2024/2377

10.10.2024

EUROPA-PARLAMENTETS BESLUTNING (EU) 2024/2377

af 11. april 2024

med bemærkningerne, der er en integrerende del af afgørelsen om decharge for gennemførelsen af budgettet for fællesforetagendet for Europas jernbaner for regnskabsåret 2022

EUROPA-PARLAMENTET,

— der henviser til sin afgørelse om decharge for gennemførelsen af budgettet for fællesforetagendet for Europas jernbaner (EU-Rail) for regnskabsåret 2022,

— der henviser til forretningsordenens artikel 100 og bilag V,

— der henviser til udtalelse fra Transport- og Turismeudvalget,

— der henviser til betænkning fra Budgetkontroludvalget (A9-0091/2024),

A. der henviser til, at fællesforetagendet EU-Rail blev oprettet ved Rådets forordning (EU) 2021/2085 ([1]) (»den enkelte basisretsakt«);

B. der henviser til, at fællesforetagendet EU-Rail i henhold til artikel 174, stk. 6, i den enkelte basisretsakt er den retlige og universelle efterfølger til og erstatter fællesforetagendet Shift2Rail med hensyn til alle kontrakter, herunder ansættelseskontrakter og tilskudsaftaler, forpligtelser og erhvervet ejendom;

C. der henviser til, at fællesforetagendet EU-Rail er et offentlig-privat partnerskab for forskning og innovation i jernbanesektoren; der henviser til, at dets stiftende medlemmer er Unionen, repræsenteret ved Kommissionen, og partnere fra jernbaneindustrien, heriblandt producenter af jernbanemateriel, jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere og forskningscentre;

D. der henviser til, at fællesforetagendet EU-Rail i sine årsregnskaber bør give relevante oplysninger om medlemmernes bidrag på programniveau med henblik på at øge gennemsigtigheden; der henviser til, at fællesforetagendet EU-Rail for hvert program, som det opererer under, frem til årets udgang bør fremlægge alle relevante oplysninger pr. medlemskategori, herunder de lovbestemte bidragsmål for det pågældende program, omfanget af de modtagne bidrag og omfanget af de retlige forpligtelser; der henviser til, at fællesforetagendet EU-Rail fortsat bør forbedre gennemsigtigheden;

Generelt

1. noterer sig på baggrund af Revisionsrettens beretning om fællesforetagendet EU-Rails årsregnskab for regnskabsåret 2022 (»Revisionsrettens beretning«), at årsregnskabet i alt væsentligt giver et retvisende billede af fællesforetagendet EU-Rails finansielle stilling pr. 31. december 2022 og af resultaterne af dets transaktioner, pengestrømme og bevægelser i nettoaktiver i det afsluttede regnskabsår, i overensstemmelse med dets finansforordning og de regnskabsregler, som Kommissionens regnskabsfører har fastlagt; bemærker ligeledes, at de underliggende transaktioner ifølge Revisionsrettens beretning i alt væsentligt er lovlige og formelt rigtige;

2. glæder sig over fællesforetagendet EU-Rails vellykkede påbegyndelse af aktiviteter i slutningen af 2021; glæder sig endvidere over dets rolle med hensyn til at skabe et integreret EU-jernbanenet for europæiske passagerer og gods;

3. anerkender på baggrund af fællesforetagendet EU-Rails konsoliderede årlige aktivitetsrapport ([2]), at 2022 var et ambitiøst og vellykket år for opstartsfasen for fællesforetagendet EU-Rail og dets program, som nu er fuldt operationelt, herunder innovationssøjlen, systemsøjlen og — inden længe — udrulningsgruppen; bemærker samtidig, at 2022 var et afgørende år for EU-Rails innovationsprogrammer;

4. noterer sig, at alle de tekniske demonstrationsanlæg enten allerede har leveret resultater baseret på det arbejde, der har været i gang siden lanceringen af programmet, eller befinder sig i de sidste faser af forberedelsen til demonstrationer, der skal finde sted i 2023;

([1]) Rådets forordning (EU) 2021/2085 af 19. november 2021 om oprettelse af fællesforetagenderne under Horisont Europa og om ophævelse af forordning (EF) nr. 219/2007, (EU) nr. 557/2014, (EU) nr. 558/2014, (EU) nr. 559/2014, (EU) nr. 560/2014, (EU) nr. 561/2014 og (EU) nr. 642/2014 (EUT L 427 af 30.11.2021, s. 17).

([2]) Fællesforetagendet for Europas jernbaner: Konsolideret årlig aktivitetsrapport for 2022 – https://rail-research.europa.eu/wp-content/uploads/2023/06/GB-Decision_07_2023_Annex_AAR_22.pdf.

5. bemærker, at de stiftende medlemmer i løbet af 2022 har arbejdet sammen for at opfylde deres forpligtelse til fællesforetagendet EU-Rail og har indsendt vigtige forslag til 2022-1-indkaldelsen, hvilket efter en åben, gennemsigtig og uafhængig vurdering resulterede i seks flagskibsprojekter, som udgjorde fase 1 af EU-Rail-programmet; bemærker, at disse projekter var operationelle ved udgangen af 2022; bemærker desuden, at systemsøjlen blev finansieret parallelt hermed efter et større udbud;

6. bemærker endvidere, at 2022 også var præget af en konsekvent gennemførelse af en systemtilgang til udviklingen af jernbanesektoren, drevet af politikken i Kommissionens Generaldirektorat for Mobilitet og Transport (GD MOVE), med fællesforetagendet EU-Rail som forsknings- og innovationsarmen og Den Europæiske Unions Jernbaneagentur (ERA) som den centrale systemmyndighed for European Rail Traffic Management System (ERTMS) og telematikapplikationer, hvilket giver den europæiske jernbaneindustri mulighed for at fremføre sine synspunkter og ambitioner på en konsolideret måde med forventning om en systemisk og sammenhængende tilgang på institutionelt plan;

7. noterer sig masterplanen for fællesforetagendet EU-Rail og dens tilpasning til planen for »den strategiske forsknings- og innovationsdagsorden for jernbaner« fra Det Europæiske Rådgivende Råd for Jernbaneforskning (ERRAC);

8. roser det tætte samarbejde med centrale interessenter, navnlig ERRAC, ERA og andre programmer/partnerskaber, som er tegn på en proaktiv indsats for at fremme synergier og udforske mulighederne for fælles projekter inden for den europæiske jernbanesektor; glæder sig over fællesforetagendet EU-Rails samarbejde med sammenslutninger og tredjelandsprogrammer, der har til formål at forbedre industriens konkurrenceevne;

Budgetmæssig og økonomisk forvaltning

9. noterer sig på baggrund af fællesforetagendet EU-Rails beretning om den budgetmæssige og økonomiske forvaltning for 2021, at fællesforetagendet EU-Rails vedtagne budget som følge af tre budgetændringer beløb sig til 171,4 mio. EUR i forpligtelsesbevillinger og 180,8 mio. EUR i betalingsbevillinger ([3]);

10. er bekendt med, at ændringerne i størrelsen af fællesforetagendet EU-Rails budget i høj grad afhænger af gennemførelsesfasen for de flerårige forsknings- og innovationsprogrammer, og bemærker, at fællesforetagendet EU-Rail i 2022 påbegyndte gennemførelsen af Horisont Europa-programmet, og at budgettet for 2022 derfor omfatter forpligtelsesbudgettet for de første Horisont Europa-forslagsindkaldelser planlagt for 2022 og betalingsbudgettet for de tilhørende forfinansieringsbetalinger ([4]);

11. bemærker, at fællesforetagendet EU-Rail ved udgangen af 2022 havde gennemført 100 % af de forpligtelsesbevillinger, der var stillet til rådighed i dets aktive budget (afsnit 1-3); bemærker endvidere, at betalingsbevillingerne blev gennemført med op til 79,1 % af de aktive midler (og 79 % af gennemførelsen sammenlignet med fællesforetagendet EU-Rails samlede budget inklusive afsnit 4) ([5]);

12. bemærker, at fællesforetagendet Shift2Rails bestyrelse ved sin beslutning nr. 08/2021 af 25. november 2021 vedtog den oprindelige årlige arbejdsplan og det oprindelige årlige budget for 2022, som fortsat fandt anvendelse på fællesforetagendet EU-Rail i kraft af fællesforetagendet EU-Rails bestyrelses vedtagelse af den såkaldte »omnibusbeslutning«; bemærker, at budgetbevillingerne på budgettet for 2022 på tidspunktet for vedtagelsen ikke var beregnet til at dække hele regnskabsåret 2022, men til at sikre driften af aktiviteterne indtil lanceringen af det nye partnerskab, fællesforetagendet EU-Rail, og til at sikre den nødvendige forretningskontinuitet i aktiviteterne;

13. bemærker for så vidt angår administrationsomkostningerne, at gennemførelsesgraden for forpligtelsesbevillingerne var på 100 %, og at gennemførelsesgraden for betalingsbevillingerne var på 84 % (sammenlignet med 95 % i 2021); bemærker, at fællesforetagendet EU-Rail begrundede dette fald med, at fællesforetagendet EU-Rail først kunne forvente at opnå fuld bemanding ved årets udgang;

([3]) Henholdsvis 13,6 mio. EUR og 68,4 mio. EUR for 2021.
([4]) Revisionsrettens beretning (s. 120), https://www.eca.europa.eu/ECAPublications/SAR-JUS-2022/RAS-Jus-FY2022_DA.pdf.
([5]) Afsnit 1 — Personaleudgifter; Afsnit 2 — Udgifter til infrastruktur og driftsudgifter; Afsnit 3 og 4 — Aktionsudgifter.

14. bemærker, at gennemførelsesgraden for det operationelle budget for forpligtelsesbevillinger var på 100 % og 79 % for betalingsbevillinger (sammenlignet med 84 % i 2021); forstår, at gennemførelsesgraden også omfatter 76 000 EUR, som vedrører ekspertevaluatorer, der forvaltes af tjenestegrenene i Det Europæiske Forvaltningsorgan for Forskning;

15. bemærker, at beløbet (41,1 mio. EUR) under afsnit 5 — uudnyttede bevillinger, der ikke er nødvendige i indeværende år — som er fastsat for at støtte en gennemsigtig gennemførelse af artikel 6, stk. 5, i fællesforetagendet EU-Rails finansielle bestemmelser, den såkaldte n+3-regel, vil blive genaktiveret i det eller de kommende års budget(ter) og anvendt først;

16. noterer sig på baggrund af Revisionsrettens bemærkninger, at de bogførte bidragsbeløb pr. medlemskategori (Unionen og private medlemmer) adskiller sig betydeligt fra hinanden; forstår, at dette skyldes, at EU's kontantbidrag valideres og bogføres, når de betales til fællesforetagendet EU-Rail ved projektgennemførelsens start, hvorimod medlemmernes bidrag i naturalier først bogføres, når de omkostninger, der er afholdt og anmeldt i forbindelse med projektgennemførelsen, er blevet valideret;

17. opfordrer fællesforetagendet EU-Rail til at gøre noget ved forskellen mellem de bogførte kontantbidrag på den ene side og bidragene i naturalier på den anden side ved at give information om fællesforetagendet EU-Rails medlemmers retlige forpligtelser ved årets udgang i form af underskrevne tilskudsaftaler og kontrakter; glæder sig over fællesforetagendet EU-Rails tilsagn om at tage højde for denne bemærkning i næste års årsregnskab (for 2023);

18. bemærker med hensyn til gennemførelsen af Horisont 2020-programmet, at fællesforetagendet EU-Rail ved udgangen af 2022 havde indgået forpligtelser for hele det beløb på 384,5 mio. EUR, som udgør det maksimale operationelle EU-bidrag til underskrevne tilskudsaftaler og kontrakter under Horisont 2020-programmet; bemærker desuden, at ca. 68,2 mio. EUR (18 %) af dette forpligtede beløb skal betales i de kommende år for projekter, der endnu ikke er afsluttet.

19. bemærker med tilfredshed, at de private medlemmer retligt havde forpligtet sig til at yde bidrag i naturalier til fællesforetagendet EU-Rails operationelle aktiviteter på 320,7 mio. EUR og bidrag i naturalier til supplerende aktiviteter på 244 mio. EUR eller 123,7 % af minimumsmålet på 456,5 mio. EUR, og at disse forpligtede beløb blev indberettet ved udgangen af 2022;

20. bemærker med hensyn til Horisont 2020-aktiviteter, at fællesforetagendet EU-Rail stadig ikke modtog nogen nye forpligtelsesbevillinger vedrørende aktionsudgifter, eftersom det havde afsluttet sin sidste indkaldelse af forslag ved udgangen af 2021; bemærker, at gennemførelsesgraden for betalingsbevillingerne vedrørende aktionsudgifter, herunder uudnyttede og omfordelte bevillinger, faldt til 47 % (sammenlignet med 61 % i 2021); forstår, at dette ifølge fællesforetagendet EU-Rail skyldtes de stigende omkostninger og leveringsproblemer, som støttemodtagerne stod over for som følge af covid-19-krisen og krigen i Ukraine, og at varigheden af de fleste Horisont 2020-projekter derfor måtte forlænges, og de endelige betalinger måtte udsættes til 2023;

21. bemærker i forbindelse med gennemførelsen af Horisont Europa-programmet, at Kommissionen i 2022 ydede kontantbidrag på 108,9 mio. EUR; bemærker, at fællesforetagendet EU-Rail på vellykket vis fik afsluttet de første to forslagsindkaldelser under Horisont Europa-programmet og næsten fuldt ud anvendte det operationelle bidrag på 107,5 mio. EUR til forfinansiering af de første tilskudsaftaler, der var indgået under programmet;

22. roser de afgørende milepæle, som Shift2Rail-programmet havde nået ved udgangen af 2022, med fuld forpligtelse af midlerne og omkring 86 % af programmet realiseret — og 91 % med hensyn til gennemførelsen af det finansielle program for 2023 — med henblik på at nå de TRL6/7 operationelle demonstrationer, der er planlagt til at slutte i 2023;

23. bemærker, at der med hensyn til det foreløbige regnskab for fællesforetagendet EU-Rail ikke er modtaget nogen revisionsattest for bidrag i naturalier til operationelle aktiviteter (IKOP) og bidrag i naturalier til yderligere aktiviteter (IKAA) for 2022; afventer validering af IKOP for 2022 efter indsendelsen af projektomkostninger i februar 2023;

24. bemærker, at den samlede værdi af aktiviteter, som fællesforetagendet EU-Rail tildelte fællesforetagendet Shift2Rail til forsknings- og innovationsaktiviteter i 2022, beløb sig til 619,4 mio. EUR, og at 92 mio. EUR er realiseret;

25. understreger vigtigheden af at levere et bæredygtigt og modstandsdygtigt jernbanesystem ved at udvikle et støjsvagt jernbanesystem med nulemission og klimarobust infrastruktur, anvende cirkulær økonomi, afprøve anvendelsen af innovative processer, teknologier, design og materialer i jernbanesystemernes fulde livscyklus og udvikle andre innovative løsninger til styret overfladetransport;

26. opfordrer til øget støtte til forsknings- og innovationsaktiviteter med henblik på at skabe et integreret europæisk jernbanenet, fjerne hindringer for interoperabilitet og tilvejebringe løsninger til fuld integration, der omfatter trafikstyring, køretøjer og infrastruktur og integration med ikkestandardsporvidder (såsom 1 520, 1 000 eller 1 668 mm jernbaner, hvilket viste sig at være vigtigt for solidaritetsbanerne i Ukraine); fremhæver vigtigheden af at imødekomme passagerernes og virksomhedernes behov og fremskynde vedtagelsen af innovative løsninger til støtte for det fælles europæiske jernbaneområde, samtidig med at kapaciteten og pålideligheden øges og omkostningerne ved jernbanetransport reduceres;

27. opfordrer til en hurtig overgang til et mere attraktivt, brugervenligt, konkurrencedygtigt, økonomisk overkommeligt, nemt at vedligeholde, effektivt og bæredygtigt europæisk jernbanesystem, der integreres i det bredere mobilitetssystem, for at støtte udviklingen af en stærk og globalt konkurrencedygtig europæisk jernbaneindustri;

Udbud og personale

28. bemærker med hensyn til gennemførelsen af udbudsaktiviteter, at fællesforetagendet EU-Rail har overholdt principperne i finansforordningen og vejledningen i Kommissionens vademecum for offentlige indkøb, hvilket har resulteret i gennemførelsen af aktiviteter, der giver mest valuta for pengene; bemærker, at de værdier, der er fastsat for de forskellige udbudsprocedurer, og som ligger under væsentlighedsniveauet under hensyntagen til den samlede værdi af forsknings- og innovationsaktiviteterne og programmet, er resultatet af de pågældende ansattes kollektive viden og deres erfaring fra tidligere private og offentlige organisationer;

29. bemærker, at fællesforetagendet EU-Rail i forbindelse med offentlige udbud i 2022 fortsatte med at anvende de platforme for e-tendering og e-submission, der er tilgængelige på TED eTendering-webstedet og på Funding and Tenders-portalen; bemærker, at fællesforetagendet EU-Rail i forbindelse med e-udbudsstrategien i 2022 indledte onboardingprocessen af værktøjet til forvaltning af offentlige udbud (PPMT), som er det værktøj, der skal erstatte TED eNotices og eTendering ([6]);

30. bemærker, at den juridiske chef i løbet af 2022 fortsatte med at ajourføre adskillige vejledningsdokumenter og skabeloner for udbudsprocedurer (dvs.: kalenderen, udbudsspecifikationer, åbning og evaluering af tilbud, tildelingsprocedurer for kontrakter med lav værdi osv.) for at tilpasse dem til fællesforetagendet EU-Rails behov og til GD BUDG's henstillinger, navnlig e-submission-proceduren;

31. bemærker, at fællesforetagendet EU-Rail i 2022 gennemførte en åben udbudsprocedure: »Europe's Rail System Pillar (3 lots) — framework services contracts for the provision of services to EU-Rail Joint Undertaking in the fields of System Pillar« (EU-Rails systemsøjle (tre delkontrakter) — rammekontrakter om levering af tjenesteydelser til fællesforetagendet EU-Rail inden for rammerne af systemsøjlen); bemærker, at det samlede tildelte beløb er på 45 mio. EUR, hvoraf 4 mio. EUR er tildelt delkontrakt 1, 37 mio. EUR er tildelt delkontrakt 2 og 4 mio. EUR er tildelt delkontrakt 3 ([7]);

32. bemærker, at budgetafsnit 1 og 2 blev gennemført med op til 100 %, og at afsnit 1 (personaleudgifter) hovedsagelig blev anvendt til personalelønninger; bemærker, at fællesforetagendet EU-Rail i løbet af året også gjorde brug af ekstern støtte til at udfylde huller, indtil rekrutteringen af personale var afsluttet, og til at tage hånd om arbejdsbyrden i forbindelse med fællesforetagendet EU-Rails aktiviteter;

33. bemærker, at der ved udgangen af 2022 var 28 besatte stillinger;

34. bemærker, at den nuværende stillingsfortegnelse for fællesforetagendet EU-Rail blev vedtaget af bestyrelsen den 1. marts 2022, hvorved der blev indført stillinger som midlertidigt ansatte i forbindelse med fællesforetagendet EU-Rails nye rolle i systemsøjlen og med henblik på yderligere at styrke støtten til politiske aktiviteter med dets integrerede forsknings- og innovationsprogram;

35. bemærker, at fællesforetagendet EU-Rail ifølge stillingsfortegnelsen skal råde over 29 ansatte, herunder to udstationerede nationale eksperter; bemærker, at størstedelen af de ledige stillinger gradvist blev besat i løbet af 2022, og at der, selv om ingen ansatte forlod fællesforetagendet EU-Rail, dog var enkelte, som gik på midlertidig orlov; bemærker, at fællesforetagendet EU-Rail for at afhjælpe midlertidige mangler eller længerevarende fravær også gjorde brug af ekstern kompetence og ekspertise til at gennemføre sine operationelle aktiviteter samt af midlertidig outsourcing af visse administrative opgaver;

([6]) Onboardingprocessen er berammet til at være afsluttet i første eller andet kvartal af 2023.

([7]) EU-Rail inden for systemsøjlens kernegruppe (delkontrakt 1), ekspertise inden for systemsøjlen (delkontrakt 2) og vedligeholdelsesaktiviteter i forbindelse med TSI CCS (delkontrakt 3) indgået den 12. juli 2022 med kontrahenten System Pillar Consortium (for de tre delkontrakter). Fællesforetagendet for Europas jernbaner: Konsolideret årlig aktivitetsrapport for 2022 (s. 131-132).

36. bemærker, at der ifølge den konsoliderede årlige aktivitetsrapport fra fællesforetagendet EU-Rail stadig forventes forbedringer med hensyn til kønsbalancen, både i bestyrelsen og på alle andre niveauer af fællesforetagendet EU-Rail; bemærker, at fællesforetagendet EU-Rail i 2022 havde 28 mænd (58 %) og 21 kvinder (42 %) i bestyrelsen; bemærker, at kønsfordelingen i fællesforetagendet EU-Rails ledelse var 78 % mænd og 22 % kvinder, og at hele personalet bestod af 65 % mænd og 35 % kvinder; glæder sig over, at bestyrelsen har udnævnt en anden kvindelig kontorchef til fællesforetagendet EU-Rails ledelsesteam; opfordrer fællesforetagendet EU-Rail til fortsat at forbedre kønsbalancen og stræbe efter en afbalanceret geografisk balance i denne henseende;

Forvaltnings- og kontrolsystemer

37. bemærker med hensyn til Horisont 2020- og Horisont Europa-udgifterne, at Kommissionens Generaldirektorat for Forskning og Innovations (GD RTD's) fælles revisionstjeneste er ansvarlig for de efterfølgende revisioner; bemærker, at fællesforetagendet EU-Rail med hensyn til Horisont 2020-udgifter (afregninger og endelige betalinger) rapporterede en repræsentativ fejlfrekvens på 2,2 % og en restfejlfrekvens på 1,3 %;

38. bemærker, at der i forbindelse med Horisont Europa-programmet endnu ikke er foretaget efterfølgende revisioner, da de første mellemliggende betalinger først forventes i 2024;

39. bemærker, at Revisionsretten med henblik på at vurdere fællesforetagendet EU-Rails kontrol af aktionsudgifterne reviderede en tilfældigt udvalgt stikprøve på støttemodtagerniveau af Horisont 2020-betalinger afholdt i 2022 ([8]); noterer sig, at Revisionsretten i ét tilfælde konstaterede og kvantificerede en alvorlig fejl, der skyldtes overanmeldelse af personaleomkostninger, idet støttemodtageren havde medtaget indirekte omkostninger i beregningsgrundlaget for omkostningskategoriens enhedspriser; bemærker, at sådanne omkostninger imidlertid er dækket af den faste takst på 25 % for indirekte omkostninger;

40. bemærker, at fællesforetagendet EU-Rail udførte ad hoc risikobaseret forudgående kontrol vedrørende risikable projekter, men at det ved udgangen af 2022 endnu ikke havde indført en struktureret risikobaseret tilgang til forudgående kontrol; bemærker navnlig, at fællesforetagendet EU-Rail ikke havde tilpasset den forudgående kontrol til de højrisikofaktorer, der blev identificeret ved målrettede risikovurderinger, og at det ikke havde udarbejdet interne praktiske retningslinjer for, hvordan risikobaseret overvågning gennemføres, herunder instrukser om, hvordan personalet bør anvende risikostyringsmodulet i Compass;

41. fastslår, at fællesforetagendet EU-Rail således ikke sikrede en fuldstændig og harmoniseret vurdering af de relevante projekt- og støttemodtagerrelaterede risici, hvilket kan resultere i uproduktive og/eller ineffektive forudgående kontroller, der øger risikoen for, at ikkestøtteberettigede omkostninger medfinansieres, at projektmål ikke opfyldes, at projekter forsinkes, eller at projekter ligefrem slår fejl;

42. tilslutter sig Revisionsrettens opfordring til, at fællesforetagendet EU-Rail indfører en struktureret risikobaseret tilgang til forudgående kontrol, som dækker relevante projekt- og støttemodtagerrelaterede risici; er endvidere enig i, at fællesforetagendet EU-Rail bør udarbejde interne praktiske retningslinjer for, hvordan risikobaseret overvågning skal foretages på projekt- og støttemodtagerniveau, og hvordan personalet skal anvende risikostyringsmodulet i Compass;

43. opfordrer fællesforetagendet EU-Rail til at adressere svaghederne i forbindelse med anvendelsen af værktøjet til styrket overvågning; er enig i, at fællesforetagendet EU-Rail bør sikre, at alle foranstaltninger vedrørende styrket overvågning ledsages af specifikke kontrolforanstaltninger vedrørende de konstaterede risici, og at der foretages opfølgning inden for en forud fastsat frist;

44. bemærker, at fællesforetagendet EU-Rail ønsker at understrege, at risikoen for fejl i tilskudsbetalingerne under Horisont 2020 i høj grad blev afhjulpet af anvendelsen af faste beløb;

45. bemærker navnlig, at fællesforetagendet EU-Rail sikrede rimelige faste beløb ved at anvende finansielle eksperter under evalueringsprocedurerne i forbindelse med indkaldelser, og at det nøje undersøgte og forhandlede alle omkostningsposter, som de finansielle eksperter stillede spørgsmålstegn ved i forberedelsesfasen til tilskudsaftalen, i overensstemmelse med Kommissionens afgørelse C(2017)7151 af 27. oktober 2017 om godkendelse af anvendelsen af refusion på grundlag af et fast beløb til støtteberettigede omkostninger til foranstaltninger under Horisont 2020-rammeprogrammet;

46. bemærker med tilfredshed, at fællesforetagendet, selv om det har indført procedurer for forudgående identifikation af højrisikofaktorer i forbindelse med tilskudsaftaler under Horisont 2020, anerkender, at disse procedurer kan tilpasses bedre til Kommissionens vejledning om risikobaserede forudgående kontroller;

([8]) Med hensyn til tilskudsbetalingstransaktioner, der testes hos støttemodtagerne, er rapporteringstærsklen for kvantificerbare fejl 1 % af de reviderede omkostninger (Revisionsrettens beretning, s. 125).

Opfølgning på tidligere års bemærkninger

47. bemærker, at bemærkningerne i fællesforetagendet EU-Rails særlige årsberetninger faktisk er »anbefalinger uden tidsfrist« fra Revisionsretten; bemærker, at Revisionsretten årligt følger op på disse bemærkninger ved at vurdere deres status som »udestående« eller »afsluttet«;

48. bemærker med hensyn til Revisionsrettens to bemærkninger for 2021, at den ene stadig er udestående, nemlig den, der vedrører den lave gennemførelsesgrad for fællesforetagendet EU-Rails aktionsbudget for 2021, herunder uudnyttede og omfordelte aktionsbevillinger (som faldt til 61 % (sammenlignet med 76 % i 2020));

49. bemærker, at denne situation hovedsagelig skyldtes den ringe kvalitet af støttemodtagernes tekniske rapporter og behovet for yderligere dokumentation til bekræftelse af, at projektresultaterne var nået, men den skyldtes også, at forsinkelser hos en enkelt støttemodtager påvirker udbetalingen af hele det faste beløb;

50. glæder sig over, at fællesforetagendet EU-Rail i 2022 udarbejdede en handlingsplan for at forbedre støttemodtagernes regnskabsaflæggelse, hvilket navnlig er vigtigt, når det kommer til refusion på grundlag af et fast beløb til støtteberettigede omkostninger til foranstaltninger, hvor en enkelt støttemodtagers forsinkelse påvirker udbetalingen af hele det faste beløb.