# REZOLUȚIA (UE) 2024/2377 A PARLAMENTULUI EUROPEAN

## din 11 aprilie 2024

## conținând observațiile care fac parte integrantă din decizia privind descărcarea de gestiune pentru execuția bugetului întreprinderii comune pentru căile ferate ale Europei aferent exercițiului financiar 2022

PARLAMENTUL EUROPEAN,

— având în vedere Decizia sa privind descărcarea de gestiune pentru execuția bugetului întreprinderii comune pentru căile ferate ale Europei aferent exercițiului financiar 2022,

— având în vedere articolul 100 și anexa V la Regulamentul său de procedură,

— având în vedere avizul Comisiei pentru transport și turism,

— având în vedere raportul Comisiei pentru control bugetar (A9-0091/2024),

A. întrucât întreprinderea comună EU-Rail a fost înființată prin Regulamentul (UE) 2021/2085 al Consiliului ([1]) („Regulamentul de bază unic”);

B. întrucât, în conformitate cu articolul 174 alineatul (6) din Regulamentul de bază unic, întreprinderea comună EU-Rail este succesoarea legală și universală în privința tuturor contractelor, inclusiv a contractelor de muncă și a acordurilor de grant, a tuturor obligațiilor și a tuturor bunurilor dobândite ale întreprinderii comune Shift2Rail, pe care o înlocuiește și căreia îi succedă;

C. întrucât întreprinderea comună EU-Rail reprezintă un parteneriat public-privat pentru cercetare și inovare în sectorul feroviar; întrucât membrii săi fondatori sunt Uniunea, reprezentată de Comisie, și o serie de parteneri din sectorul feroviar, inclusiv producători de echipamente feroviare, companii feroviare, administratori de infrastructură și centre de cercetare;

D. întrucât, pentru a mări transparența, întreprinderea comună EU-Rail ar trebui să dezvăluie în conturile sale anuale informații pertinente privind contribuțiile membrilor la nivel de program; întrucât, pentru fiecare program pentru care lucrează aceștia, întreprinderea comună EU-Rail ar trebui să prezinte, pentru fiecare categorie de membri și până la sfârșitul exercițiului, toate informațiile relevante, inclusiv contribuția fixată prin lege pentru programul respectiv, volumul contribuțiilor primite și volumul angajamentelor juridice; întrucât întreprinderea comună EU-Rail ar trebui să își îmbunătățească în continuare transparența,

### Observații de ordin general

1. reține din raportul Curții de Conturi („raportul Curții”) privind conturile anuale ale întreprinderii comune EU-Rail pentru exercițiul financiar 2022 că conturile anuale prezintă în mod fidel, sub toate aspectele semnificative, situația sa financiară la 31 decembrie 2022, precum și rezultatele operațiunilor sale, fluxurile sale de numerar și modificările în structura activelor nete pentru exercițiul încheiat la această dată, în conformitate cu regulamentul său financiar și cu normele contabile adoptate de contabilul Comisiei; reține, în plus, din raportul Curții, că operațiunile subiacente conturilor sunt conforme cu legile și reglementările în vigoare sub toate aspectele semnificative;

2. salută demararea cu succes a activităților întreprinderii comune EU-Rail la sfârșitul anului 2021; salută, de asemenea, rolul pe care l-a avut aceasta în crearea unei rețele feroviare integrate a UE pentru transportul de călători și mărfuri în Europa;

3. reține, din Raportul anual de activitate consolidat al întreprinderii comune EU-Rail ([2]), că 2022 a fost un an ambițios și de succes, în care s-a finalizat faza de intensificare a activităților întreprinderii comune EU-Rail și a programului său, care acum sunt pe deplin operaționale, inclusiv pilonul de inovare, pilonul sistemic și, în curând, grupul de implementare; constată, în același timp, că 2022 a fost un an crucial pentru programele de inovare ale EU-Rail;

4. ia act de faptul că toți demonstratorii tehnici fie au demonstrat deja rezultatele activității desfășurate de la lansarea programului, fie se îndreaptă către etapele finale de pregătire a demonstrațiilor, care vor avea loc în 2023;

([1]) Regulamentul (UE) 2021/2085 al Consiliului din 19 noiembrie 2021 de instituire a întreprinderilor comune din cadrul programului Orizont Europa și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 219/2007, (UE) nr. 557/2014, (UE) nr. 558/2014, (UE) nr. 559/2014, (UE) nr. 560/2014, (UE) nr. 561/2014 și (UE) nr. 642/2014 (JO L 427, 30.11.2021, p. 17).

([2]) Întreprinderea comună pentru căile ferate ale Europei: Raportul anual de activitate consolidat pe 2022 – https://rail-research.europa.eu/wp-content/uploads/2023/06/GB-Decision_07_2023_Annex_AAR_22.pdf

5. ia act de faptul că, în 2022, membrii fondatori au colaborat pentru a-și operaționaliza angajamentul față de întreprinderea comună EU-Rail, prezentând propuneri majore la cererea de propuneri 2022-1, iar în urma unei evaluări deschise, transparente și independente au fost selectate șase proiecte emblematice, care acoperă faza 1 a programului EU-Rail; constată că aceste proiecte au devenit operaționale înainte de sfârșitul anului 2022; constată, în plus, că, în paralel, a fost finanțat pilonul sistemic, în urma unei cereri de oferte de mare anvergură;

6. constată, de asemenea, că 2022 a fost marcat și de punerea în aplicare consecventă a unei abordări sistemice a evoluției transportului feroviar, antrenată de politica Direcției Generale Mobilitate și Transporturi din cadrul Comisiei Europene (DG MOVE), în cadrul căreia întreprinderea comună EU-Rail reprezintă componenta de cercetare și inovare, iar Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate (ERA) – autoritatea de sistem esențială pentru Sistemul european de management al traficului feroviar (ERTMS) și aplicațiile telematice, creând oportunitatea pentru sectorul feroviar european de a-și prezenta opiniile și ambițiile cu o singură voce, în așteptarea unei abordări sistemice și coerente la nivel instituțional;

7. ia act de Planul general al întreprinderii comune EU-Rail și de adaptarea acestuia la „Agenda strategică de cercetare și inovare în domeniul feroviar” a Consiliului consultativ european pentru cercetare în domeniul feroviar (ERRAC);

8. salută colaborarea strânsă cu principalele părți interesate, și anume ERRAC, ERA și alte programe/parteneriate, ceea ce reprezintă un efort proactiv de promovare a sinergiilor și de explorare a oportunităților pentru realizarea unor proiecte comune în sectorul feroviar european; salută interacțiunea întreprinderii comune EU-Rail cu asociații și programe din țări terțe, menite să îmbunătățească competitivitatea acestui sector;

**Gestiunea bugetară și financiară**

9. constată din raportul întreprinderii comune EU-Rail privind gestiunea bugetară și financiară pe 2021 că, în urma a trei amendamente bugetare, bugetul adoptat al întreprinderii comune EU-Rail s-a ridicat la 171,4 milioane EUR în credite de angajament și 180,8 milioane EUR în credite de plată ([3]);

10. este conștient de faptul că modificarea cuantumului bugetului întreprinderii comune EU-Rail depinde în mare măsură de etapa de implementare a programelor multianuale de cercetare și inovare; ia act de faptul că, în 2022, întreprinderea comună EU-Rail a început punerea în aplicare a programului Orizont Europa și că, prin urmare, bugetul pentru 2022 include bugetul pentru creditele de angajament destinate primelor cereri de propuneri din cadrul programului Orizont Europa planificate pentru 2022, precum și bugetul pentru creditele de plată destinate prefinanțării aferente ([4]);

11. constată că, la sfârșitul exercițiului 2022, întreprinderea comună EU-Rail executase 100 % din creditele sale de angajament puse la dispoziție în bugetul său activ (titlurile 1-3); constată, în plus, că creditele de plată au fost executate în proporție de până la 79,1 % din fondurile active (respectiv o execuție în proporție de 79 % în comparație cu bugetul integral al întreprinderii comune EU-Rail, inclusiv titlul 4) ([5]);

12. ia act de faptul că, prin Decizia nr. 08/2021 a consiliului de conducere din 25 noiembrie 2021, consiliul de conducere al întreprinderii comune Shift2Rail a adoptat planul de lucru anual inițial și bugetul pentru 2022, care au continuat să se aplice întreprinderii comune EU-Rail în urma adoptării de către consiliul de conducere al întreprinderii comune EU-Rail a așa-numitei „decizii omnibus”; constată că, până la momentul adoptării, creditele bugetare incluse în bugetul pe 2022 nu erau prevăzute să acopere întregul exercițiu financiar 2022, ci să asigure desfășurarea activităților până la lansarea noului parteneriat, întreprinderea comună EU-Rail, și să asigure continuitatea necesară a activităților;

13. constată că, în ceea ce privește costurile administrative, rata de execuție a creditelor de angajament a fost de 100 %, iar a creditelor de plată de 84 % (față de 95 % în 2021); ia act de faptul că întreprinderea comună EU-Rail a justificat această scădere prin faptul că întreprinderea comună EU-Rail se aștepta să-și completeze integral schema de personal cel mai devreme la sfârșitul exercițiului;

([3]) 13,6 milioane EUR și, respectiv, 68,4 milioane EUR pentru 2021.
([4]) Raportul CCE (pp. 120-121), https://www.eca.europa.eu/ECAPublications/SAR-JUS-2022/RAS-Jus-FY2022_RO.pdf
([5]) Titlul 1 – Cheltuieli cu personalul; Titlul 2 – Cheltuieli cu infrastructura și cheltuieli de funcționare; Titlurile 3 și 4 – Cheltuieli operaționale.

14. constată că rata de execuție a bugetului operațional a fost de 100 % pentru creditele de angajament și de 79 % pentru creditele de plată (84 % în 2021); înțelege că rata de execuție include, de asemenea, suma de 76 000 EUR legată de experții-evaluatorii, care sunt administrați de către serviciile Agenției Executive Europene pentru Cercetare;

15. constată că suma de la titlul 5 (41,1 milioane EUR), Credite neutilizate care nu au fost necesare în exercițiul curent, alocată pentru a sprijini punerea în aplicare transparentă a articolului 6 alineatul (5) din normele financiare ale întreprinderilor comune EU-Rail – așa-numita regulă n+3 –, va fi reactivată în bugetul (bugetele) aferent(e) exercițiului viitor și va fi utilizată prima;

16. constată din observațiile Curții că valorile contribuțiilor recunoscute pentru fiecare categorie de membri (UE și membrii privați) diferă semnificativ unele de altele; înțelege că acest lucru se explică prin faptul că contribuțiile în numerar din partea UE sunt validate și recunoscute atunci când sunt plătite întreprinderii comune EU-Rail la începerea implementării proiectelor, în timp ce contribuțiile în natură ale membrilor sunt recunoscute abia după validarea costurilor suportate și declarate pentru implementarea proiectelor;

17. invită întreprinderea comună să soluționeze diferența dintre valoarea recunoscută a contribuțiilor în numerar, pe de o parte, și cea a contribuțiilor în natură, pe de altă parte, prezentând informații privind situația de la sfârșitul exercițiului a angajamentelor juridice ale membrilor întreprinderii comune EU-Rail sub forma contractelor și a acordurilor de grant semnate; salută angajamentul întreprinderii comune EU-Rail de a răspunde la această observație în conturile anuale aferente exercițiului următor (2023);

18. ia act de faptul că, în ceea ce privește execuția programului Orizont 2020, la sfârșitul exercițiului 2022 întreprinderea comună EU-Rail angajase integral contribuția operațională maximă a UE în valoare de 384,5 milioane EUR pentru acordurile de grant și contractele semnate în temeiul programului Orizont 2020; constată, în plus, că, din suma angajată, mai rămân de plătit în următoarele exerciții aproximativ 68,2 milioane EUR (adică 18 %), pentru proiectele care nu au fost încă finalizate;

19. constată cu satisfacție că membrii privați își asumaseră angajamente juridice privind asigurarea unor contribuții în natură pentru activitățile operaționale ale întreprinderii comune EU-Rail în valoare de 320,7 milioane EUR și a unor contribuții în natură pentru activități suplimentare, în valoare de 244 de milioane EUR, ceea ce reprezintă 123,7 % din obiectivul minim de 456,5 milioane EUR, și că aceste sume angajate au fost raportate la sfârșitul exercițiului 2022;

20. observă că, pentru activitățile din cadrul programului Orizont 2020, întreprinderea comună EU-Rail nu a primit credite de angajament operaționale noi, întrucât ultima sa cerere de propuneri fusese finalizată înainte de sfârșitul exercițiului 2021; ia act de faptul că rata de execuție a creditelor de plată operaționale, inclusiv a creditelor operaționale neutilizate și a creditelor realocate, a scăzut la 47 % (în 2021, aceasta a fost de 61 %); din câte înțelege, potrivit întreprinderii comune EU-Rail, acest nivel se explică prin creșterea costurilor și prin problemele de livrare cu care se confruntau beneficiarii ca urmare a crizei provocate de pandemia de COVID-19 și a războiului din Ucraina și că, în consecință, durata majorității proiectelor din cadrul programului Orizont 2020 a trebuit să fie prelungită, iar plățile finale au trebuit amânate pentru 2023;

21. constată că, în ceea ce privește execuția programului Orizont Europa, în 2022 Comisia a adus contribuții în numerar în valoare de 108,9 milioane EUR; constată că întreprinderea comună EU-Rail a închis cu succes primele două cereri de propuneri din cadrul programului Orizont Europa și a utilizat aproape integral contribuția operațională, și anume 107,5 milioane EUR, pentru prefinanțarea primelor acorduri de grant încheiate în cadrul programului;

22. salută etapele cruciale atinse de programul Shift2Rail până la sfârșitul anului 2022, cu angajarea deplină a resurselor și realizarea a aproximativ 86 % din program, respectiv 91 % în ceea ce privește execuția programului financiar pentru 2023, în vederea realizării demonstrațiilor operaționale TRL6/7 planificate pentru finalizare în cursul anului 2023;

23. constată că, în ceea ce privește conturile provizorii ale întreprinderii comune EU-Rail, nu a fost primit niciun certificat de audit pentru contribuțiile în natură la activitățile operaționale/contribuțiile în natură la activitățile suplimentare pe 2022; așteaptă validarea contribuțiilor în natură pentru activitățile operaționale din 2022, după transmiterea costurilor proiectelor în februarie 2023;

24. constată că, în 2022, valoarea cumulată a activităților încredințate întreprinderii comune Shift2Rail de către întreprinderea comună EU-Rail pentru cercetare și inovare s-a ridicat la 619,4 milioane EUR, fiind realizate activități în valoare de 92 de milioane EUR;

25. subliniază că este important să se asigure un sistem feroviar sustenabil și rezilient prin dezvoltarea unui sistem feroviar silențios, cu zero emisii și a unei infrastructuri reziliente la schimbările climatice, prin aplicarea economiei circulare, prin testarea proceselor, tehnologiilor, conceptelor și materialelor inovatoare pe durata ciclului de viață al sistemelor feroviare și prin dezvoltarea altor soluții inovatoare pentru transportul de suprafață ghidat;

26. solicită un sprijin sporit pentru activitățile de cercetare și inovare în vederea realizării unei rețele feroviare europene integrate, eliminându-se barierele din calea interoperabilității și oferindu-se soluții pentru integrarea deplină, care să acopere gestionarea traficului, vehiculele și infrastructura, precum și integrarea cu ecartamentele nestandardizate (cum ar fi căile ferate de 1 520, 1 000 sau 1 668 mm, care s-au dovedit importante pentru culoarele de solidaritate din Ucraina); subliniază că este important să se răspundă nevoilor călătorilor și ale întreprinderilor, să se accelereze adoptarea unor soluții inovatoare pentru a sprijini spațiul feroviar unic european, sporind în același timp capacitatea și fiabilitatea și reducând costurile transportului feroviar;

27. solicită o tranziție rapidă către un sistem feroviar european mai atractiv, ușor de utilizat, competitiv, accesibil ca preț, ușor de întreținut, eficient și sustenabil, integrat în sistemul de mobilitate mai general, pentru a sprijini dezvoltarea unei industrii feroviare europene puternice și competitive la nivel mondial;

**Achizițiile publice și personalul**

28. ia act de faptul că, în ceea ce privește realizarea activităților de achiziții publice, întreprinderea comună EU-Rail a respectat principiile Regulamentului financiar și orientările prevăzute în vademecumul Comisiei Europene privind achizițiile publice, ceea ce a dus la realizarea activităților într-o manieră care a asigurat cel mai bun raport calitate-preț; constată că valorile stabilite pentru diferitele proceduri de achiziții publice, care se situează sub orice nivel de semnificație având în vedere valoarea totală a activităților de cercetare și inovare și a programului, rezultă din cunoștințele colective ale personalului implicat și din experiența acestuia în organizații publice și private anterioare;

29. ia act de faptul că, în 2022, pentru procedurile deschise, întreprinderea comună EU-Rail a continuat să utilizeze platformele de licitație electronică și de depunere electronică disponibile pe site-ul TED e-Tendering și accesibile pe Portalul „Funding and Tenders Opportunities” 54; ia act de faptul că, în contextul strategiei privind achizițiile publice electronice, în 2022, întreprinderea comună EU-Rail a început procesul de integrare a instrumentului de gestionare a achizițiilor publice (PPMT), instrumentul care va înlocui TED e-notices și TED e-tendering ([6]);

30. constată că, în cursul exercițiului 2022, directorul juridic a continuat actualizarea mai multor documente de orientare și modele pentru procedurile de achiziții publice (și anume: calendarul, caietul de sarcini, deschiderea și evaluarea ofertelor, procedurile de atribuire pentru contractele cu valoare scăzută etc.), pentru a le adapta la nevoile întreprinderii comune EU-Rail și la recomandările DG BUDG, în special la procedura de depunere electronică;

31. ia act de faptul că, în 2022, întreprinderea comună EU-Rail a organizat o procedură de licitație deschisă: Pilonul sistemic al întreprinderii comune pentru căile ferate ale Europei (3 loturi) – contracte-cadru de servicii pentru prestarea de servicii întreprinderii comune EU-Rail în domeniile pilonului sistemic; constată că suma totală acordată este de 45 de milioane EUR, din care 4 milioane EUR au fost acordate pentru lotul 1, 37 de milioane EUR pentru lotul 2 și 4 milioane EUR pentru lotul 3 ([7]);

32. constată că titlul 1 și titlul 2 din buget au fost executate în proporție de până la 100 %, titlul 1 (cheltuieli cu personalul) fiind utilizat în principal pentru salariile personalului; ia act de faptul că, în cursul exercițiului, întreprinderea comună EU-Rail a recurs, de asemenea, la sprijin extern pentru a acoperi deficitele până la finalizarea recrutărilor și pentru a face față volumului de muncă legat de activitățile întreprinderii comune EU-Rail;

33. constată că, la sfârșitul exercițiului 2022, erau ocupate 28 de posturi;

34. ia act de faptul că schema de personal actuală a întreprinderii comune EU-Rail a fost adoptată de consiliul de conducere la 1 martie 2022, introducând posturi de agenți temporari în legătură cu noul rol al întreprinderii comune EU-Rail în pilonul sistemic și consolidând în continuare sprijinul acordat activităților de politică prin programul său integrat de cercetare și inovare;

35. ia act de faptul că, potrivit schemei de personal, personalul întreprinderii comune EU-Rail va fi compus din 29 de membri, inclusiv 2 experți naționali detașați; ia act de faptul că, în 2022, majoritatea posturilor vacante au fost ocupate treptat și, deși niciun membru al personalului nu a părăsit întreprinderea comună, au fost câteva concedii temporare; ia act de faptul că, pentru a acoperi deficitele temporare sau absențele de lungă durată, întreprinderea comună EU-Rail a recurs, de asemenea, la competențe și expertiză externe pentru a-și desfășura activitățile operaționale, precum și la externalizarea temporară a unor sarcini administrative;

([6]) Procesul de integrare este programat să fie finalizat până în T1-T2 2023.

([7]) EU-Rail în domeniile grupului-nucleu al pilonului sistemic (lotul 1), expertiză în cadrul pilonului sistemic (lotul 2) și STI CCS activități de întreținere (lotul 3) încheiate la 12 iulie 2022 cu contractantul Consorțiul pentru pilonul sistemic(pentru cele 3 loturi). Întreprinderea comună pentru căile ferate ale Europei: Raportul anual de activitate consolidat pe 2022 (pp. 131-132).

36. constată, pe baza Raportului anual de activitate consolidat al întreprinderii comune EU-Rail, că încă se așteaptă îmbunătățiri în ceea ce privește echilibrul de gen, atât la nivelul consiliului de administrație, cât și la toate celelalte niveluri ale întreprinderii comune; ia act de faptul că, în 2022, consiliul de administrație al întreprinderii comune EU-Rail era compus din 28 de bărbați (58 %) și 21 de femei (42 %); constată că, în cadrul conducerii întreprinderii comune EU-Rail, raportul dintre bărbați și femei a fost de 78 % bărbați și 22 % femei, în timp ce la nivelul întregului personal, raportul a fost de 65 % bărbați și 35 % femei; salută faptul că consiliul de administrație a numit o a doua femeie în funcția de șef de unitate în echipa de conducere a întreprinderii comune EU-Rail; sugerează ca întreprinderea comună să continue să îmbunătățească echilibrul de gen și să urmărească un echilibru geografic în acest sens;

**Sistemele de gestionare și control**

37. ia act de faptul că Serviciul comun de audit din cadrul Direcției Generale Cercetare și Inovare a Comisiei (DG RTD) este serviciul responsabil pentru auditurile *ex post* privind cheltuielile din cadrul programelor Orizont 2020 și Orizont Europa; constată că, în ceea ce privește cheltuielile aferente programului Orizont 2020 (plăți validate și închise și plăți finale), întreprinderea comună EU-Rail a raportat o rată de eroare reprezentativă de 2,2 % și o rată de eroare reziduală de 1,3 %;

38. remarcă faptul că, în ceea ce privește programul Orizont Europa, nu au fost încă efectuate audituri *ex post*, deoarece primele plăți intermediare sunt preconizate abia în 2024;

39. constată că, pentru a evalua controalele plăților operaționale efectuate de întreprinderea comună EU-Rail, Curtea a supus auditului, la nivelul beneficiarilor finali ([8]), plăți selectate aleatoriu efectuate în 2022 în cadrul programului Orizont 2020; constată că, într-un caz, Curtea a identificat și a cuantificat o eroare gravă rezultată din declararea unor costuri cu personalul exagerate, deoarece beneficiarul inclusese costuri indirecte în baza de calcul pe care a utilizat-o pentru baremele costurilor unitare corespunzătoare centrelor de costuri; observă că aceste costuri sunt acoperite însă de rata forfetară de 25 % pentru costurile indirecte;

40. constată că, deși întreprinderea comună EU-Rail a efectuat ad-hoc controale *ex ante* bazate pe o analiză a riscurilor pentru proiectele cu riscuri, până la sfârșitul anului 2022 nu implementase încă o metodologie structurată bazată pe riscuri pentru controalele *ex ante*; constată, în special, că întreprinderea comună EU-Rail nu își aliniase controalele *ex ante* cu factorii cu grad ridicat de risc identificați de evaluările specifice ale riscurilor și nu elaborase nici orientări practice interne cu privire la modul în care ar trebui pusă în aplicare o monitorizare bazată pe riscuri, nici instrucțiuni privind modul în care personalul ar trebui să utilizeze modulul de gestionare a riscurilor disponibil în COMPASS;

41. în consecință, întreprinderea comună EU-Rail nu a asigurat o evaluare completă și armonizată a riscurilor relevante aferente proiectelor sale și a riscurilor legate de beneficiari, ceea ce poate duce la controale *ex ante* ineficiente și/sau ineficace – crescând astfel riscul de cofinanțare a unor costuri neeligibile –, la neîndeplinirea obiectivelor proiectelor, la întârzieri în cadrul acestora sau chiar la nerealizarea proiectelor;

42. reiterează apelul Curții ca întreprinderea comună EU-Rail să implementeze o metodologie structurată bazată pe analiza riscurilor, care să stea la baza controalelor *ex ante* și care să acopere riscurile relevante legate de proiecte și de beneficiari; este de acord, de asemenea, că întreprinderea comună EU-Rail ar trebui să elaboreze orientări practice interne cu privire la modul în care ar trebui pusă în aplicare o monitorizare bazată pe riscuri la nivelul proiectelor și al beneficiarilor și cu privire la modul în care personalul ar trebui să utilizeze modulul de gestionare a riscurilor disponibil în COMPASS;

43. invită întreprinderea comună EU-Rail să trateze deficiențele ce există în utilizarea instrumentului de monitorizare consolidată; este de acord că întreprinderea comună EU-Rail ar trebui să se asigure că toate acțiunile din cadrul monitorizării consolidate sunt însoțite de acțiuni de control care să vizeze în mod specific riscurile identificate și că se dă curs acestor acțiuni într-un termen prestabilit;

44. ia act de faptul că întreprinderea comună EU-Rail dorește să sublinieze că riscul de erori la nivelul plăților de grant din cadrul programului Orizont 2020 a fost redus în mare măsură prin utilizarea sumelor forfetare;

45. constată, în special, că întreprinderea comună EU-Rail a asigurat sume forfetare rezonabile, deoarece a recurs la experți financiari în cursul procedurilor de evaluare a cererilor de propuneri și a analizat și negociat atent toate elementele de cost puse sub semnul întrebării de experții financiari în etapa de pregătire a acordului de grant, în conformitate cu Decizia C (2017)7151 a Comisiei din 27 octombrie 2017 privind autorizarea utilizării rambursării pe baza unei sume forfetare pentru costurile eligibile ale acțiunilor prevăzute în Programul-cadru Orizont 2020;

46. constată cu satisfacție că, deși a integrat proceduri pentru identificarea *ex ante* a factorilor cu grad ridicat de risc pentru acordurile de grant din cadrul programului Orizont 2020, întreprinderea comună recunoaște că aceste proceduri ar putea fi mai bine aliniate la orientările Comisiei privind controalele *ex ante* bazate pe riscuri;

([8]) La operațiunile de plată în contul granturilor testate la beneficiari, pragul de raportare pentru erorile cuantificabile este de 1 % din costurile supuse auditului (Raportul CCE, p. 110).

**Situația acțiunilor întreprinse în urma observațiilor din exercițiile anterioare**

47. ia act de faptul că observațiile din rapoartele anuale specifice ale întreprinderii comune EU-Rail sunt, în realitate, „recomandări fără termene” ale Curții; constată că CCE monitorizează anual aceste observații, evaluând situația lor ca fiind „deschise” sau „închise”;

48. ia act de faptul că, dintre cele două observații ale Curții pentru 2021, una este încă deschisă – aceasta se referă la rata scăzută de execuție a bugetului de plăți operaționale disponibil al întreprinderii comune EU-Rail pentru exercițiul 2021, inclusiv a creditelor operaționale neutilizate și realocate (care a scăzut la 61 % față de 2020, când era de 76 %);

49. constată că această situație a fost cauzată în principal de calitatea slabă a rapoartelor tehnice ale beneficiarilor și de necesitatea unor dovezi suplimentare care să confirme atingerea rezultatelor proiectului, precum și de faptul că întârzierea unui singur beneficiar afectează plata întregii sume forfetare;

50. apreciază faptul că, în 2022, întreprinderea comună EU-Rail a elaborat un plan de acțiune pentru a îmbunătăți raportarea financiară a beneficiarilor, care este importantă mai ales pentru rambursările pe baza unei sume forfetare a costurilor eligibile ale acțiunilor în cazul în care întârzierea unui singur beneficiar afectează plata întregii sume forfetare.