



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 22.6.2011
C(2011) 4317 final

DÉCISION D'EXÉCUTION DE LA COMMISSION

du 22.6.2011

modifiant la décision C (2011) 1766 de la Commission du 22 mars 2011 établissant un programme de travail pluriannuel pour l'octroi en 2011 de subventions dans le domaine du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) pour la période 2007-2013

DÉCISION D'EXÉCUTION DE LA COMMISSION

du 22.6.2011

modifiant la décision C (2011) 1766 de la Commission du 22 mars 2011 établissant un programme de travail pluriannuel pour l'octroi en 2011 de subventions dans le domaine du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) pour la période 2007-2013

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (CE) n° 680/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier de la Communauté dans le domaine des réseaux transeuropéens de transport et d'énergie¹ (ci-après «le règlement RTE»), et notamment son article 8,

vu la décision n° 661/2010/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport² (ci-après «les orientations sur les RTE»),

vu le règlement (CE, Euratom) n° 1605/2002 du Conseil du 25 juin 2002 portant règlement financier applicable au budget général des Communautés européennes³ (ci-après «le règlement financier»), et notamment son article 110, paragraphe 1,

vu le règlement (CE, Euratom) n° 2342/2002 de la Commission du 23 décembre 2002 établissant les modalités d'exécution du règlement (CE, Euratom) n° 1605/2002 du Conseil du 25 juin 2002 portant règlement financier applicable au budget général des Communautés européennes⁴ (ci-après «les modalités d'exécution du règlement financier»), et notamment son article 166,

considérant ce qui suit:

- (1) La Commission a adopté la décision C (2011) 1766 du 22 mars 2011 établissant un programme de travail pluriannuel pour l'octroi en 2011 de subventions dans le domaine du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) pour la période 2007-2013.
- (2) Conformément aux points 1.2 et 5.1 de l'annexe à la décision C (2011) 1766 du 22 mars 2011, un programme de travail pluriannuel supplémentaire peut être adopté en 2011.

¹ JO L 162 du 22.6.2007, p. 1.

² JO L 204 du 5.8.2010, p. 1.

³ JO L 248 du 16.9.2002, p. 1.

⁴ JO L 357 du 31.12.2002, p. 1.

- (3) À ce titre, la présente modification au programme de travail pluriannuel pour 2011 est dictée par la nécessité d'inclure les domaines du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) et des services d'information fluviale (SIF) et d'augmenter le budget mis à disposition des autoroutes de la mer (AM).
- (4) La décision vaut décision de financement au sens de l'article 75, paragraphe 2, du règlement financier.
- (5) La présente décision de financement peut également couvrir le paiement d'intérêts de retard conformément à l'article 83 du règlement financier et à l'article 106, paragraphe 5, des modalités d'exécution.
- (6) Conformément à la procédure visée à l'article 15 du règlement RTE, le comité du concours financier a été consulté et a émis un avis favorable sur le programme de travail pluriannuel pour 2011.

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La décision C (2011) 1766 de la Commission est modifiée comme suit:

Le texte de l'article 2:

«Le montant total sur lequel porte la présente décision s'élève à 30 000 000 EUR.»

est remplacé comme suit: «Le montant total sur lequel porte la présente décision s'élève à 180 000 000 EUR.»

Article 2

Une ANNEXE bis est ajoutée.

Fait à Bruxelles, le 22.6.2011.

Par la Commission
Siim KALLAS
Vice-président



ANNEXE bis

1. BUDGET

1.1 Ligne budgétaire:

Article 06 03 03 – Soutien financier aux projets d'intérêt commun dans le domaine du réseau transeuropéen de transport.

1.2 Ressources budgétaires:

Sur la base de la présente modification au programme de travail pluriannuel qui octroie un concours financier dans le domaine du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) en 2011, un montant supplémentaire de 150 millions d'euros est disponible pour des projets d'intérêt commun dans le domaine du réseau transeuropéen de transport lié aux catégories suivantes:

- le système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) (à concurrence de 100 millions d'euros);
- les services d'information fluviale (SIF) (à concurrence de 10 millions d'euros); et
- les autoroutes de la mer (AM) (à concurrence de 40 millions d'euros).

Ce montant complète le budget de 30 millions d'euros déjà mis à disposition dans le cadre du programme de travail pluriannuel adopté pour 2011 pour des projets d'intérêt commun dans le domaine du réseau transeuropéen de transport lié aux autoroutes de la mer (AM).

2. PRIORITÉS ET GRANDES LIGNES DES INTERVENTIONS DE L'UNION APPLIQUÉES DANS LE CADRE DU PROGRAMME DE TRAVAIL PLURIANNUEL

La décision de la Commission C (2011) 1766 du 22 mars 2011 définit la base pour l'octroi d'une aide aux catégories suivantes de projets d'intérêt commun dans le domaine du réseau transeuropéen de transport:

- Autoroutes de la mer (AM)
- La présente décision modificative définit la base pour l'octroi d'une aide aux projets d'intérêt commun dans le domaine du réseau transeuropéen de transport lié au système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) et aux services d'information fluviale (SIF).
- Elle établit également la base du budget disponible supplémentaire pour l'octroi d'une aide aux projets d'intérêt commun dans le domaine du réseau transeuropéen de transport lié aux autoroutes de la mer (MA). À l'exception du budget supplémentaire et du calendrier indicatif de l'appel à propositions, toutes les données relatives aux AM sont celles figurant dans la décision C (2011) 1766 de la Commission du 22 mars 2011; la présente ANNEXE bis traite uniquement de l'ERTMS et des SIF.

Pour ces projets relevant des catégories SIF, ERTMS et AM, dans le cadre des priorités et des objectifs généraux définis dans le présent programme de travail, des objectifs plus spécifiques peuvent être précisés dans l'appel à propositions.

3. OBJECTIFS ET PRIORITÉS:

3.1. Afin de mettre en œuvre les principales priorités du programme de travail modifié, les objectifs généraux énoncés ci-après seront poursuivis:

3.1.1 Système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS)

En vertu de l'article 10 des orientations sur les RTE, l'objectif global est de promouvoir le déploiement du système européen de gestion du trafic ferroviaire qui compte à ce jour deux composantes: le GSM-R («Global System for Mobile Communications – Railway») et l'ETCS («European Train Control System», système européen de contrôle des trains).

En supprimant les entraves techniques à l'interopérabilité, le déploiement de l'ERTMS contribuera directement à la réalisation d'objectifs principaux de la politique des transports, tels que: la création de grands axes de transport interopérables reliant les réseaux nationaux et facilitant le fonctionnement du marché intérieur; l'utilisation optimale des capacités des infrastructures existantes; l'amélioration de la sécurité et de la fiabilité du réseau; une meilleure accessibilité des régions périphériques de la Communauté; la diminution de l'encombrement de l'infrastructure ferroviaire et un rééquilibrage de la part des différents modes; ainsi qu'une atténuation de l'impact des transports sur l'environnement.

3.1.2 Services d'information fluviale (SIF)

En vertu de l'article 11, paragraphe 5 et de l'article 16 des orientations sur les RTE, l'objectif général est d'encourager le déploiement de l'«infrastructure intelligente SIF» dans le cadre d'une mise en œuvre harmonisée, au niveau européen, des services d'information fluviale (SIF), réglementés par la **directive 2005/44/CE**⁵ qui définit des règles contraignantes pour la communication de données et l'équipement SIF ainsi que le niveau minimum de service des futures applications SIF. La directive constitue le cadre du déploiement de systèmes et services SIF harmonisés et interopérables à travers l'Europe.

Pour la période de programmation 2007-2013, les projets doivent porter essentiellement sur le déploiement d'une infrastructure relais et sur la fourniture de services d'information fluviale. La multiplicité de ces services requiert un niveau élevé d'interopérabilité et de compatibilité des services eux-mêmes, des technologies diffusantes sur lesquelles ils reposent et des processus associés.

Afin d'encourager la mise en œuvre coordonnée des SIF en Europe, le plan directeur pour les SIF RTE-T a recensé les activités SIF nationales en cours et prévues ainsi que les plans d'investissement et a défini un certain nombre d'aspects techniques considérés comme prioritaires dans le contexte du programme RTE-T. Il a en outre souligné plusieurs problèmes juridiques et organisationnels qui devront être résolus à un moment ou à un autre pour optimiser les avantages des SIF et pour garantir une mise en œuvre coordonnée, harmonisée et synchronisée dans les différents pays concernés.

⁵ JO L 255 du 30.9.2005, p. 152–159

3.2. Objectifs spécifiques

3.2.1 Système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS)

- Pour la période 2011-2014, les actions se concentreront sur la facilitation et l'accélération de la mise en œuvre du plan de déploiement européen⁶. À ce titre, le soutien sera davantage axé sur l'équipement et la mise à niveau des lignes et des trains ainsi que sur des actions destinées à renforcer l'interopérabilité entre les lignes et l'équipement embarqué mis en œuvre par des fournisseurs différents. L'objectif général est de parvenir à une meilleure consolidation du déploiement ERTMS sur l'ensemble du marché ferroviaire.

Afin de réaliser les objectifs ci-dessus, les subventions RTE-T seront accordées aux domaines prioritaires suivants:

- **Domaine prioritaire 1:** la campagne d'essais ETCS destinée à démontrer l'interopérabilité entre les lignes et l'équipement embarqué de version 2.3.0d provenant de fournisseurs différents.

Dans le cadre du présent domaine prioritaire, les essais qui bénéficieront des subventions RTE-T auront lieu dans des sites qui sont indépendants de tous fournisseurs et impliqueront un grand nombre de lignes équipées et de produits embarqués mis en œuvre par des fournisseurs différents. La diffusion correcte des résultats des essais permettra d'améliorer les spécifications des essais et les produits ETCS commercialement disponibles.

- **Domaine prioritaire 2:** la mise à niveau des lignes et des trains actuels à la version 2.3.0d

Dans le cadre du présent domaine prioritaire, les lignes et les trains pour lesquels un contrat a été conclu avant l'entrée en vigueur de la décision 2008/386/CE de la Commission peuvent bénéficier des subventions RTE-T dans le cadre de leur mise à niveau en vue de garantir la compatibilité avec les normes 2.3.0d. Les essais de compatibilité sont considérés comme faisant partie de la stratégie de mise à niveau.

- **Domaine prioritaire 3:** l'équipement de lignes

Dans le cadre du présent domaine prioritaire, les actions qui encouragent la mise en œuvre opportune du déploiement européen seront soutenues. Les subventions RTE-T soutiendront notamment la mise en place de la base technique 3. Les projets nationaux ne faisant pas partie du plan de déploiement européen seront aussi considérés comme relevant de la présente priorité s'ils peuvent prouver leur valeur ajoutée pour garantir la compatibilité à l'échelle européenne.

- **Domaine prioritaire 4:** l'équipement de trains

⁶ Décision C (2009) 5607 finale de la Commission du 22 juillet 2009 modifiant la décision n° 2006/679/CE relative à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système «contrôle-commande et signalisation» du système ferroviaire transeuropéen conventionnel

Dans le cadre du présent domaine prioritaire, l'équipement embarqué, notamment celui destiné aux services de fret ferroviaire, bénéficiera d'un concours financier à condition que deux États membres au moins (les pays de l'AELE étant assimilés aux États membres à cet égard) consentent à son autorisation et qu'il puisse être mis à niveau avec la base technique 3. Les essais relatifs à l'ensemble des scénarios impliquant la version 2.3.0d et la base technique 3 seront aussi regroupés dans ces actions.

- Domaine prioritaire 5: les aspects techniques contribuant à la mise en œuvre de l'ERTMS

Les actions qui bénéficieront du concours financier RTE-T dans le cadre du présent domaine de priorité concerneront l'un des domaines suivants:

- les études et les campagnes d'essai sur le terrain concernant la possibilité d'utiliser un support de données ETCS à commutation par paquets qui soit compatible avec le GSM-R;
- la compatibilité de l'équipement GSM-R embarqué avec différents réseaux;
- des plans de mise en œuvre de corridors de fret/ERTMS qui respectent le règlement 913/2010⁷;
- la compatibilité électromagnétique sur les corridors ERTMS, sous la forme d'études et de campagnes de validation;
- le transfert de la commande automatique des trains vers l'ETCS et l'amélioration de la précision de l'odométrie en vue d'effectuer des arrêts automatiques précis dans les gares.

3.2.2 Services d'information fluviale (SIF)

L'objectif global est de favoriser le déploiement de l'«infrastructure intelligente SIF» dans le cadre d'une mise en œuvre harmonisée des SIF dans toute l'Europe pour la période de programmation RTE-T 2007-2013.

Les services d'information fluviale sont réglementés par la **directive 2005/44/CE** qui définit des règles contraignantes pour la communication de données et l'équipement SIF, ainsi que le niveau minimum de service des futures applications SIF. La directive constitue un cadre européen pour la mise en œuvre harmonisée des SIF, ainsi que pour la compatibilité et l'interopérabilité des systèmes SIF actuels et futurs dans toute l'Europe.

Les projets doivent porter essentiellement sur le déploiement d'une infrastructure relais et sur la fourniture de services d'information fluviale. La multiplicité de ces services requiert un niveau élevé d'interopérabilité et de compatibilité des services eux-mêmes, des technologies diffusantes sur lesquelles ils reposent et des processus associés.

⁷ Règlement (UE) n° 913/2010 du Parlement européen et du Conseil du 22 septembre 2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif, L 276/22

Le plan directeur pour les SIF a défini un certain nombre d'aspects techniques considérés comme prioritaires dans le contexte du programme RTE-T. Il a en outre souligné plusieurs problèmes juridiques et organisationnels qui devront être résolus à un moment ou à un autre pour optimiser les avantages des SIF et pour garantir une mise en œuvre coordonnée, harmonisée et synchronisée dans les différents pays concernés.

Les aspects techniques sont les suivants:

- installer les équipements embarqués et les infrastructures au sol requis (matériel, logiciels, etc.);
- faire des essais et valider la faisabilité technique, l'interopérabilité et la compatibilité des technologies, des systèmes, des services et des applications;
- continuer d'améliorer les technologies, systèmes, services et applications essentiels pour les SIF et parachever leur mise au point;
- mettre en œuvre de nouveaux services SIF harmonisés, en particulier au niveau de la gestion des transports et de la sécurité;
- fournir un retour d'informations et contribuer à la mise à jour et à l'amélioration des normes et des spécifications techniques.

Aspects organisationnels

- préciser les missions et les responsabilités des autorités associées aux services d'information fluviale et à leur mise en place;
- définir et mettre en œuvre des concepts d'échange (transnational) de données.

Questions juridiques

- Élaborer des accords administratifs relatifs aux échanges internationaux de données et aux questions connexes.

4. RÉSULTATS ESCOMPTÉS

La mise en œuvre en 2011 d'une partie du programme de travail pluriannuel pour la période 2007-2013, couvrant les domaines du système européen de gestion du trafic ferroviaire et des services d'information fluviale, vise à accroître encore l'efficacité et la visibilité du financement de l'UE en faveur des actions prioritaires dans le domaine du réseau transeuropéen de transport.

- En ce qui concerne l'ERTMS, la mise en œuvre du programme de travail devrait prouver la progression de la compatibilité à l'échelle de l'UE de la version 2.3.0d des équipements en bord de voie et embarqués, quels que soient les fournisseurs ou les pays impliqués. Elle devrait en outre faciliter la certification et l'agrément de la mise en service du matériel roulant équipé de l'ERTMS et abaisser les coûts de l'équipement embarqué.
- Les domaines de priorité énoncés dans ce programme de travail devraient aussi stimuler les parties prenantes pour développer le marché des produits de la base technique 3 à partir des spécifications préliminaires qui sont actuellement disponibles. Ce développement est une composante essentielle de la validation des nouvelles fonctionnalités introduites dans la

base technique 3 au travers des essais de laboratoire qui correspondent à la mise en œuvre réelle sur le terrain. En outre, la production préliminaire des prototypes de la base technique 3 est nécessaire pour la validation des spécifications d'essai de la base technique 3.

- La mise en œuvre du programme de travail devrait également fournir la possibilité de soulever des aspects techniques dont l'évolution future de l'ERTMS est tributaire, comme la mise en place du GPRS.

Le financement du déploiement de l'infrastructure SIF doit aboutir à l'intégration complète des services de gestion de transport et du trafic fluvial sur lesquels la navigation intérieure de l'Atlantique à la Mer Noire repose.

L'octroi d'aides à ces actions devrait permettre des progrès significatifs dans le sens de l'achèvement du réseau transeuropéen de transport, tel qu'il a été approuvé par le Parlement européen et le Conseil (date d'achèvement prévue: 2020). L'octroi d'un concours financier de l'UE doit faciliter la collecte des fonds publics et privés nécessaires pour respecter les exigences des calendriers.

5. CALENDRIER DES APPELS À PROPOSITIONS PLURIANNUELS 2011 ET MONTANTS INDICATIFS DISPONIBLES

Projets visés au point	Appels (dates indicatives et particularités)	Montants indicatifs ⁸
Autoroutes de la mer (AM)	Juin 2011	40 millions d'euros*
Système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS)	Juin 2011	100 millions d'euros
Services d'information fluviale (SIF)	Juin 2011	10 millions d'euros

* Ce montant vient s'ajouter aux 30 millions d'euros déjà disponibles au titre de la décision C (2011) 1766 de la Commission du 22 mars 2011. Un seul appel à propositions sera lancé dans le domaine des AM, avec un budget total de 70 millions d'euros.

5.1. Calendrier indicatif des appels à propositions et montants disponibles dans le programme de travail pluriannuel de fin 2011 à 2013

Le montant total disponible pour des subventions en application du présent programme de travail pluriannuel dans le domaine du réseau transeuropéen de transport est compris entre 80 et 85 % de l'enveloppe financière de 8 013 milliards d'euros allouée au transport pour la période 2007-2013, comme indiqué à l'article 18 du règlement RTE.

⁸ Les coûts encourus pour les projets sont éligibles à partir du 1er janvier de l'exercice budgétaire correspondant

Comme prévu à l'article 8 du règlement RTE, un examen à mi-parcours du programme de travail pluriannuel RTE-T a été effectué en 2010. Les projets recensés dans le cadre de l'examen n'épuiseront pas tous les fonds qui leur ont été alloués pendant la période couverte par le programme. Par conséquent, il est possible de modifier la planification des futurs appels à propositions prévue dans le programme de travail pluriannuel pour 2007-2013 par la décision de la Commission C (2007) 3512 du 23 juillet 2007.

6. CRITÈRES D'ADMISSIBILITÉ

6.1. Candidats éligibles

Seules les candidatures écrites soumises par des personnes morales de droit privé ou public légalement constituées et enregistrées dans un État membre sont éligibles à un soutien financier de l'UE.

Les candidatures doivent être présentées par:

- un ou plusieurs États membres et/ou
- en accord avec les États membres concernés, par des organisations internationales, des entreprises communes ou des entreprises publiques ou privées.

Les propositions de projet soumises par des personnes physiques ne sont pas recevables.

Les pays tiers ou les personnes physiques ou morales établies en dehors de l'UE ne peuvent en aucun cas bénéficier de ces subventions.

6.2. Projets éligibles

6.2.1. Projets d'intérêt commun

Seuls les projets liés à un ou plusieurs projets d'intérêt commun identifiés dans les orientations RTE peuvent bénéficier d'un concours financier de l'UE.

6.2.2. Conformité au droit de l'Union

L'octroi d'une aide de l'UE aux projets d'intérêt commun est subordonné au respect de la législation applicable de l'UE⁹, notamment en ce qui concerne l'interopérabilité, la protection de l'environnement, la concurrence et la passation de marchés publics.

6.2.3. Autres sources de financement

L'Union ne peut accorder aucune aide financière pour des parties de projet bénéficiant d'un financement au titre des autres instruments financiers dont elle dispose.

⁹ Conformément à l'article 12 du règlement RTE

6.2.4 Contribution minimale de l'UE

Sauf dans des cas dûment justifiés, l'UE exige une contribution totale minimale aux coûts éligibles d'une action proposée, qui s'élève à 1 million d'euros pour les travaux et, à 500 000 euros pour les études.

6.2.5 Indépendance des travaux/études

Une proposition doit porter sur des travaux ou des études, au sens de l'article 2, paragraphes 8 et 9 du règlement RTE.

6.3. Motifs d'exclusion

Dans l'appel à propositions, la Commission attirera l'attention des candidats sur les articles 93 à 96 et l'article 114 du règlement (CE, Euratom) n° 1605/2002 du 25 juin 2002 portant règlement financier applicable au budget général des Communautés européennes¹⁰ (ci-après dénommé «le règlement financier»), ainsi que sur l'article 133 du règlement (CE, Euratom) n° 2342/2002 de la Commission du 23 décembre 2002 établissant les modalités d'exécution du règlement n° 1605/2002¹¹ (ci-après «les modalités d'exécution du règlement financier»).

7. CRITÈRES DE SÉLECTION

Les candidats doivent disposer de sources de financement stables et suffisantes pour maintenir leur activité pendant la période de réalisation du projet subventionné et pour participer à son financement. Ils doivent disposer des compétences et qualifications professionnelles requises pour mener à bien l'action proposée.

Les candidats qui sont des États membres, des organismes du secteur public (autorités locales ou régionales, organismes de droit public¹² ou associations formées par une ou plusieurs de ces autorités ou un ou plusieurs organismes de droit public¹³, organisations internationales¹⁴) ou un groupement européen d'intérêt économique (GEIE)¹⁵ sont dispensés de prouver leur capacité financière et opérationnelle.

¹⁰ JO L 248 du 16.9.2002, p. 1.

¹¹ JO L 357 du 31.12.2002, p. 1.

¹² Organisme de droit public: tout organisme:

a) créé pour satisfaire spécifiquement des besoins d'intérêt général ayant un caractère autre qu'industriel ou commercial; et

b) doté de la personnalité juridique; et

c) dont l'activité est financée majoritairement par l'État, les collectivités territoriales ou d'autres organismes de droit public, ou soumis à un contrôle de direction par ces organismes; ou ayant un conseil d'administration, un directoire ou un conseil de surveillance dont plus de la moitié des membres sont nommés par l'État, par les autorités régionales ou locales ou par d'autres organismes régis par le droit public

¹³ Par exemple: une entreprise commune créée en application de l'article 187 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (ex-article 171 du traité CE)

¹⁴ Aux termes de l'article 43, paragraphe 2, du règlement 2342/2002, on entend par «organisations internationales»:

a) les organisations de droit international public créées par des accords intergouvernementaux ainsi que les agences spécialisées créées par celles-ci;

b) le Comité international de la Croix-Rouge (CICR);

c) la Fédération internationale des Sociétés nationales de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge.

¹⁵ Créé conformément au règlement (CEE) n° 2137/85 du Conseil du 25 juillet 1985 et détenu à 100 % par un ou des organismes publics.

7.1. Capacité financière

Le ou les candidats doivent avoir la capacité financière de mener à bien l'action pour laquelle une subvention est sollicitée et devront accompagner leur candidature de leurs états financiers relatifs au dernier exercice clos, certifiés par un contrôleur externe.

7.2. Capacité opérationnelle

Le ou les candidats doivent avoir la capacité technique et opérationnelle de mener à terme le projet pour lequel une subvention est sollicitée et fournir les documents attestant cette capacité.

Les informations fournies par les candidats ayant bénéficié d'une aide au titre du RTE-T à partir de 2004 peuvent être prises en compte pour évaluer la capacité opérationnelle de ces mêmes candidats.

8. CRITÈRES D'ATTRIBUTION

Seules les propositions conformes aux critères d'éligibilité et de sélection seront évaluées, en fonction de leur degré de contribution aux objectifs et aux priorités mentionnées ci-dessus. La décision d'octroyer un concours financier de l'UE prend en considération, entre autres, les critères d'attribution généraux suivants¹⁶:

- la maturité du projet;
- l'effet incitatif que l'intervention de l'UE aura sur les financements publics et privés;
- la solidité du montage financier du projet;
- les incidences socio-économiques;
- les conséquences et avantages pour l'environnement;
- la nécessité de surmonter les obstacles financiers;
- la complexité du projet, par exemple celle liée à la nécessité de franchir des obstacles naturels;
- la mesure dans laquelle le projet contribue à la continuité et à l'interopérabilité du réseau, ainsi qu'à l'optimisation de sa capacité;
- la mesure dans laquelle le projet contribue à améliorer la qualité, la sécurité et la sûreté du service;
- la mesure dans laquelle le projet contribue au fonctionnement du marché intérieur et à la réalisation d'autres priorités du réseau transeuropéen de transport;

¹⁶ Règlement RTE; C (2007) 2158 du 23.5.2007.

- la mesure dans laquelle le projet contribue au rééquilibrage des différents modes de transport en faveur des plus respectueux de l'environnement;
- la qualité de la candidature.

Les appels à propositions et les documents qui les accompagnent préciseront la manière dont ces critères seront interprétés et pondérés lors du processus d'évaluation.

9. TAUX DE COFINANCEMENT MAXIMAL¹⁷

Le montant du concours financier de l'UE n'excède pas les taux suivants:

- études:
 - 50 % du coût éligible des études, quel que soit le projet d'intérêt commun concerné.
- travaux:
 - 10 % maximum pour les projets d'intérêt commun;
 - 20 % maximum du coût éligible des travaux pour les projets prioritaires;
 - 30 % maximum du coût éligible pour les tronçons transfrontaliers des projets prioritaires, pour autant que les États membres concernés aient donné à la Commission toutes les garanties nécessaires sur la viabilité financière et sur le calendrier de mise en œuvre du projet.
- système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS):
 - équipements en bord de voie:
 - 50 % maximum du coût éligible des études et des travaux
 - équipements embarqués:
 - 50 % maximum du coût éligible de développement et de réalisation des prototypes pour l'installation de l'ERTMS sur du matériel roulant existant, à condition que le prototype soit certifié dans au moins deux États membres;
 - 50 % maximum du coût éligible des équipements en série pour l'installation de l'ERTMS sur du matériel roulant.
- systèmes de gestion du trafic routier, aérien, fluvial, maritime et côtier:
 - 20 % maximum du coût éligible des travaux.

¹⁷ Conformément à l'article 6, paragraphe 2 du règlement RTE.

10. INSTRUMENT DE MISE EN ŒUVRE

L'aide financière sera régie par des décisions de financement individuelles adoptées par la Commission.