Úradný vestník
Európskej únie

SK
Séria L

2024/2377

10.10.2024

UZNESENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU (EÚ) 2024/2377

z 11. apríla 2024

s poznámkami, ktoré je neoddeliteľnou súčasťou rozhodnutia o absolutóriu za plnenie rozpočtu spoločného podniku pre európske železnice za rozpočtový rok 2022

EURÓPSKY PARLAMENT,

— so zreteľom na svoje rozhodnutie o absolutóriu za plnenie rozpočtu spoločného podniku pre európske železnice za rozpočtový rok 2022,

— so zreteľom na článok 100 a prílohu V k rokovaciemu poriadku,

— so zreteľom na stanovisko Výboru pre dopravu a cestovný ruch,

— so zreteľom na správu Výboru pre kontrolu rozpočtu (A9-0091/2024),

A. keďže spoločný podnik pre európske železnice bol zriadený nariadením Rady (EÚ) 2021/2085 ([1]) (ďalej len „jednotný základný akt“);

B. keďže v súlade s článkom 174 ods. 6 jednotného základného aktu je spoločný podnik pre európske železnice právnym a univerzálnym nástupcom, pokiaľ ide o všetky zmluvy vrátane pracovných zmlúv a dohôd o grantoch, záväzky a nadobudnutý majetok spoločného podniku Shift2Rail, ktorý nahradil a ktorého je nástupcom;

C. keďže spoločný podnik pre európske železnice je verejno-súkromné partnerstvo v oblasti výskumu a inovácií v odvetví železničnej dopravy; keďže jeho zakladajúcimi členmi sú Únia zastúpená Komisiou a partneri z odvetvia železničnej dopravy vrátane výrobcov železničných zariadení, železničných podnikov, správcov infraštruktúry a výskumných stredísk;

D. keďže v záujme zvýšenia transparentnosti by spoločný podnik pre európske železnice mal vo svojej ročnej účtovnej závierke zverejňovať relevantné informácie týkajúce sa príspevkov členov na úrovni programu; keďže spoločný podnik pre európske železnice by mal pre každý program, v rámci ktorého pôsobí, predložiť do konca roka všetky relevantné informácie podľa kategórie členov vrátane cieľových hodnôt právnych príspevkov stanovených pre príslušný program, objemu prijatých príspevkov a objemu právnych záväzkov; keďže spoločný podnik pre európske železnice by mal naďalej zlepšovať transparentnosť;

Všeobecné pripomienky

1. konštatuje, že v správe Dvora audítorov o účtovnej závierke spoločného podniku pre európske železnice (ďalej len „správa Dvora audítorov“) za rozpočtový rok 2022 sa uvádza, že ročná účtovná závierka vyjadruje verne zo všetkých významných hľadísk finančnú situáciu spoločného podniku pre európske železnice k 31. decembru 2022, ako aj výsledky jeho operácií, jeho toky hotovosti a zmeny čistých aktív za rok ukončený k tomuto dátumu v súlade s jeho nariadením o rozpočtových pravidlách a účtovnými pravidlami, ktoré schválil účtovník Komisie; okrem toho na základe správy Dvora audítorov konštatuje, že príslušné operácie na účtoch sú vo všetkých významných hľadiskách zákonné a správne;

2. víta úspešné začatie činností spoločného podniku pre európske železnice koncom roka 2021; okrem toho víta jeho úlohu pri vytváraní integrovanej železničnej siete EÚ pre európsku osobnú a nákladnú dopravu;

3. na základe konsolidovanej výročnej správy o činnosti spoločného podniku pre európske železnice ([2]) uznáva, že rok 2022 bol ambicióznym a úspešným rokom, počas ktorého sa dosiahla počiatočná fáza spoločného podniku pre európske železnice a jeho programu, ktoré sú v súčasnosti v plnej prevádzke, vrátane inovačného piliera, systémového piliera a čoskoro aj skupiny na zavádzanie; zároveň konštatuje, že rok 2022 bol pre inovačné programy spoločného podniku pre európske železnice kľúčovým rokom;

4. berie na vedomie, že niektorí technickí pracovníci už preukázali výsledky práce, ktorá prebieha od začiatku programu, zatiaľ čo iní sa ešte len pripravujú na záverečné prípravné kroky na demonštrácie, ktoré sa majú uskutočniť v roku 2023;

([1]) Nariadenie Rady (EÚ) 2021/2085 z 19. novembra 2021, ktorým sa zriaďujú spoločné podniky v rámci programu Horizont Európa a zrušujú nariadenia (ES) č. 219/2007, (EÚ) č. 557/2014, (EÚ) č. 558/2014, (EÚ) č. 559/2014, (EÚ) č. 560/2014, (EÚ) č. 561/2014 a (EÚ) č. 642/2014 (Ú. v. EÚ L 427, 30.11.2021, s. 17).

([2]) Spoločný podnik pre európske železnice: Konsolidovaná výročná správa o činnosti za rok 2022 – https://rail-research.europa.eu/wp-content/uploads/2023/06/GB-Decision_07_2023_Annex_AAR_22.pdf

5. konštatuje, že zakladajúci členovia v roku 2022 spolupracovali na realizácii svojich záväzkov voči spoločnému podniku pre európske železnice a predložili významné návrhy do výzvy 2022-1, ktorá po otvorenom, transparentnom a nezávislom posúdení vyústila do šiestich hlavných projektov tvoriacich 1. fázu programu spoločného podniku pre európske železnice; konštatuje, že tieto projekty boli spustené do konca roka 2022; navyše konštatuje, že po rozsiahlej výzve na predkladanie ponúk sa zároveň vyčlenili prostriedky na systémový pilier;

6. okrem toho konštatuje, že rok 2022 sa vyznačoval aj dôsledným uplatňovaním systémového prístupu k rozvoju železníc, ktorého hnacou silou bola politika Generálneho riaditeľstva Komisie pre mobilitu a dopravu (GR MOVE), v rámci ktorej spoločný podnik pre európske železnice predstavoval výskumnú a inovačnú zložku a Železničná agentúra Európskej únie (ERA) kľúčový systémový orgán pre Európsky systém riadenia železničnej dopravy (ERTMS) a telematické aplikácie, čím sa vytvorila príležitosť pre európske železničné odvetvie jednotne vyjadrovať svoje názory a ambície s očakávaním systémového a súdržného prístupu na inštitucionálnej úrovni;

7. berie na vedomie hlavný plán spoločného podniku pre európske železnice a jeho prispôsobenie „Strategickému výskumnému a inovačnému programu železničnej dopravy“ Európskeho poradného výboru pre výskum v oblasti železničnej dopravy (ERRAC);

8. oceňuje úzku spoluprácu s kľúčovými zainteresovanými stranami, konkrétne s ERRAC, ERA a inými programami/partnerstvami, ktorá predstavuje aktívne úsilie o podporu synergií a preskúmanie príležitostí na spoločné projekty v odvetví európskej železničnej dopravy; víta spoluprácu spoločného podniku pre európske železnice so združeniami tretích krajín a zapojenie do programov tretích krajín, ktorých cieľom je posilniť konkurencieschopnosť odvetvia;

Rozpočtové a finančné riadenie

9. zo správy spoločného podniku pre európske železnice o rozpočtovom a finančnom riadení za rok 2021 vyplýva, že v dôsledku troch zmien rozpočtu dosiahol schválený rozpočet spoločného podniku pre európske železnice výšku 171,4 milióna EUR vo viazaných rozpočtových prostriedkoch a 180,8 milióna EUR v platobných rozpočtových prostriedkoch ([3]);

10. uvedomuje si, že zmeny vo výške rozpočtu spoločného podniku pre európske železnice vo veľkej miere závisia od fázy vykonávania viacročných programov výskumu a inovácií; konštatuje, že spoločný podnik pre európske železnice v roku 2022 začal vykonávať program Horizont Európa, a preto rozpočet na rok 2022 zahŕňa rozpočet na záväzky týkajúci sa prvých výziev programu Horizont Európa plánovaných na rok 2022 a rozpočet na platby v rámci predbežného financovania ([4]);

11. konštatuje, že ku koncu roka 2022 spoločný podnik pre európske železnice vyčerpal 100 % svojich viazaných rozpočtových prostriedkov, ktoré boli sprístupnené v jeho aktívnom rozpočte (hlavy 1 až 3); navyše konštatuje, že platobné rozpočtové prostriedky boli čerpané až do výšky 79,1 % aktívnych fondov (resp. do výšky 79 % v porovnaní s celkovým rozpočtom spoločného podniku pre európske železnice vrátane hlavy 4) ([5]);

12. konštatuje, že rozhodnutím správnej rady č. 08/2021 z 25. novembra 2021 správna rada spoločného podniku Shift2Rail (Shift2Rail) schválila pôvodný ročný pracovný plán a rozpočet na rok 2022, ktorý sa naďalej uplatňoval na spoločný podnik pre európske železnice na základe tzv. súhrnného rozhodnutia správnej rady spoločného podniku pre európske železnice; konštatuje, že v čase schválenia sa nepredpokladalo, že rozpočtové prostriedky zahrnuté do rozpočtu na rok 2022 sa budú vzťahovať na celý rozpočtový rok 2022, ale že sa nimi zabezpečí vykonávanie činností do začatia nového partnerstva so spoločným podnikom pre európske železnice a zabezpečí sa potrebná kontinuita činností;

13. konštatuje, že pokiaľ ide o administratívne náklady, miera plnenia viazaných rozpočtových prostriedkoch bola 100 % a miera plnenia platobných rozpočtových prostriedkov predstavovala 84 % (v porovnaní s 95 % v roku 2021); konštatuje, že spoločný podnik pre európske železnice odôvodnil tento pokles tým, že spoločný podnik pre európske železnice môže očakávať dosiahnutie plného stavu zamestnancov najskôr koncom roka;

([3]) V roku 2021 to bolo 13,6 milióna EUR a 68,4 milióna EUR.
([4]) Správa Dvora audítorov (s. 106), https://www.eca.europa.eu/ECAPublications/SAR-JUS-2022/RAS-Jus-FY2022_SK.pdf
([5]) Hlava 1 – Výdavky na zamestnancov; Hlava 2 – Výdavky na infraštruktúru a operačné výdavky; Hlava 3 a 4 – Operačné výdavky.

14. konštatuje, že miera plnenia operačného rozpočtu bola 100 % vo viazaných rozpočtových prostriedkoch a 79 % v platobných rozpočtových prostriedkoch (v porovnaní s 84 % v roku 2021); berie na vedomie, že miera plnenia zahŕňa aj 76 000 EUR vyčlenených pre odborných hodnotiteľov pod vedením útvarov Európskej výkonnej agentúry pre výskum;

15. berie na vedomie, že suma (41,1 milióna EUR) v rámci hlavy 5 – Nevyužité prostriedky, ktoré sa v bežnom roku nepožadovali – stanovená na podporu transparentného vykonávania článku 6.5 rozpočtových pravidiel spoločného podniku pre európske železnice, tzv. pravidla n+3, bude v rámci rozpočtu (rozpočtov) na budúci rok opätovne aktivovaná a použije sa ako prvá;

16. na základe pripomienok Dvora audítorov konštatuje, že sumy príspevkov vykázané za jednotlivé kategórie členov (Únia a súkromní členovia) sa navzájom výrazne líšia; berie na vedomie, že dôvodom je, že peňažné príspevky EÚ sa potvrdzujú a vykazujú, keď sa spoločnému podniku pre európske železnice vyplácajú na začiatku realizácie projektu, ale nepeňažné príspevky členov sa vykazujú až po potvrdení vzniknutých nákladov vykázaných na realizáciu projektu;

17. vyzýva spoločný podnik pre európske železnice, aby riešil rozdiel medzi zaúčtovanými sumami hotovostných príspevkov na jednej strane a nepeňažnými príspevkami na druhej strane poskytnutím informácií o právnych záväzkoch členov spoločného podniku pre európske železnice na konci roku, pokiaľ ide o podpísané dohody o grante a zmluvy; víta záväzok spoločného podniku pre európske železnice zaoberať sa touto pripomienkou v ročnej účtovnej závierke za nasledujúci rok (2023);

18. konštatuje, že pokiaľ ide o vykonávanie programu Horizont 2020, spoločný podnik pre európske železnice na konci roka 2022 v plnej miere zaviazal maximálny operačný príspevok EÚ vo výške 384,5 milióna EUR na podpísané dohody o grante a zmluvy v rámci programu Horizont 2020; konštatuje, že z tejto viazanej sumy sa má v nasledujúcich rokoch vyplatiť na projekty, ktoré ešte neboli dokončené, približne 68,2 milióna EUR (t. j. 18 %);

19. s uspokojením konštatuje, že súkromní členovia sa právne zaviazali poskytnúť nepeňažné príspevky na operačné činnosti spoločného podniku pre európske železnice vo výške 320,7 milióna EUR a nepeňažné príspevky na ďalšie činnosti vo výške 244 miliónov EUR alebo 123,7 % minimálneho cieľa vo výške 456,5 milióna EUR a že tieto viazané sumy boli vykázané ku koncu roka 2022;

20. konštatuje, že pokiaľ ide o činnosti programu Horizont 2020, spoločný podnik pre európske železnice nedostal žiadne nové rozpočtové prostriedky na operačné záväzky, pretože svoju poslednú výzvu na predkladanie návrhov dokončil do konca roka 2021; konštatuje, že miera plnenia operačných platobných rozpočtových prostriedkov vrátane nevyužitých a prerozdelených operačných rozpočtových prostriedkov klesla na 47 % (v porovnaní s rokom 2021: 61 %); berie na vedomie, že podľa spoločného podniku pre európske železnice to bolo spôsobené rastúcimi nákladmi a problémami s dodávkami, ktorým prijímatelia čelili v dôsledku krízy spôsobenej pandémiou ochorenia COVID-19 a vojny na Ukrajine, a že v dôsledku toho sa musela predĺžiť väčšina projektov programu Horizont 2020 a konečné platby sa odložili na rok 2023;

21. konštatuje, že v roku 2022 Komisia poskytla na realizáciu programu Horizont Európa peňažné príspevky vo výške 108,9 milióna EUR; konštatuje, že spoločný podnik pre európske železnice úspešne uzavrel prvé dve výzvy v rámci programu Horizont Európa a takmer v plnej miere využil časť operačného príspevku vo výške 107,5 milióna EUR na predbežné financovanie prvých dohôd o grante uzavretých v rámci programu;

22. oceňuje kľúčové míľniky dosiahnuté v rámci programu Shift2Rail do konca roka 2022, pričom zdroje boli plne vyčlenené a program bol realizovaný na približne 86 % a finančné plnenie programu na rok 2023 na 91 %, a to vzhľadom na dosiahnutie prevádzkových demonštrácií TRL6/7, ktorých ukončenie sa plánuje v priebehu roka 2023;

23. poznamenáva, že pokiaľ ide o predbežnú účtovnú závierku spoločného podniku pre európske železnice, nebol doručený certifikačný audit pre nepeňažné príspevky na prevádzkové činnosti (IKOP) a nepeňažné príspevky na doplnkové činnosti (IKAA) za rok 2022; očakáva validáciu IKOP 2022 po predložení projektových nákladov vo februári 2023;

24. konštatuje, že v roku 2022 kumulatívna hodnota činností, ktoré spoločný podnik pre európske železnice pridelil programu Shift2Rail na výskumné a inovačné činnosti, predstavovala 619,4 milióna EUR, z čoho bolo zrealizovaných 92 miliónov EUR;

25. zdôrazňuje, že je dôležité zabezpečiť udržateľný a odolný železničný systém rozvojom tichého železničného systému s nulovými emisiami a infraštruktúry odolnej voči zmene klímy, uplatňovaním obehového hospodárstva, pilotným využívaním inovačných procesov, technológií, návrhov a materiálov v celom životnom cykle železničných systémov a vývojom ďalších inovačných riešení pre riadenú pozemnú dopravu;

26. vyzýva na zvýšenú podporu činností v oblasti výskumu a inovácií s cieľom vytvoriť integrovanú európsku železničnú sieť, odstrániť prekážky interoperability a poskytnúť riešenia na úplnú integráciu, ktoré by zahŕňali riadenie dopravy, vozidlá a infraštruktúru a integráciu s neštandardnými rozchodmi koľají (ako sú koľaje s rozchodom 1 520, 1 000 alebo 1 668 mm, ktoré sa ukázali ako dôležité pre trate solidarity na Ukrajine); zdôrazňuje, že je dôležité riešiť potreby cestujúcich a podnikov, urýchliť prijímanie inovačných riešení na podporu jednotného európskeho železničného priestoru a zároveň zvýšiť kapacitu, spoľahlivosť a znížiť náklady na železničnú dopravu;

27. vyzýva na rýchly prechod na európsky železničný systém, ktorý bude atraktívnejší, používateľsky ústretovejší, konkurencieschopnejší, cenovo dostupnejší, ľahko udržiavateľný, efektívny, udržateľný a začlenený do širšieho systému mobility, ako aj na podporu rozvoja silného a celosvetovo konkurencieschopného európskeho železničného priemyslu;

Verejné obstarávanie a zamestnanci

28. konštatuje, že pokiaľ ide o vykonávanie činností verejného obstarávania, spoločný podnik pre európske železnice dodržiava zásady nariadenia o rozpočtových pravidlách a usmernenia uvedené v príručke Komisie pre oblasť verejného obstarávania, čo viedlo k vykonávaniu činností, ktorými sa dosiahol najlepší pomer ceny a kvality; konštatuje, že hodnoty stanovené pre rôzne postupy verejného obstarávania, ktoré sú nižšie ako akákoľvek úroveň významnosti vzhľadom na celkovú hodnotu výskumných a inovačných činností a programu, vyplývajú z kolektívnych znalostí zapojených zamestnancov a ich skúseností v predchádzajúcich súkromných a verejných organizáciách;

29. konštatuje, že v roku 2022 spoločný podnik pre európske železnice na verejné súťaže naďalej využíval platformu pre elektronické obstarávanie (e-tendering) a pre elektronické predkladanie ponúk (e-submission), ktoré sú k dispozícii na webovom sídle TED venovanom elektronickému verejnému obstarávaniu a sú prístupné na portáli Funding and Tenders Opportunities (možnosti financovania a verejného obstarávania); konštatuje, že v súvislosti so stratégiou elektronického obstarávania začal spoločný podnik pre európske železnice v roku 2022 proces zavádzania nástroja riadenia verejného obstarávania (PPMT), ktorý nahradí elektronické oznámenia a elektronické predkladanie ponúk na platforme TED ([6]);

30. konštatuje, že v roku 2022 pokračovala aktualizácia viacerých usmerňujúcich dokumentov a vzorov pre postupy verejného obstarávania vedúcim právneho oddelenia (t. j: harmonogramu, súťažných podkladov, otvárania a vyhodnocovania výziev, postupov zadávania zákaziek s nízkou hodnotou atď.) s cieľom prispôsobiť ich potrebám spoločného podniku pre európske železnice a odporúčaniam GR BUDG, najmä pokiaľ ide o postup elektronického predkladania ponúk;

31. konštatuje, že v roku 2022 spoločný podnik pre európske železnice uskutočnil postup verejného obstarávania: Systémový pilier európskych železníc (tri časti) – rámcové zmluvy o poskytovaní služieb pre spoločný podnik pre európske železnice v oblastiach systémového piliera; konštatuje, že celková pridelená suma predstavuje 45 miliónov EUR, pričom štyri milióny EUR boli vyčlenené na prvú časť, 37 miliónov EUR na druhú časť a štyri milióny EUR na tretiu časť ([7]);

32. konštatuje, že prostriedky v rámci hlavy 1 a hlavy 2 rozpočtu boli vyčerpané na 100 %, pričom prostriedky v rámci hlavy 1 (výdavky na zamestnancov) boli použité najmä na mzdy zamestnancov; konštatuje, že spoločný podnik pre európske železnice počas roka využíval aj externú podporu na vyplnenie medzier, kým sa nedokončí proces prijímania zamestnancov, a na zvládnutie pracovného zaťaženia súvisiaceho s činnosťami spoločného podniku pre európske železnice;

33. konštatuje, že na konci roka 2022 bolo obsadených 28 pracovných miest;

34. berie na vedomie, že správna rada prijala 1. marca 2022 súčasný plán pracovných miest spoločného podniku pre európske železnice, ktorým sa zavádzajú pozície dočasných zamestnancov v súvislosti s novou úlohou spoločného podniku pre európske železnice v rámci systémového piliera a s cieľom ďalej posilniť podporu politických činností v rámci jeho integrovaného výskumného a inovačného programu;

35. konštatuje, že podľa plánu pracovných miest má spoločný podnik pre európske železnice 29 zamestnancov vrátane dvoch vyslaných národných expertov; konštatuje, že v roku 2022 sa väčšina voľných pracovných miest postupne obsadila, pričom spoločný podnik pre európske železnice nemal žiadnych odchádzajúcich zamestnancov, napriek tomu však došlo k niekoľkým dočasným odchodom; konštatuje, že na vyplnenie dočasných medzier alebo dlhodobej neprítomnosti spoločný podnik pre európske železnice využil na realizáciu svojich operačných činností aj vonkajšie právomoci a odborné znalosti a vykonávaním niektorých administratívnych úloh dočasne poveril externé subjekty;

([6]) Dokončenie procesu zavádzania tohto nástroja je naplánované na 1. až 2. štvrťrok 2023.

([7]) Spoločný podnik pre európske železnice – základná skupina systémového piliera (prvá časť), odborné znalosti systémového piliera (druhá časť) a činnosti údržby v rámci CCS TSI (tretia časť), zmluva bola uzavretá 12. júla 2022 s Konzorciom pre systémový pilier ako dodávateľom (pre všetky tri časti). Spoločný podnik pre európske železnice: Konsolidovaná výročná správa o činnosti za rok 2022 (s. 131 – 132).

36. konštatuje, že na základe konsolidovanej výročnej správy o činnosti spoločného podniku pre európske železnice sa stále očakávajú zlepšenia, pokiaľ ide o rodovú rovnováhu, v správnej rade, ako aj na všetkých ostatných úrovniach spoločného podniku pre európske železnice; konštatuje, že v roku 2022 mal spoločný podnik pre európske železnice v správnej rade 28 (58 %) mužov a 21 (42 %) žien; konštatuje, že rodový pomer na úrovni vedenia spoločného podniku pre európske železnice bol 78 % mužov a 22 % žien a že všetci zamestnanci predstavovali 65 % mužov a 35 % žien; víta skutočnosť, že správna rada vymenovala do riadiaceho tímu spoločného podniku pre európske železnice druhú pozíciu vedúcej oddelenia; navrhuje, aby spoločný podnik pre európske železnice pokračoval v zlepšovaní rodovej rovnováhy a aby sa v tejto súvislosti snažil o vyváženú geografickú rovnováhu;

Systémy riadenia a kontroly

37. uznáva, že pokiaľ ide o výdavky v rámci programu Horizont 2020 a programu Horizont Európa, za ex post audity je zodpovedný útvar pre spoločný audit generálneho riaditeľstva Komisie pre výskum a inovácie (GR RTD); konštatuje, že pokiaľ ide o výdavky v rámci programu Horizont 2020 (zúčtovanie a záverečné platby), spoločný podnik pre európske železnice vykázal reprezentatívnu chybovosť vo výške 2,2 % a zvyškovú chybovosť vo výške 1,3 %;

38. konštatuje, že v prípade programu Horizont Európa sa ešte musia vykonať ex post audity, keďže prvé priebežné platby sa očakávajú až v roku 2024;

39. konštatuje, že s cieľom posúdiť kontroly operačných platieb v spoločnom podniku pre európske železnice Dvor audítorov na úrovni konečných prijímateľov vykonal audit náhodne vybratej vzorky platieb z programu Horizont 2020 uhradených v roku 2022 ([8]); konštatuje, že v jednom prípade Dvor audítorov zistil a vyčíslil závažnú chybu vyplývajúcu z nadhodnotených osobných nákladov, pretože prijímateľ do základu pre výpočet sadzby jednotkových nákladov nákladových stredísk zahrnul nepriame náklady; konštatuje, že tieto náklady sú však zahrnuté v paušálnej sadzbe 25 % pre nepriame náklady;

40. konštatuje, že zatiaľ čo spoločný podnik EU-Rail vykonával v prípade rizikových projektov jednorazové *ex ante* kontroly založené na riziku, do konca roka 2022 ešte nezaviedol štruktúrovaný prístup založený na riziku; konštatuje najmä, že spoločný podnik pre európske železnice nezosúladil *ex ante* kontroly s vysokorizikovými faktormi identifikovanými na základe cielených posúdení rizík a že nevypracoval interné praktické usmernenia o tom, ako vykonávať monitorovanie založené na riziku, vrátane pokynov, ako by zamestnanci mali využívať modul riadenia rizík, ktorý je k dispozícii v systéme COMPASS;

41. spoločný podnik pre európske železnice preto nezabezpečoval úplné a harmonizované posúdenia svojich príslušných projektových rizík a rizík súvisiacich s prijímateľmi, čo môže viesť k neefektívnym a/alebo neúčinným *ex ante* kontrolám, čím sa zvýši riziko spolufinancovania neoprávnených nákladov, nedosiahnutia cieľov projektu, oneskorení projektov alebo dokonca zlyhaní projektov;

42. pripomína výzvu Dvora audítorov, aby spoločný podnik pre európske železnice v rámci *ex ante* kontrol zaviedol štruktúrovaný prístup založený na riziku, ktorý by zahŕňal príslušné riziká súvisiace s projektom a prijímateľmi; okrem toho súhlasí s tým, že spoločný podnik pre európske železnice by mal vypracovať interné praktické usmernenia o tom, ako vykonávať monitorovanie založené na riziku na úrovni projektov a prijímateľov a ako by zamestnanci mali využívať modul riadenia rizík, ktorý je k dispozícii v systéme COMPASS;

43. vyzýva spoločný podnik pre európske železnice, aby riešil nedostatky pri používaní posilneného monitorovacieho nástroja; súhlasí s tým, že spoločný podnik pre európske železnice by mal zabezpečiť, aby všetky posilnené monitorovacie opatrenia sprevádzali osobitné kontrolné opatrenia zamerané na identifikované riziká a aby sa na ne nadviazalo vo vopred stanovenej lehote;

44. konštatuje, že spoločný podnik pre európske železnice by chcel zdôrazniť, že riziko chýb pri vyplácaní grantov v rámci programu Horizont 2020 bolo do značnej miery zmiernené vďaka využívaniu jednorazových súm;

45. konštatuje najmä, že spoločný podnik pre európske železnice zaviedol primerané jednorazové sumy na základe toho, že počas postupov vyhodnocovania výziev využil služby finančných expertov a starostlivo preskúmal a prerokoval všetky nákladové položky, ktoré finanční experti spochybnili vo fáze vypracúvania dohody o grante, v súlade s rozhodnutím Komisie C(2017)7151 z 27. októbra 2017 o povolení použitia refundácie na základe jednorazovej platby na oprávnené náklady na akcie v rámci rámcového programu Horizont 2020;

46. s uspokojením konštatuje, že spoločný podnik síce zaviedol postupy na predbežnú identifikáciu vysokorizikových faktorov pre dohody o grantoch v rámci programu Horizont 2020, uznáva však, že tieto postupy by sa mohli lepšie zosúladiť s usmerneniami Komisie o *ex ante* kontrolách založených na riziku;

([8]) Pokiaľ ide o grantové platobné transakcie testované u prijímateľov, prahová hodnota pre nahlásenie vyčísliteľných chýb je 1 % kontrolovaných nákladov (správa Dvora audítorov, s. 110).

Kontrola prijatia opatrení na základe pripomienok z predchádzajúcich rokov

47. konštatuje, že „pripomienky“ v osobitných výročných správach spoločného podniku pre európske železnice v skutočnosti „nie sú časovo vymedzenými odporúčaniami“ Dvora audítorov; konštatuje, že Dvor audítorov každoročne tieto pripomienky monitoruje a posudzuje ich stav ako „otvorené“ alebo „uzavreté“;

48. konštatuje, že pokiaľ ide o dve pripomienky Dvora audítorov z roku 2021, jedna je stále otvorená – týka sa nízkej miery plnenia operačného rozpočtu, ktorý mal spoločný podnik pre európske železnice k dispozícii na rok 2021, vrátane nevyužitých operačných a prerozdelených rozpočtových prostriedkov (miera plnenia klesla na 61 %; v porovnaní s rokom 2020: 76 %);

49. konštatuje, že táto situácia bola spôsobená najmä nízkou kvalitou technických správ prijímateľov a potrebou dodatočných dôkazov potvrdzujúcich dosiahnutie výsledkov projektu a skutočnosťou, že oneskorenie jedného prijímateľa ovplyvňuje vyplatenie celej jednorazovej sumy;

50. oceňuje, že v roku 2022 spoločný podnik pre európske železnice vypracoval akčný plán na zlepšenie finančného výkazníctva prijímateľov, ktoré má zásadný význam najmä pri refundáciách na základe jednorazovej platby na oprávnené náklady na akcie, keď oneskorenie jedného prijímateľa ovplyvňuje vyplatenie celej jednorazovej sumy.