Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2024/2377

10.10.2024

ENTSCHLIEßUNG (EU) 2024/2377 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

vom 11. April 2024

mit den Bemerkungen, die fester Bestandteil des Beschlusses über die Entlastung für die Ausführung des Haushaltsplans des Gemeinsamen Unternehmens für Europas Eisenbahnen für das Haushaltsjahr 2022 sind

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT,

— unter Hinweis auf seinen Beschluss über die Entlastung für die Ausführung des Haushaltsplans des Gemeinsamen Unternehmens für Europas Eisenbahnen für das Haushaltsjahr 2022,

— gestützt auf Artikel 100 und Anlage V seiner Geschäftsordnung,

— unter Hinweis auf die Stellungnahme des Ausschusses für Verkehr und Tourismus,

— unter Hinweis auf den Bericht des Haushaltskontrollausschusses (A9-0091/2024),

A. in der Erwägung, dass das Gemeinsame Unternehmen für Europas Eisenbahnen durch die Verordnung (EU) 2021/2085 des Rates ([1]) („einheitlicher Basisrechtsakt“) gegründet wurde;

B. in der Erwägung, dass das Gemeinsame Unternehmen für Europas Eisenbahnen gemäß Artikel 174 Absatz 6 des einheitlichen Basisrechtsakts Gesamtrechtsnachfolger — in Bezug auf alle Verträge, einschließlich Arbeitsverträgen und Finanzhilfevereinbarungen, Verbindlichkeiten und erworbenes Eigentum — des gemeinsamen Unternehmens Shift2Rail ist, an dessen Stelle es getreten ist und dessen Rechtsnachfolger es ist;

C. in der Erwägung, dass das Gemeinsame Unternehmen für Europas Eisenbahnen eine im Schienenverkehr tätige öffentlich-private Partnerschaft für Forschung und Innovation ist; in der Erwägung, dass Gründungsmitglieder des Gemeinsamen Unternehmens die Union, vertreten durch die Kommission, und Partner aus dem Schienenverkehr sind, einschließlich der Produzenten von Eisenbahnausrüstung, Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber und Forschungszentren;

D. in der Erwägung, dass das Gemeinsame Unternehmen für Europas Eisenbahnen im Interesse der Transparenz in seinen Jahresrechnungen relevante Angaben zu den Beiträgen der Mitglieder auf Programmebene machen sollte; in der Erwägung, dass das Gemeinsame Unternehmen für jedes Programm, in dessen Rahmen es tätig ist, für jede Mitgliederkategorie alle relevanten Informationen bis zum Jahresende vorlegen sollte, einschließlich der für das jeweilige Programm festgelegten rechtlichen Zielvorgaben für die Beiträge, des Umfangs der erhaltenen Beiträge und des Umfangs der rechtlichen Verpflichtungen; in der Erwägung, dass das Gemeinsame Unternehmen die Transparenz weiter verbessern sollte;

Allgemeine Bemerkungen

1. entnimmt dem Bericht des Rechnungshofs über die Jahresrechnung des Gemeinsamen Unternehmens für Europas Eisenbahnen für das Haushaltsjahr 2022 („Bericht des Rechnungshofs“), dass in der Jahresrechnung die Vermögens- und Finanzlage des Gemeinsamen Unternehmens zum 31. Dezember 2022, die Ergebnisse seiner Vorgänge und seine Cashflows sowie die Veränderungen des Nettovermögens für das an diesem Stichtag endende Haushaltsjahr in Übereinstimmung mit seinen Finanzvorschriften und den vom Rechnungsführer der Kommission erlassenen Rechnungsführungsvorschriften in allen wesentlichen Belangen insgesamt sachgerecht dargestellt werden; entnimmt dem Bericht des Rechnungshofs außerdem, dass die der Jahresrechnung zugrunde liegenden Vorgänge in allen wesentlichen Belangen rechtmäßig und ordnungsgemäß sind;

2. begrüßt, dass das Gemeinsame Unternehmen für Europas Eisenbahnen Ende 2021 seine Tätigkeiten erfolgreich aufgenommen hat; begrüßt ferner, dass das Gemeinsame Unternehmen die Aufgabe übernommen hat, ein integriertes Eisenbahnnetz in der EU für den europäischen Personen- und Güterverkehr zu schaffen;

3. entnimmt dem konsolidierten jährlichen Tätigkeitsbericht des Gemeinsamen Unternehmens für Europas Eisenbahnen ([2]), dass 2022 in Bezug auf die Anlaufphase und das nun voll einsatzfähige Programm des Gemeinsamen Unternehmens, einschließlich der Innovationssäule, der Systemsäule und demnächst auch der Einsatzgruppe, ein anspruchsvolles und erfolgreiches Jahr war; stellt gleichzeitig fest, dass 2022 für die Innovationsprogramme des Gemeinsamen Unternehmens entscheidend war;

4. nimmt zur Kenntnis, dass alle technischen Demonstrationsprojekte entweder bereits Ergebnisse der seit Beginn des Programms laufenden Arbeiten erbracht haben oder sich in den letzten vorbereitenden Schritten für Demonstrationen im Jahr 2023 befinden;

([1]) Verordnung (EU) 2021/2085 des Rates vom 19. November 2021 zur Gründung der gemeinsamen Unternehmen im Rahmen von „Horizont Europa“ und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 219/2007, (EU) Nr. 557/2014, (EU) Nr. 558/2014, (EU) Nr. 559/2014, (EU) Nr. 560/2014, (EU) Nr. 561/2014 und (EU) Nr. 642/2014 (ABl. L 427 vom 30.11.2021, S. 17).

([2]) Gemeinsames Unternehmen für Europas Eisenbahnen: Konsolidierter jährlicher Tätigkeitsbericht 2022 — https://rail-research.europa.eu/wp-content/uploads/2023/06/GB-Decision_07_2023_Annex_AAR_22.pdf.

5. stellt fest, dass die Gründungsmitglieder im Jahr 2022 zusammengearbeitet haben, um ihre Verpflichtung gegenüber dem Gemeinsamen Unternehmen für Europas Eisenbahnen zu erfüllen und sich im Rahmen der Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen 2022-1 wesentlich einbrachten, woraus nach einer offenen, transparenten und unabhängigen Bewertung sechs Vorzeigeprojekte für die Phase 1 des EU-Rail-Programms hervorgingen; stellt fest, dass diese Projekte bis Ende 2022 betriebsbereit waren; stellt ferner fest, dass parallel dazu die Systemsäule im Rahmen einer großen Ausschreibung finanziert wurde;

6. stellt außerdem fest, dass 2022 auch durch die konsequente Umsetzung eines systemischen Ansatzes für Entwicklungen im Schienenverkehr gekennzeichnet war, der durch die Politik der Generaldirektion Mobilität und Verkehr der Kommission (GD MOVE) vorangetrieben wurde, wobei das Gemeinsame Unternehmen für Europas Eisenbahnen den Forschungs- und Innovationszweig und die Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) die zentrale Systembehörde für das Europäische Eisenbahnverkehrsleitsystem (ERTMS) und Telematikanwendungen bilden und die Chance für die europäische Eisenbahnindustrie mit sich bringen, ihre Ansichten und Bestrebungen geeint darzulegen — mit der Erwartung, dass es eines systemischen und kohärenten Ansatzes auf institutioneller Ebene geben wird;

7. nimmt den Masterplan für das Gemeinsame Unternehmen für Europas Eisenbahnen und seine Anpassung an die strategische Forschungs- und Innovationsagenda für den Schienenverkehr zur Kenntnis, die vom Europäischen Beirat für Eisenbahnforschung (ERRAC) aufgestellt wurde;

8. begrüßt, dass die enge Zusammenarbeit mit wichtigen Interessenvertretern, darunter der ERRAC, die ERA und andere Programme bzw. Partnerschaften, ein Zeichen dafür ist, dass proaktiv darauf hingearbeitet wird, Synergien zu fördern und die Möglichkeiten für gemeinsame Projekte in der europäischen Eisenbahnindustrie auszuloten; begrüßt die Zusammenarbeit des Gemeinsamen Unternehmen für Europas Eisenbahnen mit Verbänden und Programmen von Drittländern, wodurch die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie gestärkt werden soll;

Haushaltsführung und Finanzmanagement

9. entnimmt dem Bericht des Gemeinsamen Unternehmens für Europas Eisenbahnen über die Haushaltsführung und das Finanzmanagement für das Jahr 2021, dass sich der verabschiedete Haushaltsplan aufgrund von drei Haushaltsänderungen auf 171,4 Mio. EUR bei den Mitteln für Verpflichtungen und auf 180,8 Mio. EUR bei den Mitteln für Zahlungen belief ([3]);

10. ist sich bewusst, dass die Änderungen am Umfang des Haushalts des Gemeinsamen Unternehmens für Europas Eisenbahnen in hohem Maße von der Durchführungsphase der mehrjährigen Forschungs- und Innovationsprogramme abhängig sind; stellt fest, dass das Gemeinsame Unternehmen im Jahr 2022 mit der Durchführung des Programms Horizont Europa begonnen hat und dass der Haushalt 2022 daher die Mittel für Verpflichtungen für die ersten für 2022 geplanten Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen im Rahmen von Horizont Europa sowie die Mittel für Zahlungen für die entsprechenden Vorfinanzierungszahlungen umfasst ([4]);

11. stellt fest, dass die Vollzugsquote des Gemeinsamen Unternehmens für Europas Eisenbahnen bei den Mitteln für Verpflichtungen bis Ende 2022 bei 100 % der in seinem aktiven Haushalt verfügbaren Mittel lag (Titel 1 bis 3); stellt ferner fest, dass die Vollzugsquote für Mittel für Zahlungen bis zu 79,1 % der aktiven Mittel betrug (bzw. 79 % im Vergleich zum gesamten Haushaltsplan des Gemeinsamen Unternehmens einschließlich Titel 4) ([5]);

12. stellt fest, dass der Verwaltungsrat des Gemeinsamen Unternehmens Shift2Rail mit seinem Beschluss Nr. 08/2021 vom 25. November 2021 den ursprünglichen jährlichen Arbeitsplan und Haushaltsplan für 2022 angenommen hat, die aufgrund des sogenannten Globalbeschlusses, der vom Verwaltungsrat des Gemeinsamen Unternehmens für Europas Eisenbahnen angenommen wurde, auch weiterhin für das Gemeinsame Unternehmen für Europas Eisenbahnen gelten; stellt fest, dass zum Zeitpunkt der Annahme nicht vorgesehen war, mit den im Haushaltsplan 2022 veranschlagten Mittel das gesamte Haushaltsjahr 2022 abzudecken, sondern die Tätigkeiten bis zum Start der neuen Partnerschaft, d. h. des Gemeinsamen Unternehmens für Europas Eisenbahnen, sicherzustellen und für die notwendige Fortführung des Geschäftsbetriebs zu sorgen;

13. stellt fest, dass in Bezug auf die Verwaltungskosten die Vollzugsquote bei den Mitteln für Verpflichtungen bei 100 % und bei den Mitteln für Zahlungen bei 84 % lag (gegenüber 95 % im Jahr 2021); stellt fest, dass das Gemeinsame Unternehmen für Europas Eisenbahnen diesen Rückgang damit begründete, dass es frühestens Ende des Jahres mit der Besetzung aller Stellen rechnen konnte;

([3]) 13,6 Mio. EUR bzw. 68,4 Mio. EUR für 2021.
([4]) Bericht des Rechnungshofs (S. 106), https://www.eca.europa.eu/ECAPublications/SAR-JUS-2022/RAS-Jus-FY2022_DE.pdf.
([5]) Titel 1 — Personalausgaben; Titel 2 — Infrastruktur- und Betriebsausgaben; Titel 3 und 4 — Operative Ausgaben.

14. stellt fest, dass die Vollzugsquote des operativen Haushalts bei den Mitteln für Verpflichtungen 100 % und bei den Mitteln für Zahlungen 79 % betrug (gegenüber 84 % im Jahr 2021); nimmt zur Kenntnis, dass in die Vollzugsquote auch 76 000 EUR für Gutachter einflossen, die von den Diensten der Europäischen Exekutivagentur für die Forschung verwaltet werden;

15. stellt fest, dass der Betrag von 41,1 Mio. EUR unter Titel 5 (nicht in Anspruch genommene Mittel, die im laufenden Jahr nicht benötigt wurden), der zur Unterstützung der transparenten Umsetzung von Artikel 6 Absatz 5 der gemeinsamen Finanzregelung des Gemeinsamen Unternehmens für Europas Eisenbahnen, die sogenannte N +3-Regel, eingerichtet wurde, im Haushaltsplan des folgenden Jahres bzw. der folgenden Jahre reaktiviert und zuerst verwendet wird;

16. entnimmt den Bemerkungen des Rechnungshofs, dass die verbuchten Beiträge je nach Mitgliederkategorie (Union, private Mitglieder) erheblich voneinander abweichen; geht davon aus, dass dies daran liegt, dass die Finanzbeiträge der EU validiert und verbucht werden, wenn sie — zu Beginn der Projektdurchführung — an das Gemeinsame Unternehmen für Europas Eisenbahnen gezahlt werden, die Sachbeiträge der Mitglieder jedoch erst nach Validierung der angefallenen und für die Projektdurchführung geltend gemachten Kosten verbucht werden;

17. fordert das Gemeinsame Unternehmen für Europas Eisenbahnen auf, den Unterschied zwischen dem verbuchten Betrag der Finanzbeiträge einerseits und der Sachbeiträge andererseits zu beheben, indem Informationen über die rechtlichen Verpflichtungen der Mitglieder des Gemeinsamen Unternehmens in Form von unterzeichneten Finanzhilfevereinbarungen und Verträgen am Jahresende bereitgestellt werden; begrüßt, dass sich das Gemeinsame Unternehmen verpflichtet hat, dieser Bemerkung in der Jahresrechnung des nächsten Jahres (2023) Rechnung zu tragen;

18. stellt in Bezug auf die Durchführung des Programms Horizont 2020 fest, dass das Gemeinsame Unternehmen für Europas Eisenbahnen Ende 2022 den maximalen operativen Beitrag der EU von 384,5 Mio. EUR für unterzeichnete Finanzhilfevereinbarungen und Verträge im Rahmen des Programms Horizont 2020 vollständig gebunden hatte; stellt zudem fest, dass von diesem gebundenen Betrag in den kommenden Jahren noch rund 68,2 Mio. EUR (18 %) für noch nicht abgeschlossene Projekte zu zahlen sind;

19. stellt mit Zufriedenheit fest, dass sich die privaten Mitglieder rechtlich verpflichtet hatten, Sachbeiträge zu den operativen Tätigkeiten des Gemeinsamen Unternehmens für Europas Eisenbahnen in Höhe von 320,7 Mio. EUR und Sachbeiträge zu den zusätzlichen Tätigkeiten in Höhe von 244 Mio. EUR bzw. 123,7 % der Mindestzielvorgabe von 456,5 Mio. EUR zu leisten, und dass die gebundenen Beträge Ende 2022 gemeldet wurden;

20. stellt jedoch fest, dass das Gemeinsame Unternehmen für Europas Eisenbahnen für Tätigkeiten im Rahmen von Horizont 2020 keine neuen operativen Mittel für Verpflichtungen erhielt, da es seine letzte Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen Ende 2021 abgeschlossen hatte; stellt fest, dass bei den operativen Mitteln für Zahlungen, einschließlich nicht in Anspruch genommener operativer und neu zugewiesener Mittel, die Ausführungsquote auf 47 % sank (gegenüber 61 % im Jahr 2021); nimmt zur Kenntnis, dass dies dem Gemeinsamen Unternehmen zufolge auf die steigenden Kosten und Lieferprobleme zurückzuführen war, mit denen die Begünstigten infolge der COVID-19-Krise und des Krieges in der Ukraine konfrontiert waren, weshalb die Laufzeit der meisten Horizont-2020-Projekte verlängert werden musste und die Abschlusszahlungen auf das Jahr 2023 verschoben werden mussten;

21. stellt in Bezug auf die Durchführung des Programms Horizont Europa fest, dass die Kommission im Jahr 2022 Finanzbeiträge in Höhe von 108,9 Mio. EUR geleistet hat; stellt fest, dass das Gemeinsame Unternehmen für Europas Eisenbahnen die ersten beiden Aufforderungen im Rahmen des Programms Horizont Europa erfolgreich abgeschlossen und den operativen Beitrag in Höhe von 107,5 Mio. EUR fast vollständig für die Vorfinanzierung der ersten im Rahmen des Programms geschlossenen Finanzhilfevereinbarungen genutzt hat;

22. begrüßt, dass das Shift2Rail-Programm bis Ende 2022 entscheidende Meilensteine erreicht hat, wobei die Mittel in vollem Umfang gebunden und rund 86 % des Programms verwirklicht wurden sowie 91 % des Finanzierungsprogramms für 2023 mit Blick darauf umgesetzt wurden, die Praxisdemonstrationen für die Technologie-Reifegrade 6 und 7 zu ermöglichen, die 2023 abgeschlossen werden sollen;

23. stellt fest, dass in Bezug auf die vorläufigen Rechnungen des Gemeinsamen Unternehmens für Europas Eisenbahnen keine Prüfbescheinigungen für die Sachbeiträge zu operativen Tätigkeiten und für die Sachbeiträge zu zusätzlichen Tätigkeiten für das Jahr 2022 eingegangen sind; erwartet die Validierung der Sachbeiträge zu operativen Tätigkeiten für das Jahr 2022 im Anschluss an die Einreichung der Projektkosten im Februar 2023;

24. stellt fest, dass im Jahr 2022 der kumulierte Wert der von dem Gemeinsamen Unternehmen für Europas Eisenbahnen an das Gemeinsame Unternehmen Shift2Rail für Forschung und Innovation vergebenen Tätigkeiten 619,4 Mio. EUR betrug und 92 Mio. EUR realisiert wurden;

25. betont, dass ein nachhaltiges und widerstandsfähiges Eisenbahnsystem geschaffen werden muss, das emissionsfrei und geräuscharm ist, eine klimaresistente Infrastruktur aufweist, Konzepte der Kreislaufwirtschaft anwendet, innovative Prozesse, Technologien, Konzepte und Werkstoffe während des Lebenszyklus von Eisenbahnsystemen erprobt und andere innovative Lösungen für einen gesteuerten Bodentransport entwickelt;

26. fordert, Forschungs- und Innovationstätigkeiten stärker zu fördern, um ein integriertes europäisches Eisenbahnnetz zu schaffen, wobei Hindernisse in Bezug auf die Interoperabilität beseitigt und Lösungen für eine vollständige Integration bereitgestellt werden, die sich auf Verkehrsmanagement, Fahrzeuge und Infrastruktur sowie die Integration nicht genormter Spurweiten (wie die Spurweiten von 1 520 mm, 1 000 mm oder 1 668 mm, die sich für die Solidaritätskorridore in die Ukraine als wichtig erwiesen haben) erstrecken; betont, dass es wichtig ist, die Bedürfnisse von Fahrgästen und Unternehmen zu berücksichtigen, innovative Lösungen zur Unterstützung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums schneller anzunehmen und gleichzeitig die Kapazität und Zuverlässigkeit zu erhöhen sowie die Kosten des Schienenverkehrs zu senken;

27. fordert einen raschen Übergang zu einem attraktiveren, benutzerfreundlichen, wettbewerbsfähigen, erschwinglichen, wartungsfreundlichen, effizienten und nachhaltigen europäischen Eisenbahnsystem, das in das breitere Mobilitätssystem integriert ist, sowie die Unterstützung der Entwicklung einer starken und weltweit wettbewerbsfähigen europäischen Eisenbahnindustrie;

Auftragsvergabe und Personal

28. stellt fest, dass das Gemeinsame Unternehmen für Europas Eisenbahnen in Bezug auf die Durchführung von Beschaffungstätigkeiten die Grundsätze der Haushaltsordnung und den Leitfaden der Kommission für die Vergabe öffentlicher Aufträge eingehalten hat und bei der Durchführung der Tätigkeiten daher das beste Preis-Leistungs-Verhältnis erzielt wurde; stellt fest, dass die für die verschiedenen Vergabeverfahren festgelegten Werte, die unter Berücksichtigung des Gesamtwerts der Tätigkeiten im Bereich Forschung und Innovationen und des Programms unterhalb jeglicher Wesentlichkeitsschwelle liegen, sich aus dem kollektiven Wissen der beteiligten Bediensteten und ihrer Erfahrung in früheren privaten und öffentlichen Einrichtungen ergeben;

29. stellt fest, dass das Gemeinsame Unternehmen für Europas Eisenbahnen im Jahr 2022 für offene Verfahren weiterhin die Plattformen für die elektronische Auftragsvergabe und die elektronische Einreichung von Angeboten verwendet hat, die auf der TED-Website „e-Tendering“ zur Verfügung stehen und über das Portal „Funding & tender opportunities“ zugänglich sind; stellt fest, dass das Gemeinsame Unternehmen im Jahr 2022 im Rahmen der Strategie für die elektronische Auftragsvergabe damit begonnen hat, das Instrument für die Verwaltung der Vergabe öffentlicher Aufträge (PPMT) einzuführen, das elektronische Bekanntmachungen und Ausschreibungen auf der TED-Website ersetzen wird ([6]);

30. stellt fest, dass der leitende Rechtsreferent im Laufe des Jahres 2022 mehrere Leitfäden und Vorlagen weiter aktualisiert hat (z. B. Zeitpläne, Ausschreibungsbedingungen, Eröffnung und Bewertung von Angeboten, Verfahren für die Vergabe von Aufträgen mit geringem Wert usw.), um sie entsprechend den Erfordernissen des Gemeinsamen Unternehmens für Europas Eisenbahnen und den Empfehlungen der GD BUDG zu gestalten sowie sie insbesondere an das Verfahren der elektronischen Einreichung von Angeboten anzupassen;

31. stellt fest, dass das Gemeinsame Unternehmen für Europas Eisenbahnen im Jahr 2022 ein offenes Verfahren für die Systemsäule des Gemeinsamen Unternehmens (drei Lose) durchgeführt hat und daraus Dienstleistungsrahmenverträge für die Erbringung von Dienstleistungen für das Gemeinsame Unternehmen im Bereich der Systemsäule hervorgingen; stellt fest, dass sich der gewährte Gesamtbetrag auf 45 Mio. EUR beläuft, wovon 4 Mio. EUR für Los 1, 37 Mio. EUR für Los 2 und 4 Mio. EUR für Los 3 gewährt wurden ([7]);

32. stellt fest, dass die Vollzugsquote bei den für Titel 1 und Titel 2 vorgesehenen Mitteln des Haushaltsplans bei 100 % lag, wobei Titel 1 (Personalausgaben) hauptsächlich für die Gehälter des Personals verwendet wurde; stellt fest, dass das Gemeinsame Unternehmen für Europas Eisenbahnen im Laufe des Jahres auch externe Unterstützung in Anspruch genommen hat, um personelle Lücken bis zur endgültigen Einstellung von Personal zu schließen und die hohe Arbeitsbelastung im Zusammenhang mit den Tätigkeiten des Gemeinsamen Unternehmens zu bewältigen;

33. stellt fest, dass 28 Stellen zum Jahresende 2022 besetzt wurden;

34. stellt fest, dass der aktuelle Stellenplan des Gemeinsamen Unternehmens für Europas Eisenbahnen am 1. März 2022 vom Verwaltungsrat angenommen wurde, wobei im Zusammenhang mit der neuen Aufgabe des Gemeinsamen Unternehmens im Rahmen der Systemsäule Stellen für Zeitbedienstete vorgesehen wurden, um mit dem integrierten Forschungs- und Innovationsprogramm die politischen Maßnahmen weiter zu stärken;

35. stellt fest, dass das Gemeinsame Unternehmen für Europas Eisenbahnen gemäß dem Stellenplan insgesamt 29 Bedienstete haben wird, einschließlich zwei abgeordnete nationale Sachverständige; stellt fest, dass im Jahr 2022 die meisten freien Stellen schrittweise besetzt wurden und einige vorübergehende Abwesenheiten zu verzeichnen waren, wenngleich keine Bediensteten das Gemeinsame Unternehmen verlassen haben; stellt fest, dass das Gemeinsame Unternehmen zur Schließung vorübergehender Lücken und langfristiger Abwesenheiten auch auf externe Kompetenzen und Fachkenntnisse sowie auf die Auslagerung einiger Verwaltungsaufgaben zurückgegriffen hat, um seine operativen Tätigkeiten aufrechtzuerhalten;

([6]) Die Einführung wird voraussichtlich im ersten bzw. zweiten Quartal des Jahres 2023 abgeschlossen sein.

([7]) Dienstleistungsrahmenverträge für das Gemeinsame Unternehmen für Europas Eisenbahnen in den Bereichen Kerngruppe der Systemsäule (Los 1), Fachwissen der Systemsäule (Los 2) und Wartungstätigkeiten im Bereich der TSI ZZS (Los 3), abgeschlossen am 12. Juli 2022 mit Auftragnehmer „System Pillar Consortium“ (für die drei Lose), Gemeinsames Unternehmen für Europas Eisenbahnen Konsolidierter jährlicher Tätigkeitsbericht 2022 (S. 131-132).

36. entnimmt dem konsolidierten jährlichen Tätigkeitsbericht des Gemeinsamen Unternehmens für Europas Eisenbahnen, dass in Bezug auf das ausgewogene Verhältnis von Frauen und Männern sowohl im Verwaltungsrat als auch auf allen anderen Ebenen des Gemeinsamen Unternehmens noch Verbesserungen erwartet werden; stellt fest, dass der Verwaltungsrat des Gemeinsamen Unternehmens im Jahr 2022 aus 28 Männern (58 %) und 21 Frauen (42 %) bestand; stellt in Bezug auf das Geschlechterverhältnis fest, dass auf der Führungsebene des Gemeinsamen Unternehmens zu 78 % Männer und zu 22 % Frauen beschäftigt sind, wobei sich das gesamte Personal aus 65 % Männern und 35 % Frauen zusammensetzte; begrüßt, dass der Verwaltungsrat eine zweite Referatsleiterin für das Managementteam des Gemeinsamen Unternehmens ernannt hat; schlägt vor, dass das Gemeinsame Unternehmen in dieser Hinsicht das Geschlechterverhältnis weiter verbessert und zudem ein ausgewogenes geografisches Verhältnis anstrebt;

Management- und Kontrollsysteme

37. stellt fest, dass bei den Ausgaben im Rahmen von Horizont 2020 und Horizont Europa der Gemeinsame Auditdienst der Generaldirektion Forschung und Innovation (GD RTD) der Kommission für die Ex-post-Prüfungen zuständig ist; stellt fest, dass das Gemeinsame Unternehmen für Europas Eisenbahnen für die Ausgaben von Horizont 2020 (Abrechnungen und Abschlusszahlungen) eine repräsentative Fehlerquote von 2,2 % und eine Restfehlerquote von 1,3 % gemeldet hat;

38. stellt fest, dass die Ex-post-Prüfungen für das Programm Horizont Europa noch durchgeführt werden müssen, da die ersten Zwischenzahlungen voraussichtlich erst 2024 erfolgen werden;

39. stellt fest, dass der Rechnungshof auf der Ebene der Endbegünstigten eine Zufallsstichprobe von Zahlungen prüfte, die 2022 zulasten des Programms Horizont 2020 geleistet wurden, um die Kontrollen der operativen Zahlungen des Gemeinsamen Unternehmens für Europas Eisenbahnen zu bewerten ([8]); stellt fest, dass der Rechnungshof in einem Fall einen schwerwiegenden Fehler im Zusammenhang mit überhöhten Angaben zu den Personalkosten festgestellt und diesen Fehler quantifiziert hat, wobei der Fehler darauf zurückzuführen war, dass der Begünstigte indirekte Kosten in die Berechnungsgrundlage für die Einheitskostensätze der Kostenstellen aufgenommen hatte; stellt fest, dass solche Kosten jedoch durch den Pauschalsatz von 25 % für indirekte Kosten gedeckt werden;

40. stellt fest, dass das Gemeinsame Unternehmen für Europas Eisenbahnen zwar bei risikobehafteten Projekten ad hoc risikobasierte Ex-ante-Kontrollen durchführte, bis Ende 2022 jedoch noch keinen strukturierten risikobasierten Ansatz für Ex-ante-Kontrollen eingeführt hat; stellt insbesondere fest, dass das Gemeinsame Unternehmen die Ex-ante-Kontrollen nicht an die durch gezielte Risikobewertungen ermittelten Hochrisikofaktoren angepasst hat und es auch keine internen praktischen Leitlinien für die Umsetzung einer risikobasierten Überwachung, einschließlich Anweisungen zur Nutzung des in COMPASS verfügbaren Risikomanagementmoduls durch das Personal, entwickelt hat;

41. stellt fest, dass das Gemeinsame Unternehmen für Europas Eisenbahnen folglich für keine vollständige und harmonisierte Bewertung ihrer relevanten Projektrisiken und Risiken im Zusammenhang mit den Begünstigten gesorgt hat, was unter Umständen zu ineffizienten bzw. unwirksamen Ex-ante-Kontrollen führt, wodurch sich das Risiko der Kofinanzierung nicht förderfähiger Kosten, der Verfehlung der Projektziele, von Projektverzögerungen oder gar des Scheiterns eines Projekts erhöht;

42. schließt sich der Forderung des Rechnungshofs an, dass das Gemeinsame Unternehmen für Europas Eisenbahnen einen strukturierten risikobasierten Ansatz für Ex-ante-Kontrollen einführen sollte, mit dem relevante Projektrisiken und Risiken im Zusammenhang mit den Begünstigten abgedeckt werden; ist im Übrigen auch der Ansicht, dass das Gemeinsame Unternehmen interne Praxisleitlinien zu den Fragen ausarbeiten sollte, wie eine risikobasierte Überwachung auf Projekt- und Begünstigtenebene umzusetzen ist und wie das Personal das in COMPASS verfügbare Risikomanagementmodul nutzen sollte;

43. fordert das Gemeinsame Unternehmen für Europas Eisenbahnen auf, Schwachstellen bei der Nutzung des Tools für die verstärkte Überwachung zu beheben; ist ebenfalls der Auffassung, dass das Gemeinsame Unternehmen sicherstellen sollte, dass alle Maßnahmen der verstärkten Überwachung mit spezifischen Kontrollmaßnahmen einhergehen, die auf die ermittelten Risiken ausgerichtet sind, und dass sie zu einem vorab festgelegten Zieldatum weiterverfolgt werden;

44. nimmt die Antwort des Gemeinsamen Unternehmens für Europas Eisenbahnen zur Kenntnis, wonach es betont, dass das Fehlerrisiko bei der Auszahlung von Zuschüssen im Rahmen von Horizont 2020 durch die Verwendung von Pauschalbeträgen stark gemindert wurde;

45. stellt insbesondere fest, dass das Gemeinsame Unternehmen für Europas Eisenbahnen angemessene Pauschalbeträge verwendet hat, indem es im Zuge der Verfahren zur Bewertung der Aufforderungen auf Finanzsachverständige zurückgriff und alle Kostenelemente, die von den Finanzsachverständigen während der Vorbereitungsphase der Finanzhilfevereinbarungen infrage gestellt wurden, gemäß dem Beschluss C(2017)7151 der Kommission vom 27. Oktober 2017 über die Genehmigung der Inanspruchnahme von Erstattungen auf der Grundlage eines Pauschalbetrags für förderfähige Kosten von Maßnahmen des Rahmenprogramms Horizont 2020 sorgfältig untersuchte und verhandelte;

46. stellt mit Zufriedenheit fest, dass das Gemeinsame Unternehmen für Europas Eisenbahnen zwar Verfahren für die Ex-ante-Ermittlung von Hochrisikofaktoren für Finanzhilfevereinbarungen im Rahmen von Horizont 2020 eingeführt hat, wobei es aber einräumt, dass diese Verfahren besser an die Leitlinien der Kommission für risikobasierte Ex-ante-Kontrollen angepasst werden könnten;

([8]) Im Hinblick auf die bei den Begünstigten geprüften Finanzhilfezahlungsvorgänge betrug die Berichterstattungsschwelle für quantifizierbare Fehler 1 % der geprüften Kosten (Bericht des Rechnungshofs, S. 110).

Weiterverfolgung von Bemerkungen aus Vorjahren

47. stellt fest, dass es sich bei den Bemerkungen in den spezifischen Jahresberichten über das Gemeinsame Unternehmen für Europas Eisenbahnen eigentlich um zeitlich nicht begrenzte Empfehlungen des Rechnungshofs handelt; stellt fest, dass der Rechnungshof diesen Bemerkungen jährlich nachgeht, indem er sie als „offen“ oder „abgeschlossen“ bezeichnet;

48. stellt in Bezug zu den zwei Bemerkungen des Rechnungshofs für das Jahr 2021 fest, dass eine Bemerkung noch offen ist, bei der es sich um die niedrige Vollzugsquote bei den in den Haushalt 2021 des Gemeinsamen Unternehmens für Europas Eisenbahnen eingestellten und verfügbaren Mitteln für Zahlungen, einschließlich nicht in Anspruch genommener operativer und neu zugewiesener Mittel (gefallen auf 61 % gegenüber 76 % im Jahr 2020), handelte;

49. stellt fest, dass sich diese Situation in erster Linie aus der schlechten Qualität der technischen Berichte der Begünstigten und der Notwendigkeit zusätzlicher Nachweise für die Erreichung der Projektergebnisse ergab sowie aus der Tatsache, dass der Verzug eines einzelnen Begünstigten die Zahlung des gesamten Pauschalbetrags beeinträchtigt;

50. begrüßt, dass das Gemeinsame Unternehmen für Europas Eisenbahnen im Jahr 2022 einen Aktionsplan zur Verbesserung der Rechnungslegung der Begünstigten entwickelt hat, was insbesondere für Erstattungen auf der Grundlage eines Pauschalbetrags für förderfähige Kosten von Maßnahmen wichtig ist, bei denen der Verzug eines einzelnen Begünstigten die Zahlung des gesamten Pauschalbetrags beeinträchtigt.