



Dokument z posiedzenia

A9-0091/2024

12.3.2024

SPRAWOZDANIE

w sprawie absolutorium z wykonania budżetu Wspólnego Europejskiego
Przedsięwzięcia Kolejowego za rok budżetowy 2022
(2023/2176(DEC))

Komisja Kontroli Budżetowej

Sprawozdawca: Jozef Mihál

SPIS TREŚCI

	Strona
1. PROJEKT DECYZJI PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO	3
2. PROJEKT DECYZJI PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO	5
3. PROJEKT REZOLUCJI PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO	7
ZAŁĄCZNIK: PODMIOTY LUB OSOBY, OD KTÓRYCH SPRAWOZDAWCA OTRZYMAŁ INFORMACJE	16
OPINIA KOMISJI TRANSPORTU I TURYSTYKI.....	17
INFORMACJE O PRZYJĘCIU PRZEZ KOMISJĘ PRZEDMIOTOWO WŁAŚCIWĄ.....	24
GŁOSOWANIE KOŃCOWE W FORMIE GŁOSOWANIA IMIENNEGO W KOMISJI PRZEDMIOTOWO WŁAŚCIWEJ	25

1. PROJEKT DECYZJI PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

w sprawie absolutorium z wykonania budżetu Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego za rok budżetowy 2022 (2023/2176(DEC))

Parlament Europejski,

- uwzględniając końcowe roczne sprawozdanie finansowe Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego za rok budżetowy 2022,
- uwzględniając sprawozdanie roczne Trybunału Obrachunkowego dotyczące wspólnych przedsięwzięć UE za rok budżetowy 2022 wraz z odpowiedziami wspólnych przedsięwzięć¹,
- uwzględniając poświadczenie wiarygodności² rachunków, jak również legalności i prawidłowości operacji leżących u ich podstaw przedłożone przez Trybunał Obrachunkowy za rok budżetowy 2022 zgodnie z art. 287 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
- uwzględniając zalecenie Rady z dnia 22 lutego 2024 r. w sprawie udzielenia Wspólnemu Przedsięwzięciu absolutorium z wykonania budżetu za rok budżetowy 2022 (00000/2024–C9-0000/2024),
- uwzględniając art. 319 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
- uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE, Euratom) 2018/1046 z dnia 18 lipca 2018 r. w sprawie zasad finansowych mających zastosowanie do budżetu ogólnego Unii, zmieniające rozporządzenia (UE) nr 1296/2013, (UE) nr 1301/2013, (UE) nr 1303/2013, (UE) nr 1304/2013, (UE) nr 1309/2013, (UE) nr 1316/2013, (UE) nr 223/2014 i (UE) nr 283/2014 oraz decyzję nr 541/2014/UE, a także uchylające rozporządzenie (UE, Euratom) nr 966/2012³, w szczególności jego art. 71,
- uwzględniając rozporządzenie Rady (UE) 2021/2085 z dnia 19 listopada 2021 r. ustanawiające wspólne przedsięwzięcia w ramach programu „Horyzont Europa” i uchylające rozporządzenia (WE) nr 219/2007, (UE) nr 557/2014, (UE) nr 558/2014, (UE) nr 559/2014, (UE) nr 560/2014, (UE) nr 561/2014 i (UE) nr 642/2014⁴, w szczególności jego art. 26,
- uwzględniając rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2019/887 z dnia 13 marca 2019 r. w sprawie modelowego rozporządzenia finansowego dla organów realizujących partnerstwa publiczno-prywatne, o których mowa w art. 71 rozporządzenia Parlamentu

¹ Dz.U. C, C/2023/1025, 16.11.2023.

² Dz.U. C, C/2023/112, 12.10.2023.

³ Dz.U. L 193 z 30.7.2018, s. 1.

⁴ Dz.U. L 427 z 30.11.2021, s. 17.

Europejskiego i Rady (UE, Euratom) 2018/1046⁵,

- uwzględniając art. 100 Regulaminu i załącznik V do Regulaminu,
 - uwzględniając opinię przedstawione przez Komisję Transportu i Turystyki,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Kontroli Budżetowej (A9-0091/2024),
1. udziela tymczasowemu dyrektorowi wykonawczemu Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego absolutorium z wykonania budżetu Wspólnego Przedsięwzięcia za rok budżetowy 2022;
 2. przedstawia swoje uwagi w poniższej rezolucji;
 3. zobowiązuje swoją przewodniczącą do przekazania niniejszej decyzji wraz z rezolucją, która stanowi jej integralną część, tymczasowemu dyrektorowi wykonawczemu Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego, Radzie, Komisji i Trybunałowi Obrachunkowemu oraz do zarządzenia jej publikacji w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* (seria L).

⁵ Dz.U. L 142 z 29.5.2019, s. 16.

2. PROJEKT DECYZJI PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

w sprawie zamknięcia ksiąg dochodów i wydatków Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego za rok budżetowy 2022 (2023/2176(DEC))

Parlament Europejski,

- uwzględniając końcowe roczne sprawozdanie finansowe Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego za rok budżetowy 2022,
- uwzględniając sprawozdanie roczne Trybunału Obrachunkowego dotyczące wspólnych przedsięwzięć UE za rok budżetowy 2022 wraz z odpowiedziami wspólnych przedsięwzięć¹,
- uwzględniając poświadczenie wiarygodności² rachunków, jak również legalności i prawidłowości operacji leżących u ich podstaw przedłożone przez Trybunał Obrachunkowy za rok budżetowy 2022 zgodnie z art. 287 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
- uwzględniając zalecenie Rady z dnia 22 lutego 2024 r. w sprawie udzielenia Wspólnemu Przedsięwzięciu absolutorium z wykonania budżetu za rok budżetowy 2022 (00000/2024 – C9-0000/2024),
- uwzględniając art. 319 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
- uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE, Euratom) 2018/1046 z dnia 18 lipca 2018 r. w sprawie zasad finansowych mających zastosowanie do budżetu ogólnego Unii, zmieniające rozporządzenia (UE) nr 1296/2013, (UE) nr 1301/2013, (UE) nr 1303/2013, (UE) nr 1304/2013, (UE) nr 1309/2013, (UE) nr 1316/2013, (UE) nr 223/2014 i (UE) nr 283/2014 oraz decyzję nr 541/2014/UE, a także uchylające rozporządzenie (UE, Euratom) nr 966/2012³, w szczególności jego art. 71,
- uwzględniając rozporządzenie Rady (UE) 2021/2085 z dnia 19 listopada 2021 r. ustanawiające wspólne przedsięwzięcia w ramach programu „Horyzont Europa” i uchylające rozporządzenia (WE) nr 219/2007, (UE) nr 557/2014, (UE) nr 558/2014, (UE) nr 559/2014, (UE) nr 560/2014, (UE) nr 561/2014 i (UE) nr 642/2014⁴, w szczególności jego art. 26,
- uwzględniając rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2019/887 z dnia 13 marca 2019 r. w sprawie modelowego rozporządzenia finansowego dla organów realizujących partnerstwa publiczno-prywatne, o których mowa w art. 71 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE, Euratom) 2018/1046⁵,

¹ Dz.U. C, C/2023/1025, 16.11.2023.

² Dz.U. C, C/2023/112, 12.10.2023.

³ Dz.U. L 193 z 30.7.2018, s. 1.

⁴ Dz.U. L 427 z 30.11.2021, s. 17.

⁵ Dz.U. L 142 z 29.5.2019, s. 16.

- uwzględniając art. 100 Regulaminu i załącznik V do Regulaminu,
 - uwzględniając opinię przedstawione przez Komisję Transportu i Turystyki,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Kontroli Budżetowej (A9-0091/2024),
1. zatwierdza zamknięcie ksiąg dochodów i wydatków Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego za rok budżetowy 2022;
 2. zobowiązuje swoją przewodniczącą do przekazania niniejszej decyzji tymczasowemu dyrektorowi wykonawczemu Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego, Radzie, Komisji i Trybunałowi Obrachunkowemu oraz do zarządzenia jej publikacji w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* (seria L).

3. PROJEKT REZOLUCJI PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

zawierającej uwagi stanowiące integralną część decyzji w sprawie absolutorium z wykonania budżetu Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego za rok budżetowy 2022 (2023/2176(DEC))

Parlament Europejski,

- uwzględniając swoją decyzję w sprawie absolutorium z wykonania budżetu Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego za rok budżetowy 2022,
 - uwzględniając art. 100 Regulaminu i załącznik V do Regulaminu,
 - uwzględniając opinię przedstawione przez Komisję Transportu i Turystyki,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Kontroli Budżetowej (A9-0091/2024),
- A. mając na uwadze, że Wspólne Europejskie Przedsięwzięcie Kolejowe ustanowiono rozporządzeniem Rady (UE) 2021/2085 („jednolity akt podstawowy”)¹;
- B. mając na uwadze, że zgodnie z art. 174 ust. 6 jednolitego aktu podstawowego Wspólne Europejskie Przedsięwzięcie Kolejowe jest następcą prawnym pod tytułem ogólnym w odniesieniu do wszystkich umów, w tym umów o pracę i umów o udzielenie dotacji, zobowiązań i nabytego mienia Wspólnego Przedsięwzięcia Shift2Rail oraz zastępuje i staje się następcą Wspólnego Przedsięwzięcia Shift2Rail;
- C. mając na uwadze, że Wspólne Europejskie Przedsięwzięcie Kolejowe jest partnerstwem publiczno-prywatnym w dziedzinie badań i innowacji w sektorze kolei; mając na uwadze, że jego członkami założycielami są: Unia, reprezentowana przez Komisję, i partnerzy z sektora kolejowego, w tym producenci urządzeń kolejowych, przedsiębiorstwa kolejowe, podmioty zarządzające infrastrukturą i ośrodki badawcze;
- D. mając na uwadze, że aby zwiększyć przejrzystość, Wspólne Europejskie Przedsięwzięcie Kolejowe powinno ujawniać w swoich rocznych sprawozdaniach finansowych istotne informacje dotyczące wkładów członków na poziomie programu; mając na uwadze, że w odniesieniu do każdego programu, w którym uczestniczy, Wspólne Europejskie Przedsięwzięcie Kolejowe powinno przedstawiać w podziale na kategorie członków do końca roku wszystkie istotne informacje, w tym obowiązujące wartości docelowe dotyczące wkładów ustalone dla danego programu, wysokość otrzymanych wkładów oraz wysokość zobowiązań prawnych w tym zakresie; mając na uwadze, że Wspólne Europejskie Przedsięwzięcie Kolejowe powinno nadal zwiększać przejrzystość;

¹ Rozporządzenie Rady (UE) 2021/2085 z dnia 19 listopada 2021 r. ustanawiające wspólne przedsięwzięcia w ramach programu „Horyzont Europa” oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 219/2007, (UE) nr 557/2014, (UE) nr 558/2014, (UE) nr 559/2014, (UE) nr 560/2014, (UE) nr 561/2014 i (UE) nr 642/2014 (Dz.U. L 427 z 30.11.2021, s. 17).

Uwagi ogólne

1. odnotowuje na podstawie sprawozdania Trybunału Obrachunkowego dotyczącego sprawozdania finansowego Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego za rok budżetowy 2022, że roczne sprawozdanie finansowe przedstawia rzetelnie we wszystkich istotnych aspektach sytuację finansową Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego na dzień 31 grudnia 2022 r., a także wyniki transakcji, przepływy pieniężne i zmiany w aktywach netto za zakończony w tym dniu rok budżetowy, zgodnie z przepisami finansowymi i z zasadami rachunkowości przyjętymi przez księgowego Komisji; na podstawie sprawozdania Trybunału zauważa ponadto, że transakcje leżące u podstaw rozliczeń są legalne i prawidłowe we wszystkich istotnych aspektach;
2. z zadowoleniem przyjmuje pomyślne rozpoczęcie działalności przez Wspólne Europejskie Przedsięwzięcie Kolejowe pod koniec 2021 r.; ponadto z zadowoleniem ocenia jego rolę w tworzeniu zintegrowanej sieci kolejowej UE dla europejskich pasażerów i towarów;
3. potwierdza, na podstawie skonsolidowanego rocznego sprawozdania z działalności Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego², że rok 2022 był ambitny i udany, gdyż osiągnięto fazę rozwoju Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego i jego programu, które są obecnie w pełni operacyjne, łącznie z filarem innowacji, filarem systemowym, a wkrótce także grupą wdrożeniową; zauważa jednocześnie, że rok 2022 był rokiem kluczowym dla programów innowacyjnych Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego;
4. zauważa, że w przypadku wszystkich technicznych instalacji demonstracyjnych albo przedstawiono już wyniki prac prowadzonych od uruchomienia programu, albo dostosowuje się te instalacje do końcowych etapów przygotowań do demonstracji, które odbędą się w 2023 r.;
5. zauważa, że w 2022 r. członkowie założyciele pracowali razem nad zrealizowaniem swojego zobowiązania wobec Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego, przedkładając główne wnioski w ramach zaproszenia 2022-1, co w wyniku otwartej, przejrzystej i niezależnej oceny zaowocowało 6 projektami przewodnimi obejmującymi pierwszą fazę programu kolejowego UE; zauważa, że do końca 2022 r. projekty te stały się operacyjne; zauważa ponadto, że równolegle finansowano filar systemowy w następstwie dużego zaproszenia do składania ofert;
6. zauważa ponadto, że rok 2022 upłynął także pod znakiem konsekwentnego wdrażania systemowego podejścia do ewolucji kolei, za którym stoi polityka Dyrekcji Generalnej ds. Mobilności i Transportu (DG MOVE) Komisji, w której to polityce Wspólne Europejskie Przedsięwzięcie Kolejowe reprezentuje część dotyczącą badań i innowacji, a Agencja Kolejowa Unii Europejskiej (ERA) jest kluczowym organem systemowym dla europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS) i aplikacji telematycznych, stwarzającym europejskiemu przemysłowi kolejowemu szansę na wyrażenie jego poglądów i ambicji jednym głosem z myślą o systemowym i spójnym

² Wspólne Europejskie Przedsięwzięcie Kolejowe: Skonsolidowane roczne sprawozdanie z działalności za rok 2022 – https://rail-research.europa.eu/wp-content/uploads/2023/06/GB-Decision_07_2023_Annex_AAR_22.pdf

podejściu na poziomie instytucjonalnym;

7. odnotowuje centralny plan Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego i jego dostosowanie do planu w ramach „Strategicznego programu badań i innowacji na rzecz kolei” Europejskiego Komitetu Doradczego ds. Badań w dziedzinie Kolejnictwa (ERRAC);
8. pochwała ścisłą współpracę z kluczowymi zainteresowanymi stronami, a mianowicie ERRAC, ERA i innymi programami/partnerstwami, a także aktywne wysiłki na rzecz wspierania synergii i zbadania możliwości wspólnych projektów w europejskim sektorze kolejowym; z zadowoleniem przyjmuje zaangażowanie Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego w stowarzyszenia i programy państw trzecich mające na celu zwiększenie konkurencyjności branży;

Zarządzanie budżetem i finansami

9. zauważa na podstawie sprawozdania Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego z zarządzania budżetem i finansami w 2021 r., że w wyniku trzech poprawek budżetowych przyjęty budżet Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego wyniósł 171,4 mln EUR w środkach na zobowiązania i 180,8 mln EUR w środkach na płatności³;
10. jest świadomy, że zmiany w wysokości budżetu Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego wynikają w dużej mierze z tego, na jakim etapie wdrażania są w danym roku wieloletnie programy w dziedzinie badań naukowych i innowacji; zauważa, że w 2022 r. Wspólne Europejskie Przedsięwzięcie Kolejowe zaczęło wdrażanie programu „Horyzont Europa”, w związku z czym budżet na rok 2022 obejmuje środki na zobowiązania na potrzeby zaplanowanych na 2022 r. pierwszych zaproszeń do składania wniosków w ramach programu „Horyzont Europa”, a także środki na płatności na potrzeby powiązanych płatności zaliczkowych⁴;
11. zauważa, że do końca 2022 r. Wspólne Europejskie Przedsięwzięcie Kolejowe wykorzystało 100 % środków na zobowiązania udostępnionych w aktywnym budżecie (tytuły 1–3); zauważa ponadto, że środki na płatności zostały wykorzystane w wysokości 79,1 % aktywnych środków (odpowiednio 79 % wykorzystania w porównaniu z całym budżetem Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego, w tym tytułem 4)⁵;
12. zauważa, że decyzją nr 08/2021 z 25 listopada 2021 r. Rada Zarządzająca Wspólnego Przedsięwzięcia Shift2Rail zatwierdziła wstępny roczny plan prac i budżet na rok 2022, które w dalszym ciągu miały zastosowanie do Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego z powodu przyjęcia przez Radę Zarządzającą Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego tzw. decyzji zbiorczej; zauważa, że aż do jej przyjęcia środki budżetowe uwzględnione w budżecie na rok 2022 nie miały obejmować całego roku budżetowego 2022, lecz zapewnić prowadzenie działań do

³ Odpowiednio 13,6 mln EUR i 68,4 mln EUR na rok 2021.

⁴ Sprawozdanie Europejskiego Trybunału Obrachunkowego (s. 106), https://www.europarl.europa.eu/cmsdata/277992/RAS-Jus-FY2022_EN.pdf.

⁵ Tytuł 1 – wydatki na personel; tytuł 2 – wydatki na infrastrukturę i operacyjne; tytuły 3–4 – wydatki operacyjne.

czasu uruchomienia nowego partnerstwa, Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego, oraz zagwarantować niezbędną ciągłość biznesową działalności;

13. zauważa, że w odniesieniu do kosztów administracyjnych wskaźnik wykonania środków na zobowiązania wyniósł 100 %, a środków na płatności 84 % (95 % w 2021 r.); zauważa, że Wspólne Europejskie Przedsięwzięcie Kolejowe uzasadniło ten spadek faktem, że Wspólne Europejskie Przedsięwzięcie Kolejowe dopiero pod koniec roku spodziewa się osiągnąć pełny stan zatrudnienia;
14. zauważa, że wskaźnik wykonania budżetu operacyjnego w zakresie środków na zobowiązania wyniósł 100 %, a w zakresie środków na płatności 79 % (84 % w 2021 r.); rozumie, że wskaźnik wykonania obejmuje również kwotę 76 000 EUR związaną z ekspertami oceniającymi, którymi zarządzają służby Europejskiej Agencji Wykonawczej ds. Badań Naukowych;
15. zauważa, że kwota (41,1 mln EUR) w tytule 5 – niewykorzystane środki niewymagane w bieżącym roku – ustanowiona w celu wsparcia przejrzystego wdrażania art. 6 ust. 5 regulaminu finansowego Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego, tzw. zasady n+3, zostanie ponownie aktywowana w przyszłych budżetach rocznych i wykorzystana jako pierwsza;
16. zauważa, na podstawie uwag Trybunału, że występują znaczne różnice, jeśli chodzi o kwoty wkładów uznanych w przypadku poszczególnych kategorii członków (Unia, członkowie prywatni); rozumie, że różnice te wynikają z faktu, że wkłady pieniężne wnoszone przez UE są zatwierdzane i uznawane w momencie wypłacenia środków Wspólnemu Europejskiemu Przedsięwzięciu Kolejowemu na początku wdrażania projektu, natomiast wkłady rzeczowe członków są uznawane dopiero po zatwierdzeniu kosztów poniesionych i zgłoszonych w ramach realizacji projektu;
17. wzywa Wspólne Europejskie Przedsięwzięcie Kolejowe do wyeliminowania rozbieżności między uznaną kwotą wkładów pieniężnych a kwotą wkładów rzeczowych przez dostarczanie informacji na temat zobowiązań prawnych członków Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego na koniec roku w odniesieniu do podpisanych umów o udzielenie dotacji i udzielonych zamówień; z zadowoleniem przyjmuje zobowiązanie Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego do uwzględnienia tej uwagi w rocznym sprawozdaniu finansowym za kolejny rok (2023);
18. w odniesieniu do realizacji programu „Horyzont 2020” zauważa, że według stanu na koniec 2022 r. Wspólne Europejskie Przedsięwzięcie Kolejowe zaciągnęło zobowiązania na maksymalną kwotę wkładu UE na rzecz działalności operacyjnej w wysokości 384,5 mln EUR na poczet podpisanych umów o udzielenie dotacji i zamówień w ramach programu „Horyzont 2020”; zauważa ponadto, że około 68,2 mln EUR z tej kwoty objętej zobowiązaniami (tj. 18 %) pozostaje do wypłaty w nadchodzących latach na projekty, które nie zostały jeszcze ukończone;
19. z zadowoleniem zauważa, że członkowie prywatni zobowiązali się przekazać wkłady rzeczowe z tytułu działalności operacyjnej Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego na poziomie 320,7 mln EUR oraz wkłady rzeczowe z tytułu działalności dodatkowej na poziomie 244 mln EUR, co odpowiada 123,7 % minimalnej wartości docelowej wynoszącej 456,5 mln EUR, oraz że te kwoty objęte zobowiązaniami zostały zgłoszone na koniec 2022 r.;

20. zauważa, że jeśli chodzi o działania w ramach programu „Horyzont 2020”, Wspólne Europejskie Przedsięwzięcie Kolejowe nie uzyskało żadnych nowych środków na zobowiązania z tytułu działalności operacyjnej, ponieważ ostatni ogłoszony przez nie termin naboru wniosków upłynął z końcem 2021 r.; zauważa, że wskaźnik wykorzystania środków na płatności z tytułu działalności operacyjnej, w tym niewykorzystane i przeniesione środki na płatności z tytułu działalności operacyjnej, spadł do 47 % (dla porównania w 2021 r. wynosił 61 %); rozumie, że według Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego wynikało to z rosnących kosztów i problemów z dostawami, z jakimi borykają się beneficjenci, w związku z kryzysem spowodowanym pandemią COVID-19 i wojną w Ukrainie, w związku z czym okres realizacji większości projektów w ramach programu „Horyzont 2020” musiał zostać przedłużony, a końcowe płatności przesunięte na 2023 r.;
21. zauważa, że na potrzeby realizacji programu „Horyzont Europa” w 2022 r. Komisja wniosła wkłady pieniężne w wysokości 108,9 mln EUR; zauważa, że Wspólne Europejskie Przedsięwzięcie Kolejowe pomyślnie zakończyło dwa pierwsze nabory wniosków w ramach programu „Horyzont Europa” i niemal w pełni wykorzystało część wkładu przeznaczoną na działalność operacyjną w wysokości 107,5 mln EUR na płatności zaliczkowe w ramach pierwszych umów o udzielenie dotacji zawartych w ramach programu;
22. wyraża uznanie z powodu osiągnięcia kluczowych etapów realizacji programu Shift2Rail przed końcem 2022 r., przy pełnym zaangażowaniu zasobów i realizacji około 86 % programu i 91 % pod względem realizacji finansowej programu na 2023 r., z myślą o osiągnięciu operacyjnego poziomu gotowości technologicznej 6/7, zaplanowanego do ukończenia w 2023 r.;
23. zauważa, że jeśli chodzi o wstępne sprawozdanie finansowe Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego, nie otrzymano świadectwa audytu na temat wkładu rzeczowego w działania operacyjne i wkładu rzeczowego w działania dodatkowe za rok 2022; oczekuje na potwierdzenie wkładu rzeczowego w działania operacyjne za rok 2022 po zgłoszeniu kosztów projektu w lutym 2023 r.;
24. zauważa, że w 2022 r. łączna wartość czynności zleconych Wspólnemu Przedsięwzięciu Shift2Rail przez Wspólne Europejskie Przedsięwzięcie Kolejowe w dziedzinie badań naukowych i innowacji wyniosła 619,4 mln EUR, a została zrealizowana za 92 mln EUR;
25. podkreśla znaczenie zapewnienia zrównoważonego i odpornego systemu kolejowego poprzez rozwój bezemisyjnego systemu cichej kolei i infrastruktury odpornej na zmiany klimatu, stosowanie zasad gospodarki cyrkularnej, pilotowanie innowacyjnych procesów, technologii, projektów i materiałów w cyklu życia systemów kolejowych oraz opracowywanie innych innowacyjnych rozwiązań w obszarze sterowanego transportu powierzchniowego;
26. wzywa, aby zwiększono wsparcie dla badań naukowych i innowacji w celu stworzenia zintegrowanej europejskiej sieci kolejowej, co przyczyni się do wyeliminowania barier utrudniających interoperacyjność i zapewni rozwiązania na rzecz pełnej integracji, obejmujące zarządzanie ruchem, pojazdy i infrastrukturę oraz integrację z niestandardowymi rozstawami torów kolejowych (takimi jak tory 1520, 1000 lub 1 668 mm, co okazało się ważne dla korytarzy solidarnościowych między UE a Ukrainą);

podkreśla, że należy uwzględnić potrzeby pasażerów i przedsiębiorstw oraz przyspieszyć przyjmowanie rozwiązań innowacyjnych z myślą o wspieraniu jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, przy jednoczesnym zwiększeniu przepustowości i niezawodności oraz zmniejszaniu kosztów transportu kolejowego;

27. wzywa do szybkiego przejścia do bardziej atrakcyjnego, przyjaznego dla użytkownika, konkurencyjnego, przystępnego cenowo, łatwego do utrzymania, wydajnego i zrównoważonego europejskiego systemu kolejowego, zintegrowanego z szerszym systemem mobilności w celu wspierania rozwoju silnego i konkurencyjnego w skali światowej europejskiego przemysłu kolejowego;

Zamówienia i personel

28. w odniesieniu do realizacji działań związanych z zamówieniami zauważa, że Wspólne Europejskie Przedsięwzięcie Kolejowe przestrzegało zasad rozporządzenia finansowego oraz wytycznych zawartych w Vademecum Komisji dotyczącym zamówień publicznych, co doprowadziło do wdrażania działań zapewniających najlepszy stosunek jakości do ceny; stwierdza, że wartości ustalone dla poszczególnych postępowań o udzielenie zamówienia, które są poniżej jakiegokolwiek poziomu istotności, jeśli wziąć pod uwagę całkowitą wartość badań naukowych i innowacji oraz program, wynikają ze zbiorowej wiedzy zaangażowanych pracowników i ich doświadczenia zdobytego wcześniej w organizacjach prywatnych i publicznych;
29. zauważa, że w 2022 r. w przypadku procedur otwartych Wspólne Europejskie Przedsięwzięcie Kolejowe w dalszym ciągu korzystało z platform e-przetargów i elektronicznego składania ofert dostępnych na stronie internetowej TED e-Tendering oraz na portalu Funding and Tenders Opportunities; zauważa, że w kontekście strategii e-zamówień w 2022 r. Wspólne Europejskie Przedsięwzięcie Kolejowe rozpoczęło proces wdrażania narzędzia zarządzania zamówieniami publicznymi (PPMT), które zastąpi e-ogłoszenia i e-przetargi TED⁶;
30. zauważa, że w 2022 r. dyrektor ds. prawnych w dalszym ciągu aktualizował kilka dokumentów zawierających wytyczne i szablony dotyczące postępowań o udzielenie zamówienia (tj.: kalendarz, specyfikacje przetargowe, otwieranie i ocena ofert, procedury udzielania zamówień o niskiej wartości itp.) w celu dostosowania ich do potrzeb Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego oraz do zaleceń DG BUDG, w szczególności do procedury elektronicznego składania ofert;
31. zauważa, że w 2022 r. Wspólne Europejskie Przedsięwzięcie Kolejowe przeprowadziło procedurę otwartą: Filar europejskiego systemu kolei (3 części) – umowy ramowe o świadczenie usług na rzecz Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego w obszarach filaru systemowego; zauważa, że przyznana całkowita kwota wynosi 45 mln EUR, z czego 4 mln EUR przyznano na część 1, 37 mln EUR na część 2, a 4 mln EUR na część 3⁷;

⁶ Zakończenie procesu wdrażania zaplanowano na I–II kwartał 2023 r.

⁷ Wspólne Europejskie Przedsięwzięcie Kolejowe w obszarach grupy podstawowej filaru systemowego (część 1), wiedza specjalistyczna dotycząca filaru systemowego (część 2) oraz utrzymanie TSI „Sterowanie” (część 3) zawarte 12.7.2022 r. z wykonawcą System Pillar Consortium (dla 3 części). Wspólne Europejskie Przedsięwzięcie Kolejowe: Skonsolidowane roczne sprawozdanie z działalności za 2022 r. (s. 131–132).

32. zauważa, że tytuł 1 i tytuł 2 budżetu zostały wykonane w 100 %, przy czym tytuł 1 (wydatki na personel) wykorzystano głównie na wynagrodzenia pracowników; zauważa, że w ciągu roku Wspólne Europejskie Przedsięwzięcie Kolejowe korzystało również ze wsparcia zewnętrznego, aby wypełnić luki do czasu zakończenia rekrutacji pracowników i uporać się z obciążeniem pracą związaną z działalnością Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego;
33. zauważa, że na koniec 2022 r. obsadzono 28 stanowisk;
34. zauważa, że bieżący plan zatrudnienia personelu Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego został przyjęty przez Radę Zarządzającą 1 marca 2022 r., wprowadzając stanowiska pracowników zatrudnionych na czas określony w związku z nową rolą Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego w filarze systemowym oraz w celu dalszego wzmocnienia wsparcia dla działań politycznych dzięki zintegrowanemu programowi badań i innowacji;
35. zauważa, że zgodnie z planem zatrudnienia personel Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego będzie liczył 29 pracowników, w tym 2 oddelegowanych ekspertów krajowych; zauważa, że w 2022 r. większość wolnych stanowisk była stopniowo obsadzana, a mimo że ze Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego nie odszedł żaden pracownik, nadal zdarzały się przypadki dłuższej nieobecności; zauważa, że w celu uzupełnienia tymczasowych luk lub długotrwałych nieobecności Wspólne Europejskie Przedsięwzięcie Kolejowe wykorzystywało również zewnętrzne kompetencje i wiedzę fachową do realizacji swoich działań operacyjnych, a także tymczasowy outsourcing niektórych zadań administracyjnych;
36. zauważa, że na podstawie skonsolidowanego rocznego sprawozdania z działalności Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego nadal oczekuje się poprawy równowagi płci, zarówno w zarządzie, jak i na pozostałych szczeblach Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego; zauważa, że w 2022 r. w zarządzie Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego zasiadało 28 mężczyzn (58 %) i 21 kobiet (42 %); zauważa, że proporcje płci wśród kadry kierowniczej Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego wynosiły 78 % mężczyzn i 22 % kobiet, a wśród całego personelu – 65 % mężczyzn i 35 % kobiet; z zadowoleniem stwierdza, że zarząd powołał drugą kobietę na stanowisko kierowniczkę działu w zespole zarządzającym Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego; sugeruje, aby Wspólne Europejskie Przedsięwzięcie Kolejowe w dalszym ciągu dążyło do poprawy równowagi płci i równowagi geograficznej w tym względzie;

Systemy zarządzania i kontroli

37. uznaje, że jeśli chodzi o wydatki w ramach programów „Horyzont 2020” i „Horyzont Europa”, za audyty *ex post* odpowiada Wspólna Służba Audytu Dyrekcji Generalnej ds. Badań Naukowych i Innowacji (DG RTD) Komisji; zauważa, że w przypadku wydatków w ramach programu „Horyzont 2020” (rozliczenia i płatności końcowe) Wspólne Europejskie Przedsięwzięcie Kolejowe poinformowało o reprezentatywnym poziomie błędów wynoszącym 2,2 % i poziomie błędów rezydualnym sięgającym 1,3 %;
38. zauważa, że jeśli chodzi o program „Horyzont Europa”, nie przeprowadzono dotychczas audytów *ex post*, ponieważ pierwsze płatności okresowe są planowane dopiero na 2024 r.;

39. zauważa, że aby ocenić mechanizmy kontroli mające zastosowanie do płatności z tytułu działalności operacyjnej Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego Trybunał zbadał losowo dobraną próbę płatności z programu „Horyzont 2020” dokonanych w 2022 r. na poziomie beneficjentów końcowych⁸; zauważa, że w jednym przypadku Trybunał wykrył i skwantyfikował poważny błąd wynikający z zawyżenia kosztów osobowych, spowodowany tym, że beneficjent uwzględnił koszty pośrednie w podstawie służącej do obliczenia stawek kosztów jednostkowych miejsc powstawania kosztów; zauważa, że tego rodzaju koszty są jednak objęte stawką zryczałtowaną w wysokości 25 % w ramach kosztów pośrednich;
40. zauważa, że Wspólne Europejskie Przedsięwzięcie Kolejowe przeprowadziło na zasadzie *ad hoc* oparte na analizie ryzyka kontrole *ex ante* projektów obarczonych ryzykiem, ale do końca 2022 r. nie wdrożyło jeszcze ustrukturyzowanego opartego na ryzyku podejścia do tego rodzaju kontroli; zauważa w szczególności, że Wspólne Europejskie Przedsięwzięcie Kolejowe nie dostosowało kontroli *ex ante* do czynników wysokiego ryzyka określonych w ukierunkowanych ocenach ryzyka i że nie opracowało praktycznych wewnętrznych wytycznych dotyczących sposobu wdrażania monitorowania opartego na analizie ryzyka, w tym instrukcji dla swoich pracowników na temat tego, jak powinni oni korzystać z modułu zarządzania ryzykiem dostępnego w systemie COMPASS;
41. w rezultacie Wspólne Europejskie Przedsięwzięcie Kolejowe nie zapewniło pełnej i zharmonizowanej oceny ryzyka związanego z realizowanymi przez siebie projektami i beneficjentami tych projektów, co może skutkować tym, że przeprowadzane kontrole *ex ante* będą nieskuteczne i nieefektywne, a w konsekwencji wzrośnie ryzyko współfinansowania kosztów niekwalifikowalnych, nieosiągnięcia celów projektów, opóźnień w ich realizacji, a nawet ich niepowodzenia;
42. powtarza wezwanie Trybunału do podjęcia działań, zgodnie z którym Wspólne Europejskie Przedsięwzięcie Kolejowe powinno wdrożyć ustrukturyzowane oparte na analizie ryzyka podejście do kontroli *ex ante* obejmujące ocenę ryzyka związanego z projektami i beneficjentami; ponadto zgadza się, że Wspólne Europejskie Przedsięwzięcie Kolejowe powinno opracować praktyczne wewnętrzne wytyczne dotyczące sposobu wdrażania monitorowania opartego na analizie ryzyka na poziomie projektów i beneficjentów oraz sposobu korzystania przez zatrudnionych przez nie pracowników z modułu zarządzania ryzykiem dostępnego w systemie COMPASS;
43. wzywa Wspólne Europejskie Przedsięwzięcie Kolejowe do wyeliminowania uchybień w stosowaniu wzmocnionego narzędzia monitorowania; zgadza się, że Wspólne Europejskie Przedsięwzięcie Kolejowe powinno zadbać o to, aby wszystkim działaniom w zakresie wzmocnionego monitorowania towarzyszyły konkretne działania kontrolne ukierunkowane na wykryte rodzaje ryzyka oraz aby we wcześniej ustalonym terminie podjęte zostały stosowne działania następcze;
44. zauważa, że Wspólne Europejskie Przedsięwzięcie Kolejowe podkreśla, że ryzyko błędów w płatnościach z tytułu dotacji w ramach programu „Horyzont 2020” zostało w

⁸ W przypadku transakcji płatniczych z tytułu umów o udzielenie dotacji skontrolowanych u beneficjentów próg, powyżej którego zgłasza się błędy kwantyfikowalne, wynosi 1 % kosztów objętych kontrolą (sprawozdanie Europejskiego Trybunału Obrachunkowego, s. 110).

znacznym stopniu ograniczone dzięki zastosowaniu kwot ryczałtowych;

45. zauważa w szczególności, że Wspólne Europejskie Przedsięwzięcie Kolejowe zapewniło rozsądne kwoty ryczałtowe, korzystając z pomocy ekspertów finansowych na etapie oceny w ramach zaproszenia do składania wniosków oraz starannie zbadało i wynegocjowało wszystkie pozycje kosztów zakwestionowane przez ekspertów finansowych na etapie przygotowywania umowy o udzielenie dotacji, zgodnie z decyzją Komisji C(2017) 7151 z dnia 27 października 2017 r. w sprawie upoważnienia do wykorzystania zwrotu na podstawie kwoty ryczałtowej za koszty kwalifikowalne działań w ramach programu ramowego w zakresie badań i innowacji „Horyzont 2020”;
46. z zadowoleniem zauważa, że chociaż Wspólne Przedsięwzięcie wdrożyło procedury identyfikacji *ex ante* czynników wysokiego ryzyka dla umów o udzielenie dotacji w ramach programu „Horyzont 2020”, to jednak przyznaje, że procedury mogłyby być lepiej dostosowane do wytycznych Komisji dotyczących kontroli *ex ante* opartych na analizie ryzyka;

Monitorowanie działań podjętych w związku z uwagami z ubiegłych lat

47. zauważa, że uwagi zawarte w specjalnych sprawozdaniach rocznych dotyczących Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego są w rzeczywistości zaleceniami Trybunału bez sprecyzowanego terminu; zauważa, że Trybunał Obrachunkowy corocznie monitoruje te uwagi, oceniając je jako kwestie „otwarte” lub „zamknięte”;
48. zauważa, że w odniesieniu do dwóch uwag Trybunału dotyczących roku 2021 jedna kwestia jest nadal otwarta – dotyczyła niskiego wskaźnika wykorzystania środków z budżetu na płatności operacyjne Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego na rok 2021, w tym na niewykorzystane i przeniesione zobowiązania na płatności operacyjne (spadek do 61 % (dla porównania w 2020 r. – 76 %));
49. zauważa, że przyczyną tego stanu rzeczy był głównie fakt, że sprawozdania techniczne beneficjentów wykazywały się niewystarczającą jakością, ponadto konieczne było wystąpienie do beneficjentów o dodatkowe dowody potwierdzające osiągnięcie rezultatów projektów, a opóźnienie w przypadku jednego beneficjenta ma wpływ na wypłatę całej płatności ryczałtowej;
50. docenia, że w 2022 r. Wspólne Europejskie Przedsięwzięcie Kolejowe opracowało plan działania mający na celu poprawę sprawozdawczości finansowej beneficjentów, co jest ważne zwłaszcza w przypadku zwrotów ryczałtowych kwalifikowalnych kosztów działań, w przypadku których opóźnienie pojedynczego beneficjenta wpływa na zapłatę całej kwoty ryczałtowej.

**ZAŁĄCZNIK: PODMIOTY LUB OSOBY,
OD KTÓRYCH SPRAWOZDAWCA OTRZYMAŁ INFORMACJE**

Sprawozdawca oświadcza na własną odpowiedzialność, że nie otrzymał żadnych informacji od podmiotu lub osoby, które należałoby wymienić w tym załączniku zgodnie z art. 8 załącznika I do Regulaminu

23.1.2024

OPINIA KOMISJI TRANSPORTU I TURYSTYKI

dla Komisji Kontroli Budżetowej

w sprawie absolutorium z wykonania budżetu Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego za rok budżetowy 2022
(2023/2176(DEC))

Sprawozdawca komisji opiniodawczej: Vlad Gheorghe

WSKAZÓWKI

Komisja Transportu i Turystyki zwraca się do Komisji Kontroli Budżetowej, jako komisji przedmiotowo właściwej, o uwzględnienie w końcowym tekście projektu rezolucji następujących wskazówek:

1. z zadowoleniem przyjmuje ustalenia Trybunału Obrachunkowego, że transakcje leżące u podstaw Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego (zwanego dalej „JU”) za rok budżetowy 2022 są legalne i prawidłowe we wszystkich istotnych aspektach;
2. z zadowoleniem przyjmuje pomyślnie rozpoczęcie pod koniec 2021 r. działalności Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego (EU-Rail) ustanowionego w ramach programu „Horyzont Europa” (2021–2022), aby zastąpić w 2022 r. Wspólne Przedsięwzięcie Shift2Rail (S2R); wyraża uznanie dla Wspólnego Przedsięwzięcia, że podjęło się koordynacji usług rozliczeniowych w ramach ustaleń dotyczących zaplecza administracyjnego, zgodnie z art. 13 jednolitego aktu podstawowego;
3. zauważa pewne trudności związane z realizacją płatności budżetowych na 2022 r. na działania w ramach programu „Horyzont 2020”, które doprowadziły do zwiększonych kosztów i problemów z realizacją po stronie beneficjentów; zauważa, że wskaźnik wykonania środków Wspólnego Przedsięwzięcia na płatności operacyjne spadł do 47 % w porównaniu z 61 % w 2021 r.; przyznaje, że czas trwania większości projektów w ramach programu „Horyzont 2020” musiał zostać wydłużony, a płatności końcowe przesunięto na 2023 r., aby zaradzić trudnościom napotykanym przez beneficjentów;
4. zauważa, że w przypadku wydatków w ramach programu „Horyzont 2020” (rozliczenia i płatności końcowe) Wspólne Przedsięwzięcie poinformowało o reprezentatywnym poziomie błędów wynoszącym 2,2 % i poziomie błędów rezydualnego sięgającym 1,3 % czyli znacznie poniżej progę;
5. zauważa, że całkowita wartość działań w 2022 r. szacowana jest na 102,4 mln EUR (z czego 90 mln EUR od członków innych niż UE);
6. zauważa, że w sprawozdaniu finansowym Wspólnego Przedsięwzięcia za 2022 r. występują znaczne różnice, jeśli chodzi o kwoty wkładów uznanych w przypadku

poszczególnych kategorii członków (UE i członkowie prywatni); wynika to z faktu, że wkłady pieniężne UE ujmuje się na początku realizacji projektu, podczas gdy wkłady niepieniężne członków są ujmowane dopiero po zatwierdzeniu poniesionych kosztów; apeluje o większą przejrzystość w rejestrowaniu wkładów Wspólnego Przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem rozróżnienia między wkładami pieniężnymi i niepieniężnymi w celu zapewnienia dokładności;

7. wyraża uznanie dla osiągnięcia kluczowych etapów realizacji przez program S2R przed końcem 2022 r., przy pełnym zaangażowaniu zasobów i realizacji około 86% programu i 91 % pod względem realizacji finansowej programu na 2023 r., z myślą o osiągnięciu operacyjnego poziomu gotowości technologicznej 6/7, zaplanowanego do ukończenia w 2023 r.;
8. zauważa, że ostateczny roczny budżet JU na rok 2022 wyniósł 171,4 mln EUR w środkach na zobowiązania i 180,8 mln EUR w środkach na płatności; zauważa, że wskaźnik wykonania dla tych pierwszych wyniósł 100%, a dla tych drugich – 79,1%; uznaje, że w 2022 r. znaczną część środków na płatności przeznaczono na płatności zaliczkowe na dotacje wynikające z pierwszego zaproszenia do składania wniosków na 2022 r.;
9. zauważa, że jeśli chodzi o wstępne sprawozdanie finansowe EU-Rail, nie otrzymano świadectwa audytu na temat wkładu rzeczowego w działania operacyjne i wkładu rzeczowego w działania dodatkowe za rok 2022; oczekuje na potwierdzenie wkładu rzeczowego w działania operacyjne za rok 2022 po zgłoszeniu kosztów projektu w lutym 2023 r.;
10. zauważa, że w 2022 r. łączna wartość czynności zleconych S2R przez EU-Rail w dziedzinie badań naukowych i innowacji wyniosła 619,4 mln EUR, a została zrealizowana za 92 mln EUR;
11. podkreśla znaczenie zapewnienia zrównoważonego i odpornego systemu kolejowego poprzez rozwój bezemisyjnego, cichego systemu kolejowego i infrastruktury odpornej na zmiany klimatu, stosowanie gospodarki o obiegu zamkniętym, pilotowanie innowacyjnych procesów, technologii, projektów i materiałów w cyklu życia systemów kolejowych oraz opracowywanie innych innowacyjnych rozwiązań w obszarze sterowanego transportu powierzchniowego;
12. wzywa do większego wspierania innowacyjności w kolejowych usługach transportu towarowego i intermodalnego, aby osiągnąć konkurencyjną integrację z logistycznym łańcuchem wartości, którego centralnym elementem będzie automatyzacja i cyfryzacja kolei towarowych; podkreśla znaczenie wspierania projektów demonstracyjnych w państwach członkowskich przy jednoczesnym przyczynianiu się do rozwoju silnego i konkurencyjnego europejskiego przemysłu kolejowego; wzywa również do propagowania i wykorzystywania synergii z innymi politykami, programami, inicjatywami, instrumentami i funduszami Unii w celu zmaksymalizowania wpływu i wartości dodanej;
13. z zadowoleniem przyjmuje centralny plan Wspólnego Przedsięwzięcia oraz bieżące prace nad jego realizacją; zauważa dostosowanie planu do Strategicznego programu badań i innowacji w dziedzinie kolei Europejskiego Komitetu Doradczego ds. Badań w dziedzinie Kolejnictwa (ERRAC), które ma na celu przedstawienie wizji przyszłości

kolei możliwej dzięki badaniom i innowacjom;

14. z zadowoleniem przyjmuje nowy europejski program kolejowy przedstawiony podczas 5. wspólnych warsztatów FCC-KE dla kolei; odnotowuje dyskusje na temat struktury kolei w Europie, ze szczególnym uwzględnieniem filaru systemowego, filaru innowacji i grupy ds. wdrażania; z zadowoleniem przyjmuje fakt, że omówiono również badania wyjaśniające, takie jak Hyperloop i ewentualna współpraca z RWPZ; z zadowoleniem przyjmuje wnioski ze wstępnych badań nad Hyperloop, w którym zawarto obserwatorium, definicje techniczne oraz możliwości przenoszenia i harmonogramu przyszłych badań;
15. z zadowoleniem przyjmuje zaangażowanie Wspólnego Przedsięwzięcia we wspieranie badań naukowych i innowacji na rzecz utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, aby zapewnić interoperacyjność, zrównoważoność i odporność sektora kolejowego; zauważa, że współpraca Wspólnego Przedsięwzięcia w ramach komponentu badań naukowych i innowacji oraz ERA, jako kluczowego organu systemowego dla ERTMS i aplikacji telematycznych, stwarza dla europejskiego przemysłu kolejowego możliwość przedstawienia swoich poglądów i ambicji jednym głosem w oczekiwaniu na systemowe podejście na szczeblu instytucjonalnym; zwraca jednak uwagę, że program Wspólnego Przedsięwzięcia nie obejmuje istotnych zmian w telekomunikacji i lokalizacji, które wymagały większej uwagi w 2022 r.;
16. wzywa, aby zwiększono wsparcie dla działań w zakresie badań naukowych i innowacji w celu stworzenia zintegrowanej europejskiej sieci kolejowej, co przyczyni się do wyeliminowania barier utrudniających interoperacyjność i zapewni rozwiązania na rzecz pełnej integracji, obejmujące zarządzanie ruchem, pojazdy i infrastrukturę oraz integrację z niestandardowymi rozstawami torów kolejowych (takimi jak tory 1520, 1000 lub 1 668 mm, co okazało się ważne dla korytarzy solidarnościowych w Ukrainie); podkreśla, że należy uwzględnić potrzeby pasażerów i przedsiębiorstw oraz przyspieszyć przyjmowanie rozwiązań innowacyjnych z myślą o wspieraniu jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, przy jednoczesnym zwiększeniu przepustowości i niezawodności oraz zmniejszaniu kosztów transportu kolejowego;
17. wzywa do zapewnienia szybkiego przejścia do bardziej atrakcyjnego, przyjaznego dla użytkownika, konkurencyjnego, przystępnego cenowo, łatwego do utrzymania, wydajnego i zrównoważonego europejskiego systemu kolejowego, zintegrowanego z szerszym systemem mobilności w celu wspierania rozwoju silnego i konkurencyjnego w skali światowej europejskiego przemysłu kolejowego;
18. pochwała ścisłą współpracę z kluczowymi zainteresowanymi stronami, a mianowicie ERRAC, ERA i innymi programami/partnerstwami, a także aktywne wysiłki na rzecz wspierania synergii i zbadania możliwości wspólnych projektów w europejskim sektorze kolejowym; z zadowoleniem przyjmuje zaangażowanie Wspólnego Przedsięwzięcia w stowarzyszenia i programy państw trzecich mające na celu zwiększenie konkurencyjności przemysłu;
19. wyraża uznanie dla Wspólnego Przedsięwzięcia za dostosowanie składek emerytalnych pracodawcy do obliczeń Komisji; z zadowoleniem przyjmuje oparte na współpracy podejście do rozwiązywania rozbieżności i zobowiązanie do przestrzegania doprecyzowanych przepisów prawnych oraz uznaje szybkie wpłacanie składek przez

Wspólne Przedsięwzięcie w 2023 r. oraz bieżące zobowiązanie do przyszłych płatności, co przyczynia się do stabilności unijnego systemu emerytalnego; zachęca do dalszej współpracy na rzecz skutecznego rozwiązania wszelkich nierozstrzygniętych kwestii;

20. wnioskuję, aby Parlament udzielił dyrektorowi wykonawczemu przedsięwzięcia absolutorium z wykonania budżetu za rok budżetowy 2022.

**ZAŁĄCZNIK: PODMIOTY LUB OSOBY,
OD KTÓRYCH SPRAWOZDAWCA KOMISJI OPINIODAWCZEJ OTRZYMAŁ
INFORMACJE**

Sprawozdawca oświadcza w ramach swojej wyłącznej odpowiedzialności, że nie otrzymał żadnych informacji od podmiotu ani osoby, które należałoby wskazać w tym załączniku zgodnie z art. 8 załącznika I do Regulaminu.

INFORMACJE O PRZYJĘCIU PRZEZ KOMISJĘ OPINIODAWCZĄ

Data przyjęcia	23.1.2024
Wynik głosowania końcowego	+ : 32 - : 2 0 : 1
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	Magdalena Adamowicz, Andris Ameriks, Izaskun Bilbao Barandica, Ciarán Cuffe, Karima Delli, Carlo Fidanza, Mario Furore, Isabel García Muñoz, Elsi Katainen, Kateřina Konečná, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Tomasz Piotr Poręba, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet, Thomas Rudner, Vera Tax, Achille Variati, Petar Vitanov, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo
Zastępcy obecni podczas głosowania końcowego	Markus Ferber, Vlad Gheorghe, Roman Haider, Pär Holmgren, Ljudmila Novak, Dorien Rookmaker
Zastępcy (art. 209 ust. 7) obecni podczas głosowania końcowego	Viola von Cramon-Taubadel

GŁOSOWANIE KOŃCOWE W FORMIE GŁOSOWANIA IMIENNEGO W KOMISJI OPINIODAWCZEJ

32	+
ECR	Carlo Fidanza, Tomasz Piotr Poręba, Dorien Rookmaker
NI	Mario Furore
PPE	Magdalena Adamowicz, Markus Ferber, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Cláudia Monteiro de Aguiar, Ljudmila Novak, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo
Renew	Izaskun Bilbao Barandica, Vlad Gheorghe, Elsi Katainen, Caroline Nagtegaal, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet
S&D	Andris Ameriks, Isabel García Muñoz, Bogusław Liberadzki, Rovana Plumb, Thomas Rudner, Vera Tax, Achille Variati, Petar Vitanov
The Left	Kateřina Konečná
Verts/ALE	Ciarán Cuffe, Karima Delli, Pär Holmgren, Tilly Metz, Viola von Cramon-Taubadel

2	-
ECR	Peter Lundgren
ID	Philippe Olivier

1	0
ID	Roman Haider

Objaśnienie używanych znaków:

+ : za

- : przeciw

0 : wstrzymało się

INFORMACJE O PRZYJĘCIU PRZEZ KOMISJĘ PRZEDMIOTOWO WŁAŚCIWĄ

Data przyjęcia	22.2.2024
Wynik głosowania końcowego	+ : 20 - : 1 0 : 0
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	Gilles Boyer, Olivier Chastel, Caterina Chinnici, Carlos Coelho, Ryszard Czarnecki, Luke Ming Flanagan, Daniel Freund, Isabel García Muñoz, Monika Hohlmeier, Joachim Kuhs, Petri Sarvamaa, Eleni Stavrou, Angelika Winzig, Lara Wolters
Zastępcy obecni podczas głosowania końcowego	Jozef Mihál, Andrey Novakov, Mikuláš Peksa, Sabrina Pignedoli, Michal Wiezik
Zastępcy (art. 209 ust. 7) obecni podczas głosowania końcowego	Ljudmila Novak, Mick Wallace

**GŁOSOWANIE KOŃCOWE W FORMIE GŁOSOWANIA IMIENNEGO W KOMISJI
PRZEDMIOTOWO WŁAŚCIWEJ**

20	+
ECR	Ryszard Czarnecki
NI	Sabrina Pignedoli
PPE	Caterina Chinnici, Carlos Coelho, Monika Hohlmeier, Ljudmila Novak, Andrey Novakov, Petri Sarvamaa, Eleni Stavrou, Angelika Winzig
Renew	Gilles Boyer, Olivier Chastel, Jozef Mihál, Michal Wiezik
S&D	Isabel García Muñoz, Lara Wolters
The Left	Luke Ming Flanagan, Mick Wallace
Verts/ALE	Daniel Freund, Mikuláš Peksa

1	-
ID	Joachim Kuhs

0	0

Objaśnienie używanych znaków:

+ : za

- : przeciw

0 : wstrzymało się