



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 13.5.2026
COM(2026) 231 final

2026/0113 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om multimodal bokning och om upphävande av förordning (EG) nr 80/2009

{COM(2026) 231 final} - {COM(2026) 232 final} - {SEC(2026) 300 final} -
{SWD(2026) 300 final} - {SWD(2026) 301 final}

(Text av betydelse för EES)

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

• Motiv och syfte med förslaget

Detta förslag, tillsammans med förslaget till förordning om biljettförsäljning på järnväg och den föreslagna översynen av förordningen om tågresenärers rättigheter¹, syftar till att möta de utmaningar som identifierats i de politiska riktlinjerna för Europeiska kommissionen 2024–2029².

Passagerare stöter fortfarande på betydande hinder när de försöker söka efter, jämföra, kombinera och boka resealternativ. En analys av 100 representativa rutter i EU visade att multimodala alternativ fanns tillgängliga i 76 % av fallen. Trots detta uppvisade mycket få multimodala digitala mobilitetstjänster (MDMS) alternativ inom olika transportslag, och dessa kombinerades sällan. Dessutom visade en Eurobarometerundersökning från 2024 bland 26 000 EU-medborgare att en tredjedel av de svarande aldrig hade bokat en multimodal resa eller en resa med flera operatörer. Över en tredjedel av de som hade gjort det stötte på svårigheter i samband med bokningen, såsom att inte kunna hitta lämpliga kombinationer eller inte kunna köpa alla nödvändiga biljetter på en plats, medan sådana svårigheter var ännu mer uttalade när det gällde tågbiljetter.

Syftet med detta förslag är att ta itu med bristen på transparens, orättvisa förutsättningar och ojämliga villkor på den digitala biljettmarknaden för persontransporter på alla MDMS som är verksamma inom luft-, järnvägs-, väg- och respektive vattenvägstransporter. Det kommer i sin tur att förbättra biljettdistributionsmarknadens funktion och därigenom säkerställa att resenärer kan hitta alla tillgängliga alternativ, även multimodala sådana. Till följd av detta kommer även konkurrenskraften på marknaden för transporttjänster att förbättras.

Dessa mål ligger i linje med strategin för hållbar och smart mobilitet³, som syftar till att förbättra transportsektorns konkurrenskraft och hållbarhet och förverkliga multimodal mobilitet.

• Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området

Detta förslag har samordnats med förslaget till förordning om tågbiljetthantering och den föreslagna översynen av förordningen om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer, i syfte att säkerställa en konsekvent ram som främjar enhetliga tågbiljetter och en välfungerande digital biljettmarknad.

Genom förslaget upphävs uppförandekoden för datoriserade bokningssystem (*uppförandekoden*)⁴, samtidigt som de bestämmelser i koden som fortfarande är relevanta förs över och uppdateras.

Förslaget ligger i linje med annan EU-lagstiftning om digitala informationstjänster, särskilt ITS-direktivet⁵, som fastställer en ram för införandet av intelligenta transportsystem på

¹ EUT L 381, 17.5.2021, s. 1.

² Europas val – Politiska riktlinjer för nästa Europeiska kommission 2024–2029: ”Gränsöverskridande tågresor är fortfarande alltför svåra för många medborgare. Man bör kunna använda öppna bokningssystem för att köpa transeuropeiska resor från flera olika leverantörer utan att förlora rätten till ersättning eller kompensationsresor. Därför tänker vi lägga fram ett förslag till förordning om gemensam digital bokning så att resenärer i EU kan köpa en enda biljett på en enda plattform och få passagerarrättigheter under hela resan”

³ COM(2020) 789 final.

⁴ EUT L 35, 4.2.2009, s. 47.

⁵ EUT L 207, 6.8.2010, s. 1.

vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag. Enligt den delegerade förordningen om multimodala reseinformationstjänster⁶ ska medlemsstaterna inrätta nationella åtkomstpunkter som utgör en enda åtkomstpunkt för dataanvändare till statistiska, historiska, observerade och dynamiska rese- och trafikdata för olika transportslag, i syfte att tillhandahålla multimodala reseinformationstjänster till slutanvändare. Genom att åtgärda hinder för utvecklingen av MDMS för reservation, bokning eller biljetthantering utgör detta förslag därför en komplettering av befintlig lagstiftning.

Genom att fastställa sektorsspecifika åtgärder med avseende på MDMS påverkar detta förslag inte tillämpningen av förordningen om digitala tjänster⁷, förordningen om digitala marknader⁸ och dataförordningen⁹. Förslaget kommer också att komplettera det reviderade direktivet om otillbörliga affärsmetoder med åtgärder som säkerställer att sökresultat i MDMS visas på ett neutralt sätt¹⁰ (med en förteckning över obligatoriska rangordningskriterier) och som förbjuder självföreträde och betald synlighet genom att endast tillåta annonserat innehåll på vissa villkor.

- **Förenlighet med unionens politik inom andra områden**

En klimatkonsekvenskontroll har utförts. Som framgår av konsekvensbedömningen är det rekommenderade alternativet förenligt med miljömålen i den europeiska gröna given¹¹ och den europeiska klimatlagen¹².

Genom att kräva att MDMS visar information om växthusgasutsläpp och koldioxidutsläpp kommer detta förslag också att bidra till målen för initiativet CountEmissionsEU och initiativet för flygutsläppsmärkning¹³, som fastställer en gemensam ram för att beräkna och rapportera transportrelaterade växthusgasutsläpp. Transparent information oavsett transportsätt kommer att göra det möjligt för passagerarna att välja de mest hållbara resealternativen.

Slutligen bidrar förslaget till de mål som anges i kommissionens rapport till rådet om genomförandet av den europeiska agendan för turism 2030¹⁴, där multimodalitet nämns som en viktig möjliggörande faktor för konkurrenskraft inom turismsektorn. På det hela taget syftar detta initiativ till att främja ett mer multimodalt och hållbart transportsystem och bidra till målen för hållbar utveckling nr 3 ("Säkerställa hälsosamma liv och främja välbefinnande för alla i alla åldrar"), nr 9 ("Göra städer och bosättningar inkluderande, säkra, motståndskraftiga och hållbara") och nr 13 ("Klimatåtgärder").

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

- **Rättslig grund**

Den rättsliga grunden för detta initiativ är artikel 91.1 d och artikel 100.2 i avdelning VI. I artikel 91 och artikel 100.2 fastställs unionens befogenhet att eftersträva målen i fördragen inom ramen för en gemensam transportpolitik och att fastställa lämpliga regler för detta ändamål. Genom att bidra till att marknaden för distribution av färdbiljetter fungerar i enlighet

⁶ EUT L, 2024/490, 13.2.2024).

⁷ EUT L 277, 27.10.2022, s. 1. . 1

⁸ EUT L 265, 12.10.2022, s. 1.

⁹ EUT L, 2023/2854, 22.12.2023).

¹⁰ EUT L 345, 11.6.2005, s. 22.

¹¹ COM(2019) 640 slutlig.

¹² EUT L 243, 9.7.2021, s. 1.

¹³ EUT L, 2024/3170, 31.12.2024).

¹⁴ COM(2025) 763 slutlig.

med målen i strategin för hållbar och smart mobilitet¹⁵ utgör detta initiativ en del av den gemensamma transportpolitiken. Marknaden för distribution av färdbiljetter omfattar tjänster som till sin natur är kopplade till transporttjänster. Initiativet tar således hänsyn till transportsektorns särdrag. Tillämpningen av detta initiativ kommer inte att påverka levnadsstandarden och sysselsättningen i vissa regioner eller utnyttjandet av transportmedel.

- **Subsidiaritetsprincipen (för icke-exklusiv befogenhet)**

Även om vissa utmaningar i samband med biljettdistribution och digital tillgång till tågbiljetter hanteras nationellt eller regionalt behövs en EU-övergripande strategi för att minska dessa utmaningars gränsöverskridande inverkan på långväga resor inom EU och för att säkerställa att det europeiska transportsystemet fungerar smidigt.

Skillnader mellan medlemsstaterna när det gäller hur de genomför nya regler om biljettdistribution skulle kunna leda till ytterligare fragmentering av marknaden, ökade kostnader och mindre fördelar för MDMS, myndigheter, operatörer och transportanvändare. Insatser på EU-nivå behövs därför för att förhindra stora variationer i medlemsstaternas strategier och eventuellt oavsiktliga konsekvenser.

- **Proportionalitet**

Enligt förslaget ska alla MDMS-leverantörer respektera reglerna om neutral visning och tillhörande rangordningskriterier, utbyte av marknadsföringsinformation, visning av information om växthusgasutsläpp och utsläpp av koldioxidekvivalenter (när transportföretagen gör den tillgänglig för MDMS-leverantörer) och om datadelning med transportmyndigheter. Leverantörer av MDMS som är små och medelstora företag omfattas inte av detta förslag.

Strängare åtgärder, dvs. de som fastställer villkoren för affärsavtalen mellan leverantörer av MDMS och transportföretag, är begränsade till leverantörer av MDMS som anses vara oundgängliga. I segmentet B2C (företag till konsument) gäller denna beteckning endast leverantörer av MDMS som uppfyller de tröskelkriterier som definieras i detta förslag. I företag-till-företag-segmentet (B2B) anses alla MDMS-leverantörer vara oundgängliga på grund av sin strategiska roll som mellanhand mellan resebyråer och transportföretag. Denna lösning säkerställer att de strängaste lagstadgade skyldigheterna endast åläggs de enheter som kan utöva ett betydande inflytande över transportföretag, inbegripet genom sin förmåga att införa oskäliga affärsvillkor. Tillvägagångssättet är dessutom helt proportionerligt eftersom det begränsar åtgärderna på EU-nivå till vad som är nödvändigt för att åtgärda ett tydligt marknadsmisslyckande. Det ålägger således inte MDMS-leverantörer att ingå affärsavtal, utan fastställer i stället en ram för att säkerställa rättvisa i sådana avtal i förekommande fall. På så sätt främjar de föreslagna åtgärderna en välfungerande biljettmarknad för persontransporter samtidigt som proportionaliteten upprätthålls.

- **Val av instrument**

För att säkerställa en välfungerande digital biljettmarknad behövs en gemensam strategi så att villkoren harmoniseras i hela EU. Detta uppnås bäst genom en förordning.

¹⁵ COM(2020) 789 final.

3. RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

- **Efterhandsutvärderingar/kontroller av ändamålsenligheten med befintlig lagstiftning**

Datoriserade bokningssystem är en särskild typ av MDMS som är används inom B2B-segmentet. En uppförandekod antogs 1989 för att förhindra eventuellt konkurrenshämmande beteende från de datoriserade bokningssystemens sida. Den reviderades senare 2009 för att reglera B2B-transaktioner mellan leverantörer av datoriserade bokningssystem, å ena sidan, och lufttrafikföretag, järnvägsföretag och resebyråer, å andra sidan. Uppförandekoden utvärderades därefter 2020 för att bedöma huruvida den, mot bakgrund av marknadsutvecklingen och de tekniska förändringarna av biljettdistributionen B2B, fortfarande är relevant för att uppnå målen att i) förhindra snedvridning av konkurrens mellan datoriserade bokningssystem som ägs av moderföretag och ii) säkerställa rättvis och effektiv konkurrens mellan lufttrafikföretag, och huruvida den fortfarande var ändamålsenlig mot bakgrund av bredare övergripande lagstiftning. I utvärderingen konstaterades att uppförandekoden inte hade säkerställt helt lika villkor för alla deltagande lufttrafikföretag när det gäller tillgång till och användning av datoriserade bokningssystem, eftersom den inte hade förbättrat balansen i förhandlingsstyrkan mellan lufttrafikföretag av olika storlek i förhållande till datoriserade bokningssystem. Vissa lufttrafikföretag uttryckte oro över särskilda klausuler i sina avtal med leverantörer av datoriserade bokningssystem som minskade flygbolagens möjligheter att använda alternativa bokningssystem eller alternativ bokningsteknik. I utvärderingen drogs dessutom slutsatsen att transparenskraven, dvs. en neutral visning, fortfarande var viktiga, eftersom resebyråer, både offline och online, och reseförvaltningsföretag fortfarande var starkt beroende av datoriserade bokningssystem, särskilt för affärsresor. I utvärderingen drogs också slutsatsen att särskild sektorsvis behandling av traditionella leverantörer av datoriserade bokningssystem eventuellt inte längre var motiverad mot bakgrund av marknadsutvecklingen och den tekniska utvecklingen inom distribution av flygbiljetter (ökad internetanvändning, framväxt av andra kanaler och flygbolags avyttring av äganderätten till datoriserade bokningssystem).

- **Samråd med berörda parter**

Detta förslag och förslaget till förordning om tågbiljetthantering bygger på samma konsekvensbedömning. För att förbereda konsekvensbedömningen genomfördes olika samråd med berörda parter i syfte att samla in både kvalitativ (yttranden, synpunkter, förslag) och kvantitativ (uppgifter, statistik) information. Denna verksamhet genomfördes mellan 2020 och 2025, inledningsvis endast för översynen av uppförandekoden för datoriserade bokningssystem i december 2020, därefter även för konsekvensbedömningen till stöd för förordningen om multimodal bokning (renminbi yuan) och en förordning om biljettförsäljning på järnväg. Medborgarna rådfrågades vid fem tillfällen, närmare bestämt i samband med två inledande konsekvensbedömningar, två öppna offentliga samråd online och en Eurobarometerundersökning¹⁶.

När det gäller uppförandekoden för datoriserade bokningssystem löpte ett interinstitutionellt avtal från den 9 juli 2020 till den 4 september 2020 för att samla in synpunkter från berörda parter. Totalt inkom 13 svar. När det gäller förslaget till förordning om multimodal bokning genomfördes en konsekvensbedömning från den 5 oktober 2021 till den 2 november 2021 för att samla in synpunkter från berörda parter. Totalt inkom 40 svar. Ett öppet offentligt samråd om uppförandekoden för datoriserade bokningssystem inleddes via kommissionens plattform ”Kom med synpunkter” den 23 februari 2021 och pågick till och med den 18 maj 2021.

¹⁶ <https://europa.eu/eurobarometer/surveys/detail/3178>.

Sammanlagt inkom 23 svar från medborgare och organisationer. Ett öppet offentligt samråd om MDMS-förslaget inleddes¹⁷ via kommissionens plattform ”Kom med synpunkter” den 1 december 2021 och pågick till och med den 23 februari 2022. Sammanlagt inkom 336 svar från medborgare och organisationer.

Under sommaren 2024 genomfördes en Eurobarometerundersökning, vars resultat offentliggjordes av kommissionen den 1 april 2025. Syftet med undersökningen var att samla in information om boknings- och biljettförsäljningspraxis och erfarenheter från ett representativt urval av EU:s befolkning, 15 år och äldre, från var och en av de 27 medlemsstaterna. Sammanlagt genomfördes 25 805 intervjuer via webbenkäten. Enkäten gav en inblick i EU-medborgarnas resvanor, preferenser och erfarenheter, särskilt när det gäller regionala resor och långdistansresor. Den undersökte viktiga aspekter, såsom (1) resfrekvens för fritid och arbete, (2) faktorer som påverkar reseplanering och bokningsbeslut, (3) attityder till miljövänligt resande, (4) användning av olika transportslag och multimodala resor, (5) möjlighet att boka multimodala resor och resor med flera operatörer, och (6) hinder för att kombinera olika transportsätt eller operatörer. Resultaten belyste särskilt de hinder som människor stöter på när de letar efter hållbara resealternativ online samt deras vilja att boka sådana resor. Den identifierade också de svårigheter som många upplever när de bokar multimodala resor och resor med flera operatörer, och den extra börda som de ställs inför när de bokar tågresor med flera operatörer.

- **Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden**

Konsekvensbedömningen som medföljer detta förslag bygger på en extern studie som genomförts av en konsult.

Berörda parter tillhandahöll en betydande mängd ytterligare information genom riktade samråd (enkäter, intervjuer och workshoppar). De bidrog särskilt med detaljerad information om marknadsstrukturen och affärsmetoderna i de olika MDMS-segmenten (B2C och B2B), vilket bidrog till att bekräfta tillgänglig information från tidigare studier och låg till grund för modelleringsantaganden och analyser.

Den mottagna informationen omfattade aspekter såsom typiska bestämmelser (särskilt om distributionsavgifter) i affärsavtal som MDMS erbjuder transportföretag, visningspraxis i MDMS, trender på den digitala distributionsmarknaden och B2B-distributionsmarknaden, samspelet mellan datoriserade bokningssystem, resebyråer och transportörer samt de små och medelstora företagens andel och roll i olika typer av MDMS.

På det hela taget byggde konsekvensbedömningen på ett stort antal omfattande källor som var representativa för de olika intressentgrupperna.

- **Konsekvensbedömning**

Detta förslag åtföljs av en konsekvensbedömningsrapport. Efter ett negativt yttrande från nämnden för lagstiftningskontroll den 13 september 2023 lämnades ett utkast till konsekvensbedömningsrapport in på nytt till nämnden den 10 mars 2026. Den 13 april 2026 avgav nämnden ett positivt yttrande med reservationer. Konsekvensbedömningsrapporten justerades i enlighet med detta för att ta hänsyn till nämndens synpunkter.

I konsekvensbedömningen granskades en omfattande förteckning över möjliga politiska åtgärder och alternativ, på grundval av de föreslagna åtgärdernas sannolika ändamålsenlighet, effektivitet och proportionalitet i förhållande till de angivna målen samt om förslagen är rättsligt och tekniskt genomförbara.

¹⁷ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13133-Multimodal-Digital-Mobility-service/public_consultation_en.

Fyra politiska alternativ utvärderades som en del av konsekvensbedömningen, som genomfördes gemensamt för detta förslag och för förslaget till förordning om tågbiljetthantering.

I alternativ 1 föreslogs ett minimalistiskt tillvägagångssätt. Det omfattade politiska åtgärder som är gemensamma för alla fyra politiska alternativ, inbegripet åtgärder som fastställer minimikrav för att säkerställa en rättvis behandling av information och data om MDMS. Där fastställs också huvudprinciperna för alla affärsavtal mellan ombärliga MDMS-leverantörer och transportföretag, och mellan ombärliga järnvägsföretag och MDMS-leverantörer.

Detta alternativ täcker till fullo in det första specifika målet att förbättra insynen och skapa lika villkor för transportföretag när det gäller MDMS genom att utvidga reglerna i uppförandekoden för datoriserade bokningssystem till att omfatta alla MDMS-leverantörer. Där fastställs tröskelvärden för att identifiera MDMS-leverantörer och järnvägsföretag med väsentlig marknadsnärvaro, som skulle utses av nationella tillsynsorgan eller Europeiska kommissionen beroende på den marknad där de har en väsentlig marknadsnärvaro. Kommissionen skulle offentliggöra en förteckning över leverantörer av MDMS med betydande marknadsnärvaro. Sådana åtgärder skulle behövas för att säkerställa att transportföretag skyddas i affärsavtal med ombärliga MDMS-leverantörer, bland annat genom bestämmelser som (1) skyddar kommersiellt känsliga uppgifter hos transportföretagen, (2) förbjuder införande av omotiverade eller onödiga avtalsvillkor som skulle kunna förhindra att avtalet ingås och (3) säkerställer att den ersättning som MDMS-leverantörerna erhåller baseras på rättvisa, rimliga och icke-diskriminerande kriterier. Enligt detta alternativ skulle medlemsstaterna vara skyldiga att utse en nationell myndighet för att lösa eventuella tvister mellan parterna. Vidare skulle ett nätverk av sådana myndigheter på EU-nivå inrättas för att säkerställa en enhetlig tillämpning i hela EU. Dessutom skulle leverantörer av MDMS vara skyldiga att visa information om växthusgasutsläpp och koldioxidutsläpp, om denna information tillhandahålls av transportören, medan B2C MDMS-leverantörerna skulle behöva dela data med de offentliga myndigheterna för mobilitetshanteringsändamål.

För att säkerställa ett mer omfattande utbud av järnvägstjänster som erbjuds på MDMS tillför detta alternativ skydd enligt förslaget till förordning om biljettförsäljning för MDMS-leverantörer i deras affärsavtal med ombärliga järnvägsföretag genom att fastställa regler om distributionsavgifter och förbjuda restriktiva klausuler i avtal (exklusivitetsklausuler, orättvisa och omotiverade villkor, marknadsföringsklausuler och andra tekniska begränsningar), och åtgärdar därmed obalanser i förhandlingsstyrka under förhandlingar om kommersiella avtal.

Alternativen 2, 3 och 4 bygger på alternativ 1 och var specifika för förslaget till förordning om biljettförsäljning på järnväg.

- **Lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling**

Genom initiativet införs en ny skyldighet för medlemsstaterna att utse ombärliga MDMS och lösa tvister mellan parterna, men den ytterligare administrativa bördan för offentliga myndigheter begränsas till ett minimum. Förslaget bygger på det faktum att medlemsstaterna redan har behöriga myndigheter med ansvar för att lösa tvister på relevanta områden, såsom konkurrensmyndigheter, tillsynsmyndigheter på transportområdet och tillsynsmyndigheter på järnvägsområdet.

- **Grundläggande rättigheter**

Förslaget skulle inte ha någon väsentlig negativ inverkan på de grundläggande rättigheterna eller uppgiftsskyddet. Dataskyddet för B2C MDMS-användare säkerställs genom den allmänna dataskyddsförordningen, som erbjuder ett enhetligt skydd för enskilda personer.. För B2B MDMS är dessutom ikraftträdandet av den allmänna dataskyddsförordningen ett viktigt

skäl till att se över och upphäva reglerna om dataskydd i uppförandekoden för datoriserade bokningssystem. Detta exempel på förenkling av lagstiftningen kommer att undanröja överlappande regler och eliminera allt utrymme för potentiella inkonsekvenser.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Två heltidsekvivalenter skulle behövas för att hjälpa kommissionen att utse leverantörer av MDMS med betydande marknadsnärvaro, rationalisera samordningen med nationella tillsynsorgan och upprätthålla ett korrekt och uppdaterat offentligt register för att säkerställa marknadstransparens och effektiv tillsyn.

5. ÖVRIGA INSLAG

- **Genomförandeplaner samt åtgärder för övervakning, utvärdering och rapportering**

Kommissionens kommer att övervaka genomförandet av denna förordning på flera sätt med hjälp av en uppsättning centrala indikatorer som mäter framstegen mot målen. Senast fem år efter det att lagstiftningen har börjat genomföras kommer kommissionen att bedöma i vilken utsträckning målen i denna förordning har uppnåtts.

Synergier mellan detta förslag och förslaget till förordning om tågbiljetthantering och samspelet med översynen av förordningen om tågresenärers rättigheter kommer också att behöva analyseras.

Förbättringar på marknaden för onlinebiljettförsäljning kommer att bedömas genom marknadsövervakning som utförs av nationella tillsynsorgan och kommissionen. Information om sanktioner kommer att delas mellan myndigheterna i EU:s tillsynsätverk för att stödja samordningen. Konsumenternas tillfredsställelse i EU kommer att mätas vartannat år genom Eurobarometerundersökningar som undersöker tillgången till reseinformation och hur enkelt det är för resenärer att boka.

- **Ingående redogörelse för de specifika bestämmelserna i förslaget**

Förslaget rör en ny förordning med följande struktur:

I artikel 1 anges målen med och innehållet i förordningen.

I artikel 2 fastställs förordningens tillämpningsområde.

Artikel 3 innehåller en förteckning över definitioner.

I artikel 4 beskrivs förfarandet för att utse leverantörer av B2C MDMS med betydande marknadsnärvaro.

I artikel 5 fastställs de villkor som leverantörer av multifunktionsenheter för B2C med betydande marknadsnärvaro och leverantörer av multifunktionsenheter för B2B måste uppfylla i sina affärsavtal med transportföretag.

I artikel 6 fastställs de villkor som leverantörer av B2B MDMS måste uppfylla i affärsavtal med abonnenter.

I artikel 7 fastställs skyldigheter avseende neutrala visnings- och rangordningskriterier för alla leverantörer av MDMS.

I artikel 8 fastställs regler om marknadsföringsinformation för alla leverantörer av MDMS.

I artikel 9 fastställs regler om att visa information om växthusgasutsläpp och koldioxidekvivalenter för alla leverantörer av MDMS.

I artikel 10 fastställs regler för datadelning med kollektivtrafikmyndigheter för alla B2C MDMS-leverantörer.

I artikel 11 fastställs regler om likvärdig behandling av lufttrafikföretag i tredjeländer.

I artikel 12 beskrivs de nationella tillsynsorganens uppgifter.

Artikel 13 innehåller närmare bestämmelser om klagomål.

I artikel 14 fastställs påföljder för överträdelser av förordningen.

I artikel 15 fastställs villkoren för utövande av delegeringen.

I artikel 16 föreskrivs kommittéförfarandet.

I artikel 17 fastställs övervaknings- och rapporteringsskyldigheter.

Genom artikel 18 upphävs uppförandekoden för datoriserade bokningssystem

I artikel 19 anges vilket datum direktivet träder i kraft.

I bilaga I fastställs tröskelvärden för klassificering av oumbärliga MDMS B2C på nationell nivå och unionsnivå.

Bilaga II innehåller en jämförelsetabell för upphävandet av förordning (EG) nr 80/2009.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om multimodal bokning och om upphävande av förordning (EG) nr 80/2009

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT
[DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91.1 d, och artikel 100.2,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande¹,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande²,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

- (1) Multimodal transport har potential att öka hållbarheten och effektiviteten i unionens transportsystem och i sin tur stödja målen i den europeiska gröna given³, strategin för hållbar och smart mobilitet⁴ och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119⁵, som föreskriver att medlemsstaterna ska minska nettoutsläppen av växthusgaser med minst 55 % fram till 2030 (jämfört med 1990 års nivåer), med 90 % fram till 2040, och uppnå klimatneutralitet senast 2050. När det gäller persontransporter skulle övergången till ett multimodalt transportsystem kunna stödjas av leverantörer av multimodala digitala mobilitetstjänster mellan företag (B2B) och mellan företag och konsument (B2C), vilket skulle göra det lättare för slutanvändare och företagsanvändare att hitta, jämföra, kombinera och köpa lämpliga transportprodukter för sin resa. Dessa leverantörer av multimodala B2B- och B2C-tjänster tillhandahåller trafik- och reseinformation för långdistansresor (såsom tidtabeller, tariffer och tjänstetillgänglighet) och möjliggör distribution av biljetter, antingen direkt eller via vidarelänkning, för två eller flera transportföretag inom minst ett transportslag.

¹ EUT C [...], [...], s. [...].

² EUT C [...], [...], s. [...].

³ Meddelande från kommissionen – Den europeiska gröna given (COM(2019) 640 final), 11.12.2019.

⁴ Kommissionens meddelande Strategi för hållbar och smart mobilitet – att sätta EU-transporterna på rätt spår för framtiden, COM(2020) 789 final, 09.12.2020.

⁵ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 av den 30 juni 2021 om inrättande av en ram för att uppnå klimatneutralitet och om ändring av förordningarna (EG) nr 401/2009 och (EU) 2018/1999 (europeisk klimatlag) (EUT L 243, 9.7.2021, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

- (2) För att stödja rättvis konkurrens och innovation bör gemensamma regler fastställas för att säkerställa lika villkor på marknaden för biljettdistribution, särskilt när det gäller synlighet, tillgänglighet och distribution av långväga och regionala transporttjänster som erbjuds inom unionen. Dessa regler bör säkerställa att slutanvändare och företagsanvändare kan köpa det lämpligaste resealternativet, inbegripet resor som kombinerar tjänster inom ett eller flera transportslag eller som tillhandahålls av flera transportföretag.
- (3) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 80/2009⁶ syftar till att säkerställa rättvisa och opartiska villkor för lufttrafikföretag och järnvägsföretag i datoriserade bokningssystem, vilket i sin tur skyddar konsumenternas intressen. Mot bakgrund av den pågående tekniska utvecklingen och marknadsutvecklingen är det viktigt att utvidga dessa principer om rättvisa och opartiskhet till att omfatta nya affärsmodeller som fyller funktioner som är jämförbara med de datoriserade bokningssystemens.
- (4) För att säkerställa likabehandling av alla transportörer bör leverantörer av multimodala digitala mobilitetstjänster mellan företag omfattas av denna förordning om företagsanvändare kan få tillgång till deras tjänster och transportprodukter från unionen, dvs. när försäljningsstället ligger i unionen. De bör också omfattas av denna förordning även om försäljningsstället ligger utanför unionen men transportproduktens underliggande transporttjänst helt eller delvis tillhandahålls inom unionens territorium.
- (5) De skyldigheter som åläggs MDMS-leverantörer enligt denna förordning bör inte påverka tillämpningen av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) XXX (RTR).
- (6) De skyldigheter som åläggs MDMS-leverantörer enligt denna förordning bör inte påverka tillämpningen av Europaparlamentets och rådets förordningar (EU) 2022/2065⁷ och (EU) 2022/1925⁸. Genom att fastställa en skyldighet att på ett neutralt sätt visa transportprodukter eller en kombination av transportprodukter för MDMS B2B och B2C i enlighet med särskilda rangordningskriterier syftar denna förordning endast till att komplettera, men inte påverka, någon av de skyldigheter som åläggs leverantörer av förmedlingstjänster enligt förordning (EU) 2022/2065, inbegripet onlineplattformar och onlinesökmotorer i den mening som avses i förordning (EU) 2022/2065, i unionen. På samma sätt syftar de skyldigheter som åläggs B2C MDMS-leverantörer med väsentlig marknadsnärvaro och B2B MDMS-tjänster till att komplettera förordning (EU) 2022/1925, eftersom denna förordning tillämpar liknande krav på tjänster som, trots att de inte omfattas av förordning (EU) 2022/1925, ändå kan vara oundgängliga för företagsanvändare eller slutanvändare.
- (7) Eftersom en transportprodukt som erbjuds av ett transportföretag åtminstone delvis inom ramen för ett avtal om gemensamma linjebeteckningar eller ett interlining-avtal syftar till att öka konnektiviteten för transportföretagets egna passagerare, bör de transportprodukter som erbjuds inom ramen för sådana avtal endast betraktas som

⁶ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 80/2009 av den 14 januari 2009 om en uppförandekod för datoriserade bokningssystem och upphävande av rådets förordning (EEG) nr 2299/89 (EUT L 35, 4.2.2009, s. 47, ELI:) <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/80/oj>).

⁷ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2022/2065 av den 19 oktober 2022 om en inre marknad för digitala tjänster och om ändring av direktiv 2000/31/EG (förordningen om digitala tjänster) (EUT L 277, 27.10.2022, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2065/oj>).

⁸ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2022/1925 av den 14 september 2022 om öppna och rättvisa marknader inom den digitala sektorn och om ändring av direktiv (EU) 2019/1937 och (EU) 2020/1828 (Förordningen om digitala marknader) (EUT L 265, 12.10.2022, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/1925/oj>).

transportprodukter från det marknadsförande transportföretaget och inte som en transportprodukt från två eller flera transportföretag.

- (8) B2C MDMS-leverantörer kan stå för en betydande andel av det totala värdet eller den totala volymen av biljetter som säljs på unionsnivå eller nationell nivå, inom ett eller flera transportslag, och utgör därför en mycket viktig åtkomstpunkt för slutanvändare. En sådan ställning kan vara resultatet av en stark eller etablerad närvaro på de underliggande transportmarknaderna, vilket leder till starka incitament att främja vissa transportprodukter, till nackdel för konkurrenterna. Denna strategiska ställning gentemot slutanvändarna kan göra det möjligt för dessa B2C-MDMS-leverantörer att påverka tillträdet till marknaden för onlinedistribution av biljetter, bland annat genom att begränsa möjligheterna för nya aktörer eller genom att införa omotiverade avtalsvillkor som påverkar deltagande transportföretag. Sådana villkor kan inbegripa införande av oproportionerligt höga distributionsavgifter eller orättvisa metoder för databehandling och informationsutbyte. Med tanke på deras centrala roll bör dessa B2C MDMS-leverantörer utses som leverantörer med betydande marknadsnärvaro för vart och ett av de relevanta transportslagen och i det geografiska område som berörs. Utsedda MDMS-leverantörer bör därför omfattas av ytterligare regler som är nödvändiga för att säkerställa rättvis konkurrens, transparens och icke-diskriminerande samarbete med transportföretag. Metasökmotorer som endast vidarelänkar transportprodukter säljer inte transportprodukter direkt och har därför ingen väsentlig marknadsnärvaro för distribution.
- (9) Webbplatser eller applikationer som endast erbjuder ett transportföretags egna transportprodukter eller produkter tillhörande företag inom den egna företagsgruppen utgör inte en MDMS, eftersom de inte erbjuder konkurrenters transportprodukter. Som sådana är de tydligt identifierbara för konsumenterna. Dessa webbplatser erbjuder inte heller tjänster som liknar dem som tillhandahålls av en MDMS, såsom aggregering och jämförelse av konkurrenternas transportprodukter. Till skillnad från MDMS gör sökmotorer, enligt definitionen i artikel 2.5 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1150⁹, att användare kan mata in sökfraser för att göra sökningar på i princip alla webbplatser eller alla webbplatser på ett visst språk, inbegripet men inte begränsat till webbplatser där transportprodukter säljs. Enbart det faktum att en sökmotor returnerar resultat som omfattar transportprodukter bör inte vara tillräckligt för att den ska betraktas som en B2C MDMS.
- (10) B2B MDMS-leverantörer fungerar som affärspartner till lufttrafikföretag och järnvägstransportörer, resebyråer och reseförvaltningsföretag. En stor andel av flygbolagens bokningar görs via B2B MDMS-leverantörer, vilket gör dem till viktiga inkörsportar för att nå företagsanvändare och i förlängningen slutanvändare. B2B MDMS-leverantörers strategiska ställning gör det möjligt för dem att påverka transportörernas tillgång till resebyråer och reseförvaltningsföretag och därmed till slutanvändarna. Med tanke på deras centrala roll bör B2B MDMS-leverantörer omfattas av ytterligare skyldigheter i den utsträckning som krävs för att säkerställa rättvis konkurrens, transparens och icke-diskriminerande samarbete.
- (11) B2C MDMS-leverantörer som anses ha en väsentlig marknadsnärvaro inom en viss medlemsstat för ett visst transportsätt bör inte undantas från ansvaret att informera de nationella myndigheterna i andra medlemsstater om sin betydande marknadsnärvaro

⁹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1150 av den 20 juni 2019 om främjande av rättvisa villkor och transparens för företagsanvändare av onlinebaserade förmedlingstjänster (EUT L 186, 11.7.2019, s. 57, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1150/oj>).

inom dessa jurisdiktioner så att de, i förekommande fall, också kan utses i dessa medlemsstater.

- (12) Om B2C MDMS-leverantörer med väsentlig marknadsnärvaro och B2B MDMS-leverantörer ingår affärsavtal med transportföretag bör de uppfylla vissa villkor. Sådana leverantörer bör i synnerhet inte låta deltagandet i deras tjänster omfattas av exklusivitetsklausuler eller införa restriktioner som begränsar transportföretagets möjlighet att fritt använda alternativa bokningskanaler, inbegripet sin egen bokningsplattform på internet, system för direktanslutning eller teletjänstcentraler. Anledningen är att sådana metoder skulle kunna skapa hinder för marknadstillträde för konkurrerande tjänster och/eller transportföretag, minska konsumenternas valmöjligheter och i slutändan snedvrider de lika villkor som krävs för en konkurrenskraftig och innovativ marknadsmiljö. Prissättning eller andra allmänna villkor bör anses vara oskäliga om de leder till en obalans mellan rättigheter och skyldigheter för transportoperatörer eller ger en fördel till B2B-leverantören av MDMS eller B2C-leverantören av MDMS med en betydande marknadsnärvaro som inte står i proportion till den tjänst som leverantören av MDMS tillhandahåller transportoperatörer. Följande riktmärken kan användas som måttstock för att avgöra om prissättningen och andra allmänna villkor är rättvisa: De priser eller villkor som andra MDMS-leverantörer tillämpar för samma eller liknande tjänster. De priser eller villkor som leverantören av MDMS tillämpar för olika tillhörande eller liknande tjänster eller på olika typer av användare. De priser eller villkor som leverantören av MDMS tillämpar för samma tjänst i olika geografiska regioner. De priser eller villkor som leverantören av MDMS tillämpar för samma tjänst som den tillhandahåller den transportoperatör som är integrerad med leverantören. Om en leverantör av B2C MDMS har konstaterats vara en leverantör av B2C MDMS med betydande marknadsnärvaro på unionsnivå bör den följa dessa särskilda regler i hela unionen.
- (13) De skyldigheter som åläggs MDMS-leverantörer enligt denna förordning bör inte påverka tillämpningen av artikel 101 och artikel 102 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (*EUF-fördraget*) eller tillämpningen av nationella konkurrensregler. Denna förordning syftar till att skydda ett annat rättsligt intresse än det som skyddas av unionens konkurrensregler. Kommissionen bör årligen få information från B2C MDMS-leverantörer för att övervaka utvecklingen av biljettmarknaderna och deras samverkan med transportföretag och användare. Om utvecklingen kan skada konkurrensen, transportoperatörerna eller användarna inom något av transportslagen och huvudsegmenten på nationell nivå och unionsnivå, eller de tillhörande biljettförsäljningstjänsterna, får kommissionen ta itu med dem med hjälp av befintliga verktyg, inbegripet artiklarna 101 och 102 i EUF-fördraget, eller överväga andra åtgärder, såsom samordning med berörda myndigheter i medlemsstaterna.
- (14) Som en följd av detta saknar marknadsprocesserna ofta förmåga att säkerställa rättvisa ekonomiska resultat när det gäller MDMS-leverantörer. Även om artiklarna 101 och 102 i EUF-fördraget är tillämpliga på MDMS-leverantörers beteende är dessa bestämmelsers tillämpningsområde begränsat till vissa fall av marknadsstyrka, till exempel dominerande ställning på specifika marknader och vissa fall av konkurrensbegränsande beteende, och tillsynen sker i efterhand och kräver en omfattande utredning från fall till fall av ofta mycket komplicerade faktiska omständigheter. I befintlig unionsrätt behandlas dessutom inte, eller inte på ett ändamålsenligt sätt, de utmaningar för en effektivt fungerande inre marknad som

identifierats i beteendet hos MDMS-leverantörer som inte nödvändigtvis har en dominerande ställning i konkurrensrättslig mening.

- (15) För att skydda konsumenternas intressen och öka deras förtroende för multifunktionsmaskiner bör transportprodukter som presenteras för företagsanvändare och slutanvändare på multifunktionsmaskiner av typerna B2B och B2C visas på ett sätt som säkerställer att inget transportföretag gynnas på ett orättvist sätt jämfört med ett annat transportföretag. De bestämmelser om neutral visning av slutpris och restid som anges i denna förordning bör inte påverka tillämpningen av befintliga regler om betald reklam¹⁰.
- (16) I enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008¹¹ ska de flygbiljettpriser som visas för allmänheten inkludera alla tillämpliga skatter och avgifter, tilläggsavgifter och arvoden som är oundvikliga och förutsebara vid tidpunkten för offentliggörandet. Valfria pristillägg ska anges klart, öppet och otvetydigt i början av varje bokningsprocess. Lufttrafikföretag och B2B MDMS-leverantörer bör säkerställa att B2C MDMS får information om biljettpriser på ett sådant sätt att dessa mellanhänder kan fullgöra sina skyldigheter enligt artikel 23 i förordning (EG) nr 1008/2008. Vid visning av information ska B2C-MDMS-leverantörer respektera kraven i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/882¹² och särskilt erbjuda audiovisuella alternativ.
- (17) B2C MDMS-leverantörer och B2B MDMS-leverantörer bör visa data om utsläpp av växthusgaser och koldioxidekvivalenter om sådan information tillhandahålls av transportoperatörer. Att göra sådana uppgifter synliga för användarna ökar insynen, möjliggör ett mer välgrundat beslutsfattande och stöder det bredare målet att främja miljömässigt hållbara transportval. Genom att tydligt presentera utsläppsinformation kan MDMS-leverantörer bidra till att öka medvetenheten om miljökonsekvenserna av olika resealternativ och uppmuntra en övergång till utsläppsnållare alternativ. Eftersom MDMS-leverantörerna inte själva innehar informationen bör de inte vara bundna av några ytterligare skyldigheter att visa utsläppsdata, utan bör visa de data som tillhandahålls av transportoperatörerna i enlighet med tillämplig lagstiftning. När transportföretag delar utsläppsdata med MDMS-leverantörer bör de uppfylla kraven i förordning (EU) XX/XX (CEEU), inbegripet i tillämpliga fall i enlighet med kommissionens genomförandeförordning (EU) 2024/3170¹³, där det i artikel 6 föreskrivs att flygbolag endast får visa flygutsläpp i enlighet med den genomförandeförordningen.

¹⁰ Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/29/EG av den 11 maj 2005 om otillbörliga affärsmetoder som tillämpas av näringsidkare gentemot konsumenter på den inre marknaden och om ändring av rådets direktiv 84/450/EEG och Europaparlamentets och rådets direktiv 97/7/EG, 98/27/EG och 2002/65/EG samt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2006/2004 (direktiv om otillbörliga affärsmetoder) (EUT L 149, 11.6.2005, s. 22, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2005/29/oj>).

¹¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (EUT L 293, 31.10.2008, s. 3, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj>).

¹² Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/882 av den 17 april 2019 om tillgänglighetskrav för produkter och tjänster (EUT L 151, 7.6.2019, s. 70, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj>).

¹³ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2024/3170 av den 18 december 2024 med närmare bestämmelser om det frivilliga miljömärkningssystemet för uppskattning av flygningars miljöprestanda som inrättats i enlighet med artikel 14 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/2405 (Flygutsläppsmärkning) (EUT L, 2024/3170, 31.12.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/3170/oj).

- (18) Kraven på neutral visning bör inte tillämpas på B2B MDMS-leverantörer om deras tjänster används av ett transportföretag eller en grupp av transportföretag vid deras egna kontor eller försäljningsdiskar eller på webbplatser som tydligt identifieras som deras egna, eftersom det inte finns någon risk för att ett transportföretag gynnas framför ett annat under sådana omständigheter.
- (19) Lufttrafikföretag från unionen och från tredjeländer bör behandlas likvärdigt när det gäller B2B och B2C MDMS-tjänster.
- (20) Offentliga myndigheter behöver data till stöd för planeringen av kollektivtrafiktjänster och det bredare mobilitetssystemet, inbegripet utveckling och utvärdering av planer för hållbar rörlighet i städer. MDMS-data kan bidra till att bedöma kollektivtrafikens attraktionskraft, kontrollera om de nuvarande erbjudandena är tillräckliga (t.ex. linjer, turtäthet, tidtabeller, multimodalitetseffektivitet) och utvärdera infrastrukturen (t.ex. bussfiler, cykelbanor). Dessa data kan också stödja utformningen av nya mobilitetsprodukter, mobilitetspaket och efterfrågestudier.
- (21) I syfte att uppnå denna förordnings mål att fastställa gemensamma unionsregler för leverantörer av B2C-MDMS med väsentlig marknadsnärvaro på nationell nivå eller unionsnivå, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget delegeras till kommissionen med avseende på att ändra tröskelvärdena för att utse leverantörer av B2C-MDMS med väsentlig marknadsnärvaro på nationell nivå eller unionsnivå. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning¹⁴. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.
- (22) Kommissionen bör tilldelas genomförandebefogenheter för att utse B2C MDMS-leverantörer med väsentlig marknadsnärvaro i unionen och, i händelse av diskriminering i tredjelandet i fråga, kräva att B2B MDMS-leverantörer som bedriver verksamhet i unionen behandlar lufttrafikföretag från det tredjelandet på ett sätt som är likvärdigt med behandlingen av EU-lufttrafikföretag i det tredjelandet. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011¹⁵.
- (23) Om en leverantör som utsetts till B2C-MDMS-leverantör med väsentlig marknadsnärvaro i en eller flera medlemsstater utses till B2C-MDMS-leverantör med väsentlig marknadsinflytande på unionsnivå, förblir de medlemsstater där B2C MDMS-leverantören har angetts ha en betydande marknad behöriga att verkställa denna förordning gentemot den B2C MDMS-leverantören under den period som föregår dess utnämning till B2C-MDMS-leverantör med väsentligt marknadsinflytande på unionsnivå.
- (24) Målet för denna förordning, nämligen att fastställa gemensamma regler för B2B- och B2C-leverantörer av MDMS med avseende på transportprodukter som erbjuds eller används i unionen, kan inte i tillräcklig utsträckning uppnås av medlemsstaterna på

¹⁴ EUT L 123, 12.5.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

¹⁵ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

egen hand. Detta beror på den gränsöverskridande karaktären hos digitala mobilitetstjänster och behovet av att säkerställa interoperabilitet, konsekvens och rättssäkerhet på de nationella marknaderna. För att undvika marknadsfragmentering och säkerställa lika villkor för transportföretag och MDMS-leverantörer i hela unionen krävs åtgärder på unionsnivå. Unionen får därför vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen enligt artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.

- (25) På grund av marknadsrelaterade eller tekniska förändringar är vissa bestämmelser i förordning (EG) nr 80/2009 inte längre relevanta. Andra bestämmelser är fortfarande relevanta men inte längre ändamålsenliga och behöver uppdateras. De särskilda reglerna för moderföretag är inte längre relevanta eftersom flygbolagen helt har avyttrat sitt ägande i datoriserade bokningssystem. Följaktligen bör de tillhörande revisions- och rapporteringskraven vad gäller deras ägande och struktur också upphävas, eftersom de är nära kopplade till dessa regler. Bestämmelserna om skydd av personuppgifter tillämpas nu konsekvent i hela unionen enligt bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679¹⁶. Avsnitt 6 i förordning (EG) nr 80/2009 om överträdelser och sanktioner ersätts av bestämmelserna i den här förordningen. Övriga återstående bestämmelser i förordning (EG) nr 80/2009 bör behållas, eftersom de fortfarande är relevanta och uppdaterade för att återspegla marknadsrelaterade och tekniska förändringar i syfte att säkerställa lika villkor för alla leverantörer som utför liknande funktioner inom digitala bokningstjänster mellan företag. I synnerhet bör reglerna om användning av neutral visning uppdateras för att ge alla leverantörer större flexibilitet när det gäller att rangordna transportprodukter i enlighet med den nya tekniska utvecklingen. Förordning (EG) nr 80/2009 bör därför upphävas och de relevanta bestämmelserna införlivas i den här förordningen.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Kapitel 1

Innehåll, tillämpningsområde och definitioner

Artikel 1

Innehåll

Genom denna förordning inrättas en ram för att underlätta multimodal passagerarmobilitet med flera operatörer genom utbyggnad och användning av multimodala digitala mobilitetstjänster mellan företag och konsumenter och digitala mobilitetstjänster mellan företag.

I förordningen fastställs gemensamma regler för samarbete som säkerställer lika villkor för leverantörer av multimodala digitala mobilitetstjänster, företagsanvändare av sådana tjänster samt de transportföretag som tillhandahåller den underliggande transporttjänsten. I förordningen fastställs också regler om den information som dessa leverantörer ska tillhandahålla företagsanvändare, slutanvändare och kollektivtrafikmyndigheter.

¹⁶ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning) (EUT L 119, 4.5.2016, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679>).

Artikel 2

Tillämpningsområde

- (1) Denna förordning är tillämplig på
 - (a) leverantörer av multimodala digitala mobilitetstjänster mellan företag och konsumenter när de erbjuder slutanvändare i unionen transportprodukter för resor inom, till eller från unionen, med undantag för transporttjänster vars huvudsakliga syfte är att tillgodose transportbehoven i en tätort eller ett storstadsområde, inbegripet ett gränsöverskridande storstadsområde, eller att tillgodose transportbehoven mellan en sådan tätort eller storstadsregion och det omgivande området,
 - (b) leverantörer av multimodala digitala mobilitetstjänster mellan företag när de erbjuder transportprodukter till företagsanvändare i unionen, eller när transportproduktens underliggande transporttjänst tillhandahålls, helt eller delvis, inom unionens territorium,
 - (c) transportföretag som har ett kommersiellt avtal med en av de leverantörer som avses i leden a och b.
- (2) Denna förordning är inte tillämplig på onlinesökmotorer enligt definitionen i artikel 2.5 i förordning (EU) 2019/1150.
- (3) De skyldigheter som fastställs i denna förordning är inte tillämpliga på
 - (a) B2C MDMS-leverantörer som är små eller medelstora företag enligt definitionen i artikel 2 i bilagan till rekommendation 2003/361/EG¹⁷.
 - (b) B2B-leverantörer av MDMS som är små eller medelstora företag enligt definitionen i artikel 2 i bilagan till rekommendation 2003/361/EG.
- (4) Denna förordning påverkar inte tillämpningen av artikel 101 och artikel 102 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (*EUF-fördraget*) eller tillämpningen av nationella konkurrensregler.
- (5) Denna förordning påverkar inte tillämpningen av förordning (EU) XX (RTR) och andra unionsrättsakter som reglerar tillhandahållandet av informationssamhällets tjänster.

Artikel 3

Definitioner

I denna förordning gäller följande definitioner:

- (1) *informationssamhällets tjänster*: en tjänst enligt definitionen i artikel 1.1 b i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535.
- (2) *multimodal digital mobilitetstjänst mellan företag och konsumenter eller B2C MDMS*: en informationssamhällestjänst som uppfyller samtliga följande villkor:
 - (a) Den förser slutanvändare med trafik- och reseinformation, såsom tidtabeller, tillgång till tjänster och biljettpreiser för transportprodukter.

¹⁷ Kommissionens rekommendation 2003/361/EG av den 6 maj 2003 om definitionen av mikroföretag samt små och medelstora företag (EUT L 124, 20.5.2003, s. 36, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2003/361/oj>).

- (b) Den distribuerar onlinetransportprodukter eller kopplar samman transportprodukter, där alla transportprodukter som erbjuds åtminstone delvis inom ramen för ett avtal om gemensamma linjebeteckningar eller ett interlining-avtal betraktas som enbart marknadsföringsföretagets transportprodukt, från två eller flera transportföretag inom samma transportsätt, såvida inte dessa transportföretag ingår i samma grupp av transportföretag.
- (3) *multimodal digital mobilitetstjänst mellan företag eller B2B MDMS*: en tjänst som tillhandahålls via it-system till företagsanvändare av en enhet som tillhandahåller trafik- och reseinformation, såsom tidtabeller, tjänstetillgänglighet och biljettpriser för transportprodukter, där varje transportprodukt som erbjuds åtminstone delvis inom ramen för ett avtal om gemensamma linjebeteckningar eller ett interlining endast betraktas som en transportprodukt från marknadsoperatören, och med eller utan möjlighet att boka eller utfärda biljetter för en kunds räkning, från två eller flera transportföretag, inom samma transportslag, såvida inte dessa transportföretag ingår i samma grupp av transportföretag.
- (4) *resa*: genomgående persontransport, som kan omfatta flera etapper och som utförs av en eller flera operatörer med hjälp av ett eller flera transportsätt.
- (5) *transporttjänst*: transport av passagerare med flyg, tåg, buss eller fartyg, som är tillgänglig för allmänheten och drivs enligt en offentliggjord tidtabell mellan en avreseort och en ankomstort.
- (6) *transportprodukt*: en skräddarsydd transporttjänst kopplad till ett biljettpris.
- (7) *biljett*: giltigt bevis för köp av en transportprodukt.
- (8) *transportföretag*: varje transportföretag som tillhandahåller transporttjänster eller organiserar transporttjänster på grundval av ett samarbetsavtal med transportföretag som har tillstånd att tillhandahålla transporttjänster på unionens territorium.
- (9) *grupp av transportföretag*: minst två transportföretag som tillsammans utgör en del av samma företag i den mening som avses i artikel 101 i EUF-fördraget.
- (10) *företagsanvändare*: varje fysisk eller juridisk person som agerar kommersiellt eller yrkesmässigt med användning av en B2B MDMS, inbegripet via abonnemang, enligt ett affärsavtal med leverantören av denna B2B MDMS, i syfte att reservera transportprodukter för en kunds räkning.
- (11) *slutanvändare*: varje fysisk eller juridisk person som använder en B2C-MDMS.
- (12) *kund*: varje fysisk eller juridisk person som är kund till företagsanvändaren i syfte att köpa en transportprodukt.
- (13) *vidarelänkning*: en slutanvändares omdirigering till relevanta webbplatser eller applikationer för mobilitet online, där tillgången till en eller flera visade transportprodukter kan kontrolleras och de transportprodukter som valts ut av slutanvändaren kan köpas.
- (14) *ersättning*: en bokningsavgift eller annan ekonomisk ersättning som betalas av transportören för de tjänster som tillhandahålls av en B2C MDMS-leverantör eller en B2B MDMS-leverantör.
- (15) *biljettpris*: det belopp som slutanvändaren eller kunden måste betala för transportprodukten, i enlighet med eventuella villkor som är tillämpliga på

transportprodukten, såsom obligatoriska platsreservationer, och tillhörande kringtjänster, såsom bagageöverföring.

- (16) *slutpris*: det belopp som slutanvändaren eller kunden betalar när de köper en transportprodukt och som omfattar biljettpriset och alla avgifter, tillämpliga skatter, tilläggsavgifter och bokningsavgifter som är oundvikliga och förutsebara vid den tidpunkt då priset visas på bildskärmen.
- (17) *transportmyndighet*: varje offentlig myndighet som ansvarar för trafikledning eller planering för, kontroll eller förvaltning av ett visst transportnät eller en viss transporttjänst, eller bådadera, som omfattas av myndighetens territoriella behörighet.
- (18) *distributionstjänster*: funktioner som tillhandahålls av en B2B MDMS-leverantör för att lämna information om transportoperatörers tidtabeller, tillgång till tjänster, biljettpriser och tillhörande tjänster, för att göra bokningar, för att utfärda biljetter och för andra tillhörande tjänster.

Kapitel 2

B2C MDMS-leverantörer med väsentlig marknadsnärvaro och B2B MDMS-leverantörer

Artikel 4

Utseende av B2C-leverantörer av MDMS med väsentlig marknadsnärvaro

1. B2C-MDMS-leverantörer ska varje år informera kommissionen och den medlemsstat där de är etablerade om antalet sålda biljetter och värdet av dessa per transportslag och år och per medlemsstat.
2. En B2C MDMS-leverantör ska utses till B2C MDMS-leverantör med väsentlig marknadsnärvaro på unionsnivå för varje transportslag för vilket den uppnår de tröskelvärden som anges punkt 1 i bilaga I. Därför ska en B2C MDMS-leverantör som når upp till dessa tröskelvärden, för varje transportslag som berörs, meddela detta förhållande till kommissionen. Ett utseende enligt denna punkt ska ha företräde framför varje utseende avseende samma transportsätt på nationell nivå.
3. En B2C MDMS-leverantör ska utses till B2C MDMS-leverantör med väsentlig marknadsnärvaro på nationell nivå för varje transportslag för vilket den uppnår de tröskelvärden som anges punkt 2 i bilaga I. Därför ska en B2C MDMS-leverantör som når upp till dessa tröskelvärden, för varje transportslag som berörs, meddela detta förhållande till den nationella tillsynsmyndigheten i den medlemsstat där tröskelvärdena har uppnåtts.
4. Genom undantag från skyldigheten i punkt 3 i denna artikel att underrätta nationella tillsynsorgan när den uppnår de tröskelvärden som fastställs i punkt 2 i bilaga I ska en B2C MDMS-leverantör som uppnår de tröskelvärden som fastställs i både punkterna 1 och 2 i bilaga I, för varje transportslag som berörs, endast underrätta kommissionen om detta.
5. B2C-MDMS-leverantörer ska lämna in alla meddelanden och all information som avses i punkterna 1–4 i denna artikel senast den 31 januari året efter det räkenskapsår för vilket tröskelvärdena i bilaga I bedöms. Genom undantag från skyldigheten i punkterna 2 och 3 i denna artikel att underrätta antingen kommissionen eller de relevanta nationella tillsynsorganen när den uppnår de tröskelvärden som fastställs i

antingen punkt 1 eller 2 i bilaga I, ska en B2C MDMS-leverantör som har utsetts i enlighet med någon av dessa punkter inte vara skyldig att lämna in någon efterföljande anmälan för de berörda transportsätten, såvida inte de tröskelvärden som fastställs i bilaga I ändras i enlighet med punkt 9 i denna artikel.

6. Vid bedömningen av om de uppnår tröskelvärdena i punkterna 1 och 2 i bilaga I ska B2C MDMS-leverantörer beakta all biljettförsäljning från alla sina dotterbolag.
7. Den utseende myndigheten ska anta ett beslut om att ”utse” en B2C MDMS-leverantör till en leverantör med väsentlig marknadsnärvaro vid dennas uppnående av de trösklar som anges i punkt 1 eller punkt 2 i bilaga I. Kommissionen ska anta beslut om utseende genom genomförandeakter. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 17.2.

Den utseende myndigheten ska fatta sitt beslut på grundval av den information som lämnats av B2C MDMS-leverantören i enlighet med punkterna 1, 2 eller 3 i denna artikel eller på grundval av annan information som den har tillgång till. B2C MDMS-leverantören ska på den utseende myndighetens begäran och inom en rimlig tidsram, och under alla omständigheter inom två månader, lämna all ytterligare information som behövs för bedömningen av leverantörens väsentliga marknadsnärvaro. B2C MDMS-leverantörer som inte lämnar in den begärda informationen inom den fastställda tidsramen får utses utan onödigt dröjsmål på grundval av övrig information som den utseende myndigheten har tillgång till.

Den utseende myndigheten ska anta detta beslut inom sex månader från den anmälan som avses i punkterna 2 och 3 i denna artikel eller, i tillämpliga fall, efter en bedömning där det konstateras att B2C MDMS-leverantören uppnår de tröskelvärden som fastställs i bilaga I, och under alla omständigheter senast den 1 november året efter det räkenskapsår då de tröskelvärden som fastställs i bilaga I uppnås.

De nationella tillsynsorganen ska anmäla sina beslut om att utse en B2C MDMS-leverantör till leverantör med väsentlig marknadsnärvaro till kommissionen inom en månad från antagandet av beslutet. Kommissionen ska utan onödigt dröjsmål på en särskild webbplats offentliggöra och uppdatera en förteckning över de B2C MDMS-leverantörer som utsetts på nationell nivå och unionsnivå.

8. Den utseende myndigheten ska avsluta statusen som utsedd leverantör om B2C MDMS-leverantören under en oavbruten period på ett år inte har uppnått de tröskelvärden som fastställs i punkterna 1 och 2 i bilaga I för det transportslag för vilket den har utsetts. Reglerna i punkterna 1–7 i denna artikel ska i tillämpliga delar gälla för upphörande av status som utsedd leverantör.
9. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 16 med avseende på ändring av de tröskelvärden som fastställs i bilaga I i syfte att anpassa tröskelvärdena till förändringar på B2C MDMS-marknaden.

Artikel 5

Villkor för affärsavtal mellan transportföretag och B2C MDMS-leverantörer med väsentlig marknadsnärvaro eller B2B MDMS-leverantörer

1. B2C MDMS-leverantörer ska följa de regler som fastställs i denna artikel med avseende på det transportslag för vilket de har utsetts i enlighet med artikel 4.2 och 4.3 och i de medlemsstater som utseendet avser.

2. När affärsavtal ingås med transportföretag ska B2C MDMS-leverantörer som anses ha en väsentlig marknadsnärvaro inom det berörda transportslaget och B2B MDMS-leverantörer
 - (a) lämna garantier för att säkerställa att kommersiellt känsliga uppgifter som delas av transportföretag inte lämnas ut, inbegripet till andra transportföretag som använder samma MDMS, eller till transportföretag som är vertikalt integrerade med B2C MDMS-leverantören eller till andra B2B MDMS-leverantörer,
 - (b) inte knyta några oskäligen villkor eller exklusivitetsklausuler till affärsavtalet som, avsiktligt eller på annat sätt, skulle
 - (i) hindra transportföretag från att ingå affärsavtal med andra B2C MDMS-leverantörer eller B2B MDMS-leverantörer för en effektiv användning av deras tjänster,
 - (ii) kräva godtagande av tilläggsvillkor som till sin natur eller enligt handelsbruk inte skulle vara nödvändiga för distribution av eller vidarelänkning till transportprodukter,
 - (iii) ställa som villkor att ett deltagande transportföretag förbjuds att samtidigt använda ett annat system eller att ett deltagande transportföretag förbjuds att fritt använda alternativa bokningssystem såsom sitt eget direktanslutningssystem, bokningssystem på internet och teletjänstcentraler,
 - (c) säkerställa att ersättningsnivåerna, i fall där ersättning för de tjänster som tillhandahålls av B2C MDMS-leverantören eller B2B MDMS-leverantören avtalas med transportföretaget, baseras på rättvisa, rimliga och icke-diskriminerande kriterier.
3. B2B MDMS-leverantörer ska
 - (a) inte reservera några särskilda datainläsnings- eller databehandlingsförfaranden, andra distributionstjänster eller ändringar av dessa förfaranden eller tjänster, för vissa transportföretag,
 - (b) tillhandahålla samma information till alla deltagande transportföretag om ändringar av deras distributionstjänster, datainläsningsmetoder och databehandlingsförfaranden,
 - (c) säkerställa att deras distributionstjänster på ett tydligt och verifierbart sätt är åtskilda från transportföretagens interna register och från funktioner avseende hantering och saluföring.

Artikel 6

Villkor för affärsavtal mellan B2B MDMS-leverantörer och företagsanvändare

1. Affärsavtal mellan B2B MDMS-leverantörer och företagsanvändare får inte avsiktligt eller på annat sätt
 - (a) hindra en företagsanvändare från att abonnera på eller använda ett annat liknande system,
 - (b) kräva godtagande av ytterligare villkor som inte är nödvändiga för abonnemanget på B2B MDMS,
 - (c) införa en skyldighet att godta särskild teknisk utrustning eller programvara,

- (d) införa andra orättvisa eller omotiverade villkor.
2. En företagsanvändare som är ett litet företag i den mening som avses i artikel 2.2 i bilagan till rekommendation 2003/361/EG får säga upp sitt affärsavtal med en B2B MDMS-leverantör när som helst efter avtalets första år. Företagsanvändaren ska i detta syfte lämna ett skriftligt meddelande om detta inom en tidsperiod på tre månader. I sådana fall ska B2B MDMS-leverantören endast ha rätt att begära ersättning för de administrativa kostnader som är direkt förbundna med affärsavtalets upphörande.

Kapitel 3

Allmänna skyldigheter för leverantörer av MDMS B2C och MDMS B2B när det gäller visning och utbyte av information

Artikel 7

Neutrala visnings- och rangordningskriterier

1. När transportprodukter eller en kombination av transportprodukter visas ska B2C MDMS-leverantörer och B2B MDMS-leverantörer ladda upp och behandla data som tillhandahålls av transportoperatörer med likvärdig omsorg och i god tid.
2. När B2C MDMS-leverantörer och B2B MDMS-leverantörer visar transportprodukter eller en kombination av transportprodukter ska de göra detta på ett neutralt och övergripande sätt, utan diskriminering eller partiskhet.
3. Transportföretag ska säkerställa att de uppgifter som lämnas in till B2C MDMS-leverantörer och B2B MDMS-leverantörer är korrekta och aktuella och gör det möjligt för leverantören att följa reglerna i denna artikel.
4. B2C MDMS-leverantörer och B2B MDMS-leverantörer ska tillämpa de kriterier som avses i punkt 5 för att rangordna transportprodukterna och kombinationerna av transportprodukter på ett icke-diskriminerande sätt för alla transportföretag. Dessa kriterier får inte baseras på någon faktor som är direkt eller indirekt kopplad till transportföretagets identitet, såvida inte slutanvändaren eller företagsanvändaren uttryckligen kräver detta. B2C MDMS-leverantörer och B2B MDMS-leverantörer ska visa transportprodukter och kombinationer av transportprodukter på ett sådant sätt att slutanvändaren eller företagsanvändaren inte vilseleds och lätt kan få tillgång till dem, visningskriterierna tydligt framgår och reglerna i denna artikel är uppfyllda.
5. Vid presentation av transportprodukter eller en kombination av transportprodukter ska B2C MDMS-leverantörer och B2B MDMS-leverantörer automatiskt rangordna transportprodukterna eller kombinationerna av transportprodukter på grundval av ett eller flera av följande kriterier:
 - (a) Slutligt pris.
 - (b) Restid.
 - (c) Utsläpp av växthusgaser.
 - (d) Utsläpp av koldioxidekvivalenter.
 - (e) Produkter med en transporttjänst, som endast omfattar en enda etapp, rangordnade efter avgångstid.

- (f) Produkter, inbegripet mellanliggande stopp och tillgängliga efterföljande anslutningsförbindelser, rangordnade efter avgångstid och total restid.
 - (g) Tillgängliga transporttjänster för personer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet.
6. B2C MDMS-leverantörer och B2B MDMS-leverantörer ska alltid ange slutpriser för slutanvändare eller företagsanvändare när de visar transportprodukter eller en kombination av transportprodukter. Vad gäller lufttrafik ska slutpriserna anges i enlighet med artikel 23 i förordning (EG) nr 1008/2008,
 7. B2C MDMS-leverantörer och B2B MDMS-leverantörer ska alltid göra det möjligt för slutanvändare och företagsanvändare att rangordna transportprodukter eller en kombination av transportprodukter på grundval av växthusgasutsläpp eller utsläpp av CO₂-ekvivalenter.
 8. B2C-MDMS-leverantörer och B2B-MDMS-leverantörer ska göra det möjligt för slutanvändare och företagsanvändare att använda eller kombinera de kriterier som förtecknas i punkt 5 a-g i vilken ordning som helst.
 9. B2C MDMS-leverantörer och B2B MDMS-leverantörer ska visa en transportprodukt endast en gång inom ett visst sökresultat. Undantagsvis, i fråga om överenskommelser om gemensamma linjebeteckningar, ska vart och ett av två transportföretag med gemensamma linjebeteckningar ha rätt att begära att de relevanta transportprodukterna visas som dess egen tjänst, med användning av dess egen individuella transportörskod. Om fler än två transportföretag deltar i ett avtal om gemensam linjebeteckning ska ansvaret för att identifiera de två transportörerna med avseende på visningen ligga hos det transportföretag som faktiskt utför resetjänsten.
 10. När B2C MDMS-leverantörer och B2B MDMS-leverantörer visar transportprodukter eller en kombination av transportprodukter får de använda andra rangordningskriterier utöver dem som fastställs i punkt 5, om företagsanvändarens slutanvändare eller kund uttryckligen begär detta. När B2B-MDMS-leverantörer visar slutpriser ska de informera företagsanvändarna om eventuella valfria pristillägg på ett tydligt och transparent sätt.
 11. B2C MDMS-leverantörer får ta emot direkt eller indirekt betalning från transportföretag för att visa dessa företag på en framträdande plats. En sådan ”betald framträdande plats” ska inte vara ett av standardkriterierna för rangordning och ska endast vara tillgänglig på begäran av slutanvändaren. De erbjudanden för vilka detta kriterium har tillämpats ska visas tydligt med angivelsen ”val av” eller ”sponsrat innehåll”. Betalningens effekter på rangordningen ska beskrivas på ett transparent sätt.
 12. Flygningar som utförs av lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005¹⁸ ska tydligt och specifikt identifieras av B2C-MDMS-leverantörer och B2B-MDMS-leverantörer när de visar transportprodukter. B2C-MDMS-leverantörer och B2B-MDMS-leverantörer ska vid visning av transportprodukter inkludera en särskild

¹⁸ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 av den 14 december 2005 om upprättande av en gemenskapsförteckning över alla lufttrafikföretag som förbjudits att bedriva verksamhet inom gemenskapen och om information till flygpassagerare om vilket lufttrafikföretag som utför en viss flygning, samt om upphävande av artikel 9 i direktiv 2004/36/EG (EUT L 344, 27.12.2005, s. 15, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2005/2111/oj>).

symbol som upplyser slutanvändare och företagsanvändare om vilket lufttrafikföretag som utför flygningen i enlighet med artikel 11 i förordning (EG) nr 2111/2005.

13. Denna artikel ska inte tillämpas på B2B MDMS som används av ett transportföretag eller en grupp av transportföretag vid dess egna kontor eller försäljningsdiskar eller på direktdistributionswebbplatser som tydligt identifieras som dess egna.

¹⁹Artikel 8

Uppgifter om marknadsföringsinformation

1. Om marknadsförings-, boknings- eller försäljningsuppgifter på begäran av ett transportföretag tillhandahålls av en B2C MDMS-leverantör eller en B2B MDMS-leverantör, ska dessa uppgifter i god tid göras tillgängliga även för alla transportföretag med vilka leverantören har ingått ett affärsavtal. Dessa uppgifter får, och på transportörens begäran ska, omfatta alla transportföretag och företagsanvändare med vilka leverantören har ingått ett affärsavtal. Endast anonymiserade och aggregerade uppgifter får göras tillgängliga.
2. Transportföretag ska inte använda de uppgifter som avses i punkt 1 för att identifiera och påverka slutanvändarens eller företagsanvändarens val.
3. Om de uppgifter som avses i punkt 1 är resultatet av att en företagsanvändare som är etablerad i unionen använder en B2B MDMS-leverantörs distributionstjänster får uppgifterna inte identifiera företagsanvändaren såvida inte företagsanvändaren kommer överens om villkoren för lämplig användning av dessa uppgifter med B2B MDMS-leverantören. Detsamma ska gälla för B2B MDMS-leverantörens delning av sådana data med en annan part för användning av den parten av andra skäl än faktureringsbetalning.

Artikel 9

Information om utsläpp av växthusgaser och koldioxidekvivalenter

1. MDMS-leverantörer ska visa tydlig, transparent och tillgänglig information om transportprodukters växthusgasutsläpp eller utsläpp av koldioxidekvivalenter, beroende på vad som är tillämpligt, när sådan information görs tillgänglig av transportföretag. Denna information ska visas på det sätt som transportföretaget tillhandahåller, i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) XXX, inbegripet i tillämpliga fall i enlighet med genomförandeförordning (EU) 2024/3170.
2. Om den information som avses i punkt 1 inte är tillgänglig för alla transportprodukter som ingår i en kombination av transportprodukter ska B2C MDMS-leverantören eller B2B MDMS-leverantören specificera vilka transportprodukter informationen avser och uttryckligen ange vilka transportprodukter som saknar information om växthusgasutsläpp eller utsläpp av CO₂-ekvivalenter.
3. Vid rangordning av transportprodukter eller en kombination av transportprodukter utifrån växthusgasutsläpp eller utsläpp av koldioxidekvivalenter ska B2C MDMS-leverantörer eller B2B MDMS-leverantörer visa de transportprodukter eller den kombination av transportprodukter för vilka sådan information inte finns tillgänglig

¹⁹ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/882 av den 17 april 2019 om tillgänglighetskrav för produkter och tjänster (EUT L 151, 7.6.2019, s. 70, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj>).

sist i rangordningen. Om information endast delvis finns tillgänglig för en del av resan ska B2C MDMS-leverantörer eller B2B MDMS-leverantörer visa den produkten på en lägre nivå i rangordningen än vad som gäller för visning av transportprodukter eller en kombination av transportprodukter för vilka all information finns tillgänglig.

Artikel 10

Delning av data med kollektivtrafikmyndigheter

1. På begäran av en kollektivtrafikmyndighet, och förutsatt att de erbjuder transportprodukter inom det territorium som den myndigheten ansvarar för, ska B2C MDMS-leverantörer överföra uppgifter om passagerarvolym för varje transportslag som omfattas av berörd MDMS. Sådana data ska uteslutande användas för att förbättra effektiviteten i kollektivtrafikpolitiken och politiken för hållbar rörlighet som omfattas av den myndighetens ansvar. Uppgifterna ska vara aggregerade och anonymiserade. Leverantörer av B2C MDMS ska endast vara skyldiga att dela uppgifter som de redan har i sin besittning och ska inte vara skyldiga att ta fram nya uppgifter som svar på en begäran från en kollektivtrafikmyndighet.
2. En sådan begäran som avses i punkt 1 ska tydligt ange det specifika mål för transportpolitiken eller politiken för hållbar rörlighet för vilket uppgifterna behövs. Kollektivtrafikmyndigheten får inte använda uppgifterna för något annat ändamål än att stödja utformningen, genomförandet och utvärderingen av kollektivtrafikpolitiken. Kollektivtrafikmyndigheten får inte använda eller dela de begärda uppgifterna för kommersiella ändamål.
3. Kollektivtrafikmyndigheterna ska täcka skäliga kostnader som leverantören av B2C MDMS har ådragit sig för att tillhandahålla de uppgifter som den myndigheten begär.

Artikel 11

Likvärdig behandling av lufttrafikföretag i tredjeländer

1. Utan att det påverkar tillämpningen av internationella avtal som unionen eller medlemsstaterna är parter i får kommissionen, om en leverantör av B2B MDMS som är verksam i ett tredjeland inte behandlar EU-lufttrafikföretag och lufttrafikföretag från det tredjelandet till vilka den tillhandahåller tjänster på ett likvärdigt sätt med avseende på någon av de frågor som omfattas av denna förordning, genom en genomförandeakt som antas i enlighet med det förfarande som avses i artikel 17.2, kräva att alla leverantörer av B2B MDMS som är verksamma i unionen behandlar lufttrafikföretag från det tredjelandet på ett sätt som är likvärdigt med behandlingen av EU-lufttrafikföretag i det tredjelandet.
2. Vid tillämpning av punkt 1 ska kommissionen övervaka diskriminerande eller icke-likvärdig behandling av EU-lufttrafikföretag från B2B MDMS-leverantörer i tredjeländer. Kommissionen ska på begäran av en medlemsstat eller på eget initiativ utreda eventuella fall av diskriminering av ett lufttrafikföretag från unionen i B2B MDMS i tredjeländer. Innan kommissionen fattar ett beslut i enlighet med punkt 1 ska den underrätta de berörda parterna.

Kapitel 4

Genomförande och kontroll av efterlevnaden

Artikel 12

Nationella tillsynsorgan

1. Medlemsstaterna ska utse ett nationellt tillsynsorgan som ska ansvara för att denna förordning efterlevs. Medlemsstaterna ska säkerställa att deras nationella tillsynsorgan har alla nödvändiga administrativa och ekonomiska resurser och den sakkunskap som krävs för att på ett adekvat sätt utföra uppgifterna enligt denna förordning.
2. Varje medlemsstat ska underrätta kommissionen om vilket nationellt tillsynsorgan den har utsett i enlighet med punkt 1 och ange detta organs uppgifter och ansvarsområden. Det nationella tillsynsorganet ska offentliggöra information om sina uppgifter och ansvarsområden på sin webbplats. Kommissionen ska offentliggöra en förteckning över dessa organ på en särskild webbplats och hålla den uppdaterad.
3. Det nationella tillsynsorganet i den medlemsstat där leverantören av B2C-MDMS-tjänster har sitt huvudsakliga verksamhetsställe ska ha befogenhet att kontrollera efterlevnaden av denna förordning med avseende på denna leverantör av B2C-MDMS-tjänster.
4. Genom undantag från punkt 3, och på grundval av en vederbörligen motiverad begäran från det nationella tillsynsorganet i en medlemsstat där B2C-MDMS-leverantören har angetts ha en betydande marknadsnärvaro, ska befogenheten att verkställa de skyldigheter som fastställs i artikel 5.2, för de ändamål som anges i den begäran, överförs till det nationella tillsynsorganet av det nationella tillsynsorganet i den medlemsstat där B2C MDMS-leverantören har sitt huvudsakliga etableringsställe.
5. Det nationella tillsynsorganet i den medlemsstat där B2C-MDMS-leverantören har sitt huvudsakliga verksamhetsställe ska ha befogenhet att kontrollera efterlevnaden av denna förordning med avseende på den B2C MDMS-leverantören.
6. Om en B2C MDMS-leverantör eller en B2B MDMS-leverantör inte har något etableringsställe i unionen ska ett nationellt tillsynsorgan vara behörigt att säkerställa att denna förordning efterlevs i förhållande till den leverantören.
7. Medlemsstaterna ska säkerställa att deras nationella tillsynsorgan, vad gäller organisation, finansiering, rättslig struktur och beslutsförfaranden, är oberoende av alla transportföretag, B2C MDMS-leverantörer, B2B MDMS-leverantörer, företagsanvändare eller kollektivtrafikmyndigheter.

Artikel 13

De nationella tillsynsorganens uppgifter

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att det nationella tillsynsorganets uppgifter och ansvarsområden är tydligt definierade och omfattar åtminstone följande:
 - (a) Främja medvetenheten om de rättigheter och skyldigheter som fastställs i denna förordning.

- (b) Utse leverantörer av B2C MDMS med betydande marknads närvaro i enlighet med artikel 4.
 - (c) Övervaka efterlevnaden av denna förordning och vidta åtgärder för att säkerställa att den genomförs korrekt.
 - (d) Hantera klagomål om påstådda överträdelser av denna förordning.
 - (e) Ålägga sanktioner som fastställs i enlighet med artikel 15, om det nationella tillsynsorganet har fastställt att bestämmelserna i denna förordning har överträtts.
 - (f) samarbeta med nationella tillsynsorgan i andra medlemsstater och med kommissionen för att säkerställa en enhetlig tillämpning av denna förordning, ömsesidigt bistånd i samband med marknadsövervakningsuppgifter, tillsyn, utnämningförfaranden och klagomålshantering, bland annat genom utbyte av relevant information på elektronisk väg, samtidigt som konfidentialiteten för kommersiellt känsliga uppgifter vederbörligen respekteras.
2. Nationella tillsynsorgan ska verkställa denna förordning i nära samarbete med varandra.
 3. Om ett nationellt tillsynsorgan begär information från ett nationellt tillsynsorgan i en annan medlemsstat för att fullgöra sina uppgifter eller sitt ansvar ska denna information tillhandahållas utan onödigt dröjsmål och under alla omständigheter inom en månad från mottagandet av begäran. I komplicerade fall får det nationella tillsynsorganet som begäran riktar sig till förlänga denna frist till högst tre månader från mottagandet av begäran.
 4. De nationella tillsynsorganen ska inrätta och samarbeta genom ett nätverk som sammanträder regelbundet och minst en gång om året för att utbyta information, särskilt om sitt arbete med övervakning, efterlevnadskontroll och genomförande, sina beslutsprinciper och sin administrativa praxis. Kommissionen ska vara en medlem, samordna och stödja nätverkets arbete samt vid behov lägga fram rekommendationer till nätverket. Kommissionen ska säkerställa ett aktivt samarbete mellan respektive regleringsorgan.

Artikel 14

Klagomål

1. B2C-MDMS-leverantörer, B2B-MDMS-leverantörer eller företagsanvändare ska ha rätt att lämna in klagomål rörande överträdelse av denna förordning till det nationella tillsynsorganet i den medlemsstat där de är etablerade, eller om de anser att de har behandlats orättvist, diskriminerats eller på något annat sätt lidit skada.
2. Kollektivtrafikmyndigheter får lämna in klagomål rörande överträdelser av artikel 10 till det nationella tillsynsorganet i sin medlemsstat.
3. Transportföretag ska ha rätt att lämna in ett klagomål om påstådda överträdelser av denna förordning till det nationella tillsynsorganet i den medlemsstat där de är etablerade, eller om de anser att de har behandlats orättvist, diskriminerats eller på något annat sätt lidit skada.
4. Om de inte är belägna eller etablerade i unionen ska leverantörer av B2C-MDMS, leverantörer av B2B-MDMS och företagsanvändare, samt transportoperatörer vars licens beviljats av ett tredjeland, ha rätt att lämna in ett klagomål om påstådda

överträdelse av denna förordning till det behöriga nationella tillsynsorganet i den medlemsstat där den andra part som påstås begå överträdelsen är etablerad, eller som beviljade dess operativa licens, eller på vars territorium de berörda transporttjänsterna, eller en del av dessa tjänster, tillhandahålls.

5. Om ett klagomål inte kan lämnas in i enlighet med reglerna i punkterna 1–4 får detta lämnas in till det nationella tillsynsorganet i vilken medlemsstat som helst.
6. Det nationella tillsynsorganet som tar emot ett klagomål enligt punkterna 1–5 i denna artikel ska bedöma klagomålet och, när så är lämpligt, översända det till medlemsstatens behöriga nationella tillsynsorgan i enlighet med artikel 12.1.
7. Nationella tillsynsorgan ska vägra att behandla ett klagomål om ett annat klagomål i samma ärende mellan samma parter redan har lämnats in till ett annat nationellt tillsynsorgan eller om ett effektivt rättsmedel har sökts vid en nationell domstol i en medlemsstat.

Nationella tillsynsorgan som handlägger ett klagomål ska informera de nationella tillsynsorganen i medlemsstaterna

- (a) där den B2C-leverantör av MDMS eller B2B-leverantör av MDMS som är föremål för klagomålet är etablerad,
- (b) som har utfärdat den operativa licensen för det transportföretag som är föremål för klagomålet,
- (c) inom vars territorium transporttjänsterna tillhandahålls.

Det nationella tillsynsorganet som handlägger ett klagomål får också begära relevant information från de nationella tillsynsorgan som avses i första stycket och ska beakta den innan det fattar ett beslut om klagomålet.

8. Den [Publikationsbyrån: för in dagen för denna förordnings ikraftträdande + 2 år] och därefter vartannat år ska de nationella tillsynsorganen offentliggöra verksamhetsrapporter med statistik över de frågor som oftast gav upphov till klagomål och information om sanktioner som ålagts för överträdelse av denna förordning. Rapporterna ska inte avslöja kommersiellt känsliga uppgifter. Rapporterna ska offentliggöras på respektive nationellt tillsynsorgans webbplats senast den 30 juni kalenderåret efter referensperiodens slut.

Artikel 15

Sanktioner

1. Medlemsstaterna ska fastställa bestämmelser om tillämpliga sanktioner för överträdelse av bestämmelserna i denna förordning. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella, avskräckande och icke-diskriminerande.
2. Medlemsstaterna ska till kommissionen anmäla dessa regler och åtgärder senast den [dag då förordningen börjar tillämpas] samt utan dröjsmål meddela eventuella ändringar av dem.

Artikel 16

Utövande av delegeringen

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.

2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 10 ska ges till kommissionen för en period på fem år från och med [den dag då denna akt träder i kraft]. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden på fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.
3. Delegeringen av befogenhet får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.
4. Innan kommissionen antar en delegerad akt ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning.
5. Så snart kommissionen antagit en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
6. En delegerad akt som antas enligt artikel 10 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period på två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

Artikel 17

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av en kommitté. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.
2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 4 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

Kapitel 5 Slutbestämmelser

Artikel 18

Översyn och rapport

Senast den [dd/mm/20åå – fem år efter den dag då denna förordning börjar tillämpas] ska kommissionen utvärdera genomförandet av denna förordning och lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet om de viktigaste resultaten.

Rapporten ska vid behov åtföljas av lämpliga lagstiftningsförslag.

Artikel 19

Upphävande

1. Förordning (EG) nr 80/2009 upphör att gälla.
2. Hänvisningar till den upphävda förordningen ska anses som hänvisningar till den här förordningen och läsas i enlighet med jämförelsetabellen i bilaga II.

Artikel 20

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Den ska tillämpas från och med den [DATE XX månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande].

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande
[...]

På rådets vägnar
Ordförande
[...]

FINANSIERINGSÖVERSIKT OCH DIGITAL ÖVERSIKT FÖR RÄTTSAKT

1. GRUNDLÄGGANDE UPPGIFTER OM FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

1.1. Förslagets eller initiativets titel

Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING om multimodal bokning

1.2. Berörda politikområden

Transport, digitala tjänster

1.3. Mål

1.3.1. Allmänt/allmänna mål

En bättre fungerande marknad för onlinedistribution av biljetter

1.3.2. Specifikt/specifika mål

Specifikt mål

Förbättra transparensen och skapa lika villkor för trafikföretag när det gäller tillgången till och användningen av oundgängliga multimodala digitala mobilitetstjänster.

1.3.3. Verkan eller resultat som förväntas

Beskriv den verkan som förslaget eller initiativet förväntas få på de mottagare eller den del av befolkningen som berörs.

Initiativet förväntas få positiva effekter för multimodala digitala mobilitetstjänster, trafikföretag (med nettovinst för respektive grupp), konkurrenskraften och den inre marknadens funktion samt innovationen. Förslaget förväntas även påverka trafikomställningen till mer hållbara transportslag och därigenom ha en positiv inverkan på transportsäkerheten, koldioxidutsläppen och luftföroreningarna.

1.3.4. Prestationsindikatorer

Ange indikatorer för övervakning av framsteg och resultat.

De viktigaste delmålen för att övervaka framstegen mot och uppfyllandet av målet är att i) uppnå rättvisa och icke-diskriminerande förhandlingar om kommersiella avtal, ii) säkerställa en neutral textbild av resealternativ för slutanvändare på alla multimodala digitala mobilitetstjänster och iii) minimera omotiverade prisskillnader för identiska erbjudanden mellan olika tjänster. Framstegen mot detta mål kommer att övervakas med hjälp av fyra centrala indikatorer (jämfört med det referensscenariot som beskrivs i den konsekvensbedömning som åtföljer förslaget): i) antalet trafikföretag som distribuerar transportprodukter via oundgängliga multimodala digitala mobilitetstjänster, ii) antalet avtal mellan multimodala digitala mobilitetstjänster och trafikföretag, iii) antalet påförda sanktioner, och iv) ökade nivåer av konsumentnöjdhet när det gäller tillgång till reseinformation och möjligheten att boka resor.

1.4. Förslaget eller initiativet avser

en ny åtgärd

- en ny åtgärd som bygger på ett pilotprojekt eller en förberedande åtgärd³⁷
- en förlängning av en befintlig åtgärd
- en sammanslagning eller omdirigering av en eller flera åtgärder mot en annan/en ny åtgärd

1.5. Grunder för förslaget eller initiativet

1.5.1. *Krav som ska uppfyllas på kort eller lång sikt, inbegripet en detaljerad tidsplan för genomförandet av initiativet*

Flera åtgärder övervägs för att förbättra transparensen och skapa lika villkor för trafikföretag när det gäller tillgången till och användningen av oundgängliga multimodala digitala mobilitetstjänster.

- (a) För det första innehåller förslaget åtgärder som säkerställer rättvis behandling av information och data på alla multimodala digitala mobilitetstjänster. Detta sker genom att multimodala digitala mobilitetstjänster åläggs att säkerställa en neutral textbild (i enlighet med kriterierna för textbilder) på sina onlinegränssnitt. Multimodala digitala mobilitetstjänster kommer dessutom att vara skyldiga att visa information om utsläpp av växthusgaser när sådan information delas av trafikföretaget samt att dela uppgifter för mobilitetshantering med offentliga myndigheter.
- (b) Förslaget fastställer också centrala principer för alla kommersiella avtal mellan oundgängliga multimodala digitala mobilitetstjänster och trafikföretag. Dessa regler syftar till att skydda trafikföretagen i deras kommersiella avtal med oundgängliga multimodala digitala mobilitetstjänster. En anmälningsprocess på nationell nivå och unionsnivå planeras för att identifiera och utse multimodala digitala mobilitetstjänster mellan företag och konsumenter med betydande marknadsnärvaro (oundgängliga multimodala digitala mobilitetstjänster).
- (c) Medlemsstaterna skulle vara skyldiga att utse en nationell myndighet för att lösa tvister som kan uppstå mellan parterna, och ett unionsomfattande nätverk för verkställighet mellan sådana myndigheter skulle säkerställa konsekvent verkställighet inom hela EU.

1.5.2. *Mervärdet av en åtgärd på EU-nivå (som kan följa av flera faktorer, t.ex. samordningsfördelar, rättssäkerhet, ökad effektivitet eller komplementaritet). Med "mervärdet av en åtgärd på EU-nivå" i detta avsnitt avses det värde en åtgärd från unionens sida tillför utöver det värde som annars skulle ha skapats av enbart medlemsstaterna.*

Detta initiativ kommer att göra det möjligt för slutanvändare och, när det gäller tjänster mellan företag, abonnenter att dra nytta av ett större urval av biljetter som presenteras på ett rättvist och transparent sätt mellan olika trafikföretag och transportslag. Detta bör i sin tur förbättra den inre marknadens funktion genom en smidigare och mer sammanhängande bokningsupplevelse för passagerare samt stödja EU:s mål om ekonomisk, social och territoriell sammanhållning. Åtgärder på unionsnivå genom övergripande regler skulle bidra till en bättre fungerande marknad för onlinedistribution av biljetter genom att undanröja hinder för trafikföretag och multimodala digitala mobilitetstjänster. Åtgärder på unionsnivå för distribution mellan företag av biljetter skulle fortsatt främja lika villkor inom sektorn. I

³⁷ I den mening som avses i artikel 58.2 a eller b i budgetförordningen.

efterhandsutvärderingen från 2020 av uppförandekoden för datoriserade bokningssystem drogs slutsatsen att unionsnivån är rätt nivå för ingripande när det gäller biljettdistribution, jämfört med nationella och internationella åtgärder. Detta beror på den gränsöverskridande karaktären hos både leverantörer av datoriserade bokningssystem och luftfartstjänster. Om området reglerades på nationell nivå skulle leverantörer av datoriserade bokningssystem behöva anpassa sig till en mängd olika regelverk, vilket skulle få negativa konsekvenser för effektiviteten. Därutöver skulle risken för ”regelshopping” leda till en fragmentering av EU:s inre marknad. På internationell nivå har Internationella civila luftfartsorganisationen (*Icao*) antagit en icke-bindande uppförandekod för datoriserade bokningssystem. EU:s uppförandekod för datoriserade bokningssystem är däremot bindande, vilket gör den mer effektiv och ger ett mervärde jämfört med om medlemsstaterna skulle anta *Icaos* uppförandekod.

1.5.3. *Erfarenheter från tidigare liknande åtgärder*

Lärdomar kan dras från uppförandekoden för datoriserade bokningssystem: Förordning nr 2299/89³⁸ antogs för att säkerställa likabehandling av alla flygbolag vars flygningar ingick i ett datoriserat bokningssystem, i syfte att främja konkurrensen mellan flygbolag inom sektorn för indirekt distribution av flygbiljetter. Genom förordningen infördes krav på att resultat skulle presenteras på en neutral textbild som inte gynnade det datoriserade bokningssystemets moderföretag (eller andra transportföretag) och för att säkerställa att moderföretag inte skulle gynna sitt eget datoriserade bokningssystem framför andra, och att resebyråer och i slutändan konsumenterna skulle ha tillgång till erbjudanden på opartiska villkor. Uppförandekoden för datoriserade bokningssystem utvärderades 2020. I utvärderingen drogs slutsatsen att målen om i) att säkerställa lika villkor och ii) att öka transparensen fortfarande är relevanta. Utvärderingen visade att uppförandekoden inte fullt ut har säkerställt lika villkor för alla deltagande transportföretag när det gäller tillgången till och användningen av datoriserade bokningssystem, eftersom den inte har lett till en bättre balans i förhandlingsstyrkan mellan lufttrafikföretag av olika storlek och datoriserade bokningssystem. I utvärderingen drogs dock slutsatsen att transparenskraven i form av en neutral textbild fortfarande är viktiga, eftersom resebyråer, både fysiska och digitala, samt resehanteringsföretag fortfarande i hög grad är beroende av uppgifter från datoriserade bokningssystem, särskilt för affärsresor. Slutligen konstaterades att även om främjandet av järnvägstransporter och multimodala transporter fortsatt är viktigt, bör detta eftersträvas genom bredare initiativ snarare än genom regler som är specifika för datoriserade bokningssystem.

1.5.4. *Förenlighet med den fleråriga budgetramen och eventuella synergieffekter med andra relevanta instrument*

Förslaget är förenligt med andra EU-instrument och annan relevant EU-politik, särskilt följande:

Åtgärder avseende digitala transporter: Förslaget kompletterar arbetet inom ramen för ITS-direktivet, som fastställer en ram för införandet av intelligenta transportsystem inom vägsektorn och dess gränssnitt med andra transportslag. Enligt den delegerade förordningen om multimodala reseinformationstjänster ska

³⁸ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2299/89 av den 24 juli 1989 om en uppförandekod för datoriserade bokningssystem (EGT L 220, 29.7.1989, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1989/2299/oj>).

medlemsstaterna inrätta nationella åtkomstpunkter som utgör en enda åtkomstpunkt för databrukare till statiska, historiska, observerade och dynamiska rese- och trafikdata från olika transportslag, i syfte att tillhandahålla multimodala reseinformationstjänster. Utvecklingen av multimodala digitala mobilitetstjänster som kan hantera reservationer, bokningar eller biljettförsäljning kräver dock ytterligare data, exempelvis priser i realtid.

Övergripande datapolitik: För att komplettera de allmänna principerna i förordningen om digitala marknader i förhållande till multimodala digitala mobilitetstjänster övervägs sektorsspecifika åtgärder i förslaget om multimodala digitala mobilitetstjänster för att stärka transparent konsumentinformation om transportalternativ. Förslaget om multimodala digitala mobilitetstjänster kompletterar bestämmelserna i förordningen om digitala tjänster, eftersom det även bidrar till en säker, förutsägbar och tillförlitlig digital miljö. Dataförordningen samverkar med förslaget om multimodala digitala mobilitetstjänster genom harmoniserade regler om datadelning, inklusive regler om delning av data mellan företag och myndigheter samt regler om oskäliga avtalsvillkor.

Åtgärder avseende kommersiella metoder: Förordningen om förbindelserna mellan plattformar och företag (*P2B-förordningen*) är tillämplig på multimodala digitala mobilitetstjänster mellan företag och konsument i EU och inför transparenskrav avseende de parametrar som används för rankning. Det reviderade direktivet om otillbörliga affärsmetoder förbjuder dold reklam och betald marknadsföring för högre rankning av produkter i sökresultat på multimodala digitala mobilitetstjänster. Förslaget om multimodala digitala mobilitetstjänster kompletterar dessa rättsakter genom åtgärder som säkerställer att sökresultat på multimodala digitala mobilitetstjänster presenteras på ett neutralt sätt (genom fastställande av en förteckning över obligatoriska rankningskriterier och angivande av vilket kriterium som använts), förbjuder självföreträde och betald framträdande placering samt endast tillåter annonserat innehåll under vissa villkor.

Övriga initiativ: Initiativen CountEmissionsEU och flygutsläppsmärkningen fastställer en gemensam ram för att beräkna och rapportera växthusgasutsläpp från transporter. Transparent information som tillämpas över transportslag gör det möjligt för passagerare att välja de mest hållbara alternativen för sina resor.

1.5.5. *Bedömning av de olika finansieringsalternativ som finns att tillgå, inbegripet möjligheter till omfördelning*

De återkommande anpassningskostnaderna för Europeiska kommissionen är kopplade till kravet att kommissionen ska utse multimodala digitala mobilitetstjänster mellan företag och konsument med betydande marknadsnärvaro på unionsnivå. Detta antas kräva 2 heltidsekvivalenter per år från och med 2028.

1.6. **Förslagets eller initiativets varaktighet och budgetkonsekvenser**

begränsad varaktighet

verkan från och med [den DD/MM]ÅÅÅÅ till och med [den DD/MM]ÅÅÅÅ

budgetkonsekvenser från och med ÅÅÅÅ till och med ÅÅÅÅ för åtagandebemyndiganden och från och med ÅÅÅÅ till och med ÅÅÅÅ för betalningsbemyndiganden.

obegränsad varaktighet

Efter en inledande period ÅÅÅÅ–ÅÅÅÅ,
beräknas genomförandetakten nå en stabil nivå.

1.7. **Planerad(e) genomförandemetod(er)**³⁹

- Direkt förvaltning** som sköts av kommissionen
 - via dess avdelningar, vilket också inbegriper personalen vid unionens delegationer;
 - via genomförandeorgan
- Delad förvaltning** med medlemsstaterna
- Indirekt förvaltning** genom att uppgifter som ingår i budgetgenomförandet anförtros
 - tredjeländer eller organ som de har utsett,
 - internationella organisationer och organ kopplade till dem (ange vilka),
 - Europeiska investeringsbanken och Europeiska investeringsfonden
 - organ som avses i artiklarna 70 och 71 i budgetförordningen
 - offentligrättsliga organ,
 - privaträttsliga organ som har anförtrotts offentliga förvaltningsuppgifter i den utsträckning som de har försetts med tillräckliga ekonomiska garantier,
 - organ som omfattas av privaträtten i en medlemsstat, som anförtrotts genomförandeuppgifter inom ramen för ett offentlig-privat partnerskap och som har tilldelats tillräckliga ekonomiska garantier,
 - organ eller personer som anförtrotts genomförandet av särskilda åtgärder inom den gemensamma utrikes- och säkerhetspolitiken enligt avdelning V i fördraget om Europeiska unionen och som fastställs i den grundläggande akten
 - organ som är etablerade i en medlemsstat och som omfattas av en medlemsstats privaträtt eller unionsrätten och som i enlighet med sektorsspecifika regler kan anförtros genomförandet av unionsmedel eller budgetgarantier, i den mån sådana organ kontrolleras av offentligrättsliga organ eller privaträttsliga organ som anförtrotts offentliga förvaltningsuppgifter och har tillräckliga finansiella garantier i form av gemensamt och solidariskt ansvar från kontrollorganens sida eller likvärdiga finansiella garantier, som för varje åtgärd kan vara begränsad till det högsta beloppet för unionens stöd.

Anmärkningar

[...]

³⁹ Närmare förklaringar av de olika genomförandemetoderna med hänvisningar till respektive bestämmelser i budgetförordningen återfinns på webbplatsen Budgetpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>.

2. FÖRVALTNING

2.1. Regler om uppföljning och rapportering

Den föreslagna åtgärden är inriktad på politiska åtgärder och övervakning och förutsätter inte någon inkomst- eller utgiftsförvaltning, utan endast rekrytering av ytterligare personalresurser (2 heltidsekvivalenter).

2.2. Förvaltnings- och kontrollsystem

2.2.1. *Motivering av den budgetgenomförandemetod, de finansieringsmekanismer, de betalningsvillkor och den kontrollstrategi som föreslås*

Utgifterna inom ramen för kontrakten kommer att förvaltas i enlighet med centrala förfaranden.

2.2.2. *Uppgifter om identifierade risker och om det eller de interna kontrollsystem som inrättats för att begränsa riskerna*

Kommissionen tillämnar noggranna kontroller av hanteringen av anställningsavtal och GD Transport och rörlighet följer strikta etiska normer. Lagstiftningsförslaget leder inte till några inkomster och kräver ingen ytterligare kontrollmekanism.

2.2.3. *Beräkning och motivering av kontrollernas kostnadseffektivitet (dvs. förhållandet mellan kostnaden för kontrollerna och värdet av de medel som förvaltas) och en bedömning av den förväntade risken för fel (vid betalning och vid avslutande)*

Den allmänna risken för fel förväntas vara mycket låg och omfattas redan av den befintliga kontrollmiljön. Det förväntas inte finnas något behov av automatiska kontroller.

2.3. Åtgärder för att förebygga bedrägeri och oriktigheter

Lagstiftningsförslaget innebär inte några inkomster för GD Transport och rörlighet. När det gäller utgifterna planeras de för att anställa ytterligare personal. Risken för bedrägerier och oriktigheter anses vara mycket låg och kommer att hanteras med hjälp av befintliga kontroller. GD Transport och rörlighet reviderade sin bedrägeribekämpningsstrategi i linje med Olafs riktlinjer 2020 och planerar nästa uppdatering 2026. GD Energis strategi omfattar relevanta åtgärder för att öka medvetenheten om förebyggande av bedrägerier och särskilda riskbedömningsåtgärder. Den säkerställer ett ändamålsenligt och effektivt samarbete med olika utredningsorgan. Den centrala ramen säkerställer rätten till tillgång till information, lokaler och personal till externa (Europeiska revisionsrätten) och interna (IAS) revisorer.

3. FÖRSLAGETS ELLER INITIATIVETS BERÄKNADE BUDGETKONSEKVENSER

3.1. Berörda rubriker i den fleråriga budgetramen och utgiftsposter i den årliga budgeten

Befintliga budgetposter

Redovisa enligt de berörda rubrikerna i den fleråriga budgetramen i nummerföljd

Rubrik i den fleråriga budgetramen	Budgetpost	Typ av utgifter	Bidrag			
	Nummer	Diff./Icke-diff ⁴⁰ .	från Efta-länder ⁴¹	från kandidatländer och potentiella kandidater ⁴²	från andra tredjeländer	övriga inkomster avsatta för särskilda ändamål
4	Budgetposten kommer att vara tillgänglig när vi har den nya budgetstrukturen för den fleråriga budgetramen	Icke-diff.	NEJ	NEJ	NEJ	NEJ

Nya budgetposter som föreslås

Redovisa enligt de berörda rubrikerna i den fleråriga budgetramen i nummerföljd

3.2. Förslagets beräknade budgetkonsekvenser för anslagen

3.2.1. Sammanfattning av beräknad inverkan på driftsanslagen

Förslaget/initiativet kräver inte att driftsanslag tas i anspråk

⁴⁰ Differentierade respektive icke-differentierade anslag.

⁴¹ Efta: Europeiska frihandelssammanslutningen.

⁴² Kandidatländer och i förekommande fall potentiella kandidater i västra Balkan.

Förslaget/initiativet kräver att driftsanslag tas i anspråk enligt följande:

3.2.1.1. Anslag i den antagna budgeten

Miljoner EUR (avrundat till tre decimaler)

Rubrik i den fleråriga budgetramen ⁴³										
GD: Transport och rörlighet			År 2028	År 2029	År 2030	År 2031	År 2032	År 2033	År 2034	TOTALT budgetram 2028–2034
Driftsanslag										
Budgetpost	Åtaganden	(1a)								0,000
	Betalningar	(2a)								0,000
Budgetpost	Åtaganden	(1b)								0,000
	Betalningar	(2b)								0,000
Anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för särskilda program ⁴⁴										
Budgetpost		(3)								0,000
TOTALA anslag för GD <.....>	Åtaganden	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000				0,000
	Betalningar	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000				0,000
GD: <.....>						År	År	År	År	TOTALT

⁴³ Nödvändiga anslag bör beräknas med hjälp av årsmedelkostnaderna på tillämplig webbsida i BUDGpedia.

⁴⁴ Detta avser tekniskt eller administrativt stöd för genomförandet av vissa av Europeiska unionens program och åtgärder (tidigare s.k. BA-poster) samt indirekta och direkta forskningsåtgärder.

			2024	2025	2026	2027	budgetram 2021–2027
Driftsanslag							
Budgetpost	Åtaganden	(1a)					0,000
	Betalningar	(2a)					0,000
Budgetpost	Åtaganden	(1b)					0,000
	Betalningar	(2b)					0,000
Anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för särskilda program ⁴⁵							
Budgetpost		(3)					0,000
TOTALA anslag för GD <.....>	Åtaganden	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Betalningar	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	TOTALT budgetram 2021–2027
TOTALA driftsanslag	Åtaganden	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Betalningar	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTALA anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för särskilda program		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

⁴⁵ Detta avser tekniskt eller administrativt stöd för genomförandet av vissa av Europeiska unionens program och åtgärder (tidigare s.k. BA-poster) samt indirekta och direkta forskningsåtgärder.

TOTALA anslag under RUBRIK <....> i den fleråriga budgetramen	Åtaganden	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Betalningar	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Rubrik i den fleråriga budgetramen			Nummer				
GD: <.....>			År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	TOTALT budgetram 2021–2027
Driftsanslag							
Budgetpost	Åtaganden	(1a)					0,000
	Betalningar	(2a)					0,000
Budgetpost	Åtaganden	(1b)					0,000
	Betalningar	(2b)					0,000
Anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för särskilda program ⁴⁶							
Budgetpost		(3)					0,000
TOTALA anslag för GD <.....>	Åtaganden	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Betalningar	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
GD: <.....>			År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	TOTALT budgetram

⁴⁶ Detta avser tekniskt eller administrativt stöd för genomförandet av vissa av Europeiska unionens program och åtgärder (tidigare s.k. BA-poster) samt indirekta och direkta forskningsåtgärder.

							2021–2027
Driftsanslag							
Budgetpost	Åtaganden	(1a)					0,000
	Betalningar	(2a)					0,000
Budgetpost	Åtaganden	(1b)					0,000
	Betalningar	(2b)					0,000
Anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för särskilda program ⁴⁷							
Budgetpost		(3)					0,000
TOTALA anslag för GD <.....>	Åtaganden	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Betalningar	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	TOTALT budgetram 2021–2027
TOTALA driftsanslag	Åtaganden	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Betalningar	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTALA anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för särskilda program		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

⁴⁷ Detta avser tekniskt eller administrativt stöd för genomförandet av vissa av Europeiska unionens program och åtgärder (tidigare s.k. BA-poster) samt indirekta och direkta forskningsåtgärder.

TOTALA anslag för RUBRIK <....> i den fleråriga budgetramen	Åtaganden	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000		
	Betalningar	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000		
			År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	TOTALT budgetram 2021–2027			
TOTALA driftsanslag (alla driftsposter)	Åtaganden	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000			
	Betalningar	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000			
TOTALA anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för särskilda program (alla driftsrelaterade rubriker)		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000			
TOTALA anslag för rubrikerna 1–3 i den fleråriga budgetramen (referensbelopp)	Åtaganden	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000		
	Betalningar	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000		
Rubrik i den fleråriga budgetramen	4	”Administrativa utgifter”⁴⁸								
GD: Transport och rörlighet			År 2028	År 2029	År 2030	År 2031	År 2032	År 2033	År 2034	TOTALT Budgetram 2028–2034
Personalresurser			0,388	0,388	0,388	0,388	0,388	0,388	0,388	2,716
Övriga administrativa utgifter			0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	0,07

⁴⁸

Nödvändiga anslag bör beräknas med hjälp av årsmedelkostnaderna på tillämplig webbsida i BUDGpedia.

TOTALT GD Transport och rörlighet	Anslag	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	2,786
TOTALA anslag för RUBRIK 4 i den fleråriga budgetramen		(summa åtaganden = summa betalningar)			0,398	0,398	0,398	0,398	2,786

Miljoner EUR (avrundat till tre decimaler)

		År 2028	År 2029	År 2030	År 2031	År 2032	År 2033	År 2034	TOTALT budgetram 2028–2034
TOTALA anslag för RUBRIKERNÄ 1–4 i den fleråriga budgetramen	Åtaganden	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	2,786
	Betalningar	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	2,786

3.2.1.2. Anslag från externa inkomster avsatta för särskilda ändamål

Miljoner EUR (avrundat till tre decimaler)

Rubrik i den fleråriga budgetramen		Nummer							
GD: <.....>		År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	TOTALT budgetram 2021–2027			
Driftsanslag									
Budgetpost	Åtaganden	(1a)							0,000
	Betalningar	(2a)							0,000
Budgetpost	Åtaganden	(1b)							0,000

	Betalningar	(2b)					0,000
Anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för särskilda program ⁴⁹							
Budgetpost		(3)					0,000
TOTALA anslag för GD <.....>	Åtaganden	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Betalningar	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
GD: <.....>			År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	TOTALT budgetram 2021–2027
Driftsanslag							
Budgetpost	Åtaganden	(1a)					0,000
	Betalningar	(2a)					0,000
Budgetpost	Åtaganden	(1b)					0,000
	Betalningar	(2b)					0,000
Anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för särskilda program ⁵⁰							
Budgetpost		(3)					0,000
TOTALA anslag	Åtaganden	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

⁴⁹ Detta avser tekniskt eller administrativt stöd för genomförandet av vissa av Europeiska unionens program och åtgärder (tidigare s.k. BA-poster) samt indirekta och direkta forskningsåtgärder.

⁵⁰ Detta avser tekniskt eller administrativt stöd för genomförandet av vissa av Europeiska unionens program och åtgärder (tidigare s.k. BA-poster) samt indirekta och direkta forskningsåtgärder.

för GD <.....>		Betalningar	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
				År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	TOTALT budgetram 2021–2027
TOTALA driftsanslag		Åtaganden	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
		Betalningar	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTALA anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för särskilda program			(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTALA anslag för RUBRIK <....> i den fleråriga budgetramen		Åtaganden	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
		Betalningar	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Rubrik i den fleråriga budgetramen			Nummer					
GD: <.....>				År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	TOTALT budgetram 2021–2027
Driftsanslag								
Budgetpost		Åtaganden	(1a)					0,000
		Betalningar	(2a)					0,000
Budgetpost		Åtaganden	(1b)					0,000
		Betalningar	(2b)					0,000

Anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för särskilda program ⁵¹							
Budgetpost		(3)					0,000
TOTALA anslag för GD <.....>	Åtaganden	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Betalningar	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
GD: <.....>			År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	TOTALT budgetram 2021–2027
Driftsanslag							
Budgetpost	Åtaganden	(1a)					0,000
	Betalningar	(2a)					0,000
Budgetpost	Åtaganden	(1b)					0,000
	Betalningar	(2b)					0,000
Anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för särskilda program ⁵²							
Budgetpost		(3)					0,000
TOTALA anslag för GD <.....>	Åtaganden	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Betalningar	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

⁵¹ Detta avser tekniskt eller administrativt stöd för genomförandet av vissa av Europeiska unionens program och åtgärder (tidigare s.k. BA-poster) samt indirekta och direkta forskningsåtgärder.

⁵² Detta avser tekniskt eller administrativt stöd för genomförandet av vissa av Europeiska unionens program och åtgärder (tidigare s.k. BA-poster) samt indirekta och direkta forskningsåtgärder.

			År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	TOTALT budgetram 2021–2027
TOTALA driftsanslag	Åtaganden	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Betalningar	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTALA anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för särskilda program		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTALA anslag för RUBRIK <...> i den fleråriga budgetramen	Åtaganden	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Betalningar	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	TOTALT budgetram 2021–2027
TOTALA driftsanslag (alla driftsposter)	Åtaganden	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Betalningar	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTALA anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för särskilda program (alla driftsrelaterade rubriker)		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTALA anslag för rubrikerna 1–6 i den fleråriga budgetramen (referensbelopp)	Åtaganden	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Betalningar	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Rubrik i den fleråriga budgetramen			4			”Administrativa utgifter” ⁵³	

⁵³

Nödvändiga anslag bör beräknas med hjälp av årsmedelkostnaderna på tillämplig webbsida i BUDGpedia.

Miljoner EUR (avrundat till tre decimaler)

GD: Transport och rörlighet		År 2028	År 2029	År 2030	År 2031	År 2032	År 2033	År 2034	TOTALT budgettram 2028–2034
Personalresurser		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Övriga administrativa utgifter		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTALT	Anslag	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
GD: <.....>					År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	TOTALT budgettram 2021–2027
Personalresurser					0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Övriga administrativa utgifter					0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTALT GD <....>	Anslag	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTALA anslag för RUBRIK 4 i den fleråriga budgetramen		(summa åtaganden = summa betalningar)				0,000	0,000	0,000	0,000

Miljoner EUR (avrundat till tre decimaler)

		År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	TOTALT budgettram 2021–2027
TOTALA anslag för RUBRIKerna 1–7		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

i den fleråriga budgetramen					Betalningar	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
------------------------------------	--	--	--	--	-------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

3.2.2. *Beräknad output som finansierats med driftsanslag (ska inte fyllas i för decentraliserade byråer)*

Åtagandebemyndiganden i miljoner EUR (avrundat till tre decimaler)

Ang e mål och output ↓	Typ ⁵⁴	Gen oms nittli ga kost nade r	År 2024		År 2025		År 2026		År 2027		För in så många år som behövs för att redovisa hur länge resursanvändningen påverkas (jfr avsnitt 1.6)						TOTALT		
			Anta l	Kost n.	Anta l	Kost n.	Anta l	Kost n.	Anta l	Kost n.	OUTPUT						Tota lt Anta l	Tota lt Kost n.	
			Anta l	Kost n.	Anta l	Kost n.	Anta l	Kost n.	Anta l	Kost n.	Anta l	Kost n.	Anta l	Kost n.	Anta l	Kost n.	Anta l	Kost n.	Tota lt Anta l
SPECIFIKT MÅL nr 1 ⁵⁵ : [...]																			
- Outp ut																			
- Outp																			

⁵⁴ Output som ska anges är de produkter eller tjänster som levererats (t.ex. antal studentutbyten som har finansierats eller antal kilometer väg som har byggts).

⁵⁵ Mål som redovisats under avsnitt 1.4.2: "Specifikt/specifika mål".

ut																		
- Outp ut																		
Delsumma för specifikt mål nr 1																		
SPECIFIKT MÅL nr 2																		
- Outp ut																		
Delsumma för specifikt mål nr 2																		
TOTALT																		

3.2.3. *Sammanfattning av beräknad inverkan på de administrativa anslagen*

- Förslaget/initiativet kräver inte att anslag av administrativ natur tas i anspråk
- Förslaget/initiativet kräver att anslag av administrativ natur tas i anspråk enligt följande:

3.2.3.1. *Anslag i den antagna budgeten*

ANTAGNA ANSLAG	År 2028	År 2029	År 2030	År 2031	År 2032	År 2033	År 2034	TOTALT budgetram 2028–2034
RUBRIK 4								

Personalresurser	0,388	0,388	0,388	0,388	0,388	0,388	0,388	2,716
Övriga administrativa utgifter	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	0,070
Delsumma för RUBRIK 4	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	2,786
Utanför RUBRIK 4								
Personalresurser	0,000	0,000	0,000	0,000				0,000
Andra utgifter av administrativ natur	0,000	0,000	0,000	0,000				0,000
Delsumma utanför RUBRIK 4	0,000	0,000	0,000	0,000				0,000
TOTALT								
	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	2,786
<p>Personal som krävs för att genomföra förslaget: 2 heltidsekvivalenter. Den beräknade inverkan på utgifter och personal för 2028 och därefter läggs till enbart i illustrativt syfte och säger ingenting om nästa fleråriga budgetram. Finansieringskällan och omfattningen av unionens finansiella åtagande för perioden efter 2027 förblir beroende av resultatet av de interinstitutionella förhandlingarna om den fleråriga budgetramen 2028–2034 och ska därefter fastställas genom det årliga budgetförfarandet. Alla anslag och personalanslag från och med 2028 är preliminära.</p>								

3.2.3.2. Anslag från externa inkomster avsatta för särskilda ändamål

EXTERNA INKOMSTER AVSATTA FÖR SÄRSKILDA ÄNDAMÅL	År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	TOTALT budgetram 2021–2027
RUBRIK 7					
Personalresurser	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Övriga administrativa utgifter	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Delsumma för RUBRIK 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Utanför RUBRIK 7					
Personalresurser	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Andra utgifter av administrativ natur	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Delsumma utanför RUBRIK 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTALT	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.3.3. *Totala anslag*

TOTALA ANTAGNA ANSLAG + EXTERNA INKOMSTER AVSATTA FÖR SÄRSKILDA ÄNDAMÅL	År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	TOTALT budgetram 2021–2027
RUBRIK 7					
Personalresurser	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Övriga administrativa utgifter	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Delsumma för RUBRIK 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Utanför RUBRIK 7					
Personalresurser	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Andra utgifter av administrativ natur	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Delsumma utanför RUBRIK 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTALT	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Den beräknade inverkan på utgifter och personal för 2028 och därefter läggs till enbart i illustrativt syfte och säger ingenting om nästa fleråriga budgetram. Finansieringskällan och omfattningen av unionens finansiella åtagande för perioden efter 2027 förblir beroende av resultatet av de interinstitutionella förhandlingarna om den fleråriga budgetramen 2028–2034 och ska därefter fastställas genom det årliga budgetförfarandet. Alla anslag och personalanslag från och med 2028 är preliminära.

3.2.4. Beräknat personalbehov

- Förslaget/initiativet kräver inte att personalresurser tas i anspråk
- Förslaget/initiativet kräver att personalresurser tas i anspråk enligt följande:

3.2.4.1. Finansierat med den antagna budgeten

Beräkningarna ska anges i heltidsekvivalenter⁵⁶

ANTAGNA ANSLAG	År 2028	År 2029	År 2030	År 2031	År 2032	År 2033	År 2034

⁵⁶ Ange i tabellen nedan hur många heltidsekvivalenter av det angivna antalet som redan är avdelade för förvaltning av åtgärden och/eller kan omfördelas inom ditt GD och vad ditt nettobehov är.

Tjänster som tas upp i tjänsteförteckningen (tjänstemän och tillfälligt anställda)							
20 01 02 01 (vid huvudkontoret eller vid kommissionens kontor i medlemsstaterna)	2	2	2	2	2	2	2
20 01 02 03 (EU:s delegationer)	0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 01 (indirekta forskningsåtgärder)	0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 11 (direkta forskningsåtgärder)	0	0	0	0	0	0	0
Andra budgetposter (ange vilka)	0	0	0	0	0	0	0
Extern personal (heltidsekvivalenter)							
20 02 01 (kontraktsanställda och nationella experter finansierade genom ramanslaget)	0	0	0	0	0	0	0
20 02 03 (kontraktsanställda, lokalanställda, nationella experter och unga experter som tjänstgör vid EU:s delegationer)	0	0	0	0	0	0	0
Post för admin. stöd [XX.01.YY.YY]	vid huvudkontoret	0	0	0	0	0	0
	vid EU:s delegationer	0	0	0	0	0	0
01 01 01 02 (kontraktsanställda och nationella experter – indirekta forskningsåtgärder)	0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 12 (kontraktsanställda och nationella experter – direkta forskningsåtgärder)	0	0	0	0	0	0	0

Andra budgetposter (ange vilka) – rubrik 7	0	0	0	0	0	0	0
Andra budgetposter (ange vilka) – utanför rubrik 7	0	0	0	0	0	0	0
TOTALT	2	2	2	2	2	2	2

3.2.4.2. *Finansierat med externa inkomster avsatta för särskilda ändamål*

EXTERNA INKOMSTER AVSATT FÖR SÄRSKILDA ÄNDAMÅL	År 2024	År 2025	År 2026	År 2027
Tjänster som tas upp i tjänsteförteckningen (tjänstemän och tillfälligt anställda)				
20 01 02 01 (vid huvudkontoret eller vid kommissionens kontor i medlemsstaterna)	0	0	0	0
20 01 02 03 (EU:s delegationer)	0	0	0	0
01 01 01 01 (indirekta forskningsåtgärder)	0	0	0	0
01 01 01 11 (direkta forskningsåtgärder)	0	0	0	0
Andra budgetposter (ange vilka)	0	0	0	0
Extern personal (heltidsekvivalenter)				
20 02 01 (kontraktsanställda och nationella experter finansierade genom ramanslaget)	0	0	0	0
20 02 03 (kontraktsanställda, lokalanställda, nationella experter och unga experter som tjänstgör vid EU:s delegationer)	0	0	0	0
Post för admin. stöd - vid huvudkontoret	0	0	0	0

[XX.01.YY.YY]	- vid EU:s delegationer	0	0	0	0
01 01 01 02	(kontraktsanställda och nationella experter – indirekta forskningsåtgärder)	0	0	0	0
01 01 01 12	(kontraktsanställda och nationella experter – direkta forskningsåtgärder)	0	0	0	0
Andra budgetposter (ange vilka) – rubrik 7		0	0	0	0
Andra budgetposter (ange vilka) – utanför rubrik 7		0	0	0	0
TOTALT		0	0	0	0

3.2.4.3. Totalt personalbehov

TOTALA ANTAGNA ANSLAG + EXTERNA INKOMSTER AVSATTA FÖR SÄRSKILDA ÄNDAMÅL	År 2024	År 2025	År 2026	År 2027
Tjänster som tas upp i tjänsteförteckningen (tjänstemän och tillfälligt anställda)				
20 01 02 01 (vid huvudkontoret eller vid kommissionens kontor i medlemsstaterna)	0	0	0	0
20 01 02 03 (EU:s delegationer)	0	0	0	0
01 01 01 01 (indirekta forskningsåtgärder)	0	0	0	0
01 01 01 11 (direkta forskningsåtgärder)	0	0	0	0
Andra budgetposter (ange vilka)	0	0	0	0

Extern personal (heltidsekvivalenter)					
20 02 01 (kontraktsanställda och nationella experter finansierade genom ramanslaget)		0	0	0	0
20 02 03 (kontraktsanställda, lokalanställda, nationella experter och unga experter som tjänstgör vid EU:s delegationer)		0	0	0	0
Post för admin. stöd [XX.01.YY.YY]	- vid huvudkontoret	0	0	0	0
	- vid EU:s delegationer	0	0	0	0
01 01 01 02 (kontraktsanställda och nationella experter – indirekta forskningsåtgärder)		0	0	0	0
01 01 01 12 (kontraktsanställda och nationella experter – direkta forskningsåtgärder)		0	0	0	0
Andra budgetposter (ange vilka) – rubrik 7		0	0	0	0
Andra budgetposter (ange vilka) – utanför rubrik 7		0	0	0	0
TOTALT		0	0	0	0

Personal som behövs för att genomföra förslaget (heltidsekvivalenter):

	Täcks av befintlig personal vid kommissionens avdelningar	Särskild ytterligare personal*		
		Finansieras genom rubrik 4 eller forskning	Finansieras genom BA-post	Finansieras genom avgifter

Tjänster i tjänsteförteckningen		2	Ej tillämpligt	0
Extern personal (kontraktsanställda, nationella experter, vikarier)		0	0	0

Beskrivning av arbetsuppgifter:

Tjänstemän och tillfälligt anställda	<p>Det ytterligare arbetet med att genomföra förordningen kommer att kräva en intern omfördelning av två tjänster i tjänsteförteckningen från och med antagandet av förordningen.</p> <p>Det ytterligare arbetet gäller följande:</p> <p>1) Utseende av multimodala digitala mobilitetstjänster mellan företag och konsument med betydande marknadsnärvaro på unionsnivå: Förordningen inför ett krav på att kommissionen ska utse multimodala digitala mobilitetstjänster mellan företag och konsument med betydande marknadsnärvaro på unionsnivå. Detta kommer att kräva att kommissionen hanterar anmälningar från tjänsteleverantörer, övervakar utvecklingen och följer marknaden för att säkerställa att alla relevanta tjänsteleverantörer lämnar in anmälningar. Kommissionen kan även behöva hantera klagomål och ytterligare utredningar kopplade till utseendeförfarandet. Med tiden kommer kommissionen att behöva övervaka utvecklingen och förvalta förteckningen över utsedda enheter, inklusive eventuella tillägg eller strykningar från förteckningen.</p> <p>2) Utseende av multimodala digitala mobilitetstjänster mellan företag och konsument med betydande marknadsnärvaro på nationell nivå: Detta kommer att hanteras av nationella tillsynsmyndigheter, men kommissionen måste verifiera anmälningar från medlemsstaterna, samordna med nationella tillsynsorgan samt offentliggöra och uppdatera dynamiska förteckningar på kommissionens webbplats, samtidigt som strikta tidsfrister ska iakttas. Anmälnings- och utseendeförfarandena på flera nivåer på både EU-nivå och nationell nivå kräver tillsyn i realtid.</p> <p>Den återkommande bördan av att bedöma inkomna anmälningar, övervaka marknaden för multimodala digitala mobilitetstjänster inom EU och eventuellt behandla begäranden om avlägsnande kräver särskild kapacitet. Två heltidsekvivalenter anses därför nödvändiga för att effektivisera samordningen, minska förseningar i utseendeförfarandena och upprätthålla ett korrekt och uppdaterat offentligt register, vilket säkerställer marknadstransparens och effektiv tillämpning av det nya regelverket. Med hänsyn till det mycket specialiserade kunskapskravet och kombinationen av kompetenser (specialiserad konkurrensrättslig bakgrund kombinerad med kompetens inom utarbetande av juridiska texter)</p>
--------------------------------------	---

	kan behovet uppfyllas genom två AD-tjänster.
Extern personal	

3.2.5. Översikt över beräknad inverkan på it-relaterade investeringar

Obligatoriskt: Bästa tillgängliga skattning av de it-relaterade investeringar som förslaget/initiativet medför ska anges i tabellen nedan.

När så krävs för genomförandet av förslaget/initiativet ska i undantagsfall anslag under rubrik 7 anges på därför avsedd rad.

Anslagen under rubrikerna 1–6 ska redovisas som ”it-utgifter inom operativa program som inte omfattas av kommissionens administrativa självständighet och institutionella befogenheter”. Dessa utgifter avser den driftsbudget som tas i anspråk för att återanvända/köpa in/utveckla it-plattformar och it-verktyg med direkt koppling till initiativets genomförande med tillhörande investeringar (t.ex. licenser, undersökningar och datalagring). Uppgifterna i den här tabellen bör vara förenliga med uppgifterna i avsnitt 4 ”Digitala inslag”.

TOTALT Anslag för digital teknik och it	År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	TOTALT budgetram 2021–2027
RUBRIK 7					
It-utgifter (centralt)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Delsumma för RUBRIK 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Utanför RUBRIK 7					
It-utgifter inom operativa program som inte omfattas av kommissionens administrativa självständighet och institutionella befogenheter	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Delsumma utanför RUBRIK 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

TOTALT	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
---------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

3.2.6. *Förenlighet med den gällande fleråriga budgetramen*

Förslaget/initiativet

- kan finansieras fullständigt genom omfördelningar inom den berörda rubriken i den fleråriga budgetramen
- kräver användning av den outnyttjade marginalen under den relevanta rubriken i den fleråriga budgetramen och/eller användning av särskilda instrument enligt definitionen i förordningen om den fleråriga budgetramen
- kräver en översyn av den fleråriga budgetramen

3.2.7. *Bidrag från tredje part*

Förslaget/initiativet

- innehåller inga bestämmelser om samfinansiering från tredje parter
- innehåller bestämmelser om samfinansiering från tredje parter enligt följande uppskattning:

Anslag i miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

	År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	Totalt
Ange vilket organ som deltar i samfinansieringen					
TOTALA anslag som tillförs genom samfinansiering					

3.3. **Beräknad inverkan på inkomsterna**

- Förslaget/initiativet påverkar inte inkomsterna.
- Förslaget/initiativet påverkar inkomsterna på följande sätt:
 - Påverkan på egna medel
 - Påverkan på andra inkomster

ange om inkomsterna är avsatta för särskilda utgiftsposter

Miljoner EUR (avrundat till tre decimaler)

Inkomstposter i den årliga budgeten:	Belopp som förts in för det innevarande budgetåret	Förslagets/initiativets inverkan på inkomsterna ⁵⁷			
		År 2024	År 2025	År 2026	År 2027
Artikel					

För inkomster avsatta för särskilda ändamål, ange vilka utgiftsposter i budgeten som berörs.

[...]

Övriga anmärkningar (t.ex. vilken metod/formel som har använts för att beräkna inverkan på inkomsterna eller andra relevanta uppgifter).

[...]

4. DIGITALA INSLAG

4.1. Krav med digital relevans

I annat fall ska kraven med digital relevans förtecknas i tabellen nedan:

Hänvisning till kravet	Beskrivning av kravet	Aktörer som påverkas eller berörs av kravet	Övergripande processer	Kategorier
Artikel 4	Leverantörer av multimodala digitala mobilitetstjänster mellan företag och konsument ska dela uppgifter om antalet sålda biljetter per transportsätt och deras värde med kommissionen (för EU-uppgifter) och	Multimodala digitala mobilitetstjänster mellan företag och konsument Europeiska	Rapporteringskyldighet	Data Digital offentlig tjänst

⁵⁷ Vad gäller traditionella egna medel (tullar, sockeravgifter) ska nettobeloppen anges, dvs. bruttobeloppen minus 20 % avdrag för uppbördskostnader.

	nationella tillsynsmyndigheter (för nationella uppgifter).	kommissionen Nationella tillsynsmyndigheter		
Artikel 6	Kommersiella avtal mellan leverantörer av multimodala digitala mobilitetstjänster mellan företag och företagsanvändare får inte avsiktligt eller på annat sätt (a) hindra en företagsanvändare från att teckna abonnemang på eller använda något annat liknande system, (b) kräva godkännande av ytterligare villkor som inte är nödvändiga för abonnemanget på den multimodala digitala mobilitetstjänsten, (c) ålägga en skyldighet att acceptera viss teknisk utrustning eller viss programvara, eller (d) påföra andra oskäligen eller obefogade villkor.	Multimodala digitala mobilitetstjänster mellan företag	Ej tillämpligt	Data, kommersiella avtal
Artikel 7	Leverantörer av multimodala digitala mobilitetstjänster mellan företag och konsument och mellan företag ska ladda och behandla data från operatörer med lika stor omsorg och visa operatörernas transportprodukter på ett neutralt och heltäckande sätt. I artikel 7 fastställs kriterierna för standarddrankning av transportprodukter och andra funktioner på den multimodala digitala mobilitetstjänsten.	Multimodala digitala mobilitetstjänster mellan företag och konsument och mellan företag	Databehandling och offentliggörande	Data Digital offentlig tjänst Digital lösning
Artikel 8	I artikel 8 fastställs krav för de marknadsförings-, boknings- och försäljningsuppgifter som leverantörer av	Multimodala digitala mobilitetstjänster mellan företag och konsument	Databehandling och offentliggörande	Data Digital offentlig

	multimodala digitala mobilitetstjänster mellan företag och konsument och multimodala digitala mobilitetstjänster mellan företag tillhandahåller deltagande trafikföretag.	och mellan företag		tjänst
Artikel 9	I artikel 9 fastställs kraven på information om utsläpp av växthusgaser och koldioxidekvivalenter.	Multimodala digitala mobilitetstjänster mellan företag och konsument och mellan företag	Utlämnande av information	Data Digital offentlig tjänst Digital lösning
Artikel 10	I artikel 10 fastställs kraven för utbytet av data mellan multimodala digitala mobilitetstjänster mellan företag och konsument och offentliga transportmyndigheter.	Multimodala digitala mobilitetstjänster mellan företag och konsument	Skyldigheter i fråga om statistikrapportering	Data
Artikel 12	Om det nationella tillsynsorganet begär att få relevant information ska den läggas fram utan onödigt dröjsmål och under alla omständigheter inom en månad från mottagandet av begäran.	Nationella tillsynsorgan Multimodala digitala mobilitetstjänster mellan företag och konsument	Övervakning och av verkställighet åtgärderna	Data
Artikel 12	Samarbete mellan medlemsstaternas nationella tillsynsorgan för att säkerställa en enhetlig tillämpning av denna förordning, ömsesidigt bistånd vid marknadsövervakning och hantering av klagomål, bland annat genom utbyte av relevant information på elektronisk väg, samtidigt som sekretessen för kommersiellt känsliga uppgifter vederbörligen respekteras.	Nationella tillsynsorgan	Övervakning och av verkställighet åtgärderna	Data Digital offentlig tjänst

Artikel 12	De nationella tillsynsorganen ska delta i ett nätverk som sammankallar regelbundet, och minst en gång om året, för att utbyta information, särskilt om deras i) övervakning, verkställighet och genomförande, ii) principer för beslutsfattande och iii) administrativa praxis.	Nationella tillsynsorgan Multimodala digitala mobilitetstjänster mellan företag och konsument	Övervakning verkställighet åtgärderna	och av Data
------------	---	--	---	-------------------

4.2. **Data**

Beskrivning (övergripande nivå) av data som omfattas och eventuella tillhörande standarder/specifikationer

Typ av data	Hänvisning till kravet/kraven	Standard och/eller specifikation (i tillämpliga fall)
Uppgifter om antalet sålda biljetter per transportslag och deras värde	Artikel 4	Ej tillämpligt
Uppgifter om verksamhetsutövaren	Artikel 7	Ej tillämpligt
Marknadsförings-, boknings- och försäljningsuppgifter	Artikel 8	Ej tillämpligt
Uppgifter om transportprodukternas utsläpp av växthusgaser eller koldioxidekvivalenter	Artikel 9	Standarder för CountEmissionsEU och flygutsläppsmärkningen
Uppgifter som kan användas för att förbättra effektiviteten i åtgärder som rör kollektivtrafik och hållbar rörlighet	Artikel 10	Ej tillämpligt
Övervaknings- och verkställighetsuppgifter (information om tröskelvärdena)	Artikel 12	Ej tillämpligt

Övervaknings- och verkställighetsuppgifter (särskilt när det gäller tvister mellan parter) mellan myndigheter	Artikel 12	Ej tillämpligt
---	------------	----------------

Överensstämmelse med EU:s datastrategi

Villkoren för kommersiella avtal mellan trafikföretag och leverantörer av multimodala digitala mobilitetstjänster mellan företag och konsument med betydande marknadsnärvaro eller leverantörer av multimodala digitala mobilitetstjänster mellan företag från artiklarna 5 och 6 minskar missbruket av avtalsmässiga obalanser, i linje med förordningen om digitala marknader.

Överensstämmelse med engångsprincipen

En leverantör av multimodala digitala mobilitetstjänster mellan företag och konsument som är vertikalt integrerad med ett järnvägsföretag som har utsetts att ha betydande närvaro på järnvägsmarknaden i enlighet med förslaget om tågbiljetthantering ska anses vara en leverantör av multimodala digitala mobilitetstjänster mellan företag och konsument med betydande marknadsnärvaro på nationell nivå och ska inte vara skyldig att anmäla detta till det nationella tillsynsorgan som avses i artikel 13 i den medlemsstat där järnvägsföretaget har utsetts att ha betydande marknadsnärvaro.

Vid bedömningen av huruvida de tröskelvärden som fastställs i bilaga I är uppfyllda får den utsedda myndigheten begära att leverantörer av multimodala digitala mobilitetstjänster mellan företag och konsument lämnar all relevant information inom en skälig tidsfrist, dock senast inom två månader. En redan utsedd leverantör av multimodala digitala mobilitetstjänster mellan företag och konsument med betydande marknadsnärvaro ska inte omfattas av sådana begäranden om information för det transportslag inom vilket den har utsetts. Leverantörer av multimodala digitala mobilitetstjänster mellan företag och konsument som inte inom den fastställda tidsfristen lämnar den begärda informationen om sin betydande marknadsnärvaro får utses utan onödigt dröjsmål, baserat på den information som den utsedda myndigheten har tillgång till.

Förklara hur nyskapade data är sökbara, tillgängliga, interoperabla och återanvändbara samt uppfyller högkvalitativa standarder

Uppgifter om oumbärliga multimodala digitala mobilitetstjänster mellan företag och konsument kommer att offentliggöras på kommissionens webbplats.

Dataflöden

Fyll i tabellen nedan för varje dataflöde.

Typ av data	Hänvisning/hänvisningar till	Aktör som tillhandahåller	Aktör som tar	Utlösande faktor	Frekvens (i
-------------	------------------------------	---------------------------	---------------	------------------	-------------

	kravet/kraven	data	emot data	för datautbyte	tillämpliga fall)
Uppgifter om antalet sålda biljetter per transportslag och deras värde	Artikel 4	Multimodala digitala mobilitetstjänster mellan företag och konsument	Europeiska kommissionen, nationella tillsynsorgan	Skyldighet enligt artikel 4, begäran från kommissionen eller ett nationellt tillsynsorgan.	Årligen
Uppgifter om verksamhetsutövern	Artikel 7	Transportföretag	Multimodala digitala mobilitetstjänster mellan företag och konsument och mellan företag	Avtal om visning/distribution av biljetter	Ej tillämpligt
Marknadsförings-, boknings- och försäljningsuppgifter	Artikel 8	Multimodala digitala mobilitetstjänster mellan företag	Trafikföretag	Begäran från ett trafikföretag	Ej tillämpligt
Uppgifter om transportprodukternas utsläpp av växthusgaser eller koldioxidekvivalenter	Artikel 9	Trafikföretag	Multimodala digitala mobilitetstjänster mellan företag och konsument och mellan företag	Trafikföretagets villighet att dela dessa uppgifter.	Ej tillämpligt
Uppgifter som kan användas för att förbättra effektiviteten i åtgärder som rör kollektivtrafik och	Artikel 10	Multimodala digitala mobilitetstjänster mellan företag och konsument och mellan företag	Kollektivtrafikmyndigheter	Begäran från en kollektivtrafikmyndighet	Ej tillämpligt

hållbar rörlighet					
Övervaknings- och verkställighetsuppgifter (information om tröskelvärdena)	Artikel 12	Nationellt tillsynsorgan/medlemsstater	Europeiska kommissionen	Ändring i förteckningen över multimodala digitala mobilitetstjänster mellan företag och konsument med betydande marknadsnärvaro	Ej tillämpligt
Övervaknings- och verkställighetsuppgifter (särskilt när det gäller tvister mellan parter) mellan myndigheter	Artikel 13	Nationellt tillsynsorgan	Nationellt tillsynsorgan	Möten i EU-nätverket för nationella tillsynsorgan.	Minst en gång om året

4.3. *Lämna för varje digital lösning en hänvisning till det eller de krav med digital relevans som rör lösningen, en beskrivning av den digitala lösningens föreskrivna funktion, uppgift om det organ som kommer att ansvara för den samt om andra relevanta aspekter som återanvändbarhet och tillgänglighet. Förklara också om den digitala lösningen kommer att stödjas av AI-teknik.*

Digital lösning	Hänvisning/hänvisningar till kravet/kraven	Huvudsakliga föreskrivna funktioner	Ansvarigt organ	Hur tillgodoses tillgängligheten?	Hur övervägs möjligheten till återanvändning?	Användning av AI-teknik (i tillämpliga fall)
Multimodala digitala mobilitetstjänster	Artikel 7 Artikel 9	Leverantörer av multimodala digitala mobilitetstjänster mellan företag och konsument och	Leverantörer av multimodala digitala mobilitetstjänster mellan företag	Vid presentation av information ska leverantörer av multimodala digitala	Förslaget samverkar med annan EU-lagstiftning som påverkar digitala	Ej tillämpligt

		<p>mellan företag ska ladda och behandla data från operatörer med lika stor omsorg och visa operatörernas transportprodukter på ett neutralt och heltäckande sätt.</p> <p>Tydlig, transparent och lättillgänglig information om utsläpp av växthusgaser eller koldioxidekvivalenter för de transportprodukter som visas ska tillhandahållas av leverantörer av multimodala digitala mobilitetstjänster mellan företag och konsument till slutanvändare och av leverantörer av multimodala digitala mobilitetstjänster mellan företag till företagsanvändare, när sådan information görs</p>	<p>och konsument</p> <p>Leverantörer av multimodala digitala mobilitetstjänster mellan företag</p>	<p>mobilitetstjänster mellan företag och konsument uppfylla kraven i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/882 om tillgänglighet för produkter och tjänster, och särskilt erbjuda audiovisuella alternativ.</p>	<p>informationstjänster, särskilt ITS-direktivet, som fastställer en ram för införandet av intelligenta transportsystem inom vägsektorn och dess gränssnitt med andra transportslag.</p>	
--	--	---	--	--	--	--

		tillgänglig av trafikföretagen.				
--	--	---------------------------------	--	--	--	--

Förklara, för varje digital lösning, hur den digitala lösningen uppfyller kraven och skyldigheterna enligt EU:s ram för cybersäkerhet och annan tillämplig digital politik och lagstiftning (t.ex. eIDA-förordningen, förordningen om en gemensam digital ingång, m.fl.).

Digital lösning #1: Multimodala digitala mobilitetstjänster

Digital och/eller sektoriell politik (i tillämpliga fall)	Beskrivning av överensstämmelse
<i>Förordningen om artificiell intelligens</i>	Ej tillämpligt
<i>EU:s cybersäkerhetsram</i>	Ej tillämpligt
<i>eIDA</i>	Ej tillämpligt
<i>Den gemensamma digitala ingången och IMI</i>	Ej tillämpligt
<i>Övriga</i>	Ej tillämpligt

Digital lösning nr 2

Digital och/eller sektoriell politik (i tillämpliga fall)	Beskrivning av överensstämmelse
<i>Förordningen om artificiell intelligens</i>	
<i>EU:s cybersäkerhetsram</i>	
<i>eIDA</i>	

<i>Den gemensamma digitala ingången och IMI</i>	
<i>Övriga</i>	

4.4. Interoperabilitetsbedömning

Beskriv den digitala offentliga tjänst/de digitala offentliga tjänster som påverkas av kravet

Digital offentlig tjänst eller kategori av digitala offentliga tjänster	Beskrivning	Hänvisning/hänvisningar till kravet/kraven	Lösning/lösningar för interoperabelt Europa	Andra interoperabilitetslösningar
Utseende av leverantörer av multimodala digitala mobilitetstjänster mellan företag och konsument med betydande marknadsstyrka	En leverantör av multimodala digitala mobilitetstjänster ska utses till leverantör av multimodala digitala mobilitetstjänster mellan företag och konsument med betydande marknadsstyrka för distribution av transportprodukter inom det aktuella transportslaget (<i>betydande marknadsstyrka</i>) på unionsnivå om den uppfyller de tröskelvärden som anges i punkt 1 i bilaga I. Den ska anmäla detta till kommissionen och lämna uppgifter om antalet sålda	Artikel 4	Ej tillämpligt	Ej tillämpligt

	biljetter per transportslag samt deras värde.			
--	---	--	--	--

Bedöm kravets/kravens inverkan på gränsöverskridande interoperabilitet

Digital offentlig tjänst #1

Bedömning	Åtgärd/åtgärder	Potentiella återstående hinder (i tillämpliga fall)
Överensstämmelse med befintlig digital och sektoriell politik.	Förslaget samordnas med förslaget om tågbiljetthantering och den föreslagna översynen av förordningen om rättigheter för tågresenärer, i syfte att skapa en enhetlig ram som främjar enhetliga tågbiljetter och säkerställer att marknaden för onlinebiljetthantering fungerar väl. Genom förslaget upphävs förordning (EG) nr 80/2009 om en uppförandekod för datoriserade bokningssystem, samtidigt som relevanta bestämmelser i den texten uppdateras och integreras. Förslaget samverkar med annan EU-lagstiftning som påverkar digitala informationstjänster, särskilt ITS-direktivet, som fastställer en ram för införandet av intelligenta transportsystem inom vägsektorn och dess gränssnitt med andra transportslag. Enligt den delegerade förordningen om multimodala reseinformationstjänster ska medlemsstaterna inrätta nationella åtkomstpunkter som utgör en enda åtkomstpunkt för databrukare till statiska, historiska, observerade och dynamiska rese- och trafikdata från olika transportslag, i syfte att tillhandahålla multimodala reseinformationstjänster. Att ta itu med hindren för utveckling av multimodala digitala mobilitetstjänster med möjlighet till reservationer, bokningar eller biljettförsäljning kompletterar därför denna befintliga lagstiftning. Detta förslag kommer dessutom att	Ej tillämpligt

	<p>komplettera de allmänna principerna i förordningen om digitala marknader och dataförordningen genom att fastställa sektorsspecifika åtgärder i förhållande till multimodala digitala mobilitetstjänster. Förslaget kommer också att komplettera det reviderade direktivet om otillbörliga affärsmetoder med åtgärder som säkerställer att sökresultat på multimodala digitala mobilitetstjänster presenteras på ett neutralt sätt (genom fastställande av en förteckning över obligatoriska rankningskriterier och angivande av vilket kriterium som använts), förbjuder självföreträde och betald framträdande placering samt endast tillåter annonserat innehåll under vissa villkor.</p> <p>Detta förslag syftar till att främja ett mer multimodalt och hållbart transportsystem och bidra till målen i den europeiska gröna given. Genom att kräva att multimodala digitala mobilitetstjänster visar information om växthusgas- och koldioxidutsläpp kommer detta förslag också att bidra till målen för initiativen CountEmissionsEU och flygutsläppsmärkningen, och fastställa en gemensam ram för beräkning och rapportering av transportrelaterade utsläpp av växthusgaser.</p>	
<p>Organisatoriska åtgärder för ett smidigt tillhandahållande av gränsöverskridande digitala offentliga tjänster.</p>	<p>I förordningen föreskrivs att varje medlemsstat ska utse ett nationellt tillsynsorgan som ska ansvara för genomförandet av denna förordning. Medlemsstaterna ska se till att det utsedda organet förses med nödvändiga administrativa och ekonomiska resurser och har den sakkunskap som krävs för att utföra uppgifterna enligt denna förordning på ett tillfredsställande sätt. I artikel 12 beskrivs de nationella tillsynsorganens uppgifter, inbegripet ömsesidigt bistånd i samband med marknadsövervakning och hantering av klagomål.</p>	<p>Ej tillämpligt</p>

<p>Åtgärder som vidtagits för att säkerställa en samstämmig förståelse av data.</p>	<p>Informationen om utsläpp av växthusgaser eller koldioxidekvivalenter ska tillhandahållas i enlighet med kommissionens genomförandeförordning (EU) 2024/3170.</p> <p>I artikel 7 fastställs krav på neutral textbild och rankningskriterier för alla leverantörer av multimodala digitala mobilitetstjänster.</p>	<p>Det är viktigt att digitala aspekter av informationsutbytet tydligt definieras vid genomförandet av förordningen, i samband med hantering av klagomål och utbyte av uppgifter med offentliga myndigheter.</p>
<p>Användning av gemensamt överenskomna öppna tekniska specifikationer och standarder.</p>	<p>Informationen om utsläpp av växthusgaser eller koldioxidekvivalenter ska tillhandahållas i enlighet med kommissionens genomförandeförordning (EU) 2024/3170.</p> <p>I artikel 7 fastställs krav på neutral textbild och rankningskriterier för alla leverantörer av multimodala digitala mobilitetstjänster.</p>	<p>Det är viktigt att digitala aspekter av informationsutbytet tydligt definieras vid genomförandet av förordningen, i samband med hantering av klagomål och utbyte av uppgifter med offentliga myndigheter.</p>

4.5. Åtgärder till stöd för digitalt genomförande

Tabellen nedan ska fyllas i för varje åtgärd till stöd för digitalt genomförande

Beskrivning av åtgärden	Hänvisning/hänvisningar till kravet/kraven	Kommissionens roll (i tillämpliga fall)	Aktörer som ska involveras (i tillämpliga fall)	Förväntad tidsplan (i tillämpliga fall)
Krav 7	De nationella tillsynsorganen ska delta i ett nätverk som sammankallar regelbundet, för att utbyta information, särskilt om deras i) övervakning, verkställighet och genomförande, ii) principer för beslutsfattande och iii) administrativa praxis.	Kommissionens avdelningar ska delta i diskussionerna inom nätverket och samordna och stödja samarbetet i frågor av gemensamt intresse och utbytet av bästa praxis.	Nationella tillsynsorgan/Europeiska kommissionen	Minst en gång om året