2024/2377

2024.10.10.

AZ EURÓPAI PARLAMENT (EU) 2024/2377 ÁLLÁSFOGLALÁSA

(2024. április 11.)

az Európai Vasút Közös Vállalkozás 2022. évi pénzügyi évre szóló költségvetésének végrehajtására vonatkozó mentesítésről szóló határozat szerves részét képező megjegyzésekkel

AZ EURÓPAI PARLAMENT,

— tekintettel az Európai Vasút Közös Vállalkozás 2022. évi pénzügyi évre szóló költségvetésének végrehajtására vonatkozó mentesítésről szóló határozatára,

— tekintettel eljárási szabályzata 100. cikkére és V. mellékletére,

— tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság véleményére,

— tekintettel a Költségvetési Ellenőrző Bizottság jelentésére (A9-0091/2024),

A. mivel az (EU) 2021/2085 tanácsi rendelet ([1]) (egységes alap-jogiaktus) létrehozta az Európai Vasút Közös Vállalkozást;

B. mivel az egységes alap-jogiaktus 174. cikkének (6) bekezdésével összhangban a Shift2Rail közös vállalkozás által kötött valamennyi szerződés – ideértve a munkaszerződéseket és a támogatási megállapodásokat –, valamint az általa vállalt minden felelősség és az általa megszerzett teljes vagyon tekintetében az annak helyébe lépő és annak tevékenységét folytató Európai Vasút Közös Vállalkozás az egyetemes jogutód;

C. mivel az Európai Vasút Közös Vállalkozás a vasúti ágazatban tevékenykedő kutatási és innovációs köz-magán társulás; mivel alapító tagjai az Unió – amelyet a Bizottság képvisel –, valamint különböző vasúti ágazati partnerek, többek között vasútiberendezés-gyártók, vasúttársaságok, pályahálózat-működtetők és kutatóközpontok;

D. mivel az átláthatóság növelése érdekében az Európai Vasút Közös Vállalkozás éves beszámolójában közzéteszi a tagok programszintű hozzájárulásaira vonatkozó releváns információkat; mivel az Európai Vasút Közös Vállalkozás minden olyan program esetében, amelyben műveleteket végez, az év végéig tagkategóriánként bemutat minden releváns információt, beleértve az adott programra vonatkozóan meghatározott jogi hozzájárulási célokat, valamint a kapott hozzájárulások és a jogi kötelezettségvállalások volumenét; mivel az Európai Vasút Közös Vállalkozásnak továbbra is javítania kell az átláthatóságot;

Általános megjegyzések

1. az Európai Vasút Közös Vállalkozás 2022. évi pénzügyi évre vonatkozó éves beszámolójáról készült számvevőszéki jelentés (a továbbiakban: a számvevőszéki jelentés) alapján tudomásul veszi, hogy az éves beszámoló minden lényeges szempontból híven, pénzügyi szabályzatának, valamint a Bizottság számvitelért felelős tisztviselője által elfogadott számviteli szabályoknak megfelelően tükrözi az Európai Vasút Közös Vállalkozás 2022. december 31-i pénzügyi helyzetét, a tárgyévi gazdasági események eredményét, a pénzforgalmat és a nettó eszközállomány változásait; tudomásul veszi azt is, hogy a számvevőszéki jelentés szerint a beszámoló alapjául szolgáló ügyletek minden lényeges szempontból jog- és szabályszerűek;

2. üdvözli, hogy az Európai Vasút Közös Vállalkozás 2021 végén sikeresen megkezdte tevékenységét; üdvözli továbbá munkájának azt a célkitűzését, hogy integrált uniós vasúti hálózatot hozzon létre az európai utasok és áruk számára;

3. az Európai Vasút Közös Vállalkozás 2022. évi konszolidált éves tevékenységi jelentése ([2]) alapján elismeri, hogy 2022 ambiciózus és sikeres év volt az Európai Vasút Közös Vállalkozás és programja induló szakaszának lezárása tekintetében, amelyek most már teljes mértékben működőképesek, beleértve az innovációs pillért, a rendszerpillért és hamarosan a kiépítési csoportot is; megjegyzi ugyanakkor, hogy 2022 kulcsfontosságú év volt a Európai Vasút innovációs programjai szempontjából is;

4. megállapítja, hogy valamennyi műszaki demonstrációs projekt esetében jelentkeznek a program elindítása óta folyamatban lévő munka eredményei, vagy a projektek 2023-ban esedékes demonstrációs tevékenységek előkészítésének végső lépései felé haladnak;

([1]) A Tanács (EU) 2021/2085 rendelete (2021. november 19.) a közös vállalkozásoknak a Horizont Európa keretében történő létrehozásáról, valamint a 219/2007/EK, az 557/2014/EU, az 558/2014/EU, az 559/2014/EU, az 560/2014/EU, az 561/2014/EU és a 642/2014/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 427., 2021.11.30., 17. o.).

([2]) Európai Vasút Közös Vállalkozás: 2022. évi konszolidált éves tevékenységi jelentés – https://rail-research.europa.eu/wp-content/uploads/2023/06/GB-Decision_07_2023_Annex_AAR_22.pdf.

5. megállapítja, hogy 2022-ben az alapító tagok együttműködtek az Európai Vasút Közös Vállalkozás felé vállalt azon kötelezettségvállalásuk gyakorlati megvalósítása érdekében, hogy releváns javaslatokat nyújtanak be a 2022-1. pályázati felhívásra, amely nyílt, átlátható és független értékelést követően 6 kiemelt projektet eredményezett az Európai Vasút Közös Vállalkozás program 1. szakaszára vonatkozóan; megállapítja, hogy ezek a projektek 2022 végére működőképesek voltak; megjegyzi továbbá, hogy ezzel párhuzamosan a rendszerpillér finanszírozására nagyszabású ajánlati felhívást követően került sor;

6. megjegyzi továbbá, hogy 2022-t a Bizottság Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatósága (DG MOVE) irányelvei által meghatározott, a vasút fejlesztésére vonatkozó rendszermegközelítés következetes végrehajtása is jellemezte, amelyen belül az Európai Vasút Közös Vállalkozás képviseli a kutatási és innovációs ágat, az Európai Unió Vasúti Ügynöksége (ERA) pedig az Európai Vasúti Forgalomirányítási Rendszer (ERTMS) és a telematikai alkalmazások fő rendszerhatóságát, lehetőséget adva az európai vasúti ágazatnak arra, hogy egységesen nyilvánítsa ki nézeteit és törekvéseit, azzal az elvárással, hogy intézményi szinten rendszerszintű és koherens megközelítés érvényesüljön;

7. tudomásul veszi az Európai Vasút Közös Vállalkozás főtervét és annak az Európai Vasúti Kutatási Tanácsadó Tanács (ERRAC) „vasúti stratégiai kutatási és innovációs tervéhez” való hozzáigazítását;

8. elismerését fejezi ki a kulcsfontosságú érdekelt felekkel, nevezetesen az ERRAC-kal, az ERA-val és más programokkal/partnerségekkel való szoros együttműködésért, ami proaktív erőfeszítést jelent a szinergiák előmozdítása és az európai vasúti ágazaton belüli közös projektek lehetőségeinek feltárása érdekében; üdvözli az Európai Vasút Közös Vállakozás szövetségekkel és harmadik országbeli programokkal való, az ágazat versenyképességének fokozására irányuló együttműködését;

Költségvetési és pénzgazdálkodás

9. az Európai Vasút Közös Vállalkozás 2021. évi költségvetési és pénzgazdálkodási jelentése alapján megállapítja, hogy három költségvetési módosítás eredményeként az Európai Vasút Közös Vállalkozás elfogadott költségvetése 171,4 millió EUR kötelezettségvállalási előirányzatot és 180,8 millió EUR kifizetési előirányzatot tett ki ([3]);

10. tudatában van annak, hogy az Európai Vasút Közös Vállalkozás költségvetésének méretét érintő változások nagyban függnek az általa végrehajtott többéves kutatási és innovációs programok végrehajtási szakaszától, megjegyzi, hogy 2022-ben az Európai Vasút Közös Vállalkozás megkezdte a Horizont Európa program végrehajtását, és ezért a 2022. évi költségvetés tartalmazza a Horizont Európa 2022-re tervezett első pályázati felhívásainak kötelezettségvállalási költségvetését, valamint a kapcsolódó előfinanszírozási kifizetésekre vonatkozó kifizetési költségvetést ([4]);

11. megállapítja, hogy 2022 végén az Európai Vasút Közös Vállalkozás 100 %-ban végrehajtotta az aktív költségvetésében (1–3. cím) rendelkezésre bocsátott kötelezettségvállalási előirányzatokat; megjegyzi továbbá, hogy a kifizetési előirányzatokat az aktív források 79,1 %-áig hajtották végre (illetve a végrehajtás 79 %-os a Közös Vállalkozás 4. címet is magában foglaló teljes költségvetéséhez képest) ([5]);

12. megállapítja, hogy az irányító testület 2021. november 25-i 08/2021. sz. határozatával a Shift2Rail közös vállalkozás irányító testülete elfogadta a 2022. évi kezdeti éves munkatervet és költségvetést, amely az Európai Vasút Közös Vállalkozás irányító testülete által elfogadott úgynevezett „salátahatározat” révén az Európai Vasút Közös Vállalkozásra is alkalmazandó maradt; megjegyzi, hogy az elfogadás időpontjában a 2022. évi költségvetésben szereplő költségvetési előirányzatok nem a 2022. évi teljes pénzügyi év fedezésére szolgáltak, hanem arra, hogy biztosítsák a tevékenységek folytatását az új partnerség, az Európai Vasút Közös Vállalkozás elindításáig, és biztosítsák a tevékenységek szükséges üzletmenet-folytonosságát;

13. megállapítja, hogy az adminisztratív költségek tekintetében a kötelezettségvállalási előirányzatok végrehajtási aránya 100 %-ot, a kifizetési előirányzatok végrehajtási aránya pedig 84 %-ot ért el (a 2021. évi 95 %-hoz képest); megjegyzi, hogy az Európai Vasút Közös Vállalkozás ezt a csökkenést azzal indokolta, hogy az Európai Vasút Közös Vállalkozás személyzete legkorábban az év végére érheti el a teljes létszámot;

([3]) 2021-ben: 13,6 millió EUR, illetve 68,4 millió EUR.
([4]) A Számvevőszék jelentése (118. o.), https://www.europarl.europa.eu/cmsdata/277992/RAS-Jus-FY2022_HU.pdf.
([5]) 1. cím – Személyzeti kiadások 2. cím – Infrastrukturális és működési kiadások 3. és 4. cím – Operatív kiadások.

14. megjegyzi, hogy az operatív költségvetés kötelezettségvállalási előirányzatainak végrehajtási aránya 100 %-os, a kifizetési előirányzatok esetében pedig 79 %-os volt (a 2021. évi 84 %-hoz képest); tudomásul veszi, hogy a végrehajtási arány magában foglalja az Európai Kutatási Végrehajtó Ügynökség szolgálatai által irányított értékelő szakértőkkel kapcsolatos 76 000 EUR összeget is;

15. megjegyzi, hogy az 5. cím (A folyó évben nem szükséges fel nem használt előirányzatok) alatti összeget (41,1 millió EUR) – amelyet az Európai Vasút Közös Vállalkozás pénzügyi szabályzata 6.5. cikke, az úgynevezett „n+ 3 szabály" átlátható végrehajtásának támogatására állapítottak meg – a következő évi költségvetés(ek)ben újra aktiválják, és először azt használják fel;

16. megjegyzi, hogy a számvevőszéki észrevételek alapján a tagok kategóriái szerint (EU és magánszektorbeli tagok) megjelenített hozzájárulások összege jelentősen eltér egymástól; tudomása szerint ennek az az oka, hogy az uniós pénzbeli hozzájárulásokat a projekt végrehajtásának megkezdésekor, az Európai Vasút Közös Vállalkozásnak történő kifizetéskor validálják és jelenítik meg, míg a tagok természetbeni hozzájárulásait csak a felmerült és a projekt végrehajtására bejelentett költségek validálását követően jelenítik meg;

17. felhívja az Európai Vasút Közös Vállalkozást, hogy kezelje az egyrészről a pénzbeli hozzájárulások, másrészről a természetbeni hozzájárulások kapcsán megjelenített összegek közötti különbséget azzal, hogy a megkötött támogatási megállapodások és szerződések tekintetében információt szolgáltat az Európai Vasút Közös Vállalkozás tagjainak év végi jogi kötelezettségvállalásairól; üdvözli az Európai Vasút Közös Vállalkozás azon kötelezettségvállalását, hogy a következő évi (2023. évi) éves beszámolójában foglalkozik ezzel a megállapítással;

18. a Horizont 2020 program végrehajtásával kapcsolatban megállapítja, hogy 2022 végén az Európai Vasút Közös Vállalkozás teljes mértékben lekötötte a 384,5 millió EUR maximális uniós operatív hozzájárulást a Horizont 2020 program keretében aláírt támogatási megállapodások és szerződések számára; ezenfelül megjegyzi, hogy ebből a lekötött összegből mintegy 68,2 millió EUR-t (vagyis 18 %-ot) az elkövetkező években kell majd kifizetni a még befejezetlen projektekre;

19. megelégedéssel nyugtázza, hogy a magánszektorbeli tagok jogi kötelezettséget vállaltak arra, hogy az Európai Vasút Közös Vállalkozás operatív tevékenységeihez 320,7 millió EUR összegű természetbeni hozzájárulást, kiegészítő tevékenységeihez pedig 244 millió EUR összegű természetbeni hozzájárulást nyújtanak, ami együttesen a 456,5 millió EUR összegű minimális cél 123,7 %-ának felel meg, és hogy ezen összegek kötelezettségvállalásba vétele 2022 végén szerepelt a beszámolóban;

20. megjegyzi – szintén a Horizont 2020 tevékenységeivel kapcsolatban –, hogy az Európai Vasút Közös Vállalkozás nem részesült új operatív kötelezettségvállalási előirányzatban, mivel 2021 végéig utolsó pályázati felhívását is lezárta; megjegyzi, hogy az operatív kifizetési előirányzatok (beleértve a fel nem használt és újraallokált operatív előirányzatokat is) végrehajtási aránya 47 %-ra csökkent (a 2021. évi 61 %-hoz képest); tudomásul veszi, hogy az Európai Vasút Közös Vállalkozás szerint ez a Covid19-válság és az ukrajnai háború miatt a kedvezményezetteket sújtó növekvő költségeknek és beszállítási problémáknak tudható be, és emiatt a Horizont 2020 legtöbb projektjének időtartamát meg kellett hosszabbítani, a zárókifizetéseket pedig 2023-ra kellett halasztani;

21. a Horizont Európa program végrehajtását illetően megjegyzi, hogy 2022-ben a Bizottság 108,9 millió EUR összegű pénzbeli hozzájárulást nyújtott; megjegyzi, hogy az Európai Vasút Közös Vállalkozás sikeresen lezárta a Horizont Európa program első két pályázati felhívását, és szinte teljes mértékben felhasználta a 107,5 millió EUR összegű operatív hozzájárulási részt a program keretében megkötött első támogatási megállapodások előfinanszírozására;

22. elismerését fejezi ki az Shift2Rail program által 2022 végéig elért kulcsfontosságú mérföldkövekért: a források teljes körű lekötéséért és a program mintegy 86 %-ának megvalósulásáért, valamint a 2023-as pénzügyi program 91 %-os végrehajtásáért, tekintettel a 6/7-es technológiai készenléti szintű operatív demonstrációk elérésére, amelyek lezárását a 2023-ra tervezik;

23. megjegyzi, hogy az Európai Vasút Közös Vállalkozás előzetes beszámolója tekintetében nem érkezett ellenőrzési igazolás a 2022. évi működési tevékenységekhez nyújtott természetbeni hozzájárulásokról (IKOP)/kiegészítő tevékenységekhez nyújtott természetbeni hozzájárulásokról (IKAA); a projektköltségek 2023. februári benyújtását követően várja a 2022. évi IKOP jóváhagyását;

24. megjegyzi, hogy 2022-ben az Európai Vasút Közös Vállakozás által a kutatási és innovációs tevékenységekre az Shift2Rail közös vállalkozás számára odaítélt tevékenységek összesített értéke 619,4 millió EUR-t tett ki, amiből 92 millió EUR-t realizáltak;

25. hangsúlyozza a fenntartható és reziliens vasúti rendszer megvalósításának fontosságát egy kibocsátásmentes, csendes vasúti rendszer és az éghajlatváltozás hatásaival szemben reziliens infrastruktúra kialakítása révén, a körforgásos gazdaság alkalmazásával, innovatív folyamatok, technológiák, tervek és anyagok tesztelésével a vasúti rendszerek életciklusa során, valamint egyéb innovatív megoldások kidolgozásával a kötöttpályás felszíni közlekedés számára;

26. felszólít a kutatási és innovációs tevékenységek fokozott támogatására az integrált európai vasúti hálózat megvalósítása érdekében, felszámolva az átjárhatóság akadályait, és megoldásokat kínálva a teljes integrációra, lefedve a forgalomirányítást, a járműveket és az infrastruktúrát, valamint a nem szabványos nyomtávokkal való integrációt (mint például az 1 520, 1 000 vagy 1 668 mm-es vasutak, amelyek az ukrajnai szolidaritási folyosók szempontjából fontosnak bizonyultak); hangsúlyozza, hogy foglalkozni kell az utasok és a vállalkozások igényeivel, fel kell gyorsítani az egységes európai vasúti térség támogatását célzó innovatív megoldások elfogadását, ugyanakkor növelni kell a vasúti közlekedés kapacitását, megbízhatóságát és csökkenteni kell a költségeket;

27. felszólít a vonzóbb, felhasználóbarátabb, versenyképesebb, megfizethetőbb, könnyen fenntartható, hatékonyabb és fenntarthatóbb, a szélesebb mobilitási rendszerbe integrált európai vasúti rendszerre való gyors átállásra, valamint az erős és globálisan versenyképes európai vasúti ágazat fejlesztésének támogatására;

Közbeszerzés és személyzet

28. megállapítja, hogy a beszerzési tevékenységek végrehajtását illetően az Európai Vasút Közös Vállalkozás betartotta a költségvetési rendelet elveit és a Bizottság közbeszerzési kézikönyvében nyújtott útmutatást, mindez pedig a legjobb ár-érték arányú tevékenységek végrehajtását eredményezte; megállapítja, hogy a különböző közbeszerzési eljárások tekintetében megállapított értékek, amelyek a kutatási és innovációs tevékenységek és a program összértékét tekintve nem érik el a lényegességi szintet, a részt vevő munkatársak közös tudásának és magán- és közjogi szervezetekben szerzett korábbi tapasztalatainak eredményeképpen születtek;

29. megjegyzi, hogy az Európai Vasút Közös Vállalkozás a nyílt eljárások esetében 2022-ben továbbra is a TED e-pályázati honlapján megtalálható és a finanszírozási és pályázati lehetőségek portálján keresztül elérhető elektronikus közbeszerzési és elektronikus benyújtási platformokat használta; megjegyzi, hogy az elektronikus közbeszerzési stratégia keretében 2022-ben az Európai Vasút Közös Vállalkozás megkezdte a közbeszerzési irányítási eszközre (PPMT) való átállási folyamatot, amely eszköz majd felváltja a TED rendszeren belüli elektronikus értesítéseket és elektronikus közbeszerzést ([6]);

30. megjegyzi, hogy 2022 során a jogi főtisztviselő folyamatosan frissítette a közbeszerzési eljárásokra vonatkozó iránymutatásokat és mintákat (azaz a naptárat, a kiírási feltételeket, az ajánlatok felbontására és értékelésére, az alacsony értékű szerződések odaítélési eljárásaira vonatkozó dokumentumokat stb.), hogy azokat hozzáigazítsák az Európai Vasút Közös Vállalkozás igényeihez és a DG BUDG ajánlásaihoz, különösen az elektronikus benyújtási eljáráshoz;

31. megállapítja, hogy 2022-ben az Európai Vasút Közös Vállalkozás nyílt közbeszerzési eljárást folytatott le a következő címmel: Az európai vasúti rendszer pillére (3 tétel) – szolgáltatási keretszerződések az Európai Vasút Közös Vállalkozás számára a rendszerpillér területén nyújtott szolgáltatásokra; megjegyzi, hogy az odaítélt teljes összeg 45 millió EUR, amelyből 4 millió EUR-t az 1. tételre, 37 millió EUR-t a 2. tételre, 4 millió EUR-t pedig a 3. tételre ítéltek oda ([7]);

32. megállapítja, hogy a költségvetés 1. és 2. címét 100 %-ig hajtották végre, és az 1. címet (személyzeti kiadások) főként a személyzet fizetésére fordították; megjegyzi, hogy az év során az Európai Vasút Közös Vállalkozás külső támogatást is igénybe vett a munkaerő-felvétel lezárulásáig fennálló hiányosságok pótlására, valamint az Európai Vasút Közös Vállalkozás tevékenységeivel kapcsolatos munkateher kezelésére;

33. megállapítja, hogy 2022 végén 28 betöltött álláshely volt;

34. megjegyzi, hogy az irányító testület 2022. március 1-jén elfogadta az Európai Vasút Közös Vállalkozás jelenlegi személyzeti létszámtervét, amely ideiglenes személyzeti álláshelyeket vezetett be az Európai Vasút Közös Vállalkozás rendszerpillérben betöltött új szerepével összefüggésben, valamint a szakpolitikai intézkedések integrált kutatási és innovációs programon keresztül történő további támogatása érdekében;

35. megjegyzi, hogy a személyzeti létszámterv szerint az Európai Vasút Közös Vállalkozás személyzete 29 főből – köztük 2 kirendelt nemzeti szakértőből – áll; megállapítja, hogy 2022-ben az üres álláshelyek többségét fokozatosan feltöltötték, és miközben egyetlen alkalmazott sem távozott, továbbra is voltak ideiglenes távollétek az Európai Vasút Közös Vállalkozásnál; megjegyzi, hogy az ideiglenes hiányok vagy a hosszú távú távollétek pótlására az az Európai Vasút Közös Vállalkozás külső kompetenciákat és szakértelmet is felhasznált operatív tevékenységeinek elvégzéséhez, valamint ideiglenesen kiszervezett egyes adminisztratív feladatokat;

([6]) Az átállási folyamat a tervek szerint 2023 első, illetve második negyedévéig zárul le.

([7]) Szolgáltatási keretszerződések az Európai Vasút Közös Vállalkozás számára a rendszerpillér alapcsoport (1. tétel), a rendszerpillér szakértői (2. tétel) és az ellenőrző-irányító és jelző alrendszerre vonatkozó karbantartási tevékenységek (3. tétel) területén, amelyeket 2022. július 12-én kötöttek a System Pillar Consortium szerződő féllel (3 tétel vonatkozásában) Európai Vasút Közös Vállalkozás: 2022. évi konszolidált éves tevékenységi jelentés (131–132. o.).

36. megjegyzi, hogy az Európai Vasút Közös Vállalkozás konszolidált éves tevékenységi jelentése szerint további javulás várható a nemek közötti egyensúly tekintetében mind az igazgatótanács, mind az Európai Vasút Közös Vállalkozás más szintjein; megjegyzi, hogy 2022-ben az Európai Vasút Közös Vállalkozás igazgatótanácsának összetétele 28 (58 %) férfi és 21 (42 %) nő volt; megjegyzi, hogy az Európai Vasút Közös Vállalkozás vezetésének szintjén a nemek aránya 78 % férfi és 22 % nő volt, és hogy a teljes személyzet 65 %-a férfi és 35 %-a nő volt; üdvözli, hogy az igazgatótanács kinevezte a második női osztályvezetőt az Európai Vasút Közös Vállalkozás vezetői csoportjába; javasolja, hogy az Európai Vasút Közös Vállalkozás javítsa tovább a nemek közötti egyensúlyt, és ennek kapcsán törekedjen a földrajzi egyensúly megvalósítására;

Irányítási és kontrollrendszerek

37. tudomásul veszi, hogy a Horizont 2020 és Horizont Európa kiadásai esetében az utólagos ellenőrzések elvégzése a Bizottság Kutatási és Innovációs Főigazgatósága (DG RTD) Közös Ellenőrzési Szolgálatának a feladata; megjegyzi, hogy a Horizont 2020 kiadásai (elszámolások és zárókifizetések) esetében az Európai Vasút Közös Vállalkozás 2,2 %-os reprezentatív hibaarányról és 1,3 %-os fennmaradó hibaarányról számolt be;

38. megjegyzi, hogy a Horizont Európa program esetében utólagos ellenőrzésekre még nem került sor, mivel az első időközi kifizetések csak 2024-ben várhatók;

39. megjegyzi, hogy az Európai Vasút Közös Vállalkozás operatív kifizetésekre vonatkozó kontrolljainak értékeléséhez a Számvevőszék a végső kedvezményezettek szintjén egy véletlen mintán megvizsgálta a Horizont 2020 keretében 2022-ben teljesített kifizetéseket ([8]); megállapítja, hogy a Számvevőszék egy esetben talált és számszerűsített súlyos hibát, amely a személyzeti költségek túligényléséből ered, mivel a kedvezményezett a költséghelyek egységköltségének kiszámítási alapjához közvetett költségeket is figyelembe vett; megjegyzi azonban, hogy ezek a költségek a közvetett költségekre vonatkozó 25 %-os átalány alá esnek;

40. megállapítja, hogy noha az Európai Vasút Közös Vállalkozás – eseti jelleggel – végzett kockázatalapú előzetes ellenőrzéseket kockázatos projekteken, 2022 végéig nem alkalmazott strukturált kockázatalapú megközelítést az előzetes kontrollokra nézve; különösen felhívja a figyelmet arra, hogy az Európai Vasút Közös Vállalkozás nem hangolta össze az előzetes kontrollokat a célzott kockázatértékelések által azonosított magas kockázatú tényezőkkel, továbbá, hogy nem dolgozott ki belső gyakorlati iránymutatást a kockázatalapú monitoring végrehajtásának módjáról, ezen belül arról, hogy a személyzetnek hogyan kell használnia a COMPASS rendszerben rendelkezésre álló kockázatkezelési modult;

41. következésképpen az Európai Vasút Közös Vállalkozás nem gondoskodott a kapcsolódó projektkockázatok és kedvezményezettekkel kapcsolatos kockázatok teljes körű és összehangolt értékeléséről, így nem biztosított az előzetes kontrollok hatékonysága és/vagy eredményessége, ami növeli a nem támogatható költségek társfinanszírozásának, a projektcélok nemteljesítésének, valamint a projekt késedelmének vagy akár kudarcának kockázatát;

42. megismétli a Számvevőszék felhívását azzal kapcsolatban, hogy az Európai Vasút Közös Vállalkozásnak strukturált kockázatalapú megközelítést kell alkalmaznia az előzetes kontrollok tekintetében, mind a kapcsolódó projektkockázatokra, mind a kedvezményezettekkel kapcsolatos kockázatokra nézve; egyetért továbbá azzal, hogy az Európai Vasút Közös Vállalkozásnak belső gyakorlati iránymutatást kell kidolgoznia a kockázatalapú monitoring projektek és kedvezményezettek szintjén történő végrehajtásának módjáról, valamint arról, hogy a személyzet hogyan használja a COMPASS rendszerben rendelkezésre álló kockázatkezelési modult;

43. szorgalmazza, hogy az Európai Vasút Közös Vállalkozás orvosolja a megerősített monitoringeszköz használata terén mutatkozó hiányosságokat; egyetért azzal, hogy az Európai Vasút Közös Vállalkozásnak biztosítania kell, hogy minden megerősített monitoringintézkedést az azonosított kockázatokat célzó egyedi kontrollintézkedések kísérjenek, és hogy azokat előre meghatározott határidőn belül nyomon kövessék;

44. megjegyzi, hogy az Európai Vasút Közös Vállalkozás hangsúlyozni kívánja, hogy a Horizont 2020 támogatási kifizetéseinek hibakockázatát az átalányösszegek alkalmazása nagymértékben csökkentette;

45. különösen felhívja a figyelmet arra, hogy az Európai Vasút Közös Vállalkozás a pályázati felhívások értékelési eljárásai során pénzügyi szakértők igénybevételével észszerű átalányösszegeket biztosított, és gondosan megvizsgálta és megtárgyalta a pénzügyi szakértők által a támogatási megállapodás előkészítési szakaszában megkérdőjelezett valamennyi költségtételt, összhangban a Horizont 2020 kutatási és innovációs keretprogram szerinti tevékenységek támogatható költségeinek átalányösszegen alapuló visszatérítésének engedélyezéséről szóló, 2017. október 27-i C(2017)12.7151 bizottsági határozattal;

46. megelégedéssel veszi tudomásul, hogy a közös vállalkozás, bár integrált eljárásokkal rendelkezik a Horizont 2020 támogatási megállapodásainak magas kockázati tényezőinek előzetes azonosítására, elismeri, hogy ezeket az eljárásokat jobban össze lehetne hangolni a kockázatalapú előzetes kontrollra vonatkozó bizottsági iránymutatással;

([8]) A kedvezményezetteknél tesztelt támogatáskifizetési tranzakciók esetében a számszerűsíthető hibákra vonatkozó beszámolási küszöbérték az ellenőrzött költségek 1 %-a (Az Európai Számvevőszék jelentése, 123. o.).

A korábbi évek észrevételeinek hasznosulása

47. megjegyzi, hogy az Európai Vasút Közös Vállalkozás külön éves jelentéseiben szereplő észrevételek valójában „időhöz nem kötött ajánlások” a Számvevőszék részéről; megjegyzi, hogy a Számvevőszék évente nyomon követi ezeket az észrevételeket, „nyitottként” vagy „lezártként” értékelve azok státuszát;

48. megállapítja, hogy a Számvevőszék 2021-re vonatkozó két észrevétele közül egy továbbra is nyitott, amely az Európai Vasút Közös Vállalkozás rendelkezésre álló 2021. évi operatív kifizetési költségvetésének alacsony végrehajtási arányára vonatkozott, beleértve a fel nem használt és újraallokált operatív előirányzatokat is (61 %-ra való csökkenés a 2020. évi 76 %-hoz képest);

49. megállapítja, hogy ezt a helyzetet főként a kedvezményezettek technikai jelentéseinek rossz minősége, a projekteredmények elérését alátámasztó további bizonyítékok szükségessége, valamint az a tény okozta, hogy egyetlen kedvezményezett késedelme a teljes átalányösszeg kifizetését érinti;

50. nagyra értékeli, hogy 2022-ben az Európai Vasút Közös Vállalkozás cselekvési tervet dolgozott ki a kedvezményezettek pénzügyi beszámolása minőségének javítására, ami különösen fontos az olyan intézkedések elszámolható költségeire vonatkozó átalányösszegű visszatérítések esetében, amelyeknél egyetlen kedvezményezett késedelme befolyásolja a teljes átalányösszeg kifizetését.