2024/2377

10.10.2024.

EIROPAS PARLAMENTA REZOLŪCIJA (ES) 2024/2377

(2024. gada 11. aprīlis)

ar konstatējumiem, kas ir neatņemama daļa no lēmuma par kopuzņēmuma "Eiropas dzelzceļš" 2022. finanšu gada budžeta izpildes apstiprināšanu

EIROPAS PARLAMENTS,

— ņemot vērā lēmumu par kopuzņēmuma "Eiropas dzelzceļš" 2022. finanšu gada budžeta izpildes apstiprināšanu,

— ņemot vērā Reglamenta 100. pantu un V pielikumu,

— ņemot vērā Transporta un tūrisma komitejas atzinumu,

— ņemot vērā Budžeta kontroles komitejas ziņojumu (A9-0091/2024),

A. tā kā kopuzņēmums Eiropas dzelzceļš" tika izveidots ar Padomes Regulu (ES) 2021/2085 ([1]) (Vienotais pamatakts);

B. tā kā saskaņā ar Vienotā pamatakta 174. panta 6. punktu kopuzņēmums "Eiropas dzelzceļš" ir kopuzņēmuma *Shift2Rail*, kuru tas aizstāj un kura pēctecis tas ir, vienīgais tiesību un saistību pārņēmējs attiecībā uz visiem līgumiem, ieskaitot darba līgumus un dotācijas nolīgumus, saistībām un iegādāto īpašumu;

C. tā kā kopuzņēmums "Eiropas dzelzceļš" ir publiskā un privātā sektora partnerība pētniecības un inovācijas jomā dzelzceļa nozarē; tā kā tā dibinātāji ir Savienība, ko pārstāv Komisija, un dzelzceļa nozares partneri, tostarp dzelzceļa aprīkojuma ražotāji, dzelzceļa uzņēmumi, infrastruktūras pārvaldītāji un pētniecības centri;

D. tā kā, lai palielinātu pārredzamību, kopuzņēmumam "Eiropas dzelzceļš" savos gada pārskatos būtu jānorāda attiecīgā informācija par dalībnieku iemaksām programmu līmenī; tā kā par katru programmu, saskaņā ar kuru kopuzņēmums "Eiropas dzelzceļš" darbojas, tam līdz gada beigām jāsniedz visa attiecīgā informācija par katru dalībnieku kategoriju, tostarp attiecīgajai programmai juridiski noteiktie iemaksu mērķrādītāji, saņemto iemaksu apmērs un juridisko saistību apmērs; tā kā kopuzņēmumam "Eiropas dzelzceļš" būtu jāturpina uzlabot pārredzamību,

Vispārīgi noteikumi

1. pēc iepazīšanās ar Revīzijas palātas ziņojumu par kopuzņēmuma 2022. finanšu gada pārskatiem ("Revīzijas palātas ziņojums") norāda, ka šie gada pārskati visos būtiskajos aspektos patiesi atspoguļo kopuzņēmuma "Eiropas dzelzceļš" finanšu stāvokli 2022. gada 31. decembrī, tā darbību rezultātus, naudas plūsmas un neto aktīvu izmaiņas minētajā datumā slēgtajā gadā saskaņā ar Kopuzņēmuma finanšu noteikumiem un Komisijas grāmatveža pieņemtajiem grāmatvedības noteikumiem; pieņem zināšanai arī to, ka saskaņā ar Revīzijas palātas ziņojumu pārskatiem pakārtotie darījumi visos būtiskajos aspektos ir likumīgi un pareizi;

2. atzinīgi vērtē kopuzņēmuma "Eiropas dzelzceļš" darbības veiksmīgo uzsākšanu 2021. gada beigās; tāpat atzinīgi vērtē tā lomu integrēta ES dzelzceļa tīkla izveidē Eiropas pasažieru un kravu pārvadājumiem;

3. pēc iepazīšanās ar kopuzņēmuma "Eiropas dzelzceļš" konsolidēto gada darbības pārskatu ([2]) atzīst, ka 2022. gads bija izaicinošs un veiksmīgs gads, kurā tika sasniegts kopuzņēmuma "Eiropas dzelzceļš" un tā programmas, kas tagad pilnībā darbojas, tostarp inovāciju pīlāra, sistēmas pīlāra un drīzumā arī Izvēršanas grupas, izaugsmes posms; tāpat norāda, ka 2022. gads bija izšķirošs gads "Eiropas dzelzceļa" inovāciju programmām;

4. pieņem zināšanai, ka visas tehniskās demonstrējuma iekārtas ir jau vai nu parādījušas darba, kas tiek veikts kopš programmas uzsākšanas, rezultātus, vai arī tuvojas pēdējiem sagatavošanās soļiem, lai demonstrācijas varētu notikt 2023. gadā;

([1]) Padomes Regula (ES) 2021/2085 (2021. gada 19. novembris), ar ko izveido kopuzņēmumus pamatprogrammā "Apvārsnis Eiropa" un atceļ Regulas (EK) Nr. 219/2007, (ES) Nr. 557/2014, (ES) Nr. 558/2014, (ES) Nr. 559/2014, (ES) Nr. 560/2014, (ES) Nr. 561/2014 un (ES) Nr. 642/2014 (OV L 427, 30.11.2021., 17. lpp.).

([2]) Kopuzņēmums "Eiropas dzelzceļš", konsolidētais 2022. gada darbības pārskats: https://rail-research.europa.eu/wp-content/uploads/2023/06/GB-Decision_07_2023_Annex_AAR_22.pdf.

5. norāda, ka 2022. gadā dibinātāji ir strādājuši kopā, lai izpildītu savas saistības attiecībā uz to, ka kopuzņēmums "Eiropas dzelzceļš" iesniedz nozīmīgus priekšlikumus uzaicinājuma 2022-1 ietvaros, kas pēc atvērta, pārredzama un neatkarīga novērtējuma programmas *EU-Rail* 1. posmā ir nodrošinājis sešus pamatprojektus; norāda, ka šos projektus sāka īstenot 2022. gada beigās; norāda arī, ka vienlaikus pēc nozīmīga uzaicinājuma iesniegt piedāvājumus tika finansēts sistēmas pīlārs;

6. tāpat norāda, ka 2022. gads bija zīmīgs ar to, ka konsekventi tika īstenota sistēmas pieeja dzelzceļa attīstībai, pamatojoties uz Eiropas Komisijas Mobilitātes un transporta ģenerāldirektorāta (*MOVE* ĢD) politiku, kas paredz, ka kopuzņēmums "Eiropas dzelzceļš" ir pētniecības un inovācijas komponents, savukārt Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūra (*ERA*) ir vadošā sistēmas iestāde Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēmā (*ERTMS*) un attiecībā uz telemātikas lietojumprogrammām, nodrošinot iespēju Eiropas dzelzceļa nozarei vienbalsīgi paust savus viedokļus un ieceres, sagaidot sistēmisku un saskaņotu pieeju iestāžu līmenī;

7. ņem vērā kopuzņēmuma "Eiropas dzelzceļš" ģenerālplānu un tā pielāgošanu Eiropas Dzelzceļa pētniecības konsultatīvās padomes (*ERRAC*) dzelzceļa stratēģiskajai pētniecības un inovācijas programmai;

8. ir gandarīts par ciešu sadarbību ar galvenajām ieinteresētajām personām, proti, *ERRAC*, *ERA* un citām programmām/partnerībām, kas liecina par proaktīviem centieniem veicināt sinerģiju un izpētīt iespējas īstenot kopīgus projektus Eiropas dzelzceļa nozarē; atzinīgi vērtē kopuzņēmuma "Eiropas dzelzceļš" iesaisti ar apvienībām un trešo valstu programmām, kuru mērķis ir uzlabot nozares konkurētspēju;

Budžeta un finanšu pārvaldība

9. pēc iepazīšanās ar kopuzņēmuma "Eiropas dzelzceļš" ziņojumu par 2021. gada budžeta un finanšu pārvaldību norāda, ka trīs budžeta grozījumu rezultātā kopuzņēmuma "Eiropas dzelzceļš" pieņemtais budžets bija 171,4 miljoni EUR saistību apropriācijās un 180,8 miljoni EUR maksājumu apropriācijās ([3]);

10. apzinās, ka izmaiņas kopuzņēmuma "Eiropas dzelzceļš" budžeta apjomā lielā mērā ir atkarīgas no daudzgadu pētniecības un inovācijas programmu īstenošanas posma, un norāda, ka 2022. gadā kopuzņēmums "Eiropas dzelzceļš" sāka īstenot programmu "Apvārsnis Eiropa" un tādēļ 2022. gada budžetā ir iekļauts saistību budžets pirmajiem "Apvārsnis Eiropa" uzaicinājumiem iesniegt priekšlikumus, kas plānoti 2022. gadā, un maksājumu budžets saistītajiem priekšfinansējuma maksājumiem ([4]);

11. norāda, ka 2022. gada beigās kopuzņēmums "Eiropas dzelzceļš" 100 % apmērā bija izpildījis savas saistību apropriācijas, kas bija pieejamas tā kārtējā budžetā (1.–3. sadaļa); norāda arī, ka maksājumu apropriācijas tika īstenotas 79,1 % apmērā no aktīvajiem līdzekļiem (attiecīgi 79 % no izpildes salīdzinājumā ar kopuzņēmuma "Eiropas dzelzceļš" kopējo budžetu, ieskaitot 4. sadaļu) ([5]);

12. norāda, ka ar Valdes 2021. gada 25. novembra Lēmumu Nr. 08/2021 kopuzņēmuma *Shift2Rail* Valde pieņēma sākotnējo 2022. gada darba plānu un budžetu, ko turpināja attiecināt uz kopuzņēmumu "Eiropas dzelzceļš", tā Valdei pieņemot tā dēvēto Omnibus lēmumu; norāda, ka līdz minētā lēmuma pieņemšanai nebija paredzēts no 2022. gada budžetā iekļautajām budžeta apropriācijām segt visu 2022. finanšu gadu, bet nodrošināt darbību veikšanu līdz jaunas partnerības, proti, kopuzņēmuma "Eiropas dzelzceļš", izveidei, kā arī nodrošināt nepieciešamo darbību turpināmību;

13. norāda, ka attiecībā uz administratīvajām izmaksām saistību apropriāciju izpildes līmenis bija 100 %, savukārt maksājumu apropriāciju izpildes līmenis bija 84 % (salīdzinājumā ar 95 % 2021. gadā); atzīmē, ka kopuzņēmums "Eiropas dzelzceļš" šo samazinājumu pamatoja ar to, ka kopuzņēmums varēja sagaidīt, ka tā personāls būs pilnībā nokomplektēts ne ātrāk kā gada beigās;

([3]) Attiecīgi 13,6 miljoni EUR un 68,4 miljoni EUR 2021. gadā.
([4]) ERP ziņojums (106. lpp.), https://www.europarl.europa.eu/cmsdata/277992/RAS-Jus-FY2022_EN.pdf.
([5]) 1. sadaļa – "Personāla izdevumi"; 2. sadaļa – "Infrastruktūra un darbības izdevumi"; 3. un 4. sadaļa – "Darbības izdevumi".

14. norāda, ka darbības budžeta izpildes līmenis saistību apropriācijās bija 100 % un maksājumu apropriācijās – 79 % (salīdzinājumā ar 84 % 2021. gadā); saprot, ka izpildes līmenis ietver arī 76 000 EUR, kas saistīti ar ekspertu vērtētājiem, ko pārvalda Eiropas Pētniecības izpildaģentūras dienesti;

15. norāda, ka summa 5. sadaļā (41,1 miljons EUR) – "Neizmantotās apropriācijas, kuras kārtējā gadā nav bijušas nepieciešamas", kas paredzēta, lai atbalstītu kopuzņēmuma "Eiropas dzelzceļš" finanšu noteikumu 6.5. panta, proti, tā dēvētā n+3 noteikuma, pārredzamu īstenošanu, tiks no jauna aktivizēta nākamā(-o) gada(-u) budžetā(-os) un izmantota vispirms;

16. pamatojoties uz Revīzijas palātas apsvērumiem, norāda, ka pa dalībnieku kategorijām (ES un privātā sektora dalībnieki) norādītās atzītās iemaksu summas ievērojami atšķiras; apzinās, ka tas ir tāpēc, ka ES naudas iemaksas tiek validētas un atzītas, kad tās tiek izmaksātas kopuzņēmumam "Eiropas dzelzceļš" projekta īstenošanas sākumā, bet dalībnieku iemaksas natūrā tiek atzītas tikai pēc projekta īstenošanā radušos un deklarēto izmaksu validācijas;

17. aicina kopuzņēmumu "Eiropas dzelzceļš" mazināt starpību starp atzītajām summām, ko veido iemaksas naudā, no vienas puses, un iemaksas natūrā, no otras puses, sniedzot informāciju par kopuzņēmuma "Eiropas dzelzceļš" dalībnieku juridiskajām saistībām gada beigās, ņemot vērā parakstītos dotācijas nolīgumus un līgumus; atzinīgi vērtē kopuzņēmuma "Eiropas dzelzceļš" apņemšanos ņemt vērā šo apsvērumu nākamā gada (2023. gads) gada pārskatos;

18. attiecībā uz programmas "Apvārsnis 2020" īstenošanu norāda, ka 2022. gada beigās kopuzņēmums "Eiropas dzelzceļš" bija pilnībā uzņēmies saistības par maksimālo ES darbības ieguldījumu 384,5 miljonu EUR apmērā parakstītiem dotāciju nolīgumiem un līgumiem programmas "Apvārsnis 2020" ietvaros; norāda arī, ka no šīs summas, par kuru uzņemtas saistības, aptuveni 68,2 miljoni EUR (jeb 18 %) vēl būs jāizmaksā turpmākajos gados par projektiem, kas vēl jāpabeidz;

19. ar gandarījumu norāda, ka privātā sektora dalībnieki bija juridiski apņēmušies sniegt ieguldījumus natūrā kopuzņēmuma "Eiropas dzelzceļš" pamatdarbībā 320,7 miljonu EUR apmērā un ieguldījumus natūrā papildu darbībās 244 miljonu EUR jeb 123,7 % apmērā no minimālā mērķa, kas bija 456,5 miljoni EUR, un ka par šīm saistībām tika ziņots 2022. gada beigās;

20. norāda, ka pamatprogrammas "Apvārsnis 2020" darbībām kopuzņēmums "Eiropas dzelzceļš" nesaņēma jaunas pamatdarbības saistību apropriācijas, jo kopuzņēmums bija pabeidzis pēdējo uzaicinājumu iesniegt priekšlikumus līdz 2021. gada beigām; norāda, ka pamatdarbības maksājumu apropriāciju izpildes līmenis, ietverot neizlietotās vai pārdalītās pamatdarbības apropriācijas, samazinājās līdz 47 % (salīdzinājumā ar 61 % 2021. gadā); saprot, ka saskaņā ar kopuzņēmuma "Eiropas dzelzceļš" sniegto informāciju tas bija saistīts ar pieaugošajām izmaksām un piegādes problēmām, ar kurām atbalsta saņēmēji saskārās Covid-19 krīzes un kara Ukrainā dēļ, un ka tādēļ bija jāpagarina lielākā daļa pamatprogrammas "Apvārsnis 2020" projektu un galīgie maksājumi tika atlikti uz 2023. gadu;

21. norāda, ka programmas "Apvārsnis Eiropa" īstenošanai 2022. gadā Komisija veica iemaksas naudā 108,9 miljonu EUR apmērā; atzīmē, ka kopuzņēmums "Eiropas dzelzceļš" bija sekmīgi noslēdzis pirmos divus uzaicinājumus iesniegt priekšlikumus pamatprogrammā "Apvārsnis Eiropa" un gandrīz pilnībā izmantojis pamatdarbību iemaksu daļu 107,5 miljonu EUR apmērā, lai priekšfinansētu pirmos pamatprogrammā noslēgtos dotācijas nolīgumus;

22. atzinīgi vērtē galvenos atskaites punktus, kas līdz 2022. gada beigām sasniegti *Shift2Rail* programmā, pilnībā nodrošinot solītos resursus un īstenojot aptuveni 86 % no programmas, kā arī nodrošinot finanšu programmas izpildi 91 % apmērā 2023. gadā, lai sasniegtu TRL6/7 operatīvos demonstrējumus, kurus plānots pabeigt 2023. gadā;

23. norāda, ka attiecībā uz kopuzņēmuma "Eiropas dzelzceļš" provizoriskajiem pārskatiem netika saņemts revīzijas sertifikāts par 2022. gada *IKOP/IKAA*; gaida, kad tiks validēti 2022. gada *IKOP* pēc projekta izmaksu iesniegšanas 2023. gada februārī;

24. norāda, ka 2022. gadā to darbību kopējā vērtība, kuras kopuzņēmums "Eiropas dzelzceļš" piešķīra kopuzņēmuma *Shift2Rail* pētniecības un inovācijas darbībām, bija 619,4 miljoni EUR, un tās tika īstenotas 92 miljonu EUR apmērā;

25. uzsver, ka ir svarīgi nodrošināt ilgtspējīgu un noturīgu dzelzceļa sistēmu, attīstot klusu, nulles emisiju dzelzceļa sistēmu un klimatnoturīgu infrastruktūru, piemērojot aprites ekonomiku, eksperimentāli izmantojot inovatīvus procesus, tehnoloģijas, dizainus un materiālus visā dzelzceļa sistēmu dzīves ciklā un izstrādājot citus inovatīvus risinājumus vadāmajam sauszemes transportam;

26. aicina palielināt atbalstu pētniecības un inovācijas darbībām, lai izveidotu integrētu Eiropas dzelzceļa tīklu, likvidējot šķēršļus savstarpējai izmantojamībai un nodrošinot risinājumus pilnīgai integrācijai, ietverot satiksmes pārvaldību, ritekļus un infrastruktūru, kā arī integrāciju ar nestandarta gabarītu sliežu platuma dzelzceļiem (piemēram, 1 520, 1 000 vai 1 668 mm dzelzceļš, kas izrādījās svarīgs Ukrainas solidaritātes joslām); uzsver, ka ir svarīgi risināt pasažieru un uzņēmumu vajadzības, paātrināt inovatīvu risinājumu pieņemšanu, lai atbalstītu vienoto Eiropas dzelzceļa telpu, vienlaikus palielinot dzelzceļa transporta jaudu, uzticamību un samazinot dzelzceļa transporta izmaksas;

27. aicina ātri pāriet uz pievilcīgāku, lietotājiem draudzīgu, konkurētspējīgu, cenas ziņā pieņemamu, viegli uzturamu, efektīvu un ilgtspējīgu Eiropas dzelzceļa sistēmu, kas integrēta plašākā mobilitātes sistēmā, lai tādējādi atbalstītu spēcīgas un globāli konkurētspējīgas Eiropas dzelzceļa nozares attīstību;

Iepirkums un personāls

28. attiecībā uz iepirkuma darbību īstenošanu atzīmē, ka kopuzņēmums "Eiropas dzelzceļš" ir ievērojis ES Finanšu regulas principus un Eiropas Komisijas Iepirkuma rokasgrāmatā sniegtos norādījumus, kā rezultātā darbību īstenošanā ir panākta labākā cenas un vērtības attiecība; norāda, ka vērtības, kas noteiktas dažādām iepirkuma procedūrām un kas ir zem būtiskuma sliekšņa, ņemot vērā pētniecības un inovācijas darbību un programmas kopējo vērtību, izriet no iesaistīto darbinieku kolektīvajām zināšanām un viņu iepriekšējās pieredzes privātās un publiskās organizācijās;

29. norāda, ka 2022. gadā atklātām procedūrām kopuzņēmums "Eiropas dzelzceļš" turpināja izmantot elektroniskā iepirkuma un piedāvājumu elektroniskās iesniegšanas platformas, kuras pieejamas *TED* elektroniskā iepirkuma tīmekļvietnē un kurām var piekļūt finansējuma un iepirkumu portālā *Funding and Tenders Opportunities*; atzīmē, ka elektroniskā iepirkuma stratēģijas kontekstā kopuzņēmums "Eiropas dzelzceļš" 2022. gadā sāka ieviest Publiskā iepirkuma pārvaldības rīku (*PPMT*), kas aizstās *TED* e-paziņojumus un e-iepirkumu ([6]);

30. norāda, ka 2022. gadā galvenais jurists turpināja atjaunināt vairākus iepirkuma procedūru vadlīniju dokumentus un veidnes (kalendārs, konkursu specifikācijas, piedāvājumu atvēršana un novērtēšana, piešķiršanas procedūras zemas vērtības līgumiem u. c.), lai pielāgotu tos kopuzņēmuma "Eiropas dzelzceļš" vajadzībām un *BUDG* ĢD ieteikumiem, jo īpaši piedāvājumu elektroniskās iesniegšanas procedūrai;

31. atzīmē, ka 2022. gadā kopuzņēmums "Eiropas dzelzceļš" rīkoja atklātu procedūru "Eiropas dzelzceļa sistēmas pīlārs (3 daļas) – pamatpakalpojumu līgumi par pakalpojumu sniegšanu kopuzņēmuma "Eiropas dzelzceļš"" sistēmas pīlāra jomās"; atzīmē, ka piešķirtā kopējā summa ir 45 miljoni EUR, no kuriem 4 miljoni EUR piešķirti 1. daļai, 37 miljoni EUR piešķirti 2. daļai un 4 miljoni EUR piešķirti 3. daļai ([7]);

32. norāda, ka budžeta 1. un 2. sadaļa tika izpildīta 100 % līmenī un ka 1. sadaļa (Personāla izdevumi) tika izlietota galvenokārt personāla atalgojumam; norāda, ka gada laikā kopuzņēmums "Eiropas dzelzceļš" ir izmantojis arī ārējo atbalstu, lai novērstu trūkumus, līdz tiks pabeigta personāla pieņemšana darbā, kā arī lai tiktu galā ar darba slodzi, kas saistīta ar kopuzņēmuma "Eiropas dzelzceļš" darbībām;

33. norāda, ka 2022. gada beigās bija aizpildītas 28 amata vietas;

34. norāda, ka kopuzņēmuma "Eiropas dzelzceļš" pašreizējo štatu sarakstu Valde pieņēma 2022. gada 1. martā, ieviešot pagaidu darbinieku amatus saistībā ar kopuzņēmuma "Eiropas dzelzceļš" jaunajām funkcijām sistēmas pīlārā, un lai vēl vairāk stiprinātu atbalstu politikas darbībām tā integrētās pētniecības un izstrādes programmas ietvaros;

35. norāda, ka saskaņā ar štatu sarakstu kopuzņēmumā "Eiropas dzelzceļš" tiek nodarbināti 29 darbinieki, tostarp divi norīkotie valsts eksperti; norāda, ka 2022. gadā lielākā daļa brīvo amata vietu tika pakāpeniski aizpildītas un neviens darbinieks neatstāja darbu, taču kopuzņēmumam "Eiropas dzelzceļš" nācās saskarties ar vairāku darbinieku īslaicīgu prombūtni; norāda, ka, lai aizpildītu īslaicīgā vai ilglaicīgā prombūtnē esošo darbinieku vietas, kopuzņēmums "Eiropas dzelzceļš" pamatdarbību veikšanai izmantoja arī ārējās kompetences un zināšanas, kā arī īslaicīgi izmantoja ārpakalpojumus dažu administratīvo uzdevumu veikšanai;

([6]) Ieviešanas procesu plānots pabeigt 2023. gada 1.–2. ceturksnī.

([7]) Kopuzņēmuma "Eiropas dzelzceļš" sistēmas pīlāra pamatgrupas jomas (1. daļa), sistēmas pīlāra zināšanas (2. daļa) un *CCS TSI* apkopes darbības (3. daļa), par ko 2022. gada 12. jūlijā noslēgta vienošanās ar līgumslēdzēju *System Pillar Consortium* (3 daļām); kopuzņēmums "Eiropas dzelzceļš", konsolidētais 2022. gada darbības pārskats (131.–132. lpp.).

36. norāda, ka saskaņā ar kopuzņēmuma "Eiropas dzelzceļš" konsolidēto darbības pārskatu joprojām tiek sagaidīti uzlabojumi dzimumu līdzsvara jomā valdē, kā arī citos kopuzņēmuma "Eiropas dzelzceļš" līmeņos; norāda, ka 2022. gadā kopuzņēmuma "Eiropas dzelzceļš" valdē bija 28 (58 %) vīrieši un 21 (42 %) sieviete; norāda, ka dzimumu īpatsvars kopuzņēmuma "Eiropas dzelzceļš" vadībā bija 78 % vīriešu un 22 % sieviešu, savukārt personālā kopumā – 65 % vīriešu un 35 % sieviešu; atzinīgi vērtē to, ka valde ir iecēlusi otru sievieti struktūrvienības vadītājas amatā kopuzņēmuma "Eiropas dzelzceļš" vadības komandā; mudina kopuzņēmumu "Eiropas dzelzceļš" šajā ziņā turpināt uzlabot dzimumu līdzsvaru un censties panākt ģeogrāfisko līdzsvaru;

Pārvaldības un kontroles sistēmas

37. atzīst, ka attiecībā uz pamatprogrammas "Apvārsnis 2020" un "Apvārsnis Eiropa" maksājumiem par *ex post* revīzijām atbild Komisijas Pētniecības un inovācijas ģenerāldirektorāta (*RTD* ĢD) Kopējais revīzijas dienests; norāda, ka attiecībā uz pamatprogrammas "Apvārsnis 2020" izdevumiem (dzēšana un galīgie maksājumi) kopuzņēmums "Eiropas dzelzceļš" ziņoja, ka reprezentatīvais kļūdu īpatsvars bija 2,2 % un atlikušo kļūdu īpatsvars bija 1,3 %;

38. norāda, ka attiecībā uz pamatprogrammu "Apvārsnis Eiropa" *ex post* revīzijas vēl nav veiktas, jo pirmie starpposma maksājumi ir paredzēti tikai 2024. gadā;

39. atzīmē, ka, lai novērtētu kopuzņēmuma "Eiropas dzelzceļš" kontroles mehānismus, ko piemēro pamatdarbības maksājumiem, Revīzijas palāta revidēja izlasi, kas pēc nejaušības principa bija veidota no pamatprogrammas "Apvārsnis 2020" maksājumiem, kuri 2022. gadā veikti galasaņēmēju līmenī ([8]); norāda, ka vienā gadījumā Revīzijas palāta konstatēja un izteica skaitļos nopietnu kļūdu, kas radusies pārāk lielu personāla izmaksu deklarēšanas dēļ, jo atbalsta saņēmējs bija iekļāvis netiešās izmaksas aprēķina bāzē, pēc kuras nosaka izmaksu centros izmantotās vienības izmaksu likmes; atzīmē, ka tomēr šādas izmaksas sedz, piemērojot 25 % vienoto likmi netiešajām izmaksām;

40. norāda – lai gan kopuzņēmums "Eiropas dzelzceļš" uz *ad hoc* pamata riskantiem projektiem piemēroja *ex ante* kontroles mehānismus, līdz 2022. gada beigām tie vēl nebija ieviesuši strukturētu, uz risku balstītu pieeju *ex ante* kontroles mehānismiem; jo īpaši norāda, ka kopuzņēmums "Eiropas dzelzceļš" nav pielāgojis *ex ante* kontroles pasākumus augsta riska faktoriem, kas noteikti mērķtiecīgos riska novērtējumos, un ka tas nav izstrādājis praktiskus iekšējos norādījumus par to, kā īstenot uz risku balstītu uzraudzību, tostarp norādījumus par to, kā personālam būtu jāizmanto *COMPASS* pieejamais riska pārvaldības modulis;

41. atzīmē, ka līdz ar to kopuzņēmums "Eiropas dzelzceļš" nenodrošināja pilnīgu un saskaņotu savu attiecīgo projektu un ar atbalsta saņēmējiem saistīto risku novērtējumu, kā rezultātā *ex ante* kontroles mehānismi var būt nelietderīgi un/vai neefektīvi, un tas palielina risku, ka tiks līdzfinansētas neattiecināmas izmaksas, netiks sasniegti projektu mērķi, projekti kavēsies vai pat cietīs neveiksmi;

42. atbalsta Revīzijas palātas aicinājumu rīkoties, lai kopuzņēmums "Eiropas dzelzceļš" īstenotu strukturētu un uz risku balstītu pieeju *ex ante* kontroles pasākumiem, aptverot attiecīgos projektu un ar atbalsta saņēmējiem saistītos riskus; atbalsta arī to, ka kopuzņēmumam "Eiropas dzelzceļš" būtu jāizstrādā iekšēji praktiski norādījumi par to, kā projektu un atbalsta saņēmēju līmenī īstenot uz risku balstītu uzraudzību un kā darbiniekiem izmantot sistēmā *COMPASS* pieejamo riska pārvaldības moduli;

43. aicina kopuzņēmumu "Eiropas dzelzceļš" novērst trūkumus pastiprinātas uzraudzības rīka izmantošanā; piekrīt, ka kopuzņēmumam "Eiropas dzelzceļš" būtu jānodrošina, ka visas pastiprinātas uzraudzības darbības tiek papildinātas ar īpašām kontroles darbībām, kas vērstas uz apzinātajiem riskiem, un ka tās tiek uzraudzītas iepriekš noteiktā termiņā;

44. ņem vērā, ka kopuzņēmums "Eiropas dzelzceļš" vēlas uzsvērt, ka kļūdu risku pamatprogrammas "Apvārsnis 2020" dotāciju maksājumos lielā mērā mazināja fiksētu summu izmantošana;

45. jo īpaši norāda, ka kopuzņēmums "Eiropas dzelzceļš" nodrošināja saprātīgas fiksētas summas, piesaistot finanšu ekspertus piedāvājumu izvērtēšanas procedūrās, un rūpīgi izvērtēja un apsprieda visas izmaksu pozīcijas, ko finanšu eksperti apšaubīja dotāciju nolīgumu sagatavošanas posmā, saskaņā ar Komisijas 2017. gada 27. oktobra Lēmumu C(2017)7151 par atļauju izmantot atlīdzinājumu, pamatojoties uz fiksētu summu attiecināmām izmaksām par darbībām atbilstoši pamatprogrammai "Apvārsnis 2020";

46. ar gandarījumu atzīmē, ka, lai gan kopuzņēmums ir iestrādājis procedūras augsta riska faktoru *ex ante* apzināšanai attiecībā uz pamatprogrammas "Apvārsnis 2020" dotāciju nolīgumiem, tas atzīst, ka minētās procedūras varētu labāk pielāgot Komisijas norādījumiem par uz risku balstītiem *ex ante* kontroles pasākumiem;

([8]) Attiecībā uz atbalsta saņēmēju līmenī pārbaudītajiem dotāciju maksājumu darījumiem par skaitļos izsakāmām kļūdām ir jāziņo tad, ja tās pārsniedz 1 % no revidētajām izmaksām (ERP ziņojums, 110. lpp.).

Iepriekšējos gados formulēto apsvērumu pēcpārbaude

47. norāda, ka "apsvērumi" kopuzņēmuma "Eiropas dzelzceļš" īpašajos gada ziņojumos faktiski ir Revīzijas palātas "ieteikumi bez izpildes termiņa"; atzīmē, ka ERP katru gadu seko līdzi šiem apsvērumiem, novērtējot to statusu kā "atvērtu" vai "slēgtu";

48. norāda, ka no Revīzijas palātas diviem apsvērumiem attiecībā uz 2021. gadu viens joprojām ir atvērts – tas attiecās uz kopuzņēmuma "Eiropas dzelzceļš" pieejamā 2021. gada pamatdarbības maksājumu budžeta zemo izpildes līmeni, tostarp neizlietotajām vai pārdalītajām pamatdarbības apropriācijām (izpildes līmenis samazinājās līdz 61 %; salīdzinājumā ar 76 % 2020. gadā));

49. norāda, ka šo situāciju galvenokārt radīja atbalsta saņēmēju tehnisko ziņojumu sliktā kvalitāte un vajadzība pēc papildu pierādījumiem, kas apstiprinātu projekta rezultātu sasniegšanu, kā arī tas, ka viena saņēmēja kavēšanās ietekmē visas fiksētās summas maksājumu;

50. atzinīgi vērtē to, ka 2022. gadā kopuzņēmums "Eiropas dzelzceļš" izstrādāja rīcības plānu, lai uzlabotu atbalsta saņēmēju finanšu pārskatus, kas ir īpaši svarīgi attiecībā uz atlīdzinājumiem, pamatojoties uz fiksētu summu attiecināmām izmaksām par darbībām, kad viena saņēmēja kavēšanās ietekmē visas fiksētās summas maksājumu.