



- ☒ Protocole / Minutes / Protokoll
☐ Protocole décisions / Resolutions / Beschlussprotokoll
☐ Notice / File note / Aktenvermerk
☐ Rapport / Report / Rapport

Original EN

Lieu, date, heure / Place, date, time of réunion / Ort, Datum, Zeit 15 octobre 2020	Visa / Approved / Visum AH/AG Réf. F3504	Etabli le /Date of this document / Erstellt am 26 octobre 2020
Participants / Participants / Teilnehmer CER (observateur) Elizabeth Bragina DB Claus Leitzke DB Cargo Michael Müller NS Adriaan Hagdorn (Président) OTIF (observateur) Aleksandr Kuzmenko PKP Cargo Edyta Zaręba SNCF Maria Skarżyńska SNCF Nicolas Desle Thalys Cécile Delprat-Mazeran Trenitalia Claire Piessevaux SG CIT Alberto Gallo (Vice-président) Nina Scherf Sandra Dobler Excusés : --	Distribution / Circulation / Verteiler Participants Autres membres de la Commission CUI Autres membres du CIT CER UIC OTIF	

Thème /Subject / Thema 30^{ème} réunion de la Commission CUI	
Texte / Narrative / Text	Traité par /Action by / Bearbeitet durch
Ouverture de la réunion et accueil des participants	
<p>Le Président de la Commission CUI, Adriaan Hagdorn (NS), souhaite la bienvenue aux participants à la réunion, qui se déroule sous forme de visioconférence en raison des restrictions actuellement applicables aux déplacements dans le contexte de la pandémie de coronavirus. Il les remercie de leur présence et salue en particulier Claire Piessevaux, qui représente pour la première fois Thalys à la Commission CUI.</p> <p>En raison du contexte particulier entourant cette réunion, le contenu a été allégé et seuls les points 2 [Projet RNE/FTE « Redesign of the International Timetabling Process » (TTR)], 3 (Suivi des « Questions des membres du CIT »), 4 (E-SCU-I), 5 (Conditions générales du CIT relatives à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire en lien avec le nouveau projet RNE), 7.1 (TIS), 7.3 (Discussion relative à l'organisation d'un workshop en 2021) et 7.4 (Élection du Vice-président) sont examinés en réunion.</p>	
Documents de travail et quorum	
<p>Le document de travail et ses annexes ont été envoyés le 1^{er} octobre 2020.</p> <p>La présentation faite en réunion fait l'objet de l'annexe 1 au présent protocole.</p> <p>Les participants confirment avoir pris note du Guide du CIT sur le droit de la concurrence et s'y conformer durant toute la durée de la réunion en ligne.</p>	Documents disponibles sur le site Internet du CIT.

La Commission CUI est valablement constituée et est donc autorisée à prendre des décisions.	
1. Informations générales	
<p><u>Informations générales du Département juridique de l'OTIF</u></p> <p>Le chef du Département juridique de l'OTIF, Aleksandr Kuzmenko, renseigne sur l'évolution concernant les ratifications des modifications de la COTIF et de ses Appendices, suite à leur adoption par les 12^{ème} et 13^{ème} Assemblées générales.</p> <p>Les modifications de la COTIF et de ses Appendices D (CUV), F (APTU) et G (ATMF), adoptées par la 12^{ème} Assemblée générale sont désormais ratifiées par quinze États membres.</p> <p>Les modifications de la COTIF et de ses Appendices E (CUI) et G (ATMF), ainsi que le nouvel Appendice H (EST), adoptés par la 13^{ème} Assemblée générale en septembre 2018, sont pour l'heure ratifiés par cinq États membres.</p> <p>Les modifications de la COTIF entrent en vigueur douze mois après leur approbation par les deux tiers des États membres (c'est-à-dire après avoir été approuvées par 32 États membres) et les modifications concernant les Appendices à la COTIF entrent en vigueur douze mois après leur approbation par la moitié des États membres (soit 22 États membres).</p> <p>M. Kuzmenko précise par ailleurs qu'un nouveau pays va en principe rejoindre l'OTIF dans un avenir proche.</p> <p>Il renseigne en outre sur la création d'une Commission ad hoc pour la coopération lors de la 13^{ème} Assemblée générale. Cette Commission est composée de représentants des États membres de l'OTIF et d'organisations d'intégration économique régionale ayant adhéré à la COTIF. Elle est chargée d'orienter la coopération avec d'autres organisations et associations internationales (comme par exemple l'Organisation pour la Coopération des Chemins de Fer– OSJD).</p> <p>En raison de la pandémie de COVID-19, le Groupe de travail d'experts juridiques de l'OTIF a été contraint de différer légèrement ses travaux en 2020. La prochaine réunion devrait avoir lieu du 23 au 25 mars 2021, au cours de laquelle des sujets intéressant les associations telles que le CIT devraient être examinés, auquel cas le CIT sera invité à la réunion.</p> <p><u>Proposition de la Commission européenne visant à retenir des mesures pour un marché ferroviaire durable dans la perspective de la pandémie de COVID-19</u></p> <p>Le Secrétariat général du CIT (SG CIT) indique que le Règlement arrêtant des mesures pour un marché ferroviaire durable compte tenu de la pandémie de COVID-19 est entré en vigueur. Il a été officiellement adopté par le Conseil de l'Union européenne fin septembre et publié le 12 octobre (https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/ALL/?uri=CELEX:52020PC0260).</p> <p><u>Actualisation du point 1.1.2 du document de travail : révision du règlement (CE) 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (PRR)</u></p> <p>Le 1^{er} octobre 2020, les représentants du Conseil et du Parlement européen sont parvenus à un accord préliminaire sur la révision du PRR à l'occasion du quatrième trilogue. Les voyageurs seront en principe autorisés à prendre leur vélo à bord des trains. Pour rendre cette mesure possible, les entreprises ferroviaires mettront à disposition un nombre adéquat de supports pour bicyclettes à bord de leurs trains. Les nouvelles règles imposeront des titres de transport directs pour des trains de correspondance exploités par une seule et même entreprise ferroviaire (ou par une filiale détenue à 100 %), par exemple lorsqu'un voyage prévoit une correspondance entre un train régional et un train longue-distance. Elles obligeront également les voyageurs à mobilité réduite à avertir l'entreprise ferroviaire de leurs projets de voyage 24 heures à l'avance (contre 48 aujourd'hui).</p>	

<p>Selon la Commission européenne, ces changements permettraient de clarifier les modalités d'exécution et de traitement des réclamations mais aussi d'améliorer l'accès aux informations et les droits des voyageurs à mobilité réduite. L'éventail des droits des voyageurs serait également élargi aux services longue distance existants.</p> <p>Il appartient maintenant aux institutions d'adopter cet accord provisoire. Les règles convenues entreraient alors en vigueur dès leur publication au Journal officiel de l'Union européenne et seraient applicables 24 mois plus tard.</p>	
<p>Décision : La Commission CUI prend acte des informations dans le document de travail.</p>	
<p>2. Projet RNE/FTE « Redesign of the International Timetabling Process » (TTR)</p>	
<p>Le SG CIT renseigne les membres de la Commission CUI sur le projet TTR, lancé de concert entre le ForumTrainEurope et RailNetEurope.</p> <p>Ce projet a pour but de revoir le système d'établissement des horaires des trains en Europe et d'accroître la capacité des infrastructures. Ces mesures permettront d'harmoniser les capacités/commandes de sillons et le processus d'attribution en Europe.</p> <p>Le SG CIT insiste sur les défis juridiques que soulève ce projet.</p> <p>Certains membres de la Commission CUI expriment des craintes quant à la manière de créer un tel modèle de réservation de sillons. Comment sera-t-il possible en outre de connaître les capacités d'infrastructure disponibles pour pouvoir répondre aux demandes concernant l'horaire annuel, d'anticiper les capacités nécessaires en cas de restrictions (par ex. en cas de travaux d'infrastructure) et celles qu'il faudra préserver pour répondre aux exigences nouvelles de planification roulante (voir diapo 9 de la présentation à l'Annexe 1). L'article 26 de la directive 2012/34/UE et son principe « d'utilisation efficace des capacités » doivent ici s'appliquer.</p> <p>En octobre 2018, la « TTR Legal Task Force », qui se compose de gestionnaires d'infrastructure, d'entreprises ferroviaires, de la CER et du CIT, et qui est pilotée par RNE, avait élaboré une analyse juridique préliminaire du projet, intitulée TTR Legal Challenges and possible solutions, laquelle arrivait à la conclusion que le TTR ne pouvait être pleinement mis en œuvre dans toute l'Europe avec le cadre juridique actuel, car certains éléments se trouvent dans des « zones grises » sur le plan juridique, ce qui engendre un degré élevé d'insécurité juridique.</p> <p>Cette analyse devrait être réexaminée sous peu ; la représentante de la CER, Elizabeth Bragina, informe les participants que la nécessité d'une révision est fondée sur l'avis du Service juridique de la Commission européenne, selon lequel le projet TTR ne peut être mis en œuvre avec le cadre juridique actuel car il n'est pas pleinement conforme à la directive 2012/34/UE.</p> <p>Le Président de la Commission CUI, Adriaan Hagdorn, considère que la Commission CUI devrait suivre de plus près l'évolution du projet et inclure ce dernier dans le programme de travail.</p> <p>Les EF sont priées de suivre le projet en leur sein afin d'éviter qu'il ne devienne l'apanage de RNE/des gestionnaires d'infrastructure et d'assurer que les intérêts des EF soient pris en compte.</p> <p>Pour plus d'informations sur le projet TTR, voir les diapos 5 à 19 de la présentation à l'Annexe 1.</p>	<p>Commission CUI/ SG CIT</p> <p>Commission CUI/ SG CIT</p>
<p>Décisions : La Commission CUI</p> <ul style="list-style-type: none"> - prend acte des informations dans le document de travail ; - demande au SG CIT de continuer à participer à la TTR Legal Task Force ; - décide de suivre de plus près l'évolution du projet et d'inclure ce dernier dans son programme de travail (voir le point 7 du présent protocole) ; - demande à ses membres de suivre l'évolution du projet au sein de leur entreprise. 	<p>SG CIT Commission CUI/ SG CIT</p> <p>Commission CUI</p>

3. Questions des membres du CIT

3.1 Follow-up : remboursement des frais d'annulation de sillons en cas de « force majeure » / « circonstances exceptionnelles »

Le SG CIT rappelle aux participants que ce sujet est toujours débattu au sein du PRIME Charging Subgroup (la plateforme d'échange entre les gestionnaires d'infrastructure en Europe et la DG MOVE).

Afin de comprendre l'impact financier des frais d'annulation pour les EF après des perturbations causées par un cas de force majeure, la Commission européenne a mis en place une nouvelle expérience sur le Corridor Rhin-Alpes visant à collecter des données spécifiques afin de connaître le montant total des frais d'annulation payés par les EF pour les sillons annulés en relation avec des trains internationaux sur le corridor en raison d'événements de force majeure imputables à l'infrastructure. La CE continue d'étudier les résultats de cette expérience nouvelle.

Les membres de la Commission CUI se sont interrogés sur la manière dont ils pourraient apporter leur concours à la CE sur cette question. Ils sont parvenus à la conclusion que le SG CIT doit approfondir le sujet et préparer un document reprenant également le travail précédemment réalisé par la Commission CUI. Le SG CIT distribuera ce document en prévision de la prochaine réunion.

Quelques questions opérationnelles devront trouver une réponse en vue de la poursuite des travaux :

- Comment les systèmes garantissent-ils qu'il est clair pour les GI et les EF que le train franchit plusieurs frontières ?
- Comment les EF reçoivent-elles les informations indiquant que les frais d'annulation ont été annulés (ou non) en raison d'un cas de force majeure ?
- L'article 35 et l'annexe VI de la directive 2012/34/UE prévoient la mise en place d'un système de redevances liées à la performance « Performance scheme ». Le point 2 de l'annexe VI stipule que les causes des retards sont rangées dans l'une des catégories qui y sont énumérées. Le point 8 prévoit la catégorie « causes externes qui ne sont imputables ni au gestionnaire de l'infrastructure ni à l'entreprise ferroviaire ». Ce système d'amélioration des performances pourrait-il indiquer si la circulation d'un train a été interrompue en raison de ces causes externes et dans quelle mesure des frais ont par conséquent été annulés (ou non) ?

Les membres de la Commission CUI décident de prendre contact avec les services compétents au sein de leurs entreprises afin de clarifier ces questions. Les réponses doivent être transmises au SG CIT d'ici au **13 décembre**. Le Vice-président de la Commission CUI (Alberto Gallo) propose d'utiliser le Train Information System (TIS) pour recevoir certaines de ces informations. Par ailleurs, il explique que pour Trenitalia, le problème ne réside pas tant dans l'acceptation de cas de force majeure sur des sillons transfrontaliers/internationaux mais plutôt dans le fait que les EF doivent fréquemment payer des amendes en cas de retard sur un tronçon national même lorsque le retard est imputable au gestionnaire d'infrastructure sur un tronçon national situé en amont.

3.2 Document Questions fréquentes (« FAQ ») sur les accords-cadres

A l'issue des précédentes discussions, le SG CIT a élaboré cet été un document intitulé « Questions fréquentes (FAQ) sur les accords-cadres », qu'il a distribué aux membres de la Commission CUI afin d'obtenir leurs commentaires et suggestions en retour.

Le Vice-président de la Commission CUI, Alberto Gallo, renseigne sur les résultats d'une consultation du gestionnaire d'infrastructure italien RFI quant aux pénalités appliquées lorsqu'il n'est pas en mesure de fournir les sillons réservés dans un accord-cadre.

Trenitalia a demandé à RFI de garantir que :

- (i) le système de pénalité prévu dans l'accord-cadre s'applique également en cas de « modification » de la réservation convenue dans l'accord-cadre (par ex. en cas de modification des horaires, des itinéraires, des arrêts, de la fréquence ; de limitation/d'extension de l'itinéraire ; de la vitesse, etc.), et non pas seulement en cas d'annulation de sillons alloués initialement ;

<p>(ii) le système de pénalité appliqué, si RFI ne fournit pas les sillons convenus dans l'accord-cadre, compense l'ensemble du manque à gagner (après déduction des frais évitables de l'EF).</p> <p>Début octobre 2020, RFI a rejeté les propositions de Trenitalia, répliquant que :</p> <p>(i) le droit européen et le droit national prévoient implicitement la possibilité de modifier les réservations de sillons convenues dans l'accord-cadre au cours des première et deuxième étapes de la procédure de coordination, tandis que leur annulation (en dernier ressort) a vocation à garantir l'accès au marché à de nouveaux acteurs. Le système actuel serait ainsi en parfaite conformité avec la législation en vigueur ;</p> <p>(ii) sur la base des dispositions de l'art. 9.6 du règlement d'exécution 545/2016, RFI peut refuser de conclure de nouveaux accords-cadres lorsque les recettes qu'ils génèrent sont inférieures aux pénalités à verser aux EF en cas d'annulation par RFI des sillons réservés. Selon RFI, l'obligation de couvrir l'ensemble des manques à gagner (comme le demande Trenitalia) est de nature à faire obstacle à l'allocation de sillons à d'autres acteurs. Quoi qu'il en soit, si une pénalité doit être versée, celle-ci doit rester neutre du point de vue du bilan du GI, et d'un montant ne dépassant pas le niveau des bénéfices supplémentaires générés par le nouvel accord-cadre.</p> <p>L'autorité de surveillance italienne devrait faire part de sa décision sur cette question d'ici à la mi-novembre 2020.</p> <p>La Commission CUI conclut que ses membres doivent réexaminer le document Questions fréquentes « FAQ » et de transmettre leurs commentaires éventuels au SG CIT au 13 décembre au plus tard.</p> <p>Le document consolidé Question fréquentes « FAQ » fait l'objet de l'Annexe 2 (en anglais). Au terme de la consultation, le document pourra être consulté sur le site Internet du CIT, sous le lien suivant : https://cit-rail.org/fr/infrastructure/ (dans l'espace réservé aux membres).</p>	<p>Commission CUI/ SG CIT</p>
<p>Décisions :</p> <p>La Commission CUI</p> <ul style="list-style-type: none"> - prend acte des informations dans le document de travail ; - demande à ses membres de clarifier les questions opérationnelles liées à la « force majeure » évoquées au point 3.1 et de transmettre leur réponse au SG CIT d'ici au 13 décembre ; - demande au SG CIT d'élaborer un document qui pourrait être transmis à PRIME afin de trouver une solution au problème du « remboursement des frais d'annulation de sillons en cas de force majeure ». Le document sera d'abord soumis pour avis à la Commission CUI avant d'être communiqué à PRIME ; - décide de réexaminer le document Questions fréquentes « FAQ » et de transmettre ses observations éventuelles au SG CIT d'ici au 13 décembre. 	<p>SG CIT/ Commission CUI</p> <p>SG CIT/ Commission CUI</p> <p>SG CIT/ Commission CUI</p>
<p>4. Modèle de contrat européen relatif à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire (E-SCU-I)</p> <p>Les membres de la Commission CUI sont informés du contexte des travaux sur le Modèle de contrat européen relatif à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire. Le SG CIT informe également la Commission CUI sur la progression des discussions avec RNE. Après les réunions communes de RNE et du CIT en septembre de cette année, auxquelles la plupart des membres de la Commission CUI ont assisté, la Legal Task force de RNE sur l'E-SCU-I et le CIT ont échangé sur différentes propositions de texte concernant les clauses de l'E-SCU-I. Certaines questions sont demeurées ouvertes, à propos notamment des points 3 « Modification du contrat », 6.2. « Paiement et comptabilisation » et 10 « Litiges et for ».</p> <p>La Commission CUI examine le projet de texte actuel de l'E-SCU-I et décide de soumettre une contre-proposition du CIT sur le point 3, laquelle sera transmise au Groupe juridique RNE qui se réunira le 21 octobre. La Commission CUI juge la proposition de RNE sur le point 3 inappropriée pour les EF.</p> <p>Le SG CIT explique que si, au sein du CIT, la Commission CUI constitue l'organe de décision en ce qui concerne l'E-SCU-I (avec un devoir d'information du Comité du CIT et de l'Assemblée générale quant aux nouveaux documents élaborés), le Groupe juridique</p>	<p>Commission CUI/ SG CIT</p>

<p>RNE est quant à lui tenu de transmettre l'E-SCU-I à l'Assemblée générale de RNE en décembre ou en mai en vue d'une décision.</p>	
<p><i>Information complémentaire du SG CIT : à l'issue de la réunion du 15 octobre, la Commission CUI a élaboré une contre-proposition concernant le point 3 E-SCU-I, qui a été transmise au Groupe juridique RNE le 21 octobre.</i></p> <p><i>Le « Joint Office » de RNE (Elisabeth Hochhold) a informé le SG CIT sur les résultats des discussions lors de cette réunion :</i></p> <p><i>Le Groupe juridique RNE a décidé d'examiner l'ensemble du texte de l'E-SCU-I au sein des entreprises représentées au sein du groupe ; le texte sera soumis pour approbation à l'Assemblée générale de RNE non pas en décembre 2020 mais probablement au printemps 2021.</i></p> <p><i>C'est pourquoi les membres de la Commission CUI sont priés de réexaminer le texte de l'E-SCU-I d'ici au 4 décembre et de communiquer leurs observations au SG CIT, afin d'en discuter ultérieurement avec RNE (voir la version actuelle de l'E-SCU-I à l'Annexe 3 au présent protocole).</i></p> <p><i>En attendant, il conviendrait d'élaborer un projet de notes explicatives sur l'E-SCU-I. La prochaine réunion conjointe entre RNE et le CIT est envisagée pour fin décembre ou pour le tout début de l'année 2021.</i></p>	<p>Commission CUI/ SG CIT</p> <p>SG CIT/ RNE Commission CUI/ SG CIT/ RNE</p>
<p>Décisions :</p> <p>La Commission CUI</p> <ul style="list-style-type: none"> - prend acte des informations dans le document de travail ; - vise un E-SCU-I harmonisé et le négocie avec RNE ; - retient la procédure ultérieure ci-après dans la relation avec RNE : une contre-proposition concernant le point 3 de l'E-SCU-I sera transmise au Groupe juridique RNE pour sa réunion du 21 octobre ; - demande à ses membres de réexaminer le texte de l'E-SCU-I d'ici au 4 décembre et de communiquer leurs observations au SG CIT afin d'en discuter ultérieurement avec RNE ; - demande au SG CIT de demeurer en contact avec le « Joint Office » de RNE afin de coordonner les discussions et les prochaines étapes des négociation sur l'E-SCU-I ; - demande au SG CIT de porter le projet de l'E-SCU-I à la connaissance de tous les groupes intéressés. 	<p>Commission CUI/RNE</p> <p>Commission CUI/ SG CIT</p> <p>Commission CUI/ SG CIT</p> <p>SG CIT</p> <p>Commission CUI/ SG CIT</p>
<p>5. Les E-GTC-I et le nouveau projet RNE « Harmonisation du cadre contractuel des transports internationaux »</p>	
<p>La Commission CUI décide d'examiner plus tard ce sujet et le projet RNE « Harmonisation du cadre contractuel des transports internationaux » lorsque le projet aura atteint un stade de développement plus avancé. En attendant, le SG CIT contactera le « Joint Office » de RNE pour recevoir des informations sur l'évolution et les prochaines étapes des travaux.</p>	<p>SG CIT</p>
<p>Décisions :</p> <p>La Commission CUI</p> <ul style="list-style-type: none"> - prend acte des informations dans le document de travail ; - décide de reporter l'examen de la question à la prochaine réunion de la Commission CUI en 2021 ; - demande au SG CIT de demeurer en contact avec RNE afin de continuer à participer au projet. 	<p>Commission CUI</p> <p>SG CIT</p>
<p>7. Divers</p>	
<p><u>7.1 Update : questions en relation avec le Train Information System (TIS) de RNE</u></p> <p>Le Président de la Commission CUI Adriaan Hagdorn (NS) informe les membres que les NS ont examiné la question de savoir si l'accès du CIT au TIS, donnant accès à l'ensemble des données sur les trains (données archivées et en temps réel des trains internationaux et nationaux), est susceptible de générer des problèmes du point de vue du droit de la concurrence.</p>	

Le SG CIT remercie les NS et demande aux NS et aux autres membres de la Commission CUI de s'enquérir auprès de leurs collègues du Groupe de travail CIV si l'accès du CIT au TIS est conforme au droit de la concurrence. Cette question sera examinée lors de la prochaine réunion du GT CIV les 17 et 18 novembre 2020.

Commission
CUI / Groupe de
travail CIV

7.2 Discussion relative à l'organisation d'un workshop en 2021

La Commission CUI estime opportun d'organiser un workshop à la fin de l'année 2021. Le workshop pourrait être ouvert à un public plus large, comme par exemple à des représentants de RNE, du FTE, etc. Compte tenu de la pandémie actuelle de COVID-19, les décisions quant à la question de savoir si le workshop doit être organisé et aux modalités d'organisation seront prises au début 2021.

7.3 Principales activités en 2021

Face aux développements actuels, la Commission CUI décide d'inscrire les priorités suivantes au programme de travail de 2021 :

Commission
CUI

- **Développement de bases contractuelles harmonisées avec RNE (E-SCU-I)**
 - Examiner l'E-SCU-I avec RNE, en commençant par une structure uniforme
 - Élaborer progressivement des propositions de textes pour l'E-SCU-I
 - Promouvoir l'E-SCU-I dans d'autres groupes chaque fois que l'occasion se présente
- **Collaboration avec RNE sur son projet « Harmonisation du cadre contractuel des transports internationaux »**
- Si nécessaire : travaux de suivi dans le cadre de la mise en œuvre des **Règles uniformes CUI révisées**
- Suivi des travaux de l'**OTIF dans le domaine de l'utilisation de l'infrastructure** et participation aux travaux du Groupe de travail d'experts juridiques de l'OTIF
- Suivi des travaux relatifs à « l'**Accès aux installations de service** », en collaboration avec la CER
- Document d'analyse juridique « **Application des RU CUI aux installations de service** »
- Suivi des travaux du **Groupe juridique du projet TTR** de RNE/FTE et examen des questions juridiques soulevées par le projet ;
- Travaux relatifs au développement d'un ensemble de **documents contractuels du CIT relatifs à l'utilisation des installations de service (GTC-SF)**
- Développement d'un « **Centre de compétence en matière jurisprudentielle** » concernant les jugements liés à l'utilisation de l'infrastructure
- Organisation d'un **workshop « Utilisation de l'infrastructure » en 2021**

7.4 Élection du Vice-président de la Commission CUI

Le SG CIT informe la Commission CUI qu'Alberto Gallo est prêt à assumer un nouveau mandat en tant que Vice-président de la Commission CUI. Le Président de la Commission CUI, Adriaan Hagdorn, le SG CIT et le Comité du CIT soutiennent sa candidature. La Commission CUI appuie cette candidature, qui doit être présentée lors de la prochaine Assemblée générale du CIT en novembre 2020.

Commission
CUI
Assemblée
générale du CIT

Décisions :

La Commission CUI

- prend acte des informations dans le document de travail ;
- s'agissant de l'accès du GIE Eurail Group au système TIS, demande à ses membres de contacter leurs collègues au sein du Groupe de travail CIV sur la question de la conformité de l'accès du CIT au TIS avec le droit de la concurrence, cette question devant être examinée lors de la réunion du GT CIV les 17 et 18 novembre 2020 ;
- adopte le programme de travail selon le point 7.3 du présent protocole ;
- approuve la présentation de la candidature d'Alberto Gallo (Trenitalia S.p.A.) comme Vice-président de la Commission CUI à la prochaine Assemblée générale du CIT le 19 novembre 2020 ;
- tiendra sa prochaine réunion le **11 mars 2021** à Berne ou par visioconférence.

Commission
CUI/ Groupe de
travail CIV

Commission
CUI

Commission
CUI

Commission
CUI

Annexes :

1. Présentation de la réunion
2. Document « Framework Agreement FAQ »
3. E-SCU-I – projet du 15 octobre