

Brüssel, den 19. Mai 2026
(OR. en)

9348/26

Interinstitutionelles Dossier:
2026/0115 (COD)

TRANS 310
CODEC 926

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	13. Mai 2026
Empfänger:	Frau Thérèse BLANCHET, Generalsekretärin des Rates der Europäischen Union

Nr. Komm.dok.:	COM(2026) 232 final
Betr.:	Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES über die Ausstellung von Eisenbahnfahrkarten

Die Delegationen erhalten als Anlage das Dokument COM(2026) 232 final.

Anl.: COM(2026) 232 final



Brüssel, den 13.5.2026
COM(2026) 232 final

2026/0115 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über die Ausstellung von Eisenbahnfahrkarten

{SEC(2026) 300 final} - {SWD(2026) 300 final} - {SWD(2026) 301 final}

(Text von Bedeutung für den EWR)

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele des Vorschlags

In der Mitteilung der Kommission „Der europäische Grüne Deal“¹ wie auch im Europäischen Klimagesetz² und dessen nachfolgender Änderung³ finden sich die Vorgaben, dass i) die EU bis 2050 klimaneutral werden soll und ii) die Nettotreibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 % und bis 2040 um mindestens 90 % gegenüber 1990 zurückgehen sollen. In der Mitteilung wird auch eine Verringerung der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen bis 2050 um mindestens 90 % gegenüber 1990 gefordert, während zugleich auf das Null-Schadstoff-Ziel⁴ hingearbeitet wird. Darüber hinaus wird verlangt, i) die gesundheitlichen Auswirkungen der Luftverschmutzung bis 2030 gegenüber 1990 um mehr als 55 % zu reduzieren und ii) den Anteil der durch Verkehrslärm chronisch beeinträchtigten Menschen bis 2030 gegenüber 1990 um 30 % zu senken. Rund 25 % der gesamten Treibhausgasemissionen der EU entfallen auf den Verkehrssektor, und diese Emissionen haben in den letzten Jahren zugenommen. Da der Schienenverkehr sowohl weitgehend elektrifiziert als auch ein energieeffizienter Verkehrsträger ist, dürfte eine stärkere Nutzung von Schienenverkehrsdiensten zur Senkung der Treibhausgasemissionen und des Energieverbrauchs im Verkehrssektor beitragen.

Im Jahr 2020 entfielen auf den Schienenverkehr 5,1 % des Personenverkehrs und 11,5 % des Güterverkehrs zwischen den EU-Ländern, aber nur 0,4 % der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen in der EU⁵. Der Schienenverkehr ist – mit lediglich 0,6 % des Energieverbrauchs aller Verkehrsträger⁶ in der EU – sehr energieeffizient, und der größte Teil des Streckennetzes ist elektrifiziert. Die EU-Politik hat den Schienenverkehr nicht nur aufgrund dieser Vorteile bei Energie und Emissionen stetig gefördert, sondern auch aufgrund des eindeutigen sozioökonomischen Nutzens, des hohen Maßes an Sicherheit und der Fähigkeit, den territorialen Zusammenhalt zu fördern.

¹ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen: „Der europäische Grüne Deal“, COM(2019) 640 final, https://commission.europa.eu/publications/communication-european-green-deal_de.

² Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Juni 2021 zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 401/2009 und (EU) 2018/1999 („Europäisches Klimagesetz“) (ABl. L 243 vom 9.7.2021, S. 1).

³ Rat der EU: „Klimaziel für 2040: Rat gibt endgültig grünes Licht“, Pressemitteilung vom 5. März 2026, <https://www.consilium.europa.eu/de/press/press-releases/2026/03/05/2040-climate-target-council-gives-final-green-light/>.

⁴ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen: „Auf dem Weg zu einem gesunden Planeten für alle – EU-Aktionsplan: „Schadstofffreiheit von Luft, Wasser und Boden“, COM(2021) 400 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A52021DC0400&qid=1623311742827>.

⁵ Wissenschaftlicher Dienst des Europäischen Parlaments, Briefing: „Improving Use of Rail Infrastructure Capacity“, PE 754.599, https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2023/754599/EPRS_BRI%282023%29754599_EN.pdf.

⁶ Bericht der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat: „Neunter Bericht über die Überwachung der Entwicklung des Schienenverkehrsmarkts gemäß Artikel 15 Absatz 4 der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates“, COM(2025) 439 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:52025DC0439>.

Ein effizientes System für die Ausstellung von Fahrkarten ist entscheidend für das Funktionieren des Schienenpersonenverkehrsmarktes. Die unbefriedigende Funktionsweise des Marktes für die Ausstellung von Eisenbahnfahrkarten in der EU war unter anderem Thema i) in der Mitteilung der Kommission zum Aktionsplan zur Förderung des Schienenpersonenverkehrs auf Fern- und grenzüberschreitenden Strecken aus dem Jahr 2021⁷, ii) in den politischen Leitlinien für die Europäische Kommission 2024–2029⁸ und iii) in der Mitteilung der Kommission zur Vernetzung Europas durch Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr aus dem Jahr 2025⁹.

Der einheitliche europäische Eisenbahnraum wurde mit vier legislativen „Eisenbahnpaketen“ für den Wettbewerb geöffnet, was zu einem besseren, vielfältigeren und preisgünstigeren Angebot für die Fahrgäste führte. Im Jahr 2024 kam es aufgrund der hohen Verbrauchernachfrage und neuer Verkehrsdienstangebote – unter anderem durch neue Betreiber – zu einem Anstieg der Personenkilometer im Bahnverkehr um 5,8 %¹⁰. Gleichwohl bildet die Ausstellung von Eisenbahnfahrkarten nach wie vor eine bedeutende strukturelle Schwachstelle, trotz der bedeutenden Fortschritte bei anderen grundlegenden Aspekten des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (wie der gemeinsamen Infrastrukturentwicklung, der verbesserten Interoperabilität und eines besseren Kapazitätsmanagements). Die digitale Revolution, die im Einzelkundengeschäft in anderen Bereichen (Hotels und Flugreisen) stattgefunden hat, ist bei der Eisenbahn noch nicht angekommen. Die langsamere Marktöffnung im Schienenverkehr verglichen etwa mit den Flugverkehrsdiensten hat zu erheblichen Unterschieden bei den entsprechenden Märkten für die Online-Fahrkarten- bzw. Flugscheinausstellung geführt.

Etablierte Unternehmen fungieren als Torwächter; sie betreiben den weitaus größten Teil der Schienenpersonenverkehrsdienste und sind auch Eigentümer ihrer Anbieter von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten. Diese Unternehmen können sowohl i) ihre etablierte Stellung zum Nachteil konkurrierender Anbieter von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten nutzen, indem sie Daten und Angebote selektiv weitergeben, als auch ii) konkurrierende Eisenbahnbetreiber ausgrenzen, indem sie sich weigern, die von diesen angebotenen Fahrkarten über ihren zentralen Online-Fahrkartenausstellungsdienst zu verkaufen. Diese Situation führt zu geringerer Preistransparenz, und neue Betreiber sind für die Verbraucher weniger sichtbar, wodurch sich das Geschäftsszenario für neue Schienenverkehrsdienste verschlechtert, die sonst Preissenkungen fördern und eine Verkehrsverlagerung herbeiführen würden. Für neue Betreiber ist eine effiziente Online-Fahrkartenausstellung entscheidend, um Kunden zu erreichen. Den Verbrauchern wird der Kauf einer Eisenbahnfahrkarte übermäßig schwer gemacht, insbesondere bei grenzüberschreitenden Reisen oder wenn sie mit den Zügen mehrerer Betreiber reisen. Dies wurde in den politischen Leitlinien für 2024–2029¹¹

⁷ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat: „Aktionsplan zur Förderung des Schienenpersonenverkehrs auf Fern- und grenzüberschreitenden Strecken“, COM(2021) 810 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A52021DC0810>.

⁸ Ursula von der Leyen, „Europa hat die Wahl, Politische Leitlinien für die nächste Europäische Kommission 2024–2029“, https://commission.europa.eu/document/download/e6cd4328-673c-4e7a-8683-f63ffb2cf648_de?filename=Political%20Guidelines%202024-2029_DE.pdf.

⁹ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen: „Vernetzung Europas durch Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr“, COM(2025) 903 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:52025DC0903>.

¹⁰ Eurostat, „Rail passenger transport increased by 5.8% in 2024“, Nachrichtenartikel, 31. Oktober 2025, <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20251031-1>.

¹¹ Ursula von der Leyen, „Europa hat die Wahl, Politische Leitlinien für die nächste Europäische Kommission 2024–2029“, https://commission.europa.eu/document/download/e6cd4328-673c-4e7a-8683-f63ffb2cf648_de?filename=Political%20Guidelines%202024-2029_DE.pdf.

anerkannt, wo erklärt wird, dass die Menschen offene Buchungssysteme nutzen können sollten, um transeuropäische Reisen mit mehreren Dienstleistern erwerben zu können. Dieses Problem wird ferner in den Berichten von Enrico Letta zur Zukunft des EU-Binnenmarkts¹² und von Mario Draghi über die europäische Wettbewerbsfähigkeit¹³ bestätigt. Zu demselben Ergebnis kommt auch die Eurobarometer-Blitzumfrage 551¹⁴.

Der Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV; Artikel 102) untersagt missbräuchliches Verhalten von Unternehmen, die auf einem Markt eine beherrschende Stellung einnehmen. Die Kommission wie auch nationale Gerichte und Wettbewerbsbehörden in der gesamten EU haben auf der Grundlage von Artikel 102 AEUV Verfahren eingeleitet, durch die Vorgehensweisen wie die Bevorzugung direkter Vertriebskanäle, eingeschränkter Zugriff auf Inhalte und Daten im Zusammenhang mit der Fahrkartenausstellung sowie unangemessene Gebühren und unzumutbare technische Anforderungen an Drittanbieter von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten ans Licht kamen.

Es gibt zunehmend mehr unabhängige Anbieter von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten, aber ihr Wachstum auf dem Fahrkartenausstellungsmarkt ist nach wie vor bescheiden. Da die Zahl der Eisenbahnbetreiber zunimmt und eine Fragmentierung des Fahrkartenangebots droht, ist es umso wichtiger, dass die Fahrgäste Fahrkarten an einem einzigen Ort finden, vergleichen, kombinieren und buchen können.

Mit dem vorliegenden Vorschlag werden die erwähnten Probleme auf dem Fahrkartenausstellungsmarkt angegangen. Erstens müssen diejenigen, die Schienenverkehrsdienste betreiben und organisieren, ihre Eisenbahnprodukte auf Anfrage mit Anbietern von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten teilen.

Und zweitens müssen Eisenbahnbetreiber mit einem Marktanteil von mindestens 50 % am nationalen Schienenverkehr ihren Online-Fahrkartenausstellungsdienst für alle Betreiber und Organisatoren von Eisenbahnverkehrsdiensten öffnen, die dies wünschen. Gegenwärtig haben nur etablierte staatseigene Betreiber Marktanteile von mindestens 50 % im Schienenpersonenverkehr, und sie sind aufgrund des Wiedererkennungswertes ihrer Marken und ihres eingeführten Online-Fahrkartenausstellungsdienstes auch auf den nationalen Märkten für Eisenbahnfahrkarten stark vertreten. Diese 50 %-Schwelle beruht auf der einschlägigen Rechtsprechung und der Entscheidungspraxis der Kommission bei der Anwendung der EU-Wettbewerbsvorschriften. Der Begriff der „beträchtlichen Marktpräsenz“ liegt auf einer Linie mit dem der „beträchtlichen Marktmacht“ in der Mitteilung der Kommission „Leitlinien zur Marktanalyse und Ermittlung beträchtlicher Marktmacht nach dem EU-Rechtsrahmen für elektronische Kommunikationsnetze und -dienste“ (C/2018/2374) (EUR-Lex – 52018XC0507(01) – DE – EUR-Lex), in der daran erinnert wird, dass ein besonders hoher Marktanteil, den ein Unternehmen über einen bestimmten Zeitraum hält (über 50 %), nach ständiger Rechtsprechung¹⁵ an sich schon den Beweis für das Vorliegen einer beherrschenden Stellung liefert.

¹² Enrico Letta: „Much More Than a Market – Speed, Security, Solidarity – Empowering the Single Market to Deliver a Sustainable Future and Prosperity for All EU Citizens“, <https://www.consilium.europa.eu/media/ny3j24sm/much-more-than-a-market-report-by-enrico-letta.pdf>.

¹³ Mario Draghi, Draghi-Bericht über die Wettbewerbsfähigkeit der EU, https://commission.europa.eu/topics/eu-competitiveness/draghi-report_de#paragraph_47059.

¹⁴ Generaldirektion Kommunikation, Flash-Eurobarometer FL 551: „Multimodaler digitaler Mobilitätsdienst“, https://data.europa.eu/data/datasets/s3178_fl551_eng?locale=de.

¹⁵ Urteil des Gerichtshofs vom 13. Februar 1979, Hoffmann-La Roche/Kommission, C-85/76, ECLI:EU:C:1979:36, Rn. 41, Urteil des Gerichtshofs vom 3. Juli 1991, Akzo/Kommission, C-62/86,

Im vorliegenden Vorschlag werden aufgrund dieser Verpflichtungen abzuschließende Vereinbarungen an bestimmte Bedingungen geknüpft. Mit diesen Bedingungen wird sichergestellt, dass Parteien, die zum Abschluss einer Geschäftsvereinbarung verpflichtet oder berechtigt sind, unzumutbare Konditionen weder hinnehmen müssen noch auferlegen können.

Diese Initiative war Teil sowohl des Arbeitsprogramms der Kommission für 2022 als auch der Maßnahmen 37 und 65 der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität. Sie wurde in enger Verbindung mit dem Vorschlag für eine Verordnung über multimodales Buchen (RMB) ausgearbeitet, für den dieselbe Folgenabschätzung verwendet wird wie bei dieser Initiative.

- **Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Bereich**

In der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums¹⁶ wird die Bedeutung gemeinsamer, auf dem Markt entwickelter Informations- und Durchgangsfahrscheinsysteme anerkannt. Der Richtlinie zufolge sollten diese Systeme interoperabel und diskriminierungsfrei sein und den Fahrgästen die Reiseplanung und Fahrscheinbuchung in der gesamten EU ermöglichen. In der Richtlinie wird erklärt, dass die Mitgliedstaaten inländische Personenverkehrsdienste erbringende Eisenbahnunternehmen verpflichten können, sich an gemeinsamen Informations- und integrierten Fahrscheinsystemen zur Erstellung von Fahrscheinen, Durchgangsfahrscheinen und Reservierungen zu beteiligen, sofern diese Systeme nicht zu Marktverzerrungen oder Diskriminierungen zwischen Eisenbahnunternehmen führen. Der Kommission wird darin vorgeschrieben, dem Europäischen Parlament und dem Rat über die Verfügbarkeit solcher gemeinsamer Informations- und Durchgangsfahrscheinsysteme Bericht zu erstatten und diesem Bericht gegebenenfalls Gesetzgebungsvorschläge beizufügen. In früheren Dokumenten hat die Kommission festgestellt, dass Durchgangsfahrkarten gegenwärtig nur begrenzt verfügbar sind. Mit dem vorliegenden Vorschlag will sie die Rahmenbedingungen dafür schaffen, dass Anbietern von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten das gesamte Angebot an Eisenbahnprodukten zur Verfügung steht und sie die Möglichkeit erhalten, diese auf Wunsch des Verbrauchers beliebig zu kombinieren (vorausgesetzt, die Mindestanschlusszeiten an Umsteigebahnhöfen werden beachtet).

Die Kommission hat im Rahmen der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems¹⁷ funktionale und technische Spezifikationen für Telematikanwendungen entwickelt (Durchführungsverordnung (EU) 2026/253 der Kommission¹⁸ über eine technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) der Telematik), mit denen die Interoperabilität der gemeinsamen Datennutzung im Schienenverkehr unterstützt wird. Darin wird vorgeschrieben, dass Fahrplandaten zu Schienenverkehrsdiensten über nationale Zugangspunkte geteilt werden müssen, die von den Mitgliedstaaten für EU-weite multimodale Verkehrsinformationssysteme einzurichten

ECLI:EU:C:1991:286, Rn. 60 sowie Urteil des Gerichts vom 12. Dezember 1991, Hilti/Kommission, T-30/89, ECLI:EU:T:1991:70.

¹⁶ Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (Neufassung) (ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32).

¹⁷ Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (Neufassung) (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 44).

¹⁸ Durchführungsverordnung (EU) 2026/253 der Kommission vom 6. Februar 2026 über eine technische Spezifikation in Bezug auf das Teilsystem „Telematik“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union für die Interoperabilität der gemeinsamen Datennutzung im Schienenverkehr (TSI TEL) und zur Aufhebung der Verordnungen (EU) Nr. 454/2011 (TSI TAP) und (EU) Nr. 1305/2014 (TSI TAF) (ABl. L, 2026/253, 10.2.2026).

sind. Außerdem werden dort das auf der Grundlage Europäischer Normen anzuwendende Datenformat sowie die zu verwendenden Lizenzen beim Austausch solcher Daten für Bahnreisen festgelegt.

- **Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen**

In der Mitteilung über den europäischen Grünen Deal wird das Ziel der EU bekräftigt, bis 2050 Klimaneutralität zu erreichen und die verkehrsbedingten Emissionen bis 2050 um 90 % gegenüber 1990 zu senken. In der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität wurden die Ziele der Kommission im Verkehrsbereich weiter ausgearbeitet. In der Strategie werden weitergehende Maßnahmen gefordert, um Anreize für die Nutzung des multimodalen Verkehrs zu schaffen. Sie gibt unter anderem die Etappenziele vor, den Linienverkehr auf Strecken unter 500 km innerhalb der EU bis 2030 CO₂-neutral zu gestalten und den Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr gegenüber 2015 bis 2030 zu verdoppeln und bis 2050 zu verdreifachen.

Hinsichtlich der Politik zur Digitalisierung im Verkehr gibt die IVS-Richtlinie¹⁹ einen Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr wie auch für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern vor. In der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 der Kommission²⁰ über EU-weite multimodale Reiseinformationsdienste werden die Mitgliedstaaten angewiesen, nationale Zugangspunkte zu Fahrgastinformationen einschließlich Echtzeitdaten für alle Verkehrsträger einzurichten, jedoch nur zu Informationszwecken.

Wie die Kommission in ihrer Mitteilung zur europäischen Datenstrategie angekündigt hat, plant sie die Schaffung eines gemeinsamen europäischen Mobilitätsdatenraums, der den Zugang zu sowie die Zusammenführung und die gemeinsame Nutzung von Daten zu Verkehr und Mobilität erleichtern wird. Bei diesen Maßnahmen werden die Mechanismen für die gemeinsame Datennutzung berücksichtigt, die in Verkehrsforen und den einschlägigen Rechtsvorschriften, einschließlich des RMB-Vorschlags und des vorliegenden Vorschlags, entwickelt wurden.

Was die allgemeine Datenpolitik betrifft, so ergänzt dieser Vorschlag durch die Festlegung sektorspezifischer Maßnahmen in Bezug auf Anbieter von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten die Plattform-to-Business-Verordnung²¹, das Gesetz über digitale Dienste²², das Gesetz über digitale Märkte²³ und die Datenverordnung²⁴ und lässt deren Anwendung unberührt. Besondere Relevanz kommt vor allem der Datenverordnung zu,

¹⁹ Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2010 zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern (ABl. L 207 vom 6.8.2010, S. 1).

²⁰ Delegierte Verordnung (EU) 2017/1926 der Kommission vom 31. Mai 2017 zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Bereitstellung EU-weiter multimodaler Reiseinformationsdienste (ABl. L 272 vom 21.10.2017, S. 1).

²¹ Verordnung (EU) 2019/1150 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Förderung von Fairness und Transparenz für gewerbliche Nutzer von Online-Vermittlungsdiensten (ABl. L 186 vom 11.7.2019, S. 57).

²² ABl. L 277 vom 27.10.2022, S. 1.

²³ Verordnung (EU) 2022/1925 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. September 2022 über bestreitbare und faire Märkte im digitalen Sektor und zur Änderung der Richtlinien (EU) 2019/1937 und (EU) 2020/1828 (Gesetz über digitale Märkte) (ABl. L 265 vom 12.10.2022, S. 1).

²⁴ Verordnung (EU) 2023/2854 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 2023 über harmonisierte Vorschriften für einen fairen Datenzugang und eine faire Datennutzung sowie zur Änderung der Verordnung (EU) 2017/2394 und der Richtlinie (EU) 2020/1828 (Datenverordnung) (ABl. L, 2023/2854, 22.12.2023).

aufgrund der harmonisierten Vorschriften für die Datenweitergabe, einschließlich solcher zu missbräuchlichen Vertragsklauseln.

Die Richtlinie über unlautere Geschäftspraktiken²⁵ wie auch ihre überarbeitete Form untersagen nicht offengelegte Werbung und bezahlte Verkaufsförderung, mit denen ein höheres Ranking von Produkten in Suchergebnissen erzielt werden soll. Der vorliegende Vorschlag steht in Zusammenhang mit dem RMB-Vorschlag, der die oben genannten Rechtsakte durch Maßnahmen ergänzt, mit denen i) sichergestellt wird, dass die Suchergebnisse zur multimodalen Fahrkartenausstellung auf neutrale Weise angezeigt werden, ii) Selbstbevorzugung und bezahlte Hervorhebung verboten und Werbeinhalte nur unter bestimmten Voraussetzungen zugelassen werden und iii) eine Liste verbindlicher Ranking-Kriterien festgelegt wird.

Was die politischen Maßnahmen hinsichtlich der Rechte von Eisenbahnfahrern anbelangt, so steht dieser Vorschlag in engem Zusammenhang mit der Verordnung (EU) 2021/782 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr²⁶. Die Verordnung über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr trat im Juni 2021 in Kraft und gilt seit Juni 2023. Sie ersetzt die ursprünglichen, seit 2009 geltenden EU-Vorschriften in diesem Bereich. Unter anderem bringt die Verordnung i) eine verbesserte Bereitstellung von Reiseinformationen in Echtzeit, ii) Vorschriften zur Datenweitergabe für Betreiber und Dritte (einschließlich Fahrkartenverkäufer und andere Eisenbahnunternehmen), sofern eine Vereinbarung besteht, iii) ein Recht auf Weiterreise mit geänderter Streckenführung in Eigeninitiative und iv) die Verpflichtung für Betreiber, die demselben Eigentümer gehören, Durchgangsfahrkarten anzubieten. Parallel zum vorliegenden Vorschlag findet eine gezielte Überarbeitung dieser Verordnung statt, um die Rechte von Bahnreisenden zu stärken, die dann eine Fahrt mit mehreren Eisenbahnbetreibern mit einer einzigen Fahrkarte antreten können, die sie in einem einzigen Geschäftsvorgang bei einem einzigen Online-Fahrkartenausstellungsdienst gebucht haben. Diese Initiative ergänzt die Überarbeitung, indem sie die Voraussetzungen dafür schafft, dass Reisende diese einzigen Fahrkarten buchen können. Darüber hinaus hat die Kommission 2023 einen Vorschlag zu den Rechten Reisender bei multimodalen Reisen angenommen, mit dem Vorschriften zum Schutz von Reisenden beim Wechsel zwischen verschiedenen Verkehrsträgern eingeführt werden.

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISSMÄßIGKEIT

• Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage des Vorschlags ist Artikel 91 Absatz 1 Buchstabe d in Titel VI des Vertrags über die Arbeitsweise der EU (AEUV). Mit Artikel 91 wird das Vorrecht der Union begründet, die Ziele der Verträge im Rahmen einer gemeinsamen Verkehrspolitik zu verfolgen und die hierfür geeigneten Vorschriften zu erlassen. Diese Initiative ist Teil der gemeinsamen Verkehrspolitik, da sie zu einem funktionierenden Fahrkartenvertriebsmarkt im Einklang mit den Zielen der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität beiträgt. Der Fahrkartenvertriebsmarkt umfasst Dienstleistungen, die naturgemäß mit den Verkehrsdiensten verbunden sind. Mit der Initiative wird somit den besonderen Merkmalen des Verkehrswesens Rechnung getragen. Die Umsetzung dieser Initiative wird den Lebensstandard und das Beschäftigungsniveau in bestimmten Regionen sowie den Betrieb von Verkehrseinrichtungen nicht ernsthaft beeinträchtigen.

²⁵ ABl. L 149 vom 11.6.2005, S. 22.

²⁶ Verordnung (EU) 2021/782 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2021 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (ABl. L 172 vom 17.5.2021, S. 1).

- **Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)**

In einigen Mitgliedstaaten bestehen bereits Rechtsvorschriften für die Ausstellung von Eisenbahnfahrkarten oder für Aspekte davon. Grenzüberschreitende Reisen und Fahrten im Fernverkehr innerhalb der EU erfordern jedoch einen EU-weiten Ansatz, damit sich Betreiber, Behörden und Fahrkartenverkäufer gleichermaßen auf harmonisierte Vorschriften verlassen können. Darüber hinaus wird mit Rechtsvorschriften auf EU-Ebene sichergestellt, dass die Bürgerinnen und Bürger in allen Mitgliedstaaten davon profitieren, dass Eisenbahnfahrkarten besser zugänglich und einfacher zu buchen sind, was ihnen – auch grenzüberschreitend – die Möglichkeit bietet, mit einem nachhaltigen Verkehrsmittel zu reisen. Angesichts der Fortschritte bei der Marktöffnung und des Eintretens weiterer Unternehmen in den Eisenbahnmarkt verhelfen EU-Rechtsvorschriften diesen Neuzugängen zu Sichtbarkeit auf in der EU tätigen Websites für die Fahrkartenausstellung. Besonders wichtig ist dies bei grenzüberschreitenden Diensten, damit der gleichberechtigte Zugang zu Eisenbahnprodukten für Bürgerinnen und Bürger auf beiden Seiten der Grenze gewährleistet ist. Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten und lokalen Behörden bei der Umsetzung neuer Vorschriften für die Online-Fahrkartenausstellung könnten den Markt weiter fragmentieren. Das Ergebnis könnten höhere Kosten und ein geringerer Nutzen für Anbieter von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten, Behörden, Betreiber und Nutzer von Verkehrsmitteln sein. Das Tätigwerden der EU ist nötig, um voneinander abweichende Strategien mit unbeabsichtigten Folgen zu vermeiden.

- **Verhältnismäßigkeit**

Mit diesem Vorschlag können Verbraucherinnen und Verbraucher von einer erweiterten Auswahl an Eisenbahnprodukten profitieren und leichter unter diesen auswählen. Zugleich wird die Stellung von Anbietern von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten im Eisenbahnverkehr gestärkt, und kleinere und neu in den Markt eintretende Eisenbahnbetreiber erhalten erweiterten Zugang zu unverzichtbaren Kanälen für die Fahrkartenausstellung. In dieser Weise wird der Vorschlag die Funktionsweise des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (und allgemein des Binnenmarktes) verbessern und zum EU-Ziel des wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalts beitragen. Durch das Tätigwerden auf EU-Ebene mit klaren und harmonisierten Vorschriften werden Hindernisse für Eisenbahnbetreiber und Anbieter von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten aus dem Weg geräumt und Bahnreisen attraktiver. Dies wiederum trägt zu den Zielen auf EU-Ebene für einen umweltfreundlicheren Verkehrssektor bei.

- **Wahl des Instruments**

Indem dort ein harmonisierter, unmittelbar anwendbarer Rahmen für das verpflichtende „Teilen“ von Eisenbahnprodukten wie auch deren verpflichtendes „Hosten“ durch die Online-Fahrkartenausstellungsdienste der etablierten Unternehmen festgeschrieben wird, ist eine Verordnung besser geeignet, die Ziele der Initiative zu erreichen als eine Richtlinie. Durch eine Verordnung werden Unterschiede in nationalen Vorschriften und Praktiken vermieden, die Anbieter von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten und grenzüberschreitend tätige Eisenbahnunternehmen vor Hindernisse stellen könnten. Es ist damit zu rechnen, dass die Zahl der im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum tätigen Eisenbahnunternehmen aufgrund der fortschreitenden Marktöffnung im Schienenverkehr zunehmen wird. Daher ist es wichtig, dass für diese Unternehmen gleiche Rechte und Pflichten gelten, sodass sie unter einheitlichen rechtlichen Rahmenbedingungen tätig sein können, insbesondere wenn sie miteinander im Wettbewerb stehen.

3. ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG

- **Ex-post-Bewertung/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften**

Entfällt

- **Konsultation der Interessenträger**

Dem vorliegenden Vorschlag und dem Vorschlag für den Rechtsakt zu multimodalen digitalen Mobilitätsdiensten liegt dieselbe Folgenabschätzung zugrunde.

In Vorbereitung dieser Folgenabschätzung fanden verschiedene Konsultationen der Interessenträger statt, bei denen sowohl qualitative (Stellungnahmen, Meinungen, Vorschläge) als auch quantitative (Daten, Statistiken) Informationen eingeholt wurden. Diese Tätigkeiten dauerten von 2020 bis 2025, von der Überarbeitung des CRS-Verhaltenskodex im Dezember 2020 bis zur späteren Folgenabschätzung zur Stützung des Vorschlags zu multimodalen digitalen Mobilitätsdiensten sowie des vorliegenden Vorschlags. Bürgerinnen und Bürger wurden bei fünf Anlässen um ihre Meinung gebeten: den beiden Folgenabschätzungen in der Anfangsphase, zwei öffentlichen Online-Konsultationen und einer Eurobarometer-Umfrage.

Die Folgenabschätzung in der Anfangsphase für den CRS-Verhaltenskodex lief vom 9. Juli bis zum 4. September 2020. Es gingen 13 Antworten ein. Für den Vorschlag zu den multimodalen digitalen Mobilitätsdiensten fand zwischen dem 5. Oktober und dem 2. November 2021 eine Folgenabschätzung in der Anfangsphase statt, bei der alle betroffenen Interessenträger um Rückmeldung gebeten wurden. Es gingen 40 Antworten ein. Am 23. Februar 2021 wurde auf der zentralen Kommissionsplattform „Ihre Meinung zählt“ eine öffentliche Konsultation zu den CRS gestartet, die bis zum 18. Mai 2021 offen blieb und zu der 23 Antworten von Bürgerinnen, Bürgern und Organisationen zur möglichen Überarbeitung des CRS-Verhaltenskodex eingingen. Zu den multimodalen digitalen Mobilitätsdiensten startete am 1. Dezember 2021 eine öffentliche Konsultation²⁷ auf der zentralen Kommissionsplattform „Ihre Meinung zählt“, die bis zum 23. Februar 2022 offen blieb und zu der 336 Antworten von Bürgerinnen, Bürgern und Organisationen zum neuen Vorschlag zu multimodalen digitalen Mobilitätsdiensten eingingen.

Im Sommer 2024 wurde eine Eurobarometer-Umfrage²⁸ durchgeführt, die von den Kommissionsdienststellen am 1. April 2025 veröffentlicht wurde. Dabei wurden die Praxis und die Erfahrungen einer repräsentativen Stichprobe von EU-Bürgerinnen und -Bürgern ab 15 Jahren aus allen 27 EU-Mitgliedstaaten in Bezug auf Buchungen und Fahrkartenausstellung erfasst. Insgesamt wurden 25 805 Online-Befragungen durchgeführt. Die Umfrage bietet Einblicke in die Reisegewohnheiten, -präferenzen und -erfahrungen der EU-Bürgerinnen und -Bürger, insbesondere im Hinblick auf regionale und Fernreisen. Untersucht wurden zentrale Aspekte, wie 1) die Häufigkeit von Urlaubs- und Geschäftsreisen, 2) Faktoren, die die Reiseplanung und Buchungsentscheidungen beeinflussen, 3) die Einstellung zum umweltfreundlichem Reisen, 4) die Nutzung verschiedener Verkehrsträger und multimodales Reisen, 5) wie einfach es ist, multimodale Reisen und solche mit mehreren Betreibern zu buchen, und 6) Hindernisse für die Kombination verschiedener Verkehrsträger und Betreiber. Die Ergebnisse verdeutlichen insbesondere die Hindernisse, vor denen Bürgerinnen und Bürger stehen, wenn sie im Internet nach nachhaltigen Reiseoptionen suchen, wie auch ihre Bereitschaft, solche Reisen zu buchen. Sie zeigen, wie schwierig es für die Bürgerinnen und Bürger ist, multimodale Reisen und solche mit mehreren Betreibern zu

²⁷ Siehe: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13133-Multimodal-Digital-Mobility-Services/public-consultation_de.

²⁸ Siehe: <https://europa.eu/eurobarometer/surveys/detail/3178>.

buchen, und welche zusätzlichen Bürden sie schultern müssen, wenn sie Bahnfahrten mit mehreren Betreibern buchen.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

In die Folgenabschätzung zu diesem Vorschlag ist eine externe Begleitstudie eingeflossen, die von einem Berater durchgeführt wurde.

Die Interessenträger lieferten im Rahmen der gezielten Konsultationstätigkeiten (Befragungen, Gespräche und Workshops) weitere umfangreiche Informationen. Dazu gehörten detaillierte Angaben über die Marktstruktur des Verkehrsmarktes sowie die Marktstruktur und die Geschäftspraktiken in den verschiedenen Segmenten der multimodalen digitalen Mobilitätsdienste (B2C und B2B), die dazu beitragen, die aus früheren Studien verfügbaren Informationen zu bestätigen, und in die Modellannahmen und -analysen einfließen.

Die Informationen betrafen unter anderem folgende Aspekte: typische Bestimmungen in Geschäftsvereinbarungen, die Anbieter von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten für multimodale digitale Mobilitätsdienste den Betreibern anbieten (insbesondere hinsichtlich der Vertriebsgebühren), Praktiken bezüglich der Anzeige von Ergebnissen bei Anbietern von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten für multimodale digitale Mobilitätsdienste, Trends auf dem Markt für die Online-Fahrkartenausstellung und die Entwicklung des B2B-Fahrkartenmarkts, Interaktionen zwischen CRS, Reisebüros und Beförderern sowie den Anteil und die Rolle von KMU bei verschiedenen Arten multimodaler digitaler Mobilitätsdienste.

Insgesamt wurden für die Erstellung des Folgenabschätzungsberichts zahlreiche, erschöpfende, für die verschiedenen Interessenträger repräsentative Quellen herangezogen.

- **Folgenabschätzung**

Diesem Vorschlag ist ein Folgenabschätzungsbericht beigelegt. Ein vorläufiger Folgenabschätzungsbericht wurde dem Ausschuss für Regulierungskontrolle (RSB) am 10. März 2026 übermittelt. Am 13. April 2026 gab der RSB eine befürwortende Stellungnahme mit Vorbehalten ab. Der Folgenabschätzungsbericht wurde entsprechend angepasst, um den Anmerkungen des RSB Rechnung zu tragen.

In der Folgenabschätzung wurde eine breite Palette möglicher Politikoptionen auf der Grundlage der wahrscheinlichen Wirksamkeit, Effizienz und Verhältnismäßigkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen in Bezug auf die vorgegebenen Ziele sowie ihrer rechtlichen und technischen Durchführbarkeit geprüft.

Im Rahmen der Folgenabschätzung, die zugleich für den Vorschlag über multimodales Buchen (RMB) durchgeführt wurde, wurden vier Politikoptionen bewertet.

Als Option 1 wurde ein minimalistischer Ansatz vorgeschlagen. Er umfasste allen vier Politikoptionen gemeinsame politische Maßnahmen, darunter solche zur Einführung von Mindestanforderungen, mit denen die faire Behandlung von Informationen und Daten durch multimodale digitale Mobilitätsdienste (MDMS) gewährleistet werden soll. Außerdem wurden dort die wichtigsten Grundsätze für alle Geschäftsvereinbarungen zwischen unverzichtbaren MDMS-Anbietern und Verkehrsbetreibern sowie zwischen unverzichtbaren Eisenbahnunternehmen und MDMS-Anbietern festgelegt.

Diese Option genügt vollumfänglich dem ersten spezifischen Ziel, die Transparenz zu verbessern und gleiche Wettbewerbsbedingungen für Verkehrsbetreiber in Bezug auf MDMS zu schaffen, indem die Vorschriften des CRS-Verhaltenskodex auf alle MDMS-Anbieter ausgeweitet werden. Sie gibt Schwellenwerte für die Bestimmung von MDMS-Anbietern und Eisenbahnunternehmen mit beträchtlicher Marktpräsenz vor, die je nachdem, auf welchem

Markt sie besonders präsent sind, von nationalen Durchsetzungsstellen oder der Europäischen Kommission ausgewiesen würden. Die Kommission würde eine Liste der MDMS-Anbieter mit beträchtlicher Marktpräsenz veröffentlichen. Solche Maßnahmen wären erforderlich, um sicherzustellen, dass Verkehrsbetreiber bei Geschäftsvereinbarungen mit unverzichtbaren MDMS-Anbietern geschützt werden, unter anderem durch Bestimmungen, die 1) sensible Geschäftsdaten der Verkehrsbetreiber schützen, 2) die Aufnahme ungerechtfertigter oder unnötiger Vertragsbedingungen untersagen, die dem Abschluss der Vereinbarung entgegenstehen könnten, und 3) dafür sorgen, dass sich die Vergütung für Anbieter von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten nach fairen, angemessenen und diskriminierungsfreien Kriterien richtet. Bei dieser Politikoption müssten die Mitgliedstaaten eine nationale Behörde für die Beilegung von Streitigkeiten zwischen den Parteien benennen. Des Weiteren würde auf EU-Ebene ein Netz solcher Behörden gebildet, um die einheitliche Durchsetzung in der gesamten EU zu gewährleisten. Darüber hinaus würden MDMS-Anbieter verpflichtet, Informationen über Treibhausgasemissionen anzuzeigen, sofern der Verkehrsbetreiber diese Angaben macht, während Anbieter von B2C-MDMS-Online-Fahrkartenausstellungsdiensten den Behörden Daten für das Mobilitätsmanagement übermitteln müssten.

Damit das Angebot an Schienenverkehrsdiensten auf MDMS möglichst umfassend ist, wird MDMS-Anbietern durch diese Politikoption im Rahmen des Vorschlags für die Verordnung über die Ausstellung von Eisenbahnfahrkarten Schutz bei ihren Geschäftsvereinbarungen mit unverzichtbaren Eisenbahnunternehmen geboten, indem Vorschriften zu Vertriebsgebühren festgelegt und restriktive Klauseln in Verträgen (Ausschließlichkeitsklauseln, unfaire und ungerechtfertigte Bedingungen, Marketingklauseln und andere technische Beschränkungen) verboten werden, wodurch unterschiedlich starke Verhandlungspositionen beim Aushandeln von Geschäftsvereinbarungen ausgeglichen werden.

Die Politikoptionen 2, 3 und 4 bauen auf Option 1 auf und beziehen sich eigens auf den Vorschlag für die Verordnung über die Ausstellung von Eisenbahnfahrkarten.

Mit Option 2 wird der Vorschlag für die Verordnung über die Ausstellung von Eisenbahnfahrkarten gestärkt, indem Eisenbahnunternehmen verpflichtet werden, mit Anbietern von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten auf Anfrage Geschäftsvereinbarungen abzuschließen, sofern diese Anbieter bestimmten Mindestanforderungen genügen. Die Bedingungen der Geschäftsvereinbarungen zwischen Eisenbahnunternehmen und MDMS-Anbietern müssten fair, angemessen und diskriminierungsfrei sein. Insbesondere können Eisenbahnunternehmen nicht verhindern, dass ihre Fahrkarten mit denen anderer Betreiber kombiniert werden, sodass Anbieter von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten sie als einzige Fahrkarte verkaufen können. Mit dieser Option könnten MDMS-Anbieter ihr Angebot letztlich zum Komplettangebot erweitern.

Politikoption 3 baut auf Option 2 auf und nimmt in den Vorschlag für die Verordnung über die Ausstellung von Eisenbahnfahrkarten eine Bestimmung auf, wonach die Anbieter von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten der unverzichtbaren Eisenbahnunternehmen auf Anfrage Vereinbarungen mit Eisenbahnunternehmen abschließen müssen, die im selben geografischen Gebiet tätig sind wie der Anbieter von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten des unverzichtbaren Eisenbahnunternehmens, einschließlich grenzüberschreitender Dienste vom und zum betreffenden Mitgliedstaat. Die Vertragsbedingungen müssten fair, diskriminierungsfrei und angemessen sein. Durch Option 3 würde ein vollständiges Angebot sowohl durch unabhängige MDMS als auch durch die Anbieter von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten der unverzichtbaren Eisenbahnunternehmen gefördert, wodurch Reisende eine breite Auswahl bei allen Anbietern von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten hätten, einschließlich derer, die sie bevorzugt nutzen.

Politikoption 4 schlägt schließlich eine Alternative zum Vorschlag für die Verordnung über die Ausstellung von Eisenbahnfahrkarten vor, indem dort die Entflechtung der Anbieter von Schienenpersonenverkehrsdiensten von den Anbietern von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten (d. h. die Ausgliederung der Anbieter von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten aus den Eisenbahnunternehmen) vorgeschrieben wird, damit der Anreiz zur Diskriminierung von Wettbewerbern wegfällt.

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Der Vorschlag baut darauf auf, dass die Mitgliedstaaten im Rahmen des Systems zur Überwachung des Schienenverkehrsmarkts bereits bestimmte Daten erheben, die verwendet werden, um den Marktanteil von Eisenbahnunternehmen je Mitgliedstaat zu beurteilen. Darüber hinaus stützt sich der Vorschlag darauf, dass die Mitgliedstaaten bereits Regulierungsstellen für den Schienenverkehr als Durchsetzungsbehörden für ihre nationalen Eisenbahnmärkte sowie Mechanismen für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit und Koordinierung eingerichtet haben. Dieser Vorschlag enthält keine Verpflichtungen für KMU.

- **Grundrechte**

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den Schutz der Grundrechte. Beim Umgang mit personenbezogenen Daten müssen sowohl Anbieter von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten als auch Eisenbahnunternehmen oder Organisatoren von Schienenverkehrsdiensten den bestehenden europäischen Rechtsrahmen, insbesondere die DSGVO, einhalten.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Zwei Vollzeitäquivalente werden erforderlich sein, um das mit diesem Vorschlag durch die Europäische Kommission eingeführte Ausweisungsverfahren zu unterstützen, die Koordinierung mit den nationalen Durchsetzungsstellen zu straffen und eine genaue, aktuelle Liste der Eisenbahnunternehmen mit beträchtlicher Marktpräsenz zu führen, damit die Markttransparenz und eine wirksame Durchsetzung gewährleistet sind.

5. WEITERE ANGABEN

- **Durchführungspläne sowie Monitoring-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten**

Die Kommission wird die Umsetzung dieser Initiativen durch mehrere Maßnahmen und über eine Reihe von Kernindikatoren überwachen, mit denen die Fortschritte beim Erreichen der Ziele gemessen werden. Daneben werden die nationalen Durchsetzungsstellen eine Schlüsselrolle bei der Überwachung der Umsetzung spielen. Die Kommission plant für spätestens fünf Jahre nach Beginn der Umsetzung der Rechtsvorschriften eine Bewertung, um zu überprüfen, inwieweit die Ziele dieser Initiativen erreicht worden sind. Die Bewertung ist dann vorzunehmen, wenn ausreichend Daten zur tatsächlichen Umsetzung verfügbar sind. So kann ex post bewertet werden, ob die Initiativen effizient, wirksam, kohärent und relevant sind und ob sie einen EU-Mehrwert bieten. Diese Analyse wird auch Synergien mit der Verordnung über multimodales Buchen und der gezielten Überarbeitung der Verordnung über die Rechte der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr umfassen.

Weitere Einzelheiten zur Überwachung bietet Kapitel 9 der diesem Vorschlag beigefügten Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen.

- **Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags**

In Artikel 1 wird der Gegenstand der Verordnung bestimmt.

In Artikel 2 wird der Anwendungsbereich der Verordnung festgelegt.

Artikel 3 enthält eine Reihe von Begriffsbestimmungen.

In Artikel 4 wird die Verpflichtung festgelegt, Anbietern von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten Inhalte bereitzustellen.

In Artikel 5 werden unverzichtbare Anbieter von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten im Eisenbahnverkehr verpflichtet, Eisenbahnprodukte zu hosten.

In Artikel 6 werden Vorschriften für faire und diskriminierungsfreie Vertragsbedingungen festgelegt.

Artikel 7 beschreibt das Verfahren zur Ermittlung von Eisenbahnunternehmen mit beträchtlicher Marktpräsenz.

In Artikel 8 werden die Regeln für Buchungshorizonte festgelegt.

In Artikel 9 werden die zuständigen nationalen Durchsetzungsstellen bestimmt.

In Artikel 10 werden die Aufgaben und Zuständigkeiten der nationalen Durchsetzungsstellen genauer dargestellt.

In Artikel 11 werden die Regeln für Beschwerden ausgeführt.

In Artikel 12 werden die Vorschriften zu Sanktionen bei Verstößen gegen diese Verordnung festgelegt.

In Artikel 13 werden die Bedingungen für die Ausübung der Befugnisübertragung festgelegt.

In Artikel 14 werden die Berichterstattungspflichten bestimmt.

Artikel 15 enthält das Datum des Inkrafttretens der Verordnung.

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über die Ausstellung von Eisenbahnfahrkarten

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 91 Absatz 1 Buchstabe d,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses²⁹,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen³⁰,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Da der Schienenverkehr weitgehend elektrifiziert und energieeffizient ist, dürfte eine stärkere Nutzung von Schienenverkehrsdiensten zur Senkung der verkehrsbedingten Emissionen und des Energieverbrauchs beitragen. Um die Ziele der Union einer nachhaltigen, intelligenten und resilienten Mobilität zu erreichen, sollte der Schienenverkehr attraktiver werden, insbesondere im Hinblick auf Erschwinglichkeit, Zuverlässigkeit und Dienste, die den Bedürfnissen der Reisenden besser entsprechen.
- (2) Ein effizientes Online-Fahrkartenausstellungssystem ist entscheidend für das Funktionieren des Schienenpersonenverkehrsmarktes. Verschiedene wettbewerbsrechtliche Fälle auf Unions- und nationaler Ebene deuten darauf hin, dass der Markt für die Online-Fahrkartenausstellung im Eisenbahnverkehr nicht optimal funktioniert. Die mangelnde Verfügbarkeit von Fahrkarten neu in den Markt eintretender Unternehmen auf den etablierten Online-Vertriebskanälen etablierter Eisenbahnunternehmen erschwert den Fahrgästen einen vollständigen Überblick über die verfügbaren Schienenverkehrsdienste. Ebenso bedeutet die unvollständige Verfügbarkeit von Eisenbahnprodukten etablierter Eisenbahnunternehmen, die von unabhängigen Anbietern von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten angeboten werden, dass diese von den Verbrauchern als weniger attraktiver Vertriebskanal wahrgenommen werden.
- (3) Die Fragmentierung der Eisenbahnfahrplaninformationen und der Fahrkartenausstellung in der Union stellt ein Hindernis für das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts für Schienenpersonenverkehrsdienste dar. Ein einfacher Zugang zu allen Eisenbahnprodukten, ausgehend von Informationen über

²⁹ ABl. C , , S. .

³⁰ ABl. C , , S. .

Alternativen, die von konkurrierenden Eisenbahnunternehmen betrieben werden, ist von entscheidender Bedeutung, um das Eisenbahnsystem für die Verbraucher zugänglich, attraktiv und erschwinglich zu gestalten. Fahrgäste sollten Fahrkarten für Eisenbahnfahrten auf einem einzigen Fahrkartenausstellungskanal ihrer Wahl finden, vergleichen, kombinieren und kaufen können, wodurch Zeit und Mühe gespart werden, um das ihren Bedürfnissen am besten entsprechende Angebot zu finden. Anbieter von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten und Eisenbahnunternehmen sollten in der Lage sein, ihren Kunden immer stärker integrierte und wettbewerbsfähige Dienste anzubieten, einschließlich einzige Fahrkarten, die die Dienste verschiedener Betreiber kombinieren, damit die Fahrgäste das Potenzial des europäischen Eisenbahnsystems voll ausschöpfen können.

- (4) Eisenbahnunternehmen haben möglicherweise kein Interesse daran, die Fahrkarten für ihre Produkte über Anbieter von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten zu vertreiben, die sie nicht kontrollieren oder bei denen auch Wettbewerber vertreten sind. Dies kann dazu führen, dass den Kunden die Möglichkeit genommen wird, Zugang zu dem Angebot einer einzigen Fahrkarte zu erhalten. Dementsprechend sollten Anbieter von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten in der Lage sein, von Anbietern von Eisenbahnverkehrsdiensten angebotene Eisenbahnprodukte zu verkaufen und zu kombinieren; sie sollten zudem das Recht haben, Geschäftsvereinbarungen mit Anbietern von Eisenbahnverkehrsdiensten über die Anzeige, die Weiterverlinkung, den Weiterverkauf und den Vertrieb ihrer Eisenbahnprodukte zu schließen.
- (5) Es sollten spezifische Regulierungsanforderungen eingeführt werden, um mögliche Marktverzerrungen zu vermeiden, die durch Beteiligungen oder die Kontrolle von Verbindungen zwischen Anbietern von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten und Eisenbahnunternehmen mit beträchtlicher Marktpräsenz auf dem Eisenbahnverkehrsmarkt verursacht werden. Von einer beträchtlichen Marktpräsenz sollte ausgegangen werden, wenn ein Eisenbahnunternehmen einen Marktanteil von 50 % oder mehr hält, wie dies durch die einschlägige Rechtsprechung und die Entscheidungspraxis der Kommission bei der Anwendung der Wettbewerbsvorschriften der Union bestätigt wird³¹.
- (6) Anbieter von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten, die sich im Eigentum oder unter der Kontrolle eines Eisenbahnunternehmens mit beträchtlicher Marktpräsenz in einem Mitgliedstaat befinden, haben eine quasi-monopolistische Stellung auf dem Fahrkartenausstellungsmarkt im Eisenbahnverkehr übernommen und sind die Standardreferenz für Fahrgäste im Eisenbahnverkehr. Selbst nach dem Markteintritt unabhängiger Anbieter von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten oder Eisenbahnunternehmen bleibt ihr Kundenstamm aufgrund der Markenbekanntheit, anhaltender Kaufgewohnheiten und der Schwierigkeiten alternativer Anbieter von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten, das Vertrauen der Fahrgäste zu gewinnen, mit Abstand am größten. Aufgrund ihres hohen Marktanteils sind Anbieter von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten im Eigentum oder unter der Kontrolle eines Eisenbahnunternehmens mit beträchtlicher Marktpräsenz in einem Mitgliedstaat für jedes Eisenbahnunternehmen, das Verkehrsdienste auf dem jeweiligen nationalen Markt anbietet, unverzichtbare Anbieter von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten im Eisenbahnverkehr, die jedoch häufig nicht bereit sind, die Eisenbahnprodukte von

³¹ Urteile des Gerichtshofs vom 13. Februar 1979, Hoffmann-La Roche/Kommission, C-85/76, ECLI:EU:C:1979:36, Rn. 41 und vom 3. Juli 1991, Akzo/Kommission, C-62/86, ECLI:EU:C:1991:286, Rn. 60 sowie Urteil des Gerichts erster Instanz vom 12. Dezember 1991, Hilti/Kommission, T-30/89, ECLI:EU:T:1991:70.

Anbietern von Eisenbahnverkehrsdiensten aufzunehmen, die mit ihrem vertikal integrierten Eisenbahnunternehmen im Wettbewerb stehen. Dadurch wird der Zugang zu einem vollständigen Fahrkartenangebot für die Kunden dieser unverzichtbaren Anbieter von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten im Eisenbahnverkehr verhindert. Um eine größere Auswahl für die Verbraucher zu gewährleisten und eine Benachteiligung anderer Eisenbahnunternehmen zu vermeiden, sollten solche unverzichtbaren Anbieter von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten im Eisenbahnverkehr ihre Dienste allen anfragenden Parteien zu diskriminierungsfreien Bedingungen anbieten und stets Informationen über den Fahrplan der von konkurrierenden Eisenbahnunternehmen angebotenen Dienste bereitstellen. Dementsprechend sollten Eisenbahnunternehmen, die auf diesen nationalen Märkten tätig sind, das Recht haben, mit diesen Anbietern Geschäftsvereinbarungen über die Weiterverlinkung, den Weiterverkauf und den Vertrieb von Eisenbahnprodukten zu schließen.

- (7) Während Geschäftsvereinbarungen die Grundlage für die Festlegung der jeweiligen Verpflichtungen und der jeweiligen Leistungen bilden, sind die Marktprozesse möglicherweise nicht dazu geeignet, faire wirtschaftliche Ergebnisse auf dem Fahrkartenausstellungsmarkt zu gewährleisten. Die Artikel 101 und 102 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) sind zwar auf das Verhalten von Anbietern von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten anwendbar, jedoch nur auf bestimmte Arten von Marktmacht, z. B. eine beherrschende Stellung auf spezifischen Märkten, und von wettbewerbswidrigem Verhalten, und werden erst im Nachhinein durchgesetzt und erst nach einer umfassenden Untersuchung oft sehr komplexer Fakten in konkreten Fällen. Außerdem wirft das Verhalten von Anbietern von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten, die nicht zwangsläufig über eine marktbeherrschende Stellung im wettbewerbsrechtlichen Sinne verfügen müssen, mit Blick auf das wirksame Funktionieren des Binnenmarkts Herausforderungen auf, denen das geltende Unionsrecht nicht oder nicht wirksam Rechnung trägt.
- (8) Um sicherzustellen, dass Anbieter von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten und Eisenbahnunternehmen nicht mit unangemessenen Verpflichtungen konfrontiert werden, sollten die Parteien dieser Vereinbarungen dazu angehalten werden, faire, angemessene und diskriminierungsfreie Bedingungen zu akzeptieren. Insbesondere sollten die Vergütung von Drittanbietern von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten durch Eisenbahnunternehmen und die Preisgestaltung durch unverzichtbare Anbieter von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten im Eisenbahnverkehr als unlauter angesehen werden, wenn dadurch diesen Anbietern oder Eisenbahnunternehmen Vorteile verschafft werden, die in keinem Verhältnis zu den Kosten der für die Eisenbahnunternehmen erbrachten Dienste stehen. Die folgenden Maßstäbe können als Orientierung dienen, um die Fairness der Preisgestaltung und sonstiger allgemeiner Bedingungen zu bestimmen: Preise oder Bedingungen, die von anderen Anbietern für gleiche oder vergleichbare Dienste verlangt bzw. auferlegt werden; Preise oder Bedingungen, die vom Anbieter für verschiedene verbundene oder ähnliche Dienste oder für verschiedene Arten von Nutzern verlangt bzw. auferlegt werden; Preise oder Bedingungen, die vom Anbieter für den gleichen Dienst in verschiedenen geografischen Regionen verlangt bzw. auferlegt werden; Preise oder Bedingungen, die vom Anbieter für den gleichen Dienst verlangt bzw. auferlegt werden, die er dem mit ihm vertikal integrierten Eisenbahnunternehmen erbringt.
- (9) Um die Schiene als attraktive Alternative zu weniger nachhaltigen Reiseoptionen zu fördern, sollte das Eisenbahnunternehmen Fahrkarten für Eisenbahnverkehrsdienste

rechtzeitig im Voraus verfügbar machen, damit die Fahrgäste Reisen wirksam planen können und Anbieter von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten sowie andere Anbieter von Eisenbahnverkehrsdiensten ihre Dienste wie einzige Fahrkarten erbringen können, insbesondere bei der Koordinierung von Verbindungen zwischen mehreren Betreibern. Nach der [neuen Verordnung über die Nutzung von Fahrwegkapazität] müssen die Infrastrukturbetreiber den Netzfahrplan 5,25 Monate vor Beginn der Netzfahrplanperiode veröffentlichen. Dementsprechend sollten, sobald im Netzfahrplan Fahrwegkapazität zugewiesen wurde, die entsprechenden Fahrkarten verfügbar sein, und Eisenbahnunternehmen sowie Anbieter von Fahrkartenausstellungsdiensten sollten die Möglichkeit haben, Fahrkarten für die entsprechenden Eisenbahnverkehrsdienste mindestens fünf Monate im Voraus zu verkaufen.

- (10) Um den Kunden einen vollständigen Überblick über die verfügbaren Eisenbahnverbindungen zu geben und die gleiche Sichtbarkeit für alle Diensteanbieter zu gewährleisten, sollten die unverzichtbaren Anbieter von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten im Eisenbahnverkehr unabhängig vom Eingang eines Antrags von Anbietern von Eisenbahnverkehrsdiensten auf ihrer Website das vollständige Eisenbahnbeförderungsangebot aller Diensteanbieter anzeigen und sie in das Ergebnis der von den Kunden durchgeführten Abfragen aufnehmen. Zu diesem Zweck sollten sie die Informationen nutzen, die über die gemäß der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 der Kommission³² und der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates³³ eingerichteten nationalen Zugangspunkte verfügbar sind, die die zentrale Anlaufstelle für den Zugang von Datennutzern zu den statischen, historischen, beobachteten und dynamischen Reise- und Verkehrsdaten verschiedener Verkehrsträger darstellen und für die Förderung eines fairen Wettbewerbs und der Wahlmöglichkeiten der Verbraucher von wesentlicher Bedeutung sind.
- (11) Gemäß der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates³⁴ wurde mit der Durchführungsverordnung (EU) 2026/253 der Kommission³⁵ eine technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) des Teilsystems „Telematikanwendungen für den Personen- und Güterverkehr“ des Eisenbahnsystems in der Union festgelegt. Sie enthält gemeinsame und spezifische Anforderungen sowie Schnittstellenanforderungen für die Interoperabilität der gemeinsamen Datennutzung im Schienenverkehr, einschließlich Verpflichtungen zur gemeinsamen Nutzung und Weiterverlinkung von Daten. Dazu gehören Fahrpläne, Anschlusszeiten, die Barrierefreiheit von Bahnhöfen, Tarife, Beförderungsbedingungen sowie Echtzeit- und

³² Delegierte Verordnung (EU) 2017/1926 der Kommission vom 31. Mai 2017 zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Bereitstellung EU-weiter multimodaler Reiseinformationsdienste (ABl. L 272 vom 21.10.2017, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/1926/oj).

³³ Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2010 zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern (ABl. L 207 vom 6.8.2010, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2010/40/oj>).

³⁴ Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>).

³⁵ Durchführungsverordnung (EU) 2026/253 der Kommission vom 6. Februar 2026 über eine technische Spezifikation in Bezug auf das Teilsystem „Telematik“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union für die Interoperabilität der gemeinsamen Datennutzung im Schienenverkehr (TSI TEL) und zur Aufhebung der Verordnungen (EU) Nr. 454/2011 (TSI TAP) und (EU) Nr. 1305/2014 (TSI TAF) (ABl. L, 2026/253, 10.2.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2026/253/oj).

prognostizierte Zugverkehrsdaten. Im Schienenverkehr müssen diese Datensätze umfassend sein, von den Eisenbahnunternehmen regelmäßig aktualisiert werden, zumindest über nationale Zugangspunkte zugänglich sein und können auch für Vertriebszwecke verwendet werden. Sollten die Daten nach wie vor unvollständig und fragmentiert bleiben, erschwert dies die Erstellung von einzigen Fahrkarten, insbesondere für grenzüberschreitende Reisen. Eine zentrale Anlaufstelle für die Abfrage von Daten über alle 27 nationalen Zugangspunkte hinweg würde den Zugang zu einschlägigen Daten in der gesamten EU vereinfachen und die Erbringung transeuropäischer Schienenverkehrsdienste fördern.

- (12) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, um detaillierte Anforderungen für die harmonisierte Auslegung fairer und diskriminierungsfreier Vertragsbedingungen zwischen Anbietern von Eisenbahnverkehrsdiensten und Anbietern von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten festzulegen. Der Kommission sollten auch Durchführungsbefugnisse übertragen werden, um ihr die Ausweisung von Eisenbahnunternehmen mit beträchtlicher Marktpräsenz bzw. Streichungen von der Liste zu ermöglichen. Diese Befugnisse sollten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates³⁶ ausgeübt werden.
- (13) Da die Ziele dieser Verordnung, zu denen die Förderung grenzüberschreitender Bahnreisen als nachhaltige Mobilitätsform und der daraus resultierende Bedarf an Vorschriften, die einheitlich für grenzüberschreitende Fahrkarten gelten, gehören, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können, sondern vielmehr aufgrund der grenzüberschreitenden Aspekte von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten auf Unionsebene besser zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das für die Verwirklichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.
- (14) Die Verordnung (EU) 2022/2065 des Europäischen Parlaments und des Rates³⁷ enthält vollständig harmonisierte horizontale Vorschriften für die Bereitstellung von Vermittlungsdiensten in der Union, einschließlich Online-Plattformen und Online-Suchmaschinen. Mit der vorliegenden Verordnung sollte der Anwendungsbereich der genannten Verordnung weder geändert noch in irgendeiner Weise berührt werden.
- (15) Soweit Anbieter von Eisenbahnverkehrsdiensten, Anbieter von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten und unverzichtbare Anbieter von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten im Eisenbahnverkehr personenbezogene Daten austauschen müssen, um Eisenbahnprodukte anzuzeigen, weiterzuverlinken, weiterzuverkaufen oder zu vertreiben, sollte ein solcher Austausch im Einklang mit

³⁶ Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

³⁷ Verordnung (EU) 2022/2065 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. Oktober 2022 über einen Binnenmarkt für digitale Dienste und zur Änderung der Richtlinie 2000/31/EG (Gesetz über digitale Dienste) (ABl. L 277 vom 27.10.2022, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2065/oj>).

der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates³⁸ stehen. Vereinbaren diese Parteien, spezifische Cybersicherheitsmaßnahmen als Teil der Vertragsbedingungen umzusetzen, so sollten diese Maßnahmen auch ein Schutzniveau gewährleisten, das dem Risiko für den Schutz personenbezogener Daten angemessen ist.

- (16) Die Verpflichtungen, die Anbietern von Eisenbahnverkehrsdiensten und bestimmten Anbietern von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten im Eisenbahnverkehr im Rahmen dieser Verordnung auferlegt werden, sollten die Artikel 101 und 102 AEUV und die Anwendung der nationalen Wettbewerbsvorschriften unberührt lassen. Mit dieser Verordnung soll ein anderes Rechtsgut geschützt werden als das bereits durch die Wettbewerbsvorschriften der Union geschützte Rechtsgut —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Gegenstand

In dieser Verordnung werden die Verpflichtungen der Anbieter von Eisenbahnverkehrsdiensten und bestimmter Anbieter von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten im Eisenbahnverkehr in Bezug auf die Bereitstellung von Informationen über Eisenbahnverkehrsdienste und den Abschluss von Geschäftsvereinbarungen über die Anzeige, die Weiterverlinkung, den Weiterverkauf oder den Vertrieb von Eisenbahnprodukten festgelegt.

Artikel 2

Anwendungsbereich

1. Diese Verordnung gilt für
 - a) Anbieter von Eisenbahnverkehrsdiensten und
 - b) Anbieter von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten.Sie gilt für Eisenbahnverkehrsdienste, die teilweise oder vollständig in der Union betrieben werden.
2. Diese Verordnung lässt die Anwendung der Verordnung (EU) XX [Regulation on Multimodal Booking, RMB]³⁹ und anderer Rechtsakte der Union mit Vorschriften über sonstige Aspekte der Bereitstellung von Diensten der Informationsgesellschaft unberührt.
3. Diese Verordnung lässt die Anwendung der Artikel 101 und 102 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union und die Anwendung nationaler Wettbewerbsvorschriften unberührt.
4. Diese Verordnung gilt nicht für
 - a) Untergrund- und Straßenbahndienste,

³⁸ Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung) (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

³⁹ Verordnung (EU) XX über multimodales Buchen.

- b) Eisenbahnverkehrsdienste, die ausschließlich zu historischen oder touristischen Zwecken betrieben werden und in der Regel nicht zur Deckung des normalen Beförderungsbedarfs dienen,
- c) Eisenbahnverkehrsdienste auf eigenständigen Netzen, die nur für die Durchführung von Eisenbahnverkehrsdiensten im Stadt- oder Vorortverkehr bestimmt sind, und
- d) Online-Suchmaschinen im Sinne des Artikels 2 Nummer 5 der Verordnung (EU) 2019/1150 des Europäischen Parlaments und des Rates⁴⁰.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

- (1) „Eisenbahnunternehmen“ ein Eisenbahnunternehmen im Sinne des Artikels 3 Nummer 1 der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates⁴⁰;
- (2) „Fahrkarte“ eine Fahrkarte im Sinne des Artikels 3 Nummer 7 der Verordnung (EU) 2021/782 des Europäischen Parlaments und des Rates⁴¹;
- (3) „Online-Fahrkartenausstellungsdienst“ einen Dienst der Informationsgesellschaft, der – zusätzlich zur Anzeige – in der Weiterverlinkung, dem Weiterverkauf oder dem Vertrieb von Eisenbahnprodukten entweder im Rahmen einer Geschäftsbeziehung zwischen Unternehmen und Verbrauchern (B2C) oder im Rahmen einer Geschäftsbeziehung zwischen Unternehmen (B2B) besteht;
- (4) „Anbieter von Eisenbahnverkehrsdiensten“ ein Eisenbahnunternehmen, eine für einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag im Eisenbahnverkehr zuständige Behörde oder jede andere juristische Person, die Schienenpersonenverkehrsdienste betreibt oder organisiert;
- (5) „Weiterverlinkung“ die Weiterleitung eines Endnutzers zu dem betreffenden Online-Fahrkartenausstellungsdienst, bei dem die Verfügbarkeit eines oder mehrerer angezeigter Eisenbahnprodukte überprüft werden kann und die vom Endnutzer ausgewählten Eisenbahnprodukte erworben werden können;
- (6) „Weiterverkauf“ eine Dienstleistung im Zusammenhang mit einem oder mehreren Eisenbahnprodukten, die von einem Retailer im Sinne des Artikels 3 Nummer 42 der Durchführungsverordnung (EU) 2026/253 erbracht wird;
- (7) „Vertrieb“ eine Dienstleistung im Zusammenhang mit einem oder mehreren Eisenbahnprodukten, die von einem Distributor im Sinne des Artikels 3 Nummer 38 der Durchführungsverordnung (EU) 2026/253 erbracht wird;
- (8) „Geschäftsvereinbarung“ eine schriftliche Vereinbarung zwischen einem Anbieter von Eisenbahnverkehrsdiensten und einem Anbieter von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten über die Anzeige, die Weiterverlinkung, den Weiterverkauf oder den Vertrieb von Eisenbahnprodukten;

⁴⁰ Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (Neufassung) (ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/oj>).

⁴¹ Verordnung (EU) Nr. 2021/782 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2021 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (ABl. L 172 vom 17.5.2021, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/782/oj>).

- (9) „Look-to-Book-Quote“ das Verhältnis zwischen der Zahl der im Zusammenhang mit dem Verkauf von Fahrkarten an den Online-Fahrkartenausstellungsdienst eines Anbieters von Eisenbahnverkehrsdiensten gerichteten Anfragen („look“) und der Zahl der tatsächlichen Verkäufe („book“) in einem bestimmten Zeitraum;
- (10) „Eisenbahnprodukt“ ein Eisenbahnprodukt im Sinne des Artikels 3 Nummer 4 der Durchführungsverordnung (EU) 2026/253;
- (11) „Buchung“ eine Buchung im Sinne des Artikels 3 Nummer 8 der Verordnung (EU) 2021/782;
- (12) „vertikal integriert“ die organisatorische, finanzielle und administrative Integration der betreffenden Entitäten unter Bedingungen, die es einer von ihnen ermöglichen, die andere unmittelbar oder mittelbar im Sinne des Artikels 3 der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates⁴² zu kontrollieren;
- (13) „einzige Fahrkarte“ eine einzige Fahrkarte im Sinne des Artikels 3 Nummer 9a der Verordnung (EU) 2021/782;
- (14) „Inhalt“ alle Eisenbahnprodukte sowie zugehörige Preisnachlässe und Funktionen, einschließlich Echtzeitdaten, die sich auf die Schienenpersonenverkehrsdienste eines Anbieters von Eisenbahnverkehrsdiensten beziehen und auf der eigenen Online-Schnittstelle des Anbieters von Eisenbahnverkehrsdiensten oder auf einem anderen digitalen Kanal im Einvernehmen mit dem Anbieter von Eisenbahnverkehrsdiensten angezeigt werden;
- (15) „Online-Schnittstelle“ eine Online-Schnittstelle im Sinne des Artikels 3 Buchstabe m der Verordnung (EU) 2022/2065.

Artikel 4

Verpflichtung zur Bereitstellung von Inhalten für Anbieter von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten (Verpflichtung zum Teilen)

1. Ein Anbieter von Eisenbahnverkehrsdiensten schließt mit einem anfragenden Anbieter von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten eine Geschäftsvereinbarung über die Bereitstellung von Inhalten für die Anzeige, die Weiterverlinkung, den Weiterverkauf oder den Vertrieb seiner Eisenbahnprodukte.

Die in Unterabsatz 1 genannte Vereinbarung gilt nicht für Fahrkarten, die ihren Inhabern das Reisen mit mehreren Verkehrsträgern ermöglichen, sofern Fahrkarten für den betreffenden Eisenbahnverkehrsdienst verfügbar gemacht werden und als eigenständiges Eisenbahnprodukt erworben werden können.

Ein Anbieter von Eisenbahnverkehrsdiensten nimmt innerhalb von zwei Monaten nach Eingang der Anfrage des Anbieters von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten Verhandlungen über den Abschluss der in Unterabsatz 1 genannten Vereinbarung auf. Sofern zwischen den Parteien nicht anders vereinbart, wird die Vereinbarung innerhalb von acht Monaten nach Eingang der Anfrage geschlossen.
2. Vorbehaltlich einer Entscheidung gemäß Artikel 11 Absatz 5 findet Absatz 1 des vorliegenden Artikels keine Anwendung, wenn sich der anfragende Anbieter von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten weigert, die vom Anbieter von

⁴² Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates vom 20. Januar 2004 über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen („EG-Fusionskontrollverordnung“) (ABl. L 24 vom 29.1.2004, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/139/oj>).

Eisenbahnverkehrsdiensten gemäß Artikel 6 Absatz 2 verlangten Bedingungen zu erfüllen.

Artikel 5

Verpflichtung für unverzichtbare Anbieter von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten im Eisenbahnverkehr, Eisenbahnprodukte zu hosten (Hostingverpflichtung)

1. Ein Anbieter von Online-Fahrscheinausstellungsdiensten gilt als „unverzichtbarer Anbieter von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten im Eisenbahnverkehr“, wenn er vertikal mit ein Eisenbahnunternehmen integriert ist, das gemäß Artikel 7 als Unternehmen mit beträchtlicher Marktpräsenz in einem bestimmten Mitgliedstaat ausgewiesen wurde.
2. Ein unverzichtbarer Anbieter von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten im Eisenbahnverkehr schließt mit einem anfragenden Anbieter von Eisenbahnverkehrsdiensten eine Geschäftsvereinbarung zum Zwecke der Anzeige, der Weiterverlinkung, des Weiterverkaufs oder des Vertriebs der Eisenbahnprodukte dieses Anbieters für Schienenpersonenverkehrsdienste, die in dem Mitgliedstaat betrieben werden oder ihren Ausgangs- oder Bestimmungsort haben, in dem das mit dem Anbieter von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten vertikal integrierte Eisenbahnunternehmen über eine beträchtliche Präsenz auf dem Eisenbahnmarkt im Sinne des Artikels 7 verfügt.

Ein unverzichtbarer Anbieter von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten im Eisenbahnverkehr nimmt innerhalb von zwei Monaten nach Eingang der Anfrage des Anbieters von Eisenbahnverkehrsdiensten Verhandlungen über den Abschluss der in Unterabsatz 1 genannten Vereinbarung auf. Sofern zwischen den Parteien nicht anders vereinbart, wird die Vereinbarung innerhalb von acht Monaten nach Eingang der Anfrage geschlossen.

3. Vorbehaltlich einer Entscheidung gemäß Artikel 11 Absatz 5 findet Absatz 2 des vorliegenden Artikels keine Anwendung, wenn sich der anfragende Anbieter von Eisenbahnverkehrsdiensten weigert, die vom unverzichtbaren Anbieter von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten im Eisenbahnverkehr gemäß Artikel 6 Absatz 4 verlangten Bedingungen zu erfüllen.
4. Unabhängig von einer Anfrage und spätestens bis zum [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum 12 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung einfügen] zeigt ein unverzichtbarer Anbieter von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten im Eisenbahnverkehr alle verfügbaren Eisenbahnverkehrsdienste an, die in dem Mitgliedstaat betrieben werden oder ihren Ausgangs- oder Bestimmungsort haben, in dem das mit dem Anbieter von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten vertikal integrierte Eisenbahnunternehmen über eine beträchtliche Präsenz auf dem Eisenbahnmarkt im Sinne des Artikels 7 dieser Verordnung verfügt, und nimmt sie in die einschlägigen Suchergebnisse auf. Der Fahrplan der verfügbaren Dienste wird auf der Grundlage der Informationen bereitgestellt, die über die mit der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 eingerichteten nationalen Zugangspunkte verfügbar sind.

Artikel 6

Faire und diskriminierungsfreie Bedingungen

1. Anbieter von Eisenbahnverkehrsdiensten, die Geschäftsvereinbarungen gemäß Artikel 4 Absatz 1 schließen,
 - a) dürfen keine unfairen Bedingungen an die Geschäftsvereinbarung knüpfen oder die Annahme zusätzlicher Bedingungen verlangen, die für die Anzeige, die Weiterverlinkung, den Weiterverkauf oder den Vertrieb ihrer Eisenbahnprodukte nicht erforderlich sind;
 - b) machen auf Anfrage dem Anbieter von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten alle Inhalte im Zusammenhang mit ihren Eisenbahnprodukten verfügbar, einschließlich solcher, die Verfügbarkeit und Buchungen oder dynamische Preise im Sinne des Artikels 3 Nummer 45 der Durchführungsverordnung (EU) 2026/253 betreffen;
 - c) stellen auf Anfrage dem Anbieter von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten alle Echtzeitdaten in Bezug auf Schienenpersonenverkehrsdienste zur Verfügung, die diese Anbieter von Eisenbahnverkehrsdiensten den Verbrauchern über ihre eigenen Online-Schnittstellen, digitalen Fahrkartenausstellungskanäle oder Kommunikationskanäle verfügbar machen;
 - d) stellen sicher, dass alle Daten, einschließlich der Inhalte, im Zusammenhang mit der Umsetzung der Geschäftsvereinbarung korrekt, vollständig und aktuell sind;
 - e) gestatten dem Anbieter von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten, alle Eisenbahnprodukte, einschließlich der Produkte verschiedener Anbieter von Eisenbahnverkehrsdiensten, zu kombinieren, sofern die gemäß Artikel 15 der Durchführungsverordnung (EU) 2026/253 festgelegten Mindestanschlusszeiten angewendet werden;
 - f) gestatten dem Anbieter von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten bei der Kombination von Eisenbahnprodukten, diese Kombination als eine einzige Fahrkarte zu verkaufen;
 - g) stellen sicher, dass in Fällen, in denen eine Vergütung vereinbart wird, diese fair, angemessen und diskriminierungsfrei ist;
 - h) stellen sicher, dass die Anforderungen an die Look-to-Book-Quoten fair, angemessen und diskriminierungsfrei sind, und insbesondere, dass diese Anforderungen gegebenenfalls mindestens jenen entsprechen, die mit ihrem eigenen, vertikal integrierten Anbieter von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten vereinbart wurden;
 - i) dürfen keine Verhaltensweisen an den Tag legen, die die wirksame Einhaltung der unter den Buchstaben a bis h festgelegten Verpflichtungen untergraben, unabhängig davon, ob diese Verhaltensweisen vertraglicher, geschäftlicher, technischer oder sonstiger Art sind.
2. Anbieter von Eisenbahnverkehrsdiensten können von Anbietern von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten, die Geschäftsvereinbarungen gemäß Artikel 4 Absatz 1 schließen, verlangen, dass sie angemessene Bedingungen akzeptieren, darunter

- a) die Übermittlung von Daten im Zusammenhang mit Abfragen und Transaktionen über den Online-Fahrkartenausstellungsdienst;
- b) Minimalanforderungen an technische Fähigkeiten gemäß den Artikeln 4, 6, 7, 9, 10, 11, 13, 14, 15 und 18 der Durchführungsverordnung (EU) 2026/253 und deren Anhang;
- c) einen Nachweis der finanziellen Stabilität und Solvenz, einschließlich der Einhaltung der geltenden Rechnungslegungsvorschriften, und einen Nachweis ausreichender finanzieller Ressourcen zur Erfüllung der Verpflichtungen aus der Geschäftsvereinbarung;
- d) die Erstellung von Plänen zur Fortführung des Geschäftsbetriebs;
- e) die Umsetzung und Aufrechterhaltung von Cybersicherheitsmaßnahmen zum Schutz vor unbefugtem Zugriff, Datenschutzverletzungen und anderen Cyberbedrohungen;
- f) die Erfordernis von Garantien, dass schädliche oder unangebrachte Werbeinhalte nicht gemeinsam mit ihren Eisenbahnprodukten angezeigt werden;
- g) die Aktualität des Datenaustauschs und der Zahlungen.

Angemessene einmalige Kosten für den Anschluss an die jeweiligen Betriebssysteme des Anbieters von Eisenbahnverkehrsdiensten werden vom anfragenden Online-Fahrkartenausstellungsdienst getragen.

3. Unverzichtbare Anbieter von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten im Eisenbahnverkehr, die eine Geschäftsvereinbarung gemäß Artikel 5 schließen,
 - a) dürfen keine unfairen Bedingungen an die Geschäftsvereinbarung knüpfen oder die Annahme zusätzlicher Bedingungen verlangen, die für die Anzeige, die Weiterverlinkung, den Weiterverkauf oder den Vertrieb von Eisenbahnprodukten nicht erforderlich sind;
 - b) stellen sicher, dass alle Daten, einschließlich der Inhalte, im Zusammenhang mit der Umsetzung der Geschäftsvereinbarung korrekt, vollständig und aktuell sind;
 - c) stellen sicher, dass in Fällen, in denen eine Vergütung vereinbart wird, diese fair, angemessen und diskriminierungsfrei ist;
 - d) stimmen Anforderungen an Look-to-Book-Quoten zu, die fair, angemessen und diskriminierungsfrei sind;
 - e) gewährleisten gegebenenfalls den Schutz und die angemessene Handhabung von
 - i) personenbezogenen Daten gemäß der Verordnung (EU) 2016/679;
 - ii) sensiblen Geschäftsdaten;
 - f) dürfen keine Verhaltensweisen an den Tag legen, die die wirksame Einhaltung der unter den Buchstaben a bis e festgelegten Verpflichtungen untergraben, unabhängig davon, ob diese Verhaltensweisen vertraglicher, geschäftlicher, technischer oder sonstiger Art sind.
4. Unverzichtbare Anbieter von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten im Eisenbahnverkehr können von Anbietern von Eisenbahnverkehrsdiensten, die

Geschäftsvereinbarungen gemäß Artikel 5 schließen, verlangen, dass sie angemessene betriebliche und technische Bedingungen akzeptieren, darunter

- a) Minimalanforderungen an technische Fähigkeiten gemäß den Artikeln 7, 10, 11 und 14 der Durchführungsverordnung (EU) 2026/253 und deren Anhang;
 - b) die Umsetzung und Aufrechterhaltung von Cybersicherheitsmaßnahmen zum Schutz vor unbefugtem Zugriff, Datenschutzverletzungen und anderen Cyberbedrohungen;
 - c) gegebenenfalls die Gewährleistung des Schutzes und der angemessenen Handhabung von
 - i) personenbezogenen Daten gemäß der Verordnung (EU) 2016/679;
 - ii) sensiblen Geschäftsdaten;
 - d) die Aktualität des Datenaustauschs und der Zahlungen.
5. Die Kommission kann im Wege von Durchführungsrechtsakten detaillierte Bestimmungen für die harmonisierte Auslegung fairer und diskriminierungsfreier Bedingungen in gemäß den Artikeln 4 und 5 geschlossenen Geschäftsvereinbarungen zwischen Anbietern von Eisenbahnverkehrsdiensten und Anbietern von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten festlegen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 13 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren erlassen.

Artikel 7

Eisenbahnunternehmen mit beträchtlicher Marktpräsenz

1. Ein Eisenbahnunternehmen wird als Unternehmen mit beträchtlicher Präsenz auf dem Eisenbahnmarkt in einem bestimmten Mitgliedstaat ausgewiesen, wenn es mindestens 50 % der Schienenpersonenverkehrsdienste, ausgedrückt in Personenkilometern, in diesem Mitgliedstaat erbringt.
2. Die Marktpräsenz gemäß Absatz 1 des vorliegenden Artikels wird auf der Grundlage der Daten ermittelt, die die Mitgliedstaaten der Kommission gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1100 der Kommission⁴³ übermitteln.
3. Die Kommission erlässt innerhalb von sechs Monaten nach Erhalt der in Absatz 2 dieses Artikels genannten Daten im Wege von Durchführungsrechtsakten einen Beschluss zur Ausweisung eines Eisenbahnunternehmens als Unternehmen mit beträchtlicher Präsenz auf dem Eisenbahnmarkt gemäß Absatz 1 dieses Artikels. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 13 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren erlassen. Die Kommission veröffentlicht unverzüglich eine Liste der Eisenbahnunternehmen mit beträchtlicher Präsenz auf dem Eisenbahnmarkt auf einer eigens dafür eingerichteten Website und hält diese Liste stets auf dem neuesten Stand.
4. Haben sich die Umstände, die zur Ausweisung eines Eisenbahnunternehmens geführt haben, derart geändert, dass der Marktanteil des Eisenbahnunternehmens am Schienenpersonenverkehr in dem Mitgliedstaat, auf den sich die Ausweisung bezieht, während eines Zeitraums von einem Jahr ununterbrochen unter 50 % lag, so kann das Eisenbahnunternehmen die Kommission ersuchen, seine Ausweisung als

⁴³ Durchführungsverordnung (EU) 2015/1100 der Kommission vom 7. Juli 2015 über die Berichtspflichten der Mitgliedstaaten im Rahmen der Überwachung des Schienenverkehrsmarkts (ABL. L 181 vom 9.7.2015, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1100/oj).

Eisenbahnunternehmen mit beträchtlicher Marktpräsenz in diesem Mitgliedstaat aufzuheben und es von der in Absatz 3 dieses Artikels genannten Liste zu streichen. Die Kommission bewertet diesen Antrag auf der Grundlage der neuesten verfügbaren Daten gemäß Absatz 2 des vorliegenden Artikels und erlässt, wenn der Antrag als begründet erachtet wurde, einen Durchführungsrechtsakt, mit dem die Ausweisung dieses Eisenbahnunternehmens als Unternehmen mit beträchtlicher Marktpräsenz aufgehoben und es von der Liste gestrichen wird. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 13 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren erlassen.

Artikel 8

Buchungshorizont

Die Anbieter von Eisenbahnverkehrsdiensten machen Fahrkarten für einen Eisenbahnverkehrsdienst mindestens fünf Monate vor seiner Erbringung zum Verkauf verfügbar, sofern dieser Dienst im Netzfahrplan im Sinne des Artikels 5 Nummer 14 der [Verordnung über die Nutzung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn] enthalten ist. Diese Anforderung schränkt nicht die Möglichkeit des Anbieters von Eisenbahnverkehrsdiensten ein, seine Preise zu variieren oder im Laufe der Zeit neue Dienste in den Netzfahrplan aufzunehmen. Fahrkarten für zusätzliche Dienste werden unverzüglich nach der Aufnahme in den Netzfahrplan verfügbar gemacht.

Artikel 9

Nationale Durchsetzungsstellen

1. Die Mitgliedstaaten benennen die in Artikel 55 der Richtlinie 2012/34/EU beschriebene Regulierungsstelle als nationale Durchsetzungsstelle im Sinne dieser Verordnung.

Die Mitgliedstaaten, auf die Artikel 55 der Richtlinie 2012/34/EU keine Anwendung findet, benennen als nationale Durchsetzungsstelle die Durchsetzungsstelle, die sie für die Verordnung [RMB] benannt haben.

2. Die nationale Durchsetzungsstelle des Mitgliedstaats, in dem ein Anbieter von Eisenbahnverkehrsdiensten niedergelassen ist, hat die Befugnis zur Durchsetzung dieser Verordnung gegenüber dem betreffenden Anbieter von Eisenbahnverkehrsdiensten.
3. Die nationale Durchsetzungsstelle des Mitgliedstaats, in dem ein Anbieter von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten im Eisenbahnverkehr niedergelassen ist, hat die Befugnis zur Durchsetzung dieser Verordnung gegenüber dem betreffenden Anbieter von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten im Eisenbahnverkehr.
4. Ist ein Anbieter von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten im Eisenbahnverkehr nicht in der Union niedergelassen, haben die nationalen Durchsetzungsstellen aller Mitgliedstaaten die Befugnis zur Durchsetzung dieser Verordnung gegenüber dem betreffenden Anbieter von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten im Eisenbahnverkehr.

Artikel 10

Aufgaben und Zuständigkeiten der nationalen Durchsetzungsstellen

1. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Aufgaben und Zuständigkeiten der nationalen Durchsetzungsstelle klar definiert sind und mindestens Folgendes abdecken:
 - a) Überwachung der Einhaltung dieser Verordnung und Maßnahmen zur Gewährleistung ihrer ordnungsgemäßen Umsetzung;
 - b) Bearbeitung von Beschwerden wegen mutmaßlicher Verstöße gegen diese Verordnung;
 - c) Tätigwerden auf eigene Initiative zur Sicherstellung der Einhaltung dieser Verordnung;
 - d) Verhängung von Sanktionen gemäß Artikel 12, wenn die nationale Durchsetzungsstelle feststellt, dass die Bestimmungen dieser Verordnung nicht eingehalten werden;
 - e) Zusammenarbeit mit den nationalen Durchsetzungsstellen anderer Mitgliedstaaten und mit der Kommission zur Gewährleistung der kohärenten Durchsetzung dieser Verordnung.
2. Für die Zwecke des Absatzes 1 stellen Anbieter von Eisenbahnverkehrsdiensten, Anbieter von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten und alle anderen Entitäten der zuständigen nationalen Durchsetzungsstelle auf Anfrage unverzüglich und spätestens innerhalb eines Monats nach Eingang der Anfrage alle einschlägigen Unterlagen und Informationen zur Verfügung. Auf Antrag kann die nationale Durchsetzungsstelle in komplizierten Fällen diese Frist auf höchstens drei Monate nach Eingang der Anfrage verlängern.
3. Eine Entscheidung der nationalen Durchsetzungsstelle ist für alle in dieser Entscheidung genannten Parteien verbindlich. Sie darf nicht der Kontrolle einer anderen Verwaltungsinstanz unterliegen. Die nationale Durchsetzungsstelle muss in der Lage sein, ihre Entscheidungen mit angemessenen Sanktionen durchzusetzen.
4. Die Mitgliedstaaten gewährleisten die gerichtliche Nachprüfbarkeit von Entscheidungen der nationalen Durchsetzungsstelle. Der Rechtsbehelf gegen die Entscheidung der nationalen Durchsetzungsstelle kann nur dann aufschiebende Wirkung haben, wenn die unmittelbare Wirkung der Entscheidung der Partei, die den Rechtsbehelf einlegt, einen irreversiblen oder offensichtlich übermäßigen Schaden zufügen kann.
5. Die Mitgliedstaaten gewährleisten die Veröffentlichung von Entscheidungen der nationalen Durchsetzungsstellen.
6. Nationale Durchsetzungsstellen arbeiten mit den nationalen Durchsetzungsstellen anderer Mitgliedstaaten und der Kommission zusammen, um eine kohärente Durchsetzung dieser Verordnung sowie Amtshilfe bei den Aufgaben in den Bereichen Marktüberwachung, Rechtsdurchsetzung, Ausweisungsverfahren und Bearbeitung von Beschwerden zu gewährleisten, auch durch den Austausch einschlägiger Informationen unter gebührender Wahrung der Vertraulichkeit wirtschaftlich sensibler Daten. Die nationalen Durchsetzungsstellen arbeiten im Rahmen des in Artikel 57 Absatz 1 der Richtlinie 2012/34/EU genannten Netzwerks der Regulierungsstellen durch gemeinsame Konsultationen und Untersuchungen, durch die Annahme von Stellungnahmen oder Empfehlungen oder durch andere einschlägige Tätigkeiten zusammen. Wird eine nationale Durchsetzungsstelle gemäß

Artikel 9 Absatz 1 Unterabsatz 2 dieser Verordnung benannt, so wird diese Stelle eingeladen, sich dem Netzwerk für die Zwecke dieser Verordnung anzuschließen.

7. Bis zum [30. Juni 2030] und danach alle zwei Jahre veröffentlichen die nationalen Durchsetzungsstellen Berichte mit Statistiken über ihre Tätigkeiten im Rahmen dieser Verordnung, einschließlich der verhängten Sanktionen. Diese Berichte werden auf ihren Websites öffentlich zugänglich gemacht.

Artikel 11

Beschwerden

1. Anbieter von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten haben das Recht, bei der nationalen Durchsetzungsstelle des Mitgliedstaats, in dem sie niedergelassen sind, Beschwerde wegen eines mutmaßlichen Verstoßes gegen diese Verordnung einzulegen.
2. Anbieter von Eisenbahnverkehrsdiensten haben das Recht, bei der nationalen Durchsetzungsstelle des Mitgliedstaats, in dem sie niedergelassen sind, Beschwerde wegen eines mutmaßlichen Verstoßes gegen diese Verordnung einzulegen.
3. Anbieter von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten, die nicht in der Union niedergelassen sind, haben das Recht, bei der zuständigen nationalen Durchsetzungsstelle des Mitgliedstaats, in dem die Partei, die den Verstoß mutmaßlich begangen hat, niedergelassen ist oder in dessen Hoheitsgebiet die betreffenden Eisenbahnverkehrsdienste oder ein Teil dieser Dienste erbracht wurden, Beschwerde wegen eines mutmaßlichen Verstoßes gegen diese Verordnung einzulegen.
4. Die nationale Durchsetzungsstelle, bei der eine Beschwerde gemäß den Absätzen 1, 2 und 3 des vorliegenden Artikels eingeht, prüft die Beschwerde. Sie leitet sie gegebenenfalls unverzüglich an die zuständige nationale Durchsetzungsstelle gemäß Artikel 9 weiter.
5. Die zuständige nationale Durchsetzungsstelle bearbeitet Beschwerden innerhalb einer angemessenen Frist. Betrifft die Beschwerde den Nichtabschluss einer Geschäftsvereinbarung gemäß Artikel 4 Absatz 1 und Artikel 5 Absatz 2 innerhalb von acht Monaten, so erlässt die nationale Durchsetzungsstelle innerhalb von sechs Monaten nach Eingang der Beschwerde eine Entscheidung, in der die Bedingungen der zu schließenden Vereinbarung festgelegt sind.
6. Die nationalen Durchsetzungsstellen lehnen die Bearbeitung einer Beschwerde ab, wenn bereits bei anderen nationalen Durchsetzungsstellen eine Beschwerde, die dieselbe Angelegenheit und dieselben Parteien betrifft, eingereicht oder ein wirksamer Rechtsbehelf vor einem nationalen Gericht eines Mitgliedstaats eingelegt wurde.
7. Die nationale Durchsetzungsstelle des Mitgliedstaats, in dem der Anbieter von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten niedergelassen ist, und die nationale Durchsetzungsstelle des Mitgliedstaats, in dem der betreffende Schienenverkehrsdienst oder ein Teil davon durchgeführt wird, arbeiten gemäß Artikel 10 Absatz 6 zusammen.
8. Die nationalen Durchsetzungsstellen teilen das Vorliegen einer Beschwerde den Durchsetzungsstellen jener Mitgliedstaaten mit,

- a) in denen der Anbieter von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten, der Gegenstand der Beschwerde ist, niedergelassen ist;
- b) in denen das Eisenbahnunternehmen, das Gegenstand der Beschwerde ist, niedergelassen ist;
- c) in deren Gebiet die Verkehrsdienste erbracht wurden.

Die nationale Durchsetzungsstelle, die eine Beschwerde bearbeitet, kann die in Unterabsatz 1 genannten nationalen Durchsetzungsstellen um einschlägige Informationen ersuchen und berücksichtigt diese dann, bevor sie eine Entscheidung trifft.

Artikel 12

Sanktionen

1. Die Mitgliedstaaten erlassen Vorschriften über Sanktionen, die bei Verstößen gegen diese Verordnung zu verhängen sind, und treffen alle für die Anwendung und Durchsetzung der Sanktionen erforderlichen Maßnahmen. Diese Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend und dürfen nicht diskriminierend sein.
2. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission diese Vorschriften und Maßnahmen bis zum [Datum der Anwendung der Verordnung] mit und melden der Kommission unverzüglich alle Änderungen daran.

Artikel 13

Ausschussverfahren

1. Die Kommission wird von dem nach Artikel 62 Absatz 1 der Richtlinie 2012/34/EU des Rates eingesetzten Ausschuss für den einheitlichen europäischen Eisenbahnraum (Single European Rail Area Committee, SERAC) unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 4 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

Artikel 14

Berichterstattung

Bis zum [Amt für Veröffentlichungen: bitte Datum fünf Jahre nach Geltungsbeginn dieser Verordnung einfügen] bewertet die Kommission diese Verordnung und legt dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über ihre wichtigsten Ergebnisse hinsichtlich der Umsetzung vor.

Artikel 15

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Sie gilt ab dem [zwölf Monate nach ihrem Inkrafttreten].

Die vorliegende Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am

*Im Namen des Europäischen Parlaments
Die Präsidentin*

*Im Namen des Rates
Der Präsident/Die Präsidentin*

FINANZ- UND DIGITALBOGEN ZU RECHTSAKTEN

1. RAHMEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

1.1. Bezeichnung des Vorschlags/der Initiative

Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES über die Ausstellung von Eisenbahnfahrkarten.

1.2. Politikbereich(e)

Verkehr, digitale Dienste.

1.3. Ziel(e)

1.3.1. Allgemeine(s) Ziel(e)

Förderung der Ausstellung einer einzigen Eisenbahnfahrkarte für Fahrten mit mehreren Betreibern.

1.3.2. Einzelziel(e)

Verbesserung der Vollständigkeit des Eisenbahnangebots auf Online-Fahrkartenausstellungsdiensten.

1.3.3. Erwartete Ergebnisse und Auswirkungen

Bitte geben Sie an, wie sich der Vorschlag/die Initiative auf die Begünstigten/Zielgruppen auswirken sollte.

Der Vorschlag dürfte die Attraktivität der Eisenbahn erhöhen, indem die bestehenden Angebote leichter auf Online-Fahrkartenausstellungsdiensten zugänglich gemacht werden und die Kombination dieser Produkte dadurch gefördert wird, dass auch für Fahrten mit mehreren Betreibern nur eine einzige Fahrkarte ausgestellt wird. Dies dürfte auch eine Verkehrsverlagerung anregen und somit zu den Zielen des Grünen Deals beitragen.

1.3.4. Leistungsindikatoren

Bitte geben Sie an, anhand welcher Indikatoren die Fortschritte und Ergebnisse verfolgt werden sollen.

Die wichtigsten Meilensteine, die bei der Überwachung der Fortschritte und der Verwirklichung des Ziels betrachtet werden, sind i) die Erweiterung des Online-Angebots an Eisenbahnfahrkarten, einschließlich der Ausstellung von einzigen Fahrkarten für Fahrten mit mehreren Betreibern, sowie ii) faire und diskriminierungsfreie Verhandlungen über Geschäftsvereinbarungen zwischen Organisatoren von Schienenpersonenverkehrsdiensten und Anbietern von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten. Fortschritte bei der Verwirklichung dieses Ziels werden anhand von zwei wesentlichen Indikatoren überwacht: der Zahl der Anbieter von Schienenpersonenverkehrsdiensten, die vertreten sind bei i) unverzichtbaren Anbietern von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten im Eisenbahnverkehr und bei ii) wichtigen Anbietern von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten.

1.4. Der Vorschlag/Die Initiative betrifft

eine neue Maßnahme

- eine neue Maßnahme im Anschluss an ein Pilotprojekt/eine vorbereitende Maßnahme⁴⁴
- die Verlängerung einer bestehenden Maßnahme
- die Zusammenführung mehrerer Maßnahmen oder die Neuausrichtung mindestens einer Maßnahme

1.5. Begründung des Vorschlags/der Initiative

1.5.1. Kurz- oder langfristig zu deckender Bedarf, einschließlich einer detaillierten Zeitleiste für die Durchführung der Initiative

Die Kernanforderungen umfassen:

- (a) die Umsetzung der Anforderungen an den Datenaustausch, die in der Anfang 2026 angenommenen Technischen Spezifikation für die Interoperabilität der Telematik festgelegt sind, durch den Eisenbahnsektor.
- (b) eine angemessene Durchsetzung der Einhaltung dieser Verordnung durch die nationalen Eisenbahn-Regulierungsstellen. Die Verordnung soll ab dem zwölften Monat nach ihrem Inkrafttreten gelten; dieser Zeitpunkt läge etwa in der zweiten Jahreshälfte 2028.
- (c) Vor dem Inkrafttreten plant die GD MOVE Informationssitzungen mit Interessenträgern zu organisieren, um eine reibungslose Umsetzung zu gewährleisten.

1.5.2. Mehrwert aufgrund des Tätigwerdens der EU (kann sich aus unterschiedlichen Faktoren ergeben, z. B. Vorteile durch Koordinierung, Rechtssicherheit, größere Wirksamkeit oder Komplementarität). Für die Zwecke dieses Abschnitts bezeichnet der Ausdruck „Mehrwert aufgrund des Tätigwerdens der EU“ den Wert, der sich aus dem Tätigwerden der EU ergibt und den Wert ergänzt, der andernfalls allein von den Mitgliedstaaten geschaffen worden wäre.

Das Tätigwerden auf EU-Ebene ist gerechtfertigt, da die Ziele der in Betracht gezogenen Maßnahme von den Mitgliedstaaten allein nicht ausreichend verwirklicht werden können. Während rechtliche Maßnahmen, die sich an die Organisatoren von Schienenpersonenverkehrsdiensten und Online-Fahrkartenausstellungsdienste richten, auf regionaler oder nationaler Ebene entwickelt werden können, erfordert die Kontinuität des EU-Verkehrssystems einen EU-weiten Ansatz, insbesondere im Bereich Schienenverkehr. Ein fragmentiertes Fahrkartenangebot behindert den reibungslosen internationalen Reiseverkehr und schränkt die Wirksamkeit multimodaler Verkehrslösungen, der öffentlichen Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur sowie der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsdienste ein. Maßnahmen auf EU-Ebene können dazu beitragen, diese Hindernisse zu überwinden, indem die Datenaustauschpraktiken harmonisiert, Vertragsverhandlungen vorgeschrieben und vereinfacht und der Wettbewerb gefördert werden.

⁴⁴

Im Sinne des Artikels 58 Absatz 2 Buchstabe a oder b der Haushaltsordnung.

1.5.3. Aus früheren ähnlichen Maßnahmen gewonnene Erkenntnisse

Erkenntnisse lassen sich aus dem Luftfahrtsektor und insbesondere aus dem Verhaltenskodex für Computerreservierungssysteme (CRS) gewinnen: Die Verordnung Nr. 2299/89 des Rates⁴⁵ wurde erlassen, um die Gleichbehandlung aller Fluggesellschaften sicherzustellen, deren Flüge in ein Computerreservierungssystem aufgenommen wurden, um den Wettbewerb zwischen den Fluggesellschaften im Bereich des indirekten Vertriebs von Flugtickets zu fördern. Durch sie wurden Anforderungen eingeführt, wonach die Ergebnisse auf einer neutralen Anzeige aufscheinen müssen, die die Mutterluftfahrtunternehmen des CRS (oder andere Verkehrsunternehmen) nicht begünstigt, und um zu gewährleisten, dass Mutterluftfahrtunternehmen ihr eigenes CRS nicht gegenüber den anderen vorziehen, sowie um sicherzustellen, dass Reisebüros und letztendlich die Verbraucher unvoreingenommen Zugang zu Angeboten haben. Der CRS-Verhaltenskodex wurde im Jahr 2020 bewertet. Die Bewertung ergab, dass i) die Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen und ii) die Erhöhung der Transparenz nach wie vor relevante Ziele sind. Aus der Bewertung ging hervor, dass der Kodex nicht in vollem Umfang gleiche Wettbewerbsbedingungen für alle teilnehmenden Verkehrsunternehmen in Bezug auf den Zugang zu und die Nutzung von CRS-Diensten gewährleistet, da er nicht für eine bessere Ausgewogenheit bei der Verhandlungsposition unterschiedlich großer Luftfahrtunternehmen gegenüber CRS gesorgt hat. Die Bewertung ergab jedoch, dass die neutrale Anzeige der Transparenzanforderungen weiterhin wichtig ist, da Reisebüros, sowohl offline als auch online, und Geschäftsreisebüros nach wie vor stark auf CRS-Daten angewiesen sind – insbesondere bei Geschäftsreisen. Schließlich ergab die Bewertung, dass die Förderung des Schienenverkehrs und des multimodalen Verkehrs zwar weiterhin wichtig ist, sie jedoch durch umfassendere Initiativen und nicht durch CRS-spezifische Vorschriften verfolgt werden sollte.

1.5.4. Vereinbarkeit mit dem Mehrjährigen Finanzrahmen sowie mögliche Synergieeffekte mit anderen geeigneten Instrumenten

Der Vorschlag steht im Einklang mit anderen EU-Instrumenten und einschlägigen Politikbereichen der EU, insbesondere mit den folgenden:

Politik zur Digitalisierung im Verkehr: Gemäß der Delegierten Verordnung über multimodale Reiseinformationssysteme (Multimodal Travel Information Services – MMTIS) müssen die Mitgliedstaaten nationale Zugangspunkte einrichten, die die zentrale Anlaufstelle für den Zugang von Datennutzern zu den statischen, historischen, beobachteten und dynamischen Reise- und Verkehrsdaten verschiedener Verkehrsträger darstellen und der Bereitstellung multimodaler Reiseinformationssysteme dienen. Für den Austausch zwischen Anbietern von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten, die Reservierungen und Buchungen vornehmen oder Fahrkarten ausstellen können, sind jedoch zusätzliche Daten (z. B. Echtzeit-Fahrpreise) erforderlich.

Horizontale Datenpolitik: Zur Ergänzung der allgemeinen Grundsätze des Gesetzes über digitale Märkte enthält der Vorschlag für eine Verordnung über die Ausstellung von Eisenbahnfahrkarten sektorspezifische Maßnahmen, um die Transparenz von Verbraucherinformationen zu verbessern und die Wettbewerbsbedingungen für die

⁴⁵ Verordnung (EWG) Nr. 2299/89 des Rates vom 24. Juli 1989 über einen Verhaltenskodex im Zusammenhang mit computergesteuerten Buchungssystemen (ABl. L 220 vom 29.7.1989, S. 1).

Interessenträger bei der Ausstellung von Eisenbahnfahrkarten stärker anzugleichen. Der Vorschlag für eine Verordnung über die Ausstellung von Eisenbahnfahrkarten ergänzt die Bestimmungen des Gesetzes über digitale Dienste, da er auch ein sicheres, berechenbares und vertrauenswürdigen Online-Umfeld unterstützt. Synergien mit der Datenverordnung ergeben sich durch harmonisierte Vorschriften für die Datenweitergabe, einschließlich Vorschriften für den Datenaustausch zwischen Unternehmen und Regierungen (B2G) und Vorschriften zu missbräuchlichen Vertragsklauseln.

Politik zu Geschäftspraktiken: Die überarbeitete Richtlinie über unlautere Geschäftspraktiken verbietet nicht offengelegte Werbung und bezahlte Verkaufsförderung, die dazu dienen, ein höheres Ranking der jeweiligen Produkte im Rahmen der Suchergebnisse auf Online-Vertriebsplattformen zu erreichen. Diese Vorschriften ergänzen den Vorschlag für eine Verordnung über die Ausstellung von Eisenbahnfahrkarten, der den Anbietern von Schienenverkehrsdiensten das Recht einräumt, auf den wichtigsten Online-Fahrkartenausstellungsdiensten im Eisenbahnverkehr vertreten zu sein.

1.5.5. *Bewertung der verschiedenen verfügbaren Finanzierungsoptionen, einschließlich der Möglichkeiten für eine Umschichtung*

Die wiederkehrenden Anpassungskosten für die Europäische Kommission stehen im Zusammenhang mit den Anforderungen an die Europäische Kommission, unverzichtbare Anbieter von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten im Eisenbahnverkehr mit erheblicher Marktpräsenz auszuweisen, sich mit den nationalen Regulierungsstellen abzustimmen und die jeweiligen nationalen Märkte zu überwachen. Es wird davon ausgegangen, dass dies 2 VZÄ pro Jahr ab 2028 erfordert.

1.6. Laufzeit der vorgeschlagenen Maßnahme/der Initiative und Dauer der finanziellen Auswirkungen

Befristete Laufzeit

- Laufzeit: [TT.MM.]JJJJ bis [TT.MM.]JJJJ
- Finanzielle Auswirkungen auf die Mittel für Verpflichtungen von JJJJ bis JJJJ und auf die Mittel für Zahlungen von JJJJ bis JJJJ

Unbefristete Laufzeit

Umsetzung mit einer Anlaufphase von 2028 bis 2030,

Anschließend reguläre Umsetzung

1.7. Vorgeschlagene Haushaltsvollzugsart(en)

Direkte Mittelverwaltung durch die Kommission

- über ihre Dienststellen, einschließlich ihres Personals in den EU-Delegationen
- über Exekutivagenturen

Geteilte Mittelverwaltung mit Mitgliedstaaten

Indirekte Mittelverwaltung durch Übertragung von Haushaltsvollzugsaufgaben an:

- Drittländer oder die von ihnen ausgewiesenen Einrichtungen
- internationale Einrichtungen und deren Agenturen (bitte angeben)
- die Europäische Investitionsbank und den Europäischen Investitionsfonds
- Einrichtungen im Sinne der Artikel 70 und 71 der Haushaltsordnung
- öffentlich-rechtliche Körperschaften
- privatrechtliche Einrichtungen, die im öffentlichen Auftrag tätig werden, sofern ihnen ausreichende finanzielle Garantien bereitgestellt werden
- privatrechtliche Einrichtungen eines Mitgliedstaats, die mit der Einrichtung einer öffentlich-privaten Partnerschaft betraut werden und denen ausreichende finanzielle Garantien bereitgestellt werden
- Einrichtungen oder Personen, die mit der Durchführung bestimmter Maßnahmen im Bereich der Gemeinsamen Außen- und Sicherheitspolitik im Rahmen des Titels V des Vertrags über die Europäische Union betraut und die in dem maßgeblichen Basisrechtsakt benannt sind
- in einem Mitgliedstaat ansässige Einrichtungen, die dem Privatrecht eines Mitgliedstaats oder dem Unionsrecht unterliegen und im Einklang mit sektorspezifischen Vorschriften für die Betrauung mit der Ausführung von Unionsmitteln oder mit der Erteilung von Haushaltsgarantien in Betracht kommen, insofern diese Einrichtungen von öffentlich-rechtlichen Körperschaften oder von privatrechtlichen, im öffentlichen Auftrag tätig werdenden Einrichtungen kontrolliert und von den Kontrollstellen mit angemessenen finanziellen Garantien mit gesamtschuldnerischer Haftung oder gleichwertigen finanziellen

Garantien ausgestattet werden, die bei jeder Maßnahme auf den Höchstbetrag der Unionsunterstützung begrenzt sein können

Bemerkungen

--

2. VERWALTUNGSMABNAHMEN

2.1. Überwachung und Berichterstattung

Die vorgeschlagene Maßnahme ist auf politische Maßnahmen und Überwachung ausgerichtet und sieht keine Einnahmen- oder Ausgabenverwaltung vor, sondern lediglich die Einstellung zusätzlichen Personals (2 VZÄ).

2.2. Verwaltungs- und Kontrollsystem(e)

2.2.1. Begründung der Haushaltsvollzugsart(en), des Durchführungsmechanismus/der Durchführungsmechanismen für die Finanzierung, der Zahlungsmodalitäten und der Kontrollstrategie, wie vorgeschlagen

Die Ausgaben für diese Maßnahmen werden im Einklang mit den kommissionsinternen Verfahren verwaltet.

2.2.2. Angaben zu den ermittelten Risiken und dem/den zu deren Eindämmung eingerichteten System(en) der internen Kontrolle

Die Kommission führt gründliche Kontrollen bei der Verwaltung von Arbeitsverträgen durch, und die GD MOVE hält sich an strenge ethische Standards. Der Legislativvorschlag sieht keine Erzielung von Einnahmen vor und erfordert keinen zusätzlichen Kontrollmechanismus.

2.2.3. Schätzung und Begründung der Kosteneffizienz der Kontrollen (Verhältnis zwischen den Kontrollkosten und dem Wert der betreffenden verwalteten Mittel) sowie Bewertung des erwarteten Ausmaßes des Fehlerrisikos (bei Zahlung und beim Abschluss)

Das Gesamtfehlerrisiko dürfte sehr gering sein und wird bereits durch das bestehende Kontrollsystem abgedeckt. Es sind voraussichtlich keine automatisierten Kontrollen erforderlich.

2.3. Prävention von Betrug und Unregelmäßigkeiten

Der Legislativvorschlag sieht keine Erzielung von Einnahmen durch die GD MOVE vor. Was die Ausgaben betrifft, so sind diese für die Einstellung zusätzlichen Personals vorgesehen. Das Risiko von Betrug und Unregelmäßigkeiten wird als sehr gering angesehen und durch bestehende Kontrollen abgedeckt. Die GD MOVE überarbeitete ihre Betrugsbekämpfungsstrategie im Einklang mit den Leitlinien des OLAF im Jahr 2020 und plant eine Aktualisierung im Jahr 2026. Die lokale Strategie umfasst einschlägige Maßnahmen zur Sensibilisierung für die Betrugsprävention, gezielte Risikobewertungsmaßnahmen und eine wirksame und effiziente Zusammenarbeit mit den Untersuchungsstellen. Mit dem institutionellen Rahmen wird das Recht auf Zugang zu Informationen, Räumlichkeiten und Personal für externe (Europäischer Rechnungshof) und interne (IAS) Rechnungsprüfer gewährleistet.

3. GESCHÄTZTE FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

3.1. Betroffene Rubrik(en) des Mehrjährigen Finanzrahmens und Ausgabenlinie(n) im Haushaltsplan

Bestehende Haushaltslinien

In der Reihenfolge der Rubriken des Mehrjährigen Finanzrahmens und der Haushaltslinien.

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	Haushaltslinie	Art der Ausgaben	Beiträge			
	Nummer	GM/NGM ⁴⁶	von EFTA-Ländern ⁴⁷	von Kandidatenländern und potenziellen Kandidaten ⁴⁸	von anderen Drittländern	andere zweckgebundene Einnahmen
4	<i>Sobald die neue MFR-Haushaltsstruktur vorliegt, wird auch die Haushaltslinie verfügbar sein.</i>	NGM	NEIN	NEIN	NEIN	NEIN

⁴⁶ GM = Getrennte Mittel/NGM = Nichtgetrennte Mittel.

⁴⁷ EFTA: Europäische Freihandelsassoziation.

⁴⁸ Kandidatenländer und gegebenenfalls potenzielle Kandidaten des Westbalkans.

3.2. Geschätzte finanzielle Auswirkungen des Vorschlags auf die Mittel

3.2.1. Übersicht über die geschätzten Auswirkungen auf die operativen Mittel

- Für den Vorschlag/die Initiative werden keine operativen Mittel benötigt.
- Für den Vorschlag/die Initiative werden die folgenden operativen Mittel benötigt:

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	4	, Verwaltungsausgaben ⁴⁹
	Ja	M
	hr	F
	20	R
	28	I
		N
		S
		G
		E
		S
		A
		M
		T
		2
		0
		2
		8

GD: MOVE

⁴⁹ Der Mittelbedarf sollte auf der Grundlage der Angaben zu den Durchschnittskosten veranschlagt werden, die auf der einschlägigen BUDGpedia-Seite verfügbar sind.

)										
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

	Jahr 2028	Jahr 2029	Jahr 2030	Jahr 2031	Jahr 2032	Jahr 2033	Jahr 2034	MFR 2028- 2034 INSGESAMT
Mittel INSGESAMT unter den RUBRIKEN 1 bis 4	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	2,786
Verpflichtungen	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	2,786
des Mehrjährigen Finanzrahmens	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	2,786
Zahlungen	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	2,786

3.2.3. Übersicht über die geschätzten Auswirkungen auf die Verwaltungsmittel

- Für den Vorschlag/die Initiative werden keine Verwaltungsmittel benötigt.
- Für den Vorschlag/die Initiative werden die folgenden Verwaltungsmittel benötigt:

3.2.3.1. Mittel aus dem verabschiedeten Haushaltsplan

BEWILLIGTE MITTEL	Jahr	Jahr	Jahr	Jahr	Jahr	Jahr	Jahr	2028-2034 INSGESAMT
	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	
RUBRIK 4								
Personalausgaben	0,388	0,388	0,388	0,388	0,388	0,388	0,388	2,716
Sonstige Verwaltungsausgaben	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	0,070
Zwischensumme RUBRIK 4	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	2,786
Außerhalb der RUBRIK 4								
Personalausgaben	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Sonstige Verwaltungsausgaben	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Zwischensumme außerhalb der RUBRIK 4	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
INSGESAMT	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	2,786

Die geschätzten Auswirkungen auf die Ausgaben und die Personalausstattung für 2028 und darüber hinaus dienen lediglich der Veranschaulichung und greifen dem nächsten Mehrjährigen Finanzrahmen nicht vor. Die Finanzierungsquelle und der Umfang der finanziellen Verpflichtung der Union in der Zeit nach 2027 hängen weiterhin vom Ergebnis der interinstitutionellen Verhandlungen über den MFR 2028-2034 ab und werden danach durch das jährliche Haushaltsverfahren bestimmt. Alle Mittel- und Personalzuweisungen ab 2028 sind vorläufig.

3.2.4. Geschätzter Personalbedarf

- Für den Vorschlag/die Initiative wird kein Personal benötigt.
- Für den Vorschlag/die Initiative wird das folgende Personal benötigt:

3.2.4.1. Finanziert aus dem verabschiedeten Haushalt

Schätzung in Vollzeitäquivalenten (VZÄ)

BEWILLIGTE MITTEL	Jahr 2028	Jahr 2029	Jahr 2030	Jahr 2031	Jahr 2032	Jahr 2033	Jahr 2034
• Planstellen (Beamte und Bedienstete auf Zeit)							
20 01 02 01 (Zentrale Dienststellen und Vertretungen der Kommission)	2	2	2	2	2	2	2
20 01 02 03 (EU-Delegationen)	0	0	0	0	0	0	0
(Indirekte Forschung)	0	0	0	0	0	0	0
(Direkte Forschung)	0	0	0	0	0	0	0
Sonstige Haushaltslinien (bitte angeben)	0	0	0	0	0	0	0

BEWILLIGTE MITTEL	Jahr 2028	Jahr 2029	Jahr 2030	Jahr 2031	Jahr 2032	Jahr 2033	Jahr 2034
• Externes Personal (in VZÄ)							
20 02 01 (VB und ANS der Globaldotation)	0	0	0	0	0	0	0
20 02 03 (VB, ÖB, ANS und JPD in den EU-Delegationen)	0	0	0	0	0	0	0
Haushaltslinie administr. Unterstützung [XX.01.YY.YY]	• in den zentralen Dienststellen	0	0	0	0	0	0
	• in den EU-Delegationen	0	0	0	0	0	0
(VB und ANS – indirekte Forschung)	0	0	0	0	0	0	0
(VB und ANS – direkte Forschung)	0	0	0	0	0	0	0
Sonstige Haushaltslinien (bitte angeben) – Rubrik 4	0	0	0	0	0	0	0
Sonstige Haushaltslinien (bitte angeben) – außerhalb der Rubrik 4	0	0	0	0	0	0	0
INSGESAMT	2	2	2	2	2	2	2

Für die Durchführung des Vorschlags benötigtes Personal (in VZÄ):

	Personal aus den Dienststellen der Kommission	Zusatzpersonal (ausnahmsweise)*		
		Zu finanzieren aus Rubrik 7 oder Forschung	Zu finanzieren aus einer Haushaltslinie für administrative Unterstützung	Zu finanzieren aus Gebühren
Planstellen	2		Nicht zutreffend	0
Externes Personal (VB, ANS, LAK)		0	0	0

Beschreibung der Aufgaben, die ausgeführt werden sollen durch:

Beamte und Zeitbedienstete	Die zusätzlichen Arbeiten zur Durchführung der Verordnung erfordern eine interne Umschichtung von zwei Planstellen sobald diese Verordnung verabschiedet ist. Unter diese zusätzlichen Arbeiten fallen: die Ausweisung von unverzichtbaren Anbietern von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten im Eisenbahnverkehr auf Ebene der Mitgliedstaaten: Mit der Verordnung wird eine Anforderung eingeführt,
----------------------------	--

	<p>die die Europäische Kommission dazu verpflichtet, unverzichtbare Anbieter von Online-Fahrkartenausstellungsdiensten im Eisenbahnverkehr auszuweisen – was bedeutet, dass sich die Europäische Kommission mit den vonseiten der Mitgliedstaaten eingegangenen Meldungen befassen sowie die Entwicklungen und den Markt überwachen muss, um sicherzustellen, dass alle relevanten Diensteanbieter Meldung erstatten. Die Europäische Kommission muss sich möglicherweise auch mit Beschwerden/weiteren Untersuchungen im Zusammenhang mit dem Ausweisungsverfahren befassen. Die Europäische Kommission wird die Entwicklungen im Laufe der Zeit überwachen müssen und die Liste der ausgewiesenen Entitäten verwalten müssen (mit möglichen Ergänzungen oder Streichungen aus der Liste). Darüber hinaus ist eine Koordinierung mit nationalen Regulierungsstellen erforderlich: Die Europäische Kommission ist verantwortlich für die Überprüfung der Meldungen aus den Mitgliedstaaten, die Koordinierung mit den nationalen Durchsetzungsstellen sowie die Veröffentlichung und Aktualisierung dynamischer Listen auf der Website der Europäischen Kommission.</p> <p>Das regelmäßig anzuwendende Verfahren der Bewertung eingegangener Meldungen, der Überwachung des EU-Marktes und der Koordinierung mit den nationalen Regulierungsstellen erfordert dezidierte hochspezialisierte Kapazitäten, insbesondere im Hinblick auf die spezifischen Anforderungen des Eisenbahnverkehrs.</p> <p>Zwei VZÄ sind daher vorgesehen, um die Koordinierung zu straffen, Verzögerungen bei der Ausweisung zu verringern und ein genaues, aktuelles öffentliches Register zu führen, das Markttransparenz und eine wirksame Durchsetzung nach dem neuen Rechtsrahmen gewährleistet. Angesichts der erforderlichen speziellen Fachkenntnisse und der Kombination von Kompetenzen (spezialisierte Wettbewerbshintergrund in Verbindung mit Fähigkeiten zur Abfassung von Rechtstexten) könnte der Bedarf durch zwei AD-Stellen gedeckt werden.</p>
Externes Personal	

3.2.5. *Einschätzung der Auswirkungen auf die Investitionen im Zusammenhang mit digitalen Technologien*

Obligatorisch: In die Tabelle unten ist die bestmögliche Einschätzung der für den Vorschlag/die Initiative erforderlichen Investitionen in digitale Technologien einzutragen.

Wenn dies für die Durchführung des Vorschlags/der Initiative erforderlich ist, sollten die Mittel unter Rubrik 7 ausnahmsweise in der dafür vorgesehenen Haushaltslinie ausgewiesen werden.

Die Mittel unter den Rubriken 1-6 sollten als „IT-Ausgaben zur Politikunterstützung für operationelle Programme“ ausgewiesen sein. Diese Ausgaben beziehen sich auf die operativen Mittel, die für die Wiederverwendung/den Erwerb/die Entwicklung von IT-Plattformen/Instrumenten verwendet werden, welche in direktem

Zusammenhang mit der Durchführung der Initiative und den damit verbundenen Investitionen stehen (z. B. Lizenzen, Studien, Datenspeicherung usw.). Die in dieser Tabelle dargelegten Informationen sollten mit den Angaben in Abschnitt 4 „Digitale Aspekte“ vereinbar sein.

Mittel INSGESAMT für Digitales und IT	Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	MFR INSGESAM T 2021-2027
RUBRIK 7					
IT-Ausgaben (intern)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Zwischensumme RUBRIK 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Außerhalb der RUBRIK 7					
IT-Ausgaben zur Politikunterstützung für operationelle Programme	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Zwischensumme außerhalb der RUBRIK 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
INSGESAMT					
	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.6. Vereinbarkeit mit dem derzeitigen Mehrjährigen Finanzrahmen

Der Vorschlag/Die Initiative

- kann durch Umschichtungen innerhalb der entsprechenden Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens (MFR) in voller Höhe finanziert werden.
- erfordert die Inanspruchnahme des verbleibenden Spielraums unter der einschlägigen Rubrik des MFR und/oder den Einsatz der besonderen Instrumente im Sinne der MFR-Verordnung.
- erfordert eine Änderung des MFR.

3.2.7. Beiträge Dritter

Der Vorschlag/Die Initiative

- sieht keine Kofinanzierung durch Dritte vor.
- sieht folgende Kofinanzierung durch Dritte vor:

Mittel in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

	Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	Insgesamt
Kofinanzierende Einrichtung					
Kofinanzierung INSGESAMT					

3.3. Geschätzte Auswirkungen auf die Einnahmen

- Der Vorschlag/Die Initiative wirkt sich nicht auf die Einnahmen aus.
- Der Vorschlag/Die Initiative wirkt sich auf die Einnahmen aus, und zwar
 - auf die Eigenmittel
 - auf die übrigen Einnahmen
- Bitte geben Sie an, ob die Einnahmen bestimmten Ausgabenlinien zugeordnet sind.

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Einnahmenlinie:	Für das laufende Haushaltsjahr zur Verfügung stehende Mittel	Auswirkungen des Vorschlags/der Initiative ⁵⁰			
		Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027
Artikel					

Bitte geben Sie für die sonstigen zweckgebundenen Einnahmen die betreffende(n) Ausgabenlinie(n) im Haushaltsplan an.

Sonstige Anmerkungen (bei der Ermittlung der Auswirkungen auf die Einnahmen verwendete Methode/Formel oder weitere Informationen).

4. DIGITALE ASPEKTE

4.1. Anforderungen von digitaler Relevanz

Wird festgestellt, dass die politische Initiative keine Anforderungen von digitaler Relevanz aufweist, erläutern Sie bitte, warum keine digitalen Mittel genutzt werden.

Diese Initiative beinhaltet keine Anforderungen von digitaler Relevanz. Sie betrifft nicht die Erbringung einer öffentlichen Dienstleistung. Sie erlegt bestimmten Marktteilnehmern Verpflichtungen im Bereich der Online-Fahrkartenausstellung auf. Der Datenaustausch infolge dieser Verpflichtungen muss im Einklang mit den geltenden Rechtsvorschriften strukturiert werden, insbesondere mit der Technischen Spezifikation für die Interoperabilität der Telematik (TSI TEL) (Durchführungsverordnung (EU) 2026/253 der Kommission), die im Februar 2026 angenommen wurde.

⁵⁰ Bei den traditionellen Eigenmitteln (Zölle, Zuckerabgaben) sind die Beträge netto, d. h. abzüglich 20 % für Erhebungskosten, anzugeben.

Andernfalls führen Sie bitte die Anforderungen von digitaler Relevanz in der nachstehenden Tabelle auf:

Anforderung	Beschreibung der Anforderung	Von der Anforderung betroffene(r) oder betreffende(r) Akteur(e)	Verfahren auf übergeordneter Ebene	Kategorien

4.2. Daten

Mit dieser Initiative wird keine neue Berichterstattungspflicht eingeführt, da sie auf bestehenden Verpflichtungen gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1100 der Kommission beruht. Jeder zwischen den Interessenträgern erforderliche Datenaustausch wird auf einer Geschäftsvereinbarung beruhen und von der Durchführungsverordnung (EU) 2026/253 der Kommission (TSI Telematik) geregelt.

4.3. Digitale Lösungen

Im Rahmen dieser Initiative wird keine digitale Lösung eingeführt.

4.4. Interoperabilitätsbewertung

Mit der Initiative werden keine digitalen öffentlichen Dienste eingeführt.

4.5. Unterstützungsmaßnahmen für die digitale Umsetzung

In Abschnitt 4.1 wurden keine Anforderungen von digitaler Relevanz festgestellt.