# EUROPA-PARLAMENTETS BESLUTNING (EU) 2020/1863

## af 14. maj 2020

## med bemærkningerne, der er en integrerende del af afgørelsen om decharge for gennemførelsen af budgettet for Den Europæiske Unions Jernbaneagentur (ERA) for regnskabsåret 2018

EUROPA-PARLAMENTET,

— der henviser til sin afgørelse om decharge for gennemførelsen af budgettet for Den Europæiske Unions Jernbaneagentur for regnskabsåret 2018,

— der henviser til forretningsordenens artikel 100 og bilag V,

— der henviser til udtalelse fra Transport- og Turismeudvalget,

— der henviser til betænkning fra Budgetkontroludvalget (A9-0061/2020),

A. der henviser til, at det endelige budget for Den Europæiske Unions Jernbaneagentur (»agenturet«) for regnskabsåret 2018 ifølge dets oversigt over indtægter og udgifter ([1]) var på 28 793 243 EUR, hvilket svarer til et fald på 6,31 % sammenlignet med 2017; der henviser til, at agenturets budget hovedsageligt stammer fra EU-budgettet ([2]);

B. der henviser til, at Revisionsretten i sin beretning om agenturets årsregnskab for regnskabsåret 2018 (»Revisionsrettens beretning«) har fastslået, at den har fået rimelig sikkerhed for, at agenturets årsregnskab er rigtigt, og at de underliggende transaktioner er lovlige og formelt rigtige;

### Budgetmæssig og økonomisk forvaltning

1. bemærker med tilfredshed, at budgetovervågningsindsatsen i regnskabsåret 2018 resulterede i en budgetgennemførelsesgrad på 99,98 %, hvilket svarer til et lille fald på 0,02 % i forhold til 2017; konstaterer, at udnyttelsesgraden for betalingsbevillingerne var på 88,96 %, hvilket er en stigning på 1,66 % i forhold til 2017;

2. fremhæver agenturets rolle med hensyn til at garantere sikkerhed og interoperabilitet i det europæiske jernbanesystem og forbedre jernbanens konkurrenceevne i forhold til andre transportformer ved at reducere de administrative og tekniske hindringer, fremme markedsadgangen og sikre ikkeforskelsbehandling, anvende de offentlige midler mere effektivt på offentlige jernbanetransporttjenester samt ved at sikre en bedre forvaltning af infrastrukturen; støtter Kommissionens vision om et europæisk jernbanesystem, der er førende på verdensplan med hensyn til sikkerhed;

3. glæder sig over agenturets rolle i opfølgningen af udviklingen, afprøvningen og gennemførelsen af European Rail Traffic Management System (ERTMS) samt i evalueringen af de specifikke ERTMS-projekter; bemærker endvidere, at den fjerde jernbanepakke omfatter en teknisk søjle, der styrker agenturets rolle ved at indføre nye opgaver for at sikre en ensartet gennemførelse af EU-rammen; understreger, at agenturet, i takt med at det får øgede ansvarsområder, skal tildeles de nødvendige økonomiske, materielle og menneskelige ressourcer til at kunne udføre sine nye og supplerende opgaver effektivt og produktivt;

4. minder om, at ERTMS er afgørende for at etablere et fælles europæisk jernbaneområde; understreger derfor, at en optimeret koordinering af udviklingen og gennemførelsen af ERTMS-systemet, der sikrer et enkelt, gennemsigtigt, stabilt, økonomisk overkommeligt og interoperabelt ERTMS-system i hele Europa, er en vigtig prioritet;

([1]) EUT C 108 af 22.3.2018, s. 76.
([2]) EUT C 108 af 22.3.2018, s. 77, tilskud fra Kommissionen (28 135 398 EUR), bidrag fra tredjelande (657 845 EUR, hvilket er mindre end det foregående år).

5. bemærker, at agenturet som følge af sit udvidede mandat i den nye forordning i 2019 vil begynde at opkræve gebyrer og afgifter for certificeringsopgaver under hensyntagen til de særlige behov i mellemstore virksomheder (SMV'er); bemærker, at gebyrer og afgifter i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/796 ([3]) er formålsbestemte indtægter for agenturet; bemærker, at der er behov for visse ændringer af gennemførelsesbestemmelserne til agenturets finansforordning, og bemærker, at det fremgår af agenturets svar, at det har indgivet en anmodning om undtagelse til Kommissionen med henblik herpå; opfordrer agenturet til at aflægge rapport til dechargemyndigheden om gennemførelsen af denne nye ordning;

6. opfordrer agenturet til at tage hensyn til SMV'ers særlige behov under certificeringsprocessen, navnlig ved at reducere deres administrative og finansielle byrder;

**Performance**

7. bemærker, at agenturet anvender et sæt jernbaneindikatorer på tværs af de operationelle aktiviteter som centrale resultatindikatorer (KPI'er) til at vurdere merværdien af sine aktiviteter og andre indikatorer med henblik på at forbedre budgetforvaltningen;

8. tilskynder agenturet til at gennemføre Revisionsrettens anbefalinger;

9. anerkender, at agenturet havde en tilfredsstillende opfyldelsesgrad for sine KPI'er og sine mål for output og nåede fuldstændig at afslutte de oprindelige aktiviteter efter ikrafttrædelsen af den fjerde jernbanepakke; noterer sig, at agenturet nåede sit mål for levering af rapporter, rådgivning og udtalelser rettidigt i 95 % af tilfældene; påpeger, at agenturet ikke nåede målet på 90 % for opnåelse af alle output ved hjælp af finansiel planlægning og personaleplanlægning, idet kun 79,75 % blev kategoriseret som fuldt opnået;

10. glæder sig over agenturets fortsatte samarbejde med Den Europæiske Værdipapir- og Markedstilsynsmyndighed om deling af regnskabstjenester; opfordrer endvidere agenturet til at undersøge mulighederne for at dele ressourcer til overlappende opgaver med andre agenturer med lignende aktiviteter; opfordrer agenturet til aktivt at søge yderligere og bredere samarbejde med alle EU-agenturerne; opfordrer agenturet til at undersøge muligheden for at dele personale inden for visse ikkespecialiserede, tekniske og administrative områder, med særlig vægt på udvikling af samarbejdet med Instituttet for Sikkerhedsstudier, som har base i Paris;

11. tilskynder agenturet til at fortsætte digitaliseringen af sine tjenester;

12. fastslår, at det mål, som Europa-Parlamentet, Rådet og Kommissionen har opstillet, nemlig etableringen af et fælles europæisk jernbanemarked, ikke er blevet nået; opfordrer agenturet til at koncentrere sine anstrengelser og publikationer om dette område;

13. bemærker, at målet om at overflytte trafik fra landevej til jernbane kun kan nås, hvis der etableres et konkurrencedygtigt europæisk jernbaneområde; opfordrer agenturet til at udarbejde en række foranstaltninger, der sikrer, at jernbanetransporter i fremtiden kan inkorporeres i moderne logistikkæder;

14. påpeger, at de næste fem år bliver kritiske for jernbanesektorens fremtid, og at agenturet skal forsynes med de finansielle og personalemæssige ressourcer, der er nødvendige for at imødegå de kommende udfordringer;

15. glæder sig over, at de vejledende lofter, som Revisionsretten anvender til at evaluere budgetgennemførelsen for så vidt angår fremførsler, og som er på 10 % for afsnit 1 (personaleudgifter) og på 20 % for afsnit 2 (administrationsudgifter), er nået; bemærker med beklagelse, at det vejledende loft for afsnit 3 (30 % for aktionsudgifter) ikke er nået;

16. bemærker, at resultaterne af den årlige benchmarking af personalet svarer til resultaterne for 2017, idet 18,4 % af personalet varetager administrative opgaver (18,18 % i 2017), 69,7 % er beskæftiget med operationelle opgaver (70,16 %), og 11,90 % af personalet beskæftiger sig med kontrol og finansielle opgaver (11,67 %);

([3]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/796 af 11. maj 2016 om Den Europæiske Unions Jernbaneagentur og om ophævelse af forordning (EF) nr. 881/2004 (EUT L 138 af 26.5.2016, s. 1).

17. glæder sig over agenturets fortsatte bestræbelser på at forberede sig på sine nye opgaver som defineret i den fjerde jernbanepakke og på i juni 2019 at påtage sig sin rolle som EU-myndighed med ansvar for udstedelse af tilladelser til at bringe jernbanekøretøjer i omsætning, fælles sikkerhedscertifikater til jernbanevirksomheder og godkendelser af udstyr til ERTMS langs sporet; glæder sig navnlig over, at alle retsakter og bestyrelsens beslutninger blev vedtaget til tiden, og at agenturet har offentliggjort en vejledning om ansøgning om køretøjsgodkendelser; glæder sig over de øvrige skridt, som agenturet har taget for at forberede sig på sine nye opgaver (aktivt samarbejde med berørte parter, læringscases og »shadow running« samt pilotovervågning af de nationale sikkerhedsmyndigheder); glæder sig over, at der er blevet oprettet en kvikskranke;

    glæder sig over, at agenturet dermed har påbegyndt opgaven med at harmonisere de over 14 000 nationale forskrifter vedrørende jernbanetransport;

    a) beklager, at jernbaneområdet i modsætning til luftfarten og vejtransporten stadig er langt fra at være harmoniseret;

    b) opfordrer agenturet til kraftigt at intensivere sine bestræbelser på at få etableret et fælles europæisk jernbaneområde;

18. bemærker, at agenturet spiller en central rolle i forhold til at mindske de bureaukratiske hindringer på området for jernbanetransport på tværs af grænserne;

19. bemærker, at der for så vidt angår både infrastruktur og rullende materiel er sket alt for få fremskridt i retning af at få indført det udstyr, der er nødvendigt for ERTMS i Europa, og opfordrer agenturet til at foreslå foranstaltninger til at sætte fart i processen;

20. beklager, at der i 2018 blev registreret 37 tilfælde af manglende overensstemmelse, herunder 18, der havde finansielle virkninger (og at disse for fire af tilfældenes vedkommende var på over 15 000 EUR); anmoder agenturet om at fortsætte sine bestræbelser på at forbedre sin forvaltning og sine udbudsprocedurer;

21. noterer sig, at agenturet foreslog at revidere rammen for god forvaltningsskik; anmoder agenturet om i sin næste årsberetning at aflægge rapport om udviklingen med hensyn til denne ramme; glæder sig over, at agenturet har fortsat undervisningen i etik og bekæmpelse af svig; glæder sig over, at der ikke er blevet indberettet nogen tilfælde af mistanke om svig til OLAF; bemærker, at den sag, der blev indberettet i 2017, stadig undersøges;

22. glæder sig over det vellykkede resultat af revisionen for at opnå ISO 9001-certificering;

**Personalepolitik**

23. bemærker, at stillingsfortegnelsen var gennemført med 89,19 % pr. 31. december 2018 med 132 midlertidigt ansatte ud af de 148 midlertidigt ansatte, som var godkendt i henhold til Unionens budget (sammenlignet med 139 godkendte stillinger i 2017); bemærker, at der i 2018 desuden var 31 kontraktansatte og to udstationerede nationale eksperter, der arbejdede for agenturet;

24. noterer sig med bekymring den ulige kønsfordeling, der er indberettet for 2018 for så vidt angår den øverste ledelse (5 mænd og én kvinde) og bestyrelsen (40 mænd og 15 kvinder);

25. noterer sig, at agenturet har vedtaget en politik for beskyttelse af personers værdighed og forebyggelse af chikane, at fortrolige rådgivere fremmes, og at personalet opfordres til at rette deres spørgsmål til dem; bemærker, at der blev indberettet ét tilfælde af påstået chikane, men at ingen blev undersøgt eller indbragt for retten;

**Udbud**

26. noterer sig, at agenturet i henhold til Revisionsrettens beretning ikke systematisk sammenholdt priserne og gebyrerne med leverandørernes tilbud og de fakturaer, der blev udstedt til rammekontrahenten med henblik på erhvervelse af softwarelicenser; anerkender, at agenturet har anvendt Kommissionens rammekontrakt og afventer den nye rammekontrakt, hvor der forventes iværksættelse af fornyet konkurrence; opfordrer agenturet til at tilpasse forhåndskontrollen af betalinger under sådanne rammekontrakter og sikre, at alle indkøb er omfattet af en udbudsprocedure;

27. bemærker, at agenturet ifølge Revisionsrettens beretning gennem en ændring af en direkte kontrakt om afholdelse af en konference besluttede at indgå kontrakter om og betale alle de tilhørende tjenesteydelser særskilt, hvilket resulterede i en kunstig opdeling af kontrakten og dermed gjorde kontrakten og alle tilhørende betalinger regelstridige; noterer sig agenturets svar om, at det har til hensigt at udarbejde en referenceramme for at indgå en rammekontrakt om afholdelse af arrangementer;

**Forebyggelse og håndtering af interessekonflikter samt gennemsigtighed**

28. noterer sig, at agenturet har offentliggjort erklæringer om interessekonflikter for bestyrelsen og personalet og CV'erne for dets bestyrelsesmedlemmer og en del af dets ledende medarbejdere på dets websted; glæder sig over, at hele agenturets øverste ledelse og alle medarbejdere siden juni 2019 har skullet underskrive en årlig erklæring om interessekonflikter;

29. bemærker, at den gældende ramme for god administrativ praksis ifølge agenturet omfatter strenge foranstaltninger til håndtering af interessekonflikter for så vidt angår personer, der er involveret i de nye opgaver i henhold til den fjerde jernbanepakke; bemærker også, at der er opstået praktiske problemer i forbindelse med denne ramme, og at den derfor er genstand for et revideret forslag; bemærker, at det tilfælde af mistanke om svig, som blev indberettet i 2017, stadig efterforskes af Det Europæiske Kontor for Bekæmpelse af Svig; bemærker, at der ikke er indberettet andre tilfælde af mistanke om svig siden da; opfordrer indtrængende agenturet til at aflægge rapport til dechargemyndigheden om udfaldet af denne undersøgelse;

30. noterer sig, at agenturet vedtog retningslinjer om whistleblowing, som blev offentliggjort den 21. november 2018;

**Intern kontrol**

31. noterer sig, at regnskabsføreren efter omstruktureringen af agenturet administrativt er direkte knyttet til den administrerende direktør og ikke længere er ansvarlig for økonomi- og indkøbsteamet;

32. noterer sig, at Kommissionens Interne Revisionstjeneste i 2018 udsendte revisionsberetningen »Programme, Project and Service Management in the Agency«, og at agenturet udarbejdede en handlingsplan med henblik på at adressere eventuelle muligheder for forbedring; anmoder agenturet om at aflægge rapport til dechargemyndigheden om de foranstaltninger, der er truffet i denne forbindelse;

**Øvrige bemærkninger**

33. bemærker, at agenturet ved udgangen af overgangsperioden (den 16. juni 2019) vil gå fra at være et organ, der blot har haft en forberedende og formidlende rolle, til at blive en myndighed, der arbejder direkte for sektoren for så vidt angår udstedelse af sikkerhedscertifikater og køretøjsgodkendelser for rullende materiel; bemærker i denne forbindelse, at agenturets omstrukturering har gjort det muligt at foretage de nødvendige ændringer for at sikre forvaltningen af de nye applikationer ved at trække på eksperter og at udvikle både et uddannelsesprogram og et overvågningssystem;

34. noterer sig, at agenturet den 15. april 2019 underskrev hjemstedsaftalen med de franske myndigheder; anerkender, at afgørelsen om, at agenturet har to hjemsteder er en rådsafgørelse, som agenturet skal anvende;

35. opfordrer agenturet til at fokusere på at udbrede resultaterne af sin forskning til offentligheden og til at nå ud til offentligheden via de sociale medier og andre medier;

36. henviser med hensyn til de øvrige bemærkninger, der ledsager dechargeafgørelsen, og som er af horisontal karakter, til sin beslutning af 14. maj 2020 ([4]) om agenturernes resultater, økonomiske forvaltning og kontrol.

([4]) Vedtagne tekster, P9_TA(2020)0121.