Jornal Oficial
da União Europeia

PT
Série L

2024/2377

10.10.2024

RESOLUÇÃO (UE) 2024/2377 DO PARLAMENTO EUROPEU

de 11 de abril de 2024

que contém as observações que constituem parte integrante da decisão sobre a quitação pela execução do orçamento da Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu para o exercício de 2022

O PARLAMENTO EUROPEU,

— Tendo em conta a sua decisão sobre a quitação pela execução do orçamento da Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu para o exercício de 2022,

— Tendo em conta o artigo 100.º e o anexo V do seu Regimento,

— Tendo em conta os pareceres da Comissão dos Transportes e do Turismo,

— Tendo em conta o relatório da Comissão do Controlo Orçamental (A9-0091/2024),

A. Considerando que a Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu foi instituída pelo Regulamento (UE) 2021/2085 ([1]) do Conselho («Ato de Base Único»);

B. Considerando que, nos termos do artigo 174.º, n.º 6, do Ato de Base Único, a Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu é a sucessora legal e universal no que respeita a todos os contratos, incluindo contratos de trabalho e convenções de subvenção, passivo e bens adquiridos da Empresa Comum Shift2Rail, que substituiu e à qual sucedeu;

C. Considerando que a Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu é uma parceria público-privada para a investigação e a inovação no setor ferroviário; considerando que os seus membros fundadores são a União, representada pela Comissão, e parceiros da indústria ferroviária, nomeadamente fabricantes de equipamento ferroviário, empresas ferroviárias, gestores de infraestruturas e centros de investigação;

D. Considerando que, a fim de aumentar a transparência, a Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu deve divulgar nas suas contas anuais informações pertinentes sobre as contribuições dos membros ao nível dos programas; considerando que, para cada programa ao abrigo do qual opera, a Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu deve apresentar, por categoria de membros até ao final do exercício, todas as informações pertinentes, nomeadamente os objetivos legais de contribuição fixados para o respetivo programa, o volume das contribuições recebidas e o volume dos compromissos jurídicos; considerando que a Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu deve continuar a reforçar a transparência;

Considerações gerais

1. Observa, com base no relatório do Tribunal de Contas (a seguir «relatório do Tribunal») sobre as contas anuais da Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu relativas ao exercício de 2022, que estas refletem com exatidão, em todos os aspetos materialmente relevantes, a situação financeira da Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu em 31 de dezembro de 2022, bem como os resultados das suas operações, os seus fluxos de caixa e a variação da situação líquida do exercício então encerrado, em conformidade com as disposições do seu Regulamento Financeiro e as regras contabilísticas adotadas pelo contabilista da Comissão; observa, além disso, que, segundo o relatório do Tribunal, as operações subjacentes às contas são, em todos os aspetos materialmente relevantes, legais e regulares;

2. Congratula-se com o início bem-sucedido das atividades da Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu no final de 2021; saúda, além disso, o seu papel na criação de uma rede ferroviária integrada da UE para passageiros e carga europeus;

3. Reconhece, com base no relatório anual de atividades consolidado da Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu ([2]), que 2022 foi um ano ambicioso e de sucesso em que se atingiu a fase de aceleração da Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu e respetivo programa, que estão agora plenamente operacionais, nomeadamente o pilar de inovação, o pilar «Sistema» e, em breve, o grupo de implantação; observa, ao mesmo tempo, que 2022 foi um ano crucial para os programas de inovação da Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu;

4. Assinala que todos os demonstradores técnicos já apresentaram os resultados do trabalho em curso desde o lançamento do programa ou estão a preparar-se para as etapas finais de elaboração das demonstrações a realizar em 2023;

([1]) Regulamento (UE) 2021/2085 do Conselho, de 19 de novembro de 2021, que cria as empresas comuns ao abrigo do Horizonte Europa e que revoga os Regulamentos (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 e (UE) n.º 642/2014 (JO L 427 de 30.11.2021, p. 17).

([2]) Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu: Relatório anual de atividades consolidado relativo a 2022 — https://rail-research.europa.eu/wp-content/uploads/2023/06/GB-Decision_07_2023_Annex_AAR_22.pdf.

5. Regista que, em 2022, os membros fundadores colaboraram no sentido de efetivar o seu compromisso para com a Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu dando contributos importantes no âmbito do convite à apresentação de propostas 2022-1, o que, na sequência de uma avaliação aberta, transparente e independente, resultou em seis projetos emblemáticos que abrangem a primeira fase do programa da Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu; constata que estes projetos estavam operacionais no final de 2022; constata, além disso, que, paralelamente, o pilar «Sistema» foi financiado na sequência de um importante concurso;

6. Assinala, além disso, que 2022 também foi marcado pela aplicação coerente de uma abordagem sistémica à evolução do transporte ferroviário, impulsionada pela política da Direção-Geral da Mobilidade e dos Transportes (DG MOVE) da Comissão, em que a Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu representa a vertente de investigação e inovação e a Agência Ferroviária da União Europeia (ERA) é a principal autoridade no que toca ao Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário (ERTMS) e às aplicações telemáticas, o que proporciona à indústria ferroviária europeia a oportunidade de apresentar os seus pontos de vista e ambições a «uma só voz», na expectativa de uma abordagem sistémica e coerente a nível institucional;

7. Regista o Plano Diretor da Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu e o seu ajustamento à Agenda Estratégica de Investigação e Inovação no Setor Ferroviário, concebida pelo Conselho Consultivo Europeu da Investigação Ferroviária (ERRAC);

8. Louva a estreita colaboração com as principais partes interessadas, nomeadamente o ERRAC, a AFE e outros programas/parcerias, que implica um esforço proativo no sentido de promover sinergias e explorar oportunidades para projetos conjuntos no setor ferroviário europeu; congratula-se com o compromisso da Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu para com associações e programas de países terceiros, destinados a reforçar a competitividade da indústria;

Gestão orçamental e financeira

9. Observa, com base no relatório da Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu sobre a gestão orçamental e financeira de 2021, que, em resultado de três alterações orçamentais, o orçamento adotado pela Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu ascendeu a 171,4 milhões de EUR em dotações de autorização e a 180,8 milhões de EUR em dotações de pagamento ([3]);

10. Está ciente de que as alterações na dimensão do orçamento da Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu dependem, em grande medida, da fase de execução dos programas plurianuais de investigação e inovação; faz notar que, em 2022, a Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu deu início à execução do programa Horizonte Europa e, por conseguinte, o orçamento de 2022 inclui o orçamento de autorizações para os primeiros convites à apresentação de propostas do Horizonte Europa previstos para 2022 e o orçamento para pagamentos de pré-financiamento correspondentes ([4]);

11. Verifica que, no final de 2022, a Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu tinha executado 100 % das suas dotações de autorização disponíveis no seu orçamento ativo (títulos 1 a 3); verifica, além disso, que as dotações de pagamento foram executadas até 79,1 % dos fundos ativos (respetivamente, 79 % da execução em comparação com a totalidade do orçamento da Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu, incluindo o título 4) ([5]);

12. Faz notar que, mediante a Decisão n.º 08/2021 do Conselho Diretivo, de 25 de novembro de 2021, o Conselho Diretivo da Empresa Comum Shift2Rail adotou o plano de trabalho anual e o orçamento iniciais para 2022, que continuaram a aplicar-se à Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu através da adoção pelo respetivo Conselho Diretivo da chamada «decisão omnibus»; observa que, no momento dessa adoção, não estava previsto que as dotações orçamentais incluídas no orçamento de 2022 cobrissem todo o exercício de 2022, mas sim que assegurassem o funcionamento das atividades até ao lançamento da nova parceria, da Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu, e assegurassem a necessária continuidade das atividades;

13. Assinala que, no que diz respeito às despesas administrativas, a taxa de execução das dotações de autorização foi de 100 % e a das dotações de pagamento foi de 84 % (face a 95 % em 2021); observa que a Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu justificou esta diminuição com o facto de a Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu só poder preencher o seu quadro de pessoal no final do ano, na melhor das hipóteses;

([3]) 13,6 milhões de EUR e 68,4 milhões de EUR, respetivamente, em 2021.
([4]) Relatório do TCE (p. 106), https://www.eca.europa.eu/ECAPublications/SAR-JUS-2022/RAS-Jus-FY2022_PT.pdf.
([5]) Título 1 — Despesas de pessoal; título 2 — Infraestruturas e despesas operacionais; títulos 3 e 4 — Despesas operacionais.

14. Constata que a taxa de execução do orçamento operacional foi de 100 % no caso das dotações de autorização e de 79 % no caso das dotações de pagamento (em comparação com 84 % em 2021); entende que a taxa de execução inclui também 76 000 EUR relativos aos peritos avaliadores geridos pelos serviços da Agência de Execução Europeia da Investigação;

15. Observa que o montante (41,1 milhões de EUR) previsto no título 5 (Dotações não utilizadas não necessárias no exercício em curso) estabelecido para apoiar uma execução transparente do artigo 6.º, n.º 5, do Regulamento Financeiro da Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu (a chamada «regra n+3») será reativado no(s) orçamento(s) do exercício seguinte e utilizado em primeiro lugar;

16. Constata, com base nas observações do Tribunal, que os montantes das contribuições reconhecidas por categoria de membros (União e membros privados) diferem significativamente entre si; entende que tal se deve ao facto de as contribuições em numerário da UE serem validadas e reconhecidas quando pagas à Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu no início da execução dos projetos, mas as contribuições em espécie dos membros só serem reconhecidas após a validação das despesas incorridas e declaradas para a execução dos projetos;

17. Insta a Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu a eliminar a diferença entre o montante reconhecido das contribuições em dinheiro, por um lado, e das contribuições em espécie, por outro, facultando informações sobre os compromissos jurídicos dos membros da Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu no final do exercício, em termos de convenções de subvenção e contratos assinados; congratula-se com o compromisso da Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu de dar resposta a esta observação nas contas anuais do exercício seguinte (2023);

18. Observa que, no que respeita à execução do programa Horizonte 2020, no final de 2022, a Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu tinha autorizado na íntegra a contribuição operacional máxima da UE de 384,5 milhões de EUR para convenções de subvenção e contratos assinados no âmbito do programa Horizonte 2020; assinala igualmente que, deste montante autorizado, cerca de 68,2 milhões de EUR (ou seja, 18 %) terão de ser pagos nos próximos anos relativamente a projetos ainda por concluir;

19. Regista com satisfação que os membros privados se comprometeram legalmente a fornecer contribuições em espécie para as atividades operacionais da Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu no valor de 320,7 milhões de EUR e contribuições em espécie para atividades adicionais de 244 milhões de EUR, ou seja, 123,7 % do objetivo mínimo de 456,5 milhões de EUR, e que estes montantes autorizados foram comunicados no final de 2022;

20. Assinala que a Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu não recebeu novas dotações de autorização operacionais para as atividades do Horizonte 2020, uma vez que tinha concluído o seu último convite à apresentação de propostas antes do final de 2021; verifica que a taxa de execução das dotações de pagamento operacionais, incluindo dotações operacionais não utilizadas e reafetadas, diminuiu para 47 % (em comparação com 61 % em 2021); entende que, de acordo com a Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu, tal se deveu ao aumento dos custos e aos problemas de execução enfrentados pelos beneficiários devido à crise da COVID-19 e à guerra na Ucrânia e que, consequentemente, a duração da maioria dos projetos do Horizonte 2020 teve de ser prolongada e os pagamentos finais foram adiados para 2023;

21. Constata, relativamente à execução do programa Horizonte Europa, que, em 2022, a Comissão efetuou contribuições em numerário no valor de 108,9 milhões de EUR; regista que a Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu encerrou com êxito os dois primeiros convites à apresentação de propostas no âmbito do programa Horizonte Europa e utilizou quase na íntegra a parte da contribuição operacional de 107,5 milhões de EUR para o pré-financiamento das primeiras convenções de subvenção celebradas ao abrigo do programa;

22. Louva os marcos cruciais alcançados pelo programa Shift2Rail no final de 2022, com uma afetação total dos recursos e cerca de 86 % do programa concluído — e 91 % em termos de execução financeira do programa para 2023 —, com vista a alcançar as demonstrações operacionais de TRL6/7 previstas para conclusão em 2023;

23. Constata que, no que diz respeito às contas provisórias da Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu, não foi recebido qualquer certificado de auditoria relativo a contribuições em espécie para atividades operacionais e adicionais de 2022; aguarda a validação das contribuições em espécie para atividades adicionais referentes a 2022 na sequência da apresentação dos custos do projeto em fevereiro de 2023;

24. Observa que, em 2022, o valor acumulado das atividades atribuídas pela Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu à Empresa Comum Shift2Rail para atividades de investigação e inovação ascende a 619,4 milhões de EUR e que foram utilizados 92 milhões de EUR;

25. Destaca a importância de criar um sistema ferroviário sustentável e resiliente, desenvolvendo transportes ferroviários sem emissões, silenciosos e dotados de infraestruturas resistentes às alterações climáticas, recorrendo à economia circular, à experimentação de processos, tecnologias, conceções e materiais inovadores durante o ciclo de vida dos sistemas ferroviários, bem como criando outras soluções inovadoras para o transporte terrestre guiado;

26. Preconiza um maior apoio às atividades de investigação e inovação para criar uma rede ferroviária europeia integrada, eliminar os obstáculos à interoperabilidade e fornecer soluções para a plena integração, incluindo a gestão do tráfego, os veículos, as infraestruturas e a integração com bitolas não normalizadas (como as redes ferroviárias de 1 520, 1 000 ou 1 668 mm de bitola), que se revelaram importantes para os corredores solidários na Ucrânia); realça a importância de dar resposta às necessidades dos passageiros e das empresas, bem como de acelerar a adoção de soluções inovadoras para apoiar o espaço ferroviário europeu único, aumentando simultaneamente a capacidade, a fiabilidade e a redução dos custos dos transportes ferroviários;

27. Defende uma transição célere para um sistema ferroviário europeu mais atrativo, de fácil utilização, competitivo, a preços acessíveis, fácil de manter, eficiente e sustentável, integrado no sistema de mobilidade mais vasto, a fim de apoiar o desenvolvimento de uma indústria ferroviária europeia forte e competitiva a nível mundial;

Contratos públicos e pessoal

28. Observa, no que diz respeito à execução das atividades de adjudicação de contratos, que a Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu respeitou os princípios do Regulamento Financeiro e as orientações fornecidas no vade-mécum da Comissão sobre contratos públicos, o que se traduziu na realização das atividades de uma forma economicamente mais vantajosa; os valores estabelecidos para os diferentes procedimentos de adjudicação de contratos, que são inferiores a qualquer limiar de materialidade, tendo em conta o valor total das atividades de investigação e inovação e do programa, resultam dos conhecimentos coletivos do pessoal envolvido e da experiência anterior destes em organizações privadas e públicas;

29. Observa que, em 2022, para os concursos abertos, a Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu continuou a utilizar as plataformas de concursos eletrónicos e de apresentação eletrónica de propostas disponíveis no sítio Web de contratação pública eletrónica TED e acessíveis no portal de oportunidades de financiamento e concursos; constata que, no contexto da estratégia de contratação pública eletrónica, em 2022, a Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu deu início ao processo de integração do instrumento de gestão dos contratos públicos, que substituirá os anúncios eletrónicos e os concursos eletrónicos do TED ([6]);

30. Observa que, em 2022, o diretor jurídico continuou a atualizar vários documentos de orientação e modelos para os procedimentos de adjudicação de contratos (designadamente, o calendário, o caderno de encargos, a abertura e a avaliação das propostas, os procedimentos de adjudicação de contratos de valor reduzido, etc.) para os adaptar às necessidades da Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu e às recomendações da DG BUDG, em especial ao procedimento de apresentação eletrónica de propostas;

31. Assinala que, em 2022, a Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu realizou um concurso aberto intitulado: «Europe's Rail System Pillar (3 lots) — framework services contracts for the provision of services to EU-Rail in the fields of System Pillar» [Pilar «Sistema» da Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu (3 lotes) — contratos-quadro de serviços para a prestação de serviços à Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu nos domínios do pilar «Sistema»]; regista que o montante total atribuído é de 45 milhões de EUR, dos quais quatro milhões de EUR foram atribuídos ao lote 1, 37 milhões de EUR ao lote 2 e quatro milhões de EUR ao lote 3 ([7]);

32. Constata que os títulos 1 e 2 do orçamento foram executados até 100 %, sendo o título 1 (Despesas de pessoal) utilizado principalmente para as remunerações do pessoal; regista que, durante o exercício em causa, a Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu também recorreu ao apoio externo para colmatar as lacunas até que estejam concluídos os recrutamentos de pessoal e para fazer face ao volume de trabalho relacionado com as atividades da Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu;

33. Observa que, no final de 2022, tinham sido preenchidos 28 lugares;

34. Faz notar que o conselho diretivo aprovou o atual quadro de pessoal da Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu em 1 de março de 2022, introduzindo lugares de agente temporário em relação à nova função da Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu no pilar «Sistema» e para continuar a reforçar o apoio às atividades políticas através do seu programa integrado de investigação e inovação;

35. Observa que, de acordo com o quadro de pessoal, a Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu deverá ter ao seu serviço 29 efetivos, incluindo dois peritos nacionais destacados; verifica que, em 2022, a maioria dos lugares vagos foi progressivamente preenchida e que, apesar de nenhum membro do pessoal ter deixado a Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu, houve várias pessoas que tiraram licenças temporárias; observa que, para colmatar lacunas temporárias ou ausências prolongadas, a Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu também recorreu a competências e conhecimentos especializados externos para desenvolver as suas atividades operacionais, bem como à externalização temporária de algumas tarefas administrativas;

([6]) O processo de integração deverá estar concluído no primeiro ou no segundo trimestre de 2023.

([7]) A Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu nos domínios do grupo principal do pilar «Sistema» (lote 1), conhecimentos especializados do pilar «Sistema» (lote 2) e atividades de manutenção (lote 3), contrato celebrado em 12 de julho de 2022 com o contratante System Pillar Consortium (para os três lotes). Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu: Relatório anual de atividades consolidado relativo a 2022 (p. 131 e 132).

36. Observa, com base no Relatório Anual de Atividades Consolidado da Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu, que ainda se esperam melhorias no que diz respeito ao equilíbrio de género, tanto no conselho de administração como em todos os outros níveis da Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu; constata que, em 2022, a Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu tinha 28 (58 %) homens e 21 (42 %) mulheres no conselho de administração; observa que o rácio de género ao nível da administração da Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu era de 78 % de homens e 22 % de mulheres e que, no total, o pessoal era composto por 65 % de homens e 35 % de mulheres; saúda o facto de o conselho de administração ter nomeado uma segunda chefe de unidade para a equipa de gestão da Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu; sugere que a Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu continue a melhorar o equilíbrio de género e a procurar um maior equilíbrio geográfico a este respeito;

Sistemas de gestão e de controlo

37. Está ciente de que o Serviço de Auditoria Comum da Direção-Geral da Investigação e da Inovação (DG RTD) da Comissão é responsável pela realização das auditorias *ex post* às despesas do Horizonte 2020 e do Horizonte Europa; observa que, no que respeita às despesas do programa Horizonte 2020 (apuramentos e pagamentos finais), a Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu comunicou uma taxa de erro representativa de 2,2 % e uma taxa de erro residual de 1,3 %;

38. Observa que, no que respeita ao programa Horizonte Europa, ainda não foram realizadas auditorias *ex post*, uma vez que os primeiros pagamentos intercalares só estão previstos para 2024;

39. Faz notar que, para avaliar os controlos dos pagamentos operacionais da Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu, o Tribunal auditou uma amostra aleatória de pagamentos do Horizonte 2020 realizados em 2022 ao nível dos beneficiários finais ([8]); assinala que, num caso, o Tribunal detetou e quantificou um erro grave resultante da sobredeclaração de custos de pessoal porque o beneficiário incluiu custos indiretos na base de cálculo das taxas de custos unitários dos centros de custo; observa, porém, que estes custos são cobertos pela taxa fixa de 25 % para os custos indiretos;

40. Faz notar que, embora a Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu tenha efetuado ocasionalmente controlos *ex ante* baseados nos riscos de projetos de risco, até ao final de 2022 ainda não tinha aplicado uma abordagem estruturada baseada nos riscos aos controlos *ex ante*; assinala, em particular, que a Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu não tinha adaptado os controlos *ex ante* aos fatores de risco elevado identificados por avaliações de risco específicas e que não tinha desenvolvido orientações práticas internas sobre como fazer um acompanhamento baseado nos riscos, nomeadamente instruções sobre a forma como o pessoal deve utilizar o módulo de gestão de riscos disponível no sistema COMPASS;

41. Observa, por conseguinte, que a Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu não assegurou uma avaliação completa e harmonizada dos riscos pertinentes relacionados com os seus projetos e beneficiários, o que pode resultar em controlos *ex ante* ineficientes e/ou ineficazes, aumentando o risco de cofinanciamento de custos inelegíveis, de incumprimento dos objetivos dos projetos, de atrasos ou mesmo de falhas nos projetos;

42. Faz seu o apelo do Tribunal para que a Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu aplique uma abordagem estruturada baseada nos riscos aos controlos *ex ante* que abranja os riscos pertinentes relacionados com os projetos e os beneficiários; concorda, além disso, que a Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu deve desenvolver orientações práticas internas sobre como fazer um acompanhamento baseado nos riscos ao nível dos projetos e dos beneficiários e sobre a forma como o pessoal deve utilizar o módulo de gestão de riscos disponível no sistema COMPASS;

43. Solicita que a Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu elimine as insuficiências na utilização do instrumento de acompanhamento reforçado; concorda que a Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu deve assegurar que todas as ações de acompanhamento reforçado sejam acompanhadas de ações de controlo específicas orientadas para os riscos assinalados e que sejam objeto de um seguimento num prazo predefinido;

44. Regista que a Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu gostaria de sublinhar que a utilização de montantes fixos permitiu reduzir consideravelmente o risco de erros nos pagamentos de subvenções do Horizonte 2020;

45. Observa, em particular, que a Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu assegurou montantes fixos razoáveis recorrendo a peritos financeiros durante os procedimentos de avaliação dos convites à apresentação de propostas e investigou e negociou cuidadosamente todos os elementos de custos questionados pelos peritos financeiros na fase de preparação da convenção de subvenção, em conformidade com a Decisão C(2017)7151 da Comissão, de 27 de outubro de 2017, que autoriza a utilização do reembolso com base num montante fixo para os custos elegíveis de ações no âmbito do programa-quadro Horizonte 2020;

46. Regista com satisfação que a Empresa Comum, embora tenha integrado procedimentos para a identificação *ex ante* de fatores que representam um risco elevado para as convenções de subvenção do Horizonte 2020, reconhece que estes procedimentos poderiam ser mais bem alinhados com as orientações da Comissão em matéria de controlos *ex ante* baseados no risco;

([8]) No que diz respeito às operações de pagamento de subvenções testadas junto dos beneficiários, o limiar para a comunicação de erros quantificáveis é de 1 % dos custos auditados (Relatório do TCE, p. 110).

Seguimento das observações dos anos anteriores

47. Faz notar que as observações constantes dos relatórios anuais específicos da Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu são, de facto, «recomendações não calendarizadas» do Tribunal; observa que o TCE dá anualmente seguimento a essas observações, classificando-as como «abertas» ou «fechadas»;

48. Assinala que, no que diz respeito a duas observações do Tribunal relativas a 2021, uma delas permanece aberta e é referente à baixa taxa de execução do orçamento disponível para pagamentos operacionais da Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu para 2021, designadamente as dotações operacionais não utilizadas e reafetadas (diminuiu para 61 % em comparação com 76 % em 2020);

49. Regista que esta situação se deveu principalmente à má qualidade dos relatórios técnicos dos beneficiários e à necessidade de provas adicionais para confirmar a obtenção dos resultados do projeto, mas também ao facto de o atraso de um único beneficiário afetar o pagamento da totalidade do montante fixo;

50. Regozija-se com o facto de, em 2022, a Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu ter elaborado um plano de ação para melhorar os relatórios financeiros dos beneficiários, o que é importante, em particular, para os reembolsos com base num montante fixo para os custos elegíveis das ações em que o atraso de um único beneficiário afeta o pagamento da totalidade do montante fixo.