2024/2377

10.10.2024

RESOLUCIÓN (UE) 2024/2377 DEL PARLAMENTO EUROPEO

de 11 de abril de 2024

que contiene las observaciones que forman parte integrante de la Decisión sobre la aprobación de la gestión en la ejecución del presupuesto de la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo para el ejercicio 2022

EL PARLAMENTO EUROPEO,

— Vista su Decisión sobre la aprobación de la gestión en la ejecución del presupuesto de la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo para el ejercicio 2022,

— Vistos el artículo 100 y el anexo V de su Reglamento interno,

— Vista la opinión de la Comisión de Transportes y Turismo,

— Visto el informe de la Comisión de Control Presupuestario (A9-0091/2024),

A. Considerando que la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo se creó en virtud del Reglamento (UE) 2021/2085 ([1]) del Consejo (en lo sucesivo, «acto de base único»);

B. Considerando que, de conformidad con el artículo 174, apartado 6, del acto de base único, la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo es la sucesora legal y universal respecto de todos los contratos, incluidos los contratos de trabajo y los acuerdos de subvención, las responsabilidades y los bienes adquiridos de la Empresa Común Shift2Rail, a la que sustituyó y sucedió;

C. Considerando que la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo es una asociación público-privada de investigación e innovación en el sector ferroviario; que sus miembros fundadores son la Unión, representada por la Comisión, y los socios de la industria ferroviaria, como fabricantes de equipos ferroviarios, empresas ferroviarias, administradores de infraestructuras y centros de investigación;

D. Considerando que, para aumentar la transparencia, la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo debe comunicar en sus cuentas anuales la información pertinente relativa a las contribuciones de los miembros a cada programa; que, respecto de cada programa en el que operen, la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo debe presentar, por categoría de miembro hasta el final del ejercicio, toda la información pertinente, incluidos los objetivos legales de contribución fijados para el respectivo programa, el volumen de las contribuciones recibidas y el volumen de los compromisos jurídicos; que la Empresa Común debe seguir mejorando la transparencia;

Consideraciones generales

1. Toma nota de que, según el Informe del Tribunal de Cuentas sobre las cuentas anuales de la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo relativas al ejercicio 2022 (en lo sucesivo, «informe del Tribunal»), las cuentas anuales presentan fielmente, en todos sus aspectos significativos, la situación financiera de la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo a 31 de diciembre de 2022, así como los resultados de sus operaciones, sus flujos de tesorería y los cambios en los activos netos del ejercicio finalizado a dicha fecha, conforme a lo dispuesto en su Reglamento Financiero y a las normas contables aprobadas por el contable de la Comisión; toma nota, además, de que, según el informe del Tribunal, las operaciones que subyacen a las cuentas son, en todos los aspectos significativos, legales y regulares;

2. Acoge con satisfacción el éxito del inicio de las actividades de la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo a finales de 2021; acoge con satisfacción, además, su papel en la creación de una red ferroviaria integrada de la Unión para el transporte europeo de pasajeros y mercancías;

3. Reconoce que, según el informe anual de actividad consolidado de la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo ([2]), 2022 fue un año ambicioso y fructífero en el que se alcanzó la fase de aceleración de la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo y su programa, que ahora son plenamente operativos, incluidos el pilar de innovación, el pilar «Sistema» y, en breve, el grupo de despliegue; observa, al mismo tiempo, que 2022 fue un año crucial para los programas de innovación de la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo;

4. Toma nota de que todos los demostradores técnicos ya han mostrado los resultados de los trabajos que se han venido realizando desde la puesta en marcha del programa o están entrando en las fases finales de preparación para las demostraciones de 2023;

([1]) Reglamento (UE) 2021/2085 del Consejo, de 19 de noviembre de 2021, por el que se establecen las empresas comunes en el marco de Horizonte Europa y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 219/2007, (UE) n.º 557/2014, (UE) n.º 558/2014, (UE) n.º 559/2014, (UE) n.º 560/2014, (UE) n.º 561/2014 y (UE) n.º 642/2014 (DO L 427 de 30.11.2021, p. 17).

([2]) Informe anual de actividad consolidado de la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo 2022, https://rail-research.europa.eu/wp-content/uploads/2023/06/GB-Decision_07_2023_Annex_AAR_22.pdf

5. Observa que, durante 2022, los miembros fundadores colaboraron para hacer efectivos su compromiso con la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo presentando propuestas importantes para la convocatoria 2022-1, que, tras una evaluación abierta, transparente e independiente, se tradujo en seis proyectos emblemáticos que abarcaban la fase 1 del programa de la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo; observa que estos proyectos estaban operativos a finales de 2022; observa, además, que, paralelamente, el pilar «Sistema» se financió tras una importante licitación;

6. Observa, además, que el 2022 también estuvo marcado por la aplicación coherente de un enfoque sistémico a la evolución del ferrocarril, impulsado por la política de Dirección General de Movilidad y Transportes (DG MOVE) de la Comisión Europea, en el que Empresa Común para el Ferrocarril Europeo representa la parte de investigación e innovación y la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea (AFE) es la autoridad principal del con respecto al Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (ERTMS) y las aplicaciones telemáticas, lo que brinda a la industria ferroviaria europea la oportunidad de presentar sus puntos de vista y ambiciones con una sola voz, con la expectativa de un enfoque sistémico y coherente a nivel institucional;

7. Toma nota del Plan Maestro de la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo y de su adaptación al Plan con la agenda estratégica de investigación e innovación para el ferrocarril del Consejo Asesor Europeo sobre la Investigación Ferroviaria;

8. Pide una estrecha colaboración con las principales partes interesadas, a saber, el Consejo Asesor Europeo sobre la Investigación Ferroviaria, la AFE y otros programas/asociaciones, que supone un esfuerzo proactivo para fomentar sinergias y explorar oportunidades de proyectos conjuntos en el sector ferroviario europeo; acoge con satisfacción el compromiso de la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo con asociaciones y programas de terceros países destinados a mejorar la competitividad del sector;

Gestión presupuestaria y financiera

9. Toma nota de que, según el informe de la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo sobre la gestión presupuestaria y financiera de 2021, como resultado de tres modificaciones presupuestarias, el presupuesto aprobado por la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo ascendió a 171 400 000 EUR en créditos de compromiso y 180 800 000 EUR en créditos de pago ([3]);

10. Es consciente de que los cambios en el volumen del presupuesto de la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo dependen en gran medida de la fase de ejecución de los programas plurianuales de investigación e innovación; toma nota de que, en 2022, la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo comenzó la ejecución del programa Horizonte Europa y de que, por lo tanto, el presupuesto de 2022 incluye el compromiso presupuestario destinado a las primeras convocatorias de Horizonte Europa previstas para 2022 y el presupuesto de pagos para la prefinanciación correspondiente ([4]);

11. Observa que, al final del ejercicio 2022, la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo había ejecutado el 100 % de sus créditos de compromiso disponibles en su presupuesto activo (títulos 1 a 3); observa, además, que los créditos de pago se ejecutaron hasta el 79,1 % de los fondos activos (respectivamente, el 79 % de la ejecución en comparación con la totalidad del presupuesto de la Empresa Común, incluido el título 4) ([5]);

12. Toma nota de que, mediante la Decisión n.º 08/2021 del Consejo de Administración, de 25 de noviembre de 2021, el Consejo de Administración de la Empresa Común Shift2Rail adoptó el plan de trabajo y el presupuesto anuales iniciales para 2022, que siguieron aplicándose a la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo mediante la adopción por parte del Consejo de Administración de la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo de la denominada «decisión ómnibus»; observa que, en el momento de tal adopción, no estaba previsto que los créditos presupuestarios incluidos en el presupuesto de 2022 cubrieran todo el ejercicio 2022, sino que garantizaran el funcionamiento de las actividades hasta la puesta en marcha de la nueva asociación, la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo, y aseguraran la necesaria continuidad de las actividades;

13. Observa que, por lo que se refiere a los gastos administrativos, el porcentaje de ejecución fue del 100 % en los créditos de compromiso y del 84 % en los créditos de pago (frente a un 95 % en 2021); toma nota de que la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo justificó esta disminución por el hecho de que solo podía esperar que su plantilla estuviera completa a finales de año como muy pronto;

([3]) 13 600 000 EUR y 68 400 000 EUR, respectivamente, en 2021.
([4]) Informe del TCE (p. 106), https://www.eca.europa.eu/ECAPublications/SAR-JUS-2022/RAS-Jus-FY2022_ES.pdf.
([5]) Título 1: Gastos de personal, título 2: Gastos de infraestructura y funcionamiento, títulos 3 y 4: Gastos operativos.

14. Observa que, por lo que se refiere al presupuesto operativo, el porcentaje de ejecución fue del 100 % en los créditos de compromiso y del 79 % en los créditos de pago (frente a un 84 % en 2021); entiende que el porcentaje de ejecución incluye también los 76 000 EUR relativos a los expertos evaluadores gestionados por los servicios de la Agencia Ejecutiva Europea de Investigación;

15. Toma nota de que el importe (41 100 000 EUR) del título 5 (Créditos no utilizados que no se requerían para el ejercicio considerado) establecido para apoyar una aplicación transparente del artículo 6, apartado 5, del Reglamento Financiero de la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo (la denominada «norma N + 3») se reactivará en el presupuesto o los presupuestos del ejercicio o los ejercicios siguientes y se utilizará en primer lugar;

16. Toma nota, a partir de las observaciones del Tribunal, de que los importes de las contribuciones reconocidas por categoría de miembro (Unión y miembros privados) difieren significativamente entre sí; entiende que esto se debe a que las contribuciones en efectivo de la Unión se validan y reconocen cuando se abonan a la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo al inicio de la ejecución del proyecto, pero las contribuciones en especie de los miembros solo se reconocen tras la validación de los costes contraídos y declarados para la ejecución del proyecto;

17. Pide a la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo que aborde la diferencia entre el importe reconocido de las contribuciones en efectivo, por una parte, y las contribuciones en especie, por otra, ofreciendo información sobre los compromisos jurídicos de los miembros de la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo al final del ejercicio en lo que atañe a los acuerdos de subvención y contratos firmados; acoge con satisfacción el compromiso de la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo de abordar esta observación en las cuentas anuales del ejercicio siguiente (2023);

18. Observa que, por lo que respecta a la ejecución del programa Horizonte 2020, que, a finales de 2022, la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo había comprometido plenamente la contribución operativa máxima de la Unión de 384 500 000 EUR para los contratos y acuerdos de subvención firmados en el marco del programa Horizonte 2020; observa, asimismo, que, de este importe, aproximadamente 68 200 000 EUR (es decir, el 18 %) quedan pendientes de pago en los próximos años para proyectos aún por completar;

19. Observa con satisfacción que los miembros privados se habían comprometido jurídicamente a aportar contribuciones en especie a las actividades operativas de la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo por un valor de 320 700 000 EUR, y contribuciones en especie a actividades adicionales por un valor de 244 000 000 EUR, es decir, el 123,7 % del objetivo mínimo de 456 500 000 EUR, y que estos importes comprometidos se notificaron a finales de 2022;

20. Toma nota de que, en el caso de las actividades de Horizonte 2020, la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo no recibió nuevos créditos de compromiso operativos, ya que había finalizado su última convocatoria de propuestas al final de 2021; toma nota de que la tasa de ejecución de los créditos de pago operativos, incluidos los créditos no utilizados y reasignados, descendió al 47 % (frente al 61 % en 2021); entiende que, según la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo, esto se debió al aumento de los costes y a los problemas de entrega a los que se enfrentaron los beneficiarios como consecuencia de la crisis de la COVID-19 y la guerra en Ucrania, y que, en consecuencia, la duración de la mayoría de los proyectos de Horizonte 2020 tuvo que prorrogarse y los pagos finales se aplazaron a 2023;

21. Observa que, para la ejecución del programa Horizonte Europa, la Comisión realizó en 2022 aportaciones en efectivo por valor de 108 900 000 EUR; toma nota de que la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo cerró con éxito las dos primeras convocatorias en el marco del programa Horizonte Europa y utilizó casi en su totalidad la parte de contribución operativa de 107 500 000 EUR para prefinanciar los primeros acuerdos de subvención celebrados en el marco del programa;

22. Elogia los hitos fundamentales alcanzados por el programa Shift2Rail a finales de 2022, con el pleno compromiso de recursos y la realización de alrededor del 86 % del programa y el 91 % en la ejecución financiera del programa para 2023, con vistas a alcanzar las demostraciones operativas TRL6/7 cuya conclusión está prevista para 2023;

23. Observa que, en lo que respecta a las cuentas provisionales de la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo, no se recibió ningún certificado de auditoría para contribuciones en especie a actividades operativas o adicionales en 2022; espera la validación de las contribuciones en especie para actividades operativas de 2022 tras la presentación de los costes de proyecto en febrero de 2023;

24. Observa que en 2022 el valor acumulado de las actividades concedidas por la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo a la Empresa Común Shift2Rail para actividades de investigación e innovación ascendió a 619 400 000 EUR, de los que se utilizó un importe de 92 000 000 EUR;

25. Destaca la importancia de ofrecer un sistema ferroviario sostenible y resiliente mediante el desarrollo de un sistema ferroviario silencioso y sin emisiones e infraestructuras resistentes al cambio climático, la aplicación de la economía circular al sector ferroviario, la puesta a prueba del uso de procesos, tecnologías, diseños y materiales innovadores en el ciclo de vida de los sistemas ferroviarios y el desarrollo de otras soluciones innovadoras para el transporte guiado de superficie;

26. Pide un mayor apoyo a las actividades de investigación e innovación para lograr una red ferroviaria europea integrada, eliminando los obstáculos a la interoperabilidad y ofreciendo soluciones para la plena integración, que abarquen la gestión del tráfico, los vehículos y las infraestructuras, y la integración con anchos no estándar (como el ferrocarril de 1 520, 1 000 o 1 668 mm, que ha demostrado ser importante para los corredores solidarios en Ucrania); destaca la importancia de abordar las necesidades de los pasajeros y las empresas, acelerando la adopción de soluciones innovadoras para apoyar el espacio ferroviario europeo único, aumentando al mismo tiempo la capacidad y la fiabilidad y reduciendo los costes del transporte ferroviario;

27. Pide una transición rápida hacia un sistema ferroviario europeo más atractivo, fácil de utilizar, competitivo, asequible, de fácil mantenimiento, eficiente y sostenible, integrado en el sistema de movilidad más amplio, para apoyar el desarrollo de una industria ferroviaria europea fuerte y competitiva a escala mundial;

Contratación y personal

28. Observa, en relación con la ejecución de las actividades de contratación pública, que la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo ha cumplido los principios del Reglamento Financiero de la Unión y las orientaciones facilitadas en el Vademécum de contratación pública de la Comisión, y que, en consecuencia, la ejecución de las actividades ha obtenido la mejor rentabilidad posible; observa que los valores establecidos para los distintos procedimientos de contratación, que están por debajo de cualquier nivel de materialidad, teniendo en cuenta el valor total de las actividades de investigación e innovación y del programa, se derivan del conocimiento colectivo del personal implicado y de su experiencia en anteriores organizaciones privadas y públicas;

29. Toma nota de que, para los procedimientos abiertos, la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo siguió utilizando en 2022 las plataformas de licitación electrónica y presentación electrónica de ofertas disponibles en el sitio web e-Tendering de TED y accesibles desde el Portal de Financiación y Licitaciones; observa que, en el contexto de la estrategia de contratación electrónica, la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo inició en 2022 el proceso de incorporación de la herramienta de gestión de la contratación pública, la herramienta que sustituirá a los portales e-Notices y e-Tendering de TED ([6]);

30. Observa que, a lo largo de 2022, el director de Asuntos Jurídicos siguió actualizando varios documentos de orientación y plantillas para los procedimientos de contratación pública (a saber, calendarios, pliegos de condiciones de las licitaciones, apertura y evaluación de las ofertas, procedimientos de adjudicación de contratos de escasa cuantía, etc.) para adaptarlos a las necesidades de la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo y a las recomendaciones de la DG BUDG, en particular al procedimiento de presentación electrónica de ofertas;

31. Toma nota de que, en 2022, la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo llevó a cabo un procedimiento de licitación abierto, titulado «Europe's Rail System Pillar (3 lots) – framework services contracts for the provision of services to EU-Rail Joint Undertaking in the fields of System Pillar» (Pilar «Sistema» de la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo (3 lotes): contratos marco de servicios para la prestación de servicios a la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo en los ámbitos del pilar «Sistema»); observa que el importe total concedido asciende a 45 000 000 EUR, de los cuales 4 000 000 EUR se adjudicaron al lote 1, 37 000 000 EUR al lote 2 y 4 000 000 EUR al lote 3 ([7]);

32. Observa que los títulos 1 y 2 del presupuesto se ejecutaron hasta el 100 %, y que el título 1 (Gastos de personal) se utilizó principalmente para los salarios del personal; toma nota de que, durante el ejercicio, la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo también utilizó apoyo externo para cubrir las carencias hasta que se finalicen las contrataciones de personal y para hacer frente a la carga de trabajo relativa a las actividades de la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo;

33. Observa que, a finales de 2022, se habían cubierto veintiocho puestos;

34. Toma nota de que el Consejo de Administración aprobó la plantilla de personal actual de la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo el 1 de marzo de 2022, introduciendo puestos de agente temporal en relación con la nueva función de la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo en el pilar «Sistema» y para seguir reforzando el apoyo a las actividades políticas con su programa integrado de investigación e innovación;

35. Observa que, de conformidad con la plantilla de personal, la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo contará con veintinueve miembros del personal, incluidos dos expertos nacionales en comisión de servicio; observa que, en 2022, la mayoría de los puestos vacantes se cubrieron progresivamente y que, aunque ningún miembro del personal abandonó la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo, esta siguió sufriendo algunas bajas temporales; observa que, para cubrir las vacantes temporales o las ausencias de larga duración, la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo también utilizó competencias y conocimientos especializados externos para llevar a cabo sus actividades operativas y externalizó temporalmente algunas tareas administrativas;

([6]) Está previsto que el proceso de incorporación concluya en el primer o segundo trimestre de 2023.

([7]) Contratos marco de servicios para la prestación de servicios a la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo en los ámbitos del grupo principal del pilar «Sistema» (lote 1), conocimientos especializados del pilar «Sistema» (lote 2) y actividades de mantenimiento de la ETI CMS (lote 3), celebrados el 12 de julio de 2022 con el contratista System Pillar Consortium (para los tres lotes). Empresa Común para el Ferrocarril Europeo: informe anual de actividad consolidado 2022 (pp. 131 y 132).

36. Toma nota de que, según el informe anual de actividades consolidado de la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo, todavía se esperan mejoras en lo que respecta al equilibrio de género, tanto en el Consejo de Administración como en todos los demás niveles de la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo; observa que, en 2022, la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo contaba en el Consejo de Administración con 28 hombres (58 %) y 21 mujeres (42 %); observa que la proporción de género en la dirección de la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo era del 78 % de hombres y el 22 % de mujeres, y que el conjunto del personal estaba compuesto por un 65 % de hombres y un 35 % de mujeres; celebra que el Consejo de Administración haya nombrado a una segunda jefa de unidad para el equipo directivo de la Empresa Común; recomienda a la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo que siga mejorando la igualdad de género y procurando lograr el equilibrio geográfico al respecto;

Sistemas de gestión y control

37. Reconoce que, respecto de los gastos de Horizonte 2020, el Servicio Común de Auditoría de la Dirección General de Investigación e Innovación (DG RTD) de la Comisión es responsable de la auditoría *a posteriori*; observa que, para los gastos de Horizonte 2020 (liquidaciones y pagos finales), la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo notificó un porcentaje de error representativo del 2,2 % y un porcentaje de error residual del 1,3 %;

38. Observa, respecto al programa Horizonte Europa, que aún no se han llevado a cabo auditorías *a posteriori*, ya que los primeros pagos intermedios no se esperan hasta 2024;

39. Toma nota de que, con el fin de evaluar los controles sobre los pagos operativos de la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo, el Tribunal auditó una muestra aleatoria de pagos de Horizonte 2020 efectuados en 2022, centrándose en los beneficiarios finales ([8]); observa que, en un caso, el Tribunal detectó y cuantificó un error grave resultante de la sobreestimación de los costes de personal porque el beneficiario tuvo en cuenta costes indirectos en la base de cálculo de las tarifas de costes unitarios de los centros de costes; toma nota de que, sin embargo, tales costes están incluidos en el tipo fijo del 25 % para los costes indirectos;

40. Toma nota de que, aunque la Empresa Común para e Ferrocarril Europeo realizó controles previos con carácter *ad hoc* en proyectos de riesgo, al final de 2022 aún no había aplicado un enfoque estructurado basado en el riesgo para los controles previos; observa, en particular, que la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo no había adaptado los controles previos a los factores de riesgo elevado detectados por evaluaciones específicas del riesgo y que no había elaborado orientaciones prácticas internas sobre cómo aplicar un seguimiento basado en el riesgo, ni tampoco instrucciones sobre la manera en que el personal debe utilizar el módulo de gestión de riesgos disponible en el sistema COMPASS;

41. Toma nota, por consiguiente, de que la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo no garantizaba una evaluación completa y armonizada de los riesgos pertinentes relativos a los proyectos y a sus beneficiarios, lo que puede dar lugar a controles previos ineficientes o ineficaces que aumenten el riesgo de que se cofinancien costes no subvencionables, no se alcancen los objetivos del proyecto y se produzcan retrasos o incluso fracasos de los proyectos;

42. Se hace eco de la petición del Tribunal de que Empresa Común para el Ferrocarril Europeo aplique un enfoque estructurado basado en el riesgo para los controles previos aplicados a los riesgos pertinentes relativos a los proyectos y a sus beneficiarios; está de acuerdo con que, además, la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo debería elaborar orientaciones prácticas internas sobre cómo aplicar un seguimiento basado en el riesgo a los proyectos y a sus beneficiarios, y sobre cómo debería utilizar el personal el módulo de gestión de riesgos disponible en el sistema COMPASS;

43. Pide a la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo que aborde las deficiencias en el uso de la herramienta de seguimiento reforzado; está de acuerdo con que la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo debería garantizar que todas las acciones de seguimiento reforzado vayan acompañadas de acciones de control específicas dirigidas a los riesgos detectados, y que sean objeto de seguimiento en un plazo predefinido;

44. Toma nota de que la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo desea subrayar que el riesgo de errores en los pagos de subvenciones de Horizonte 2020 se vio muy mitigado por el uso de cantidades a tanto alzado;

45. Observa, en particular, que la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo garantizó cantidades a tanto alzado razonables recurriendo a expertos financieros durante los procedimientos de evaluación de las convocatorias e investigó y negoció cuidadosamente todas las partidas de costes cuestionadas por los expertos financieros en la fase de preparación del acuerdo de subvención, de conformidad con la Decisión C(2017)7151 de la Comisión, de 27 de octubre de 2017, por la que se autoriza el uso del reembolso sobre la base de una cantidad a tanto alzado para los costes subvencionables de las acciones en el marco del Programa Marco Horizonte 2020;

46. Observa con satisfacción que la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo, aunque ha incorporado procedimientos para la identificación previa de los factores que presentan un riesgo elevado para los acuerdos de subvención de Horizonte 2020, reconoce que estos procedimientos podrían ajustarse mejor a las orientaciones de la Comisión sobre los controles previos basados en el riesgo;

([8]) En cuanto a las operaciones de pago de subvenciones comprobadas en los beneficiarios, el umbral de notificación de errores cuantificables es el 1 % de los costes auditados (informe del Tribunal, p. 110).

Seguimiento de las observaciones de ejercicios anteriores

47. Toma nota de que las «observaciones» contenidas en los informes anuales específicos de la Empresas Común para el Ferrocarril Europeo son, en realidad, «recomendaciones sin un plazo específico» del Tribunal; toma nota de que el Tribunal hace un seguimiento anual de dichas observaciones evaluando su situación como «abierta» o «cerrada»;

48. Observa que, por lo que se refiere a las (dos) observaciones del Tribunal para 2021, una de ellas, referida a la baja tasa de ejecución del presupuesto disponible para pagos de operaciones de la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo para 2021, incluidos los créditos operativos no utilizados y reasignados (descendió al 61 %, frente al 76 % de 2020), sigue abierta;

49. Toma nota de que esta situación se debió principalmente a la mala calidad de los informes técnicos de los beneficiarios y a la necesidad de pruebas adicionales que confirmasen la consecución de los resultados del proyecto y al hecho de que el retraso de un único beneficiario afectaba al pago de la totalidad del importe a tanto alzado;

50. Valora positivamente que, en 2022, la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo elaborara un plan de acción para mejorar la presentación de información financiera de los beneficiarios, lo que es importante, en particular, para los reembolsos basados en una cantidad a tanto alzado para los costes subvencionables de las acciones cuando el retraso de un único beneficiario afecta al pago de la totalidad del importe a tanto alzado.