2024/2377

10.10.2024.

REZOLUCIJA (EU) 2024/2377 EUROPSKOG PARLAMENTA

od 11. travnja 2024.

s primjedbama koje su sastavni dio Odluke o razrješnici za izvršenje proračuna Zajedničkog poduzeća za europsku željeznicu za financijsku godinu 2022.

EUROPSKI PARLAMENT,

— uzimajući u obzir svoju Odluku o razrješnici za izvršenje proračuna Zajedničkog poduzeća za europsku željeznicu za financijsku godinu 2022.,

— uzimajući u obzir članak 100. Poslovnika i Prilog V. Poslovniku,

— uzimajući u obzir mišljenje Odbora za promet i turizam,

— uzimajući u obzir izvješće Odbora za proračunski nadzor (A9-0091/2024),

A budući da je Zajedničko poduzeće EU-Rail osnovano Uredbom Vijeća (EU) 2021/2085 ([1]) („Jedinstveni temeljni akt”);

B budući da je, u skladu s člankom 174. stavkom 6. Jedinstvenog temeljnog akta, Zajedničko poduzeće EU-Rail pravni i univerzalni sljednik Zajedničkog poduzeća Shift2Rail u pogledu svih ugovora, uključujući ugovore o radu i sporazume o bespovratnim sredstvima, obveze i stečenu imovinu;

C budući da Zajedničko poduzeće EU-Rail ima oblik javno-privatnog partnerstva za istraživanje i inovacije u željezničkom sektoru; budući da članove osnivače čine Unija, koju predstavlja Komisija, te partneri iz željezničkog sektora, uključujući proizvođače željezničke opreme, željezničke prijevoznike, upravitelje infrastrukture i istraživačke centre;

D budući da bi Zajedničko poduzeće EU-Rail, radi povećanja transparentnosti, u svojoj godišnjoj računovodstvenoj dokumentaciji trebalo objavljivati relevantne informacije o doprinosima članova na razini programa; budući da bi Zajedničko poduzeće EU-Rail za svaki program u okviru kojeg djeluje trebalo iznijeti sve relevantne informacije za svaku kategoriju člana zaključno s krajem godine, uključujući zakonske ciljne vrijednosti u pogledu doprinosa utvrđene za predmetni program, iznos primljenih doprinosa i iznos pravnih obveza; budući da bi Zajedničko poduzeće EU-Rail trebalo nastaviti s povećanjem razine transparentnosti;

Općenito

1. konstatira da na temelju izvješća Revizorskog suda o godišnjoj računovodstvenoj dokumentaciji Zajedničkog poduzeća EU-Rail za financijsku godinu 2022. („izvješće Revizorskog suda”) godišnja računovodstvena dokumentacija u svim značajnim aspektima vjerno prikazuje financijsko stanje Zajedničkog poduzeća na dan 31. prosinca 2022., kao i rezultate poslovanja, novčane tokove i promjene u neto imovini za godinu završenu tim danom u skladu s Financijskom uredbom Zajedničkog poduzeća i računovodstvenim pravilima koja je donio računovodstveni službenik Komisije; nadalje, konstatira da su prema izvješću Revizorskog suda transakcije na kojima se temelji računovodstvena dokumentacija zakonite i pravilne u svim značajnim aspektima;

2. pozdravlja uspješan početak poslovanja Zajedničkog poduzeća EU-Rail krajem 2021.; pozdravlja i njegovu ulogu u uspostavi integrirane željezničke mreže EU-a za europske putnike i teret;

3. potvrđuje, na temelju konsolidiranog godišnjeg izvješća o radu Zajedničkog poduzeća EU-Rail ([2]), da je 2022. bila ambiciozna i uspješna godina u kojoj je ostvarena faza jačanja Zajedničkog poduzeća EU-Rail i njegova programa koji su sada potpuno operativni, uključujući inovacijski stup, sistemski stup i, uskoro, skupinu za uvođenje; istodobno napominje da je 2022. bila ključna godina za inovacijske programe Zajedničkog poduzeća EU-Rail;

4. prima na znanje da su sve tehničke demonstracije već pokazale rezultate rada koji je u tijeku od pokretanja programa ili su usmjereni na završne pripremne korake za demonstracije tijekom 2023.;

([1]) Uredba Vijeća (EU) 2021/2085 od 19. studenoga 2021. o osnivanju zajedničkih poduzeća u okviru programa Obzor Europa te o stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 219/2007, (EU) br. 557/2014, (EU) br. 558/2014, (EU) br. 559/2014, (EU) br. 560/2014, (EU) br. 561/2014 i (EU) br. 642/2014 (SL L 427, 30.11.2021., str. 17.).

([2]) Zajedničko poduzeće za europsku željeznicu – Konsolidirano godišnje izvješće o radu za 2022., https://rail-research.europa.eu/wp-content/uploads/2023/06/GB-Decision_07_2023_Annex_AAR_22.pdf.

5. napominje da su tijekom 2022. članovi osnivači surađivali kako bi operacionalizirali svoju predanost Zajedničkom poduzeću EU-Rail koje podnosi glavne prijedloge za Poziv 2022-1, na temelju kojega je nakon otvorene, transparentne i neovisne procjene odabrano šest vodećih projekata koji obuhvaćaju prvu fazu programa EU-Rail; konstatira da su ti projekti bili operativni do kraja 2022.; osim toga, napominje da je istovremeno sistemski stup financiran na temelju velikog poziva na podnošenje ponuda;

6. nadalje, napominje da je 2022. bila obilježena i dosljednom provedbom sustavnog pristupa razvoju željeznice, koji je pokrenula politika Komisijine Glavne uprave za mobilnost i promet (DG MOVE), u kojoj Zajedničko poduzeće EU-Rail predstavlja područje istraživanja i inovacija, a Agencija Europske unije za željeznice (ERA) ključno tijelo nadležno za sustav za Europski sustav upravljanja željezničkim prometom (ERTMS) i telematske aplikacije, čime se europskoj željezničkoj industriji pruža prilika da „jednoglasno” iznese svoja stajališta i ambicije, uz očekivanje sustavnog i dosljednog pristupa na institucionalnoj razini;

7. prima na znanje glavni plan Zajedničkog poduzeća EU-Rail i njegovu prilagodbu planu sa „Strateškim programom za istraživanje i inovacije u željezničkom prometu” Europskog savjetodavnog vijeća za istraživanja u području željeznica (ERRAC);

8. pohvaljuje blisku suradnju s ključnim dionicima, posebno s Europskim savjetodavnim vijećem za istraživanja u području željeznica (ERRAC), Agencijom EU-a za željeznice (ERA) i ostalim programima/partnerstvima, što označava proaktivan napor za poticanje sinergija i istraživanje mogućnosti za zajedničke projekte unutar europskog željezničkog sektora; pozdravlja angažman Zajedničkog poduzeća EU-Rail s udrugama i programima trećih zemalja, usmjerenih na povećanje konkurentnosti industrije;

Upravljanje proračunom i financijama

9. na temelju izvješća Zajedničkog poduzeća EU-Rail o proračunskom i financijskom upravljanju za 2021. konstatira da je zbog triju izmjena proračuna usvojeni proračun Zajedničkog poduzeća EU-Rail iznosio 171,4 milijuna EUR u odobrenim sredstvima za preuzimanje obveza i 180,8 milijuna EUR u odobrenim sredstvima za plaćanje ([3]);

10. svjestan je da izmjene u veličini proračuna Zajedničkog poduzeća EU-Rail uvelike ovise o fazi provedbe višegodišnjih programa za istraživanja i inovacije; konstatira da je 2022. Zajedničko poduzeće EU-Rail započelo s provedbom programa Obzor Europa te stoga proračun za 2022. uključuje proračun za preuzimanje obveza za prve pozive na podnošenje prijedloga u okviru programa Obzor Europa planirane za 2022. te proračun za plaćanja za povezane isplate sredstava za pretfinanciranje ([4]);

11. konstatira da je Zajedničko poduzeće EU-Rail na kraju 2022. izvršilo 100 % svojih odobrenih sredstava za preuzimanje obveza koja su stavljena na raspolaganje u njegovu aktivnom proračunu (glave od 1. do 3.); konstatira i da su odobrena sredstva za plaćanja izvršena do 79,1 % aktivnih sredstava (79 % izvršenja u usporedbi s cjelokupnim proračunom Zajedničkog poduzeća EU-Rail, uključujući glavu 4.) ([5]);

12. napominje da je Upravni odbor Zajedničkog poduzeća Shift2Rail Odlukom br. 08/2021 od 25. studenoga 2021. donio prvotni godišnji plan rada i proračun za 2022., koji su se nastavili primjenjivati i na Zajedničko poduzeće EU-Rail na temelju takozvane „skupne odluke” koju je donio upravni odbor Zajedničkog poduzeća EU-Rail; napominje da u trenutku donošenja te odluke nije bilo predviđeno da proračunska odobrena sredstva uključena u proračun za 2022. pokriju cijelu financijsku godinu 2022., nego da se tim sredstvima osigura provedba aktivnosti do pokretanja novog partnerstva, Zajedničkog poduzeća EU-Rail, i zajamči potrebni kontinuitet poslovanja;

13. konstatira da je, kad je riječ o administrativnim troškovima, stopa izvršenja odobrenih sredstava za preuzimanje obveza iznosila 100 %, a odobrenih sredstava za plaćanje 84 % (2021.: 95 %); napominje da je Zajedničko poduzeće EU-Rail to smanjenje obrazložilo činjenicom da se popunjavanje svih radnih mjesta moglo očekivati najranije krajem godine;

([3]) 2021. redom 13,6 milijuna EUR i 68,4 milijuna EUR.
([4]) Izvješće Revizorskog suda (str. 117.), https://www.eca.europa.eu/ECAPublications/SAR-JUS-2022/RAS-Jus-FY2022_HR.pdf.
([5]) Glava 1. – Rashodi za osoblje; Glava 2. – Rashodi za infrastrukturu i poslovanje; Glava 3. i 4. – Operativni rashodi

14. konstatira da je u okviru operativnog proračuna stopa izvršenja odobrenih sredstava za preuzimanje obveza iznosila 100 %, a odobrenih sredstava za plaćanje 79 % (2021.: 84 %); prima na znanje da stopa izvršenja uključuje i iznos od 76 000 EUR za stručne ocjenjivače pod ingerencijom službi Europske izvršne agencije za istraživanje;

15. konstatira da će se sredstva (41,1 milijun EUR) iz glave 5. Neupotrijebljena odobrena sredstva koja nisu potrebna u tekućoj godini – predviđena za potporu transparentnoj provedbi članka 6. stavka 5. financijskih pravila Zajedničkog poduzeća EU-Rail, odnosno takozvanog „pravila n+ 3”, ponovno aktivirati u proračunu za sljedeću godinu ili sljedeće godine i koristiti prije drugih sredstava;

16. na temelju opažanja Revizorskog suda konstatira da postoje znatne razlike u iznosima doprinosa priznatih po kategorijama članova (Unija i privatni članovi); prima na znanje da je tomu uzrok činjenica da se novčani doprinosi EU-a potvrđuju i priznaju u trenutku njihove isplate Zajedničkom poduzeću EU-Rail na početku provedbe projekta, dok se doprinosi u naravi članova priznaju tek nakon potvrde nastalih i prijavljenih troškova provedbe projekta;

17. poziva Zajedničko poduzeće EU-Rail da se pozabavi razlikom između priznatog iznosa novčanih doprinosa s jedne te doprinosa u naravi s druge strane iznošenjem informacija o pravnim obvezama Zajedničkog poduzeća EU-Rail na kraju godine u smislu sklopljenih sporazuma o dodjeli bespovratnih sredstava i ugovora; pozdravlja predanost Zajedničkog poduzeća EU-Rail da poduzme mjere u pogledu tog opažanja u okviru godišnje računovodstvene dokumentacije za sljedeću godinu (2023.);

18. napominje da je, kad je riječ o provedbi programa Obzor 2020., Zajedničko poduzeće EU-Rail do kraja 2022. u potpunosti preuzelo obveze u visini od 384,5 milijuna EUR, koliko iznosi maksimalni operativni doprinos EU-a za sklopljene sporazume o dodjeli bespovratnih sredstava i ugovore u okviru programa Obzor 2020.; osim toga, konstatira da je od iznosa preuzetih obveza preostalo otprilike 68,2 milijuna EUR (ili 18 %) za isplatu u narednim godinama za projekte koji još nisu dovršeni;

19. sa zadovoljstvom konstatira da su se privatni članovi pravno obvezali da će osigurati doprinose u naravi za operativne aktivnosti Zajedničkog poduzeća EU-Rail u iznosu od 320,7 milijuna EUR te doprinose u naravi za dodatne aktivnosti u iznosu od 244 milijuna EUR, odnosno 123,7 % minimalne ciljne vrijednosti koja iznosi 456,5 milijun EUR, te da su iznosi tih odobrenih obveza krajem 2022. bili prijavljeni;;

20. konstatira, i dalje u vezi s aktivnostima u okviru programa Obzor 2020., da Zajedničko poduzeće EU-Rail nije primilo nova operativna odobrena sredstva za preuzimanje obveza jer je svoje posljednje pozive na podnošenje prijedloga zaključilo do kraja 2021.; konstatira da se stopa izvršenja operativnih odobrenih sredstava za plaćanje, uključujući neiskorištena i preraspodijeljena odobrena operativna sredstva, smanjila na 47 % (2021.: 61 %); prima na znanje da je, prema navodima Zajedničkog poduzeća EU-Rail, do toga došlo zbog sve većih troškova i problema s provedbom s kojima se suočavaju korisnici koji su posljedica krize uzrokovane bolešću COVID-19 i rata u Ukrajini te da se zbog toga trajanje većine projekata u okviru programa Obzor 2020. moralo produljiti, a završna plaćanja odgoditi za 2023.;

21. kad je riječ o provedbi programa Obzor Europa, konstatira da je 2022. Komisija uplatila novčane doprinose u iznosu od 108,9 milijuna EUR; konstatira da je Zajedničko poduzeće EU-Rail uspješno zaključilo prva dva poziva na podnošenje prijedloga u okviru programa Obzor Europa te gotovo u potpunosti iskoristilo operativni doprinos u iznosu od 107,5 milijuna eura za pretfinanciranje prvih sporazuma o dodjeli bespovratnih sredstava sklopljenih u okviru tog programa;

22. pohvaljuje ključne etape ostvarene u okviru programa Shift2Rail do kraja 2022., uz potpuno preuzimanje obveza za sredstva i oko 86 % ostvarenog programa te 91 % ostvarenog financijskog programa za 2023. radi dosezanja razine tehnološke spremnosti 6./7. u pogledu operativnog prikaza, čije je zaključenje predviđeno za 2023. godinu;

23. napominje da, kad je riječ o privremenoj računovodstvenoj dokumentaciji Zajedničkog poduzeća EU-Rail, nije primljena potvrda o reviziji za IKOP/IKAA za 2022.; očekuje potvrdu za IKOP za 2022. nakon podnošenja prijedloga o troškovima projekta u veljači 2023.;

24. napominje da je 2022. kumulativna vrijednost aktivnosti koje je Zajedničko poduzeće EU-Rail dodijelilo Zajedničkom poduzeću S2R za istraživačke i inovacijske aktivnosti iznosila 619,4 milijuna EUR i ostvarena u iznosu od 92 milijuna EUR;

25. ističe važnost stvaranja održivog i otpornog željezničkog sustava razvojem tihog željezničkog sustava bez emisija i infrastrukture otporne na klimatske promjene, primjenom kružnoga gospodarstva, uvođenjem inovativnih procesa, tehnologije, dizajna i materijala tijekom životnog ciklusa željezničkih sustava te razvojem drugih inovativnih rješenja za vođeni zemaljski prijevoz;

26. traži veću potporu aktivnostima istraživanja i inovacija kako bi se uspostavila integrirana europska željeznička mreža te uklonile prepreke interoperabilnosti i pružila rješenja za potpunu integraciju, obuhvaćajući upravljanje prometom, vozila i infrastrukturu te integraciju s nestandardnim profilima kolosijeka (kao što su oni širine 1 520, 1 000 ili 1 668 mm, što se pokazalo važnim za koridore solidarnosti u Ukrajini); ističe važnost rješavanja potreba putnika i poduzeća te ubrzavanja donošenja inovativnih rješenja za potporu jedinstvenom europskom željezničkom prostoru, uz istodobno povećanje kapaciteta, pouzdanosti i smanjenja troškova željezničkog prijevoza;

27. traži brz prelazak na atraktivniji, konkurentniji, pristupačniji, učinkovitiji, održiviji sustav europskih željeznica prilagođen korisnicima i jednostavan za održavanje te integriran u širi sustav mobilnosti radi podupiranja razvoja snažne i globalno konkurentne europske željezničke industrije;

Javna nabava i osoblje

28. kad je riječ o provedbi aktivnosti javne nabave, konstatira da se Zajedničko poduzeće EU-Rail pridržavalo načela iz Financijske uredbe i smjernica iz Komisijina Priručnika za javnu nabavu, zbog čega su provedene aktivnosti kojima se ostvaruje najbolja vrijednost za uloženi novac; konstatira da vrijednosti utvrđene za različite postupke javne nabave, koje su ispod bilo koje razine značajnosti s obzirom na ukupnu vrijednost aktivnosti istraživanja i inovacija i samoga programa, proizlaze iz zajedničkog znanja uključenog osoblja i njihova iskustva u prijašnjem radu u privatnim i javnim organizacijama;

29. konstatira da je Zajedničko poduzeće EU-Rail za otvorene postupke i 2022. nastavilo upotrebljavati platforme za e-natječaj i za e-podnošenje ponuda koje su dostupne na internetskim stranicama TED e-Tendering i na portalu s prilikama za financiranje i natječaje; konstatira da je, u kontekstu strategije e-nabave, Zajedničko poduzeće EU-Rail 2022. započelo postupak uvođenja alata za upravljanje javnom nabavom (PPMT), alata kojim će se zamijeniti e-obavijesti i e-natječaji TED-a ([6]);

30. konstatira da je glavni pravni službenik tijekom 2022. nastavio ažurirati nekoliko dokumenata sa smjernicama i predlošcima za postupke javne nabave (tj.: kalendar, natječajne specifikacije, otvaranje i ocjenjivanje ponuda, postupke dodjele ugovora male vrijednosti itd.) kako bi ih se prilagodilo potrebama Zajedničkog poduzeća EU-Rail i preporukama GU-a BUDG, posebno u pogledu postupka e-podnošenja ponuda;

31. konstatira da je Zajedničko poduzeće EU-Rail 2022. provelo otvoreni natječajni postupak: Europska željeznica – sistemski stup (tri grupe) – okvirni ugovori o uslugama za pružanje usluga Zajedničkom poduzeću EU-Rail u području sistemskog stupa; konstatira da ukupni dodijeljeni iznos doseže 45 milijuna EUR, pri čemu je 4 milijuna EUR dodijeljeno grupi 1, 37 milijuna EUR grupi 2 i 4 milijuna EUR grupi 3 ([7]);

32. konstatira da je stopa izvršenja proračuna glave 1. i glave 2. dosegnula i do 100 %, pri čemu se glava 1. (Rashodi za osoblje) uglavnom koristi za plaće osoblja; konstatira da je Zajedničko poduzeće EU-Rail tijekom godine iskoristilo i vanjsku potporu kako bi popunilo praznine do dovršetka zapošljavanja osoblja i kako bi se nosilo s radnim opterećenjem povezanim s aktivnostima Zajedničkog poduzeća EU-Rail;

33. konstatira da je do kraja 2022. popunjeno 28 radnih mjesta;

34. konstatira da je upravni odbor 1. ožujka 2022. usvojio aktualni plan radnih mjesta za osoblje Zajedničkog poduzeća EU-Rail, čime su uvedena radna mjesta za privremeno osoblje u vezi s novom ulogom Zajedničkog poduzeća EU-Rail u sistemskom stupu i kako bi se dodatno ojačala potpora aktivnostima relevantne politike u okviru njegova integriranog programa istraživanja i inovacija;

35. konstatira da, u skladu s planom radnih mjesta, Zajedničko poduzeće EU-Rail treba imati 29 članova osoblja, uključujući dva upućena nacionalna stručnjaka; konstatira da je tijekom 2022. većina slobodnih radnih mjesta postupno popunjena i da je, iako nijedan član osoblja nije otišao, Zajedničko poduzeće EU-Rail svejedno zabilježilo određene privremene dopuste; konstatira da je Zajedničko poduzeće EU-Rail, kako bi popunilo privremene praznine ili dugoročne odsutnosti, iskoristilo i vanjske kompetencije i stručno znanje kako bi ostvarilo svoje operativne aktivnosti, kao i privremenu eksternalizaciju nekih administrativnih zadaća;

([6]) Dovršetak postupka uvođenja predviđen je tijekom prvog ili drugog tromjesečja 2023.

([7]) EU-Rail u područjima: sistemski stup – osnovna grupa (grupa 1), sistemski stup – stručno znanje (grupa 2) i aktivnosti održavanja TSI-ja za prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podsustav (grupa 3), zaključeno 12. srpnja 2022. s konzorcijem ugovaratelja za sistemski stup (za tri predmetne grupe) Zajedničko poduzeće za europsku željeznicu – Konsolidirano godišnje izvješće o radu za 2022. (str. 131. – 132.).

36. na temelju konsolidiranog godišnjeg izvješća o radu Zajedničkog poduzeća EU-Rail konstatira da se i dalje očekuju poboljšanja u pogledu rodne ravnoteže na razini upravnog odbora i svih drugih razina Zajedničkog poduzeća EU-Rail; konstatira da je 2022. Zajedničko poduzeće EU-Rail u upravnom odboru imalo 28 muškaraca (58 %) i 21 ženu (42 %); konstatira da je na razini rukovodstva Zajedničkog poduzeća EU-Rail 78 % muškaraca i 22 % žena, dok je na razini cjelokupnog osoblja 65 % muškaraca i 35 % žena; pozdravlja činjenicu da je upravni odbor u upravljački tim Zajedničkog poduzeća EU-Rail imenovao drugu načelnicu odjela; potiče Zajedničko poduzeće EU-Rail da nastavi poboljšavati rodnu ravnotežu i da teži geografskoj ravnoteži u tom pogledu;

Sustavi upravljanja i kontrole

37. uvažava činjenicu da je, u vezi s rashodima u okviru programa Obzor 2020. i Obzor Europa, za provođenje *ex post* revizija odgovorna Zajednička služba za reviziju koja djeluje u sklopu Komisijine Glavne uprave za istraživanje i inovacije (DG RTD); konstatira da je Zajedničko poduzeće EU-Rail za rashode programa Obzor 2020. (poravnanje i završna plaćanja) prijavilo reprezentativnu stopu pogreške od 2,2 % i stopu preostale pogreške od 1,3 %;

38. konstatira da se za program Obzor Europa *ex post* revizije tek trebaju provesti jer se prva međuplaćanja očekuju tek 2024.;

39. napominje da je Revizorski sud radi procjene kontrola Zajedničkog poduzeća EU-Rail u pogledu operativnih plaćanja proveo reviziju nasumično odabranih plaćanja u okviru programa Obzor 2020. izvršenih 2022. na razini krajnjih korisnika ([8]); konstatira da je Revizorski sud u jednom slučaju utvrdio i kvantificirao ozbiljnu pogrešku koja je bila rezultat potraživanja prekomjernih troškova za osoblje jer je korisnik u osnovu za izračun stopa jediničnih troškova troškovnih centara uključio neizravne troškove; međutim, ističe da se takvi troškovi podmiruju prema paušalnoj stopi od 25 % za neizravne troškove;

40. konstatira da Zajedničko poduzeće EU-Rail, iako je na *ad hoc* osnovi provodilo *ex ante* kontrole rizičnih projekata koje su se temeljile na riziku, do kraja 2022. još nije primijenilo pristup *ex ante* kontrolama koji se temelji na riziku; osobito ističe da Zajedničko poduzeće EU-Rail nije uskladilo *ex ante* kontrole s visokorizičnim čimbenicima utvrđenima ciljanim procjenama rizika te da nije izradilo interne praktične smjernice o tome kako provoditi praćenje na temelju rizika, uključujući upute o načinu na koji bi se osoblje trebalo koristiti modulom za upravljanje rizikom koji je dostupan u sustavu COMPASS;

41. konstatira da, slijedom toga, Zajedničko poduzeće EU-Rail nije zajamčilo potpunu i usklađenu procjenu relevantnih rizika u vezi sa svojim projektima i korisnicima, što može dovesti do neučinkovitih i/ili nedjelotvornih *ex ante* kontrola kojima bi se povećao rizik od sufinanciranja neprihvatljivih troškova, nepostizanja ciljeva projekata, kašnjenja projekata ili čak neuspjeha projekata;

42. ponavlja poziv Revizorskog suda u vezi s tim da bi Zajedničko poduzeće EU-Rail trebalo primijeniti strukturirani pristup *ex ante* kontrolama koji se temelji na riziku i koji obuhvaća relevantne rizike povezane s projektom i korisnicima; također je suglasan da bi Zajedničko poduzeće EU-Rail trebalo izraditi interne praktične smjernice o tome kako provoditi praćenje na temelju rizika na razini projekata i na razini korisnika te o načinu na koji bi se osoblje trebalo koristiti modulom za upravljanje rizikom koji je dostupan u sustavu COMPASS;

43. poziva Zajedničko poduzeće EU-Rail da se pozabavi nedostacima u području upotrebe unaprjeđenog alata za praćenje; slaže se da bi Zajedničko poduzeće EU-Rail trebalo zajamčiti da se uz sve pojačane mjere praćenja provode posebne kontrolne mjere usmjerene na utvrđene rizike te da se daljnji koraci u vezi s njima obavljaju u unaprijed utvrđenom roku;

44. konstatira da bi Zajedničko poduzeće EU-Rail željelo naglasiti da je rizik od pogrešaka u isplatama bespovratnih sredstava u okviru programa Obzor 2020. uvelike ublažen upotrebom jednokratnih iznosa;

45. posebno napominje da je Zajedničko poduzeće EU-Rail osiguralo razumne jednokratne iznose angažiranjem financijskih stručnjaka tijekom postupaka ocjenjivanja poziva te pažljivom analizom i pregovorima o svim stavkama troškova koje su financijski stručnjaci doveli u pitanje tijekom faze pripreme sporazuma o dodjeli bespovratnih sredstava, u skladu s Odlukom Komisije C(2017)7151 od 27. listopada 2017. o odobravanju korištenja nadoknade na temelju jednokratnih iznosa za prihvatljive troškove djelovanja u okviru okvirnog programa Obzor 2020.;

46. sa zadovoljstvom konstatira da je Zajedničko poduzeće, iako je uvelo postupke za *ex ante* utvrđivanje visokorizičnih čimbenika za sporazume o dodjeli bespovratnih sredstava u okviru programa Obzor 2020., svjesno da bi se ti postupci mogli dodatno uskladiti sa smjernicama Komisije o *ex ante* kontrolama koje se temelje na riziku;

([8]) Kad je riječ o transakcijama isplate bespovratnih sredstava ispitanima na razini korisnika, prag za mjerljive pogreške iznad kojeg ih se mora prijaviti iznosi 1 % troškova obuhvaćenih revizijom (izvješće Revizorskog suda, str. 122.).

Praćenje mjera poduzetih u pogledu primjedbi iz prijašnjih godina

47. napominje da su „opažanja” u godišnjim izvješćima za Zajedničko poduzeće EU-Rail zapravo „preporuke Revizorskog suda bez vremenskih rokova”; napominje da Revizorski sud svake godine poduzima daljnje korake u vezi s tim primjedbama i ocjenjuje njihov status ocjenom „otvorena” ili „zaključena” primjedba;

48. konstatira da je, kad je riječ o dvama opažanjima Revizorskog suda za 2021., jedno još uvijek otvoreno – odnosi se na nisku stopu izvršenja raspoloživog proračuna Zajedničkog poduzeća EU-Rail za operativna plaćanja za 2021., uključujući neiskorištena i preraspodijeljena operativna odobrena sredstva (pad na 61 % (2020.: 76 %));

49. konstatira da je uzrok te situacije uglavnom bila loša kvaliteta tehničkih izvješća korisnika i potreba da se od korisnika pribave dodatni dokazi kojima se potvrđuje postizanje rezultata projekta, kao i činjenica da kašnjenje jednog korisnika utječe na plaćanje cijelog jednokratnog iznosa;

50. uvažava činjenicu da je Zajedničko poduzeće EU-Rail 2022. izradilo akcijski plan za poboljšanje financijskog izvješćivanja na razini korisnika, što je posebno važno za nadoknade na temelju jednokratnih iznosa za prihvatljive troškove djelovanja u kojima kašnjenje jednog korisnika utječe na plaćanje cijelog jednokratnog iznosa.