Europeiska unionens
officiella tidning

SV
L-serien

2024/2377

10.10.2024

EUROPAPARLAMENTETS RESOLUTION (EU) 2024/2377

av den 11 april 2024

med de iakttagelser som utgör en del av beslutet om ansvarsfrihet för genomförandet av budgeten för det gemensamma företaget för Europas järnvägar för budgetåret 2022

EUROPAPARLAMENTET UTFÄRDAR DENNA RESOLUTION

— med beaktande av sitt beslut om ansvarsfrihet för genomförandet av budgeten för det gemensamma företaget för Europas järnvägar för budgetåret 2022,

— med beaktande av artikel 100 och bilaga V i arbetsordningen,

— med beaktande av yttrandet från utskottet för transport och turism,

— med beaktande av betänkandet från budgetkontrollutskottet (A9-0091/2024), och av följande skäl:

A. Det gemensamma företaget för Europas järnvägar inrättades genom rådets förordning (EU) 2021/2085 ([1]) (*grundrättsakten*).

B. I enlighet med artikel 174.6 i grundrättsakten är det gemensamma företaget EU-Rail rättslig och universell efterträdare med avseende på alla avtal, inbegripet anställningsavtal och bidragsavtal, skulder och förvärvad egendom, för det gemensamma företaget Shift2Rail som det ersatte och efterträdde.

C. Det gemensamma företaget EU-Rail är ett offentlig-privat partnerskap inom järnvägssektorn. Dess grundande medlemmar är unionen, som företräds av kommissionen, och partner inom järnvägsindustrin (bland annat tillverkare av järnvägsmateriel, järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare och forskningscentrum).

D. För att förbättra transparensen bör det gemensamma företaget EU-Rail i sin årsredovisning lämna relevant information om medlemmarnas bidrag på programnivå. För varje program inom vilket verksamhet bedrivs bör det gemensamma företaget EU-Rail, för varje medlemskategori och fram till årets slut, lämna all information som är relevant, bland annat om de mål för rättsliga åtaganden som fastställts för respektive program samt volymen av de bidrag som mottagits och de rättsliga åtaganden som gjorts. Det gemensamma företaget EU-Rail bör fortsätta att förbättra transparensen.

Allmänt

1. Europaparlamentet noterar att det av revisionsrättens rapport om årsredovisningen för det gemensamma företaget för budgetåret 2022 framgår att årsredovisningen i alla väsentliga avseenden ger en rättvisande bild av det gemensamma företaget EU-Rails finansiella ställning per den 31 december 2022, det finansiella resultatet, kassaflödena och förändringarna i nettotillgångarna för det budgetår som slutade detta datum i enlighet med dess budgetförordning och de redovisningsregler som antagits av kommissionens räkenskapsförare. Parlamentet noterar dessutom utifrån revisionsrättens rapport att de underliggande transaktioner som ligger till grund för räkenskaperna i allt väsentligt är lagliga och korrekta.

2. Europaparlamentet välkomnar att det gemensamma företaget EU-Rail framgångsrikt inledde sin verksamhet i slutet av 2021. Parlamentet välkomnar dessutom dess roll när det gäller att skapa ett integrerat EU-järnvägsnät för europeiska passagerare och gods.

3. Europaparlamentet konstaterar från det gemensamma företaget EU-Rails konsoliderade årliga verksamhetsrapport ([2]) att 2022 var ett ambitiöst och framgångsrikt år då expansionsfasen uppnåtts för det gemensamma företaget EU-Rail och dess program, som nu är fullt operativt, inbegripet innovationspelaren, systempelaren och snart genomförandegruppen. Parlamentet noterar samtidigt att 2022 var ett avgörande år för innovationsprogrammen inom EU-Rail.

4. Europaparlamentet noterar att alla tekniska demonstrationsanläggningar redan har uppvisat resultat av det arbete som har pågått sedan programmet inleddes eller håller god fart mot de slutliga förberedelsestegen för demonstrationsanläggningar under 2023.

([1]) Rådets förordning (EU) 2021/2085 av den 19 november 2021 om bildande av gemensamma företag inom ramen för Horisont Europa och om upphävande av förordningarna (EG) nr 219/2007, (EU) nr 557/2014, (EU) nr 558/2014, (EU) nr 559/2014, (EU) nr 560/2014, (EU) nr 561/2014 och (EU) nr 642/2014 (EUT L 427, 30.11.2021, s. 17).

([2]) Det gemensamma företaget för Europas järnvägar. Konsoliderad årlig verksamhetsrapport 2022 – https://rail-research.europa.eu/wp-content/uploads/2023/06/GB-Decision_07_2023_Annex_AAR_22.pdf.

5. Europaparlamentet noterar att de grundande medlemmarna under 2022 arbetade tillsammans för att förverkliga sitt åtagande att det gemensamma företaget EU-Rail skulle lämna in viktiga förslag till ansökningsomgången 2022-1, och att en öppen, transparent och oberoende bedömning resulterade i sex flaggskeppsprojekt som utgjorde fas1 i EU:s järnvägsprogram. Parlamentet noterar att dessa projekt var operativa i slutet av 2022. Parlamentet noterar dessutom att systempelaren finansierades parallellt efter en omfattande anbudsinfordran.

6. Europaparlamentet noterar dessutom att 2022 också präglades av ett konsekvent genomförande av en systemstrategi för järnvägsutveckling, som drivs av kommissionens generaldirektorat för transport och rörlighet (GD MOVE) och dess policy, där EU-Rail utgör forsknings- och innovationsgrenen och Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA) den centrala systemmyndigheten för det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS) och telematikapplikationer, vilket skapar en möjlighet för den europeiska järnvägsindustrin att lägga fram sina synpunkter och ambitioner med ”en enda röst”, med förväntningar på en systemisk och enhetlig strategi på institutionell nivå.

7. Europaparlamentet noterar huvudplanen för det gemensamma företaget EU-Rail och dess anpassning till planen genom den strategiska forsknings- och innovationsagendan för järnvägar från Europeiska rådgivande nämnden för järnvägsforskning (ERRAC).

8. Europaparlamentet lovordar det nära samarbetet med viktiga intressenter, nämligen Errac, ERA och andra program/partnerskap, vilket utgör en proaktiv insats för att främja synergier och utforska möjligheter till gemensamma projekt inom den europeiska järnvägssektorn. Parlamentet välkomnar det gemensamma företaget EU-Rails samarbete med sammanslutningar och tredjelandsprogram som syftar till att stärka industrins konkurrenskraft.

Budgetförvaltningen och den ekonomiska förvaltningen

9. Europaparlamentet noterar utifrån det gemensamma företaget EU-Rails rapport om budgetförvaltningen och den ekonomiska förvaltningen 2021 att det gemensamma företaget EU-Rails antagna budget efter tre budgetändringar uppgick till 171,4 miljoner EUR i åtagandebemyndiganden och 180,8 miljoner EUR i betalningsbemyndiganden ([3]).

10. Europaparlamentet är medvetet om att ändringarna av storleken på det gemensamma företaget EU-Rails budget till stor del beror på genomförandefasen för de fleråriga forsknings- och innovationsprogrammen, och noterar att det gemensamma företaget EU-Rail under 2022 började med genomförandet av Horisont Europa-programmet, och att budgeten för 2022 därför omfattar åtagandebudgeten för de första Horisont Europa-ansökningsomgångarna som planerats för 2022 och betalningsbudgeten för de tillhörande förfinansieringsbetalningarna ([4]).

11. Europaparlamentet noterar att det gemensamma företaget EU-Rail i slutet av 2022 hade genomfört 100 % av de åtagandebemyndiganden som gjorts tillgängliga i dess aktiva budget (avdelningarna 1–3). Parlamentet noterar dessutom att betalningsbemyndigandena utnyttjades upp till 79,1 % av de aktiva medlen (och 79 % av genomförandet jämfört med hela det gemensamma företaget EU-Rails budget inklusive avdelning 4) ([5]).

12. Europaparlamentet noterar att styrelsen för det gemensamma företaget Shift2Rail i sitt beslut nr 08/2021 av den 25 november 2021 antog den ursprungliga årliga arbetsplanen och budgeten för 2022, som fortsatte att gälla för det gemensamma företaget EU-Rail genom att det gemensamma företaget EU-Rails styrelse antog det så kallade omnibusbeslutet. Parlamentet noterar att vid tidpunkten för antagandet var budgetanslagen i budgeten för 2022 inte tänkta att täcka hela budgetåret 2022 utan för att säkerställa driften av verksamheten fram till lanseringen av det nya partnerskapet, det gemensamma företaget EU-Rail, och för att säkerställa den nödvändiga driftskontinuiteten i verksamheten.

13. Europaparlamentet noterar när det gäller administrativa kostnader att genomförandegraden för åtagandebemyndigandena var 100 % och för betalningsbemyndigandena 84 % (95 % för 2021). Parlamentet noterar att det gemensamma företaget EU-Rail motiverade denna minskning med att det kunde förvänta sig att uppnå full personalstyrka först i slutet av året.

([3]) 13,6 miljoner EUR respektive 68,4 miljoner EUR för 2021.
([4]) Revisionsrättens rapport (s. 106), https://www.europarl.europa.eu/cmsdata/277992/RAS-Jus-FY2022_EN.pdf.
([5]) Avdelning I (Personalkostnader) Avdelning 2 – Infrastruktur- och driftsutgifter Avdelning 3 och 4 – Driftsutgifter.

14. Europaparlamentet noterar att genomförandegraden för driftsbudgeten i åtagandebemyndiganden var 100 % och 79 % för betalningsbemyndiganden (jämfört med 84 % 2021). Parlamentet förstår att genomförandegraden även omfattar 76 000 EUR för expertutvärderare som förvaltas av avdelningar från Europeiska genomförandeorganet för forskning.

15. Europaparlamentet noterar att beloppet (41,1 miljoner EUR) under avdelning 5 – outnyttjade anslag som inte behövs under innevarande år – som inrättats för att stödja ett transparent genomförande av artikel 6.5 i det gemensamma företaget EU-Rails finansiella bestämmelser, den så kallade n + 3-regeln – kommer att återaktiveras i kommande års budgetar och användas först.

16. Europaparlamentet noterar från revisionsrättens iakttagelser att de bidragsbelopp som redovisats per medlemskategori (unionen och privata medlemmar) i årsredovisningen för 2022 skiljer sig väsentligt åt. Parlamentet konstaterar att detta beror på att kontantbidrag från EU valideras och redovisas när de betalas ut till det gemensamma företaget EU-Rail i början av projektets genomförande, medan medlemmarnas naturabidrag redovisas först efter det att de kostnader som uppkommit och deklarerats för projektgenomförandet har validerats.

17. Europaparlamentet uppmanar det gemensamma företaget EU-Rail att åtgärda gapet mellan det redovisade beloppet för kontantbidrag, å ena sidan, och naturabidragen, å andra sidan, genom att lämna information om det gemensamma företaget EU-Rails medlemmarnas rättsliga åtaganden vid årets slut när det gäller undertecknade bidragsöverenskommelser och kontrakt. Parlamentet välkomnar det gemensamma företaget EU-Rails åtagande att ta itu med denna iakttagelse i nästa års (2023) årsredovisning.

18. Europaparlamentet noterar när det gäller genomförandet av Horisont 2020-programmet att i slutet av 2022 hade det gemensamma företaget EU-Rail gjort åtaganden för alla de 384,5 miljoner EUR av det maximala EU-bidraget för undertecknade bidragsöverenskommelser och kontrakt inom Horisont 2020-programmet. Parlamentet noterar att av detta belopp som det gjorts åtaganden för återstår cirka 68,2 miljoner EUR (eller 18 %) att betala ut under de kommande åren för projekt som ännu inte har slutförts.

19. Europaparlamentet noterar med tillfredsställelse att de privata medlemmarna gjort rättsliga åtaganden att tillhandahålla naturabidrag till det gemensamma företaget EU-Rails operativa verksamhet på 320,7 miljoner EUR och naturabidrag till ytterligare verksamheter på 244 miljoner EUR eller 123,7 % av minimimålet på 456,5 miljoner EUR, och att dessa åtaganden rapporterades i slutet av 2022.

20. Europaparlamentet noterar att för Horisont 2020-verksamhet mottog det gemensamma företaget EU-Rail inga nya operativa åtagandebemyndiganden eftersom det hade avslutat sin sista ansökningsomgång i slutet av 2021. Parlamentet noterar att genomförandegraden för betalningsbemyndiganden för drift, inbegripet outnyttjade driftsanslag och omfördelade anslag, minskade till 47 % (2021: 61 %). Parlamentet förstår att detta enligt det gemensamma företaget EU-Rail berodde på de ökande kostnaderna och leveransproblemen för stödmottagarna till följd av covid-19-krisen och kriget i Ukraina, och att löptiden för de flesta Horisont 2020-projekt därför behövde förlängas och slutbetalningarna skjutas upp till 2023.

21. Europaparlamentet noterar för genomförandet av Horisont Europa-programmet att kommissionen under 2022 lämnade kontantbidrag på 108,9 miljoner EUR. Parlamentet noterar att det gemensamma företaget EU-Rail med framgång hade avslutat de två första ansökningsomgångarna inom Horisont Europa-programmet och nästan helt utnyttjat det operativa bidraget på 107,5 miljoner EUR för förfinansiering i samband med de första bidragsöverenskommelser som ingåtts inom ramen för programmet.

22. Europaparlamentet lovordar de avgörande milstolpar som Shift2Rail-programmet hade uppnått i slutet av 2022, med åtaganden för alla medel och omkring 86 % av programmet genomfört, och 91 % när det gäller genomförandet av det finansiella programmet för 2023, i syfte att nå de operativa demonstrationer inom TRL6/7 som planeras slutföras under 2023.

23. Europaparlamentet noterar att när det gäller de preliminära räkenskaperna för det gemensamma företaget EU-Rail erhölls inget revisionsintyg. Parlamentet väntar på validering av naturabidragen till operativ verksamhet för 2022 efter inlämnandet av projektkostnaden i februari 2023.

24. Europaparlamentet noterar att det sammanlagda värdet av verksamheter som det gemensamma företaget EU-Rail tilldelat det gemensamma företaget Shift2Rail för forsknings- och innovationsverksamhet under 2022 uppgick till 619,4 miljoner EUR och att 92 miljoner EUR har genomförts.

25. Europaparlamentet betonar vikten av att skapa ett hållbart och motståndskraftigt järnvägssystem genom att utveckla ett utsläppsfritt, tyst järnvägssystem och klimattålig infrastruktur, tillämpa den cirkulära ekonomin, testa innovativa processer, tekniker, konstruktioner och material under järnvägssystemens hela livscykel och utveckla andra innovativa lösningar för styrda yttransporter.

26. Europaparlamentet kräver ökat stöd till forsknings- och innovationsverksamhet för att skapa ett integrerat europeiskt järnvägsnät, undanröja hinder för driftskompatibilitet och tillhandahålla lösningar för fullständig integration, som omfattar trafikledning, fordon och infrastruktur samt integrering med icke-standardiserade spårvidder (såsom 1 520, 1 000 eller 1 668 mm, som har visat sig vara viktigt för solidaritetskorridorerna i Ukraina). Parlamentet betonar vikten av att tillgodose resenärernas och företagens behov, påskynda införandet av innovativa lösningar till stöd för det gemensamma europeiska järnvägsområdet och samtidigt öka kapaciteten och tillförlitligheten och sänka kostnaderna för järnvägstransporter.

27. Europaparlamentet kräver en snabb övergång till ett mer attraktivt, användarvänligt, konkurrenskraftigt, ekonomiskt överkomligt, lättunderhållet, effektivt och hållbart europeiskt järnvägssystem, som integreras i det bredare mobilitetssystemet, för att stödja utvecklingen av en stark och globalt konkurrenskraftig europeisk järnvägsindustri.

Upphandling och personal

28. Europaparlamentet noterar, när det gäller genomförandet av upphandlingsverksamhet, att det gemensamma företaget EU-Rail har följt principerna i EU:s budgetförordning och vägledningen i kommissionens handbok om upphandling, vilket har lett till att den verksamhet som ger bäst valuta för pengarna genomförs. Parlamentet noterar att de värden som fastställts för de olika upphandlingsförfarandena, och som ligger under väsentlighetsnivån med hänsyn till det totala värdet av FoU-verksamheten och programmet, är resultatet av den berörda personalens kollektiva kunskaper och deras erfarenhet från tidigare privata och offentliga organisationer.

29. Europaparlamentet noterar att det gemensamma företaget EU-Rail under 2022 för öppna förfaranden fortsatte att använda e-upphandling och e-inlämningsplattformar som finns tillgängliga från TED:s webbplats för e-upphandling och som är tillgängliga på portal54 för finansierings- och anbudsmöjligheter (*Funding and Tenders Opportunities portal54*). Parlamentet noterar att det gemensamma företaget EU-Rail, inom ramen för strategin för e-upphandling, under 2022 inledde onboardingprocessen av verktyget för förvaltning av offentlig upphandling (PPMT), det verktyg som kommer att ersätta TED:s e-meddelanden och e-upphandling ([6]).

30. Europaparlamentet noterar att flera vägledningsdokument och mallar för upphandlingsförfaranden fortsatte att uppdateras av chefsjuristen under 2022 (dvs. tidsplan, kravspecifikationer, öppnande och utvärdering av anbud, tilldelningsförfaranden för kontrakt till lågt värde osv.) för att anpassa dem till det gemensamma företaget EU-Rails behov och till GD Budgets rekommendationer, särskilt till förfarandet för elektronisk inlämning.

31. Europaparlamentet noterar att det gemensamma företaget EU-Rail under 2022 genomförde ett öppet anbudsförfarande med tre delar för ett ramtjänsteavtal *Europe's Rail System Pillar – framework services contracts for the provision of services to EU-Rail in the fields of System Pillar*. Parlamentet noterar att det tilldelade totalbeloppet är 45 miljoner EUR, varav del 1 tilldelades 4 miljoner EUR, del 2 tilldelades 37 miljoner EUR och del 3 tilldelades 4 miljoner EUR ([7]).

32. Europaparlamentet noterar att avdelningarna 1 och 2 i budgeten genomfördes upp till 100 %, och att avdelning 1 (personalutgifter) huvudsakligen användes för personalens löner. Parlamentet noterar att det gemensamma företaget EU-Rail under året också använde sig av externt stöd för att fylla luckorna tills rekryteringen av personal slutförts och för att hantera arbetsbördan i samband med det gemensamma företaget EU-Rails verksamhet.

33. Europaparlamentet noterar att i slutet av 2022 var 28 tjänster tillsatta.

34. Europaparlamentet noterar att den nuvarande tjänsteförteckningen för det gemensamma företaget EU-Rail antogs av styrelsen den 1 mars 2022, genom vilken det infördes tjänster för tillfälligt anställda för det gemensamma företaget EU-Rails nya roll i systempelaren och för att ytterligare stärka stödet till policyverksamhet genom dess integrerade forsknings- och innovationsprogram.

35. Europaparlamentet noterar att enligt tjänsteförteckningen ska det gemensamma företaget EU-Rail ha 29 anställda, varav 2 utstationerade nationella experter. Parlamentet noterar att de flesta av de lediga tjänsterna gradvis tillsattes under 2022, och att även om ingen lämnade det gemensamma företaget EU-Rail för gott var det vissa som gick på tillfällig ledighet. Parlamentet noterar att det gemensamma företaget EU-Rail för att fylla tillfälliga luckor eller långvarig frånvaro också använde sig av extern kompetens och expertis för att fullgöra sin operativa verksamhet, samt tillfällig utkontraktering av vissa administrativa uppgifter.

([6]) Onboardingprocessen är planerad att slutföras under första eller andra kvartalet 2023.

([7]) EU-Rail inom systempelarens kärngrupp (del 1), expertis inom systempelaren (del 2) och TSD Trafikstyrning och signalering underhållsverksamhet (del 3) som avslutades den 12 juli 2022 med entreprenören System Pilar Consortium (för 3 delar) Det gemensamma företaget för Europas järnvägars konsoliderade årliga verksamhetsrapport för 2022, (s. 131–132).

36. Europaparlamentet noterar att enligt den konsoliderade årliga verksamhetsrapporten för det gemensamma företaget EU-Rail förväntas förbättringar när det gäller könsfördelningen, både i styrelsen och på alla andra nivåer i det gemensamma företaget. Parlamentet noterar att EU-Rail under 2022 hade en styrelse med 28 (58 %) män och 21 (42 %) kvinnor. Parlamentet noterar att könsfördelningen inom det gemensamma företaget EU-Rails ledning var 78 % män och 22 % kvinnor och att hela personalen bestod av 65 % män och 35 % kvinnor. Parlamentet välkomnar att styrelsen har utsett en andra kvinnlig enhetschef till det gemensamma företaget EU-Rails ledningsgrupp. Parlamentet uppmanar det gemensamma företaget EU-Rail att fortsätta att förbättra jämställdheten och sträva efter en balanserad geografisk balans.

Förvaltnings- och kontrollsystem

37. Europaparlamentet konstaterar att när det gäller kostnader inom Horisont 2020 och Horisont Europa ansvarar den gemensamma revisionstjänsten vid kommissionens GD Forskning och innovation (GD RTD) för efterhandsrevisionerna. Parlamentet noterar att det gemensamma företaget EU-Rail när det gäller kostnader inom Horisont 2020 (regleringar och slutbetalningar) rapporterade en representativ felnivå på 2,2 % och en procentsats för kvarstående fel på 1,3 %.

38. Europaparlamentet noterar när det gäller Horisont Europa-programmet att efterhandsrevisioner ännu inte har genomförts, eftersom de första mellanliggande betalningarna förväntas ske först 2024.

39. Europaparlamentet noterar, för att bedöma det gemensamma företaget EU-Rails kontroller av driftsbetalningar, granskade revisionsrätten slumpvis utvalda betalningar som gjorts under 2022 inom Horisont 2020, hos slutmottagarna ([8]). Parlamentet noterar att revisionsrätten i ett fall fann och kvantifierade ett allvarligt fel till följd av för högt redovisade personalkostnader eftersom stödmottagaren beaktade indirekta kostnader i beräkningsgrunden för kostnadsställenas enhetskostnader. Parlamentet noterar att sådana kostnader dock täcks av en schablonsats för indirekta kostnader på 25 %.

40. Europaparlamentet noterar att det gemensamma företaget EU-Rail utförde riskbaserade förhandskontroller av riskabla projekt vid behov men att det ännu inte genomfört någon strukturerad riskbaserad strategi för förhandskontroller vid utgången av 2022. Parlamentet noterar särskilt att det gemensamma företaget EU-Rail inte hade anpassat förhandskontrollerna till de högriskfaktorer som identifierats genom riktade riskbedömningar och att det inte hade tagit fram interna praktiska riktlinjer för hur en riskbaserad övervakning ska genomföras, inbegripet instruktioner om hur personalen bör använda den riskhanteringsmodul som finns tillgänglig i COMPASS.

41. Europaparlamentet noterar följaktligen att det gemensamma företaget EU-Rail inte säkerställde någon fullständig och enhetlig bedömning av de risker som är relevanta för deras projekt och som rör stödmottagarna, vilket kan leda till ineffektiva och/eller icke ändamålsenliga förhandskontroller och öka risken för att de medfinansierar icke stödberättigande kostnader, att projektmål inte uppnås och att projekt blir försenade eller havererar.

42. Europaparlamentet instämmer i revisionsrättens uppmaning att det gemensamma företaget EU-Rail bör genomföra en strukturerad riskbaserad strategi för förhandskontroller som omfattar de risker som är relevanta för projekten och som rör stödmottagarna. Parlamentet håller också med om att det gemensamma företaget EU-Rail bör ta fram en intern praktisk vägledning om hur en riskbaserad övervakning ska genomföras på projekt- och stödmottagarnivå och hur personalen ska använda riskhanteringsmodulen i COMPASS.

43. Europaparlamentet uppmanar det gemensamma företaget EU-Rail att åtgärda brister i användningen av verktyget för förstärkt övervakning. Parlamentet håller med om att det gemensamma företaget EU-Rail bör se till att alla förstärkta övervakningsåtgärder åtföljs av specifika kontrollåtgärder riktade mot de identifierade riskerna och att de följs upp inom en på förhand fastställd tidsfrist.

44. Europaparlamentet noterar att det gemensamma företaget EU-Rail vill understryka att risken för fel i bidragsbetalningarna inom Horisont 2020 i hög grad mildrades genom användningen av enhetsbelopp.

45. Europaparlamentet noterar särskilt att det gemensamma företaget EU-Rail säkerställde rimliga enhetsbelopp genom att använda finansiella experter under förfarandena för utvärdering av ansökningsomgångar och noggrant undersökte och förhandlade fram alla kostnadsposter som finansexperterna ifrågasatte under förberedelsefasen för bidragsavtalet, i enlighet med kommissionens beslut C(2017)7151 av den 27 oktober 2017 om att tillåta användning av ersättning i form av ett enhetsbelopp för de bidragsberättigade kostnaderna för åtgärder inom ramen för Horisont 2020.

46. Europaparlamentet noterar med tillfredsställelse att det gemensamma företaget, även om det har infört förfaranden för förhandsidentifiering av högriskfaktorer för bidragsöverenskommelser inom Horisont 2020, medger att dessa förfaranden bättre skulle kunna anpassas till kommissionens vägledning om riskbaserade förhandskontroller.

([8]) När det gäller granskade bidragsutbetalningstransaktioner hos slutmottagarna är rapporteringströskeln för kvantifierbara fel 1 % av de granskade kostnaderna (Rrevisionsrättens rapport, s. 110).

Uppföljning av tidigare års iakttagelser

47. Europaparlamentet noterar att ”iakttagelser” i de gemensamma företaget EU-Rails särskilda årsrapporter i själva verket är icke tidsbundna rekommendationer från revisionsrätten. Parlamentet noterar att revisionsrätten årligen följer upp dessa iakttagelser genom att bedöma deras status som ”pågår” eller ”har genomförts”.

48. Europaparlamentet noterar, när det gäller revisionsrättens två iakttagelser för 2021, att en fortfarande ”pågår”, den som gällde den låga genomförandegraden för det gemensamma företaget EU-Rails tillgängliga driftsbetalningsbudget för 2021, inklusive outnyttjade och omfördelade driftsanslag (minskade till 61 % [2020: 76 %]).

49. Europaparlamentet noterar att denna situation främst berodde på att stödmottagarnas tekniska rapporter höll dålig kvalitet och att man behövde ytterligare belägg som bekräftade att projektresultaten hade uppnåtts samt att en enskild stödmottagares förseningar påverkade utbetalningen av hela enhetsbeloppet.

50. Europaparlamentet uppskattar att det gemensamma företaget EU-Rail under 2022 utarbetade en handlingsplan för att förbättra stödmottagarnas finansiella rapportering, vilket är viktigt särskilt för återbetalningar på grundval av ett enhetsbelopp för stödberättigande kostnader för åtgärder där en försening för en enda stödmottagare påverkar utbetalningen av hela enhetsbeloppet.