż Wspólne Przedsięwzięcie wdrożyło procedury identyfikacji *ex ante* czynników wysokiego ryzyka dla umów o udzielenie dotacji w ramach programu „Horyzont 2020”, to jednak przyznaje, że procedury mogłyby być lepiej dostosowane do wytycznych Komisji dotyczących kontroli *ex ante* opartych na analizie ryzyka;

^(*) W przypadku transakcji płatniczych z tytułu umów o udzielenie dotacji skontrolowanych u beneficjentów próg, powyżej którego zgłasza się błędy kwantyfikowalne, wynosi 1 % kosztów objętych kontrolą (sprawozdanie Europejskiego Trybunału Obrachunkowego, s. 110).

Monitorowanie działań podjętych w związku z uwagami z ubiegłych lat

47. zauważa, że uwagi zawarte w specjalnych sprawozdaniach rocznych dotyczących Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego są w rzeczywistości zaleceniami Trybunału bez sprecyzowanego terminu; zauważa, że Trybunał Obrachunkowy corocznie monitoruje te uwagi, oceniając je jako kwestie „otwarte” lub „zamknięte”;
48. zauważa, że w odniesieniu do dwóch uwag Trybunału dotyczących roku 2021 jedna kwestia jest nadal otwarta – dotyczyła niskiego wskaźnika wykorzystania środków z budżetu na płatności operacyjne Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego na rok 2021, w tym na niewykorzystane i przeniesione zobowiązania na płatności operacyjne (spadek do 61 % (dla porównania w 2020 r. – 76 %));
49. zauważa, że przyczyną tego stanu rzeczy był głównie fakt, że sprawozdania techniczne beneficjentów wykazywały się niewystarczającą jakością, ponadto konieczne było wystąpienie do beneficjentów o dodatkowe dowody potwierdzające osiągnięcie rezultatów projektów, a opóźnienie w przypadku jednego beneficjenta ma wpływ na wypłatę całej płatności ryczałtowej;
50. docenia, że w 2022 r. Wspólne Europejskie Przedsięwzięcie Kolejowe opracowało plan działania mający na celu poprawę sprawozdawczości finansowej beneficjentów, co jest ważne zwłaszcza w przypadku zwrotów ryczałtowych kwalifikowalnych kosztów działań, w przypadku których opóźnienie pojedynczego beneficjenta wpływa na zapłatę całej kwoty ryczałtowej.