2024/2377

10.10.2024 г.

РЕЗОЛЮЦИЯ (ЕС) 2024/2377 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

от 11 април 2024 година,

съдържаща забележките, които са неразделна част от решението за освобождаване от отговорност във връзка с изпълнението на бюджета на съвместното предприятие „Европейски железопътен транспорт“ за финансовата 2022 година

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ,

— като взе предвид своето решение за освобождаване от отговорност във връзка с изпълнението на бюджета на съвместното предприятие „Европейски железопътен транспорт“ за финансовата 2022 година,

— като взе предвид член 100 и приложение V към своя Правилник за дейността,

— като взе предвид становището на комисията по транспорт и туризъм,

— като взе предвид доклада на комисията по бюджетен контрол (A9-0091/2024),

А. като има предвид, че съвместното предприятие „Европейски железопътен транспорт“ беше създадено с Регламент (ЕС) 2021/2085 на Съвета ([1]) („Единен основен акт“);

Б. като има предвид, че в съответствие с член 174, параграф 6 от Единния основен акт съвместното предприятие „Европейски железопътен транспорт“ (EU-Rail) е законният и универсален правоприемник по отношение на всички договори, включително трудови договори и споразумения за отпускане на безвъзмездни средства, задължения и придобито имущество на съвместното предприятие Shift2Rail, което то замени и наследи;

В. като има предвид, че съвместното предприятие EU-Rail е публично-частно партньорство за изследвания и иновации в железопътния сектор; като има предвид, че учредителните членове на съвместното предприятие са Съюзът, представляван от Комисията, и партньори от железопътния сектор, в т.ч. производители на железопътно оборудване, железопътни предприятия, управители на инфраструктури и изследователски центрове;

Г. като има предвид, че с цел постигане на по-голяма прозрачност съвместното предприятие EU-Rail следва да оповестява в своите годишни отчети съответните данни относно вноските на своите членове на програмно равнище; като има предвид, че за всяка програма, по която те извършват дейност, съвместното предприятие EU-Rail следва да представя цялата съответна информация по категории членове до края на годината, включително законоустановените целеви нива за вноските, определени за съответната програма, размера на получените вноски и размера на правните задължения; като има предвид, че съвместното предприятие EU-Rail следва да продължи да подобрява прозрачността;

Общи бележки

1. отбелязва въз основа на доклада на Сметната палата („доклада на Палатата“) относно годишните отчети на съвместното предприятие EU-Rail за финансовата 2022 година, че годишните отчети дават вярна представа във всички съществени аспекти за неговото финансово състояние към 31 декември 2022 г., за резултатите от неговата дейност, паричните потоци и промените в нетните активи за приключилата на тази дата финансова година, в съответствие с разпоредбите на Финансовия регламент на съвместното предприятие и счетоводните правила, приети от отговорния счетоводител на Комисията; отбелязва освен това въз основа на доклада на Палатата, че операциите, свързани с отчетите, са законосъобразни и редовни във всички съществени аспекти;

2. приветства успешното започване на дейностите на съвместното предприятие EU-Rail в края на 2021 г.; приветства освен това неговата роля за изграждането на интегрирана железопътна мрежа на ЕС за европейските пътници и товари;

3. отчита въз основа на консолидирания годишен отчет за дейността на съвместното предприятие EU-Rail ([2]), че 2022 г. е била амбициозна и успешна година за постигане на фазата на разширяване на съвместното предприятие EU-Rail и неговата програма, които вече са напълно оперативни, включително стълба на иновациите, стълба на системата, а скоро и групата по внедряване; същевременно отбелязва, че 2022 г. беше ключова година за програмите за иновации на EU-Rail;

4. отбелязва, че всички технически демонстратори или вече са показали резултати от работата след стартирането на програмата, или са на етап окончателни подготвителни стъпки за демонстрации през 2023 г.;

([1]) Регламент (ЕС) 2021/2085 на Съвета от 19 ноември 2021 г. за създаване на съвместните предприятия в рамките на програмата „Хоризонт Европа“ и отмяна на Регламенти (ЕО) № 219/2007, (ЕС) № 557/2014, (ЕС) № 558/2014, (ЕС) № 559/2014, (ЕС) № 560/2014, (ЕС) № 561/2014 и (ЕС) № 642/2014 (ОВ L 427, 30.11.2021 г., стр. 17).

([2]) Съвместно предприятие „Европейски железопътен транспорт“: Консолидиран годишен отчет за дейността за 2022 г., https://rail-research.europa.eu/wp-content/uploads/2023/06/GB-Decision_07_2023_Annex_AAR_22.pdf

5. отбелязва, че през 2022 г. членовете учредители са работили заедно за привеждане в действие на своя ангажимент, а именно съвместното предприятие EU-Rail да представи важни предложения по първата покана за представяне на предложения през 2022 г., което след открита, прозрачна и независима оценка доведе до 6 водещи проекта, обхващащи етап 1 от програмата на EU-Rail; отбелязва, че тези проекти станаха оперативни до края на 2022 г.; отбелязва в допълнение, че успоредно с това беше финансиран стълбът на системата след мащабна покана за представяне на оферти;

6. отбелязва освен това, че 2022 г. се характеризира и с последователното прилагане на системен подход към развитието на железопътния транспорт, ръководен от политиката на ГД „Мобилност и транспорт“ на Комисията, като съвместното предприятие EU-Rail представлява аспекта на научните изследвания и иновациите, а Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз (ERA) – ключовия системен орган за Европейската система за управление на железопътното движение (ERTMS) и телематичните приложения, като се създава възможност европейският железопътен сектор да представя своите виждания и амбиции на „един глас“ с очакването за системен и последователен подход на институционално равнище;

7. отбелязва генералния план на съвместното предприятие EU-Rail и неговото съгласуване със „Стратегическата програма за научни изследвания и иновации в областта на железопътния транспорт“ на Европейския консултативен съвет за научни изследвания в областта на железопътния транспорт (ERRAC);

8. приветства тясното сътрудничество с ключови заинтересовани страни, а именно ERRAC, ERA и други програми/партньорства, което означава проактивно усилие за стимулиране на полезни взаимодействия и проучване на възможности за съвместни проекти в европейския железопътен сектор; приветства ангажираността на съвместното предприятие EU-Rail със сдружения и програми от трети държави, насочени към повишаване на конкурентоспособността на сектора;

Бюджетно и финансово управление

9. отбелязва въз основа на доклада за бюджетното и финансовото управление на съвместното предприятие EU-Rail за 2021 г., че в резултат на три бюджетни изменения приетият бюджет на съвместното предприятие EU-Rail възлиза на 171,4 милиона евро бюджетни кредити за поети задължения и 180,8 милиона евро бюджетни кредити за плащания ([3]);

10. съзнава, че промените в обема на бюджета на съвместното предприятие EU-Rail зависят до голяма степен от етапа на изпълнение на многогодишните програми за научни изследвания и иновации; отбелязва, че през 2022 г. съвместното предприятие EU-Rail е започнало с изпълнението на програма „Хоризонт Европа“ и следователно бюджетът за 2022 г. включва бюджета за поети задължения за първите покани за представяне на предложения по „Хоризонт Европа“, планирани за 2022 г., и бюджета за плащания за съответните плащания по предварително финансиране ([4]);

11. отбелязва, че в края на 2022 г. съвместното предприятие EU-Rail е усвоило 100 % от бюджетните си кредити за поети задължения, предоставени в неговия активен бюджет (дялове 1 – 3); отбелязва освен това, че бюджетните кредити за плащания са усвоени до 79,1 % от активните средства (съответно 79 % от изпълнението в сравнение с целия бюджет на съвместното предприятие, включително дял 4) ([5]);

12. отбелязва, че с Решение № 08/2021 на управителния съвет от 25 ноември 2021 г. управителният съвет на съвместното предприятие Shift2Rail прие първоначалния годишен работен план и бюджет за 2022 г., които продължиха да се прилагат за съвместното предприятие EU-Rail чрез приемането от управителния съвет на съвместното предприятие EU-Rail на т.нар. решение „омнибус“; отбелязва, че към момента на това приемане бюджетните кредити, включени в бюджета за 2022 г., не са били предвидени за покриване на цялата финансова 2022 година, а за да се гарантира изпълнението на дейностите до стартирането на новото партньорство – съвместното предприятие EU-Rail – и да се осигури необходимата непрекъснатост на дейността;

13. отбелязва, че по отношение на административните разходи степента на усвояване на бюджетните кредити за поети задължения е 100 %, а на бюджетните кредити за плащания е 84 % (в сравнение с 95 % през 2021 г.); отбелязва, че съвместното предприятие EU-Rail обосновава това намаление с факта, че е можело да очаква да достигне пълния си брой служители най-рано в края на годината;

([3]) Съответно 13,6 милиона евро и 68,4 милиона евро за 2021 г.
([4]) Доклад на ЕСП (стр. 106), https://www.europarl.europa.eu/cmsdata/277992/RAS-Jus-FY2022_EN.pdf
([5]) Дял I – Разходи за персонал; Дял 2 – Инфраструктура и оперативни разходи; Дялове 3 и 4 – Оперативни разходи.

14. отбелязва, че степента на усвояване на оперативния бюджет по отношение на бюджетните кредити за поети задължения е 100 % и 79 % по отношение на бюджетните кредити за плащания (в сравнение с 84 % през 2021 г.); разбира, че степента на усвояване включва също 76 000 EUR, свързани с експертите оценители, които се управляват от службите на Европейската изпълнителна агенция за научни изследвания;

15. отбелязва, че сумата (41,1 милиона евро) по дял 5 – Неусвоени бюджетни кредити, които не са необходими през текущата година – за подкрепа на прозрачното изпълнение на член 6, параграф 5 от финансовите правила на съвместното предприятие EU-Rail, а именно правилото n + 3, ще бъде активирана отново в бюджета(ите) за следващата(ите) година(и) и ще бъде използвана първа;

16. отбелязва въз основа на коментарите на Палатата, че сумите за вноските, признати по категория членове (ЕС и членове от частния сектор), се различават значително; отбелязва, че това се дължи на факта, че паричните вноски на ЕС се валидират и признават, когато се плащат на съвместното предприятие EU-Rail в началото на изпълнението на проекта, а непаричните вноски на членовете се признават едва след валидиране и деклариране на извършените разходи за изпълнение на проекта;

17. призовава съвместното предприятие EU-Rail да обърне внимание на разликата между признатия размер на паричните вноски, от една страна, и непаричния принос, от друга страна, като предостави информация за правните задължения на членовете на съвместното предприятие EU-Rail в края на годината, по-специално за подписаните споразумения и договори за отпускане на безвъзмездна финансова помощ; приветства ангажимента на съвместното предприятие EU-Rail да разгледа тази констатация в годишните отчети за следващата (2023) година;

18. отбелязва, във връзка с изпълнението на програма „Хоризонт 2020“, че в края на 2022 г. съвместното предприятие EU-Rail е поело задължения в размер на максималната вноска на ЕС за оперативни дейности от 384,5 милиона евро по споразумения за безвъзмездна финансова помощ и договори по програма „Хоризонт 2020“; отбелязва освен това, че от тази сума около 68,2 милиона евро (или 18 %) предстои да бъдат изплатени през следващите години по проекти и договори, които все още не са завършени;

19. отбелязва със задоволство, че членовете от частния сектор са поели правно задължение да предоставят непарични вноски за оперативните дейности на съвместното предприятие EU-Rail в размер на 320,7 млн. евро и непарични вноски за допълнителни дейности в размер на 244 милиона евро, или 123,7 % от минималната целева стойност 456,5 милиона евро, и че тези поети задължения са докладвани в края на 2022 г.;

20. отбелязва, пак във връзка с дейностите по „Хоризонт 2020“, че съвместното предприятие EU-Rail не е получило нови оперативни бюджетни кредити за поемане на задължения, тъй като е приключило последната си покана за представяне на предложения в края на 2021 г.; отбелязва, че равнището на усвояване на бюджетните кредити за оперативни плащания, в т.ч. неизползвани или прехвърлени оперативни кредити за поети задължения, е спаднало до 47 % (в сравнение с 2021 г. – 61 %); разбира, че според съвместното предприятие EU-Rail това се дължи на нарастващите разходи и проблеми с изпълнението, пред които са изправени бенефициентите, произтичащи от кризата с COVID-19 и войната в Украйна, и че вследствие на това продължителността на повечето проекти по „Хоризонт 2020“ е трябвало да бъде удължена, а окончателните плащания – отложени за 2023 г.;

21. отбелязва, по отношение на изпълнението на програма „Хоризонт Европа“, че през 2022 г. Комисията е направила парични вноски в размер на 108,9 милиона евро; отбелязва, че съвместното предприятие EU-Rail успешно е приключило първите две покани за представяне на предложения по програма „Хоризонт Европа“ и почти изцяло е използвало средствата от оперативните вноски в размер на 107,5 млн. евро за авансово финансиране на първите споразумения за отпускане на безвъзмездна финансова помощ, сключени по програмата;

22. приветства ключовите етапи, постигнати от програма Shift2Rail до края на 2022 г., с поемане на ангажименти за всички ресурси и реализиране на около 86 % от програмата и 91 % по отношение на изпълнението на финансовата програма за 2023 г., с оглед на постигането на оперативните демонстрации TRL6/7, планирани за приключване през 2023 г.;

23. отбелязва, че по отношение на междинните отчети на съвместното предприятие EU-Rail не е получен одитен сертификат за непаричните вноски за оперативни дейности (НВОД)/непаричните вноски за допълнителни дейности (НВДД) за 2022 г.; очаква валидиране на НВОД за 2022 г. след представянето на проектните разходи през февруари 2023 г.;

24. отбелязва, че през 2022 г. кумулативната стойност на дейностите, възложени от съвместното предприятие EU-Rail на съвместното предприятие Shift2Rail за научноизследователски и иновационни дейности, възлиза на 619,4 милиона евро и че са били усвоени 92 милиона евро;

25. подчертава значението на осигуряването на устойчива и издръжлива железопътна система чрез разработване на безшумна железопътна система с нулеви емисии и устойчива на изменението на климата инфраструктура, прилагане на кръгова икономика, пилотиране на иновативни процеси, технологии, проекти и материали в жизнения цикъл на железопътните системи и разработване на други иновативни решения за наземния релсов транспорт;

26. призовава за по-голяма подкрепа за научноизследователските и иновационните дейности за осигуряване на интегрирана европейска железопътна мрежа, премахване на пречките пред оперативната съвместимост и предоставяне на решения за пълна интеграция, обхващаща управлението на движението, превозните средства и инфраструктурата, както и интеграция с нестандартните национални междурелсия (например железопътните линии с 1 520, 1 000 или 1 668 mm, което се оказа важно за коридорите на солидарността в Украйна); подчертава, че е важно да се отговори на нуждите на пътниците и предприятията, като се ускори приемането на новаторски решения в подкрепа на единното европейско железопътно пространство и същевременно се увеличават капацитетът и надеждността и се намалява себестойността на железопътния транспорт;

27. призовава за бърз преход към по-привлекателна, лесна за ползване, конкурентоспособна, достъпна, лесна за поддържане, ефикасна и устойчива европейска железопътна система, интегрирана в по-широката система за мобилност, и за подкрепа за развитието на силен и конкурентоспособен в световен мащаб европейски железопътен сектор;

Обществени поръчки и персонал

28. отбелязва по отношение на изпълнението на дейностите по възлагане на обществени поръчки, че съвместното предприятие EU-Rail е спазило принципите на Финансовия регламент и насоките, предоставени в Наръчника на Комисията за възлагане на обществени поръчки, което е довело до най-доброто съотношение между качество и цена при изпълнението на дейностите; отбелязва, че установените стойности за различните процедури по възлагане на обществени поръчки, които са под всяко ниво на същественост предвид общата стойност на дейностите в областта на научноизследователската и развойна дейност и програмата, са резултат от колективните познания на участващия персонал и от неговия опит в предишни частни и публични организации;

29. отбелязва, че през 2022 г. за откритите процедури съвместното предприятие EU-Rail е продължило да използва електронните тръжни процедури и платформите за електронно подаване на оферти, които са на разположение в раздела e-Tendering на уебсайта на TED и са достъпни на портала за финансиране и обществени поръчки 54; отбелязва, че в контекста на стратегията за електронни обществени поръчки през 2022 г. съвместното предприятие EU-Rail започна процеса на въвеждане на инструмента за управление на обществените поръчки (PPMT) – инструмента, който ще замени електронните обявления на TED и електронните тръжни процедури ([6]);

30. отбелязва, че през 2022 г. отговорният служител по правните въпроси е продължил да актуализира няколко документа с насоки и образци за процедури за възлагане на обществени поръчки (график, тръжни спецификации, отваряне и оценка на офертите, процедури за възлагане на договори с ниска стойност и др.) за адаптирането им към нуждите на съвместното предприятие EU-Rail и препоръките на ГД „Бюджет“, по-специално към процедурата за електронно подаване на оферти;

31. отбелязва, че през 2022 г. съвместното предприятие EU-Rail е провело открита тръжна процедура: „Europe's Rail System Pillar“ (3 обособени позиции) – рамкови договори за услуги за предоставяне на услуги на съвместното предприятие EU-Rail в областта на стълба на системата; отбелязва, че общата възложена сума е 45 милиона евро, като 4 милиона евро са възложени за обособена позиция 1, 37 милиона евро са възложени за обособена позиция 2 и 4 милиона евро – за обособена позиция 3 ([7]);

32. отбелязва, че дял 1 и дял 2 от бюджета са изпълнени до 100 %, като дял 1 (Разходи за персонал) се използва главно за заплати на персонала; отбелязва, че през годината съвместното предприятие EU-Rail е използвало и външна подкрепа, за да запълни недостига до приключването на набирането на персонал и да се справи с работното натоварване, свързано с неговите дейности;

33. отбелязва, че в края на 2022 г. са били заети 28 длъжности;

34. отбелязва, че настоящото щатно разписание на персонала на съвместното предприятие EU-Rail беше прието от управителния съвет на 1 март 2022 г., като бяха въведени длъжности за срочно наети служители във връзка с новата роля на съвместното предприятие EU-Rail в стълба на системата и за допълнително засилване на подкрепата за дейности по политиките с неговата интегрирана програма за научни изследвания и иновации;

35. отбелязва, че според щатното разписание в съвместното предприятие EU-Rail трябва да има 29 служители, включително двама командировани национални експерти; отбелязва, че през 2022 г. постепенно са били заети повечето от свободните длъжности и че въпреки че не са напуснали служители, в съвместното предприятие EU-Rail все пак е имало временни отсъствия; отбелязва, че за да запълни временен недостиг или дългосрочни отсъствия, съвместното предприятие EU-Rail също така е използвало външни умения и експертен опит за осъществяване на своите оперативни дейности, както и временно възлагане на външни изпълнители на някои административни задачи;

([6]) Планира се процесът на въвеждане да приключи до първото или второто тримесечие на 2023 г.

([7]) EU-Rail в областите на основната група по стълба на системата (обособена позиция 1), експертния опит в областта на стълба на системата (обособена позиция 2) и дейности по поддръжка на CCS TSI (обособена позиция 3), сключени на 12 юли 2022 г. с изпълнителя Консорциум за стълба на системата (за трите обособени позиции) Съвместно предприятие „Европейски железопътен транспорт“: Консолидиран годишен отчет за дейността за 2022 г., стр. 131 – 132.

36. отбелязва, че според консолидирания годишен отчет за дейността на съвместното предприятие EU-Rail все още се очакват подобрения по отношение на баланса между половете в управителния съвет, както и на всички други равнища в съвместното предприятие EU-Rail; отбелязва, че през 2022 г. в управителния съвет на съвместното предприятие EU-Rail е имало 28 мъже (58 %) и 21 жени (42 %); отбелязва, че съотношението между половете на равнището на ръководството на съвместното предприятие EU-Rail е било 78 % мъже и 22 % жени, а целият персонал се състои от 65 % мъже и 35 % жени; приветства факта, че управителният съвет назначи втора жена началник на отдел в управителния екип на съвместното предприятие EU-Rail; призовава съвместното предприятие EU-Rail да продължи да подобрява равенството между половете и да се стреми към балансиран географски баланс в това отношение;

Системи за управление и контрол

37. отчита, че за разходите по програми „Хоризонт 2020“ и „Хоризонт Европа“ Общата служба за одит на ГД „Научни изследвания и иновации“ на Комисията отговаря за последващите одити; отбелязва, че за разходите по „Хоризонт 2020“ (уравнявания и окончателни плащания) съвместното предприятие EU-Rail е отчело представителен процент грешки от 2,2 % и процент остатъчни грешки от 1,3 %;

38. отбелязва, че за програма „Хоризонт Европа“ последващи одити все още не са извършени, тъй като първите междинни плащания се очаква да бъдат направени едва през 2024 г.;

39. отбелязва, че за да направи оценка на контрола на съвместното предприятие EU-Rail върху оперативните плащания, Палатата извърши одит на произволна извадка от плащания по „Хоризонт 2020“, направени през 2022 г., на ниво крайни бенефициенти ([8]); отбелязва, че в един случай Палатата е установила и остойностила сериозна грешка, произтичаща от завишени разходи за персонал, тъй като бенефициентът е взел предвид непреките разходи при изчислението на ставката за единични разходи на разходните центрове; отбелязва, че тези разходи обаче се покриват от единната ставка от 25 % за непреки разходи;

40. отбелязва, че въпреки че съвместното предприятие EU-Rail е извършило ad-hoc основани на риска предварителни проверки на рискови проекти, в края на 2022 г. то все още не е приложило структуриран, основан на риска подход към предварителните проверки; отбелязва по-специално, че съвместното предприятие EU-Rail не е привело предварителните проверки в съответствие с високорисковите фактори, установени чрез целеви оценки на риска, и че не е разработило вътрешни практически насоки относно начина на прилагане на основан на риска мониторинг, включително инструкции за начина, по който персоналът следва да използва модула за управление на риска, който съществува в системата COMPASS;

41. следователно съвместното предприятие EU-Rail не е осигурило пълна и хармонизирана оценка на риска по проектите и по бенефициентите им, което означава, че неефикасният и/или неефективен предварителен контрол може да увеличи риска от съфинансиране на недопустими разходи, непостигане на целите, забавяния или дори неуспех на проектите;

42. повтаря призива на Палатата, че съвместното предприятие EU-Rail следва да приложи структуриран, основан на риска подход към предварителните проверки, обхващащи съответните рискове, свързани с проектите и бенефициентите; изразява съгласие също така, че съвместното предприятие EU-Rail следва да разработи вътрешни практически насоки за извършването на основан на риска мониторинг на равнището на проектите и бенефициентите и за използването от служителите на модула за управление на риска, който съществува в системата COMPASS;

43. призовава съвместното предприятие EU-Rail да обърне внимание на слабостите при използването на инструмента за засилен мониторинг; изразява съгласие, че съвместното предприятие EU-Rail следва да следи за това всички действия за засилен мониторинг да са придружени от конкретни контролни действия, насочени към установените рискове, и да се проследяват в рамките на определения срок;

44. отбелязва, че съвместното предприятие EU-Rail би желало да подчертае, че рискът от грешки при плащанията на безвъзмездни средства по „Хоризонт 2020“ е бил силно смекчен чрез използването на еднократни суми;

45. отбелязва по-специално, че съвместното предприятие EU-Rail е осигурило разумни еднократни суми, като е използвало финансови експерти по време на процедурите за оценка на поканата и внимателно е разследвало и договорило всички разходни позиции, поставени под въпрос от финансовите експерти по време на етапа на подготовка на споразумението за отпускане на безвъзмездни средства, в съответствие с Решение C(2017)7151 на Комисията от 27 октомври 2017 г. за разрешаване на използването на възстановяване на разходи въз основа на еднократна сума за допустимите разходи за действия по рамковата програма „Хоризонт 2020“;

46. отбелязва със задоволство, че съвместното предприятие, макар и да е въвело процедури за предварително идентифициране на високорискови фактори за споразуменията за отпускане на безвъзмездни средства по „Хоризонт 2020“, признава, че тези процедури биха могли да бъдат по-добре приведени в съответствие с насоките на Комисията относно основаните на риска предварителни проверки;

([8]) По отношение на плащанията на безвъзмездна финансова помощ, тествани при бенефициентите, прагът за оповестяване на количествено измерими грешки е 1 % от одитираните разходи (Доклад на ЕСП, стр. 110).

Проследяване на изпълнението във връзка с констатации и оценки от предходни години

47. отбелязва, че констатациите в специфичните годишни доклади за съвместното предприятие EU-Rail всъщност са „препоръки без конкретен срок“ на Палатата; отбелязва, че ЕСП ежегодно проследява изпълнението във връзка с тези констатации, като оценява техния статут като „неприключени“ или „приключени“;

48. отбелязва, че що се отнася до двете констатации на Палатата за 2021 г., една все още е неприключена – тя се отнася до ниската степен на усвояване на наличния оперативен бюджет за плащания на съвместното предприятие за 2021 г., включително неизползваните оперативни и преразпределените бюджетни кредити (спад до 61 % (в сравнение с 2020 г.: 76 %));

49. отбелязва, че това положение се дължи главно на лошото качество на техническите доклади на бенефициентите и на необходимостта от допълнителни доказателства, потвърждаващи постигането на резултатите по проекта, както и на факта, че забавянето на един бенефициент засяга плащането на цялата еднократна сума;

50. оценява факта, че през 2022 г. съвместното предприятие EU-Rail е разработило план за действие за подобряване на финансовото отчитане на бенефициентите, което е важно по-специално за възстановяването на разходи въз основа на еднократна сума за допустимите разходи за действия, когато забавянето на един бенефициент засяга плащането на цялата еднократна сума.