



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 13.5.2026
COM(2026) 231 final

2026/0113 (COD)

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

privind rezervarea multimodală și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 80/2009

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

(Text cu relevanță pentru SEE)

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

• Motivele și obiectivele propunerii

Prezenta propunere, împreună cu propunerea de Regulament privind emiterea biletelor de tren și propunerea de revizuire a Regulamentului privind drepturile călătorilor din transportul feroviar¹, urmărește să răspundă provocărilor identificate în orientările politice pentru Comisia Europeană 2024-2029².

Pasagerii se confruntă în continuare cu obstacole semnificative atunci când încearcă să caute, să compare, să combine și să rezerve opțiuni de călătorie. O analiză a 100 de rute reprezentative din UE a constatat că erau disponibile opțiuni multimodale în 76 % din cazuri. Cu toate acestea, foarte puține platforme de servicii digitale de mobilitate multimodală (MDMS) prezentau opțiuni pentru diferite moduri de transport, iar acestea erau rareori combinate. În plus, un sondaj Eurobarometru din 2024 realizat în rândul a 26 000 de cetățeni ai UE a arătat că o treime dintre respondenți nu rezervaseră niciodată o călătorie multimodală sau cu mai mulți operatori. Dintre cei care făcuseră acest lucru, peste o treime se confruntaseră cu dificultăți legate de rezervare, cum ar fi imposibilitatea de a găsi combinații adecvate sau imposibilitatea de a achiziționa toate biletele necesare într-un singur loc, iar aceste dificultăți au fost și mai pronunțate în cazul biletelor de tren.

Prezenta propunere este menită să abordeze lipsa de transparență, condițiile incorecte și inechitabile în materie de concurență de pe piața digitală a biletelor pentru transportul de călători, pe toate platformele de MDMS active în domeniul aviației, al transportului feroviar, rutier și naval. Totodată, ea va îmbunătăți funcționarea pieței de distribuție a biletelor, punând astfel la dispoziția călătorilor toate opțiunile disponibile, inclusiv cele multimodale. Ca urmare, se va îmbunătăți inclusiv competitivitatea pieței serviciilor de transport.

Aceste obiective sunt aliniate la Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă³, care vizează îmbunătățirea competitivității și a sustenabilității sectorului transporturilor și transformarea mobilității multimodale într-o realitate.

• Coerența cu dispozițiile de politică deja existente în domeniul de politică vizat

Prezenta propunere a fost coordonată cu propunerea de Regulament privind emiterea biletelor de tren și cu propunerea de revizuire a Regulamentului privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar, pentru a se asigura un cadru coerent care să promoveze biletele unice de tren și o piață digitală funcțională a biletelor.

Propunerea abrogă Codul de conduită pentru sistemele informatizate de rezervare („Codul de conduită pentru SIR”⁴), preluând și actualizând în același timp dispozițiile Codului de conduită pentru SIR care rămân relevante.

¹ JO L 172, 17.5.2021, p. 1.

² „Europa – în fața unei alegeri. Orientările politice pentru următoarea Comisie Europeană 2024-2029: „Pentru mulți cetățeni, călătoriile transfrontaliere cu trenul sunt încă prea complicate. Cetățenii ar trebui să poată utiliza sisteme deschise de rezervare pentru a cumpăra călătorii transeuropene asigurate de mai mulți furnizori, fără a-și pierde dreptul la rambursare sau la călătorii compensatorii. În acest scop, vom propune un regulament privind un sistem digital unic de rezervare și de emitere a biletelor, pentru a asigura faptul că europenii pot cumpăra un singur bilet pe o singură platformă și pot beneficia de drepturile pasagerilor pentru întreaga lor călătorie”.

³ COM/2020/789 final.

⁴ JO L 35, 4.2.2009, p. 47.

Propunerea este în concordanță și cu alte acte legislative ale UE referitoare la serviciile de informații digitale, în special cu Directiva STI⁵, care stabilește un cadru pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport. Regulamentul delegat privind serviciile de informare cu privire la călătoriile multimodale⁶ (MMTIS) impune statelor membre să instituie puncte naționale de acces care să constituie un punct unic de acces al utilizatorilor la datele statice, istorice, observate și dinamice privind călătoriile și traficul aferente diferitelor moduri de transport, în scopul furnizării de servicii de informare cu privire la călătoriile multimodale pentru utilizatorii finali. Urmărind să elimine barierele din calea dezvoltării MDMS pentru rezervări sau bilete, prezenta propunere completează, așadar, legislația existentă.

De asemenea, prin stabilirea unor măsuri sectoriale în ceea ce privește MDMS, prezenta propunere nu afectează aplicarea Regulamentului privind serviciile digitale⁷, a Regulamentului privind piețele digitale⁸ și a Regulamentului privind datele⁹, ci le completează. Propunerea va completa totodată Directiva revizuită privind practicile comerciale neloiale¹⁰ cu măsuri care să asigure că rezultatele căutărilor cu privire la MDMS sunt afișate într-un mod neutru (stabilind o listă de criterii de ierarhizare obligatorii) și care să interzică autofavorizarea și ierarhizarea plătită, prin autorizarea conținutului promovat numai în anumite condiții.

- **Coerența cu alte politici ale Uniunii**

A fost efectuată o verificare a coerenței climatice. După cum se arată în documentul de lucru al serviciilor Comisiei, propunerea este în concordanță cu obiectivele de mediu ale Pactului verde european¹¹ și ale Legii europene a climei¹².

Impunând obligația ca MDMS să afișeze informații privind emisiile de gaze cu efect de seră și emisiile de CO₂, prezenta propunere va contribui, de asemenea, la obiectivele inițiativelor „CountEmissionsEU” și „Eticheta privind emisiile generate de zbor”¹³, stabilind un cadru comun pentru calcularea și raportarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transporturi. Informațiile transparente aplicate tuturor modurilor de transport le vor permite pasagerilor să aleagă cele mai sustenabile opțiuni de călătorie.

În cele din urmă, propunerea contribuie la obiectivele stabilite în Raportul Comisiei către Consiliu privind punerea în aplicare a Agendei europene pentru turism 2030¹⁴, care menționează multimodalitatea ca factor esențial al competitivității în sectorul turismului. În general, prezenta inițiativă urmărește să promoveze un sistem de transport mai multimodal și mai durabil și să contribuie la realizarea ODD (obiectivului de dezvoltare durabilă) nr. 3 („Asigurarea unei vieți sănătoase și promovarea bunăstării tuturor, la orice vârstă”), a ODD nr. 9 („Dezvoltarea unor orașe și așezări umane deschise tuturor, sigure, reziliente și durabile”) și a ODD nr. 13 („Acțiuni climatice”).

⁵ JO L 207, 6.8.2010, p. 1.

⁶ JO L, 2024/490, 13.2.2024.

⁷ JO L 277, 27.10.2022, p. 1.

⁸ JO L 265, 12.10.2022, p. 1.

⁹ JO L, 2023/2854, 22.12.2023.

¹⁰ JO L 149, 11.6.2005, p. 22.

¹¹ COM (2019)640 final.

¹² JO L 243, 9.7.2021, p. 1.

¹³ JO L, 2024/3170, 31.12.2024.

¹⁴ COM (2025) 763 final.

2. TEMEI JURIDIC, SUBSIDIARITATE ȘI PROPORȚIONALITATE

• Temei juridic

Temeiul juridic al prezentei inițiative este articolul 91 alineatul (1) litera (d) și articolul 100 alineatul (2) din titlul VI din TFUE. Articolul 91 și articolul 100 alineatul (2) stabilesc prerogativa UE de a urmări obiectivele tratatelor în cadrul unei politici comune în domeniul transporturilor și de a stabili normele adecvate în acest scop. Contribuind la funcționarea pieței de distribuție a biletelor de transport în conformitate cu obiectivele stabilite în Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă¹⁵, prezenta inițiativă face parte din politica comună în domeniul transporturilor. Piața de distribuție a biletelor de transport cuprinde servicii legate în mod inherent de serviciile de transport. Prin urmare, inițiativa ia în considerare caracteristicile distinctive ale transporturilor. Aplicarea prezentei inițiative nu va afecta nivelul de trai și gradul de ocupare a forței de muncă din anumite regiuni și nici exploatarea infrastructurii de transport.

• Subsidiaritatea (în cazul competențelor neexclusive)

Deși unele provocări legate de distribuția biletelor și de accesul digital la biletele de tren sunt abordate la nivel național sau regional, este necesară o abordare la nivelul UE pentru a reduce impactul transfrontalier al acestor provocări asupra călătoriilor pe distanțe lungi în interiorul UE și pentru a asigura buna funcționare a sistemului european de transport.

Discrepanțele dintre statele membre în ceea ce privește modul de punere în aplicare a noilor norme privind distribuția biletelor ar putea fragmenta și mai mult piața, ar putea mări costurile și ar putea reduce beneficiile pentru MDMS, autorități, operatori și utilizatorii transporturilor. Prin urmare, este necesară o intervenție la nivelul UE pentru a preveni diferențele mari dintre strategiile statelor membre și eventualele consecințe nedorite.

• Proporționalitatea

Propunerea impune tuturor furnizorilor de MDMS să respecte normele privind afișarea neutră și criteriile de ierarhizare, schimbul de date care conțin informații comerciale, afișarea de informații referitoare la emisiile de gaze cu efect de seră și emisiile de echivalent dioxid de carbon (atunci când sunt puse la dispoziția furnizorilor de MDMS de către operatorii de transport) și privind schimbul de date cu autoritățile din domeniul transporturilor. Furnizorii de MDMS care sunt IMM-uri sunt excluși din domeniul de aplicare al prezentei propuneri.

Măsurile mai stricte, și anume cele de stabilire a condițiilor care reglementează acordurile comerciale dintre furnizorii de MDMS și operatorii de transport, se limitează la furnizorii de MDMS considerați indispensabili. În segmentul business-to-consumer (B2C), această desemnare se aplică numai furnizorilor de MDMS care îndeplinesc criteriile referitoare la prag definite în prezenta propunere. În segmentul business-to-business (B2B), toți furnizorii de MDMS sunt considerați indispensabili, având în vedere rolul lor strategic de intermediar între agențiile de turism și operatorii de transport. Această abordare asigură impunerea celor mai stricte obligații de reglementare exclusiv entităților care sunt în măsură să exercite o influență semnificativă asupra operatorilor de transport, inclusiv capacitatea de a impune condiții comerciale neloiale. În plus, această abordare este complet proporționată, deoarece limitează acțiunea la nivelul UE la ceea ce este necesar pentru remedierea unei disfuncționalități clare a pieței. În acest sens, directiva nu impune furnizorilor de MDMS să încheie acorduri comerciale, ci stabilește un cadru pentru a asigura echitatea în astfel de acorduri, atunci când ele există. Astfel, măsurile propuse promovează buna funcționare a pieței biletelor de transport, menținând în același timp proporționalitatea.

¹⁵ COM/2020/789 final.

- **Alegerea instrumentului**

Pentru a se asigura buna funcționare a pieței digitale a biletelor, este necesară o abordare comună, astfel încât condițiile să fie armonizate în întreaga UE. Acest lucru se realizează cel mai bine printr-un regulament.

3. REZULTATELE EVALUĂRILOR *EX POST*, ALE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRILOR IMPACTULUI

- **Evaluările *ex post*/verificarea adecvării legislației existente**

Sistemele informatizate de rezervare (SIR) reprezintă un tip special de MDMS active în segmentul B2B. În 1989 a fost adoptat un cod de conduită pentru a preveni eventualele comportamente anticoncurențiale ale SIR-urilor. Acest cod a fost ulterior revizuit în 2009 pentru a reglementa tranzacțiile B2B dintre furnizorii de SIR, pe de o parte, și transportatorii aerieni și feroviari și agenții de turism, pe de altă parte. Codul de conduită a fost apoi analizat în 2020 pentru a se evalua dacă, date fiind schimbările tehnologice și ale pieței în ceea ce privește distribuția biletelor B2B, prevederile sale erau în continuare relevante pentru atingerea obiectivelor (i) de prevenire a denaturării concurenței între SIR-urile deținute de transportatori asociați și (ii) de asigurare a unei concurențe loiale și efective între transportatori și dacă respectivul cod continua să fie adecvat scopului în condițiile unei legislații orizontale mai ample. Evaluarea a concluzionat că acest cod nu a asigurat pe deplin condiții de concurență echitabile pentru toți transportatorii participanți în ceea ce privește accesul la serviciile SIR și utilizarea acestora, deoarece nu a condus la o mai bună echilibrare a puterii de negociere a transportatorilor aerieni de diferite dimensiuni în raport cu SIR. Unii transportatori aerieni și-au exprimat îngrijorarea cu privire la clauzele specifice din contractele lor cu furnizorii de SIR, care au redus capacitatea companiilor aeriene de a utiliza sisteme sau tehnologii de rezervare alternative. Mai mult decât atât, din evaluare a reieșit că cerințele în materie de transparență, sub forma afișajului neutru, își mențineau importanța, deoarece agențiile de turism, atât offline, cât și online, și companiile specializate în organizarea călătoriilor se bazează în continuare în mare măsură pe datele SIR, în special pentru călătoriile în interes de serviciu. Evaluarea a evidențiat, de asemenea, posibilitatea ca tratamentul sectorial specific al furnizorilor tradiționali de SIR să nu mai fie justificat având în vedere evoluțiile tehnologice și ale pieței în ceea ce privește distribuția biletelor de avion (utilizarea sporită a internetului, apariția altor canale și cesionarea proprietății SIR de către companiile aeriene).

- **Consultarea cu părțile interesate**

Prezenta propunere și propunerea de regulament privind emiterea biletelor de tren se bazează pe aceeași evaluare a impactului. Pentru a pregăti evaluarea impactului, au fost desfășurate diverse activități de consultare a părților interesate cu scopul de a colecta atât informații calitative (opinii, păreri, sugestii), cât și cantitative (date, statistici). Aceste activități au fost desfășurate în perioada 2020-2025, inițial numai în scopul revizuirii codului de conduită pentru SIR în decembrie 2020, ulterior și pentru evaluarea impactului care stă la baza Regulamentului privind rezervarea multimodală (RRM) și a unui regulament privind emiterea biletelor de tren. Cetățenii au fost consultați de cinci ori, în special pentru două evaluări inițiale ale impactului (EII), două consultări publice deschise (CPD) online și un sondaj Eurobarometru¹⁶.

În ceea ce privește codul de conduită pentru SIR, în perioada 9 iulie 2020 – 4 septembrie 2020 s-a realizat o EII pentru a colecta feedback de la părțile interesate. S-au primit în total

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

13 răspunsuri. În ceea ce privește propunerea privind RRM, în perioada 5 octombrie 2021 – 2 noiembrie 2021 s-a realizat o EII pentru a colecta feedback de la părțile interesate. S-au primit în total 40 răspunsuri. O CPD privind codul de conduită pentru SIR a fost lansată prin intermediul platformei „Exprimați-vă părerea” a Comisiei la 23 februarie 2021 și s-a desfășurat până la 18 mai 2021. S-au primit în total 23 de răspunsuri din partea cetățenilor și a organizațiilor. La 1 decembrie 2021 a fost lansată¹⁷ pe platforma „Exprimați-vă părerea” a Comisiei o CPD referitoare la propunerea privind MDMS, care s-a desfășurat până la 23 februarie 2022. S-au primit în total 336 de răspunsuri din partea cetățenilor și a organizațiilor.

În vara anului 2024 a fost realizat un sondaj Eurobarometru ale cărui rezultate au fost publicate de Comisie la 1 aprilie 2025. Scopul sondajului a fost de a colecta informații privind practicile și experiențele în materie de rezervare și de emitere a biletelor de la un eșantion reprezentativ din populația UE, cu vârsta de cel puțin 15 ani, din fiecare dintre cele 27 de state membre. În total, au fost realizate 25 805 interviuri prin intermediul sondajului online. Sondajul a oferit informații cu privire la obiceiurile de călătorie, preferințele și experiențele publicului din UE, în special în ceea ce privește călătoriile regionale și pe distanțe lungi. Sondajul a examinat aspecte-cheie, cum ar fi: (1) frecvența călătoriilor în scopuri recreative și profesionale, (2) factorii care influențează planificarea călătoriilor și deciziile de rezervare, (3) atitudinea față de călătoriile ecologice, (4) utilizarea diferitelor moduri de transport și a călătoriilor multimodale, (5) ușurința rezervării călătoriilor multimodale și cu operatori multipli și (6) barierele din calea combinării diferitelor moduri de transport sau a diferiților operatori. Rezultatele au evidențiat în special obstacolele cu care se confruntă oamenii atunci când caută opțiuni de călătorie sustenabile online, precum și disponibilitatea lor de a rezerva astfel de călătorii. Sondajul a identificat, de asemenea, dificultățile cu care se confruntă cetățenii atunci când rezervă călătorii multimodale și cu operatori multipli, precum și complicațiile întâmpinate atunci când rezervă călătorii cu trenul cu operatori multipli.

- **Obținerea și utilizarea cunoștințelor de specialitate**

Evaluarea impactului care însoțește prezenta propunere s-a bazat pe un studiu extern realizat de un consultant.

Părțile interesate au furnizat un volum semnificativ de informații suplimentare prin intermediul unor activități de consultare specifice (sondaje, interviuri și ateliere). Mai exact, ei au furnizat informații detaliate privind structura pieței și practicile comerciale aferente diferitelor segmente ale MDMS (B2C și B2B), care au contribuit la confirmarea informațiilor din studiile anterioare și la fundamentarea ipotezelor și a analizei modelării.

Informațiile primite au vizat aspecte precum dispozițiile tipice (în special în ceea ce privește tarifele de distribuție) din acordurile comerciale oferite de MDMS operatorilor, practicile de afișare pentru MDMS, tendințele de pe piața distribuției digitale și piața distribuției B2B, interacțiunile dintre SIR-uri, agenții de voiaj și transportatori, precum și ponderea și rolul IMM-urilor în diferite tipuri de MDMS.

În general, evaluarea impactului s-a bazat pe un număr mare de surse cuprinzătoare care au fost reprezentative pentru diferitele grupuri de părți interesate.

- **Evaluarea impactului**

Prezenta propunere este însoțită de un raport privind evaluarea impactului. În urma unui avis negativ din partea Comitetului de control normativ (CCN) în data de 13 septembrie 2023, la

¹⁷ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13133-Multimodal-Digital-Mobility-%20Services/public-consultation_ro.

10 martie 2026 a fost prezentat CCN un nou proiect de raport de evaluare a impactului. La 13 aprilie 2026, CCN a emis un aviz pozitiv cu rezerve. Raportul de evaluare a impactului a fost ajustat în consecință pentru a ține cont de observațiile CCN.

Evaluarea impactului a examinat o listă cuprinzătoare de posibile măsuri și opțiuni de politică, pe baza eficacității, eficienței și proporționalității probabile a măsurilor propuse în raport cu obiectivele date, precum și a fezabilității juridice și tehnice a acestora.

Patru opțiuni de politică au fost evaluate în cadrul evaluării impactului, care a fost efectuată în comun pentru prezenta propunere și pentru propunerea de regulament privind emiterea biletelor de tren.

Opțiunea de politică numărul 1 a propus o abordare minimalistă. Aceasta conținea măsuri comune tuturor celor patru opțiuni de politică, inclusiv măsuri care stabilesc cerințe minime pentru asigurarea unui tratament echitabil al informațiilor și datelor de către MDMS. Opțiunea stabilea, de asemenea, principiile-cheie pentru toate acordurile comerciale dintre furnizorii indispensabili de MDMS și operatorii de transport, precum și dintre întreprinderile feroviare (IF) indispensabile și furnizorii de MDMS.

Această opțiune abordează pe deplin primul obiectiv specific de îmbunătățire a transparenței și de stabilire a unor condiții de concurență echitabile pentru operatorii de transport în ceea ce privește MDMS prin extinderea normelor codului de conduită pentru SIR la toți furnizorii de MDMS. Ea stabilește praguri pentru identificarea furnizorilor de MDMS și a IR cu o prezență semnificativă pe piață, care ar fi desemnați de organismele naționale de aplicare a legii sau de Comisia Europeană în funcție de piața pe care au o prezență semnificativă. Comisia ar urma să publice o listă a furnizorilor de MDMS cu o prezență semnificativă pe piață. Astfel de măsuri ar fi necesare pentru a se asigura faptul că operatorii de transport sunt protejați în acordurile comerciale cu furnizorii indispensabili de MDMS, inclusiv prin intermediul unor dispoziții care (1) protejează datele sensibile din punct de vedere comercial ale operatorilor, (2) interzic includerea unor condiții contractuale nejustificate sau inutile care ar putea împiedica încheierea acordului și (3) garantează că remunerația primită de furnizorii de MDMS se bazează pe criterii echitabile, rezonabile și nediscriminatorii. În cadrul acestei opțiuni de politică, statele membre ar trebui să desemneze o autoritate națională care să soluționeze eventualele litigii dintre părți. În plus, ar fi creată o rețea la nivelul UE a acestor autorități pentru a asigura o aplicare coerentă în întreaga UE. În plus, furnizorii de MDMS ar avea obligația de a afișa informații privind emisiile de gaze cu efect de seră și emisiile de CO₂, în cazul în care informațiile respective sunt furnizate de operatorul de transport, în timp ce B2C MDMS ar trebui să facă schimb de date cu autoritățile publice în scopul gestionării mobilității.

Pentru a se asigura că gama de servicii feroviare oferite pentru MDMS este mai cuprinzătoare, această opțiune de politică oferă protecție în temeiul propunerii de regulament privind emiterea biletelor de tren furnizorilor de MDMS în acordurile lor comerciale cu întreprinderile feroviare indispensabile, stabilind norme privind tarifele de distribuție și interzicând clauzele restrictive din contracte (clauze de exclusivitate, condiții abuzive și nejustificate, clauze de comercializare și alte restricții tehnice), abordând astfel dezechilibrele în ceea ce privește puterea de negociere în timpul discuțiilor pe marginea acordurilor comerciale.

Opțiunile de politică numărul 2, 3 și 4 se bazează pe opțiunea de politică numărul 1 și erau specifice propunerii de regulament privind emiterea biletelor de tren.

- **Adecvarea reglementărilor și simplificarea**

Deși inițiativa introduce o nouă obligație pentru statele membre de a desemna MDMS indispensabile și de a soluționa litigiile dintre părți, sarcina administrativă suplimentară pentru autoritățile publice este menținută la un nivel minim. Propunerea se bazează pe faptul că statele membre dispun deja de autorități competente responsabile cu soluționarea litigiilor în domenii relevante, cum ar fi autoritățile din domeniul concurenței, autoritățile de reglementare din domeniul transporturilor și autoritățile de reglementare din domeniul feroviar.

- **Drepturile fundamentale**

Propunerea nu ar urma să aibă niciun impact semnificativ negativ asupra drepturilor fundamentale sau asupra protecției datelor. Protecția datelor pentru utilizatorii de B2C MDMS este asigurată de Regulamentul general privind protecția datelor, care oferă o protecție uniformă a persoanelor fizice. În plus, pentru B2B MDMS, intrarea în vigoare a Regulamentului general privind protecția datelor este un motiv esențial pentru revizuirea și abrogarea normelor Codului de conduită pentru SIR privind protecția datelor. Acest exemplu de simplificare normativă va elimina suprapunerea normelor, eliminând orice posibilitate de apariție a unor eventuale consecvențe.

4. IMPLICAȚII BUGETARE

Ar fi necesari doi angajați în echivalent normă întreagă (ENI) pentru a sprijini Comisia în desemnarea furnizorilor de MDMS cu o prezență semnificativă pe piață, simplificarea coordonării cu organismele naționale de aplicare a legii și menținerea unui registru public exact și actualizat, care să asigure transparența pieței și aplicarea eficace a legii.

5. ALTE ELEMENTE

- **Planurile de punere în aplicare și măsurile de monitorizare, evaluare și raportare**

Comisia va monitoriza punerea în aplicare a prezentului regulament printr-o serie de acțiuni și un set de indicatori de bază care vor măsura progresele înregistrate în direcția atingerii obiectivelor. În termen de cel mult cinci ani de la începerea punerii în aplicare a legislației, Comisia va evalua în ce măsură au fost îndeplinite obiectivele prezentului regulament.

Sinergiile dintre prezenta propunere și propunerea de regulament privind emiterea biletelor de tren și interacțiunea cu revizuirea Regulamentului privind drepturile călătorilor din transportul feroviar vor trebui, de asemenea, analizate.

Îmbunătățirea pieței biletelor online va fi evaluată prin monitorizarea pieței efectuată de organismele naționale de aplicare a legii și de Comisie. Informațiile privind sancțiunile vor fi partajate între autoritățile din cadrul rețelei UE de asigurare a respectării legii pentru a sprijini coordonarea. Satisfacția consumatorilor din UE va fi măsurată o dată la doi ani prin sondaje Eurobarometru care vor analiza disponibilitatea informațiilor privind călătoriile și ușurința efectuării rezervărilor de către călători.

- **Explicarea detaliată a dispozițiilor specifice ale propunerii**

Propunerea instituie un nou regulament care este structurat după cum urmează:

Articolul 1 definește obiectivele și obiectul regulamentului.

Articolul 2 stabilește domeniul de aplicare al regulamentului.

Articolul 3 prezintă o listă de definiții.

Articolul 4 prezintă procesul de desemnare a furnizorilor de B2C MDMS cu o prezență semnificativă pe piață.

Articolul 5 stabilește condițiile pe care furnizorii de B2C MDMS cu o prezență semnificativă pe piață și furnizorii de B2B MDMS trebuie să le respecte în acordurile lor comerciale cu operatorii de transport.

Articolul 6 stabilește condițiile pe care furnizorii de B2B MDMS trebuie să le respecte în acordurile comerciale cu abonații.

Articolul 7 prevede obligații privind afișarea neutră și criteriile de ierarhizare pentru toți furnizorii de MDMS.

Articolul 8 prevede norme privind datele care conțin informații comerciale pentru toți furnizorii de MDMS.

Articolul 9 stabilește norme privind afișarea informațiilor referitoare la emisiile de gaze cu efect de seră și la emisiile de echivalent dioxid de carbon pentru toți furnizorii de MDMS.

Articolul 10 stabilește norme privind schimbul de date cu autoritățile publice din domeniul transportului pentru toți furnizorii de B2C MDMS.

Articolul 11 stabilește norme privind tratamentul echivalent al transportatorilor aerieni în țările terțe.

Articolul 12 descrie sarcinile organismelor naționale de aplicare a legii.

Articolul 13 detaliază normele privind plângerile.

Articolul 14 prevede sancțiuni pentru încălcarea regulamentului.

Articolul 15 stabilește condițiile de exercitare a delegării competenței de a adopta acte delegate.

Articolul 16 stabilește procedura comitetului.

Articolul 17 prevede obligații de monitorizare și raportare.

Articolul 18 abrogă codul de conduită pentru sistemele informatizate de rezervare.

Articolul 19 stabilește data intrării în vigoare a regulamentului.

Anexa I stabilește pragurile pentru desemnarea B2C MDMS indispensabile la nivel național și la nivelul Uniunii.

Anexa II prezintă un tabel de corespondență pentru abrogarea Regulamentului (CE) nr. 80/2009.

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI**privind rezervarea multimodală și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 80/2009**

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 91 alineatul (1) litera (a) și articolul 100 alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European¹,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor²,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

- (1) Transportul multimodal are potențialul de a spori sustenabilitatea și eficiența sistemului de transport al Uniunii și, totodată, de a sprijini obiectivele Pactului verde european³, ale Strategiei pentru o mobilitate durabilă și inteligentă⁴ și ale Regulamentului (UE) 2021/1119 al Parlamentului European și al Consiliului⁵, acesta din urmă impunând statelor membre să reducă emisiile nete de gaze cu efect de seră (GES) cu cel puțin 55 % până în 2030 (comparativ cu nivelurile din 1990), cu 90 % până în 2040 și să atingă neutralitatea climatică până în 2050. În ceea ce privește transportul de călători, trecerea la un sistem de transport multimodal ar putea fi sprijinită de furnizorii de servicii digitale de mobilitate multimodală (MDMS) între întreprinderi (B2B) și de la întreprindere la consumator (B2C), facilitând identificarea, compararea, combinarea și achiziționarea de către utilizatorii finali și utilizatorii comerciali a unor produse de transport adecvate pentru călătoria lor. Acești furnizori de B2B și B2C MDMS gestionează servicii care furnizează informații privind traficul și călătoriile pentru călătoriile pe distanțe lungi (de exemplu, orare, tarife și servicii disponibile) și care permit distribuirea de bilete, fie direct, fie prin redirectionare, pentru doi sau mai mulți operatori de transport, în cel puțin un mod de transport.

¹ JO C [...], [...], p. [...].

² JO C [...], [...], p. [...].

³ Comunicarea Comisiei intitulată „Pactul verde european”, COM(2019) 640 final, 11.12.2019.

⁴ Comunicarea Comisiei intitulată „Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă – înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului” [COM(2020) 789 final, 9.12.2020].

⁵ Regulamentul (UE) 2021/1119 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 iunie 2021 de instituire a cadrului pentru realizarea neutralității climatice și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 401/2009 și (UE) 2018/1999 („Legea europeană a climei”), (JO L 243, 9.7.2021, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

- (2) Pentru a sprijini concurența loială și inovarea, ar trebui stabilite norme comune pentru a se asigura condiții de concurență echitabile pe piața distribuției de bilete, în special în ceea ce privește vizibilitatea, accesibilitatea și distribuția serviciilor de transport regional și pe distanțe lungi oferite la nivelul Uniunii. Aceste norme ar trebui să asigure faptul că utilizatorii finali și utilizatorii comerciali pot achiziționa cea mai adecvată opțiune de călătorie, inclusiv călătorii care combină servicii pentru unul sau mai multe moduri de transport sau care sunt furnizate de mai mulți operatori de transport.
- (3) Regulamentul (CE) nr. 80/2009 al Parlamentului European și al Consiliului⁶ urmărește să asigure condiții echitabile și imparțiale pentru transportatorii aerieni și transportatorii feroviari în sistemele informatizate de rezervare (SIR), care, la rândul lor, protejează interesele consumatorilor. Având în vedere actualele evoluții tehnologice și ale pieței, este esențial ca aceste principii de echitate și imparțialitate să fie extinse la modelele comerciale emergente care îndeplinesc funcții comparabile cu cele ale SIR-urilor.
- (4) Pentru a asigura egalitatea de tratament a tuturor transportatorilor, furnizorii de servicii digitale de mobilitate multimodală între întreprinderi ar trebui să intre în domeniul de aplicare al prezentului regulament dacă utilizatorii comerciali își pot accesa serviciile și produsele de transport din Uniune, cu alte cuvinte atunci când punctul de vânzare se află în Uniune. Ei ar trebui, de asemenea, să intre în domeniul de aplicare al prezentului regulament chiar dacă punctul de vânzare se află în afara Uniunii, dar serviciul de transport subiacent al produsului de transport este furnizat, integral sau parțial, pe teritoriul Uniunii.
- (5) Obligațiile impuse furnizorilor de MDMS în temeiul prezentului regulament nu ar trebui să aducă atingere Regulamentului (UE) XXX (privind emiterea biletelor de tren) al Parlamentului European și al Consiliului.
- (6) Obligațiile impuse furnizorilor de MDMS în temeiul prezentului regulament nu ar trebui să aducă atingere Regulamentului (UE) 2022/2065⁷ și Regulamentului (UE) 2022/1925⁸ ale Parlamentului European și ale Consiliului. În special, prin stabilirea unei obligații de afișare neutră a produselor de transport sau a combinației de produse de transport pentru B2B și B2C MDMS în conformitate cu criterii de ierarhizare specifice, prezentul regulament urmărește doar să completeze, nu să afecteze, oricare dintre obligațiile impuse furnizorilor de servicii intermediare în temeiul Regulamentului (UE) 2022/2065, inclusiv în cazul platformelor online și al motoarelor de căutare online în sensul Regulamentului (UE) 2022/2065, în Uniune. În mod similar, obligațiile impuse furnizorilor de B2C MDMS cu o prezență semnificativă pe piață și furnizorilor de B2B MDMS urmăresc să completeze Regulamentul (UE) 2022/1925, deoarece prezentul regulament aplică cerințe similare serviciilor care, deși

⁶ Regulamentul (CE) nr. 80/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 ianuarie 2009 privind un cod de conduită pentru sistemele informatizate de rezervare și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 2299/89 al Consiliului (JO L 35, 4.2.2009, p. 47, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/80/oj>).

⁷ Regulamentul (UE) 2022/2065 al Parlamentului European și al Consiliului din 19 octombrie 2022 privind o piață unică pentru serviciile digitale și de modificare a Directivei 2000/31/CE (Regulamentul privind serviciile digitale) (JO L 277, 27.10.2022, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2065/oj>).

⁸ Regulamentul (UE) 2022/1925 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 septembrie 2022 privind piețe contestabile și echitabile în sectorul digital și de modificare a Directivelor (UE) 2019/1937 și (UE) 2020/1828 (Regulamentul privind piețele digitale) (JO L 265, 12.10.2022, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/1925/oj>).

nu intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 2022/1925, pot fi totuși indispensabile pentru utilizatorii comerciali sau pentru utilizatorii finali.

- (7) Întrucât un produs de transport oferit de un operator de transport cel puțin parțial în cadrul unui acord de partajare de coduri sau al unui contract interline vizează creșterea conectivității pentru pasagerii proprii ai operatorului, produsele de transport oferite în baza unor astfel de acorduri ar trebui considerate produse de transport numai ale operatorului de transport care le comercializează și nu produse de transport oferite de doi sau mai mulți operatori de transport.
- (8) Furnizorii de B2C MDMS pot reprezenta o cotă semnificativă din valoarea totală sau din volumul total de bilete vândute la nivelul Uniunii sau la nivel național, pentru unul sau mai multe moduri de transport și, prin urmare, pot constitui un punct de acces predominant pentru utilizatorii finali. O astfel de poziție poate rezulta dintr-o prezență puternică sau consacrată pe piețele de transport subiacente, ceea ce conduce la stimulente puternice pentru promovarea anumitor produse de transport, în detrimentul concurenților. Această poziție strategică față de utilizatorii finali poate permite respectivilor furnizori de B2C MDMS să influențeze accesul la piața de distribuție online de bilete, inclusiv prin limitarea oportunităților pentru noii operatori sau prin impunerea unor condiții contractuale nejustificate care afectează operatorii de transport participanți. Astfel de condiții pot include introducerea unor tarife de distribuție disproporționat de mari sau a unor practici neloiale de prelucrare a datelor și de schimb de informații. Având în vedere rolul lor central, acești furnizori de B2C MDMS ar trebui desemnați ca furnizori cu o prezență semnificativă pe piață pentru fiecare dintre modurile de transport relevante și în zona geografică relevantă, unde este cazul. Furnizorii de MDMS desemnați ar trebui, prin urmare, să facă obiectul unor norme suplimentare necesare pentru a se asigura concurența loială, transparența și cooperarea nediscriminatorie cu operatorii de transport. Metamotoarele de căutare care doar redirecționează către produse de transport nu vând direct produse de transport și, prin urmare, nu au o prezență semnificativă pe piață pentru distribuție.
- (9) Site-urile web sau aplicațiile operatorilor de transport care oferă doar propriile produse de transport ale operatorului sau pe cele ale operatorilor care aparțin propriului grup nu constituie MDMS, deoarece nu oferă produse de transport ale concurenților. Ca atare, ele sunt clar identificabile pentru consumatori. În plus, aceste site-uri web nu oferă servicii similare celor furnizate de un MDMS, precum agregarea și compararea produselor de transport ale concurenților. Spre deosebire de MDMS, motoarele de căutare online, astfel cum sunt definite la articolul 2 punctul 5 din Regulamentul (UE) 2019/1150 al Parlamentului European și al Consiliului⁹, permit utilizatorilor să introducă interogări pentru a efectua căutări, în principiu, pe toate site-urile web sau pe toate site-urile web într-o anumită limbă, inclusiv, dar fără a se limita la acestea, pe site-urile web pe care sunt vândute produse de transport. Simplul fapt că un motor de căutare online returnează rezultate care includ produse de transport nu ar trebui să fie suficient pentru a fi considerat un B2C MDMS.
- (10) Furnizorii de B2B MDMS funcționează ca parteneri comerciali ai transportatorilor aerieni și feroviari, ai agențiilor de turism și ai companiilor specializate în organizarea călătoriilor. O parte importantă a rezervărilor companiilor aeriene se efectuează prin intermediul furnizorilor de B2B MDMS, aceștia devenind astfel puncte de acces

⁹ Regulamentul (UE) 2019/1150 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2019 privind promovarea echității și a transparenței pentru întreprinderile utilizatoare de servicii de intermediere online (JO L 186, 11.7.2019, p. 57, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1150/oj>).

esențiale la utilizatorii comerciali și, în cele din urmă, la utilizatorii finali. Poziția strategică a furnizorilor de B2B MDMS le permite să influențeze accesul transportatorilor la agențiile de turism și la companiile specializate în organizarea călătoriilor și, implicit, la utilizatorii finali. Având în vedere rolul lor central, furnizorii de B2B MDMS ar trebui să fie supuși unor obligații suplimentare necesare pentru a se asigura concurența loială, transparența și cooperarea nediscriminatorie.

- (11) Furnizorii de B2C MDMS desemnați ca având o prezență semnificativă pe piață într-un anumit stat membru pentru un anumit mod de transport nu ar trebui să fie scutiți de responsabilitatea de a informa autoritățile naționale ale altor state membre cu privire la prezența lor semnificativă pe piață în jurisdicțiile respective, astfel încât să poată fi desemnați, dacă este cazul, și în statele membre respective.
- (12) În cazul în care furnizorii de B2C MDMS cu o prezență semnificativă pe piață și furnizorii de B2B MDMS încheie acorduri comerciale cu operatorii de transport, aceștia ar trebui să respecte anumite condiții. Mai precis, acești furnizori nu ar trebui să condiționeze participarea la serviciul lor de clauze de exclusivitate sau să impună restricții care limitează capacitatea operatorului de a utiliza în mod liber canale alternative de rezervare, inclusiv propria platformă de rezervare online, sisteme de conectare directă sau centre de intermediere telefonică. Motivul este acela că astfel de practici ar putea crea bariere la intrarea pe piață pentru servicii și/sau operatori de transport concurenți, ar putea reduce posibilitățile de alegere ale consumatorilor și, în cele din urmă, ar putea denatura condițiile de concurență echitabile necesare pentru un mediu de piață competitiv și inovator. Stabilirea prețurilor sau alte condiții generale ar trebui considerate neloiale în cazul în care conduc la un dezechilibru între drepturile și obligațiile impuse operatorilor de transport sau conferă un avantaj furnizorului de B2B MDMS sau furnizorului de B2C MDMS cu o prezență semnificativă pe piață care este disproporționat în raport cu serviciul oferit de furnizorul de MDMS operatorilor de transport. Următoarele criterii de referință pot servi drept etalon pentru a determina caracterul echitabil al stabilirii prețurilor și al altor condiții generale: prețurile practicate sau condițiile impuse de alți furnizori de MDMS pentru servicii identice sau similare; prețurile practicate sau condițiile impuse de furnizorul de MDMS pentru diferite servicii conexe sau similare sau pentru diferite tipuri de utilizatori; prețurile practicate sau condițiile impuse de furnizorul de MDMS pentru același serviciu în regiuni geografice diferite; prețurile practicate sau condițiile impuse de furnizorul de MDMS pentru același serviciu pe care îl furnizează operatorului de transport integrat în acesta. În cazul în care un furnizor de B2C MDMS a fost desemnat drept furnizor de B2C MDMS cu o prezență semnificativă pe piață la nivelul Uniunii, acesta ar trebui să respecte normele specifice respective în întreaga Uniune.
- (13) Obligațiile impuse furnizorilor de MDMS în temeiul prezentului regulament nu ar trebui să aducă atingere articolului 101 și articolului 102 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) și nici aplicării normelor naționale în materie de concurență. Prezentul regulament urmărește să protejeze un interes juridic diferit de cel protejat de normele UE în materie de concurență. Comisia ar trebui să primească anual informații de la furnizorii de B2C MDMS pentru a monitoriza evoluția piețelor de emisie a biletelor și interacțiunea acestora cu operatorii de transport și cu utilizatorii. În cazul în care evoluțiile pot dăuna concurenței, operatorilor de transport sau utilizatorilor în cadrul oricăruia dintre modurile de transport și segmentele principale la nivel național și la nivelul Uniunii sau serviciilor conexe de emisie a biletelor, Comisia poate lua măsuri în baza instrumentelor existente, inclusiv în

temeiul articolelor 101 și 102 din TFUE, sau poate lua în considerare alte acțiuni, cum ar fi coordonarea cu autoritățile relevante din statele membre.

- (14) Așadar, procesele de piață sunt adesea incapabile să asigure rezultate economice echitabile în ceea ce privește furnizorii de MDMS. Deși comportamentul furnizorilor de MDMS face obiectul articolelor 101 și 102 din TFUE, domeniul de aplicare al dispozițiilor respective este limitat la anumite cazuri de putere de piață, de exemplu poziția dominantă pe anumite piețe sau comportamentul anticoncurențial, iar aplicarea legii are loc *ex post* și necesită o investigare aprofundată a unor fapte adesea foarte complexe, de la caz la caz. În plus, dreptul existent al Uniunii nu abordează deloc sau nu abordează în mod eficace provocările din calea bunei funcționări a pieței interne care decurg din comportamentul furnizorilor de MDMS care nu sunt neapărat dominanți din perspectiva dreptului concurenței.
- (15) Pentru a proteja interesele consumatorilor și a spori încrederea lor în MDMS, produsele de transport prezentate utilizatorilor comerciali și utilizatorilor finali în cadrul B2B și B2C MDMS ar trebui să fie afișate într-un mod care să garanteze că niciun operator de transport nu este favorizat în mod inechitabil față de un alt operator de transport. Dispozițiile privind afișarea neutră a prețului final și a timpului de călătorie prevăzute în prezentul regulament nu ar trebui să aducă atingere aplicării normelor existente privind publicitatea plătită¹⁰.
- (16) În conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului¹¹, tarifele transportatorilor aerieni afișate pentru public trebuie să includă toate taxele, tarifele, suprataxele și comisioanele aplicabile care nu pot fi evitate și sunt previzibile în momentul publicării. Suplimentele de preț opționale trebuie să fie comunicate într-un mod clar, transparent și lipsit de ambiguitate la începutul oricărui proces de rezervare. Transportatorii aerieni și furnizorii de B2B MDMS ar trebui să se asigure că furnizorii de B2C MDMS primesc informații cu privire la tarife astfel încât intermediarii respectivi să își poată îndeplini obligațiile care le revin în temeiul articolului 23 din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008. Atunci când afișează informații, furnizorii de B2C MDMS trebuie să respecte cerințele stabilite în Directiva (UE) 2019/882 a Parlamentului European și a Consiliului¹² și, în special, să ofere opțiuni audiovizuale.
- (17) Furnizorii de B2C MDMS și furnizorii de B2B MDMS ar trebui să afișeze date privind emisiile de gaze cu efect de seră și de echivalent dioxid de carbon dacă astfel de informații sunt furnizate de operatorii de transport. Asigurarea vizibilității acestor date pentru utilizatori sporește transparența, permite luarea deciziilor în cunoștință de cauză și sprijină obiectivul mai larg de promovare a opțiunilor de transport sustenabile din punctul de vedere al mediului. Prin prezentarea clară a informațiilor privind emisiile, furnizorii de MDMS pot contribui la sensibilizarea cu privire la impactul pe

¹⁰ Directiva 2005/29/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2005 privind practicile comerciale neloiale ale întreprinderilor de pe piața internă față de consumatori și de modificare a Directivei 84/450/CEE a Consiliului, a Directivelor 97/7/CE, 98/27/CE și 2002/65/CE ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentului (CE) nr. 2006/2004 al Parlamentului European și al Consiliului („Directiva privind practicile comerciale neloiale”) (JO L 149, 11.6.2005, p. 22, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2005/29/oj>).

¹¹ Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 septembrie 2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate (JO L 293, 31.10.2008, p. 3, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj>).

¹² Directiva (UE) 2019/882 a Parlamentului European și a Consiliului din 17 aprilie 2019 privind cerințele de accesibilitate aplicabile produselor și serviciilor (JO L 151, 7.6.2019, p. 70, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj>).

care îl au asupra mediului diferite opțiuni de călătorie și pot încuraja trecerea la alternative cu emisii mai scăzute. Întrucât nu dețin ei înșiși informațiile, furnizorii de MDMS nu ar trebui să fie supuși niciunei obligații suplimentare privind afișarea datelor privind emisiile și ar trebui să afișeze datele furnizate de operatorii de transport în conformitate cu legislația aplicabilă. Atunci când partajează date privind emisiile cu furnizorii de MDMS, operatorii de transport ar trebui să respecte cerințele prevăzute în Regulamentul (UE) XX/XX (privind calcularea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport), inclusiv, după caz, în conformitate cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2024/3170¹³ al Comisiei, unde se prevede la articolul 6 că li se permite companiilor aeriene să afișeze emisiile generate de zboruri numai în conformitate cu regulamentul de punere în aplicare respectiv.

- (18) Cerințele privind afișarea neutră nu ar trebui să se aplice furnizorilor de B2B MDMS în cazul în care serviciile lor sunt utilizate de un operator de transport sau de un grup de operatori de transport în propriile birouri sau ghișee de vânzare sau pe site-uri web identificate în mod clar ca fiind ale sale, deoarece nu există niciun risc ca un operator de transport să fie favorizat în detrimentul altuia în astfel de circumstanțe.
- (19) Transportatorii aerieni din Uniune și cei din țările terțe ar trebui să beneficieze de un tratament echivalent în ceea ce privește B2B și B2C MDMS.
- (20) Autoritățile publice au nevoie de date pentru a sprijini planificarea serviciilor de transport public și sistemul de mobilitate în general, inclusiv elaborarea și evaluarea planurilor de mobilitate urbană durabilă (PMUD). Datele aferente MDMS pot contribui la evaluarea atractivității serviciilor de transport public, la verificarea caracterului adecvat al ofertelor actuale (de exemplu, linii, frecvențe, orare, eficiența multimodalității) și la evaluarea infrastructurii (de exemplu, benzi pentru autobuze, piste pentru biciclete). Aceste date pot sprijini, de asemenea, conceperea de noi produse de mobilitate, pachete și studii privind cererea.
- (21) În vederea atingerii obiectivului prezentului regulament de a stabili norme comune la nivelul Uniunii pentru furnizorii de B2C MDMS cu o prezență semnificativă pe piață la nivel național sau la nivelul Uniunii, Comisia ar trebui să-i fie delegată competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din TFUE pentru a modifica pragurile pentru desemnarea furnizorilor de B2C MDMS cu o prezență semnificativă pe piață la nivel național sau la nivelul Uniunii. Este deosebit de important ca, în cursul activității sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare¹⁴. În special, pentru a se asigura o participare egală la elaborarea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții acestor instituții au acces sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu pregătirea actelor delegate.
- (22) Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a desemna furnizorii de B2C MDMS cu o prezență semnificativă pe piață în Uniune și, în caz de discriminare într-o țară terță, pentru a impune furnizorilor de B2B MDMS care își

¹³ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2024/3170 al Comisiei din 18 decembrie 2024 de stabilire a unor dispoziții detaliate privind sistemul voluntar de etichetare de mediu pentru estimarea performanței de mediu a zborurilor, instituit în temeiul articolului 14 din Regulamentul (UE) 2023/2405 al Parlamentului European și al Consiliului (Eticheta privind emisiile generate de zbor) (JO L, 2024/3170, 31.12.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/3170/oj).

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

desfășoară activitatea în Uniune să trateze transportatorii aerieni din țara terță respectivă într-un mod echivalent cu tratamentul aplicat transportatorilor aerieni din Uniune în țara terță respectivă. Respectivul competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului¹⁵.

- (23) În cazul în care un furnizor desemnat ca furnizor de B2C MDMS cu o prezență semnificativă pe piață în unul sau mai multe state membre este desemnat ca furnizor de B2C MDMS cu prezență semnificativă pe piață la nivelul Uniunii, statele membre în care furnizorul de B2C MDMS a fost desemnat ca având o prezență semnificativă pe piață își păstrează competența de a obliga respectivul furnizor de B2C MDMS să se conformeze prezentului regulament pentru perioada anterioară desemnării sale ca furnizor de B2C MDMS cu prezență semnificativă pe piață la nivelul Uniunii.
- (24) Obiectivul prezentului regulament, și anume de a stabili norme comune pentru B2B și B2C MDMS în ceea ce privește produsele de transport oferite sau utilizate în Uniune, nu poate fi îndeplinit în mod adecvat de către statele membre acționând individual. Acest lucru se datorează naturii transfrontaliere a serviciilor digitale de mobilitate și necesității de a asigura interoperabilitatea, coerența și securitatea juridică pe piețele naționale. Pentru a evita fragmentarea pieței și pentru a asigura condiții de concurență echitabile pentru operatorii de transport și furnizorii de MDMS din întreaga Uniune, este necesară o acțiune la nivelul Uniunii. Ca urmare, Uniunea poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este definit la articolul respectiv, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivelor menționate.
- (25) Din cauza schimbărilor tehnologice și ale pieței, unele dispoziții ale Regulamentului (CE) nr. 80/2009 nu mai sunt relevante, în timp ce alte dispoziții își mențin relevanța, dar nu mai sunt adecvate scopului și trebuie actualizate. Normele specifice pentru transportatorii asociați nu mai sunt relevante, deoarece companiile aeriene și-au cessionat integral dreptul de proprietate asupra SIR-urilor. În consecință, cerințele de audit și de raportare aferente în ceea ce privește proprietatea și structura acestora ar trebui, de asemenea, abrogate, deoarece sunt legate în mod intrinsec de normele respective. Dispozițiile privind protecția datelor cu caracter personal sunt în prezent puse în aplicare în mod consecvent în întreaga Uniune în temeiul normelor prevăzute în Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului¹⁶. Secțiunea 6 din Regulamentul (CE) nr. 80/2009 privind încălcările și sancțiunile este înlocuită de normele prevăzute în prezentul regulament. Celelalte dispoziții ale Regulamentului (CE) nr. 80/2009 ar trebui menținute, deoarece continuă să fie relevante și actualizate pentru a reflecta schimbările tehnologice și ale pieței, cu scopul de a asigura condiții de concurență echitabile între toți furnizorii care îndeplinesc funcții similare în cadrul serviciilor de rezervare digitală între întreprinderi. În special, normele privind utilizarea unui afișaj neutru ar trebui actualizate pentru a oferi tuturor furnizorilor o mai mare flexibilitate în ceea ce privește ierarhizarea produselor de

¹⁵ Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

¹⁶ Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 aprilie 2016 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Directivei 95/46/CE (Regulamentul general privind protecția datelor) (JO L 119, 4.5.2016, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679>).

transport în conformitate cu noile evoluții tehnologice. Prin urmare, Regulamentul (CE) nr. 80/2009 ar trebui abrogat, iar dispozițiile relevante ar trebui încorporate în prezentul regulament,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Capitolul 1

Obiect, domeniu de aplicare și definiții

Articolul 1

Obiect

Prezentul regulament stabilește un cadru pentru facilitarea mobilității multimodale și multioperator a pasagerilor prin implementarea și utilizarea serviciilor digitale de mobilitate multimodală de la întreprindere la consumator și a serviciilor digitale de mobilitate multimodală între întreprinderi.

Regulamentul stabilește norme comune de cooperare care asigură condiții de concurență echitabile pentru furnizorii de servicii digitale de mobilitate multimodală, pentru utilizatorii comerciali ai acestor servicii, precum și pentru operatorii de transport care furnizează serviciul de transport subiacent. El stabilește, de asemenea, norme privind informațiile care trebuie puse la dispoziție de furnizorii respectivi utilizatorilor comerciali, utilizatorilor finali și autorităților publice din domeniul transporturilor.

Articolul 2

Domeniu de aplicare

- (1) Prezentul regulament se aplică:
 - (a) furnizorilor de servicii digitale de mobilitate multimodală de la întreprindere la consumator atunci când oferă produse de transport utilizatorilor finali din Uniune, pentru călătorii în interiorul Uniunii, către sau dinspre Uniune, cu excepția serviciilor de transport al căror scop principal este de a răspunde nevoilor de transport ale unui centru urban sau ale unei conurbații, inclusiv ale unei conurbații transfrontaliere, sau de a răspunde nevoilor de transport dintre un astfel de centru sau conurbație și zona înconjurătoare;
 - (b) furnizorilor de servicii digitale de mobilitate multimodală între întreprinderi atunci când oferă produse de transport utilizatorilor comerciali din Uniune sau atunci când serviciul de transport subiacent al produsului de transport este furnizat, integral sau parțial, pe teritoriul Uniunii;
 - (c) operatorilor de transport, atunci când au încheiat un acord comercial cu unul dintre furnizorii menționați la literele (a) și (b).
- (2) Prezentul regulament nu se aplică motoarelor de căutare online în sensul definiției de la articolul 2 punctul 5 din Regulamentul (UE) 2019/1150.
- (3) Obligațiile prevăzute în prezentul regulament nu se aplică:

- (a) furnizorilor de B2C MDMS care sunt întreprinderi mici sau mijlocii astfel cum sunt definite la articolul 2 din anexa la Recomandarea 2003/361/CE a Comisiei¹⁷;
 - (b) furnizorilor de B2B MDMS care sunt întreprinderi mici sau mijlocii astfel cum sunt definite la articolul 2 din anexa la Recomandarea 2003/361/CE.
- (4) Prezentul regulament nu aduce atingere articolului 101 și articolului 102 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) și nici aplicării normelor naționale în materie de concurență.
- (5) Prezentul regulament nu aduce atingere aplicării Regulamentului (UE) XX (privind emiterea biletelor de tren) și a nici altor acte juridice ale Uniunii care reglementează furnizarea de servicii ale societății informaționale.

Articolul 3

Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

- (1) „serviciu al societății informaționale” înseamnă un serviciu astfel cum este definit la articolul 1 alineatul (1) litera (b) din Directiva (UE) 2015/1535 a Parlamentului European și a Consiliului;
- (2) „serviciu digital de mobilitate multimodală de la întreprindere la consumator” sau „B2C MDMS” înseamnă un serviciu al societății informaționale care îndeplinește toate condițiile următoare:
 - (a) oferă utilizatorilor finali informații privind traficul și călătoriile, cum ar fi orare, servicii disponibile și tarife pentru produsele de transport;
 - (b) distribuie produse de transport online sau redirecționează către produse de transport, orice produs de transport oferit cel puțin parțial în cadrul unui acord de partajare de coduri sau al unui contract interline fiind considerat un produs de transport doar al operatorului care îl comercializează, de la doi sau mai mulți operatori de transport pentru același mod de transport, cu excepția cazului în care respectivii operatori de transport fac parte din același grup de operatori de transport;
- (3) „serviciu digital de mobilitate multimodală între întreprinderi” sau „B2B MDMS” înseamnă un serviciu furnizat prin sisteme informatice utilizatorilor comerciali de către o entitate care furnizează informații privind traficul și călătoriile, cum ar fi orare, servicii disponibile și tarife pentru produsele de transport, orice produs de transport oferit cel puțin parțial în cadrul unui acord de partajare de coduri sau al unui contract interline fiind considerat un produs de transport doar al operatorului care îl comercializează, cu sau fără posibilitatea de a face o rezervare sau de a emite bilete în numele unui client, de la doi sau mai mulți operatori de transport pentru același mod de transport, cu excepția cazului în care respectivii operatori de transport fac parte din același grup de operatori de transport;

¹⁷ Recomandarea 2003/361/CE a Comisiei din 6 mai 2003 privind definirea microîntreprinderilor și a întreprinderilor mici și mijlocii (JO L 124, 20.5.2003, p. 36, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2003/361/oj>).

- (4) „călătorie” înseamnă transportul de persoane de la un capăt la altul, care poate include mai multe segmente și este efectuat de unul sau mai mulți operatori, utilizând unul sau mai multe moduri de transport;
- (5) „serviciu de transport” înseamnă transportul pasagerilor pe calea aerului, pe calea ferată, cu autobuzul sau pe apă, pus la dispoziția publicului și operat în conformitate cu un orar publicat, între un punct de plecare și un punct de sosire;
- (6) „produs de transport” înseamnă un serviciu de transport specific, asociat unui tarif;
- (7) „bilet” înseamnă o dovadă valabilă a achiziționării unui produs de transport;
- (8) „operator de transport” înseamnă orice transportator care furnizează servicii de transport sau organizează servicii de transport pe baza unui acord de cooperare cu transportatori autorizați să furnizeze servicii de transport pe teritoriul Uniunii;
- (9) „grup de operatori de transport” înseamnă cel puțin doi operatori de transport care, împreună, fac parte din aceeași întreprindere în sensul articolului 101 din TFUE;
- (10) „utilizator comercial” înseamnă orice persoană fizică sau juridică care acționează în capacitate comercială sau profesională utilizând un B2B MDMS, inclusiv prin abonament, în baza unui acord comercial cu furnizorul respectivului B2B MDMS, în scopul rezervării produselor de transport în numele unui client;
- (11) „utilizator final” înseamnă orice persoană fizică sau juridică care utilizează un B2C MDMS;
- (12) „client” înseamnă orice persoană fizică sau juridică care achiziționează de la utilizatorul comercial un produs de transport;
- (13) „redirecționare” înseamnă reorientarea unui utilizator final către site-urile web sau aplicațiile de mobilitate online relevante unde poate fi verificată disponibilitatea unuia sau mai multor produse de transport afișate și unde pot fi achiziționate produsele de transport selectate de utilizatorul final;
- (14) „remunerație” înseamnă un comision de rezervare sau orice altă compensație financiară plătită de operatorul de transport pentru serviciile puse la dispoziție de un furnizor de B2C MDMS sau de un furnizor de B2B MDMS;
- (15) „tarif” înseamnă suma pe care utilizatorul final sau clientul trebuie să o plătească pentru produsul de transport, în conformitate cu orice condiții aplicabile produsului de transport, cum ar fi rezervarea obligatorie a locurilor, și serviciilor auxiliare conexe, cum ar fi transferul bagajelor;
- (16) „preț final” înseamnă suma pe care utilizatorul final sau clientul o plătește la achiziționarea unui produs de transport și care include tariful și toate taxele, tarifele aplicabile, suprataxele și comisioanele de rezervare, care nu pot fi evitate și sunt previzibile în momentul în care prețul este afișat;
- (17) „autoritate publică din domeniul transporturilor” înseamnă orice autoritate publică dintr-un stat membru responsabilă de gestionarea traficului sau de planificarea sau administrarea unei anumite rețele de transport sau a unui anumit serviciu de transport care intră în jurisdicția sa;

- (18) „facilități de distribuție” înseamnă caracteristici puse la dispoziție de un furnizor de B2B MDMS pentru furnizarea de informații privind orarele operatorilor de transport, serviciile disponibile, tarifele și serviciile conexe, pentru efectuarea rezervărilor, pentru emiterea biletelor, pentru orice alte servicii conexe.

Capitolul 2

Furnizorii de B2C MDMS cu o prezență semnificativă pe piață și furnizorii de B2B MDMS

Articolul 4

Desemnarea furnizorilor de B2C MDMS cu o prezență semnificativă pe piață

1. Furnizorii de B2C MDMS informează anual Comisia și statul membru de stabilire cu privire la numărul și valoarea biletelor vândute pentru fiecare mod de transport pe an și pe stat membru.
2. Un furnizor de B2C MDMS este desemnat furnizor de B2C MDMS cu prezență semnificativă pe piață la nivelul Uniunii pentru fiecare mod de transport în cadrul căruia atinge pragurile prevăzute la punctul 1 din anexa I. În acest scop, un furnizor de B2C MDMS care atinge pragurile respective notifică acest lucru Comisiei pentru fiecare mod de transport vizat. O desemnare în temeiul prezentului alineat prevalează asupra oricărei desemnări privind același mod de transport la nivel național.
3. Un furnizor de B2C MDMS este desemnat furnizor de B2C MDMS cu prezență semnificativă pe piață la nivel național pentru fiecare mod de transport în cadrul căruia atinge pragurile prevăzute la punctul 2 din anexa I. În acest scop, un furnizor de B2C MDMS care atinge pragurile respective notifică acest lucru, pentru fiecare mod de transport vizat, organismului național de aplicare a legii din statul membru în care a atins pragurile.
4. Prin derogare de la obligația prevăzută la alineatul (3) de la prezentul articol de a notifica organismele naționale de aplicare a legii atunci când atinge pragurile prevăzute la punctul 2 din anexa I, un furnizor de B2C MDMS care atinge pragurile prevăzute atât la punctul 1, cât și la punctul 2 din anexa I notifică acest lucru numai Comisiei, pentru fiecare mod de transport în cauză.
5. Furnizorii de B2C MDMS transmit toate notificările și informațiile menționate la alineatele (1)-(4) de la prezentul articol până la data de 31 ianuarie a anului următor exercițiului financiar pentru care sunt evaluate pragurile prevăzute în anexa I. Prin derogare de la obligația prevăzută la alineatele (2) și (3) de la prezentul articol de a notifica fie Comisia, fie organismele naționale relevante de aplicare a legii atunci când atinge pragurile prevăzute la punctul 1 sau la punctul 2 din anexa I, un furnizor de B2C MDMS care a fost desemnat în conformitate cu oricare dintre alineatele respective nu este obligat să transmită nicio notificare ulterioară pentru modurile de transport în cauză, cu excepția cazului în care pragurile prevăzute în anexa I sunt modificate în conformitate cu alineatul (9) de la prezentul articol.
6. Pentru a evalua dacă ating pragurile prevăzute la punctele 1 și 2 din anexa I, furnizorii de B2C MDMS iau în considerare toate vânzările de bilete ale tuturor filialelor lor.

7. Autoritatea de desemnare adoptă o decizie prin care desemnează un furnizor de B2C MDMS ca având o prezență semnificativă pe piață atunci când acesta atinge pragurile prevăzute la punctul 1 sau 2 din anexa I. Comisia adoptă decizii de desemnare prin intermediul actelor de punere în aplicare. Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 17 alineatul (2).

Autoritatea de desemnare ia decizia pe baza informațiilor transmise de furnizorul de B2C MDMS în conformitate cu alineatele (1), (2) sau (3) de la prezentul articol sau pe baza oricăror alte informații de care dispune. Furnizorul de B2C MDMS comunică autorității de desemnare, la cererea acesteia și într-un interval de timp rezonabil și, în orice caz, în termen de două luni, orice informații suplimentare necesare în scopul evaluării prezenței sale semnificative pe piață. Furnizorii de B2C MDMS care nu transmit informațiile solicitate în termenul stabilit pot fi desemnați, fără întârzieri nejustificate, pe baza oricăror alte informații aflate la dispoziția autorității de desemnare.

Autoritatea de desemnare adoptă decizia respectivă în termen de șase luni de la notificarea menționată la alineatele (2) și (3) de la prezentul articol sau, după caz, după o evaluare care concluzionează că furnizorul de B2C MDMS atinge pragurile prevăzute în anexa I și, în orice caz, cel târziu până la data de 1 noiembrie a anului următor exercițiului financiar în care sunt atinse pragurile prevăzute în anexa I.

Organismele naționale de aplicare a legii notifică Comisiei deciziile lor prin care desemnează un furnizor de B2C MDMS ca având o prezență semnificativă pe piață în termen de o lună de la adoptarea deciziei. Comisia publică, fără întârzieri nejustificate, pe o pagină web dedicată o listă a furnizorilor de B2C MDMS desemnați la nivel național și la nivelul Uniunii și actualizează această listă.

8. Autoritatea de desemnare anulează desemnarea dacă, pe parcursul unei perioade neîntrerupte de un an, furnizorul de B2C MDMS nu atinge pragurile prevăzute la punctele 1 și 2 din anexa I pentru modul de transport în cadrul căruia a fost desemnat. Normele prevăzute la alineatele (1)-(7) de la prezentul articol se aplică *mutatis mutandis* în cazul anulării desemnării.
9. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 16 în ceea ce privește modificarea pragurilor prevăzute în anexa I, în vederea adaptării pragurilor la schimbările de pe piața B2C MDMS.

Articolul 5

Condiții pentru acordurile comerciale dintre operatorii de transport și furnizorii de B2C MDMS cu o prezență semnificativă pe piață sau furnizorii de B2B MDMS

1. Furnizorii de B2C MDMS respectă normele prevăzute la prezentul articol în ceea ce privește modul de transport pentru care au fost desemnați în temeiul articolului 4 alineatul (2) și alineatul (3) și în statele membre la care se referă desemnarea respectivă.
2. Atunci când încheie acorduri comerciale cu operatorii de transport, furnizorii de B2C MDMS desemnați ca având o prezență semnificativă pe piață pentru modul de transport în cauză și furnizorii de B2B MDMS:
 - (a) oferă garanții pentru a se asigura că datele sensibile din punct de vedere comercial partajate de operatorii de transport nu sunt divulgate, inclusiv altor operatori de

transport care utilizează aceleași MDMS sau operatorilor de transport integrați vertical cu furnizorul de B2C MDMS sau altor furnizori de B2B MDMS;

- (b) nu includ în acordul comercial condiții neloiale sau clauze de exclusivitate care, în mod intenționat sau nu:
 - (i) ar împiedica sau descuraja operatorii de transport să încheie acorduri comerciale cu alți furnizori de B2C MDMS sau B2B MDMS pentru utilizarea efectivă a serviciilor lor;
 - (ii) ar solicita acceptarea oricăror condiții suplimentare care, prin natura lor sau în conformitate cu uzanțele comerciale, nu ar fi necesare pentru distribuirea produselor de transport sau redirectionarea către produse de transport;
 - (iii) ar impune condiția ca unui operator de transport participant să i se interzică în același timp să utilizeze alt sistem sau ca unui operator de transport participant să i se interzică să utilizeze în mod liber sisteme alternative de rezervare, cum ar fi propriul sistem de conectare directă, propriul sistem de rezervare pe internet și propriile centre de intermediere telefonică;
 - (c) se asigură că, în cazul în care remunerația pentru serviciile furnizorului de B2C MDMS sau ale furnizorului de B2B MDMS este convenită cu operatorul de transport, nivelurile de remunerare se bazează pe criterii echitabile, rezonabile și nediscriminatorii.
3. Furnizorii de B2B MDMS:
- (a) nu rezervă pentru anumiți operatori de transport proceduri specifice de încărcare sau de prelucrare, orice alte facilități de distribuție sau orice modificări ale acestor proceduri sau facilități;
 - (b) furnizează aceleași informații tuturor operatorilor de transport participanți cu privire la modificările aduse facilităților lor de distribuție, procedurilor de încărcare și procedurilor de prelucrare;
 - (c) se asigură că facilitățile lor de distribuție sunt separate în mod clar și verificabil de inventarul privat, de facilitățile de gestionare și de facilitățile de comercializare ale oricărui operator de transport.

Articolul 6

Condiții pentru acordurile comerciale dintre furnizorii de B2B MDMS și utilizatorii comerciali

- 1. Acordurile comerciale dintre furnizorii de B2B MDMS și utilizatorii comerciali nu trebuie, în mod intenționat sau nu:
 - (a) să împiedice sau să descurajeze un utilizator comercial să se aboneze la orice alt sistem similar sau să îl utilizeze efectiv;
 - (b) să solicite acceptarea unor condiții suplimentare care nu sunt necesare pentru abonarea la B2B MDMS;
 - (c) să impună obligația de a accepta anumite echipamente tehnice sau software;
 - (d) să impună orice alte condiții inechitabile sau nejustificate.

2. În cazul în care este o întreprindere mică în sensul articolului 2 alineatul (2) din anexa la Recomandarea 2003/361/CE, un utilizator comercial își poate rezilia acordul comercial cu un furnizor de B2B MDMS în orice moment după primul an al acordului respectiv. În acest scop, el transmite o notificare scrisă, în termen de maximum trei luni. Într-o asemenea situație, un furnizor de B2B MDMS nu este îndreptățit să recupereze mai mult decât costurile administrative direct legate de rezilierea acordului comercial.

Capitolul 3

Obligațiile generale ale furnizorilor de B2C MDMS și B2B MDMS în ceea ce privește afișarea și schimbul de informații

Articolul 7

Criterii neutre de afișare și de ierarhizare

1. Atunci când afișează produse de transport sau o combinație de produse de transport, furnizorii de B2C MDMS și furnizorii de B2B MDMS încarcă și prelucrează datele furnizate de operatorii de transport cu aceeași atenție și în timp util.
2. Atunci când afișează produse de transport sau o combinație de produse de transport, furnizorii de B2C MDMS și furnizorii de B2B MDMS fac acest lucru într-un mod neutru și cuprinzător, fără discriminare sau părtinire.
3. Operatorii de transport se asigură că datele transmise furnizorilor de B2C MDMS și furnizorilor de B2B MDMS sunt exacte, actualizate și îi permit furnizorului să respecte normele prevăzute la prezentul articol.
4. Furnizorii de B2C MDMS și furnizorii de B2B MDMS aplică criteriile menționate la alineatul (5) pentru a ierarhiza produsele de transport și combinațiile de produse de transport în mod nediscriminatoriu pentru toți operatorii de transport. Criteriile respective nu se bazează pe niciun factor legat direct sau indirect de identitatea operatorului de transport, cu excepția cazului în care utilizatorul final sau utilizatorul comercial solicită în mod explicit acest lucru. Furnizorii de B2C MDMS și furnizorii de B2B MDMS afișează produsele de transport și combinațiile de produse de transport astfel încât utilizatorul final sau utilizatorul comercial să nu fie indus în eroare și să le poată accesa cu ușurință, criteriile de afișare să fie indicate în mod clar, iar normele prevăzute la prezentul articol să fie respectate.
5. Atunci când afișează produse de transport sau o combinație de produse de transport, furnizorii de B2C MDMS și furnizorii de B2B MDMS ierarhizează în mod implicit produsele de transport sau combinațiile de produse de transport pe baza unuia sau mai multora dintre următoarele criterii:
 - (a) prețul final;
 - (b) durata călătoriei;
 - (c) emisii de gaze cu efect de seră (GES);
 - (d) emisii de echivalent CO₂;
 - (e) produse care includ un serviciu de transport cu un singur segment ierarhizate în funcție de ora plecării;
 - (f) produse care includ inclusiv opriri și servicii de transport de legătură ulterioare disponibile, ierarhizate în funcție de ora plecării și de durata totală a călătoriei;

- (g) servicii de transport accesibile pentru persoanele cu handicap sau cu mobilitate redusă.
6. Furnizorii de B2C MDMS și furnizorii de B2B MDMS prezintă întotdeauna prețurile finale utilizatorilor finali sau utilizatorilor comerciali atunci când afișează produse de transport sau o combinație de produse de transport. Pentru serviciile aeriene, acestea sunt prezentate în conformitate cu articolul 23 din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008.
 7. Furnizorii de B2C MDMS și furnizorii de B2B MDMS permit întotdeauna utilizatorilor finali și utilizatorilor comerciali să ierarhizeze produsele de transport sau o combinație de produse de transport pe baza emisiilor de GES sau a emisiilor de echivalent CO₂.
 8. Furnizorii de B2C MDMS și furnizorii de B2B MDMS permit utilizatorilor finali și utilizatorilor comerciali să utilizeze sau să combine oricare dintre criteriile enumerate la alineatul (5) literele (a)-(g), în orice ordine.
 9. Furnizorii de B2C MDMS și furnizorii de B2B MDMS afișează un produs de transport o singură dată în contextul unui anumit rezultat al căutării. Prin derogare, în cazul acordurilor de partajare de coduri, fiecăruia dintre cei doi operatori de transport care partajează coduri i se permite să solicite ca produsele de transport relevante să fie afișate ca serviciu propriu, utilizând codul propriu de identificare a transportatorului. În cazul în care mai mult de doi operatori de transport participă la un acord de partajare de coduri, identificarea celor doi transportatori în scopul afișării intră în responsabilitatea operatorului de transport care operează efectiv călătoria.
 10. Atunci când afișează produse de transport sau o combinație de produse de transport, furnizorii de B2C MDMS și furnizorii de B2B MDMS pot utiliza alte criterii de ierarhizare în plus față de cele prevăzute la alineatul (5), dacă utilizatorul final sau clientul utilizatorului comercial solicită în mod explicit acest lucru. Atunci când afișează prețurile finale, furnizorii de B2B MDMS comunică utilizatorilor comerciali orice suplimente de preț opționale într-un mod clar și transparent.
 11. Furnizorii de B2C MDMS pot accepta plăți directe sau indirecte de la operatorii de transport pentru a-i afișa în mod vizibil. Această „ierarhizare plătită” nu este unul dintre criteriile de ierarhizare implicite și este disponibilă numai la cererea utilizatorului final. Ofertele cărora li s-a aplicat criteriul respectiv sunt afișate în mod clar cu mențiunea „alegere făcută de” sau „conținut sponsorizat”. Efectele plății asupra ierarhizării trebuie să fie descrise în mod transparent.
 12. Zborurile operate de transportatori aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare în temeiul Regulamentului (CE) nr. 2111/2005 al Parlamentului European și al Consiliului¹⁸ trebuie să fie identificate în mod clar și specific de către furnizorii de B2C MDMS și de către furnizorii de B2B MDMS atunci când afișează produse de transport. Furnizorii de B2C MDMS și furnizorii de B2B MDMS includ un simbol specific atunci când afișează produse de transport, care informează utilizatorii finali și utilizatorii comerciali cu privire la identitatea transportatorului aerian efectiv, astfel cum se prevede la articolul 11 din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

¹⁸ Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 decembrie 2005 de stabilire a unei liste comunitare a transportatorilor aerieni care se supun unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității și de informare a pasagerilor transportului aerian cu privire la identitatea transportatorului aerian efectiv și de abrogare a articolului 9 din Directiva 2004/36/CE (JO L 344, 27.12.2005, p. 15, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2005/2111/oj>).

13. Prezentul articol nu se aplică B2B MDMS utilizate de un operator de transport sau de un grup de operatori de transport în propriile birouri sau ghișee de vânzare sau pe site-uri web de distribuție directă identificate în mod clar ca aparținând acestuia.

¹⁹Articolul 8

Date care conțin informații comerciale

1. În cazul în care sunt puse la dispoziție date comerciale sau date privind rezervările sau vânzările de către un furnizor de B2C MDMS sau de către un furnizor de B2B MDMS la cererea unui operator de transport, acestea trebuie să fie puse în timp util și la dispoziția tuturor operatorilor de transport cu care furnizorul respectiv a încheiat un acord comercial. Aceste date pot viza și, la cererea operatorului de transport, trebuie să vizeze toți operatorii de transport și utilizatorii comerciali cu care furnizorul respectiv a încheiat un acord comercial. Pot fi puse la dispoziție numai date anonimizate și agregate.
2. Operatorii de transport nu utilizează datele menționate la alineatul (1) pentru a identifica și a influența alegerea utilizatorului final sau a utilizatorului comercial.
3. În cazul în care datele menționate la alineatul (1) rezultă din utilizarea de către un utilizator comercial stabilit în Uniune a facilităților de distribuție ale unui furnizor de B2B MDMS, acestea nu identifică utilizatorul comercial, cu excepția cazului în care utilizatorul comercial respectiv convine asupra condițiilor de utilizare adecvată a datelor respective cu furnizorul de B2B MDMS. Același lucru se aplică partajării acestor date de către furnizorul de B2B MDMS cu orice altă parte în vederea utilizării de către partea respectivă din alte motive decât reglarea facturilor.

Articolul 9

Informații privind emisiile de gaze cu efect de seră și emisiile de echivalent dioxid de carbon

1. Furnizorii de MDMS afișează informații clare, transparente și accesibile cu privire la emisiile de GES sau de echivalent CO₂, după caz, ale produselor de transport, ori de câte ori astfel de informații sunt puse la dispoziție de operatorii de transport. Informațiile respective se afișează astfel cum sunt furnizate de operatorul de transport, în conformitate cu Regulamentul (UE) XXX al Parlamentului European și al Consiliului privind calcularea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport, inclusiv, după caz, în conformitate cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2024/3170.
2. În cazul în care informațiile menționate la alineatul (1) nu sunt disponibile pentru toate produsele de transport incluse într-o combinație de produse de transport, furnizorul de B2C MDMS sau furnizorul de B2B MDMS specifică produsele de transport la care se referă informațiile și indică în mod explicit produsele de transport pentru care nu există informații privind emisiile de GES sau emisiile de echivalent CO₂.
3. Atunci când ierarhizează produsele de transport sau o combinație de produse de transport pe baza emisiilor de GES sau a emisiilor de echivalent CO₂, furnizorii de

¹⁹ Directiva (UE) 2019/882 a Parlamentului European și a Consiliului din 17 aprilie 2019 privind cerințele de accesibilitate aplicabile produselor și serviciilor (JO L 151, 7.6.2019, p. 70, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj>).

B2C MDMS sau furnizorii de B2B MDMS afișează produsele de transport sau combinația de produse de transport pentru care astfel de informații nu sunt disponibile la sfârșitul ierarhiei. În cazul în care sunt disponibile doar informații pentru o parte a călătoriei, furnizorii de B2C MDMS sau furnizorii de B2B MDMS afișează produsul respectiv în ordinea ierarhică mai jos decât produsele de transport sau combinațiile de produse de transport pentru care sunt disponibile toate informațiile.

Articolul 10

Schimbul de date cu autoritățile publice din domeniul transporturilor

1. La cererea unei autorități publice din domeniul transporturilor și cu condiția să ofere produse de transport pe teritoriul aflat sub responsabilitatea autorității respective, furnizorii de B2C MDMS transmit date privind volumele de pasageri pentru fiecare mod de transport acoperit de MDMS. Aceste date sunt utilizate exclusiv pentru a îmbunătăți eficacitatea politicilor publice de transport și a politicilor de mobilitate sustenabilă care intră în responsabilitatea autorității respective. Datele sunt agregate și anonimizate. Furnizorii de B2C MDMS au doar obligația de a partaja date aflate deja în posesia lor și nu sunt obligați să genereze date noi ca răspuns la o cerere din partea unei autorități publice din domeniul transporturilor.
2. Cererile menționate la alineatul (1) indică în mod clar obiectivul specific al politicilor de transport sau al politicilor de mobilitate sustenabilă pentru care sunt necesare date. Autoritatea publică din domeniul transporturilor nu utilizează datele în niciun alt scop decât pentru a sprijini elaborarea, punerea în aplicare și evaluarea politicilor de transport public. Autoritatea publică din domeniul transporturilor nu utilizează și nu partajează datele solicitate în scopuri comerciale.
3. Autoritățile publice din domeniul transporturilor acoperă costurile suportate în mod rezonabil de furnizorul de B2C MDMS pentru furnizarea datelor solicitate de autoritatea respectivă.

Articolul 11

Tratamentul echivalent al transportatorilor aerieni din țări terțe

1. Fără a aduce atingere acordurilor internaționale la care Uniunea sau statele membre sunt părți, în cazul în care un furnizor de B2B MDMS care își desfășoară activitatea într-o țară terță nu tratează transportatorii aerieni din Uniune și transportatorii aerieni din țara terță respectivă cărora le furnizează servicii într-un mod echivalent în ceea ce privește oricare dintre aspectele reglementate de prezentul regulament, Comisia poate solicita, prin intermediul unui act de punere în aplicare adoptat în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 17 alineatul (2), tuturor furnizorilor de B2B MDMS care își desfășoară activitatea în Uniune să trateze transportatorii aerieni din țara terță respectivă într-un mod echivalent cu tratamentul aplicat transportatorilor aerieni din Uniune în țara terță respectivă.
2. În sensul alineatului (1), Comisia monitorizează tratamentul discriminatoriu sau neechivalent aplicat transportatorilor aerieni din Uniune de către furnizorii de B2B MDMS din țări terțe. La cererea unui stat membru sau din proprie inițiativă, Comisia anchetează eventuale cazuri de discriminare a transportatorilor aerieni din Uniune în cadrul B2B MDMS din țări terțe. Înainte de a lua o decizie în conformitate cu alineatul (1), Comisia informează părțile interesate.

Capitolul 4

Punerea în aplicare și asigurarea respectării legislației

Articolul 12

Organismele naționale de aplicare a legii

1. Statele membre desemnează un organism național responsabil pentru aplicarea prezentului regulament. Statele membre se asigură că organismul lor național dispune de resursele administrative și financiare necesare și de cunoștințele de specialitate necesare pentru a-și îndeplini în mod adecvat sarcinile care îi revin în temeiul prezentului regulament.
2. Fiecare stat membru notifică Comisiei identitatea organismului național de aplicare a legii pe care l-a desemnat în conformitate cu alineatul (1) și specifică sarcinile și responsabilitățile organismului respectiv. Organismul național de aplicare a legii publică informațiile cu privire la sarcinile și responsabilitățile sale pe pagina sa web. Comisia publică pe un site web dedicat o listă a organismelor respective, pe care o actualizează.
3. Organismul național de aplicare a legii din statul membru în care se află sediul principal al unui furnizor de B2C MDMS are competența de a asigura respectarea prezentului regulament de către furnizorul de B2C MDMS respectiv.
4. Prin derogare de la alineatul (3) și pe baza unei cereri motivate corespunzător din partea organismului național de aplicare a legii dintr-un stat membru în care furnizorul de B2C MDMS a fost desemnat ca având o prezență semnificativă pe piață, competența de a asigura respectarea obligațiilor prevăzute la articolul 5 alineatul (2) este transferată, în scopurile prevăzute în cererea respectivă, organismului național de aplicare a legii respectiv de către organismul național de aplicare a legii din statul membru în care se află sediul principal al respectivului furnizor de B2C MDMS.
5. Organismul național de aplicare a legii din statul membru în care se află sediul principal al unui furnizor de B2B MDMS și, respectiv, al unui operator de transport are competența exclusivă de a asigura respectarea prezentului regulament de către furnizorul de B2B MDMS respectiv și de către operatorul de transport respectiv.
6. În cazul în care un furnizor de B2C MDMS sau un furnizor de B2B MDMS nu are niciun sediu în Uniune, orice organism național de aplicare a legii are competența de a asigura respectarea prezentului regulament de către furnizorul respectiv.
7. Statele membre se asigură că organismul lor național de aplicare a legii este independent în ceea ce privește organizarea, finanțarea, structura juridică și procedurile decizionale de orice operator de transport, furnizor de B2C MDMS, furnizor de B2B MDMS, utilizator comercial sau autoritate publică din domeniul transporturilor.

Articolul 13

Sarcinile organismelor naționale de aplicare a legii

1. Statele membre se asigură că sarcinile și responsabilitățile organismului național de aplicare a legii sunt clar definite și acoperă cel puțin următoarele:

- (a) promovarea sensibilizării cu privire la drepturile și obligațiile prevăzute în prezentul regulament;
 - (b) desemnarea furnizorilor de B2C MDMS cu o prezență semnificativă pe piață în conformitate cu articolul 4;
 - (c) monitorizarea respectării prezentului regulament și luarea de măsuri pentru a asigura punerea sa corectă în aplicare;
 - (d) tratarea plângerilor privind presupuse încălcări ale prezentului regulament;
 - (e) impunerea de sancțiuni prevăzute în conformitate cu articolul 15, în cazul în care organismul național de aplicare a legii a stabilit că dispozițiile prezentului regulament au fost încălcate;
 - (f) cooperarea cu organismele naționale de aplicare a legii din statele membre și cu Comisia pentru a asigura o aplicare coerentă a prezentului regulament, asistența reciprocă în ceea ce privește sarcinile de monitorizare a pieței, asigurarea aplicării, procesul de desemnare și tratarea plângerilor, inclusiv prin schimbul de informații relevante prin mijloace electronice, respectând totodată în mod corespunzător confidențialitatea datelor sensibile din punct de vedere comercial.
2. Organismele naționale de aplicare a legii asigură respectarea prezentului regulament în strânsă cooperare reciprocă.
 3. În cazul în care un organism național de aplicare a legii solicită informații de la un organism național de aplicare a legii dintr-un alt stat membru pentru a-și îndeplini sarcinile sau responsabilitățile, informațiile respective sunt furnizate fără întârzieri nejustificate și, în orice caz, în termen de o lună de la primirea cererii. În cazuri complexe, organismul național de aplicare a legii căruia îi este adresată cererea poate prelungi acest termen până la cel mult trei luni de la data primirii cererii.
 4. Organismele naționale de aplicare a legii instituie o rețea care se întrunește periodic și cel puțin o dată pe an și cooperează în cadrul acesteia pentru a face schimb de informații, în special cu privire la activitățile lor de monitorizare, de asigurare a respectării legislației și de punere în aplicare, la principiile lor decizionale și la practicile administrative. Comisia este membră a rețelei, coordonează și sprijină activitatea acesteia și face recomandări rețelei, după caz. Comisia asigură cooperarea activă a organismelor de aplicare a legii corespunzătoare.

Articolul 14

Plângeri

1. Furnizorii de B2C MDMS, furnizorii de B2B MDMS sau utilizatorii comerciali au dreptul de a depune o plângere privind o presupusă încălcare a prezentului regulament la organismul național de aplicare a legii din statul membru în care sunt stabiliți, invocând o încălcare a prezentului regulament sau în cazul în care consideră că au fost tratați inechitabil, discriminați sau sunt afectați în orice alt mod.
2. Autoritățile publice din domeniul transporturilor pot depune o plângere privind presupusa încălcare a articolului 10 la organismul național de aplicare a legii din statul lor membru.
3. Operatorii de transport au dreptul de a depune o plângere privind o presupusă încălcare a prezentului regulament la organismul național de aplicare a legii din

statul membru în care li s-a acordat licența de a opera pe teritoriul Uniunii sau în cazul în care consideră că au fost tratați inechitabil, discriminați sau sunt afectați în orice alt mod.

4. În cazul în care nu sunt stabiliți în Uniune, furnizorii de B2C MDMS, furnizorii de B2B MDMS și utilizatorii comerciali, precum și operatorii de transport a căror licență a fost acordată de o țară terță au dreptul de a depune o plângere privind o presupusă încălcare a prezentului regulament la organismul național de aplicare a legii din statul membru unde este stabilită cealaltă parte care se presupune că a săvârșit încălcarea sau unde i s-a acordat licența de operare sau pe teritoriul căruia au fost furnizate serviciile de transport în cauză sau o parte a acestor servicii.
5. În cazul în care nu se poate depune o plângere în conformitate cu normele stabilite la alineatele (1)-(4), plângerea poate fi depusă la organismul național de aplicare a legii din orice stat membru.
6. Organismul național de aplicare a legii care primește o plângere în temeiul alineatelor (1)-(5) evaluează plângerea și, dacă este cazul, o transmite organismului național de aplicare a legii al statului membru vizat în conformitate cu articolul 12 alineatul (1).
7. Organismul național de aplicare a legii refuză să trateze o plângere în cazul în care a fost deja depusă o altă plângere pe aceeași temă între aceleași părți la un alt organism național de aplicare a legii sau a fost introdusă o cale de atac eficientă în fața unei instanțe naționale a unui stat membru.

Organismele naționale de aplicare a legii care tratează o plângere informează organismele naționale de aplicare a legii dintr-un stat membru:

- (a) în care este stabilit furnizorul de B2C MDMS sau furnizorul de B2B MDMS care face obiectul plângerii;
- (b) care a acordat licența de operare a operatorului de transport care face obiectul plângerii;
- (c) pe teritoriul căruia au fost prestate serviciile de transport.

Organismul național de aplicare a legii care tratează o plângere poate solicita, de asemenea, informații relevante de la organismele naționale de aplicare a legii menționate la primul paragraf și le ia în considerare înainte de a lua o decizie cu privire la plângere.

8. La [Oficiul pentru Publicații: a se introduce data intrării în vigoare a prezentului regulament + 2 ani] și, ulterior, o dată la doi ani, organismele naționale de aplicare a legii publică rapoarte de activitate cu statistici ce includ aspectele care au condus cel mai frecvent la plângeri și informații privind sancțiunile impuse pentru încălcarea prezentului regulament. Rapoartele nu divulgă date sensibile din punct de vedere comercial. Rapoartele se publică pe site-ul web al organismului național de aplicare a legii respectiv până la data de 30 iunie a anului calendaristic care urmează perioadei de referință.

Articolul 15

Sancțiuni

1. Statele membre stabilesc normele referitoare la sancțiunile aplicabile în cazul încălcării prezentului regulament. Aceste sancțiuni sunt eficiente, proporționate, disuasive și nediscriminatorii.
2. Statele membre notifică normele și măsurile respective Comisiei până la [data aplicării regulamentului] și îi comunică, fără întârziere, orice modificare a acestora.

Articolul 16

Exercitarea delegării de competențe

1. Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute în prezentul articol.
2. Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 4 alineatul (10) se conferă Comisiei pe o perioadă de cinci ani începând cu [data intrării în vigoare a prezentului act]. Comisia prezintă un raport privind delegarea de competențe cu cel puțin nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cu cel puțin trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.
3. Delegarea competențelor poate fi revocată în orice moment de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării sale în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere valabilității actelor delegate aflate deja în vigoare.
4. Înainte de a adopta un act delegat, Comisia consultă experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare.
5. De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.
6. Un act delegat adoptat în temeiul articolului 4 alineatul (10) intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecții în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Termenul respectiv se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

Articolul 17

Procedura comitetului

1. Comisia este asistată de un comitet. Comitetul respectiv este un comitet instituit în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.
2. Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 4 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

Capitolul 5

Dispoziții finale

Articolul 18

Reexaminare și raportare

Până la [zz/11/20aa – cinci ani de la data aplicării prezentului regulament], Comisia evaluează punerea în aplicare a prezentului regulament și prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport cu privire la principalele sale constatări.

Dacă este necesar, raportul este însoțit de propuneri legislative adecvate.

Articolul 19

Abrogare

1. Regulamentul (CE) nr. 80/2009 se abrogă.
2. Trimiterile la regulamentul abrogat se interpretează ca trimiteri la prezentul regulament și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență din anexa II.

Articolul 20

Intrare în vigoare

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Se aplică de la [DATA XX luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament].

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European
Președinta
[...]

Pentru Consiliu
Președintele
[...]

FISĂ FINANCIARĂ LEGISLATIVĂ ȘI DIGITALĂ

1. CADRUL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

1.1. Titlul propunerii/inițiativei

Propunere de REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI privind rezervarea multimodală

1.2. Domeniul (domeniile) de politică vizat(e)

Transporturi, servicii digitale

1.3. Obiectiv(e)

1.3.1. Obiectiv(e) general(e)

O mai bună funcționare a pieței online de distribuție a biletelor

1.3.2. Obiectiv(e) specific(e)

Obiectiv specific

Îmbunătățirea transparenței și stabilirea unor condiții de concurență echitabile pentru operatorii de transport în ceea ce privește accesul la serviciile digitale indispensabile de mobilitate multimodală (MDMS) și utilizarea acestora.

1.3.3. Rezultatul (rezultatele) și impactul preconizate

A se preciza efectele pe care ar trebui să le aibă propunerea/inițiativa asupra beneficiarilor vizați/grupurilor vizate.

Se preconizează că inițiativa va avea un impact pozitiv asupra MDMS, asupra operatorilor de transport (cu beneficii nete pentru fiecare grup), asupra competitivității și funcționării pieței interne, precum și asupra inovării. De asemenea, se preconizează că propunerea va avea un impact asupra trecerii la moduri de transport mai sustenabile, având astfel un efect pozitiv asupra siguranței transporturilor, a emisiilor de CO₂ și a poluanților atmosferici.

1.3.4. Indicatori de performanță

A se preciza indicatorii care permit monitorizarea progreselor și a realizărilor obținute.

Principalele etape luate în considerare pentru monitorizarea progreselor și a realizărilor obiectivului sunt (i) purtarea unor negocieri pentru acorduri comerciale echitabile și nediscriminatorii, (ii) asigurarea afișării imparțiale a opțiunilor de călătorie pentru utilizatorii finali pentru toate MDMS și (iii) reducerea la minimum a diferențelor nejustificate de preț pentru oferte identice între servicii. Progresele înregistrate în vederea atingerii acestui obiectiv vor fi monitorizate cu ajutorul a patru indicatori-cheie (în raport cu scenariul de referință descris în evaluarea impactului, care însoțește propunerea): (i) numărul de operatori de transport care distribuie produse de transport pentru MDMS indispensabile, (ii) numărul de acorduri între MDMS și operatorii de transport, (iii) numărul de sancțiuni impuse și (iv) creșterea punctajelor de satisfacție acordate de consumatori în ceea ce privește disponibilitatea informațiilor privind călătoriile și posibilitatea de rezervare.

1.4. Obiectul propunerii/inițiativei:



o acțiune nouă

- ☐ o acțiune nouă întreprinsă ca urmare a unui proiect-pilot/a unei acțiuni pregătitoare³⁷
- ☐ prelungirea unei acțiuni existente
- ☐ o fuziune sau o redirecționare a uneia sau a mai multor acțiuni către o altă/o nouă acțiune

1.5. Motivele propunerii/inițiativei

1.5.1. *Cerința (cerințele) care trebuie îndeplinită (îndeplinite) pe termen scurt sau lung, inclusiv un calendar detaliat pentru derularea inițiativei*

O serie de măsuri sunt considerate a îmbunătăți transparența și stabilesc condiții de concurență echitabile pentru operatorii de transport în ceea ce privește accesul la MDMS indispensabile și utilizarea acestora.

- (a) În primul rând, propunerea include măsuri care asigură tratamentul echitabil al informațiilor și datelor cu privire la toate MDMS. Acest lucru se realizează impunându-se obligația furnizorilor de MDMS de a respecta afișarea neutră (conform criteriilor de afișare) pe interfața lor online. MDMS vor trebui, de asemenea, să afișeze informații privind emisiile de gaze cu efect de seră, atunci când aceste informații sunt partajate de operatorul de transport, și să facă schimb de date pentru gestionarea mobilității cu autoritățile publice.
- (b) Totodată, propunerea stabilește principii-cheie care încadrează toate acordurile comerciale dintre MDMS indispensabile și operatorii de transport. Aceste norme au scopul de a proteja operatorii de transport în acordurile lor comerciale cu MDMS indispensabile. Este planificat un proces de notificare la nivel național și la nivelul UE pentru identificarea și desemnarea B2C MDMS cu o prezență semnificativă pe piață (indispensabile).
- (c) Statele membre ar avea obligația de a desemna o autoritate națională de soluționare a litigiilor care ar putea apărea între părți, iar o rețea a acestor autorități la nivelul UE ar asigura o aplicare coerentă a legislației în întreaga UE.

1.5.2. *Valoarea adăugată a intervenției UE (aceasta poate fi determinată de diverși factori, de exemplu o mai bună coordonare, securitate juridică, o mai mare eficacitate sau complementaritate). În sensul prezentei secțiuni, „valoarea adăugată a intervenției UE” este valoarea care rezultă din acțiunea UE și care depășește valoarea care ar fi fost obținută dacă ar fi acționat doar statele membre.*

Prezenta inițiativă le va permite utilizatorilor finali și, în cazul serviciilor B2B, abonaților să beneficieze de o gamă mai largă de opțiuni în ceea ce privește biletele, afișate în mod echitabil și transparent, la nivelul operatorilor de transport și al modurilor de transport. Acest lucru ar urma, la rândul său, să îmbunătățească funcționarea pieței interne, simplificând operațiunile de rezervare și făcându-le mai coerente, și să sprijine obiectivul UE reprezentat de coeziunea economică, socială și teritorială. O acțiune la nivelul UE cu norme orizontale ar sprijini o mai bună funcționare a pieței de distribuție a biletelor online, eliminând obstacolele din calea operatorilor și a MDMS. Acțiunea la nivelul UE pentru distribuția biletelor B2B ar continua să promoveze condiții de concurență echitabile în acest sector. Evaluarea *ex post* din 2020 a Codului de conduită pentru SIR a concluzionat că nivelul UE este

³⁷

Astfel cum se menționează la articolul 58 alineatul (2) litera (a) sau (b) din Regulamentul financiar.

nivelul adecvat de intervenție pentru distribuția biletelor, în comparație cu intervenția națională și internațională. Acest lucru se datorează naturii multinaționale atât a furnizorilor de SIR, cât și a serviciilor de aviație. Dacă sunt reglementați la nivel național, furnizorii de SIR ar trebui să se adapteze la o multitudine de regimuri de reglementare, cu impact negativ asupra eficienței. În plus, riscul de alegere a celor mai favorabile dispoziții ar duce la fragmentarea pieței unice a UE. La nivel internațional, Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI) a adoptat un cod de conduită fără caracter obligatoriu pentru SIR. Codul de conduită al UE pentru SIR este, însă, obligatoriu, ceea ce îl face mai eficace și aduce o valoare adăugată în comparație cu statele membre care adoptă codul OACI.

1.5.3. *Învățămintele desprinse din experiențele similare anterioare*

Se pot trage învățăminte din Codul de conduită pentru sistemele informatizate de rezervare (SIR): Regulamentul (CE) nr. 2299/89³⁸ a fost adoptat pentru a asigura tratamentul egal al tuturor companiilor aeriene ale căror zboruri erau incluse într-un SIR, în vederea promovării concurenței între companiile aeriene în sectorul distribuției indirecte de bilete de avion. Regulamentul a introdus obligația ca rezultatele să fie afișate pe un ecran imparțial care nu favorizează transportatorii asociați ai SIR (sau orice alți transportatori) și cerința de a se asigura faptul că transportatorii asociați nu favorizează propriul SIR în detrimentul celorlalte, precum și faptul că agențiile de voiaj și, în cele din urmă, consumatorii au acces la oferte în mod nepărtinitor. Codul de conduită pentru SIR a fost evaluat în 2020. Evaluarea a concluzionat că obiectivele (i) de asigurare a unor condiții de concurență echitabile și (ii) de creștere a transparenței rămân relevante. Evaluarea a arătat că acest cod nu a asigurat pe deplin condiții de concurență echitabile pentru toți transportatorii participanți în ceea ce privește accesul la serviciile SIR și utilizarea acestora, deoarece nu a condus la o mai bună echilibrare a puterii de negociere a transportatorilor aerieni de diferite dimensiuni în raport cu SIR. Cu toate acestea, din evaluare a reieșit că cerințele în materie de transparență, sub forma afișajului neutru, rămân importante, deoarece agențiile de turism, atât offline, cât și online, și companiile specializate în organizarea călătoriilor se bazează în continuare în mare măsură pe datele SIR, în special pentru călătoriile în interes de serviciu. În cele din urmă, evaluarea a concluzionat că, deși promovarea transportului feroviar și multimodal își menține importanța, ea ar trebui urmărită mai degrabă prin inițiative mai ample decât prin norme specifice SIR.

1.5.4. *Compatibilitatea cu cadrul financiar multianual și posibilele sinergii cu alte instrumente corespunzătoare*

Propunerea este coerentă cu alte instrumente ale UE și cu politicile relevante ale UE, în special:

Politici digitale în domeniul transporturilor: propunerea completează măsurile adoptate în contextul Directivei STI, care stabilește un cadru pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în sectorul transportului rutier și în ceea ce privește interfețele cu alte moduri de transport. În temeiul Regulamentului delegat privind serviciile de informare cu privire la călătoriile multimodale (MMTIS), statele membre au obligația să instituie puncte naționale de acces care să constituie un punct unic de acces al utilizatorilor la datele statice, istorice, observate și dinamice privind

³⁸ Regulamentul (CE) nr. 2299/89 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 iulie 1989 de stabilire a unui cod de conduită pentru sistemele informatizate de rezervare (JO L 220, 29.7.1989, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1989/2299/oj>).

călătoriile și traficul aferente diferitelor moduri de transport, în scopul furnizării de servicii de informare cu privire la călătoriile multimodale. Dezvoltarea unor MDMS capabile să asigure rezervări sau bilete necesită însă date suplimentare (de exemplu, tarife în timp real).

Politici orizontale în materie de date: pentru a completa principiile generale ale Regulamentului privind piețele digitale în ceea ce privește MDMS, în propunerea privind MDMS sunt avute în vedere măsuri sectoriale de îmbunătățire a informării transparente a consumatorilor cu privire la opțiunile de transport. Propunerea privind MDMS este complementară dispozițiilor Regulamentului privind serviciile digitale (DSA), deoarece sprijină, de asemenea, un mediu online sigur, previzibil și de încredere. Regulamentul privind datele (DA) prezintă sinergii cu propunerea MDMS, prin norme armonizate privind schimbul de date, inclusiv norme privind schimbul de date între întreprinderi și administrațiile publice (B2G) și norme privind clauzele contractuale abuzive.

Politici privind practicile comerciale: regulamentul privind relațiile dintre platforme și întreprinderi (P2B) se aplică B2C MDMS din UE și impune obligații de transparență cu privire la parametrii utilizați pentru ierarhizare. Directiva revizuită privind practicile comerciale neloiale interzice publicitatea nedivulgată și promovarea plătită pentru o ierarhizare mai bună a produselor în rezultatele căutării pentru MDMS. Propunerea privind MDMS completează aceste regulamente cu măsuri care asigură afișarea rezultatelor căutării pentru MDMS într-un mod neutru (stabilind o listă de criterii obligatorii de ierarhizare și indicând criteriul care a fost utilizat pentru afișare) și interzic autofavorizarea și ierarhizarea plătită, conținutul promovat fiind permis numai în anumite condiții.

Alte inițiative: inițiativele „CountEmissionsEU” și „Eticheta privind emisiile generate de zbor” stabilesc un cadru comun pentru calcularea și raportarea emisiilor de gaze cu efect de seră legate de transport. Aplicarea unor informații transparente tuturor modurilor de transport va permite pasagerilor să aleagă cele mai sustenabile opțiuni de călătorie.

1.5.5. *Evaluarea diverselor opțiuni de finanțare disponibile, inclusiv a posibilităților de realocare a creditelor*

Costurile recurente de ajustare pentru Comisia Europeană sunt legate de cerința ca aceasta să desemneze B2C MDMS cu prezență semnificativă pe piață la nivelul UE. Se presupune că acest lucru va necesita 2 ENI pe an începând din 2028.

1.6. **Durata propunerii/inițiativei și a impactului ei financiar**

☐ **durată limitată**

☐ de la [ZZ/LL]AAAA până la [ZZ/LL]AAAA

☐ impactul financiar din AAAA până în AAAA pentru creditele de angajament și din AAAA până în AAAA pentru creditele de plată.

☒ **durată nelimitată**

Punere în aplicare cu o perioadă de creștere în intensitate din AAAA până în AAAA,

urmată de o perioadă de funcționare la capacitate maximă.

1.7. **Metoda (metodele) planificată (planificate) de execuție a bugetului**³⁹

- ☒ **Gestiune directă** asigurată de Comisie
 - ☒ prin intermediul serviciilor sale, inclusiv al personalului din delegațiile Uniunii;
 - ☐ prin intermediul agențiilor executive
- ☐ **Gestiune partajată** cu statele membre
- ☐ **Gestiune indirectă**, cu delegarea sarcinilor de execuție bugetară:
 - ☐ țărilor terțe sau organismelor pe care le-au desemnat acestea;
 - ☐ organizațiilor internaționale și agențiilor acestora (a se preciza);
 - ☐ Băncii Europene de Investiții și Fondului European de Investiții;
 - ☐ organismelor menționate la articolele 70 și 71 din Regulamentul financiar;
 - ☐ organismelor de drept public;
 - ☐ organismelor de drept privat cu misiune de serviciu public, cu condiția să li se furnizeze garanții financiare adecvate;
 - ☐ organismelor de drept privat dintr-un stat membru care sunt responsabile cu punerea în aplicare a unui parteneriat public-privat și cărora li se furnizează garanții financiare adecvate;
 - ☐ organismelor sau persoanelor cărora li se încredințează executarea unor acțiuni specifice în cadrul politicii externe și de securitate comună, în temeiul titlului V din Tratatul privind Uniunea Europeană, și care sunt identificate în actul de bază relevant;
 - ☐ organismelor stabilite într-un stat membru, reglementate de dreptul privat al unui stat membru sau de dreptul Uniunii și eligibile pentru a li se încredința, în conformitate cu normele sectoriale, execuția unor fonduri sau a unor garanții bugetare ale Uniunii, în măsura în care aceste organisme sunt controlate de organisme de drept public sau de organisme de drept privat cu misiune de serviciu public și beneficiază de garanții financiare adecvate care sunt furnizate sub formă de răspundere solidară din partea organismelor de control sau de garanții financiare echivalente și care pot fi limitate, pentru fiecare acțiune, la cuantumul maxim al sprijinului din partea Uniunii.

Observații

[...]

2. **MĂSURI DE GESTIONARE**

2.1. **Norme privind monitorizarea și raportarea**

³⁹ Explicații detaliate privind metodele de execuție a bugetului, precum și trimiterile la Regulamentul financiar sunt disponibile pe site-ul BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>.

Măsura propusă se axează pe măsuri de politică și pe monitorizare și nu prevede nicio gestionare a veniturilor sau a cheltuielilor, ci doar recrutarea de resurse umane suplimentare (2 ENI).

2.2. Sistemul (sistemele) de gestionare și control

2.2.1. *Justificarea metodei (metodelor) de execuție bugetară, a mecanismului (mecanismelor) de punere în aplicare a finanțării, a modalităților de plată și a strategiei de control propuse*

Cheltuielile corespunzătoare acestor contracte vor fi gestionate în conformitate cu procesele corporative.

2.2.2. *Informații privind riscurile identificate și sistemul (sistemele) de control intern instituit(e) pentru atenuarea lor*

Comisia efectuează controale amănunțite privind gestionarea contractelor de muncă, iar DG MOVE respectă standarde etice stricte. Propunerea legislativă nu implică nicio colectare a veniturilor și nu necesită niciun mecanism de control suplimentar.

2.2.3. *Estimarea și justificarea raportului cost-eficacitate al controalelor (raportul dintre costurile controalelor și valoarea fondurilor aferente gestionate) și evaluarea nivelurilor estimate ale riscului de eroare (la plată și la închidere)*

Se preconizează că riscul general de eroare va fi foarte scăzut și este deja acoperit de mediul de control existent. Nu se preconizează că vor fi necesare controale automatizate.

2.3. Măsuri de prevenire a fraudelor și a neregulilor

Propunerea legislativă nu implică nicio colectare a veniturilor de către DG MOVE. În ceea ce privește cheltuielile, acestea sunt prevăzute pentru angajarea de resurse umane suplimentare. Riscul de fraudă și nereguli este considerat foarte scăzut și va fi acoperit de controalele existente. DG MOVE și-a revizuit strategia antifraudă în conformitate cu orientările OLAF în 2020 și planifică o actualizare ulterioară în 2026. Strategia locală include acțiuni relevante pentru a asigura creșterea gradului de conștientizare cu privire la prevenirea fraudei, acțiuni specifice de evaluare a riscurilor și asigură o cooperare eficientă și eficientă cu organele care desfășoară investigația. Cadrul instituțional asigură dreptul de acces la informații, sedii și personal al auditorilor externi (Curtea de Conturi Europeană) și interni (IAS).

3. IMPACTUL FINANCIAR ESTIMAT AL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

3.1. Rubrica (rubricile) din cadrul financiar multianual și linia (liniile) bugetară (bugetare) de cheltuieli afectată (afectate)

Linii bugetare existente

În ordinea rubricilor din cadrul financiar multianual și a liniilor bugetare.

Rubrica din cadrul financiar multianual	Linia bugetară	Tipul de cheltuieli	Contribuția			
	Numărul	Dif./Nedif. ⁴⁰	din partea țărilor AELS ⁴¹	din partea țărilor candidate și potențial candidate ⁴²	din partea altor țări terțe	alte venituri alocate
4.	Linia bugetară va fi disponibilă de îndată ce vom avea noua structură bugetară a CFM	Nedif.	NU	NU	NU	NU

Noile linii bugetare solicitate

În ordinea rubricilor din cadrul financiar multianual și a liniilor bugetare.

3.2. Impactul financiar estimat al propunerii asupra creditelor

3.2.1. Sinteza impactului estimat asupra creditelor operaționale

- ☒ Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de credite operaționale
- ☐ Propunerea/inițiativa implică utilizarea de credite operaționale, conform explicațiilor de mai jos:

⁴⁰ Dif. = credite diferențiate / Nedif. = credite nediferențiate.

⁴¹ AELS: Asociația Europeană a Liberului Schimb.

⁴² Țările candidate și, după caz, candidații potențiali din Balcanii de Vest.

3.2.1.1. Credite din bugetul votat

milioane EUR (cu trei zecimale)

Rubrica din cadrul financiar multianual ⁴³										
DG: MOVE			Anul 2028	Anul 2029	Anul 2030	Anul 2031	Anul 2032	Anul 2033	Anul 2034	TOTAL CFM 2028-2034
Credite operaționale										
Linia bugetară	Angajamente	(1a)								0,000
	Plăți	(2a)								0,000
Linia bugetară	Angajamente	(1b)								0,000
	Plăți	(2b)								0,000
Credite cu caracter administrativ finanțate din bugetul unor programe specifice ⁴⁴										
Linia bugetară		(3)								0,000
TOTAL credite pentru DG <.....>	Angajamente	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000				0,000
	Plăți	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000				0,000
DG: <.....>						Anul 2024	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	TOTAL CFM 2021-2027

⁴³

Pentru determinarea creditelor necesare, ar trebui utilizate cifrele anuale privind costurile medii disponibile pe pagina web BUDGpedia.

⁴⁴

Asistență tehnică și/sau administrativă și cheltuieli de sprijin pentru punerea în aplicare a programelor și/sau a acțiunilor UE (fostele linii „BA”), cercetare indirectă și cercetare directă.

Credite operaționale							
Linia bugetară	Angajamente	(1a)					0,000
	Plăți	(2a)					0,000
Linia bugetară	Angajamente	(1b)					0,000
	Plăți	(2b)					0,000
Credite cu caracter administrativ finanțate din bugetul unor programe specifice ⁴⁵							
Linia bugetară		(3)					0,000
TOTAL credite pentru DG <.....>	Angajamente	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Plăți	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			Anul 2024	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	TOTAL CFM 2021-2027
TOTAL credite operaționale	Angajamente	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Plăți	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL credite cu caracter administrativ finanțate din bugetul unor programe specifice		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL credite în cadrul RUBRICII	Angajamente	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

⁴⁵ Asistență tehnică și/sau administrativă și cheltuieli de sprijin pentru punerea în aplicare a programelor și/sau a acțiunilor UE (fostele linii „BA”), cercetare indirectă și cercetare directă.

<....> din cadrul financiar multianual		Plăți	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Rubrica din cadrul financiar multianual				Numărul				
DG: <.....>				Anul 2024	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	TOTAL CFM 2021-2027
Credite operaționale								
Linia bugetară	Angajamente	(1a)						0,000
	Plăți	(2a)						0,000
Linia bugetară	Angajamente	(1b)						0,000
	Plăți	(2b)						0,000
Credite cu caracter administrativ finanțate din bugetul unor programe specifice ⁴⁶								
Linia bugetară		(3)						0,000
TOTAL credite pentru DG <.....>	Angajamente	=1a+1b +3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Plăți	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
DG: <.....>				Anul 2024	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	TOTAL CFM 2021-2027
Credite operaționale								

⁴⁶ Asistență tehnică și/sau administrativă și cheltuieli de sprijin pentru punerea în aplicare a programelor și/sau a acțiunilor UE (fostele linii „BA”), cercetare indirectă și cercetare directă.

Linia bugetară	Angajamente	(1a)					0,000
	Plăți	(2a)					0,000
Linia bugetară	Angajamente	(1b)					0,000
	Plăți	(2b)					0,000
Credite cu caracter administrativ finanțate din bugetul unor programe specifice ⁴⁷							
Linia bugetară		(3)					0,000
TOTAL credite pentru DG <.....>	Angajamente	=1a+1b +3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Plăți	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			Anul 2024	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	TOTAL CFM 2021-2027
TOTAL credite operaționale	Angajamente	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Plăți	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL credite cu caracter administrativ finanțate din bugetul unor programe specifice		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL credite în cadrul RUBRICII <....> din cadrul financiar multianual	Angajamente	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Plăți	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

⁴⁷ Asistență tehnică și/sau administrativă și cheltuieli de sprijin pentru punerea în aplicare a programelor și/sau a acțiunilor UE (fostele linii „BA”), cercetare indirectă și cercetare directă.

					Anul 2024	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	TOTAL CFM 2021-2027	
TOTAL credite operaționale (toate rubricile operaționale)		Angajamente	(4)		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	
		Plăți	(5)		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	
TOTAL credite cu caracter administrativ finanțate din bugetul unor programe specifice (toate rubricile operaționale)			(6)		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	
TOTAL credite în cadrul RUBRICILOR 1-3 din cadrul financiar multianual (Suma de referință)		Angajamente	=4+6		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	
		Plăți	=5+6		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	
Rubrica din cadrul financiar multianual		4	„Cheltuieli administrative” ⁴⁸							
DG: MOVE			Anul 2028	Anul 2029	Anul 2030	Anul 2031	Anul 2032	Anul 2033	Anul 2034	TOTAL CFM 2028-2034
Resurse umane			0,388	0,388	0,388	0,388	0,388	0,388	0,388	2,716
Alte cheltuieli administrative			0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	0,07
TOTAL PENTRU DG MOVE	Credite		0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	2,786
TOTAL credite în cadrul RUBRICII 4 din cadrul financiar multianual			(Total angajamente = Total plăți)			0,398	0,398	0,398	0,398	2,786

⁴⁸

Pentru determinarea creditelor necesare, ar trebui utilizate cifrele anuale privind costurile medii disponibile pe pagina web BUDGpedia.

milioane EUR (cu trei zecimale)

		Anul 2028	Anul 2029	Anul 2030	Anul 2031	Anul 2032	Anul 2033	Anul 2034	TOTAL CFM 2028-2034
TOTAL credite în cadrul RUBRICILOR 1-4 din cadrul financiar multianual	Angajamente	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	2,786
	Plăți	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	2,786

3.2.1.2. Credite din venituri alocate externe

milioane EUR (cu trei zecimale)

Rubrica din cadrul financiar multianual		Numărul					
DG: <.....>			Anul 2024	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	TOTAL CFM 2021-2027
Credite operaționale							
Linia bugetară	Angajamente	(1a)					0,000
	Plăți	(2a)					0,000
Linia bugetară	Angajamente	(1b)					0,000
	Plăți	(2b)					0,000
Credite cu caracter administrativ finanțate din bugetul unor programe specifice ⁴⁹							
Linia bugetară		(3)					0,000

⁴⁹ Asistență tehnică și/sau administrativă și cheltuieli de sprijin pentru punerea în aplicare a programelor și/sau a acțiunilor UE (fostele linii „BA”), cercetare indirectă și cercetare directă.

TOTAL credite pentru DG <.....>	Angajamente	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Plăți	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
DG: <.....>			Anul 2024	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	TOTAL CFM 2021-2027
Credite operaționale							
Linia bugetară	Angajamente	(1a)					0,000
	Plăți	(2a)					0,000
Linia bugetară	Angajamente	(1b)					0,000
	Plăți	(2b)					0,000
Credite cu caracter administrativ finanțate din bugetul unor programe specifice ⁵⁰							
Linia bugetară		(3)					0,000
TOTAL credite pentru DG <.....>	Angajamente	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Plăți	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			Anul 2024	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	TOTAL CFM 2021-2027
TOTAL credite operaționale	Angajamente	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

⁵⁰ Asistență tehnică și/sau administrativă și cheltuieli de sprijin pentru punerea în aplicare a programelor și/sau a acțiunilor UE (fostele linii „BA”), cercetare indirectă și cercetare directă.

	Plăți	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL credite cu caracter administrativ finanțate din bugetul unor programe specifice		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL credite în cadrul RUBRICII <....> din cadrul financiar multianual	Angajamente	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Plăți	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Rubrica din cadrul financiar multianual		Numărul					
DG: <.....>			Anul 2024	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	TOTAL CFM 2021-2027
Credite operaționale							
Linia bugetară	Angajamente	(1a)					0,000
	Plăți	(2a)					0,000
Linia bugetară	Angajamente	(1b)					0,000
	Plăți	(2b)					0,000
Credite cu caracter administrativ finanțate din bugetul unor programe specifice ⁵¹							
Linia bugetară		(3)					0,000
TOTAL credite	Angajamente	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

⁵¹ Asistență tehnică și/sau administrativă și cheltuieli de sprijin pentru punerea în aplicare a programelor și/sau a acțiunilor UE (fostele linii „BA”), cercetare indirectă și cercetare directă.

pentru DG <.....>	Plăți	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
DG: <.....>			Anul 2024	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	TOTAL CFM 2021-2027
Credite operaționale							
Linia bugetară	Angajamente	(1a)					0,000
	Plăți	(2a)					0,000
Linia bugetară	Angajamente	(1b)					0,000
	Plăți	(2b)					0,000
Credite cu caracter administrativ finanțate din bugetul unor programe specifice ⁵²							
Linia bugetară		(3)					0,000
TOTAL credite pentru DG <.....>	Angajamente	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Plăți	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			Anul 2024	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	TOTAL CFM 2021-2027
TOTAL credite operaționale	Angajamente	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Plăți	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

⁵² Asistență tehnică și/sau administrativă și cheltuieli de sprijin pentru punerea în aplicare a programelor și/sau a acțiunilor UE (fostele linii „BA”), cercetare indirectă și cercetare directă.

TOTAL credite cu caracter administrativ finanțate din bugetul unor programe specifice		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL credite în cadrul RUBRICII <....> din cadrul financiar multianual	Angajamente	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Plăți	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			Anul 2024	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	TOTAL CFM 2021-2027
TOTAL credite operaționale (toate rubricile operaționale)	Angajamente	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Plăți	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL credite cu caracter administrativ finanțate din bugetul unor programe specifice (toate rubricile operaționale)		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL credite în cadrul RUBRICILOR 1-6 din cadrul financiar multianual (Suma de referință)	Angajamente	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Plăți	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Rubrica din cadrul financiar multianual		4	„Cheltuieli administrative” ⁵³				

milioane EUR (cu trei zecimale)

DG: MOVE	Anul 2028	Anul 2029	Anul 2030	Anul 2031	Anul 2032	Anul 2033	Anul 2034	TOTAL CFM 2028-2034
Resurse umane	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

⁵³

Pentru determinarea creditelor necesare, ar trebui utilizate cifrele anuale privind costurile medii disponibile pe pagina web BUDGpedia.

Alte cheltuieli administrative		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL	Credite	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
DG: <.....>					Anul 2024	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	TOTAL CFM 2021-2027
Resurse umane					0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Alte cheltuieli administrative					0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL DG <.....>	Credite				0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL credite în cadrul RUBRICII 4 din cadrul financiar multianual		(Total angajamente = Total plăți)				0,000	0,000	0,000	0,000

milioane EUR (cu trei zecimale)

					Anul 2024	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	TOTAL CFM 2021-2027
TOTAL credite în cadrul RUBRICILOR 1-7 din cadrul financiar multianual					Angajamente	0,000	0,000	0,000	0,000
					Plăți	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.2. *Realizările preconizate finanțate din credite operaționale (nu se completează pentru agențiile descentralizate)*

Credite de angajament în milioane EUR (cu trei zecimale)

A se indi ca obie			Anul 2024	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	A se introduce atâția ani câți sunt considerați necesari pentru a reflecta durata impactului (a se vedea secțiunea 1.6)	TOTAL
--------------------------------------	--	--	--------------	--------------	--------------	--------------	---	--------------

ctive le și reali zările ↓	REALIZĂRI																	
	Tipu l ⁵⁴	Cost uri medi i	Nu	Cost uri	Nu	Cost uri	Nu	Cost uri	Nu	Cost uri	Nu	Cost uri	Nu	Cost uri	Nu	Cost uri	Tota l Nu	Tota l Cost uri
OBIECTIVUL SPECIFIC NR. 1 ⁵⁵ ; [...]																		
- Real izare																		
- Real izare																		
- Real izare																		
Subtotal pentru obiectivul specific nr. 1																		
OBIECTIVUL SPECIFIC NR. 2																		

⁵⁴

Realizările se referă la produsele și serviciile care trebuie furnizate (de ex.: numărul de schimburi de studenți finanțate, numărul de km de drumuri construiți etc.).

⁵⁵

Conform descrierii din secțiunea 1.4.2. „Obiectiv(e) specific(e)...”.

- Realizare																		
Subtotal pentru obiectivul nr. 2																		
TOTALURI																		

3.2.3. *Sinteza impactului estimat asupra creditelor administrative*

- ☒ Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de credite cu caracter administrativ
- ☐ Propunerea/inițiativa implică utilizarea de credite cu caracter administrativ, conform explicațiilor de mai jos:

3.2.3.1. *Credite din bugetul votat*

CREDITE VOTATE	Anul 2028	Anul 2029	Anul 2030	Anul 2031	Anul 2032	Anul 2033	Anul 2034	TOTAL CFM 2028-2034
RUBRICA 4								
Resurse umane	0,388	0,388	0,388	0,388	0,388	0,388	0,388	2,716
Alte cheltuieli administrative	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	0,070
Subtotal de la RUBRICA 4	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	2,786
În afara RUBRICII 4								
Resurse umane	0,000	0,000	0,000	0,000				0,000

Alte cheltuieli cu caracter administrativ	0,000	0,000	0,000	0,000				0,000
Subtotal în afara RUBRICII 4	0,000	0,000	0,000	0,000				0,000
TOTAL	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	2,786
Personalul necesar pentru punerea în aplicare a propunerii: 2 ENI. <i>Impactul estimat asupra cheltuielilor și a personalului pentru 2028 și ulterior este adăugat doar cu titlu orientativ și nu aduce atingere următorului cadru financiar multianual. Sursa de finanțare și domeniul de aplicare al angajamentului financiar al Uniunii pentru perioada de după 2027 depind în continuare de rezultatul negocierilor interinstituționale privind CFM 2028-2034 și, ulterior, vor fi stabilite prin procedura bugetară anuală. Toate creditele și alocările de personal începând cu 2028 sunt orientative.</i>								

3.2.3.2. Credite din venituri alocate externe

VENITURI ALOCATE EXTERNE	Anul 2024	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	TOTAL CFM 2021-2027
RUBRICA 7					
Resurse umane	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Alte cheltuieli administrative	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Subtotal de la RUBRICA 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
În afara RUBRICII 7					
Resurse umane	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Alte cheltuieli cu caracter administrativ	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Subtotal în afara RUBRICII 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.3.3. *Total credite*

TOTAL CREDITE VOTATE + VENITURI ALOCATE EXTERNE	Anul 2024	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	TOTAL CFM 2021-2027
RUBRICA 7					
Resurse umane	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Alte cheltuieli administrative	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Subtotal de la RUBRICA 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
În afara RUBRICII 7					
Resurse umane	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Alte cheltuieli cu caracter administrativ	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Subtotal în afara RUBRICII 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

TOTAL	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Impactul estimat asupra cheltuielilor și a personalului pentru 2028 și ulterior este adăugat doar cu titlu orientativ și nu aduce atingere următorului cadru financiar multianual. Sursa de finanțare și domeniul de aplicare al angajamentului financiar al Uniunii pentru perioada de după 2027 depind în continuare de rezultatul negocierilor interinstituționale privind CFM 2028-2034 și, ulterior, vor fi stabilite prin procedura bugetară anuală. Toate creditele și alocările de personal începând cu 2028 sunt orientative.

.

3.2.4. Necesarul de resurse umane estimat

- ☐ Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de resurse umane
- ☒ Propunerea/inițiativa implică utilizarea de resurse umane, conform explicațiilor de mai jos:

3.2.4.1. Finanțate din bugetul votat

Estimări în echivalent normă întreagă (ENI)⁵⁶

CREDITE VOTATE	Anul 2028	Anul 2029	Anul 2030	Anul 2031	Anul 2032	Anul 2033	Anul 2034
Posturi din schema de personal (funcționari și agenți temporari)							
20 01 02 01 (la sediu și în reprezentanțele Comisiei)	2	2	2	2	2	2	2
20 01 02 03 (delegațiile UE)	0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 01 (cercetare indirectă)	0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 11 (cercetare directă)	0	0	0	0	0	0	0
Alte linii bugetare (a se preciza)	0	0	0	0	0	0	0

⁵⁶ Vă rugăm să precizați după tabel câte ENI din numărul indicat sunt deja alocate gestionării acțiunii și/sau pot fi redistribuite în cadrul DG-ului pe care îl reprezentați și care este valoarea nevoilor dumneavoastră nete.

Personal extern (în ENI)							
20 02 01(AC, END din „pachetul global”)	0	0	0	0	0	0	0
20 02 03 (AC, AL, END și JPD în delegațiile UE)	0	0	0	0	0	0	0
Linie de sprijin admin. [XX.01.AA.AA]	la sediile centrale	0	0	0	0	0	0
	în delegațiile UE	0	0	0	0	0	0
01 01 01 02(AC, END – cercetare indirectă)	0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 12 (AC, END – cercetare directă)	0	0	0	0	0	0	0
Alte linii bugetare (a se preciza) – rubrica 7	0	0	0	0	0	0	0
Alte linii bugetare (a se preciza) – în afara rubricii 7	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	2	2	2	2	2	2	2

3.2.4.2. *Finanțate din venituri alocate externe*

VENITURI ALOCATE EXTERNE	Anul 2024	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027
Posturi din schema de personal (funcționari și agenți temporari)				
20 01 02 01(la sediu și în reprezentanțele Comisiei)	0	0	0	0
20 01 02 03 (delegațiile UE)	0	0	0	0
01 01 01 01 (cercetare indirectă)	0	0	0	0

01 01 01 11 (cercetare directă)		0	0	0	0
Alte linii bugetare (a se preciza)		0	0	0	0
Personal extern (în echivalent normă întreagă)					
20 02 01(AC, END din „pachetul global”)		0	0	0	0
20 02 03 (AC, AL, END și JPD în delegațiile UE)		0	0	0	0
Linie de sprijin admin. [XX.01.AA.AA]	- la sediile centrale	0	0	0	0
	- în delegațiile UE	0	0	0	0
01 01 01 02(AC, END – cercetare indirectă)		0	0	0	0
01 01 01 12 (AC, END – cercetare directă)		0	0	0	0
Alte linii bugetare (a se preciza) – rubrica 7		0	0	0	0
Alte linii bugetare (a se preciza) – în afara rubricii 7		0	0	0	0
TOTAL		0	0	0	0

3.2.4.3. *Necesarul total de resurse umane*

TOTAL CREDITE VOTATE + VENITURI ALOCATE EXTERNE	Anul 2024	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027
Posturi din schema de personal (funcționari și agenți temporari)				
20 01 02 01(la sediu și în reprezentanțele Comisiei)	0	0	0	0

20 01 02 03 (delegațiile UE)	0	0	0	0
01 01 01 01 (cercetare indirectă)	0	0	0	0
01 01 01 11 (cercetare directă)	0	0	0	0
Alte linii bugetare (a se preciza)	0	0	0	0
Personal extern (în echivalent normă întreagă)				
20 02 01(AC, END din „pachetul global”)	0	0	0	0
20 02 03 (AC, AL, END și JPD în delegațiile UE)	0	0	0	0
Linie de sprijin admin. [XX.01.AA.AA]	- la sediile centrale	0	0	0
	- în delegațiile UE	0	0	0
01 01 01 02(AC, END – cercetare indirectă)	0	0	0	0
01 01 01 12 (AC, END – cercetare directă)	0	0	0	0
Alte linii bugetare (a se preciza) – rubrica 7	0	0	0	0
Alte linii bugetare (a se preciza) – în afara rubricii 7	0	0	0	0
TOTAL	0	0	0	0

Personalul necesar pentru punerea în aplicare a propunerii (în ENI):

	Personal ce urmează să fie acoperit de personalul actual disponibil în cadrul serviciilor	În mod excepțional, personal suplimentar*
--	--	--

	Comisiei			
		Personal ce urmează să fie finanțat în cadrul rubricii 4 sau Cercetare	Personal ce urmează să fie finanțat de la linia BA	Personal ce urmează să fie finanțat din taxe
Posturi din schema de personal		2	N/A	0
Personal extern (AC, END, INT)		0	0	0

Descrierea sarcinilor care trebuie efectuate de:

Funcționari și personal temporar	Activitățile suplimentare privind punerea în aplicare a regulamentului vor necesita o redistribuire internă a 2 posturi din schema de personal după adoptarea regulamentului. Activitățile suplimentare se referă la: 1) desemnarea B2C MDMS cu o prezență semnificativă pe piață (PSP) la nivelul UE: Regulamentul introduce cerința ca CE să desemneze B2C MDMS cu PSP la nivelul UE – acest lucru va impune CE să trateze notificările primite de la furnizorii de servicii, să monitorizeze evoluțiile și piața pentru a se asigura că toți furnizorii de servicii relevanți notifică. De asemenea, CE ar putea fi nevoită să trateze plângeri/investigații suplimentare legate de procesul de desemnare. În timp, CE va trebui să monitorizeze evoluțiile și să gestioneze lista entităților desemnate (cu posibile adăugiri sau eliminări de pe listă). 2) desemnarea B2C MDMS cu o prezență semnificativă pe piață (PSP) la nivel național: acest proces va fi gestionat de autoritățile naționale de aplicare a legii, însă CE trebuie să verifice notificările din partea statelor membre, să se coordoneze cu organismele naționale de aplicare a legii, să publice și să actualizeze liste dinamice pe site-ul web al CE, asigurând în același timp respectarea unor termene stricte. Procesele de notificare și desemnare pe mai multe niveluri, atât la nivelul UE, cât și la nivel național, necesită o supraveghere în timp real. Sarcina recurentă de evaluare a notificărilor primite, de monitorizare a pieței MDMS din UE și, eventual, de prelucrare a cererilor de eliminare necesită o capacitate dedicată. Prin urmare, sunt prevăzute două ENI pentru a eficientiza coordonarea, a reduce întârzierile în desemnări și a menține un registru public exact și actualizat, asigurând transparența
----------------------------------	--

	pieței și punerea în aplicare eficace în temeiul noului cadru de reglementare. Având în vedere cunoștințele foarte specializate necesare și combinația de competențe (participarea la concursuri specializate combinate cu competențe de redactare juridică), nevoile ar putea fi îndeplinite de 2 posturi AD.
Personal extern	

3.2.5. **Prezentare generală a impactului estimat asupra investițiilor legate de tehnologia digitală**

Obligatoriu: în tabelul de mai jos trebuie inclusă cea mai bună estimare a investițiilor legate de tehnologia digitală generate de propunere/inițiativă.

În mod excepțional, atunci când este necesar pentru punerea în aplicare a propunerii/inițiativei, creditele de la rubrica 7 ar trebui prezentate la linia desemnată.

Creditele de la rubricile 1-6 ar trebui reflectate drept „Cheltuieli de politică IT pentru programele operaționale”. Aceste cheltuieli se referă la bugetul operațional care trebuie utilizat pentru reutilizarea/cumpărarea/dezvoltarea platformelor/instrumentelor IT direct legate de punerea în aplicare a inițiativei și pentru investițiile asociate acestora (de exemplu licențe, studii, stocarea datelor etc.). Informațiile prezentate în acest tabel ar trebui să fie coerente cu detaliile prezentate la secțiunea 4 „Dimensiunile digitale”.

TOTAL credite pentru componenta digitală și IT	Anul 2024	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	TOTAL CFM 2021-2027
RUBRICA 7					
Cheltuieli IT (corporate)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Subtotal de la RUBRICA 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
În afara RUBRICII 7					
Cheltuieli de politică IT pentru programele operaționale	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Subtotal în afara RUBRICII 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

TOTAL	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

3.2.6. *Compatibilitatea cu cadrul financiar multianual actual*

Propunerea/inițiativa:

- ☒ poate fi finanțată integral prin realocarea creditelor în cadrul rubricii relevante din cadrul financiar multianual (CFM)
- ☐ necesită utilizarea marjei nealocate din cadrul rubricii corespunzătoare din CFM și/sau utilizarea instrumentelor speciale, astfel cum sunt definite în Regulamentul privind CFM
- ☐ necesită revizuirea CFM.

3.2.7. *Contribuțiile terților*

Propunerea/inițiativa:

- ☒ nu prevede cofinanțare din partea terților
- ☐ prevede cofinanțare din partea terților, estimată mai jos:

Credite în milioane EUR (cu trei zecimale)

	Anul 2024	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	Total
A se preciza organismul care asigură cofinanțarea					
TOTAL credite cofinanțate					

3.3. **Impactul estimat asupra veniturilor**

- ☒ Propunerea/inițiativa nu are impact financiar asupra veniturilor.
- ☐ Propunerea/inițiativa are următorul impact financiar:
 - ☐ asupra resurselor proprii
 - ☐ asupra altor venituri

☐ vă rugăm să indicați dacă veniturile sunt alocate unor linii de cheltuieli

milioane EUR (cu trei zecimale)

Linia bugetară pentru venituri:	Credite disponibile pentru exercițiul financiar în curs	Impactul propunerii/inițiativei ⁵⁷			
		Anul 2024	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027
Articolul					

Pentru veniturile alocate, a se preciza linia (liniile) bugetară (bugetare) de cheltuieli afectată (afectate).

[...]

Alte observații (de exemplu, metoda/formula utilizată pentru calcularea impactului asupra veniturilor sau orice alte informații).

[...]

4. DIMENSIUNILE DIGITALE

4.1. Cerințe cu relevanță digitală

În caz contrar, vă rugăm să enumerați cerințele cu relevanță digitală în tabelul de mai jos:

Trimiterea la cerință	Descrierea cerinței	Actorul (actorii) afectat (afecțați) sau vizat (vizați) de cerință	Procese la nivel înalt	Categorii
Articolul 4	Furnizorul de B2C MDMS face schimb de date privind numărul de bilete vândute per mod de transport și valoarea acestora cu CE (pentru datele UE) și cu autoritățile naționale de aplicare a legii (pentru datele naționale).	B2C MDMS Comisia Europeană Autoritățile	Obligație de raportare	Date Serviciul public

⁵⁷

În ceea ce privește resursele proprii tradiționale (taxe vamale, cotizații pentru zahăr), sumele indicate trebuie să fie sume nete, și anume sumele brute după deducerea unei cote de 20 % pentru costurile de colectare.

		naționale responsabile aplicarea	cu	digital
Articolul 6	Acordurile comerciale dintre furnizorii de B2B MDMS și utilizatorii comerciali nu trebuie, în mod intenționat sau în alt mod: (a) să împiedice un furnizor să se aboneze la orice alt sistem similar sau să îl utilizeze; (b) să impună acceptarea unor condiții suplimentare care nu sunt necesare pentru abonarea la B2B MDMS; (c) să impună obligația de a accepta echipamente tehnice sau software specifice; (d) să impună orice alte condiții inechitabile sau nejustificate.	B2B MDMS	n.a	Date, acord comercial
Articolul 7	Furnizorii de B2C și B2B MDMS trebuie să încarce și să prelucraze datele operatorilor cu aceeași atenție și să afișeze produsele de transport ale operatorilor într-un mod neutru și cuprinzător. Articolul 7 stabilește criteriile pentru ierarhizarea implicită a produselor de transport și alte funcționalități ale MDMS.	B2C și B2B MDMS	Prelucrarea și publicarea datelor	Date Serviciul public digital Soluția digitală
Articolul 8	Articolul 8 stabilește cerințe privind datele comerciale sau datele privind rezervările sau vânzările transmise de furnizorii de B2C și B2B MDMS operatorilor de transport participanți.	B2C și B2B MDMS	Prelucrarea și publicarea datelor	Date Serviciul public digital
Articolul 9	Articolul 9 stabilește cerințele referitoare la informațiile privind emisiile de gaze cu efect de seră și emisiile de echivalent dioxid de carbon.	B2C și B2B MDMS	Divulgarea informații de	Date Serviciul public digital Soluția

				digitală
Articolul 10	Articolul 10 stabilește cerințele pentru schimbul de date dintre furnizorii de B2C MDMS și autoritățile publice din domeniul transporturilor.	B2C MDMS	Obligații de raportare statistică	Date
Articolul 12	În cazul în care organismul național de aplicare a legii solicită să primească informații relevante, acestea sunt prezentate fără întârzieri nejustificate și, în orice caz, în termen de o lună de la primirea cererii.	Organismele naționale de aplicare a legii B2C MDMS	Monitorizarea politicii și asigurarea respectării normelor	Date
Articolul 12	Cooperarea dintre organismele naționale de aplicare a legii din statele membre pentru a asigura o aplicare coerentă a prezentului regulament, asistența reciprocă în ceea ce privește sarcinile de monitorizare a pieței și tratarea plângerilor, inclusiv prin schimbul de informații relevante prin mijloace electronice, respectând totodată în mod corespunzător confidențialitatea datelor sensibile din punct de vedere comercial.	Organismele naționale de aplicare a legii	Monitorizarea politicii și asigurarea respectării normelor	Date Serviciul public digital
Articolul 12	Organismele naționale de aplicare a legii participă la o rețea care se întrunește periodic și cel puțin o dată pe an pentru a face schimb de informații, în special cu privire la (i) activitățile lor de monitorizare, de asigurare a respectării legislației și de punere în aplicare, (ii) principiile lor decizionale și (iii) practicile lor administrative.	Organismele naționale de aplicare a legii B2C MDMS	Monitorizarea politicii și asigurarea respectării normelor	Date

4.2. Date

Descriere la nivel înalt a datelor cuprinse în domeniul de aplicare și a oricăror standarde/specificații aferente

Tipul de date	Trimitere la cerință (cerințe)	Standard și/sau specificație (dacă este
---------------	--------------------------------	---

		cazul)
Date privind numărul de bilete vândute per mod de transport și valoarea acestora	Articolul 4	n.a
Datele operatorului	Articolul 7	n.a
Date comerciale, date privind rezervările și vânzările	Articolul 8	n.a
Date privind emisiile de gaze cu efect de seră sau emisiile de echivalent dioxid de carbon ale produselor de transport	Articolul 9	Standardele aferente CountEmissionsEU și Etichetei privind emisiile generate de zbor
Date care pot fi utilizate pentru a îmbunătăți eficacitatea politicilor de transport public și mobilitatea sustenabilă	Articolul 10	n.a
Date privind monitorizarea și asigurarea respectării legislației (informații cu privire la praguri)	Articolul 12	n.a
Date privind monitorizarea și asigurarea respectării legislației (în special în ceea ce privește litigiile dintre părți) între autorități	Articolul 12	n.a

Alinierea la Strategia europeană privind datele

Condițiile pentru acordurile comerciale dintre operatorii de transport și furnizorii de B2C MDMS cu o prezență semnificativă pe piață sau furnizorii de B2B MDMS de la articolul 5 și de la articolul 6 atenuează abuzul reprezentat de dezechilibrele contractuale, în conformitate cu Regulamentul privind piețele digitale.

Alinierea la principiul „doar o singură dată”

Orice furnizor de B2C MDMS integrat vertical cu o întreprindere feroviară desemnată ca având o prezență semnificativă pe piața feroviară în temeiul propunerii privind emiterea de bilete de tren este desemnat ca furnizor de B2C MDMS cu o prezență semnificativă pe piața feroviară la nivel național și nu este obligat să notifice organismul național de aplicare a legii, menționat la articolul 13, din statul membru în care întreprinderea feroviară este desemnată ca având o prezență semnificativă pe piața feroviară.

Pentru a evalua dacă pragurile prevăzute în anexa I sunt atinse, autoritatea de desemnare poate solicita furnizorilor de B2C MDMS să transmită toate informațiile relevante într-un interval de timp rezonabil și cel târziu în termen de două luni. Un furnizor de B2C MDMS deja desemnat cu o prezență semnificativă pe piață nu face obiectul unor astfel de cereri de informații pentru modul de transport în care a fost desemnat. Furnizorii de B2C MDMS care nu transmit în termenul stabilit informațiile solicitate cu privire la prezența lor semnificativă pe piață pot fi desemnați fără întârzieri nejustificate, pe baza informațiilor aflate la dispoziția autorității de desemnare.

Explicați modul în care datele nou create sunt ușor de găsit, accesibile, interoperabile și reutilizabile și respectă standarde de înaltă calitate

Datele privind B2C MDMS indispensabile vor fi publicate pe site-ul web al Comisiei.

Fluxuri de date

Pentru fiecare flux de date, vă rugăm să completați tabelul de mai jos:

Tipul de date	Trimitere (trimiteri) la cerință (cerințe)	Actorul care furnizează datele	Actorul care primește datele	Factorul declanșator pentru schimbul de date	Frecvența (dacă este cazul)
Date privind numărul de bilete vândute per mod de transport și valoarea acestora	Articolul 4	B2C MDMS	Comisia Europeană, organismele naționale de aplicare a legii	Obligația prevăzută la art. 4/cerere din partea CE sau a unui organism național de aplicare a legii.	Anual
Datele operatorului	Articolul 7	Operatorul de transport	B2C și B2B MDMS	Acord pentru afișarea/distribuirea biletelor de transport	n.a
Date comerciale, date privind	Articolul 8	B2B MDMS	Operatori de	Cerere din partea unui operator de	n.a

rezervările și vânzările			transport	transport	
Date privind emisiile de gaze cu efect de seră sau emisiile de echivalent dioxid de carbon ale produselor de transport	Articolul 9	Operatori de transport	B2C și B2B MDMS	Disponibilitatea operatorului de transport de a partaja datele respective.	n.a
Date care pot fi utilizate pentru a îmbunătăți eficacitatea politicilor de transport public și mobilitatea sustenabilă	Articolul 10	B2C și B2B MDMS	Autoritățile din domeniul transportului public	Cerere din partea unei autorități de transport public	n.a
Date privind monitorizarea și asigurarea respectării legislației (informații cu privire la praguri)	Articolul 12	Organismul național de aplicare a legii/statele membre	Comisia Europeană	Modificarea listei furnizorilor de B2C MDMS cu PSP	n.a
Date privind monitorizarea și asigurarea respectării legislației (în special în ceea ce	Articolul 13	Organismul național de aplicare a legii	Organismul național de aplicare a legii	Reuniunile Rețelei UE a organismelor naționale de aplicare a legii.	Cel puțin o dată pe an

privește litigiile dintre părți) între autorități					
---	--	--	--	--	--

- 4.3. Pentru fiecare soluție digitală, vă rugăm să furnizați referința cerinței (cerințelor) corespunzătoare cu relevanță digitală, o descriere a funcționalității obligatorii a soluției digitale, organismul responsabil și orice alte aspecte relevante cum ar fi potențialul de reutilizare și accesibilitatea. În cele din urmă, explicați dacă soluția digitală intenționează să utilizeze tehnologiile IA.

Soluția digitală	Trimitere (trimiteri) la cerință (cerințe)	Principalele funcționalități obligatorii	Organismul responsabil	Cum este asigurată accesibilitatea?	Cum se ia în considerare potențialul de reutilizare?	Utilizarea tehnologiilor IA (dacă este cazul)
MDMS	Articolul 7 Articolul 9	Furnizorii de B2C și B2B MDMS trebuie să încarce și să prelucreze datele operatorilor cu aceeași atenție și să afișeze produsele de transport ale operatorilor într-un mod neutru și cuprinzător. Furnizorii de B2C MDMS pun la dispoziția utilizatorilor finali și furnizorii de B2B MDMS pun la dispoziția utilizatorilor comerciali informații clare, transparente și accesibile privind emisiile de gaze cu efect de seră sau emisiile de echivalent	Furnizorii de B2C MDMS Furnizorii de B2B MDMS	Atunci când afișează informații, furnizorii de B2C MDMS trebuie să respecte cerințele stabilite în Directiva (UE) 2019/882 a Parlamentului European și a Consiliului privind accesibilitatea produselor și a serviciilor și, în special, să ofere opțiuni audiovizuale.	Propunerea acționează în sinergie cu alte acte legislative ale UE referitoare la serviciile de informații digitale, în special cu Directiva STI, care stabilește un cadru pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele acestuia cu alte moduri de transport.	n.a.

		dioxid de carbon ale produselor de transport afișate, ori de câte ori aceste informații sunt partajate de operatorii de transport.				
--	--	--	--	--	--	--

Pentru fiecare soluție digitală, explicați modul în care soluția digitală respectă cerințele și obligațiile cadrului UE privind securitatea cibernetică, precum și alte politici digitale și acte legislative aplicabile (cum ar fi eIDAS, portalul digital unic etc.).

Soluția digitală nr. 1: MDMS

Politica digitală și/sau sectorială (atunci când sunt aplicabile)	Explicarea modului în care se aliniază
Regulamentul privind IA	n.a.
Cadrul UE privind securitatea cibernetică	n.a.
eIDAS	n.a.
Portalul digital unic și IMI	n.a.
Altele	n.a.

Soluția digitală nr. 2

Politica digitală și/sau sectorială (atunci când sunt aplicabile)	Explicarea modului în care se aliniază
Regulamentul privind IA	
Cadrul UE privind securitatea	

<i>cibernetică</i>	
<i>eIDAS</i>	
<i>Portalul digital unic și IMI</i>	
<i>Altele</i>	

4.4. Evaluarea interoperabilității

Descrieți serviciul public digital (serviciile publice digitale) afectat(e) de cerințe

Serviciul public digital sau categoria de servicii digitale	Descriere	Trimitere (trimiteri) la cerință (cerințe)	Soluție (soluții) pentru Europa interoperabilă	Alte soluții de interoperabilitate
Desemnarea furnizorilor de B2C MDMS cu o prezență semnificativă pe piață	Un furnizor de MDMS este desemnat furnizor de B2C MDMS cu prezență semnificativă pe piață pentru distribuția produselor de transport („prezență semnificativă pe piață”) pentru respectivul mod de transport la nivelul Uniunii dacă respectă pragurile prevăzute la punctul 1 din anexa I. El înștiințează Comisia în legătură cu acest lucru și furnizează informații cu privire la numărul de bilete vândute per mod de transport și valoarea acestora.	Articolul 4	n.a.	n.a.

Evaluați impactul cerinței (cerințelor) privind interoperabilitatea transfrontalieră

Serviciul public digital #1

Evaluare	Măsură (măsuri)	Obstacole potențiale rămase (dacă
-----------------	------------------------	--

		este cazul)
Aliniere la politicile digitale și sectoriale existente.	Propunerea este coordonată cu propunerea privind emiterea biletelor de tren și cu propunerea de revizuire a Regulamentului privind drepturile călătorilor din transportul feroviar, pentru a crea un cadru coerent care să promoveze biletele de tren unice și să asigure buna funcționare a pieței online a biletelor. Propunerea abrogă Regulamentul (CE) nr. 80/2009 privind un cod de conduită pentru sistemele informatizate de rezervare („Codul de conduită pentru SIR”), actualizând și integrând în același timp dispozițiile din textul respectiv care rămân relevante. Propunerea acționează în sinergie cu alte acte legislative ale UE referitoare la serviciile de informații digitale, în special cu Directiva STI, care stabilește un cadru pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele acestuia cu alte moduri de transport. În temeiul Regulamentului delegat privind serviciile de informare cu privire la călătoriile multimodale (MMTIS), statele membre au obligația să instituie puncte naționale de acces care să constituie un punct unic de acces al utilizatorilor la datele statice, istorice, observate și dinamice privind călătoriile și traficul aferente diferitelor moduri de transport, în scopul furnizării de servicii de informare cu privire la călătoriile multimodale. Prin urmare, eliminarea barierelor din calea dezvoltării platformelor MDMS capabile să efectueze rezervări sau să emită bilete completează acest set legislativ existent. În plus, prezenta propunere va completa principiile generale ale Regulamentului privind piețele digitale și ale Regulamentului privind datele prin stabilirea unor măsuri sectoriale în ceea ce privește MDMS. Totodată, propunerea va completa Directiva revizuită privind practicile comerciale neloiale cu măsuri care asigură afișarea rezultatelor căutării	n.a.

	pentru MDMS într-un mod neutru (stabilind o listă de criterii obligatorii de ierarhizare și indicând criteriul care a fost utilizat pentru afișare) și interzic autofavorizarea și ierarhizarea plătită, conținutul promovat fiind permis numai în anumite condiții. Prezenta propunere urmărește să promoveze un sistem de transport mai multimodal și mai sustenabil și să contribuie la obiectivele Pactului verde european. Impunând obligația ca MDMS să afișeze informații privind emisiile de gaze cu efect de seră și emisiile de CO₂, prezenta propunere va contribui, de asemenea, la obiectivele inițiativelor „CountEmissionsEU” și „Eticheta privind emisiile generate de zbor”, stabilind un cadru comun pentru calcularea și raportarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transporturi.	
Măsurile organizatorice în vederea unei furnizări transfrontaliere fără probleme a serviciilor publice digitale.	Regulamentul prevede că fiecare stat membru desemnează un organism național de aplicare a legii responsabil pentru aplicarea prezentului regulament. Statele membre se asigură că organismul desemnat dispune de resursele administrative și financiare necesare și de cunoștințele de specialitate necesare pentru a-și îndeplini în mod adecvat sarcinile care îi revin în temeiul prezentului regulament. Articolul 12 descrie sarcinile organismelor naționale de aplicare a legii, inclusiv asistența reciprocă în ceea ce privește sarcinile de monitorizare a pieței și tratarea plângerilor.	n.a
Măsurile luate pentru a asigura o înțelegere comună a datelor.	Informațiile privind emisiile de gaze cu efect de seră sau emisiile de echivalent dioxid de carbon se furnizează în conformitate cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2024/3170 al Comisiei. Articolul 7 stabilește obligații privind afișarea neutră și	Este important ca aspectele digitale ale schimbului de informații să fie clar definite în punerea în aplicare a regulamentului, în contextul gestionării plângerilor și al schimbului de date cu

	criteriile de ierarhizare pentru toți furnizorii de MDMS.	autoritățile publice.
Utilizarea specificațiilor și standardelor tehnice deschise stabilite de comun acord.	Informațiile privind emisiile de gaze cu efect de seră sau emisiile de echivalent dioxid de carbon se furnizează în conformitate cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2024/3170 al Comisiei. Articolul 7 stabilește obligații privind afișarea neutră și criteriile de ierarhizare pentru toți furnizorii de MDMS.	Este important ca aspectele digitale ale schimbului de informații să fie clar definite în punerea în aplicare a regulamentului, în contextul gestionării plângerilor și al schimbului de date cu autoritățile publice.

4.5. Măsuri de sprijinire a implementării digitale

Pentru fiecare măsură de sprijinire a implementării digitale, vă rugăm să completați tabelul de mai jos

Descrierea măsurii	Trimitere (trimiteri) la cerință (cerințe)	Rolul Comisiei (dacă este cazul)	Actorii care urmează să fie implicați (dacă este cazul)	Calendarul preconizat (dacă este cazul)
Cerința 7	Organismele naționale de aplicare a legii participă la o rețea care se întrunește periodic pentru a face schimb de informații, în special cu privire la (i) activitățile lor de monitorizare, de asigurare a respectării legislației și de punere în aplicare, (ii) principiile lor decizionale și (iii) practicile lor administrative.	Serviciile Comisiei participă la discuțiile din cadrul rețelei și coordonează și sprijină cooperarea în chestiuni de interes comun și schimbul de bune practici.	Organismele naționale de aplicare a legii/Comisia Europeană	Cel puțin o dată pe an