



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 13.5.2026
COM(2026) 231 final

2026/0113 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über multimodales Buchen und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 80/2009

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

(Text von Bedeutung für den EWR)

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele des Vorschlags

Mit diesem Vorschlag – und dem Vorschlag für eine Verordnung über die Ausstellung von Eisenbahnfahrkarten und der vorgeschlagenen Überarbeitung der Verordnung über die Fahrgastrechte im Eisenbahnverkehr¹ – sollen die Herausforderungen angegangen werden, die in den politischen Leitlinien für die Europäische Kommission 2024-2029² dargelegt wurden.

Reisende sind nach wie vor mit erheblichen Hindernissen konfrontiert, wenn sie nach Reiseoptionen suchen und diese vergleichen, kombinieren oder buchen wollen. Bei einer Analyse von 100 für die EU repräsentativen Strecken ergab sich, dass in 76 % der Fälle multimodale Optionen verfügbar waren. Allerdings zeigten nur sehr wenige multimodale digitale Mobilitätsdienste (multimodal digital mobility services, MDMS) Optionen für verschiedene Verkehrsträger an, die auch nur selten kombiniert wurden. Zugleich gab bei einer 2024 unter 26 000 EU-Bürgerinnen und -Bürgern durchgeführten Eurobarometer-Umfrage ein Drittel der Befragten an, noch nie eine multimodale Reise oder eine Reise mit mehreren Verkehrsunternehmen gebucht zu haben. Von den übrigen hatte mehr als ein Drittel Schwierigkeiten beim Buchen, konnte etwa keine geeigneten Kombinationen ausfindig machen oder nicht alle erforderlichen Tickets an derselben Stelle kaufen. Bei Eisenbahnfahrkarten waren diese Schwierigkeiten besonders ausgeprägt.

Mit diesem Vorschlag sollen der Mangel an Transparenz, unbillige Vertragsklauseln und ungleiche Wettbewerbsbedingungen auf dem digitalen Markt für Tickets im Personenverkehr – auf allen MDMS für Luft-, Schienen-, Straßen- und Schiffsverkehr – angegangen werden. Damit wird das Funktionieren des Ticketvertriebsmarkt gestärkt und gewährleistet, dass sich Reisende über alle verfügbaren Optionen, auch multimodale Optionen, informieren können. Schließlich wird so auch der Markt für Verkehrsdienste wettbewerbsfähiger werden.

Diese Ziele stehen im Einklang mit der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität³, mit der der Verkehrssektor wettbewerbsfähiger und nachhaltiger gemacht und die multimodale Mobilität Wirklichkeit werden soll.

• Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Bereich

Dieser Vorschlag wurde mit dem Vorschlag für eine Verordnung über die Ausstellung von Eisenbahnfahrkarten und der vorgeschlagenen Überarbeitung der Verordnung über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr abgestimmt, um einen kohärenten Rahmen zu gewährleisten, der einzigen Eisenbahnfahrkarten und einem gut funktionierenden digitalen Ticketmarkt förderlich ist.

¹ ABl. L 172 vom 17.5.2021, S. 1.

² Europa hat die Wahl, Politische Leitlinien für die nächste Europäische Kommission 2024-2029: „Für viele Bürgerinnen und Bürger sind grenzüberschreitende Bahnreisen ... nach wie vor zu kompliziert. Die Menschen sollten offene Buchungssysteme nutzen können, um transeuropäische Reisen bei mehreren Dienstleistern erwerben zu können, ohne ihren Anspruch auf Erstattung oder Ersatzreisen zu verlieren. Zu diesem Zweck werden wir eine Verordnung über einheitliche digitale Buchungs- und Ticketdienste vorschlagen, um sicherzustellen, dass Europäerinnen und Europäer ein einziges Ticket auf einer einzigen Plattform kaufen und ihre Fahrgastrechte für die gesamte Reise wahrnehmen können.“

³ COM(2020) 789 final.

Mit diesem Vorschlag wird der Verhaltenskodex in Bezug auf Computerreservierungssysteme (im Folgenden „CRS-Verhaltenskodex“⁴) aufgehoben, während die nach wie vor relevanten Bestimmungen des CRS-Verhaltenskodex übernommen und aktualisiert werden.

Der Vorschlag harmonisiert mit anderen EU-Rechtsvorschriften im Bereich der digitalen Informationsdienste, insbesondere der IVS-Richtlinie⁵, mit der ein Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern geschaffen wurde. Gemäß der Delegierten Verordnung über multimodale Reiseinformationsdienste⁶ (multimodal travel information services, MMTIS) muss jeder Mitgliedstaat einen nationalen Zugangspunkt als zentrale Anlaufstelle einrichten, die den Datennutzern den Zugang zu den statischen, historischen, beobachteten und dynamischen Reise- und Verkehrsdaten verschiedener Verkehrsträger ermöglicht – und zwar für die Zwecke der Bereitstellung multimodaler Reiseinformationsdienste für Endnutzer. Indem mit diesem Vorschlag Hindernisse für die Entwicklung von MDMS mit Funktionen für die Reservierung, Buchung und Ausstellung von Tickets beseitigt werden, ergänzt er die bestehenden Rechtsvorschriften.

Da sektorspezifische Maßnahmen im Zusammenhang mit MDMS festgelegt werden, lässt dieser Vorschlag die Anwendung des Gesetzes über digitale Dienste⁷, des Gesetzes über digitale Märkte⁸ und die Datenverordnung⁹ unberührt und ergänzt sie. Zudem ergänzt er die überarbeitete Richtlinie über unlautere Geschäftspraktiken¹⁰ – und zwar durch Maßnahmen, mit denen sichergestellt wird, dass Suchergebnisse in MDMS neutral angezeigt werden (Liste verbindlicher Kriterien für die Reihenfolge der Anzeige), und Selbstbevorzugung und Hervorhebung gegen Bezahlung verhindert werden (Zulassung beworbener Inhalte nur unter bestimmten Bedingungen).

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

Eine Prüfung auf Klimaverträglichkeit wurde durchgeführt. Wie aus der Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen hervorgeht, steht der Vorschlag im Einklang mit den Umweltzielen des europäischen Grünen Deals¹¹ und des Europäischen Klimagesetzes¹².

Da die MDMS verpflichtet werden, Informationen über Treibhausgasemissionen und CO₂-Emissionen anzuzeigen, wird der Vorschlag auch zu den Zielen der Initiativen CountEmissionsEU und Flugemissionskennzeichen¹³ beitragen, womit ein gemeinsamer Rahmen für die Berechnung und Meldung verkehrsbedingter Treibhausgasemissionen festgelegt wird. Auf der Grundlage transparenter Informationen über alle Verkehrsträger werden Flug- und Fahrgäste die nachhaltigsten Reiseoptionen auswählen können.

Schließlich trägt der Vorschlag zu den Zielen des Berichts der Kommission an den Rat über die Umsetzung der Europäischen Tourismusagenda 2030¹⁴ bei, in dem Multimodalität als Schlüsselfaktor für die Wettbewerbsfähigkeit im Tourismussektor angeführt wird. Insgesamt soll diese Initiative ein stärker multimodales und nachhaltiges Verkehrssystem fördern und zu den Zielen für nachhaltige Entwicklung Nr. 3 („Ein gesundes Leben für alle Menschen jeden

⁴ ABl. L 35 vom 4.2.2009, S. 47.

⁵ ABl. L 207 vom 6.8.2010, S. 1.

⁶ ABl. L, 2024/490, 13.2.2024.

⁷ ABl. L 277 vom 27.10.2022, S. 1.

⁸ ABl. L 265 vom 12.10.2022, S. 1.

⁹ ABl. L, 2023/2854, 22.12.2023.

¹⁰ ABl. L 149 vom 11.6.2005, S. 22.

¹¹ COM(2019) 640 final.

¹² ABl. L 243 vom 9.7.2021, S. 1.

¹³ ABl. L, 2024/3170, 31.12.2024.

¹⁴ COM(2025) 763 final.

Alters gewährleisten und ihr Wohlergehen fördern“), Nr. 9 („Städte und Siedlungen inklusiv, sicher, widerstandsfähig und nachhaltig gestalten“) und Nr. 13 („Maßnahmen zum Klimaschutz“) beitragen.

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISSMÄßIGKEIT

• Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage dieser Initiative sind Artikel 91 Absatz 1 Buchstabe d und Artikel 100 Absatz 2 (Titel VI). In Artikel 91 und Artikel 100 Absatz 2 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 Ticketvertriebsmarkt im Einklang mit den Zielen der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität¹⁵ beiträgt. Der Ticketvertriebsmarkt umfasst Dienstleistungen, die ihrem Wesen nach 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 beeinträchtigen.

• Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)

Obwohl einigen Herausforderungen im Zusammenhang mit dem Ticketvertrieb und dem digitalen Zugang zu Eisenbahnfahrkarten auf nationaler oder regionaler Ebene begegnet wird, ist ein EU-weiter Ansatz erforderlich, um die grenzüberschreitenden Auswirkungen dieser Herausforderungen (auf den Fernverkehr innerhalb der EU) zu verringern und das reibungslose Funktionieren des europäischen Verkehrssystems zu gewährleisten.

Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten bei der Umsetzung neuer Vorschriften für den Ticketvertrieb könnten zu einer weiteren Fragmentierung des Marktes führen, höhere Kosten mit sich bringen und die Vorteile für MDMS, Behörden, Verkehrsunternehmen und Nutzer der Verkehrsdienste vermindern. Daher sind Maßnahmen auf EU-Ebene erforderlich, um erheblich voneinander abweichende Strategien der Mitgliedstaaten und möglicherweise unbeabsichtigte Folgen zu verhindern.

• Verhältnismäßigkeit

Der Vorschlag sieht vor, dass alle MDMS-Anbieter Vorschriften über die neutrale Anzeige und Kriterien für die Reihenfolge, die Zugänglichmachung von Marketingdaten, die Anzeige von Informationen über Treibhausgasemissionen bzw. Emissionen in Kohlendioxidäquivalent (sofern diese den MDMS-Anbietern von den Verkehrsunternehmen zur Verfügung gestellt werden) und die Datenweitergabe an die Verkehrsbehörden einhalten müssen. MDMS-Anbieter, bei denen es sich um KMU handelt, fallen nicht in den Anwendungsbereich dieses Vorschlags.

Strengere Maßnahmen, d. h. Vorschriften über die Bedingungen der Geschäftsvereinbarungen zwischen MDMS-Anbietern und Verkehrsunternehmen, gelten nur für MDMS-Anbieter, die als unverzichtbar betrachtet werden. Im Segment der gewerblichen Dienste für Verbraucher (business-to-consumer, B2C) gilt diese Einstufung nur für MDMS-Anbieter, die die in diesem Vorschlag festgelegten Schwellenwerte erreichen. Im Segment der gewerblichen Dienste für Unternehmen (business-to-business, B2B) werden aufgrund ihrer strategischen Rolle als Vermittler zwischen Reisebüros und Verkehrsunternehmen alle MDMS-Anbieter als unverzichtbar betrachtet. Mit diesem Ansatz wird sichergestellt, dass die strengsten

¹⁵ COM(2020) 789 final.

regulatorischen Verpflichtungen nur für jene Anbieter gelten, die einen erheblichen Einfluss auf die Verkehrsunternehmen ausüben können, einschließlich der Möglichkeit, unbillige Geschäftsbedingungen durchzusetzen. Darüber hinaus ist dieser Ansatz vollauf verhältnismäßig, da er die Maßnahmen auf EU-Ebene auf das zur Behebung eines eindeutigen Marktversagens erforderliche Maß beschränkt. Den MDMS-Anbietern wird nicht vorgeschrieben, Geschäftsvereinbarungen abzuschließen, sondern es wird ein Rahmen geschaffen, der gewährleistet, dass solche Vereinbarungen – sofern sie denn bestehen – fair sind. Damit tragen die vorgeschlagenen Maßnahmen zu einem gut funktionierenden Ticketmarkt bei, während zugleich die Verhältnismäßigkeit gewahrt wird.

- **Wahl des Instruments**

Um einen gut funktionierenden digitalen Ticketmarkt zu gewährleisten, ist ein gemeinsamer Ansatz zur Harmonisierung der Bedingungen in der gesamten EU erforderlich. Dieser lässt sich am besten durch eine Verordnung erreichen.

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

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

Computerreservierungssysteme (CRS) sind eine besondere Art von MDMS im B2B-Segment. 1989 wurde ein Verhaltenskodex angenommen, um wettbewerbswidriges Verhalten von CRS zu verhindern. Dieser wurde 2009 überarbeitet, um B2B-Transaktionen zwischen CRS-Anbietern einerseits und Luftfahrt- und Schienenverkehrsunternehmen sowie Reisebüros andererseits zu regeln. Der Verhaltenskodex wurde 2020 einer Bewertung unterzogen, um festzustellen, ob er angesichts der veränderten Marktbedingungen und des technologischen Wandels im B2B-Ticketvertrieb nach wie vor relevant ist, um die Ziele i) Verhinderung von Wettbewerbsverzerrungen zwischen CRS im Eigentum von Mutterunternehmen und ii) Gewährleistung eines fairen und wirksamen Wettbewerbs zwischen den Verkehrsunternehmen zu erreichen, und im Rahmen der umfassenderen horizontalen Rechtsvorschriften weiterhin seinen Zweck erfüllt. Die Bewertung ergab, dass der Verhaltenskodex nicht in vollem Umfang gleiche Wettbewerbsbedingungen für alle teilnehmenden Verkehrsunternehmen in Bezug auf den Zugang zu CRS-Diensten und deren Nutzung gewährleistet, da er nicht für mehr Ausgewogenheit bei der Verhandlungsposition unterschiedlich großer Luftfahrtunternehmen gegenüber CRS gesorgt hat. Einige Luftfahrtunternehmen äußerten Bedenken hinsichtlich spezifischer Klauseln in ihren Verträgen mit CRS-Anbietern, die es ihnen erschwerten, andere Buchungssysteme oder -technologien zu nutzen. Zudem ergab die Bewertung, dass Transparenzanforderungen, d. h. eine neutrale Anzeige, weiterhin wichtig sind, da Reisebüros, sowohl offline als auch online, und Geschäftsreisebüros nach wie vor stark auf CRS-Daten angewiesen sind – insbesondere im Hinblick auf Geschäftsreisen. Die Bewertung ergab ferner, dass eine sektorspezifische Behandlung der traditionellen CRS-Anbieter angesichts der Markt- und technologischen Entwicklungen im Flugticketvertrieb (zunehmende Internetnutzung, Aufkommen anderer Vertriebskanäle und Veräußerung der CRS durch Luftfahrtunternehmen) möglicherweise nicht mehr gerechtfertigt ist.

- **Konsultation der Interessenträger**

Dieser Vorschlag und der Vorschlag für eine Verordnung über die Ausstellung von Eisenbahnfahrkarten beruhen auf derselben Folgenabschätzung. Im Vorfeld der Folgenabschätzung wurden die Interessenträger in verschiedener Form konsultiert, wobei sowohl qualitative Informationen (Stellungnahmen, Meinungen, Vorschläge) als auch quantitative Informationen (Daten, Statistiken) eingeholt wurden. Dies fand zwischen 2020

und 2025 statt, zunächst nur im Hinblick auf die Überprüfung des CRS-Verhaltenskodex im Dezember 2020, anschließend auch im Hinblick auf die Folgenabschätzung zur Verordnung über das multimodale Buchen (Regulation on multimodal booking, RMB) und zur Verordnung über die Ausstellung von Eisenbahnfahrkarten. Die Bürgerinnen und Bürger wurden bei fünf Anlässen um Beiträge gebeten – im Rahmen von zwei Folgenabschätzungen in der Anfangsphase, zwei öffentlichen Online-Konsultationen und einer Eurobarometer-Umfrage¹⁶.

Die Folgenabschätzung in der Anfangsphase für den CRS-Verhaltenskodex wurde im Zeitraum 9. Juli 2020 bis 4. September 2020 durchgeführt, um Rückmeldungen von Interessenträgern einzuholen. Insgesamt gingen 13 Antworten ein. Die Folgenabschätzung in der Anfangsphase für den Vorschlag für die Verordnung über das multimodale Buchen wurde im Zeitraum 5. Oktober 2021 bis 2. November 2021 durchgeführt, um Rückmeldungen von Interessenträgern einzuholen. Insgesamt gingen 40 Antworten ein. Am 23. Februar 2021 wurde über die Plattform „Ihre Meinung zählt“ der Kommission die öffentliche Konsultation zum CRS-Verhaltenskodex eingeleitet, die bis zum 18. Mai 2021 lief. Insgesamt gingen 23 Antworten von Bürgerinnen und Bürgern und Organisationen ein. Am 1. Dezember 2021 wurde über die Plattform „Ihre Meinung zählt“ der Kommission die öffentliche Konsultation zum Vorschlag über MDMS¹⁷ eingeleitet, die bis zum 23. Februar 2022 lief. Insgesamt gingen 336 Antworten von Bürgerinnen und Bürgern und Organisationen ein.

Im Sommer 2024 wurde eine Eurobarometer-Umfrage durchgeführt, deren Ergebnisse von der Kommission am 1. April 2025 veröffentlicht wurden. Dabei sollten die Praxis und die Erfahrungen einer repräsentativen Stichprobe von Bürgerinnen und Bürgern ab 15 Jahren aus allen 27 Mitgliedstaaten in Bezug auf Buchungen und Ticketausstellung erfasst werden. Insgesamt wurden 25 805 Online-Befragungen durchgeführt. Die Umfrage bot Einblicke in die Reisegewohnheiten, -präferenzen und -erfahrungen der Menschen in Europa, insbesondere im Hinblick auf regionale Reisen 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 umweltverträglichen Reisen, 4) die Nutzung der verschiedenen Verkehrsträger und das multimodale Reisen, 5) die Einfachheit des Buchens von multimodalen Reisen und Reisen mit mehreren Verkehrsunternehmen sowie 6) Hindernisse für Reisen, bei denen verschiedene Verkehrsträger oder Verkehrsunternehmen kombiniert werden. Die Ergebnisse verdeutlichten insbesondere, vor welchen Hindernissen die Bürgerinnen und Bürger bei der Suche nach nachhaltigen Reiseoptionen im Internet stehen und dass sie bereit sind, solche Reisen zu buchen. Außerdem zeigte sich, wie schwierig es für die Bürgerinnen und Bürger ist, multimodale Reisen oder Reisen mit mehreren Verkehrsunternehmen zu buchen, und welche zusätzlichen Bürden sie schultern müssen, wenn sie Eisenbahnfahrten mit mehreren Betreibern buchen.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Die Folgenabschätzung zu diesem Vorschlag stützt sich auf eine externe Studie, die von einem Berater durchgeführt wurde.

Die Interessenträger lieferten im Rahmen der gezielten Konsultationstätigkeiten (Befragungen, Gespräche und Workshops) umfangreiche zusätzliche Informationen, darunter insbesondere detaillierte Informationen über die Marktstruktur und die Geschäftspraxis in den

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

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

verschiedenen MDMS-Segmenten (B2C und B2B), die Informationen aus früheren Studien bestätigten und in die Modellannahmen und -analysen einfließen.

Die eingeholten Informationen betrafen Aspekte wie typische Bestimmungen der den Verkehrsunternehmen von den MDMS angebotenen Geschäftsvereinbarungen (insbesondere über Vertriebsentgelte), die Praxis der Anzeige in den MDMS, Trends auf dem digitalen Vertriebsmarkt und dem B2B-Vertriebsmarkt, Interaktionen zwischen CRS, Reisebüros und Verkehrsunternehmen sowie den Anteil und die Rolle von KMU in den verschiedenen Arten von MDMS.

Im Ergebnis liegt der Folgenabschätzung eine Vielzahl umfassender Quellen zugrunde, die für die verschiedenen Interessengruppen repräsentativ sind.

- **Folgenabschätzung**

Diesem Vorschlag ist ein Folgenabschätzungsbericht beigelegt. Der Entwurf des Folgenabschätzungsberichts wurde dem Ausschuss für Regulierungskontrolle (Regulatory Scrutiny Board, RSB) nach dessen ablehnender Stellungnahme vom 13. September 2023 am 10. März 2026 erneut vorgelegt. 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.

Im Rahmen der Folgenabschätzung wurde eine breite Palette möglicher politischer Maßnahmen und Optionen 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 Einzelnen wurden im Rahmen der Folgenabschätzung, die für diesen Vorschlag und den Vorschlag für die Verordnung über die Ausstellung von Eisenbahnfahrkarten zusammen durchgeführt wurde, vier Politikoptionen bewertet.

Option 1 stellt einen minimalistischen Ansatz dar. Sie umfasst allen vier Politikoptionen gemeinsame politische Maßnahmen, darunter solche zur Einführung von Mindestanforderungen, mit denen gewährleistet werden soll, dass MDMS mit Informationen und Daten fair umgehen. Außerdem enthält sie die zentralen Grundsätze für sämtliche Geschäftsvereinbarungen zwischen unverzichtbaren MDMS-Anbietern und Verkehrsunternehmen sowie zwischen unverzichtbaren Eisenbahnunternehmen und MDMS-Anbietern.

Die Option trägt dem ersten spezifischen Ziel, die Transparenz zu stärken und gleiche Wettbewerbsbedingungen für Verkehrsunternehmen in Bezug auf MDMS zu schaffen, in vollem Umfang Rechnung, indem die Vorschriften des CRS-Verhaltenskodex auf alle MDMS-Anbieter ausgeweitet werden. Sie gibt Schwellenwerte für die Bestimmung von MDMS-Anbietern oder Eisenbahnunternehmen mit beträchtlicher Marktpräsenz vor, die je nachdem, auf welchem Markt sie besonders präsent sind, von nationalen Durchsetzungsstellen oder der Europäischen Kommission auszuweisen sind. Die Kommission wird eine Liste der MDMS-Anbieter mit beträchtlicher Marktpräsenz veröffentlichen. Solche Maßnahmen sind erforderlich, um sicherzustellen, dass Verkehrsunternehmen bei Geschäftsvereinbarungen mit unverzichtbaren MDMS-Anbietern geschützt sind – unter anderem durch Bestimmungen, die 1) sensible Geschäftsdaten der Verkehrsunternehmen schützen, 2) die Aufnahme ungerechtfertigter oder unnötiger Vertragsbedingungen untersagen, die dem Abschluss der Vereinbarung entgegenstehen könnten, und 3) dafür sorgen, dass der Vergütung für MDMS-Anbieter faire, angemessene und nicht diskriminierende Kriterien zugrunde liegen. 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 Netzwerk solcher Behörden gebildet, um die einheitliche Durchsetzung in der gesamten EU zu gewährleisten. Darüber hinaus würden die MDMS-Anbieter verpflichtet, Informationen über Treibhausgasemissionen anzuzeigen, sofern diese von den Verkehrsunternehmen zur Verfügung gestellt werden, während die B2C-MDMS-Anbieter den Behörden Daten für das Mobilitätsmanagement übermitteln müssten.

Um sicherzustellen, dass das über MDMS erhältliche Angebot an Schienenverkehrsdiensten möglichst umfassend ist, wird bei dieser Politikoption – im Rahmen der Verordnung über die Ausstellung von Eisenbahnfahrkarten – den MDMS-Anbietern Schutz bei Geschäftsvereinbarungen mit unverzichtbaren Eisenbahnunternehmen gewährt, indem Vorschriften zu Vertriebsgebühren festgelegt und restriktive Klauseln in Verträgen (Ausschließlichkeitsklauseln, unbillige und ungerechtfertigte Bedingungen, Marketingklauseln und andere technische Beschränkungen) verboten werden, und damit der ungleichen Verhandlungsposition beim Aushandeln von Geschäftsvereinbarungen begegnet.

Die Politikoptionen 2, 3 und 4 bauen auf Option 1 auf und betreffen nur die Verordnung über die Ausstellung von Eisenbahnfahrkarten.

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Zwar wird mit der Initiative eine neue Verpflichtung für die Mitgliedstaaten, unverzichtbare MDMS auszuweisen und Streitigkeiten zwischen den Parteien beizulegen, eingeführt, der zusätzliche Verwaltungsaufwand für die Behörden wird jedoch auf ein Minimum beschränkt. Der Vorschlag baut darauf auf, dass die Mitgliedstaaten in einschlägigen Bereichen bereits über für die Streitbeilegung zuständige Behörden wie Wettbewerbsbehörden und Regulierungsstellen für den Verkehr und die Eisenbahn verfügen.

- **Grundrechte**

Der Vorschlag hätte keine wesentlichen negativen Auswirkungen auf die Grundrechte oder den Datenschutz. Die Datenschutz-Grundverordnung gewährleistet einen einheitlichen Datenschutz für Einzelpersonen und damit für die Nutzer der B2C-MDMS. Im Hinblick auf B2B-MDMS ist das Inkrafttreten der Datenschutz-Grundverordnung zudem ein wichtiger Grund für die Überarbeitung und Aufhebung der Datenschutzvorschriften des CRS-Verhaltenskodex. Indem die Rechtsvorschriften vereinfacht werden, werden Doppelregelungen und Spielräume für etwaige Unstimmigkeiten beseitigt.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Es wären zwei Vollzeitäquivalente (VZÄ) erforderlich, um die Kommission bei der Ausweisung von MDMS-Anbietern mit beträchtlicher Marktpräsenz, der lückenlosen Koordinierung mit den nationalen Durchsetzungsstellen und der Pflege und Aktualisierung des einschlägigen öffentlichen Verzeichnisses zu unterstützen, damit Markttransparenz und eine wirksame Rechtsdurchsetzung gewährleistet sind.

5. WEITERE ANGABEN

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

Die Kommission wird die Durchführung dieser Verordnung durch eine Reihe von Maßnahmen und Kernindikatoren überwachen, mit denen die Fortschritte beim Erreichen der Ziele gemessen werden. Spätestens fünf Jahre nach Beginn der Durchführung wird die Kommission überprüfen, inwieweit die Ziele dieser Verordnung erreicht wurden.

Auch die Synergien zwischen diesem Vorschlag und dem Vorschlag für eine Verordnung über die Ausstellung von Eisenbahnfahrkarten und das Zusammenspiel mit der Überarbeitung der Verordnung über die Rechte der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr werden zu analysieren sein.

Verbesserungen auf dem Online-Ticketmarkt werden im Rahmen der Marktüberwachung durch die nationalen Durchsetzungsstellen und die Kommission bewertet. Informationen über Sanktionen werden zwischen den Behörden im EU-Netzwerk für die Rechtsdurchsetzung ausgetauscht, um die Koordinierung zu unterstützen. Die Verbraucherzufriedenheit in der EU wird alle zwei Jahre anhand von Eurobarometer-Umfragen zur Verfügbarkeit von Reiseinformationen und zur Einfachheit des Buchens für Reisende gemessen.

- **Ausführliche Erläuterung der einzelnen Bestimmungen des Vorschlags**

Der Vorschlag sieht eine neue Verordnung vor, die wie folgt aufgebaut ist:

In Artikel 1 sind die Ziele und der Gegenstand der Verordnung festgelegt.

In Artikel 2 ist der Anwendungsbereich der Verordnung festgelegt.

Artikel 3 enthält eine Aufstellung von Begriffsbestimmungen.

In Artikel 4 ist das Verfahren zur Ausweisung von B2C-MDMS-Anbietern mit beträchtlicher Marktpräsenz festgelegt.

In Artikel 5 sind die Bedingungen festgelegt, die B2C-MDMS-Anbieter mit beträchtlicher Marktpräsenz und B2B-MDMS-Anbieter in Geschäftsvereinbarungen mit Verkehrsunternehmen einhalten müssen.

In Artikel 6 sind die Bedingungen festgelegt, die B2B-MDMS-Anbieter in Geschäftsvereinbarungen mit abonnierten Nutzern einhalten müssen.

In Artikel 7 sind Pflichten in Bezug auf die neutrale Anzeige und Kriterien für die Reihenfolge für alle MDMS-Anbieter festgelegt.

Artikel 8 enthält Vorschriften über Marketingdaten für alle MDMS-Anbieter.

Artikel 9 enthält Vorschriften für die Anzeige von Informationen über Treibhausgasemissionen bzw. Emissionen in Kohlendioxidäquivalent für alle MDMS-Anbieter.

Artikel 10 enthält Vorschriften über die Datenweitergabe an Behörden für den öffentlichen Verkehr für alle B2C-MDMS-Anbieter.

Artikel 11 enthält Vorschriften über die gleichwertige Behandlung von Luftfahrtunternehmen in Drittländern.

In Artikel 12 sind die Aufgaben der nationalen Durchsetzungsstellen festgelegt.

Artikel 13 enthält Vorschriften über Beschwerden.

In Artikel 14 sind Sanktionen für Verstöße gegen die Verordnung festgelegt.

In Artikel 15 sind die Bedingungen für die Ausübung der Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte festgelegt.

Artikel 16 regelt das Ausschussverfahren.

In Artikel 17 sind Überprüfungs- und Berichterstattungspflichten festgelegt.

Mit Artikel 18 wird der CRS-Verhaltenskodex aufgehoben.

Artikel 19 enthält das Datum des Inkrafttretens der Verordnung.

In Anhang I sind Schwellenwerte für die Ausweisung unverzichtbarer B2C-MDMS auf nationaler und Unionsebene festgelegt.

Anhang II enthält eine Entsprechungstabelle für die Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 80/2009.

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über multimodales Buchen und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 80/2009

(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 und Artikel 100 Absatz 2,
auf Vorschlag der Europäischen Kommission,
nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,
nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses¹,
nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen²,
gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,
in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Der multimodale Verkehr hat das Potenzial, das Verkehrssystem der Union nachhaltiger und effizienter zu machen und damit die Ziele des europäischen Grünen Deals³, der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität⁴ und der Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates⁵ zu fördern, wonach die Mitgliedstaaten die Nettotreibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 % und bis 2040 um 90 % gegenüber dem Stand von 1990 senken und bis 2050 Klimaneutralität erreichen müssen. Im Personenverkehr könnte der Übergang zu einem multimodalen Verkehrssystem durch Anbieter gewerblicher multimodaler digitaler Mobilitätsdienste (multimodal digital mobility service, MDMS) sowohl für Verbraucher (business-to-consumer, B2C) als auch für Unternehmen (business-to-business, B2B) unterstützt werden, die es Endnutzern und gewerblichen Nutzern erleichtern, geeignete Verkehrsprodukte für ihre Reisen ausfindig zu machen, zu vergleichen, zu kombinieren und zu kaufen. Diese B2C- und B2B-MDMS-Anbieter betreiben Dienste, die Verkehrs- und Reiseinformationen für Fernreisen (z. B. über Fahr- bzw. Flugpläne, Kapazitätsangebot und Preise) für mindestens einen Verkehrsträger bereitstellen und entweder direkt oder durch Weiterverlinkung den Vertrieb von Tickets für zwei oder mehr Verkehrsunternehmen ermöglichen.

¹ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

² ABl. C [...] vom [...], S. [...].

³ Mitteilung der Kommission „Der europäische Grüne Deal“ vom 11.12.2019 (COM/2019/640 final).

⁴ Mitteilung der Kommission „Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen“ vom 9.12.2020 (COM(2020) 789 final).

⁵ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

- (2) Um fairen Wettbewerb und Innovation zu fördern, sollten gemeinsame Vorschriften festgelegt werden, die gleiche Wettbewerbsbedingungen auf dem Ticketvertriebsmarkt gewährleisten, insbesondere in Bezug auf die Sichtbarkeit, Zugänglichkeit und den Vertrieb von Fern- und Regionalverkehrsdiensten innerhalb der Union. Mit diesen Vorschriften sollte sichergestellt werden, dass Endnutzer und gewerbliche Nutzer die am besten geeignete Reiseoption erwerben können, einschließlich Reisen, bei denen verschiedene Verkehrsträger oder Verkehrsunternehmen kombiniert werden.
- (3) Die Verordnung (EG) Nr. 80/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates⁶ soll faire und unparteiische Bedingungen für Luftfahrt- und Schienenverkehrsunternehmen in CRS gewährleisten, wodurch gleichzeitig die Interessen der Verbraucher gewahrt werden. Angesichts der andauernden Markt- und technologischen Entwicklungen ist es unerlässlich, diese Grundsätze der Fairness und Unparteilichkeit auf neu entstehende Geschäftsmodelle auszuweiten, die Funktionen bieten, die mit denen von CRS vergleichbar sind.
- (4) Um die Gleichbehandlung aller Verkehrsunternehmen zu gewährleisten, sollten Anbieter gewerblicher multimodaler digitaler Mobilitätsdienste für Unternehmen in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen, wenn ihre Dienste und Verkehrsprodukte gewerblichen Nutzern in der Union zugänglich sind, d. h. wenn sich die Verkaufsstelle in der Union befindet. Sie sollten auch dann in den Anwendungsbereich der vorliegenden Verordnung fallen, wenn sich die Verkaufsstelle zwar außerhalb der Union befindet, die dem Verkehrsprodukt zugrunde liegende Verkehrsdienst jedoch ganz oder teilweise im Gebiet der Union erbracht wird.
- (5) Die MDMS-Anbietern aus dieser Verordnung erwachsenden Verpflichtungen sollten die Verordnung (EU) XXX (RTR) des Europäischen Parlaments und des Rates nicht berühren.
- (6) Die MDMS-Anbietern aus dieser Verordnung erwachsenden Verpflichtungen sollten die Verordnungen (EU) 2022/2065⁷ und (EU) 2022/1925⁸ des Europäischen Parlaments und des Rates nicht berühren. Insbesondere soll diese Verordnung mit der Einführung einer Verpflichtung für B2C- und B2B-MDMS-Anbieter zur neutralen Anzeige von Verkehrsprodukten oder Kombinationen von Verkehrsprodukten anhand spezifischer Kriterien für die Reihenfolge die Verpflichtungen, die Anbietern von Vermittlungsdiensten, einschließlich Online-Plattformen und Online-Suchmaschinen im Sinne der Verordnung (EU) 2022/2065, gemäß der Verordnung (EU) 2022/2065 in der Union auferlegt werden, nur ergänzen, nicht aber beeinträchtigen. Ebenso sollen die Verpflichtungen, die B2C-MDMS-Anbietern mit beträchtlicher Marktpräsenz und B2B-MDMS-Anbietern auferlegt werden, die Verordnung (EU) 2022/1925 ergänzen, da die vorliegende Verordnung ähnliche Anforderungen für Dienste vorsieht, die zwar nicht in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) 2022/1925 fallen, aber dennoch für gewerbliche Nutzer oder Endnutzer unerlässlich sein können.

⁶ Verordnung (EG) Nr. 80/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Januar 2009 über einen Verhaltenskodex in Bezug auf Computerreservierungssysteme und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 2299/89 des Rates (ABl. L 35 vom 4.2.2009, S. 47, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/80/oj>).

⁷ 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>).

⁸ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/1925/oj>).

- (7) Da ein Verkehrsunternehmen, das ein Verkehrsprodukt zumindest teilweise im Rahmen einer Code-Sharing-Vereinbarung oder einer Interlining-Vereinbarung anbietet, damit eine bessere Konnektivität für die eigenen Fahr- bzw. Fluggäste anstrebt, sollte ein Verkehrsprodukt, das im Rahmen einer solchen Vereinbarung angeboten wird, nur dem vermarktenden Verkehrsunternehmen zugerechnet und nicht als Verkehrsprodukt von zwei oder mehr Verkehrsunternehmen betrachtet werden.
- (8) B2C-MDMS-Anbieter können einen beträchtlichen Anteil am Gesamtwert oder Gesamtvolumen der auf Unionsebene oder nationaler Ebene verkauften Tickets für einen oder mehrere Verkehrsträger erreichen und damit einen vorherrschenden Zugangspunkt für Endnutzer darstellen. Eine solche Marktposition kann sich aus einer starken oder historischen Präsenz auf den zugrunde liegenden Verkehrsmärkten ergeben und einen erheblichen Anreiz darstellen, bestimmte Verkehrsprodukte zulasten von Wettbewerbern hervorzuheben. Diese strategische Position gegenüber den Endnutzern ermöglicht es den betreffenden B2C-MDMS-Anbietern, den Zugang zum Online-Ticketvertriebsmarkt zu beeinflussen, etwa indem sie die Chancen für neue Marktteilnehmer einschränken oder teilnehmenden Verkehrsunternehmen ungerechtfertigte Vertragsbedingungen auferlegen. Zu diesen Bedingungen können die Einführung unverhältnismäßig hoher Vertriebsgebühren oder unbillige Praktiken der Datenverarbeitung und des Informationsaustauschs gehören. Angesichts ihrer zentralen Rolle sollten diese B2C-MDMS-Anbieter für jeden Verkehrsträger im geografischen Gebiet, in dem dies der Fall ist, als Anbieter mit beträchtlicher Marktpräsenz ausgewiesen werden. Ausgewiesene MDMS-Anbieter sollten daher zusätzlichen Vorschriften unterliegen, mit denen ein fairer Wettbewerb, Transparenz und eine diskriminierungsfreie Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen gewährleistet wird. Meta-Suchmaschinen, die nur auf Verkehrsprodukte weiterverlinken, verkaufen Verkehrsprodukte nicht direkt und haben daher keine im Hinblick auf den Vertrieb beträchtliche Marktpräsenz.
- (9) Websites oder Apps von Verkehrsunternehmen, die ausschließlich ihre eigenen Verkehrsprodukte oder die von Unternehmen derselben Unternehmensgruppe anbieten, werden nicht als MDMS-Anbieter angesehen, da sie keine Verkehrsprodukte von Wettbewerbern anbieten. Als solche sind sie für die Verbraucher eindeutig erkennbar. Darüber hinaus bieten diese Websites und Apps keine Dienste an, die mit den von einem MDMS-Anbieter erbrachten Diensten vergleichbar wären, etwa die Bündelung und den Vergleich von Verkehrsprodukten der Wettbewerber. Anders als MDMS ermöglichen Online-Suchmaschinen im Sinne von Artikel 2 Nummer 5 der Verordnung (EU) 2019/1150 des Europäischen Parlaments und des Rates⁹ den Nutzern, Anfragen einzugeben, um prinzipiell auf allen Websites oder auf allen Websites in einer bestimmten Sprache eine Suche vorzunehmen, darunter auch auf Websites, auf denen Verkehrsprodukte verkauft werden. Allein die Tatsache, dass eine Online-Suchmaschine Ergebnisse liefert, die Verkehrsprodukte umfassen, sollte nicht ausreichen, um sie als B2C-MDMS einzustufen.
- (10) B2B-MDMS-Anbieter fungieren als Geschäftspartner von Luftfahrt- und Schienenverkehrsunternehmen, Reisebüros und Geschäftsreisebüros. Ein erheblicher Anteil der Flugbuchungen erfolgt über B2B-MDMS-Anbieter, wodurch diese zu wichtigen Zugangstoren zu gewerblichen Nutzern und letztlich Endnutzern werden. Die strategische Position von B2B-MDMS-Anbietern ermöglicht es ihnen, den

⁹ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1150/oj>).

Zugang von Verkehrsunternehmen zu Reisebüros und Geschäftsreisebüros und damit zu Endnutzern zu beeinflussen. Angesichts ihrer zentralen Rolle sollten B2B-MDMS-Anbieter zusätzlichen Verpflichtungen unterliegen, mit denen ein fairer Wettbewerb, Transparenz und eine diskriminierungsfreie Zusammenarbeit gewährleistet wird.

- (11) B2C-MDMS-Anbieter, die in einem Mitgliedstaat als Anbieter mit beträchtlicher Marktpräsenz für einen bestimmten Verkehrsträger ausgewiesen wurden, sollten nicht von der Verpflichtung befreit werden, die nationalen Behörden anderer Mitgliedstaaten über ihre beträchtliche Marktpräsenz in deren Hoheitsgebiet zu unterrichten, damit sie erforderlichenfalls auch in diesen Mitgliedstaaten entsprechend ausgewiesen werden können.
- (12) Schließen B2C-MDMS-Anbieter mit beträchtlicher Marktpräsenz und B2B-MDMS-Anbieter Geschäftsvereinbarungen mit Verkehrsunternehmen, sollten sie bestimmte Bedingungen erfüllen. Insbesondere sollten sie keine Ausschließlichkeitsklauseln für die Inanspruchnahme ihres Dienstes vorsehen oder Beschränkungen auferlegen, die es den Verkehrsunternehmen erschweren, andere Buchungskanäle, einschließlich der eigenen Online-Buchungsplattform, Direktvertriebssysteme oder Callcenter, frei zu nutzen. Der Grund hierfür ist, dass solche Praktiken Marktzutrittsschranken für konkurrierende Dienste und/oder Verkehrsunternehmen schaffen, die Auswahlmöglichkeiten der Verbraucher einschränken und letztlich die gleichen Ausgangsbedingungen, die für ein wettbewerbsorientiertes und innovatives Marktumfeld erforderlich sind, unterminieren könnten. Die Preisgestaltung oder sonstige allgemeine Bedingungen sollten als unbillig gelten, wenn sie zu einem Ungleichgewicht der Rechte und Pflichten zulasten der Verkehrsunternehmen führen oder dem B2C-MDMS-Anbieter mit beträchtlicher Marktpräsenz oder dem B2B-MDMS-Anbieter einen Vorteil verschaffen, der in keinem Verhältnis zu dem Dienst steht, den der MDMS-Anbieter den Verkehrsunternehmen erbringt. Die folgenden Maßstäbe können als Orientierung dienen, um die Fairness der Preisgestaltung und sonstiger allgemeiner Bedingungen zu bestimmen: Preise oder Bedingungen, die von anderen MDMS-Anbietern für gleiche oder vergleichbare Dienste verlangt bzw. auferlegt werden; Preise oder Bedingungen, die vom MDMS-Anbieter für verschiedene verbundene oder vergleichbare Leistungen oder für verschiedene Arten von Nutzern verlangt bzw. auferlegt werden; Preise oder Bedingungen, die vom MDMS-Anbieter für den gleichen Dienst in verschiedenen geografischen Regionen verlangt bzw. auferlegt werden; Preise oder Bedingungen, die vom MDMS-Anbieter für den gleichen Dienst, die er dem in ihn integrierten Verkehrsunternehmen erbringt, verlangt bzw. auferlegt werden. Wurde ein B2C-MDMS-Anbieter als B2C-MDMS-Anbieter mit beträchtlicher Marktpräsenz auf Unionsebene ausgewiesen, so sollte er diese spezifischen Vorschriften in der gesamten Union einhalten.
- (13) Die den MDMS-Anbietern aus dieser Verordnung erwachsenden Verpflichtungen sollten Artikel 101 und Artikel 102 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) sowie die Anwendung nationaler Wettbewerbsvorschriften unberührt lassen. Mit dieser Verordnung soll ein anderes Rechtsgut geschützt werden als das bereits durch die Wettbewerbsvorschriften der Union geschützte Rechtsgut. Die Kommission sollte jährlich Informationen von B2C-MDMS-Anbietern erhalten, um die Entwicklung der Ticketmärkte und die Interaktion zwischen diesen Anbietern und den Verkehrsunternehmen und Nutzern zu überwachen. Sollte der Wettbewerb oder die Interessen der Verkehrsunternehmen oder Nutzer bei einem der Verkehrsträger oder wesentlichen Segmente auf nationaler oder Unionsebene oder der damit verbundenen Ticketausstellungsdienste beeinträchtigt

werden, kann die Kommission im Rahmen bestehender Instrumente, einschließlich der Artikel 101 und 102 AEUV, tätig werden oder andere Maßnahmen in Erwägung ziehen, etwa die Koordinierung mit den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten.

- (14) Marktvorgänge können im Bereich der MDMS-Anbieter oft keine fairen wirtschaftlichen Ergebnisse gewährleisten. Die Artikel 101 und 102 AEUV sind zwar auf das Verhalten von MDMS-Anbietern 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, was eine umfassende Untersuchung oft sehr komplexer Fakten auf Einzelfallbasis erfordert. Außerdem wirft das Verhalten von MDMS-Anbietern, 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.
- (15) Um die Interessen der Verbraucher zu schützen und ihr Vertrauen in MDMS zu stärken, sollten die B2C- und B2B-MDMS Endnutzern und gewerblichen Nutzern Verkehrsprodukte so anzeigen, dass kein Verkehrsunternehmen gegenüber einem anderen Verkehrsunternehmen unbillig bevorzugt wird. Die Bestimmungen dieser Verordnung über die neutrale Anzeige des Endpreises und der Reisedauer sollten die Anwendung bestehender Vorschriften über bezahlte Werbung unberührt lassen¹⁰.
- (16) Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates¹¹ müssen die öffentlich angezeigten Flugpreise der Luftfahrtunternehmen alle anwendbaren Steuern und Gebühren, Zuschläge und Entgelte umfassen, die unvermeidbar und zum Zeitpunkt der Veröffentlichung vorhersehbar sind. Fakultative Zusatzkosten werden auf klare, transparente und eindeutige Art und Weise am Beginn jedes Buchungsvorgangs mitgeteilt. Luftfahrtunternehmen und B2B-MDMS-Anbieter sollten sicherstellen, dass B2C-MDMS-Anbieter Informationen über Flugpreise so erhalten, dass sie ihren Verpflichtungen gemäß Artikel 23 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 nachkommen können. Bei der Anzeige von Informationen müssen B2C-MDMS-Anbieter die Anforderungen der Richtlinie (EU) 2019/882 des Europäischen Parlaments und des Rates¹² erfüllen und insbesondere audiovisuelle Optionen anbieten.
- (17) B2C-MDMS-Anbieter und B2B-MDMS-Anbieter sollten Daten zu Treibhausgasemissionen bzw. Emissionen in Kohlendioxidäquivalent anzeigen, sofern diese Informationen von Verkehrsunternehmen bereitgestellt werden. Indem solche Daten für die Nutzer sichtbar gemacht werden, wird die Transparenz erhöht, eine fundiertere Entscheidungsfindung ermöglicht und das übergeordnete Ziel der Förderung ökologisch nachhaltiger Verkehrsangebote unterstützt. Durch die klare

¹⁰ Richtlinie 2005/29/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2005 über unlautere Geschäftspraktiken von Unternehmen gegenüber Verbrauchern im Binnenmarkt und zur Änderung der Richtlinie 84/450/EWG des Rates, der Richtlinien 97/7/EG, 98/27/EG und 2002/65/EG des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates (Richtlinie über unlautere Geschäftspraktiken) (ABl. L 149 vom 11.6.2005, S. 22, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2005/29/oj>).

¹¹ Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft (ABl. L 293 vom 31.10.2008, S. 3, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj>).

¹² Richtlinie (EU) 2019/882 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 über die Barrierefreiheitsanforderungen für Produkte und Dienstleistungen (ABl. L 151 vom 7.6.2019, S. 70, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj>).

Anzeige von Emissionsinformationen können MDMS-Anbieter dazu beitragen, das Bewusstsein für die Umweltauswirkungen verschiedener Reiseoptionen zu schärfen und den Übergang zu emissionsärmeren Alternativen zu fördern. Da MDMS-Anbieter selbst nicht über diese Informationen verfügen, sollten sie keinen zusätzlichen Verpflichtungen hinsichtlich der Anzeige von Emissionsdaten unterliegen; sie sollten nur die von den Verkehrsunternehmen gemäß den geltenden Rechtsvorschriften bereitgestellten Daten anzeigen. Bei der Weitergabe von Emissionsdaten an MDMS-Anbieter sollten die Verkehrsunternehmen die Anforderungen der Verordnung (EU) XX/XX (CEEU) erfüllen, erforderlichenfalls im Einklang mit der Durchführungsverordnung (EU) 2024/3170 der Kommission¹³, deren Artikel 6 vorsieht, dass Luftfahrtunternehmen Flugemissionen nur im Einklang mit der genannten Durchführungsverordnung anzeigen dürfen.

- (18) Die Anforderungen an die neutrale Anzeige sollten nicht für B2B-MDMS-Anbieter gelten, wenn ihre Dienste von einem Verkehrsunternehmen oder einer Gruppe von Verkehrsunternehmen in eigenen Geschäfts- oder Verkaufsstellen oder auf klar als unternehmenseigen gekennzeichneten Websites genutzt werden, da hierbei nicht die Gefahr besteht, dass ein Verkehrsunternehmen gegenüber einem anderen bevorzugt wird.
- (19) Luftfahrtunternehmen aus der Union und aus Drittstaaten sollten in Bezug auf B2B- und B2C-MDMS gleich behandelt werden.
- (20) Die Behörden benötigen Daten, um die Planung öffentlicher Verkehrsdienste und des umfassenderen Mobilitätssystems zu unterstützen, einschließlich der Entwicklung und Bewertung von Plänen für nachhaltige urbane Mobilität. MDMS-Daten können dazu beitragen, die Attraktivität öffentlicher Verkehrsdienste zu beurteilen, die Angemessenheit der derzeitigen Angebote (z. B. Strecken, Taktung, Zeitpläne, Effizienz der Multimodalität) zu überprüfen und die Infrastruktur (z. B. Busspuren, Radwege) zu bewerten. Diese Daten können ferner dabei helfen, neue Mobilitätsprodukte und -pakete sowie Bedarfsuntersuchungen zu konzipieren.
- (21) Um das Ziel dieser Verordnung zu erreichen, gemeinsame Unionsvorschriften für B2C-MDMS-Anbieter mit beträchtlicher Marktpräsenz auf nationaler oder Unionsebene festzulegen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 AEUV Rechtsakte zur Änderung der Schwellenwerte für die Ausweisung von B2C-MDMS-Anbietern mit beträchtlicher Marktpräsenz auf nationaler oder Unionsebene zu erlassen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt, die mit den Grundsätzen im Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung¹⁴ niedergelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Ausarbeitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

¹³ Durchführungsverordnung (EU) 2024/3170 der Kommission vom 18. Dezember 2024 zur Festlegung detaillierter Bestimmungen über das nach Artikel 14 der Verordnung (EU) 2023/2405 des Europäischen Parlaments und des Rates eingerichtete freiwillige Umweltkennzeichnungssystem zur Schätzung der Umweltleistung von Flügen (Flugemissionskennzeichen) (ABl. L, 2024/3170, 31.12.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/3170/oj).

¹⁴ ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1. ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinst/2016/512/oj.

- (22) Der Kommission sollten Durchführungsbefugnisse übertragen werden, um B2C-MDMS-Anbieter mit beträchtlicher Marktpräsenz in der Union auszuweisen sowie in Fällen der Diskriminierung in einem Drittland B2B-MDMS-Anbieter in der Union aufzufordern, Luftfahrtunternehmen aus dem betreffenden Drittland in einer Weise zu behandeln, die der Behandlung von Luftfahrtunternehmen der Union in dem betreffenden Drittland gleichwertig ist. Diese Befugnisse sollten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁵ ausgeübt werden.
- (23) Wird ein in einem oder mehreren Mitgliedstaat(en) als B2C-MDMS-Anbieter mit beträchtlicher Marktpräsenz ausgewiesener Anbieter als B2C-MDMS-Anbieter mit beträchtlicher Marktmacht auf Unionsebene ausgewiesen, so bleiben die Mitgliedstaaten, in denen der B2C-MDMS-Anbieter als Anbieter mit beträchtlicher Marktpräsenz ausgewiesen wurde, für die Durchsetzung dieser Verordnung gegenüber dem betreffenden B2C-MDMS-Anbieter für den Zeitraum vor dessen Ausweisung als B2C-MDMS-Anbieter mit beträchtlicher Marktmacht auf Unionsebene zuständig.
- (24) Das Ziel dieser Verordnung, nämlich die Festlegung gemeinsamer Vorschriften für B2B- und B2C-MDMS-Anbieter in Bezug auf Verkehrsprodukte, die in der Union angeboten oder genutzt werden, kann nicht hinreichend verwirklicht werden, wenn die Mitgliedstaaten einzeln handeln. Grund dafür sind der grenzüberschreitende Charakter digitaler Mobilitätsdienste und die Notwendigkeit, Interoperabilität, Kohärenz und Rechtssicherheit auf allen nationalen Märkten zu gewährleisten. Um eine Marktfragmentierung zu vermeiden und gleiche Wettbewerbsbedingungen für Verkehrsunternehmen und MDMS-Anbieter in der gesamten Union zu gewährleisten, sind Maßnahmen auf Unionsebene erforderlich. Die Union kann im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das für die Verwirklichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.
- (25) Aufgrund der veränderten Marktbedingungen und des technologischen Wandels sind manche Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 80/2009 nicht mehr zeitgemäß, während andere Bestimmungen nach wie vor relevant, aber nicht mehr zweckmäßig sind und aktualisiert werden müssen. So sind die besonderen Vorschriften für Mutterunternehmen nicht mehr relevant, da die Luftfahrtunternehmen ihre CRS vollständig veräußert haben. Folglich sollten auch die damit verbundenen Prüfungs- und Berichtspflichten in Bezug auf ihre Eigentumsstruktur aufgehoben werden, da sie untrennbar mit diesen Vorschriften verbunden sind. Die Bestimmungen über den Schutz personenbezogener Daten werden nun in der gesamten Union gemäß den Vorschriften der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁶ konsequent durchgesetzt. Abschnitt 6 der Verordnung (EG) Nr. 80/2009 über Verstöße und Sanktionen wird durch die Vorschriften dieser Verordnung ersetzt. Die anderen Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 80/2009 sollten beibehalten werden, da sie weiterhin relevant sind; sie sollten aktualisiert werden, um den veränderten

¹⁵ 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>).

¹⁶ 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>).

Marktbedingungen und dem technologischen Wandel Rechnung zu tragen und für alle Anbieter, die im Rahmen gewerblicher digitaler Reservierungsdienste für Unternehmen ähnliche Funktionen wahrnehmen, gleiche Wettbewerbsbedingungen zu gewährleisten. Insbesondere sollten die Vorschriften für die Neutralität der Anzeige aktualisiert werden, um allen Anbietern mehr Flexibilität bei der Anordnung von Verkehrsprodukten in einer Reihenfolge entsprechend den neuesten technologischen Entwicklungen zu ermöglichen. Die Verordnung (EG) Nr. 80/2009 sollte daher aufgehoben und die einschlägigen Bestimmungen in die vorliegende Verordnung aufgenommen werden —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Kapitel 1

Gegenstand, Anwendungsbereich und Begriffsbestimmungen

Artikel 1

Gegenstand

Mit dieser Verordnung wird ein Rahmen für die Einführung und Nutzung gewerblicher multimodaler digitaler Mobilitätsdienste für Verbraucher sowie gewerblicher multimodaler digitaler Mobilitätsdienste für Unternehmen geschaffen, um die multimodale und betreiberübergreifende Mobilität von Personen zu erleichtern.

Die Verordnung enthält einheitliche Kooperationsvorschriften, die gleiche Wettbewerbsbedingungen für die Anbieter der multimodalen digitalen Mobilitätsdienste, die gewerblichen Nutzer dieser Dienste und die Verkehrsunternehmen, die die betreffenden Verkehrsdienste erbringen, gewährleisten. Zudem enthält sie Vorschriften über die Informationen, die diese Anbieter gewerblichen Nutzern, Endnutzern und Behörden für den öffentlichen Verkehr zur Verfügung stellen müssen.

Artikel 2

Anwendungsbereich

- (1) Diese Verordnung gilt für
 - a) gewerbliche Anbieter multimodaler digitaler Mobilitätsdienste für Verbraucher, wenn sie Endnutzern in der Union Verkehrsprodukte für Reisen innerhalb der Union, in die Union oder aus der Union anbieten, mit Ausnahme von Verkehrsdiensten, deren Hauptzweck darin besteht, den Verkehrsbedarf in einem städtischen Zentrum oder Ballungsraum, auch einem grenzüberschreitenden Ballungsraum, oder den Verkehrsbedarf zwischen einem solchen städtischen Zentrum oder Ballungsraum und dessen Umgebung zu decken;
 - b) gewerbliche Anbieter multimodaler digitaler Mobilitätsdienste für Unternehmen, wenn sie gewerblichen Nutzern in der Union Verkehrsprodukte anbieten oder der dem Verkehrsprodukt zugrunde liegende Verkehrsdienst ganz oder teilweise im Gebiet der Union erbracht wird;
 - c) Verkehrsunternehmen, wenn sie eine Geschäftsvereinbarung mit einem der unter den Buchstaben a und b genannten Anbieter geschlossen haben.

- (2) Diese Verordnung gilt nicht für Online-Suchmaschinen im Sinne des Artikels 2 Nummer 5 der Verordnung (EU) 2019/1150.
- (3) Die in dieser Verordnung festgelegten Verpflichtungen gelten nicht für
 - a) gewerbliche Anbieter multimodaler digitaler Mobilitätsdienste für Verbraucher, bei denen es sich um kleine oder mittlere Unternehmen im Sinne des Artikels 2 des Anhangs der Empfehlung 2003/361/EG der Kommission¹⁷ handelt;
 - b) gewerbliche Anbieter multimodaler digitaler Mobilitätsdienste für Unternehmen, bei denen es sich um kleine oder mittlere Unternehmen im Sinne des Artikels 2 des Anhangs der Empfehlung 2003/361/EG der Kommission handelt.
- (4) Diese Verordnung lässt die Artikel 101 und 102 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) und die Anwendung nationaler Wettbewerbsvorschriften unberührt.
- (5) Diese Verordnung lässt die Anwendung der Verordnung (EU) XX (RTR) und anderer Rechtsakte der Union mit Vorschriften über die Bereitstellung von Diensten der Informationsgesellschaft unberührt.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

- (1) „Dienst der Informationsgesellschaft“ einen Dienst im Sinne des Artikels 1 Absatz 1 Buchstabe b der Richtlinie (EU) 2015/1535 des Europäischen Parlaments und des Rates;
- (2) „gewerblicher multimodaler digitaler Mobilitätsdienst für Verbraucher“ oder „B2C-MDMS“ (business-to-consumer multimodal digital mobility service) einen Dienst der Informationsgesellschaft, der alle folgenden Bedingungen erfüllt:
 - a) er bietet Endnutzern Verkehrs- und Reiseinformationen, u. a. über Fahr- bzw. Flugpläne, Kapazitätsangebot und Preise für Verkehrsprodukte;
 - b) er vertreibt online oder verlinkt weiter auf Verkehrsprodukte von zwei oder mehr nicht derselben Unternehmensgruppe angehörenden Verkehrsunternehmen desselben Verkehrsträgers – wobei ein Verkehrsprodukt, das zumindest teilweise im Rahmen einer Code-Sharing-Vereinbarung oder einer Interlining-Vereinbarung angeboten wird, nur dem vermarktenden Unternehmen zuzurechnen ist;
- (3) „gewerblicher multimodaler digitaler Mobilitätsdienst für Unternehmen“ oder „B2B-MDMS“ (business-to-business multimodal digital mobility service) einen von einem Rechtsträger über IT-Systeme erbrachten Dienst, der gewerblichen Nutzern Verkehrs- und Reiseinformationen, u. a. über Fahr- bzw. Flugpläne, Kapazitätsangebot und Preise für Verkehrsprodukte von zwei oder mehr nicht derselben Unternehmensgruppe angehörenden

¹⁷ Empfehlung 2003/361/EG der Kommission vom 6. Mai 2003 betreffend die Definition der Kleinstunternehmen sowie der kleinen und mittleren Unternehmen (ABl. L 124 vom 20.5.2003, S. 36, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2003/361/oj>).

Verkehrsunternehmen desselben Verkehrsträgers – wobei ein Verkehrsprodukt, das zumindest teilweise im Rahmen einer Code-Sharing-Vereinbarung oder einer Interlining-Vereinbarung angeboten wird, nur dem vermarktenden Unternehmen zuzurechnen ist – bietet und gegebenenfalls ermöglicht, im Namen eines Kunden eine Buchung vorzunehmen oder ein Ticket auszustellen;

- (4) „Reise“ die durchgehende Beförderung von Personen, die mehrere Streckenabschnitte umfassen kann und von einem oder mehreren Unternehmen in Fahrzeugen eines oder mehrerer Verkehrsträger durchgeführt wird;
- (5) „Verkehrsdienst“ die allgemein zugängliche Beförderung von Personen im Luft-, Schienen-, Kraftomnibus- oder Schiffsverkehr nach einem veröffentlichten Flug- bzw. Fahrplan zwischen einem Abflugs- bzw. Abfahrtsort und einem Ankunftsart;
- (6) „Verkehrsprodukt“ einen spezifischen Verkehrsdienst mit einem bestimmten Preis;
- (7) „Ticket“ einen gültigen Nachweis über den Erwerb eines Verkehrsproduktes;
- (8) „Verkehrsunternehmen“ ein Beförderungsunternehmen, das Verkehrsdienste erbringt oder auf der Grundlage einer Kooperationsvereinbarung mit Beförderungsunternehmen, die eine Genehmigung für die Erbringung von Verkehrsdiensten im Gebiet der Union besitzen, Verkehrsdienste organisiert;
- (9) „Gruppe von Verkehrsunternehmen“ mindestens zwei Verkehrsunternehmen, die demselben Unternehmen im Sinne des Artikels 101 AEUV angehören;
- (10) „gewerblicher Nutzer“ jede natürliche oder juristische Person, die in Ausübung ihrer gewerblichen oder beruflichen Tätigkeit einen B2B-MDMS im Rahmen einer Geschäftsvereinbarung mit dem Anbieter dieses Dienstes, auch in Form eines Abonnements, zur Buchung von Verkehrsprodukten im Namen eines Kunden nutzt;
- (11) „Endnutzer“ jede natürliche oder juristische Person, die einen B2C-MDMS nutzt;
- (12) „Kunde“ jede natürliche oder juristische Person, die zum Zwecke des Erwerbs eines Verkehrsprodukts Kunde eines gewerblichen Nutzers ist;
- (13) „Weiterverlinkung“ die Weiterleitung des Endnutzers auf die einschlägigen Websites und Apps für Mobilität, auf denen die Verfügbarkeit eines oder mehrerer angezeigter Verkehrsprodukte überprüft und die vom Endnutzer ausgewählten Verkehrsprodukte erworben werden können;
- (14) „Vergütung“ eine Buchungsgebühr oder andere finanzielle Leistung, die das Verkehrsunternehmen für die von einem B2C-MDMS-Anbieter oder einem B2B-MDMS-Anbieter erbrachten Dienste entrichtet;
- (15) „Preis“ den Betrag, den der Endnutzer bzw. der Kunde für das Verkehrsprodukt unter den für dieses geltenden Bedingungen (z. B. obligatorische Sitzplatzreservierung) und verbundene Nebenleistungen (z. B. Gepäcktransfer) zu entrichten hat;
- (16) „Endpreis“ den Betrag, den der Endnutzer bzw. der Kunde beim Erwerb eines Verkehrsprodukts entrichtet und der den Preis und alle Abgaben, Steuern, Zuschläge und Buchungsgebühren umfasst, die unvermeidbar sind und deren Erhebung zum Zeitpunkt der Anzeige des Preises absehbar ist;

- (17) „Behörde für den öffentlichen Verkehr“ jede Behörde eines Mitgliedstaats, die für die Verkehrssteuerung oder die Planung und Verwaltung eines bestimmten Verkehrsnetzes oder Verkehrsdienstes im Gebiet des Mitgliedstaats zuständig ist;
- (18) „Vertriebseinrichtungen“ Funktionen, die ein B2B-MDMS-Anbieter für die Bereitstellung von Informationen über Fahr- bzw. Flugpläne, Kapazitätsangebot, Preise und verbundene Leistungen von Verkehrsunternehmen, für Buchungen und die Ausstellung von Tickets sowie für sonstige zugehörige Dienste anbietet.

Kapitel 2

B2C-MDMS-Anbieter mit beträchtlicher Marktpräsenz und B2B-MDMS-Anbieter

Artikel 4

Ausweisung von B2C-MDMS-Anbietern mit beträchtlicher Marktpräsenz

1. B2C-MDMS-Anbieter unterrichten die Kommission und den Mitgliedstaat ihrer Niederlassung jedes Jahr über die Anzahl und den Wert der je Verkehrsträger und Jahr in den einzelnen Mitgliedstaaten verkauften Tickets.
2. Ein B2C-MDMS-Anbieter wird für jeden Verkehrsträger, für den er die in Anhang I Nummer 1 festgelegten Schwellenwerte erreicht, als B2C-MDMS-Anbieter mit beträchtlicher Marktpräsenz auf Unionsebene ausgewiesen. Ein B2C-MDMS-Anbieter, der die genannten Schwellenwerte erreicht, teilt dies der Kommission für jeden betroffenen Verkehrsträger mit. Eine Ausweisung gemäß diesem Absatz hat Vorrang vor einer denselben Verkehrsträger betreffenden Ausweisung auf nationaler Ebene.
3. Ein B2C-MDMS-Anbieter wird für jeden Verkehrsträger, für den er die in Anhang I Nummer 2 festgelegten Schwellenwerte erreicht, als B2C-MDMS-Anbieter mit beträchtlicher Marktpräsenz auf nationaler Ebene ausgewiesen. Ein B2C-MDMS-Anbieter, der die genannten Schwellenwerte erreicht, teilt dies der nationalen Durchsetzungsstelle des Mitgliedstaats, in dem er die genannten Schwellenwerte erreicht hat, für jeden betroffenen Verkehrsträger mit.
4. Abweichend von der Verpflichtung gemäß Absatz 3 dieses Artikels, die nationalen Durchsetzungsstellen zu unterrichten, wenn die in Anhang I Nummer 2 festgelegten Schwellenwerte erreicht werden, teilt ein B2C-MDMS-Anbieter, der sowohl die in Anhang I Nummer 1 festgelegten Schwellenwerte als auch die in Anhang I Nummer 2 festgelegten Schwellenwerte erreicht, dies nur der Kommission für jeden betroffenen Verkehrsträger mit.
5. B2C-MDMS-Anbieter übermitteln alle Mitteilungen und Informationen gemäß den Absätzen 1 bis 4 dieses Artikels bis zum 31. Januar des Jahres, das auf das Haushaltsjahr folgt, für das die in Anhang I festgelegten Schwellenwerte betrachtet werden. Abweichend von der Verpflichtung gemäß den Absätzen 2 und 3 dieses Artikels, entweder die Kommission oder die zuständigen nationalen Durchsetzungsstellen zu unterrichten, wenn die in Anhang I Nummern 1 oder 2 festgelegten Schwellenwerte erreicht werden, muss ein gemäß einem der genannten Absätze ausgewiesener B2C-MDMS-Anbieter keine weiteren Mitteilungen mehr für

die betreffenden Verkehrsträger einreichen, sofern die in Anhang I festgelegten Schwellenwerte nicht gemäß Absatz 9 dieses Artikels geändert werden.

6. Bei der Bewertung, ob die in Anhang I Nummern 1 und 2 festgelegten Schwellenwerte erreicht sind, berücksichtigen B2C-MDMS-Anbieter alle Ticketverkäufe aller ihrer Tochterunternehmen.

7. Die ausweisende Behörde erlässt einen Beschluss zur Ausweisung eines B2C-MDMS-Anbieters als Anbieter mit beträchtlicher Marktpräsenz, wenn er die in Anhang I Nummern 1 oder 2 festgelegten Schwellenwerte erreicht. Die Kommission erlässt Ausweisungsbeschlüsse im Wege von Durchführungsrechtsakten. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 17 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren erlassen.

Die ausweisende Behörde erlässt ihren Beschluss auf der Grundlage der vom B2C-MDMS-Anbieter gemäß den Absätzen 1, 2 oder 3 dieses Artikels übermittelten Informationen oder anderer ihr vorliegender Informationen. Der B2C-MDMS-Anbieter übermittelt der ausweisenden Behörde auf deren Verlangen innerhalb einer angemessenen Frist, in jedem Fall aber innerhalb von zwei Monaten alle zusätzlichen Informationen, die zur Bewertung einer beträchtlichen Marktpräsenz erforderlich sind. B2C-MDMS-Anbieter, die die angeforderten Informationen nicht innerhalb der festgelegten Frist übermitteln, können auf der Grundlage anderer Informationen, die der ausweisenden Behörde vorliegen, unverzüglich ausgewiesen werden.

Die ausweisende Behörde erlässt den genannten Beschluss innerhalb von sechs Monaten nach der in den Absätzen 2 und 3 dieses Artikels genannten Mitteilung oder gegebenenfalls nach einer Bewertung, bei der festgestellt wurde, dass der betreffende B2C-MDMS-Anbieter die in Anhang I festgelegten Schwellenwerte erreicht hat, spätestens jedoch bis zum 1. November des Jahres, das auf das Haushaltsjahr folgt, in dem die in Anhang I festgelegten Schwellenwerte erreicht wurden.

Die nationalen Durchsetzungsstellen teilen der Kommission ihre Beschlüsse zur Ausweisung eines B2C-MDMS-Anbieters als Anbieter mit beträchtlicher Marktpräsenz innerhalb eines Monats nach dem Erlass des Beschlusses mit. Die Kommission veröffentlicht unverzüglich auf einer eigens eingerichteten Website ein Verzeichnis der auf nationaler Ebene und auf Unionsebene ausgewiesenen B2C-MDMS-Anbieter und hält es auf dem neuesten Stand.

8. Die ausweisende Behörde beendet die Ausweisung, wenn der B2C-MDMS-Anbieter während eines ununterbrochenen Zeitraums von einem Jahr die in Anhang I Nummern 1 und 2 festgelegten Schwellenwerte für den Verkehrsträger, für den er ausgewiesen wurde, nicht erreicht hat. Die Vorschriften der Absätze 1 bis 7 dieses Artikels gelten entsprechend für die Beendigung der Ausweisung.
9. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 16 delegierte Rechtsakte zur Änderung der in Anhang I festgelegten Schwellenwerte zu erlassen, um diese an Entwicklungen auf dem B2C-MDMS-Markt anzupassen.

Artikel 5

Bedingungen für Geschäftsvereinbarungen zwischen Verkehrsunternehmen und B2C-MDMS-Anbietern mit beträchtlicher Marktpräsenz oder B2B-MDMS-Anbietern

1. B2C-MDMS-Anbieter müssen für den Verkehrsträger, für den sie gemäß Artikel 4 Absätze 2 und 3 ausgewiesen sind, in den Mitgliedstaaten, für die die Ausweisung gilt, die Vorschriften des vorliegenden Artikels einhalten.
2. Beim Abschluss von Geschäftsvereinbarungen mit Verkehrsunternehmen gilt für B2C-MDMS-Anbieter, die für den betreffenden Verkehrsträger als Anbieter mit beträchtlicher Marktpräsenz ausgewiesen sind, und für B2B-MDMS-Anbieter Folgendes:
 - a) Sie müssen Garantien dafür bieten, dass von Verkehrsunternehmen geteilte sensible Geschäftsdaten nicht offengelegt werden, auch nicht gegenüber anderen Verkehrsunternehmen, die denselben MDMS nutzen, gegenüber Verkehrsunternehmen, die vertikal in den B2C-MDMS-Anbieter integriert sind, oder gegenüber anderen B2B-MDMS-Anbietern;
 - b) sie dürfen in die Geschäftsvereinbarung weder vorsätzlich noch anderweitig unbillige Anforderungen oder Ausschließlichkeitsklauseln aufnehmen, die
 - i) es Verkehrsunternehmen erschweren oder daran hindern, Geschäftsvereinbarungen mit anderen B2C-MDMS-Anbietern oder B2B-MDMS-Anbietern zu schließen und deren Dienste wirksam zu nutzen;
 - ii) zusätzliche Bedingungen darstellen, die weder sachlich noch nach Handelsbrauch für den Vertrieb von Verkehrsprodukten oder die Weiterverlinkung zu diesen erforderlich sind;
 - iii) vorschreiben, dass ein teilnehmendes Verkehrsunternehmen nicht gleichzeitig ein anderes System nutzen darf oder dass ein teilnehmendes Verkehrsunternehmen andere Buchungssysteme wie sein eigenes Direktvertriebs- bzw. Online-Buchungssystem oder Callcenter nicht uneingeschränkt nutzen darf;
 - c) sie müssen sicherstellen, dass in Fällen, in denen in der Vereinbarung mit dem Verkehrsunternehmen die Vergütung für die Dienste des B2C-MDMS-Anbieters oder des B2B-MDMS-Anbieters geregelt ist, der Höhe der Vergütung faire, angemessene und nicht diskriminierende Kriterien zugrunde liegen.
3. B2B-MDMS-Anbieter
 - a) dürfen nicht bestimmten Verkehrsunternehmen besondere Eingabe- und Verarbeitungsverfahren, sonstige Vertriebseinrichtungen oder etwaige Änderungen hiervon vorbehalten;
 - b) müssen allen teilnehmenden Verkehrsunternehmen dieselben Informationen über Änderungen ihrer Eingabe- und Verarbeitungsverfahren und Vertriebseinrichtungen zugänglich machen;
 - c) müssen sicherstellen, dass ihre Vertriebseinrichtungen klar und nachprüfbar von den internen Buchungsbeständen, dem Ertragsmanagement und den Marketingeinrichtungen eines Verkehrsunternehmens getrennt sind.

Artikel 6

Bedingungen für Geschäftsvereinbarungen zwischen B2B-MDMS-Anbietern und gewerblichen Nutzern

1. Geschäftsvereinbarungen zwischen B2B-MDMS-Anbietern und gewerblichen Nutzern dürfen weder vorsätzlich noch anderweitig so gestaltet sein, dass sie

- a) es einem gewerblichen Nutzer erschweren oder ihn daran hindern, abonniertes System eines anderen vergleichbaren Systems zu nutzen oder dieses wirksam zu nutzen;
 - b) zusätzliche Bedingungen enthalten, die für das Abonnement des B2B-MDMS nicht erforderlich sind;
 - c) die Nutzung einer bestimmten technischen Ausrüstung oder Software vorschreiben;
 - d) andere unbillige oder ungerechtfertigte Bedingungen enthalten.
2. Handelt es sich bei einem gewerblichen Nutzer um ein kleines Unternehmen im Sinne des Artikels 2 Absatz 2 des Anhangs der Empfehlung 2003/361/EG, so kann es die Geschäftsvereinbarung mit dem B2B-MDMS-Anbieter nach dem ersten Jahr der Vereinbarung jederzeit kündigen. Es muss dies schriftlich mitteilen, wobei die Frist drei Monate nicht überschreiten darf. In diesem Fall ist der B2B-MDMS-Anbieter nicht berechtigt, mehr als die ihm durch die Kündigung der Geschäftsvereinbarung unmittelbar entstandenen Verwaltungskosten zu verlangen.

Kapitel 3

Allgemeine Verpflichtungen der B2C-MDMS-Anbieter und B2B-MDMS-Anbieter im Zusammenhang mit der Anzeige und dem Austausch von Informationen

Artikel 7

Neutrale Anzeige und Kriterien für die Reihenfolge

1. Bei der Anzeige von Verkehrsprodukten oder Kombinationen von Verkehrsprodukten sorgen die B2C-MDMS-Anbieter und B2B-MDMS-Anbieter dafür, dass die von den Verkehrsunternehmen bereitgestellten Daten zeitnah und mit gleicher Sorgfalt eingegeben und verarbeitet werden.
2. Die B2C-MDMS-Anbieter und B2B-MDMS-Anbieter zeigen Verkehrsprodukte oder Kombinationen von Verkehrsprodukten neutral, umfassend und ohne Diskriminierung oder Bevorzugung an.
3. Die Verkehrsunternehmen stellen sicher, dass die an B2C-MDMS-Anbieter und B2B-MDMS-Anbieter übermittelten Daten korrekt und aktuell sind und es diesen ermöglichen, die Vorschriften dieses Artikels einzuhalten.
4. Bei der Anordnung von Verkehrsprodukten oder Kombinationen von Verkehrsprodukten in einer Reihenfolge wenden die B2C-MDMS-Anbieter und B2B-MDMS-Anbieter die in Absatz 5 genannten Kriterien unterschiedslos auf alle Verkehrsunternehmen an. Diese Kriterien dürfen nicht auf Faktoren beruhen, die unmittelbar oder mittelbar mit der Identität des Verkehrsunternehmens im Zusammenhang stehen, sofern dies nicht vom Endnutzer oder vom gewerblichen Nutzer ausdrücklich verlangt wird. Die B2C-MDMS-Anbieter und B2B-MDMS-Anbieter müssen Verkehrsprodukte oder Kombinationen von Verkehrsprodukten so anzeigen, dass der Endnutzer oder der gewerbliche Nutzer nicht getäuscht wird und leicht auf die betreffenden Verkehrsprodukte oder Kombinationen von Verkehrsprodukten zugreifen kann, wobei die Kriterien für die Anzeige klar zu benennen und die Vorschriften dieses Artikels einzuhalten sind.

5. Bei der Anzeige von Verkehrsprodukten oder Kombinationen von Verkehrsprodukten erstellen die B2C-MDMS-Anbieter und B2B-MDMS-Anbieter standardmäßig eine Reihenfolge nach Maßgabe eines oder mehrerer der folgenden Kriterien:
 - a) Endpreis;
 - b) Reisedauer;
 - c) Treibhausgasemissionen;
 - d) Emissionen in CO₂-Äquivalent;
 - e) Produkte, einschließlich aus einer Einzelstrecke bestehender Verkehrsdienste, geordnet nach Abfahrtszeit;
 - f) Produkte, einschließlich Zwischenhalten sowie verfügbarer Anschlussverkehrsdienste, geordnet nach Abfahrtszeit und Gesamtreisedauer;
 - g) barrierefreie Verkehrsdienste für Menschen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität.
6. Die B2C-MDMS-Anbieter und B2B-MDMS-Anbieter weisen dem Endnutzer oder dem gewerblichen Nutzer bei der Anzeige von Verkehrsprodukten oder Kombinationen von Verkehrsprodukten stets den Endpreis aus. Bei Luftverkehrsdiensten hat die Anzeige gemäß Artikel 23 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 zu erfolgen.
7. Die B2C-MDMS-Anbieter und B2B-MDMS-Anbieter müssen dem Endnutzer oder dem gewerblichen Nutzer ermöglichen, sich Verkehrsprodukte oder Kombinationen von Verkehrsprodukten in einer Reihenfolge nach Maßgabe der Treibhausgasemissionen bzw. Emissionen in CO₂-Äquivalent anzeigen zu lassen.
8. Die B2C-MDMS-Anbieter und B2B-MDMS-Anbieter müssen dem Endnutzer oder gewerblichen Nutzer ermöglichen, jedes einzelne der in Absatz 5 Buchstaben a bis g aufgeführten Kriterien auszuwählen oder diese in beliebiger Reihenfolge zu kombinieren.
9. Die B2C-MDMS-Anbieter und B2B-MDMS-Anbieter dürfen ein Verkehrsprodukt im Ergebnis einer Suchabfrage nur einmal anzeigen. Abweichend davon kann bei Code-Sharing-Vereinbarungen jedes der beiden Code-Sharing-Verkehrsunternehmen verlangen, dass die betreffenden Verkehrsprodukte unter Verwendung des eigenen individuellen Kenncodes als eigene Dienste angezeigt werden. Sind mehr als zwei Verkehrsunternehmen an einer Code-Sharing-Vereinbarung beteiligt, so ist das Verkehrsunternehmen, das die Reise tatsächlich durchführt, für die Kenntlichmachung der beiden Verkehrsunternehmen bei der Anzeige verantwortlich.
10. Bei der Anzeige von Verkehrsprodukten oder Kombinationen von Verkehrsprodukten können die B2C-MDMS-Anbieter und B2B-MDMS-Anbieter – zusätzlich zu den in Absatz 5 genannten – weitere Kriterien für die Reihenfolge berücksichtigen, wenn der Endnutzer oder der Kunde des gewerblichen Nutzers dies ausdrücklich wünscht. Bei der Anzeige der Endpreise informieren die B2B-MDMS-Anbieter gewerbliche Nutzer klar und transparent über etwaige optionale Zusatzkosten.
11. Die B2C-MDMS-Anbieter dürfen sich von Verkehrsunternehmen unmittelbar oder mittelbar bezahlen lassen, um diese Unternehmen hervorgehoben anzuzeigen. Eine solche „Hervorhebung gegen Bezahlung“ darf nicht zu den Standardkriterien für die

Reihenfolge gehören und nur auf Wunsch des Endnutzers erfolgen. Angebote, für die dieses Kriterium angewendet wird, müssen deutlich mit der Angabe „Tipp von“ oder „gesponserter Inhalt“ gekennzeichnet sein. Die Auswirkungen der Zahlung auf die Reihenfolge sind transparent darzustellen.

12. Die B2C-MDMS-Anbieter und B2B-MDMS-Anbieter müssen bei der Anzeige von Verkehrsprodukten Flüge von Luftfahrtunternehmen, gegen die eine Betriebsuntersagung gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁸ ergangen ist, klar und eigens kenntlich machen. Die B2C-MDMS-Anbieter und B2B-MDMS-Anbieter verwenden bei der Anzeige von Verkehrsprodukten ein besonderes Symbol, um Endnutzer und gewerbliche Nutzer gemäß Artikel 11 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 über die Identität des ausführenden Luftfahrtunternehmens zu unterrichten.
13. Dieser Artikel gilt nicht für B2B-MDMS, die ein Verkehrsunternehmen oder eine Gruppe von Verkehrsunternehmen in eigenen Geschäfts- und Verkaufsstellen oder auf Direktvertriebswebsites verwendet, die klar als die eigenen gekennzeichnet sind.

¹⁹Artikel 8

Marketingdaten

1. Stellt ein B2C-MDMS-Anbieter oder ein B2B-MDMS-Anbieter auf Ersuchen eines Verkehrsunternehmens Marketing-, Buchungs- oder Verkaufsdaten bereit, so müssen diese zeitnah allen Verkehrsunternehmen, mit denen der betreffende Anbieter eine Geschäftsvereinbarung geschlossen hat, zugänglich gemacht werden. Die genannten Daten können – und müssen auf Ersuchen des Verkehrsunternehmens – alle Verkehrsunternehmen und gewerblichen Nutzer, mit denen der betreffende Anbieter eine Geschäftsvereinbarung geschlossen hat, abdecken. Es dürfen nur anonymisierte und aggregierte Daten zur Verfügung gestellt werden.
2. Verkehrsunternehmen dürfen die in Absatz 1 genannten Daten nicht dazu verwenden, die Wahl des Endnutzers oder des gewerblichen Nutzers festzustellen und zu beeinflussen.
3. Stammen die in Absatz 1 genannten Daten aus der Nutzung der Vertriebsrichtungen eines B2B-MDMS-Anbieters durch einen in der Union niedergelassenen gewerblichen Nutzer, so dürfen sie nur dann Angaben zur Identität des gewerblichen Nutzers enthalten, wenn der gewerbliche Nutzer und der B2B-MDMS-Anbieter Bedingungen für eine angemessene Nutzung der betreffenden Daten vereinbaren. Gleiches gilt für die Bereitstellung solcher Daten durch den B2B-MDMS-Anbieter an jegliche andere Partei außer für die Nutzung zur Rechnungsstellung durch diese Partei.

¹⁸ Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2005 über die Erstellung einer gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist, sowie über die Unterrichtung von Fluggästen über die Identität des ausführenden Luftfahrtunternehmens und zur Aufhebung des Artikels 9 der Richtlinie 2004/36/EG (ABl. L 344 vom 27.12.2005, S. 15, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2005/2111/oj>).

¹⁹ Richtlinie (EU) 2019/882 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 über die Barrierefreiheitsanforderungen für Produkte und Dienstleistungen (ABl. L 151 vom 7.6.2019, S. 70, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj>).

Artikel 9

Informationen über Treibhausgasemissionen bzw. Emissionen in Kohlendioxidäquivalent

1. Die MDMS-Anbieter zeigen Informationen über Treibhausgasemissionen von Verkehrsprodukten bzw. deren Emissionen in CO₂-Äquivalent klar, transparent und in leicht zugänglicher Weise an, sofern solche Informationen von den Verkehrsunternehmen bereitgestellt werden. Diese Informationen werden so angezeigt, wie sie vom Verkehrsunternehmen gemäß der Verordnung (EU) XXX des Europäischen Parlaments und des Rates (CEEU), gegebenenfalls auch gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2024/3170 bereitgestellt werden.
2. Liegen die in Absatz 1 genannten Informationen nicht für alle Verkehrsprodukte in einer Kombination von Verkehrsprodukten vor, so gibt der B2C-MDMS-Anbieter oder B2B-MDMS-Anbieter an, auf welche Verkehrsprodukte sich die Informationen beziehen, und weist ausdrücklich darauf hin, für welche Verkehrsprodukte keine Informationen über Treibhausgasemissionen oder Emissionen in CO₂-Äquivalent vorliegen.
3. Bei der Anordnung von Verkehrsprodukten oder Kombinationen von Verkehrsprodukten in einer Reihenfolge nach Maßgabe der Treibhausgasemissionen oder Emissionen in CO₂-Äquivalent müssen die B2C-MDMS-Anbieter und B2B-MDMS-Anbieter Verkehrsprodukte oder Kombinationen von Verkehrsprodukten, für die diese Informationen nicht vorliegen, am Ende anzeigen. Liegen die Informationen nur teilweise bzw. für einen Teil der Reise vor, so dürfen die B2C-MDMS-Anbieter und B2B-MDMS-Anbieter das betreffende Verkehrsprodukt in der Reihenfolge nicht über jenen Verkehrsprodukten oder Kombinationen von Verkehrsprodukten anzeigen, für die alle Informationen vorliegen.

Artikel 10

Datenweitergabe an Behörden für den öffentlichen Verkehr

1. Die B2C-MDMS-Anbieter übermitteln auf Ersuchen einer Behörde für den öffentlichen Verkehr für jeden Verkehrsträger, für den sie Dienste erbringen, Daten über das Aufkommen an Reisenden, sofern sie in dem Gebiet, für das die betreffende Behörde zuständig ist, Verkehrsprodukte anbieten. Diese Daten dürfen ausschließlich dazu verwendet werden, die Maßnahmen im Bereich des öffentlichen Verkehrs und der nachhaltigen Mobilität, die in die Zuständigkeit der betreffenden Behörde fallen, wirksamer zu machen. Die Daten müssen aggregiert und anonymisiert werden. Die B2C-MDMS-Anbieter müssen nur Daten weitergeben, die ihnen bereits vorliegen, und sind nicht dazu verpflichtet, auf Ersuchen einer Behörde für den öffentlichen Verkehr neue Daten zu erheben.
2. In den in Absatz 1 genannten Ersuchen ist das spezifische Ziel der Maßnahmen im Bereich des öffentlichen Verkehrs und der nachhaltigen Mobilität, für die die Daten benötigt werden, klar zu benennen. Die Behörde für den öffentlichen Verkehr darf die Daten nicht für andere Zwecke als für die Gestaltung, Umsetzung und Bewertung von Maßnahmen im Bereich des öffentlichen Verkehrs verwenden. Die Behörde für den öffentlichen Verkehr darf die angeforderten Daten nicht für gewerbliche Zwecke nutzen oder weitergeben.

3. Die Behörde für den öffentlichen Verkehr trägt die Kosten, die dem B2C-MDMS-Anbieter nach vernünftigem Ermessen für die Bereitstellung der von ihr angeforderten Daten entstehen.

Artikel 11

Gleichwertige Behandlung von Luftfahrtunternehmen in Drittländern

1. Unbeschadet internationaler Übereinkünfte, deren Vertragsparteien die Union oder die Mitgliedstaaten sind, kann die Kommission in Fällen, in denen ein B2B-MDMS-Anbieter in einem Drittland Luftfahrtunternehmen der Union und Luftfahrtunternehmen aus dem betreffenden Drittland, für die er Dienste erbringt, in Bezug auf einen Gegenstand dieser Verordnung nicht gleichwertig behandelt, im Wege eines nach dem Verfahren in Artikel 17 Absatz 2 erlassenen Durchführungsrechtsakts alle B2B-MDMS-Anbieter in der Union auffordern, Luftfahrtunternehmen aus dem betreffenden Drittland in einer Weise zu behandeln, die der Behandlung von Luftfahrtunternehmen der Union in dem betreffenden Drittland gleichwertig ist.
2. Für die Zwecke des Absatzes 1 überwacht die Kommission, ob eine diskriminierende oder nicht gleichwertige Behandlung von Luftfahrtunternehmen der Union durch einen B2B-MDMS-Anbieter in einem Drittland vorliegt. Auf Ersuchen eines Mitgliedstaats oder von Amts wegen untersucht die Kommission mögliche Fälle von Diskriminierung von Luftfahrtunternehmen der Union durch in Drittländern erbrachte B2B-MDMS. Bevor die Kommission einen Beschluss nach Absatz 1 erlässt, unterrichtet sie die beteiligten Seiten.

Kapitel 4 Umsetzung und Durchsetzung

Artikel 12

Nationale Durchsetzungsstellen

1. Die Mitgliedstaaten benennen eine nationale Durchsetzungsstelle, die für die Durchsetzung dieser Verordnung zuständig ist. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass ihre nationale Durchsetzungsstelle über alle erforderlichen administrativen und finanziellen Ressourcen und das erforderliche Fachwissen verfügt, um die Aufgaben im Rahmen dieser Verordnung angemessen wahrzunehmen.
2. Jeder Mitgliedstaat teilt der Kommission die Identität der gemäß Absatz 1 benannten nationalen Durchsetzungsstelle mit und gibt deren Aufgaben und Zuständigkeiten an. Die nationale Durchsetzungsstelle veröffentlicht die Informationen über ihre Aufgaben und Zuständigkeiten auf ihrer Website. Die Kommission veröffentlicht auf einer eigens eingerichteten Website ein Verzeichnis dieser Stellen und hält es auf dem neuesten Stand.
3. Die nationale Durchsetzungsstelle des Mitgliedstaats, in dem ein B2C-MDMS-Anbieter seine Hauptniederlassung hat, hat die Befugnis zur Durchsetzung dieser Verordnung gegenüber dem betreffenden B2C-MDMS-Anbieter.
4. Abweichend von Absatz 3 überträgt die nationale Durchsetzungsstelle des Mitgliedstaats, in dem ein B2C-MDMS-Anbieter seine Hauptniederlassung hat, bei Vorliegen eines hinreichend begründeten Ersuchens der nationalen

Durchsetzungsstelle eines Mitgliedstaats, in dem der betreffende B2C-MDMS-Anbieter als Anbieter mit beträchtlicher Marktpräsenz ausgewiesen wurde, die Befugnis zur Durchsetzung der in Artikel 5 Absatz 2 festgelegten Verpflichtungen für die in dem betreffenden Ersuchen genannten Zwecke an die letztgenannte nationale Durchsetzungsstelle.

5. Die nationale Durchsetzungsstelle des Mitgliedstaats, in dem ein B2B-MDMS-Anbieter bzw. ein Verkehrsunternehmen seine Hauptniederlassung hat, hat die ausschließliche Befugnis zur Durchsetzung dieser Verordnung gegenüber dem betreffenden B2B-MDMS-Anbieter bzw. Verkehrsunternehmen.
6. Hat ein B2C-MDMS-Anbieter oder ein B2B-MDMS-Anbieter keine Niederlassung in der Union, so ist jede nationale Durchsetzungsstelle für die Durchsetzung dieser Verordnung gegenüber dem betreffenden Anbieter zuständig.
7. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass ihre nationale Durchsetzungsstelle in Bezug auf Organisation, Finanzierung, Rechtsstruktur und Entscheidungsverfahren von allen Verkehrsunternehmen, B2C-MDMS-Anbietern, B2B-MDMS-Anbietern und gewerblichen Nutzern sowie der Behörde für den öffentlichen Verkehr unabhängig ist.

Artikel 13

Aufgaben der nationalen Durchsetzungsstellen

1. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Aufgaben und Zuständigkeiten der nationalen Durchsetzungsstelle klar definiert sind und mindestens Folgendes abdecken:
 - a) Sensibilisierung für die in dieser Verordnung festgelegten Rechte und Pflichten;
 - b) Ausweisung der B2C-MDMS-Anbieter mit beträchtlicher Marktpräsenz gemäß Artikel 4;
 - c) Überwachung der Einhaltung dieser Verordnung und Maßnahmen zur Gewährleistung ihrer ordnungsgemäßen Umsetzung;
 - d) Bearbeitung von Beschwerden wegen mutmaßlicher Verstöße gegen diese Verordnung;
 - e) Verhängung von Sanktionen gemäß Artikel 15, wenn die nationale Durchsetzungsstelle feststellt, dass die Bestimmungen dieser Verordnung nicht eingehalten werden;
 - f) Zusammenarbeit mit den nationalen Durchsetzungsstellen anderer Mitgliedstaaten und der Kommission, um eine kohärente Durchsetzung dieser Verordnung sowie Amtshilfe bei den Aufgaben in den Bereichen Marktüberwachung, Rechtsdurchsetzung, Verfahren der Ausweisung und Bearbeitung von Beschwerden zu gewährleisten, auch durch den Austausch einschlägiger Informationen auf elektronischem Wege unter gebührender Wahrung der Vertraulichkeit sensibler Geschäftsdaten.
2. Die nationalen Durchsetzungsstellen setzen diese Verordnung in enger Zusammenarbeit durch.
3. Ersucht eine nationale Durchsetzungsstelle die nationale Durchsetzungsstelle eines anderen Mitgliedstaats um Informationen zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben oder

Zuständigkeiten, so werden diese Informationen unverzüglich, in jedem Fall aber innerhalb eines Monats nach Eingang des Ersuchens bereitgestellt. In komplizierten Fällen kann die nationale Durchsetzungsstelle, an die das Ersuchen gerichtet ist, diese Frist auf höchstens drei Monate nach Eingang des Ersuchens verlängern.

4. Die nationalen Durchsetzungsstellen richten ein Netzwerk ein, das regelmäßig und mindestens einmal jährlich zusammentritt, um Informationen auszutauschen, insbesondere über ihre Tätigkeit in den Bereichen Überwachung, Durchsetzung und Umsetzung, ihre Entscheidungsgrundsätze und ihre Verwaltungspraxis, und arbeiten im Rahmen dieses Netzwerkes zusammen. Die Kommission ist Mitglied des Netzwerkes, koordiniert und unterstützt dessen Arbeit und unterbreitet ihm gegebenenfalls Empfehlungen. Sie sorgt dafür, dass die betroffenen Regulierungsstellen aktiv zusammenarbeiten.

Artikel 14

Beschwerden

1. B2C-MDMS-Anbieter, B2B-MDMS-Anbieter und gewerbliche Nutzer haben das Recht, bei der nationalen Durchsetzungsstelle des Mitgliedstaats, in dem sie niedergelassen sind, eine Beschwerde wegen eines mutmaßlichen Verstoßes gegen diese Verordnung einzureichen, wenn sie der Auffassung sind, dass sie unbillig behandelt werden, von Diskriminierung betroffen sind oder in sonstiger Weise benachteiligt werden.
2. Die Behörden für den öffentlichen Verkehr können bei der nationalen Durchsetzungsstelle ihres Mitgliedstaats eine Beschwerde wegen eines mutmaßlichen Verstoßes gegen Artikel 10 einreichen.
3. Verkehrsunternehmen haben das Recht, bei der nationalen Durchsetzungsstelle des Mitgliedstaats, in dem ihnen die Genehmigung zum Betrieb im Gebiet der Union erteilt wurde, eine Beschwerde wegen eines mutmaßlichen Verstoßes gegen diese Verordnung einzureichen, wenn sie der Auffassung sind, dass sie unbillig behandelt werden, von Diskriminierung betroffen sind oder in sonstiger Weise benachteiligt werden.
4. B2C-MDMS-Anbieter, B2B-MDMS-Anbieter und gewerbliche Nutzer, die nicht in der Union niedergelassen sind, sowie Verkehrsunternehmen, deren Betriebsgenehmigung von einem Drittland erteilt wurde, haben das Recht, bei der nationalen Durchsetzungsstelle des Mitgliedstaats, in dem die Partei, die mutmaßlich gegen diese Verordnung verstoßen hat, niedergelassen ist oder dieser die Betriebsgenehmigung erteilt wurde oder in dessen Gebiet die betreffenden Verkehrsdienste oder ein Teil dieser Dienste erbracht wurden, eine Beschwerde wegen eines mutmaßlichen Verstoßes gegen diese Verordnung einzureichen.
5. Kann eine Beschwerde nicht gemäß den Absätzen 1 bis 4 eingereicht werden, so kann die Beschwerde bei der nationalen Durchsetzungsstelle jedes Mitgliedstaats eingereicht werden.
6. Die nationale Durchsetzungsstelle, bei der eine Beschwerde gemäß den Absätzen 1 bis 5 des vorliegenden Artikels eingeht, prüft die Beschwerde und leitet sie gegebenenfalls an die zuständige nationale Durchsetzungsstelle des Mitgliedstaats gemäß Artikel 12 Absatz 1 weiter.

7. Die nationalen Durchsetzungsstellen lehnen die Bearbeitung einer Beschwerde ab, wenn bereits bei anderen nationalen Durchsetzungsstelle eine Beschwerde, die dieselbe Angelegenheit und dieselben Parteien betrifft, eingereicht oder ein wirksamer Rechtsbehelf vor einem nationalen Gericht eines Mitgliedstaats eingelegt wurde.

Die nationalen Durchsetzungsstellen, die eine Beschwerde bearbeiten, unterrichten die nationalen Durchsetzungsstellen der Mitgliedstaaten,

- (a) in denen der B2C-MDMS-Anbieter oder der B2B-MDMS-Anbieter, der Gegenstand der Beschwerde ist, niedergelassen ist;
- (b) die dem Verkehrsunternehmen, das Gegenstand der Beschwerde ist, die Betriebsgenehmigung erteilt haben;
- (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, bevor sie über die Beschwerde entscheidet.

8. Am [Amt für Veröffentlichungen: bitte Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung + 2 Jahre einfügen] und danach alle zwei Jahre veröffentlichen die nationalen Durchsetzungsstellen Tätigkeitsberichte mit Statistiken, auch über die Angelegenheiten, die am häufigsten Anlass zu Beschwerden gaben, und die Sanktionen, die bei Verstößen gegen diese Verordnung verhängt wurden. In den Berichten dürfen keine sensiblen Geschäftsdaten offengelegt werden. Die Berichte werden bis zum 30. Juni des auf das Ende des Berichtszeitraums folgenden Kalenderjahres auf der Website der jeweiligen nationalen Durchsetzungsstelle veröffentlicht.

Artikel 15

Sanktionen

1. Die Mitgliedstaaten legen Vorschriften für Sanktionen bei Verstößen gegen diese Verordnung fest. Die 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 ihr unverzüglich alle Änderungen daran.

Artikel 16

Ausübung der Befugnisübertragung

1. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.
2. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 4 Absatz 10 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem [Datum des Inkrafttretens dieses Rechtsakts] übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher

Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.

3. Die Befugnisübertragung kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in dem betreffenden Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.
4. Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung enthaltenen Grundsätzen.
5. Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.
6. Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 4 Absatz 10 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung des betreffenden Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

Artikel 17

Ausschussverfahren

1. Die Kommission wird von einem Ausschuss 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.

Kapitel 5 Schlussbestimmungen

Artikel 18

Überprüfung und Berichterstattung

Bis zum [TT.MM.20JJ – fünf Jahre nach Geltungsbeginn dieser Verordnung] bewertet die Kommission die Umsetzung dieser Verordnung und legt dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über ihre wichtigsten Ergebnisse vor.

Erforderlichenfalls werden dem Bericht geeignete Rechtsetzungsvorschläge beigefügt.

Artikel 19

Aufhebung

1. Die Verordnung (EG) Nr. 80/2009 wird aufgehoben.

2. Bezugnahmen auf die aufgehobene Verordnung gelten als Bezugnahmen auf die vorliegende Verordnung und sind nach Maßgabe der Entsprechungstabelle in Anhang II zu lesen.

Artikel 20

Inkrafttreten

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

Sie gilt ab dem [Datum xx Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung].

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

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident/Die Präsidentin
[...]

Im Namen des Rates
Der Präsident/Die Präsidentin
[...]

1. RAHMEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

1.1. Bezeichnung des Vorschlags/der Initiative

Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES über multimodales Buchen

1.2. Politikbereich(e)

Verkehr, digitale Dienstleistungen

1.3. Ziel(e)

1.3.1. Allgemeine(s) Ziel(e)

Besseres Funktionieren des Online-Ticketvertriebsmarkts

1.3.2. Einzelziel(e)

Einzelziel

Erhöhung der Transparenz und Schaffung gleicher Wettbewerbsbedingungen für Verkehrsunternehmen in Bezug auf den Zugang zu unverzichtbaren multimodalen digitalen Mobilitätsdiensten (multimodal digital mobility services, MDMS) und deren Nutzung.

1.3.3. Erwartete Ergebnisse und Auswirkungen

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

Die Initiative dürfte sich positiv auf MDMS und Verkehrsunternehmen (mit Nettovorteilen für beide Gruppen), die Wettbewerbsfähigkeit und das Funktionieren des Binnenmarkts sowie auf Innovation auswirken. Der Vorschlag dürfte zudem zu einer Verkehrsverlagerung hin zu nachhaltigeren Verkehrsträgern führen und sich dadurch positiv auf die Verkehrssicherheit und die CO₂- und Luftschadstoffemissionen auswirken.

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 berücksichtigt werden, sind i) fair und diskriminierungsfrei ausgehandelte Geschäftsvereinbarungen, ii) die neutrale Anzeige von Reiseoptionen für Endnutzer auf allen MDMS und iii) die Verringerung ungerechtfertigter Preisunterschiede zwischen den Diensten für identische Angebote. Die Fortschritte bei der Verwirklichung dieses Ziels werden anhand von vier Schlüsselindikatoren (gegenüber dem in der Folgenabschätzung zum Vorschlag beschriebenen Basisszenario) überwacht: i) die Anzahl der Verkehrsunternehmen, die Verkehrsprodukte auf unverzichtbaren MDMS-Plattformen vertreiben, ii) die Anzahl der Vereinbarungen zwischen MDMS-Plattformen und Verkehrsunternehmen, iii) die Anzahl der verhängten Sanktionen und iv) die Kennzahl für die Zufriedenheit der Verbraucher mit der Verfügbarkeit von Reiseinformationen und der Buchbarkeit.

1.4. Der Vorschlag/Die Initiative betrifft

eine neue Maßnahme

- eine neue Maßnahme im Anschluss an ein Pilotprojekt/eine vorbereitende Maßnahme³⁷**
- 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*

Es werden mehrere Maßnahmen zur Erhöhung der Transparenz und zur Schaffung gleicher Wettbewerbsbedingungen für Verkehrsunternehmen in Bezug auf den Zugang zu unverzichtbaren MDMS und deren Nutzung vorgesehen:

- a) Erstens umfasst der Vorschlag Maßnahmen, die eine faire Behandlung von Informationen und Daten auf allen MDMS gewährleisten. Dazu werden die MDMS-Anbieter verpflichtet, die Neutralität der Anzeige (gemäß Anzeigekriterien) auf ihrer Online-Schnittstelle zu gewährleisten. Die MDMS-Anbieter werden ebenfalls verpflichtet, Informationen über Treibhausgasemissionen anzuzeigen, sofern diese Informationen vom Verkehrsunternehmen zur Verfügung gestellt werden, und Daten für das Mobilitätsmanagement an Behörden weiterzugeben.
- b) Der Vorschlag enthält zudem die wichtigsten Grundsätze, die den Rahmen für sämtliche Geschäftsvereinbarungen zwischen unverzichtbaren MDMS und Verkehrsunternehmen bilden. Mit diesen Vorschriften soll den Verkehrsunternehmen Schutz bei Geschäftsvereinbarungen mit unverzichtbaren MDMS gewährt werden. Auf nationaler und Unionsebene ist ein Meldeverfahren vorgesehen, um B2C-MDMS-Anbieter mit beträchtlicher Marktpräsenz (unverzichtbare Anbieter) zu ermitteln und als solche auszuweisen.
- c) Die Mitgliedstaaten wären verpflichtet, eine nationale Behörde zur Beilegung eventueller Streitigkeiten zwischen den Parteien zu benennen, und ein EU-Durchsetzungsnetz solcher Behörden würde eine konsequente Durchsetzung in der gesamten EU 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.*

Dank dieser Initiative werden Endnutzer und – im Falle von B2B-Diensten – abonnierte Nutzer von einer größeren Auswahl an Tickets für sämtliche Verkehrsunternehmen und Verkehrsträger profitieren können, die zudem fair und transparent angezeigt werden. Dies wiederum dürfte das Funktionieren des Binnenmarkts verbessern, da das Buchen für Reisende reibungsloser und übersichtlicher wird, und damit das EU-Ziel des wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalts unterstützen. Maßnahmen auf EU-Ebene mit

³⁷

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

horizontalen Vorschriften würden dem Funktionieren des Online-Ticketvertriebsmarkts zugutekommen und Hindernisse für Verkehrsunternehmen und MDMS-Anbieter beseitigen. Maßnahmen auf EU-Ebene für den B2B-Ticketvertrieb würden zudem gleiche Wettbewerbsbedingungen im Sektor fördern. Die Ex-post-Bewertung des CRS-Verhaltenskodex aus dem Jahr 2020 gelangte zu dem Schluss, dass die EU-Ebene – und nicht die nationale oder die internationale Ebene – die richtige Ebene für Maßnahmen beim Ticketvertrieb ist. Dies ist auf den multinationalen Charakter sowohl der CRS-Anbieter als auch der Luftverkehrsdienste zurückzuführen. Bei einer Regulierung auf nationaler Ebene müssten CRS-Anbieter eine Vielzahl von Regulierungssystemen beachten, was negative Auswirkungen auf die Effizienz hätte. Darüber hinaus bestünde die Gefahr des „Rule Shopping“ (strategische Auswahl vorteilhafter Regulierungssysteme) und damit einer Fragmentierung des EU-Binnenmarkts. Auf internationaler Ebene hat die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) einen unverbindlichen CRS-Verhaltenskodex angenommen. Der CRS-Verhaltenskodex der EU hingegen ist verbindlich, wodurch er wirksamer ist und gegenüber den Mitgliedstaaten, die den ICAO-Code einführen, einen Mehrwert bietet.

1.5.3. *Aus früheren ähnlichen Maßnahmen gewonnene Erkenntnisse*

Erkenntnisse lassen sich aus dem Verhaltenskodex für Computerreservierungssysteme (CRS) gewinnen: Die Verordnung (EWG) Nr. 2299/89 des Rates³⁸ wurde erlassen, um die Gleichbehandlung aller Luftfahrtunternehmen sicherzustellen, deren Flüge über ein Computerreservierungssystem erhältlich waren. Damit sollte der Wettbewerb zwischen den Luftfahrtunternehmen im Bereich des indirekten Vertriebs von Flugtickets gefördert werden. Mit der genannten Verordnung wurden Anforderungen eingeführt, wonach die Anzeige der Ergebnisse neutral sein muss und das Mutterluftfahrtunternehmen des CRS (oder andere Verkehrsunternehmen) nicht begünstigen darf, und um zu gewährleisten, dass das Mutterluftfahrtunternehmen nicht das eigene CRS gegenüber anderen bevorzugt und Reisebüros und damit letztlich die Verbraucher einen unverzerrten Zugang zu den Angeboten haben. Der CRS-Verhaltenskodex wurde im Jahr 2020 bewertet. Die Bewertung ergab, dass die i) 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 CRS-Diensten und deren Nutzung gewährleistet, da er nicht für mehr Ausgewogenheit bei der Verhandlungsposition unterschiedlich großer Luftfahrtunternehmen gegenüber CRS gesorgt hat. Die Bewertung ergab jedoch, dass Transparenzanforderungen, d. h. eine neutrale Anzeige, 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, dies 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*

³⁸ Verordnung (EG) Nr. 2299/89 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Juli 1989 über einen Verhaltenskodex im Zusammenhang mit computergesteuerten Buchungssystemen (ABl. L 220 vom 29.7.1989, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1989/2299/oj>).

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

Politik zur Digitalisierung im Verkehr: Der Vorschlag ergänzt die im Rahmen der IVS-Richtlinie geleistete Arbeit, mit der ein Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern geschaffen wurde. Gemäß der Delegierten Verordnung über multimodale Reiseinformationsdienste (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 Reiseinformationsdienste dienen. Die Entwicklung von MDMS mit Funktionen für die Reservierung, Buchung oder Ausstellung von Tickets erfordert jedoch zusätzliche Daten (z. B. Echtzeit-Preisdaten).

Horizontale Datenpolitik: Zur Ergänzung der allgemeinen Grundsätze des Gesetzes über digitale Märkte in Bezug auf MDMS werden im Vorschlag zu MDMS sektorspezifische Maßnahmen in Betracht gezogen, um die transparente Information der Verbraucher über Beförderungsoptionen zu verbessern. Der Vorschlag zu MDMS ergänzt die Bestimmungen des Gesetzes über digitale Dienste, da er auch ein sicheres, berechenbares und vertrauenswürdiges Online-Umfeld unterstützt. Die Datenverordnung weist Synergien mit dem Vorschlag zu MDMS auf, insbesondere durch harmonisierte Vorschriften für die Datenweitergabe, einschließlich Vorschriften für die Datenweitergabe von Unternehmen an Regierungen (Business-to-Government, B2G) und Vorschriften zu unbilligen Vertragsklauseln.

Politik zu Geschäftspraktiken: Die in der EU für gewerbliche MDMS für Verbraucher (Business-to-Consumer, B2C) geltende Platform-to-Business-Verordnung (P2B-Verordnung) sieht Transparenzpflichten für die Parameter vor, die für die Reihenfolge der Anzeige der jeweiligen Produkte verwendet werden. Die überarbeitete Richtlinie über unlautere Geschäftspraktiken verbietet versteckte Werbung und bezahlte Verkaufsförderung in Form einer höheren Platzierung in der Reihenfolge der im Rahmen von Suchergebnissen auf MDMS angezeigten Produkte. Der Vorschlag zu MDMS ergänzt diese Rechtsakte durch Maßnahmen, mit denen sichergestellt wird, dass Suchergebnisse auf MDMS neutral angezeigt werden (Liste verbindlicher Kriterien für die Reihenfolge der Anzeige sowie Angabe, welches Kriterium verwendet wurde), und Selbstbevorzugung und Hervorhebung gegen Bezahlung verhindert werden (Zulassung beworbener Inhalte nur unter bestimmten Bedingungen).

Weitere Initiativen: Mit den Initiativen CountEmissionsEU und Flugemissionskennzeichen wurde ein gemeinsamer Rahmen für die Berechnung und Meldung verkehrsbedingter Treibhausgasemissionen geschaffen. Auf der Grundlage transparenter Informationen über alle Verkehrsträger werden Flug- und Fahrgäste die nachhaltigsten Reiseoptionen auswählen können.

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

Die wiederkehrenden Anpassungskosten für die Europäische Kommission sind darauf zurückzuführen, dass sie B2C-MDMS mit beträchtlicher Marktpräsenz auf EU-Ebene ausweisen muss. 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**
 - Anlaufphase von JJJJ bis JJJJ
 - Anschließend reguläre Umsetzung

1.7. **Vorgeschlagene Haushaltsvollzugsart(en)³⁹**

- 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 benannten 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 Umsetzung 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

³⁹ Erläuterungen zu den Haushaltsvollzugsarten und die Haushaltsordnung können über die Website BUDGpedia (in englischer Sprache) abgerufen werden: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>.

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 Verträge 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		
			von EFTA-Ländern ⁴¹	von Kandidatenländern und potenziellen Kandidaten ⁴²	von anderen Drittländern
4	Nummer Sobald die neue MFR-Haushaltsstruktur vorliegt wird auch die Haushaltslinie zur Verfügung stehen.	GM/NGM ⁴⁰	NEIN	NEIN	NEIN

Neu zu schaffende Haushaltslinien

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

3.2. **Geschätzte finanzielle Auswirkungen des Vorschlags auf die Mittel**

3.2.1. *Übersicht über die geschätzten Auswirkungen auf die operativen Mittel*

⁴⁰ GM = Getrennte Mittel/NGM = Nichtgetrennte Mittel.

⁴¹ EFTA: Europäische Freihandelsassoziation.

⁴² Kandidatenländer und gegebenenfalls potenzielle Kandidaten des Westbalkans.

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

3.2.1.1. *Mittel aus dem verabschiedeten Haushaltsplan*

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens⁴³		Jahr 2028	Jahr 2029	Jahr 2030	Jahr 2031	Jahr 2032	Jahr 2033	Jahr 2034	MFR INSGESAMT 2028-2034
Operative Mittel									
GD: MOVE									
Haushaltslinie	Verpflichtungen	(1a)							0,000
	Zahlungen	(2a)							0,000
Haushaltslinie	Verpflichtungen	(1b)							0,000
	Zahlungen	(2b)							0,000
Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsmittel ⁴⁴									
Haushaltslinie									
(3)									
Mittel INSGESAMT									
Verpflichtungen		=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000			0,000

⁴³ Der Mittelbedarf sollte auf der Grundlage der Angaben zu den Durchschnittskosten veranschlagt werden, die auf der einschlägigen BUDGpedia-Seite verfügbar sind.
⁴⁴ Technische und/oder administrative Hilfe und Ausgaben zur Unterstützung der Durchführung von Programmen bzw. Maßnahmen der EU (vormalige BA-Linien), indirekte Forschung, direkte Forschung.

für GD <.....>	n									MFR INSGESAMT 2021-2027
		Zahlungen	=2a+2b+3	0,000	0,000	Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	
GD: <.....>										
Operative Mittel										
Haushaltlinie		Verpflichtungen	(1a)							0,000
		Zahlungen	(2a)							0,000
Haushaltlinie		Verpflichtungen	(1b)							0,000
		Zahlungen	(2b)							0,000
Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsmittel ⁴⁵										
Haushaltlinie			(3)							0,000
Mittel INSGESAMT für GD <.....>		Verpflichtungen	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
		Zahlungen	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
				Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027			MFR INSGESAMT

⁴⁵ Technische und/oder administrative Hilfe und Ausgaben zur Unterstützung der Durchführung von Programmen bzw. Maßnahmen der EU (vormalige BA-Linien), indirekte Forschung, direkte Forschung.

									2021-2027
Operative Mittel INSGESAMT	Verpflichtungen	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Zahlungen	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsmittel INSGESAMT		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Mittel INSGESAMT unter der RUBRIK <...> des Mehrjährigen Finanzrahmens	Verpflichtungen	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Zahlungen	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens									
GD: <.....>									
Operative Mittel									
Haushaltlinie	Verpflichtungen	(1a)							0,000
	Zahlungen	(2a)							0,000
Haushaltlinie	Verpflichtungen	(1b)							0,000
	Zahlungen	(2b)							0,000

Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsmittel ⁴⁶						
Haushaltlinie		(3)				0,000
Mittel INSGESAMT für GD <.....>	Verpflichtungen	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000
	Zahlungen	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000
GD: <.....>						
MFR INSGESAMT 2021-2027						
Operative Mittel						
Haushaltlinie	Verpflichtungen	(1a)				0,000
	Zahlungen	(2a)				0,000
Haushaltlinie	Verpflichtungen	(1b)				0,000
	Zahlungen	(2b)				0,000
Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsmittel ⁴⁷						
Haushaltlinie		(3)				0,000

⁴⁶ Technische und/oder administrative Hilfe und Ausgaben zur Unterstützung der Durchführung von Programmen bzw. Maßnahmen der EU (vormalige BA-Linien), indirekte Forschung, direkte Forschung.

⁴⁷ Technische und/oder administrative Hilfe und Ausgaben zur Unterstützung der Durchführung von Programmen bzw. Maßnahmen der EU (vormalige BA-Linien), indirekte Forschung, direkte Forschung.

Mittel INSGESAMT für GD <.....>	Verpflichtungen	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Zahlungen	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	MFR INSGESAMT 2021-2027	
Operative Mittel INSGESAMT	Verpflichtungen	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	
	Zahlungen	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	
Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsmittel INSGESAMT		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	
Mittel INSGESAMT unter der RUBRIK <...> des Mehrjährigen Finanzrahmens	Verpflichtungen	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	
	Zahlungen	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	
			Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	MFR INSGESAMT 2021-2027	
Operative Mittel INSGESAMT (alle operativen Rubriken)	Verpflichtungen	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	
	Zahlungen	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	
Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsmittel INSGESAMT (alle		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	

operativen Rubriken)									
Mittel INSGESAMT unter den Rubriken 1 bis 3 des Mehrjährigen Finanzrahmens (Referenzbetrag)	Verpflichtungen	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Zahlungen	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	4	„Verwaltungsausgaben“ ⁴⁸							
GD: MOVE			Jahr 2028	Jahr 2029	Jahr 2030	Jahr 2031	Jahr 2032	Jahr 2033	Jahr 2034
Personalausgaben			0,388	0,388	0,388	0,388	0,388	0,388	0,388
Sonstige Verwaltungsausgaben			0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010
GD MOVE INSGESAMT	Mittel		0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398
Mittel INSGESAMT unter der RUBRIK 4 des Mehrjährigen Finanzrahmens		(Verpflichtungen insges. = Zahlungen insges.)	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398
									MFR 2028-2034 INSGESAMT
									2,716
									0,07
									2,786

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

	Jahr 2028	Jahr 2029	Jahr 2030	Jahr 2031	Jahr 2032	Jahr 2033	Jahr 2034	MFR INSGESAMT 2028-2034

⁴⁸

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

Mittel INSGESAMT unter den RUBRIKEN 1 bis 4 des Mehrjährigen Finanzrahmens	Verpflichtungen	0,398	0,398	0,398	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	0,398	0,398	0,398	2,786

3.2.1.2. Mittel aus externen zweckgebundenen Einnahmen

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	Nummer					MFR INSGESAMT 2021-2027
	Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027		
Operative Mittel						
Haushaltlinie	Verpflichtungen	(1a)				0,000
	Zahlungen	(2a)				0,000
Haushaltlinie	Verpflichtungen	(1b)				0,000
	Zahlungen	(2b)				0,000
Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsmittel ⁴⁹						
Haushaltlinie		(3)				0,000
	Mittel INSGESAMT für die GD <.....>	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000
	Zahlungen	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000

⁴⁹ Technische und/oder administrative Hilfe und Ausgaben zur Unterstützung der Durchführung von Programmen bzw. Maßnahmen der EU (vormalige BA-Linien), indirekte Forschung, direkte Forschung.

GD: <.....>		Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	MFR INSGESAMT 2021-2027
Operative Mittel						
Haushaltlinie	Verpflichtungen	(1a)				0,000
	Zahlungen	(2a)				0,000
Haushaltlinie	Verpflichtungen	(1b)				0,000
	Zahlungen	(2b)				0,000
Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsmittel ⁵⁰						
Haushaltlinie		(3)				0,000
	Mittel INSGESAMT für die GD <.....>	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000
	Zahlungen	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000
Operative Mittel INSGESAMT						
	Verpflichtungen	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000
	Zahlungen	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000

⁵⁰ Technische und/oder administrative Hilfe und Ausgaben zur Unterstützung der Durchführung von Programmen bzw. Maßnahmen der EU (vormalige BA-Linien), indirekte Forschung, direkte Forschung.

Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsmittel INSGESAMT		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Mittel INSGESAMT unter der RUBRIK <...> des Mehrjährigen Finanzrahmens	Verpflichtungen	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Zahlungen	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens		Nummer							
GD: <.....>			Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	MFR INSGESAMT 2021-2027		
Operative Mittel									
Haushaltlinie	Verpflichtungen	(1a)							0,000
	Zahlungen	(2a)							0,000
Haushaltlinie	Verpflichtungen	(1b)							0,000
	Zahlungen	(2b)							0,000
Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsmittel ⁵¹									
Haushaltlinie		(3)							0,000
	Mittel INSGESAMT für die GD <.....>	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Zahlungen	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

⁵¹ Technische und/oder administrative Hilfe und Ausgaben zur Unterstützung der Durchführung von Programmen bzw. Maßnahmen der EU (vormalige BA-Linien), indirekte Forschung, direkte Forschung.

GD: <.....>		Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	MFR INSGESAMT 2021-2027
Operative Mittel						
Haushaltlinie	Verpflichtungen	(1a)				0,000
	Zahlungen	(2a)				0,000
Haushaltlinie	Verpflichtungen	(1b)				0,000
	Zahlungen	(2b)				0,000
Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsmittel ⁵²						
Haushaltlinie		(3)				0,000
	Mittel INSGESAMT für die GD <.....>	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000
	Zahlungen	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000
Operative Mittel INSGESAMT						
	Verpflichtungen	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000
	Zahlungen	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000

⁵²

Technische und/oder administrative Hilfe und Ausgaben zur Unterstützung der Durchführung von Programmen bzw. Maßnahmen der EU (vormalige BA-Linien), indirekte Forschung, direkte Forschung.

Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsmittel INSGESAMT		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	
Mittel INSGESAMT unter der RUBRIK <...> des Mehrjährigen Finanzrahmens			Verpflichtungen	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	
			Zahlungen	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	
			Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	MFR INSGESAMT 2021-2027			
Operative Mittel INSGESAMT (alle operativen Rubriken)		(4)	Verpflichtungen	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000		
			Zahlungen	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000		
Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsmittel INSGESAMT (alle operativen Rubriken)		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000			
Mittel INSGESAMT unter den RUBRIKEN 1 bis 6 des Mehrjährigen Finanzrahmens (Referenzbetrag)			Verpflichtungen	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000		
			Zahlungen	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000		
Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens			4	„Verwaltungsausgaben“ ⁵³						

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

GD: MOVE	Jahr 2028	Jahr 2029	Jahr 2030	Jahr 2031	Jahr 2032	Jahr 2033	Jahr 2034	MFR INSGESAMT 2028-2034

⁵³

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

Ziele und Outputs angeben ↓	Art ⁵⁴	Durchschnittliche Kosten	ERGEBNISSE										INSGESAMT			
			Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe 1.6) bitte weitere Spalten einfügen.									
			Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten
EINZELZIEL Nr. 1 ⁵⁵ : [...]																
- Output																
- Output																
- Output																
Zwischensumme für Einzelziel Nr. 1																

⁵⁴ Ergebnisse sind Waren, die geliefert, und Dienstleistungen, die erbracht werden (z. B. Zahl der Austauschstudenten, gebaute Straßenkilometer).
⁵⁵ Wie in Abschnitt 1.4.2. „Einzelziele“ beschrieben

Personalausgaben	0,000	0,000	0,000	0,000	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	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	0,000	0,000	0,000	0,000
INSGESAMT	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	2,786
<p>Für die Durchführung des Vorschlags benötigtes Personal: 2 VZÄ. 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 Personalausweisungen ab 2028 sind vorläufig.</p>												

3.2.3.2. Mittel aus externen zweckgebundenen Einnahmen

EXTERNE ZWECKGEBUNDENE EINNAHMEN	Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	MFR INSGESAMT 2021-2027
RUBRIK 7					
Personalausgaben	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Sonstige Verwaltungsausgaben	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Zwischensumme RUBRIK 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Außerhalb der RUBRIK 7						
Personalausgaben	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
Zwischensumme außerhalb der RUBRIK 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
INSGESAMT	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.3.3. *Mittel insgesamt*

BEWILLIGTE MITTEL INSGESAMT + EXTERNEN ZWECKGEBUNDENE EINNAHMEN	Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	MFR INSGESAMT 2021-2027
RUBRIK 7					
Personalausgaben	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Sonstige Verwaltungsausgaben	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					
Personalausgaben	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Sonstige Verwaltungsausgaben	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	0,000	0,000
INSGESAMT	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

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)⁵⁶

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
01 01 01 01 (Indirekte Forschung)	0	0	0	0	0	0	0

⁵⁶ Bitte unter der Tabelle angeben, wie viele der aufgeführten VZÄ bereits der Verwaltung der Maßnahme zugeordnet sind und/oder durch Personalausstattung innerhalb der GD dieser Aufgabe zugeteilt werden können. Den Nettobedarf beziffern.

01 01 01 11 (Direkte Forschung)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sonstige Haushaltslinien (bitte angeben)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Externes Personal (in VZÄ)										
20 02 01 (VB und ANS der Globaldotation)	0	0	0	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	0	0	0
Haushaltslinie administr. Unterstützung [XX.01.YY.YY]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
in den EU-Delegationen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 02 (VB und ANS – indirekte Forschung)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 12 (VB und ANS – direkte Forschung)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sonstige Haushaltslinien (bitte angeben) – Rubrik 7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sonstige Haushaltslinien (bitte angeben) – außerhalb der Rubrik 7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
INSGESAMT	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

3.2.4.2. *Finanziert aus externen zweckgebundenen Einnahmen*

EXTERNE ZWECKGEBUNDENE EINKÜNFEN	Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027

Planstellen (Beamte und Bedienstete auf Zeit)						
20 01 02 01 (Zentrale Dienststellen und Vertretungen der Kommission)	0	0	0	0	0	0
20 01 02 03 (EU-Delegationen)	0	0	0	0	0	0
01 01 01 01 (Indirekte Forschung)	0	0	0	0	0	0
01 01 01 11 (Direkte Forschung)	0	0	0	0	0	0
Sonstige Haushaltslinien (bitte angeben)	0	0	0	0	0	0
Externes Personal (in Vollzeitäquivalenten)						
20 02 01 (VB und ANS der Globaldotation)	0	0	0	0	0	0
20 02 03 (VB, ÖB, ANS und JPD in den EU-Delegationen)	0	0	0	0	0	0
Haushaltslinie administr. Unterstützung [XX.01.YY.YY]	0	- in den zentralen Dienststellen	0	0	0	0
		- in den EU-Delegationen	0	0	0	0
01 01 01 02 (VB und ANS – indirekte Forschung)	0	0	0	0	0	0
01 01 01 12 (VB und ANS – direkte Forschung)	0	0	0	0	0	0
Sonstige Haushaltslinien (bitte angeben) – Rubrik 7	0	0	0	0	0	0
Sonstige Haushaltslinien (bitte angeben) – außerhalb der Rubrik 7	0	0	0	0	0	0
INSGESAMT	0	0	0	0	0	0

3.2.4.3. Geschätzter Personalbedarf insgesamt

BEWILLIGTE MITTEL INSGESAMT + EXTERNEN ZWECKGEBUNDENE EINNAHMEN		Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027
Planstellen (Beamte und Bedienstete auf Zeit)					
20 01 02 01 (Zentrale Dienststellen und Vertretungen der Kommission)		0	0	0	0
20 01 02 03 (EU-Delegationen)		0	0	0	0
01 01 01 01 (Indirekte Forschung)		0	0	0	0
01 01 01 11 (Direkte Forschung)		0	0	0	0
Sonstige Haushaltslinien (bitte angeben)		0	0	0	0
Externes Personal (in Vollzeitäquivalenten)					
20 02 01 (VB und ANS der Globaldotation)		0	0	0	0
20 02 03 (VB, ÖB, ANS und JPD in den EU-Delegationen)		0	0	0	0
Haushaltslinie administr. Unterstützung [XX.01.YY.YY]	- in den zentralen Dienststellen	0	0	0	0
	- in den EU-Delegationen	0	0	0	0
01 01 01 02 (VB und ANS – indirekte Forschung)		0	0	0	0
01 01 01 12 (VB und ANS – direkte Forschung)		0	0	0	0
Sonstige Haushaltslinien (bitte angeben) – Rubrik 7		0	0	0	0
Sonstige Haushaltslinien (bitte angeben) – außerhalb der Rubrik 7		0	0	0	0

INSGESAMT	0	0	0	0
------------------	----------	----------	----------	----------

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

	Personal aus den Dienststellen der Kommission	Zusatzpersonal (ausnahmsweise)*		
		Zu finanzieren aus Rubrik 4 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

Beschreibung der Aufgaben, die ausgeführt werden sollen durch:

<p>Beamte und Zeitbedienstete</p>	<p>Für die zusätzlichen Arbeiten zur Durchführung dieser Verordnung ist nach ihrer Annahme eine interne Umschichtung (zwei Planstellen) erforderlich.</p> <p>Unter diese zusätzlichen Arbeiten fallen:</p> <p>1) Ausweisung von B2C-MDMS mit beträchtlicher Marktpräsenz auf EU-Ebene: Mit der Verordnung wird eine Anforderung eingeführt, die die Europäische Kommission dazu verpflichtet, B2C-MDMS mit beträchtlicher Marktpräsenz auf EU-Ebene auszuweisen – was bedeutet, dass die Europäische Kommission die von den Dienstleistern eingegangenen Meldungen bearbeiten sowie die Entwicklungen bzw. den Markt überwachen muss, um sicherzustellen, dass alle relevanten Dienstleister Meldung erstatten. Die Europäische Kommission muss sich möglicherweise auch mit Beschwerden bzw. weiteren Untersuchungen im Zusammenhang mit dem Verfahren der Ausweisung befassen. Die Kommission muss die Entwicklungen bzw. den Markt überwachen und die Liste der ausgewiesenen Rechtsträger verwalten (mit möglichen Ergänzungen oder Streichungen aus der Liste).</p> <p>2) Ausweisung von B2C-MDMS mit beträchtlicher Marktpräsenz auf nationaler Ebene: Dies obliegt den nationalen</p>
-----------------------------------	--

<p>Durchsetzungsbehörden; die Europäische Kommission ist jedoch verantwortlich für die Überprüfung der Meldungen aus den Mitgliedstaaten, die Koordinierung mit den nationalen Durchsetzungsstellen, die Veröffentlichung und Aktualisierung dynamischer Listen auf der Website der Europäischen Kommission sowie die Einhaltung strenger Fristen. Die mehrschichtigen Melde- und Ausweisungsverfahren sowohl auf EU-Ebene als auch auf nationaler Ebene erfordern eine Echtzeitaufsicht.</p> <p>Der wiederkehrende Aufwand für die Bewertung eingegangener Meldungen, die Überwachung des EU-MDMS-Marktes und die mögliche Bearbeitung von Ersuchen um Streichung aus der Liste erfordert entsprechende Kapazitäten. Zwei VZÄ sind daher vorgesehen, um für eine lückenlose Koordinierung zu sorgen, Verzögerungen beim Verfahren der Ausweisung zu begrenzen und ein einschlägiges öffentliches Verzeichnis zu pflegen und auf dem neuesten Stand zu halten, damit Markttransparenz und eine wirksame Durchsetzung des neuen Rechtsrahmens gewährleistet sind. Angesichts der erforderlichen speziellen Fachkenntnisse und der Kombination von Kompetenzen (spezialisierter Wettbewerbshintergrund in Verbindung mit Fähigkeiten zur Abfassung von Rechtstexten) könnte der Bedarf durch zwei AD-Stellen gedeckt werden.</p>	<p>Externes Personal</p>
--	--------------------------

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 INSGESAMT 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 ⁵⁷			
		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

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

Anforderung	Beschreibung der Anforderung	Von der Anforderung betroffene(r) betreffende(r) Akteur(e)	Verfahren auf übergeordneter Ebene	Kategorien
Artikel 4	Der B2C-MDMS-Anbieter meldet Daten über die Anzahl und den Wert der je Verkehrsträger verkauften Tickets an die Europäische Kommission (Daten auf EU-	B2C-MDMS Europäische Kommission	Meldepflicht	Daten Digitaler Dienst öffentlicher

⁵⁷

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

	Ebene) und an die nationalen Durchsetzungsstellen (Daten auf nationaler Ebene).	Nationale Durchsetzungsstellen	
Artikel 6	Geschäftsvereinbarungen zwischen B2B-MDMS-Anbietern und gewerblichen Nutzern dürfen weder vorsätzlich noch anderweitig so gestaltet sein, dass sie a) einen gewerblichen Nutzer daran hindern, abonniertes System eines anderen vergleichbaren Systems zu verwenden oder dieses zu nutzen, b) zusätzliche Bedingungen enthalten, die für das Abonnement des B2B-MDMS nicht erforderlich sind, c) die Nutzung einer bestimmten technischen Ausrüstung oder Software vorschreiben und d) andere unbillige oder ungerechtfertigte Bedingungen enthalten.	B2B-MDMS	Daten, Geschäftsvereinbarung
Artikel 7	B2C- und B2B-MDMS-Anbieter müssen die von den Verkehrsunternehmen bereitgestellten Daten zeitnah und mit gleicher Sorgfalt eingeben und verarbeiten und die Verkehrsprodukte der Verkehrsunternehmen neutral und umfassend anzeigen. In Artikel 7 sind die Kriterien für die Anordnung von Verkehrsprodukten in einer Reihenfolge und andere Funktionen des MDMS festgelegt.	B2C- und B2B-MDMS	Daten Digitaler öffentlicher Dienst Digitale Lösung

Artikel 8	Artikel 8 enthält Anforderungen an die Marketing-, Buchungs- und Verkaufsdaten, die B2C-MDMS- und B2B-MDMS-Anbieter den teilnehmenden Verkehrsunternehmen zur Verfügung stellen.	B2C- und B2B-MDMS	Datenverarbeitung und -veröffentlichung	Daten Digitaler Dienst öffentlicher Dienst
Artikel 9	In Artikel 9 sind die Anforderungen an die Informationen über Treibhausgasemissionen bzw. Emissionen in Kohlendioxidäquivalent festgelegt.	B2C- und B2B-MDMS	Offenlegung von Informationen	Daten Digitaler Dienst Digitale Lösung
Artikel 10	In Artikel 10 sind die Anforderungen für die Weitergabe von Daten der B2C-MDMS-Anbieter an die Behörden für den öffentlichen Verkehr festgelegt.	B2C-MDMS	Statistische Meldepflichten	Daten
Artikel 12	Ersucht die nationale Durchsetzungsstelle um einschlägige Informationen, so sind diese unverzüglich, in jedem Fall aber innerhalb eines Monats nach Eingang des Ersuchens bereitzustellen.	Nationale Durchsetzungsstellen B2C-MDMS	Überwachung und Durchsetzung politischer Maßnahmen	Daten
Artikel 12	Zusammenarbeit zwischen den nationalen Durchsetzungsstellen der Mitgliedstaaten, um eine kohärente Durchsetzung dieser Verordnung sowie Amtshilfe bei den Aufgaben in den Bereichen Marktüberwachung und Bearbeitung von Beschwerden zu gewährleisten, auch durch den Austausch einschlägiger Informationen auf elektronischem Wege unter gebührender	Nationale Durchsetzungsstellen	Überwachung und Durchsetzung politischer Maßnahmen	Daten Digitale Dienste öffentliche

	Wahrung der Vertraulichkeit sensibler Geschäftsdaten.			
Artikel 12	Die nationalen Durchsetzungsstellen beteiligen sich an einem Netzwerk, das regelmäßig und mindestens einmal jährlich zusammentritt, um Informationen auszutauschen, insbesondere über i) ihre Tätigkeit in den Bereichen Überwachung, Durchsetzung und Umsetzung, ii) ihre Entscheidungsgrundsätze und iii) ihre Verwaltungspraxis.	Nationale Durchsetzungsstellen B2C-MDMS	Überwachung und Durchsetzung politischer Maßnahmen	Daten

4.2.

Daten

Allgemeine Beschreibung der erfassten Daten und aller damit zusammenhängenden Standards/Spezifikationen

Art der Daten	Anforderung(en)	Standard und/oder Spezifikation (falls zutreffend)
Daten über die Anzahl und den Wert der je Verkehrsträger verkauften Tickets	Artikel 4	Nicht zutreffend
Unternehmensdaten	Artikel 7	Nicht zutreffend
Marketing-, Buchungs- und Verkaufsdaten	Artikel 8	Nicht zutreffend
Daten zu den Treibhausgasemissionen der Verkehrsprodukte bzw. deren Emissionen in Kohlendioxidäquivalent	Artikel 9	Standards – CountEmissionsEU und Flugemissionskennzeichen
Daten, die genutzt werden können, um die Politik im Bereich des öffentlichen Verkehrs und der nachhaltigen Mobilität	Artikel 10	Nicht zutreffend

wirksamer zu machen		
Überwachungs- und Durchsetzungsdaten (Informationen über die Schwellenwerte)	Artikel 12	Nicht zutreffend
Überwachungs- und Durchsetzungsdaten (insbesondere in Bezug auf Streitigkeiten zwischen den Parteien) zwischen den Behörden	Artikel 12	Nicht zutreffend

Vereinbarkeit mit der europäischen Datenstrategie

Mit den in den Artikeln 5 und 6 festgelegten Bedingungen für Geschäftsvereinbarungen zwischen Verkehrsunternehmen und B2C-MDMS-Anbietern mit beträchtlicher Marktpräsenz oder B2B-MDMS-Anbietern soll im Einklang mit dem Gesetz über digitale Märkte der Missbrauch vertraglicher Ungleichgewichte eingedämmt werden.

Vereinbarkeit mit dem Grundsatz der einmaligen Erfassung

Jeder B2C-MDMS-Anbieter, der vertikal in ein Eisenbahnunternehmen integriert ist, das gemäß dem Vorschlag für die Verordnung über die Ausstellung von Eisenbahnfahrkarten als ein Unternehmen mit beträchtlicher Präsenz auf dem Eisenbahnmarkt ausgewiesen wurde, wird als B2C-MDMS-Anbieter mit beträchtlicher Präsenz auf dem Eisenbahnmarkt auf nationaler Ebene ausgewiesen und ist nicht verpflichtet, die in Artikel 13 genannte nationale Durchsetzungsstelle des Mitgliedstaats, in dem das Eisenbahnunternehmen als ein Unternehmen mit beträchtlicher Präsenz auf dem Eisenbahnmarkt ausgewiesen wurde, zu unterrichten.

Um zu beurteilen, ob die in Anhang I festgelegten Schwellenwerte erreicht sind, kann die ausweisende Behörde B2C-MDMS-Anbieter auffordern, alle relevanten Informationen innerhalb einer angemessenen Frist, spätestens jedoch innerhalb von zwei Monaten zu übermitteln. Ein bereits als B2C-MDMS-Anbieter mit beträchtlicher Marktpräsenz ausgewiesener Anbieter darf nicht Gegenstand solcher Auskunftsersuchen in Bezug auf den Verkehrsträger sein, für den er ausgewiesen wurde. B2C-MDMS-Anbieter, die die angeforderten Informationen über ihre beträchtliche Marktpräsenz nicht innerhalb der festgelegten Frist übermitteln, können auf der Grundlage anderer Informationen, die der ausweisenden Behörde vorliegen, unverzüglich ausgewiesen werden.

Erläutern Sie, wie neu geschaffene Daten auffindbar, zugänglich, interoperabel und wiederverwendbar sind und hohen Standards entsprechen.

Daten über unverzichtbare B2C-MDMS werden auf der Website der Kommission veröffentlicht.

Datenströme

Bitte füllen Sie für jeden Datenstrom die nachstehende Tabelle aus:

Art der Daten	Anforderung(en)	Akteur, der die Daten bereitstellt	Akteur, der die Daten empfängt	Auslöser für den Datenaustausch	Häufigkeit (falls zutreffend)
Daten über die Anzahl und den Wert der je Verkehrsträger verkauften Tickets	Artikel 4	B2C-MDMS	Europäische Kommission, nationale Durchsetzungsstellen	Verpflichtung gemäß Artikel 4/Ersuchen der Europäischen Kommission oder einer nationalen Durchsetzungsstelle	Jährlich
Unternehmensdaten	Artikel 7	Verkehrsunternehmen	B2C- und B2B-MDMS	Vereinbarung über die Anzeige/den Ticketvertrieb	Nicht zutreffend
Marketing-, Buchungs- und Verkaufsdaten	Artikel 8	B2B-MDMS	Verkehrsunternehmen	Antrag eines Verkehrsunternehmens	Nicht zutreffend
Daten zu den Treibhausgasemissionen der Verkehrsprodukte bzw. deren Emissionen in Kohlendioxidäquivalent	Artikel 9	Verkehrsunternehmen	B2C- und B2B-MDMS	Bereitschaft des Verkehrsunternehmens, diese Daten weiterzugeben	Nicht zutreffend
Daten, die genutzt werden können, um die Politik im	Artikel 10	B2C- und B2B-MDMS	Behörden für den öffentlichen Verkehr	Antrag einer Behörde für den öffentlichen	Nicht zutreffend

Bereich des öffentlichen Verkehrs und der nachhaltigen Mobilität wirksamer zu machen				Verkehr	
Überwachungs- und Durchsetzungsdaten (Informationen über die Schwellenwerte)	Artikel 12	Nationale Durchsetzungsstelle/ Mitgliedstaaten	Europäische Kommission	Änderung der Liste der B2C-MDMS-Anbieter beträchtlicher Marktpräsenz	Nicht zutreffend
Überwachungs- und Durchsetzungsdaten (insbesondere in Bezug auf Streitigkeiten zwischen den Parteien) zwischen den Behörden	Artikel 13	Nationale Durchsetzungsstelle	Nationale Durchsetzungsstelle	Tagungen des EU-Netzwerkes nationaler Durchsetzungsstellen	Mindestens einmal jährlich

4.3. Bitte geben Sie für jede digitale Lösung die sie betreffende(n) Anforderung(en) von digitaler Relevanz, eine Beschreibung der vorgeschriebenen Funktionalität der digitalen Lösung, die Stelle, die dafür zuständig sein wird, und andere relevante Aspekte wie Wiederverwendbarkeit und Zugänglichkeit an. Erläutern Sie bitte abschließend, ob bei der digitalen Lösung der Einsatz von KI-Technologien vorgesehen ist.

Digitale Lösung	Anforderung(en)	Wichtigste vorgeschriebene Funktionen	Zuständige Stelle	Inwiefern Zugänglichkeit gewährleistet?	Wie wird die Wiederverwendbarkeit berücksichtigt?	Einsatz von KI-Technologien (falls zutreffend)
-----------------	-----------------	---------------------------------------	-------------------	---	---	--

MDMS	Artikel 7 Artikel 9	<p>B2C- und B2B-MDMS-Anbieter müssen die von den Verkehrsunternehmen bereitgestellten Daten zeitnah und mit gleicher Sorgfalt eingeben und verarbeiten und die Verkehrsprodukte der Verkehrsunternehmen neutral und umfassend anzeigen.</p> <p>Die B2C-MDMS-Anbieter stellen Endnutzern und die B2B-MDMS-Anbieter gewerblichen Nutzern klare, transparente und leicht zugängliche Informationen über die Treibhausgasemissionen der angezeigten Verkehrsprodukte bzw. deren Emissionen in Kohlendioxidäquivalent zur Verfügung, sofern solche Informationen von den Verkehrsunternehmen weitergegeben werden.</p>	B2C-MDMS-Anbieter B2B-MDMS-Anbieter	<p>Bei der Anzeige von Informationen sollten B2C-MDMS-Anbieter die Anforderungen der Richtlinie (EU) 2019/882 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Barrierefreiheitsanforderungen für Produkte und Dienstleistungen erfüllen und insbesondere audiovisuelle Optionen anbieten.</p>	<p>Der Vorschlag harmoniert mit anderen EU-Rechtsvorschriften im Bereich der digitalen Informationsdienste, insbesondere der IVS-Richtlinie, mit der ein Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern geschaffen wurde.</p>	Nicht zutreffend
------	------------------------	---	--	--	--	------------------

Erläutern Sie für jede digitale Lösung, inwiefern diese mit den Anforderungen und Verpflichtungen des EU-Rahmens für Cybersicherheit und anderen geltenden digitalen Strategien und Rechtsvorschriften (z. B. eIDAS, zentrales digitales Zugangstor) im Einklang steht.

Digitale Lösung 1 MDMS

Digitale und/oder sektorspezifische Strategie (falls anwendbar)	Erläuterung der Vereinbarkeit
<i>KI-Verordnung</i>	Nicht zutreffend
<i>EU-Rahmen für Cybersicherheit</i>	Nicht zutreffend
<i>eIDAS-Verordnung</i>	Nicht zutreffend
<i>Einheitliches digitales Zugangstor und IMI</i>	Nicht zutreffend
<i>Sonstige</i>	Nicht zutreffend

Digitale Lösung Nr. 2

Digitale und/oder sektorspezifische Strategie (falls anwendbar)	Erläuterung der Vereinbarkeit
<i>KI-Verordnung</i>	
<i>EU-Rahmen für Cybersicherheit</i>	
<i>eIDAS-Verordnung</i>	
<i>Einheitliches digitales Zugangstor und IMI</i>	

Sonstige	
-----------------	--

4.4. Interoperabilitätsbewertung

Beschreiben Sie die von den Anforderungen betroffenen digitalen öffentlichen Dienste.

Digitaler öffentlicher Dienst oder Kategorie digitaler öffentlicher Dienste	Beschreibung	Anforderung(en)	Lösung(en) für ein interoperables Europa	Andere Interoperabilitätslösung(en)
Ausweisung von B2C-MDMS-Anbietern mit beträchtlicher Marktpräsenz	Ein MDMS-Anbieter wird als B2C-MDMS-Anbieter mit beträchtlicher Marktmacht für den Vertrieb von Verkehrsprodukten des betreffenden Verkehrsträgers („Anbieter mit beträchtlicher Marktpräsenz“) auf Unionsebene ausgewiesen, wenn er die in Anhang I Nummer 1 festgelegten Schwellenwerte erreicht. Er teilt dies der Kommission mit und übermittelt Informationen über die Anzahl und den Wert der je Verkehrsträger verkauften Tickets.	Artikel 4	Nicht zutreffend	Nicht zutreffend

Bewerten Sie die Auswirkungen der Anforderung(en) auf die grenzüberschreitende Interoperabilität.

Digitaler öffentlicher Dienst 1

Bewertung	Maßnahme(n)	Mögliche verbleibende Hindernisse
------------------	--------------------	--

	<p>Vereinbarkeit mit bestehenden digitalen und sektorspezifischen Strategien.</p>
	<p>Der Vorschlag wird mit dem Vorschlag für die Verordnung über die Ausstellung von Eisenbahnfahrkarten und der vorgeschlagenen Überarbeitung der Verordnung über die Rechte der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr abgestimmt, um einen kohärenten Rahmen zu schaffen, der einzigen Eisenbahnfahrkarten förderlich ist und ein reibungsloses Funktionieren des Online-Ticketmarktes gewährleistet. Mit dem Vorschlag wird die Verordnung (EG) Nr. 80/2009 über einen Verhaltenskodex in Bezug auf Computerreservierungssysteme (CRS-Verhaltenskodex) aufgehoben, während die nach wie vor relevanten Bestimmungen der genannten Verordnung übernommen und aktualisiert werden. Der Vorschlag harmonisiert mit anderen EU-Rechtsvorschriften im Bereich der digitalen Informationsdienste, insbesondere der IVS-Richtlinie, mit der ein Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern geschaffen wurde. 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. Die Beseitigung von Hindernissen für die Entwicklung von MDMS mit Funktionen für die Reservierung, Buchung oder</p>
(falls zutreffend)	<p>Nicht zutreffend</p>

	<p>Ausstellung von Tickets ergänzt daher die bestehenden Rechtsvorschriften. Darüber hinaus ergänzt dieser Vorschlag die allgemeinen Grundsätze des Gesetzes über digitale Märkte und der Datenverordnung, indem sektorspezifische Maßnahmen im Zusammenhang mit MDMS festgelegt werden. Zudem ergänzt er die überarbeitete Richtlinie über unlautere Geschäftspraktiken durch Maßnahmen, mit denen sichergestellt wird, dass Suchergebnisse auf MDMS neutral angezeigt (Liste verbindlicher Kriterien für die Reihenfolge der Anzeige und Angabe, welches Kriterium verwendet wurde), und Selbstbevorzugung und Hervorhebung gegen Bezahlung verhindert werden (Zulassung beworbener Inhalte nur unter bestimmten Bedingungen).</p> <p>Dieser Vorschlag soll ein stärker multimodales und nachhaltiges Verkehrssystem fördern und zu den Zielen des europäischen Grünen Deals beitragen. Da die MDMS verpflichtet werden, Informationen über Treibhausgasemissionen und CO₂-Emissionen anzuzeigen, wird der Vorschlag auch zu den Zielen der Initiativen CountEmissionsEU und Flugemissionskennzeichen beitragen, womit ein gemeinsamer Rahmen für die Berechnung und Meldung verkehrsbedingter Treibhausgasemissionen festgelegt wird.</p>	
<p>Organisatorische Maßnahmen für eine reibungslose grenzüberschreitende Erbringung digitaler</p>	<p>In der Verordnung ist festgelegt, dass jeder Mitgliedstaat eine für die Durchsetzung dieser Verordnung zuständige nationale Durchsetzungsstelle benennt. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die von ihnen benannte Stelle über alle erforderlichen administrativen</p>	<p>Nicht zutreffend</p>

<p>öffentlicher Dienste.</p>	<p>und finanziellen Ressourcen und das erforderliche Fachwissen verfügt, um die Aufgaben im Rahmen dieser Verordnung angemessen wahrzunehmen. In Artikel 12 werden die Aufgaben der nationalen Durchsetzungsstellen beschrieben, darunter Amtshilfe bei der Marktüberwachung und der Bearbeitung von Beschwerden.</p>	
<p>Maßnahmen, die ergriffen wurden, um ein gemeinsames Verständnis der Daten zu gewährleisten.</p>	<p>Die Informationen über die Treibhausgasemissionen bzw. die Emissionen in Kohlendioxidäquivalent werden gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2024/3170 der Kommission bereitgestellt. In Artikel 7 sind Pflichten in Bezug auf die neutrale Anzeige und Kriterien für die Reihenfolge für alle MDMS-Anbieter festgelegt.</p>	<p>Es ist wichtig, dass die digitalen Aspekte des Informationsaustauschs bei der Durchführung der Verordnung im Zusammenhang mit der Behandlung von Beschwerden und der Datenweitergabe an Behörden klar definiert werden.</p>
<p>Verwendung gemeinsam offener technischer Spezifikationen und Standards.</p>	<p>Die Informationen über die Treibhausgasemissionen bzw. die Emissionen in Kohlendioxidäquivalent werden gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2024/3170 der Kommission bereitgestellt. In Artikel 7 sind Pflichten in Bezug auf die neutrale Anzeige und Kriterien für die Reihenfolge für alle MDMS-Anbieter festgelegt.</p>	<p>Es ist wichtig, dass die digitalen Aspekte des Informationsaustauschs bei der Durchführung der Verordnung im Zusammenhang mit der Behandlung von Beschwerden und der Datenweitergabe an Behörden klar definiert werden.</p>

4.5.

Unterstützungsmaßnahmen für die digitale Umsetzung

Bitte füllen Sie für jede Unterstützungsmaßnahme für die digitale Umsetzung die nachstehende Tabelle aus:

Beschreibung der Maßnahme	Anforderung(en)	Rolle der Kommission (falls zutreffend)	Zu beteiligte Akteure (falls zutreffend)	Voraussichtlicher Zeitplan (falls zutreffend)

Anforderung 7	<p>Die nationalen Durchsetzungsstellen beteiligen sich an einem Netzwerk, das regelmäßig zusammentritt, um Informationen auszutauschen, insbesondere über i) ihre Tätigkeit in den Bereichen Überwachung, Durchsetzung und Umsetzung, ii) ihre Entscheidungsgrundsätze und iii) ihre Verwaltungspraxis.</p>	<p>Die Kommissionen im Netzwerk nehmen an den Diskussionen im Netzwerk teil und koordinieren und unterstützen die Zusammenarbeit in Fragen von gemeinsamem Interesse und den Austausch bewährter Verfahren.</p>	<p>Nationale Durchsetzungsstellen/Europäische Kommission</p>	<p>Mindestens einmal jährlich</p>
---------------	---	---	--	-----------------------------------



Brüssel, den 13.5.2026
COM(2026) 231 final

ANNEX 1

ANHANG

der

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES über multimodales Buchen und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 80/2009

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

Anhang I

Schwellenwerte für die Ausweisung von B2C-MDMS-Anbietern mit beträchtlicher Marktpräsenz

1. Es ist davon auszugehen, dass ein B2C-MDMS-Anbieter eine beträchtliche Marktpräsenz in der Union hat, wenn er für einen der Verkehrsträger, für den er Vertriebsdienste erbringt, im letzten Geschäftsjahr in der Union mindestens Folgendes verkauft hat:
 - (a) für den Luftverkehr 53,5 Millionen Produkte oder Produkte mit einem Gesamtwert von 6 394 Mio. EUR;
 - (b) für den Schienenverkehr 203 Millionen Produkte oder Produkte mit einem Gesamtwert von 3 832 Mio. EUR;
 - (c) für den Kraftomnibusverkehr 318 Millionen Produkte oder Produkte mit einem Gesamtwert von 18 071 Mio. EUR;
 - (d) für den Schiffsverkehr 45 Millionen Produkte oder Produkte mit einem Gesamtwert von 792 Mio. EUR.

2. Es ist davon auszugehen, dass ein B2C-MDMS-Anbieter eine beträchtliche Marktpräsenz in einem Mitgliedstaat hat, wenn er für einen der Verkehrsträger, für den er Vertriebsdienste erbringt, im letzten Geschäftsjahr in dem betreffenden Mitgliedstaat einen der beiden in Tabelle 1 genannten Schwellenwerte erreicht hat.

Mitgliedstaaten			Verkehrsprodukte im Bereich Schienenverkehr		Verkehrsprodukte im Bereich Kraftomnibusverkehr		Verkehrsprodukte im Bereich Schiffsverkehr	
	Jährlich verkaufte Verkehrsprodukte (in)	Wert der jährlich verkauften Verkehrsprodukte (in Mio. EUR)	Jährlich verkaufte Verkehrsprodukte (in)	Wert der jährlich verkauften Verkehrsprodukte (in Mio. EUR)	Jährlich verkaufte Verkehrsprodukte (in)	Wert der jährlich verkauften Verkehrsprodukte (in Mio. EUR)	Jährlich verkaufte Verkehrsprodukte (in)	Wert der jährlich verkauften Verkehrsprodukte (in Mio. EUR)
Österreich	3,51	419,09	21,0	360,4	7,05	400,54	0,00	0,00
Belgien	3,31	395,16	20,5	636,4	1,80	102,26	0,30	5,22
Bulgarien	1,04	123,80	1,7	22,5	11,35	644,84	0,00	0,00
Kroatien	1,19	141,63	2,2	21,8	7,60	431,78	11,20	194,73
Zypern	1,28	152,91	0,00	0,00	2,70	153,40	0,00	0,00
Tschechien	1,86	222,62	10,2	188	34,75	1947,28	0,00	0,00
Dänemark	3,65	436,05	10,9	165,1	14,00	795,39	13,20	229,50
Estland	0,29	34,17	0,8	12,4	4,70	267,02	4,25	73,89

Finnland	2,00	239,10	5,4	52,5	11,45	650,52	5,20	90,41
Frankreich	20,58	2 458,53	98,8	2 392,1	75,85	4 309,33	6,50	113,01
Deutschland	23,01	2 747,83	205,2	3 201,1	173,20	9 840,15	9,80	170,39
Griechenland	7,96	951,29	1,3	38,3	34,30	1 948,71	22,70	394,67
Ungarn	1,77	211,66	22,5	359,4	48,50	2 755,47	0,00	0,00
Irland	4,32	516,44	5,8	95,6	10,10	573,82	0,90	15,65
Italien	22,09	2 638,22	57,1	1 142,8	128,45	7 297,73	30,85	536,37
Lettland	0,65	77,43	1,4	9,4	4,05	230,10	0,30	5,22
Litauen	0,65	77,52	0,5	17,4	9,70	551,09	0,00	0,00
Luxemburg	0,36	42,69	1,5	58,2	0,85	48,29	0,00	0,00
Malta	0,76	91,03	0,00	0,00	0,00	0,00	4,95	86,06
	8,22	981,28	23,1	1 140,4	8,45	480,08	0,85	14,78
Polen	5,93	708,01	25,4	352,9	127,40	7 238,08	1,15	19,99
Portugal	7,08	845,82	13,1	205,6	25,80	1 465,80	0,55	9,56
Rumänien	2,31	276,39	5,5	101,8	44,90	2 550,94	0,00	0,00
Slowakei	0,29	35,19	2,3	40,8	7,10	403,38	0,00	0,00
Slowenien	0,16	18,77	1,4	42,8	6,95	394,86	0,00	0,00

Spanien	31,76	3 793,07	56,5	1 174,7	135,60	7 703,95	10,95	190,38
Schweden	3,42	408,15	15,3	193,9	15,85	900,50	13,05	226,89



Brüssel, den 13.5.2026
COM(2026) 231 final

ANNEX 2

ANHANG
der
VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES
über multimodales Buchen und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 80/2009

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

Anhang II

Entsprechungstabelle für die Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 80/2009

1.

Verordnung (EG) Nr. 80/2009	Diese Verordnung
Artikel 1	Artikel 1 und 2
Artikel 2	Artikel 3
Artikel 3	Artikel 5
Artikel 4	Artikel 5 Absatz 3
Artikel 5	Artikel 7
Artikel 6	Artikel 6
Artikel 7	Artikel 8
Artikel 8	Artikel 11
Artikel 9	Artikel 7 Absatz 2
Artikel 10	/
Artikel 11	/
Artikel 12	/
Artikel 13	Artikel 12 und 13
Artikel 14	Artikel 12 und 13
Artikel 15	Artikel 14
Artikel 16	Artikel 12
Artikel 17	/
Artikel 18	Artikel 17
Artikel 19	Artikel 19
Anhang I	Artikel 7
Anhang II	Anhang II