



Brussel, 13.5.2026
COM(2026) 232 final

2026/0115 (COD)

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

betreffende de verkoop van treintickets

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

(Voor de EER relevante tekst)

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

• **Motivering en doel van het voorstel**

In de mededeling van de Commissie “De Europese Green Deal”¹ en de klimaatwet² en de daaropvolgende wijziging³ is het volgende vastgesteld: i) een doelstelling inzake klimaatneutraliteit die de EU tegen 2050 moet bereiken, en ii) een duidelijke doelstelling om de nettobroeikasgasemissies te verminderen met ten minste 55 % tegen 2030 en 90 % tegen 2040 ten opzichte van het niveau van 1990. In de mededeling wordt ook opgeroepen om de broeikasgasemissies van het vervoer tegen 2050 met 90 % te verminderen ten opzichte van het niveau van 1990, en tegelijkertijd te streven naar de ambitie om alle vervuiling tot nul terug te brengen⁴. Daarnaast wordt aangedrongen op een reductie van i) de gevolgen van emissies van luchtverontreinigende stoffen voor de gezondheid met meer dan 55 % tegen 2030 ten opzichte van het niveau van 1990, en ii) het percentage mensen dat chronisch te lijden heeft onder verkeerslawaaï met 30 % tegen 2030 ten opzichte van het niveau van 1990. Vervoer vertegenwoordigt ongeveer 25 % van de totale broeikasgasemissies van de EU. In de voorbije jaren zijn die emissies nog toegenomen. Aangezien het spoor zowel grotendeels geëlektrificeerd is als een energie-efficiënte vervoerswijze, zal een groter gebruik van het spoor helpen om de broeikasgasemissies en het energieverbruik van de vervoerssector te beperken.

In 2020 vertegenwoordigde het spoorvervoer 5,1 % van het passagiersvervoer en 11,5 % van het goederenvervoer tussen de EU-lidstaten, maar slechts 0,4 % van de broeikasgasemissies van het vervoer in de EU⁵. Het spoorvervoer is bijzonder energie-efficiënt – het vertegenwoordigt slechts 0,6 % van het energieverbruik van al het vervoer in de EU⁶ – en het overgrote deel van het treinverkeer maakt gebruik van geëlektrificeerde lijnen. Het spoorvervoer is consequent bevorderd in het EU-beleid, niet alleen vanwege die energie- en emissievoordelen, maar ook vanwege de duidelijke sociaal-economische voordelen, het hoge veiligheidsniveau en het vermogen om de territoriale cohesie te bevorderen.

¹ Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Europese Raad, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's - De Europese Green Deal, COM(2019) 640 final, https://commission.europa.eu/publications/communication-european-green-deal_en?prefLang=nl.

² Verordening (EU) 2021/1119 van het Europees Parlement en de Raad van 30 juni 2021 tot vaststelling van een kader voor de verwezenlijking van klimaatneutraliteit, en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 401/2009 en Verordening (EU) 2018/1999 (“Europese klimaatwet”), PB L 243 van 9.7.2021, blz. 1.

³ Raad van de Europese Unie, Klimaatdoelstelling voor 2040: Raad geeft groen licht, persbericht, 5 maart 2026, <https://www.consilium.europa.eu/nl/press/press-releases/2026/03/05/2040-climate-target-council-gives-final-green-light/>.

⁴ Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's - Route naar een gezonde planeet voor iedereen EU-actieplan: Verontreiniging van lucht, water en bodem naar nul, COM(2021) 400 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=CELEX%3A52021DC0400&qid=1623311742827>.

⁵ Onderzoeksdienst van het Europees Parlement, Briefing - Improving Use of Rail Infrastructure Capacity, PE 754.599,

https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2023/754599/EPRS_BRI%282023%29754599_EN.pdf.

⁶ Verslag van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad - Negende monitoringsverslag over de ontwikkeling van de spoorwegmarkt, krachtens artikel 15, lid 4, van Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad, COM(2025) 439 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/ALL/?uri=CELEX:52025DC0439>.

Een efficiënt systeem voor ticketverkoop is essentieel voor de werking van de markt voor passagiersdiensten per spoor. De suboptimale werking van de markt voor de verkoop van treintickets in de EU is onder meer vastgesteld in i) de mededeling van de Commissie “Actieplan ter bevordering van het grensoverschrijdend en langeafstandspassagiersvervoer per spoor” van 2021⁷, ii) de politieke beleidslijnen voor de volgende Europese Commissie 2024-2029⁸, en iii) de mededeling van de Commissie “Europa verbinden via hogesnelheidslijnen” van 2025⁹.

Na vier spoorwegpakketten is de gemeenschappelijke Europese spoorwegruimte opengesteld voor concurrentie, wat heeft geleid tot een beter, diverser en betaalbaarder aanbod voor passagiers. In 2024 steeg het aantal kilometers dat passagiers op de spoorwegen in de EU aflegden met 5,8 %¹⁰ als gevolg van de sterke vraag van de consument en de start van nieuwe diensten, onder meer van nieuwe exploitanten. Hoewel er aanzienlijke vooruitgang is geboekt met betrekking tot andere fundamentele elementen van de gemeenschappelijke Europese spoorwegruimte (zoals de ontwikkeling van gemeenschappelijke infrastructuur, betere interoperabiliteit en beter capaciteitsbeheer), blijft de verkoop van treintickets een aanzienlijk structureel zwak punt. De digitale revolutie in de detailhandel in andere sectoren (hotels en vlieguren) heeft zich niet voorgedaan voor het spoor. Het tragere tempo van de openstelling van de spoorwegmarkt in vergelijking met bijvoorbeeld vlieguren heeft geleid tot aanzienlijke verschillen in de desbetreffende markten voor de onlineticketverkoop.

Gevestigde ondernemingen treden op als poortwachters en exploiteren het overgrote deel van de passagiersdiensten per spoor, terwijl zij ook eigenaar zijn van hun aanbieder van diensten voor onlineticketverkoop. Deze bedrijven kunnen zowel i) hun gevestigde positie gebruiken om concurrerende aanbieders van diensten voor onlineticketverkoop te benadelen door gegevens te delen en selectieve aanbiedingen te doen als ii) concurrerende spoorwegexploitanten uitsluiten door te weigeren de door die concurrerende exploitanten aangeboden tickets via hun belangrijkste dienst voor onlineticketverkoop te verkopen. Deze situatie beperkt de prijstransparantie en vermindert de zichtbaarheid van nieuwe exploitanten voor consumenten, waardoor de businesscase voor nieuwe spoorwegdiensten, die anders de betaalbaarheid ten goede zouden komen en een modal shift teweeg zouden brengen, wordt ondermijnd. Voor nieuwe exploitanten is een efficiënte onlineticketverkoop cruciaal om klanten te bereiken. Het kopen van treintickets is te moeilijk voor consumenten, vooral als ze landsgrensoverschrijdend reizen of met treinen van meerdere exploitanten reizen. Dit werd erkend in de politieke beleidslijnen voor 2024-2029¹¹, waarin wordt gesteld dat mensen open boekingsystemen moeten kunnen gebruiken om trans-Europese reizen te kopen met meerdere aanbieders. Dat probleem wordt verder bevestigd in zowel het rapport-Letta over de

⁷ Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad - Actieplan ter bevordering van het grensoverschrijdend en langeafstandspassagiersvervoer per spoor, COM(2021) 810 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=CELEX%3A52021DC0810>.

⁸ Ursula von der Leyen, De keuze van Europa – Politieke beleidslijnen voor de volgende Europese Commissie 2024-2029, https://commission.europa.eu/document/download/e6cd4328-673c-4e7a-8683-f63ffb2cf648_nl?filename=Political%20Guidelines%202024-2029_nl.pdf.

⁹ Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's - Europa verbinden via hogesnelheidslijnen, COM(2025) 903 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=CELEX%3A52025DC0903&qid=1778098509274>.

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

¹¹ Ursula von der Leyen, De keuze van Europa – Politieke beleidslijnen voor de volgende Europese Commissie 2024-2029, https://commission.europa.eu/document/download/e6cd4328-673c-4e7a-8683-f63ffb2cf648_nl?filename=Political%20Guidelines%202024-2029_nl.pdf.

toekomst van de eengemaakte markt¹² als het rapport-Draghi over de toekomst van het Europese concurrentievermogen¹³, en daarnaast ook door de resultaten van Flash Eurobarometer 551¹⁴.

Het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU, artikel 102) verbiedt misbruik door ondernemingen met een machtspositie op een markt. De Commissie en de nationale rechtbanken en mededingingsautoriteiten in de hele EU hebben op grond van artikel 102 VWEU procedures ingeleid die praktijken van gevestigde ondernemingen aan het licht hebben gebracht, zoals het bevoordelen van directe distributiekkanalen, het beperken van de toegang tot inhoud en gegevens van ticketverkoop en het opleggen van onredelijke vergoedingen en onredelijke technische eisen aan derde aanbieders van diensten voor onlineticketverkoop.

Onafhankelijke aanbieders van diensten voor onlineticketverkoop zijn in opkomst, maar hun groei op de markt voor ticketverkoop is nog steeds bescheiden. Met een groeiend aantal spoorwegexploitanten en een risico op versnippering van het ticketaanbod wordt het des te belangrijker dat reizigers op één plaats tickets kunnen vinden, vergelijken, combineren en boeken.

Met dit voorstel worden de bovengenoemde problemen op de markt voor ticketverkoop aangepakt. Ten eerste worden exploitanten en organisatoren van spoorwegdiensten verplicht hun spoorproducten op verzoek te delen met aanbieders van diensten voor onlineticketverkoop.

Ten tweede verplicht dit voorstel spoorwegexploitanten met een marktaandeel van 50 % of meer van de nationale spoorwegdiensten om hun dienst voor onlineticketverkoop open te stellen voor elke exploitant of organisator van spoorwegdiensten die daarom verzoekt. Momenteel hebben alleen gevestigde exploitanten in staatsbezit een marktaandeel van 50 % of meer op de markt voor passagiersdiensten per spoor en, zoals hierboven uiteengezet, hebben ze met hun geërfde merkbekendheid en gevestigde dienst voor onlineticketverkoop ook een aanmerkelijke aanwezigheid op de nationale markten voor de verkoop van treintickets. Die drempel van 50 % is gebaseerd op relevante rechtspraak en de besluitvormingspraktijk van de Commissie bij de toepassing van de mededingingsregels van de EU. Het begrip “aanmerkelijke aanwezigheid op de markt” is in overeenstemming met het begrip “aanmerkelijke marktmacht” in de mededeling van de Commissie “Richtsnoeren voor de marktanalyse en de beoordeling van aanmerkelijke marktmacht in het bestek van het EU-regelgevingskader voor elektronische communicatienetwerken en -diensten” (C/2018/2374), waarin eraan wordt herinnerd dat volgens vaste rechtspraak¹⁵ het feit dat een onderneming gedurende een bepaalde tijd een zeer groot marktaandeel – meer dan 50 % – heeft, op zichzelf reeds het bewijs van een machtspositie levert.

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

¹³ Mario Draghi, The Draghi Report on EU Competitiveness, https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_nl#paragraph_47059.

¹⁴ Directoraat-generaal Communicatie, Flash Eurobarometer FL551: Multimodale digitale mobiliteitsdienst, https://data.europa.eu/data/datasets/s3178_fl551_eng?locale=nl.

¹⁵ Arrest van het Hof van Justitie van 13 februari 1979, Hoffmann-La Roche/Commissie, C-85/76, ECLI:EU:C:1979:36, punt 41; arrest van het Hof van Justitie van 3 juli 1991, AKZO/Commissie, C-62/86, ECLI:EU:C:1991:286, punt 60; arrest van het Gerecht van 12 december 1991, Hilti/Commissie, T-30/89, ECLI:EU:T:1991:70.

In dit voorstel worden bepaalde voorwaarden verbonden aan de overeenkomsten die naar aanleiding van de verplichtingen moeten worden gesloten. Die voorwaarden zorgen ervoor dat partijen met een verplichting of een recht om een commerciële overeenkomst aan te gaan, geen nadelen ondervinden of onredelijke voorwaarden opleggen.

Dit initiatief was opgenomen in zowel het werkprogramma van de Commissie voor 2022 als in de acties 37 en 65 van de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit. Het initiatief is ontwikkeld in nauwe samenhang met het voorstel voor een verordening betreffende multimodale boekingen, waarvoor dezelfde effectbeoordeling wordt gebruikt als voor dit initiatief.

- **Verenigbaarheid met bestaande bepalingen op het beleidsterrein**

In Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad tot instelling van één Europese spoorwegruiimte¹⁶ wordt het belang erkend van op de markt ontwikkelde gemeenschappelijke informatie- en doorgaande-ticketsystemen. In de richtlijn is bepaald dat deze systemen interoperabel en niet-discriminerend moeten zijn en dat passagiers er reizen in de hele EU mee moeten kunnen plannen en tickets boeken. De richtlijn bepaalt dat de lidstaten exploitanten van binnenlandse passagiersdiensten kunnen verplichten deel te nemen aan gemeenschappelijke informatie- en geïntegreerde ticketsystemen voor het aanbieden van tickets, doorgaande tickets en reserveringen, mits die systemen de markt niet verstoren en niet tussen spoorwegondernemingen discrimineren. De richtlijn verplicht de Commissie ertoe aan het Europees Parlement en de Raad een verslag voor te leggen over de beschikbaarheid van gemeenschappelijke informatie- en doorgaande-ticketsystemen, en bepaalt dat dat verslag zo nodig vergezeld moet gaan van wetgevingsvoorstellen. In eerdere documenten heeft de Commissie vastgesteld dat de beschikbaarheid van doorgaande tickets momenteel beperkt is. Met het huidige voorstel wil de Commissie de randvoorwaarden creëren waarmee aanbieders van diensten voor onlineticketverkoop over een volledig aanbod van spoorproducten kunnen beschikken, alsook het recht om die naar eigen goeddunken te combineren op verzoek van de consument (op voorwaarde dat de minimale overstaptijden in acht worden genomen voor de stations waar sprake is van een overstap op een andere trein).

In het kader van Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem¹⁷ heeft de Commissie functionele en technische specificaties voor telematicatoepassingen ontwikkeld (Uitvoeringsverordening (EU) 2026/253 van de Commissie¹⁸, de technische specificatie inzake interoperabiliteit (TSI) inzake het subsysteem telematica), ter ondersteuning van de interoperabiliteit van het delen van gegevens in het spoorvervoer. Daartoe moeten dienstregelingsgegevens voor spoorwegdiensten worden gedeeld via nationale toegangspunten die de lidstaten uitrollen voor EU-brede multimodale vervoersinformatiesystemen. Daarnaast is het gegevensformaat vastgesteld dat op basis van Europese normen moet worden toegepast, evenals de vergunningen die gebruikt moeten worden bij het delen van dergelijke gegevens voor treinreizen.

¹⁶ Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruiimte (herschikking), PB L 343 van 14.12.2012, blz. 32.

¹⁷ Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (herschikking), PB L 138 van 26.5.2016, blz. 44.

¹⁸ Uitvoeringsverordening (EU) 2026/253 van de Commissie van 6 februari 2026 betreffende een technische specificatie inzake het subsysteem telematica van het spoorwegsysteem in de Europese Unie met het oog op de interoperabiliteit van het delen van gegevens in het spoorvervoer (TSI TEL) en tot intrekking van Verordeningen (EU) nr. 454/2011 (TSI TAP) en (EU) nr. 1305/2014 (TSI TAF), PB L, 2026/253, 10.2.2026.

- **Verenigbaarheid met andere beleidsterreinen van de Unie**

De mededeling over de Europese Green Deal bevestigde dat de EU ernaar streeft om in 2050 klimaatneutraal te zijn; daarvoor moet de uitstoot van het vervoer uiterlijk in 2050 met 90 % naar beneden ten opzichte van het niveau van 1990. In de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit zijn de doelstellingen van de mededeling voor het vervoer verder uitgewerkt. In de strategie werd opgeroepen tot krachtigere maatregelen om het gebruik van multimodaal vervoer te stimuleren. De mijlpalen van de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit waren onder meer het koolstofneutraal maken van geregeld collectief vervoer voor reizen van minder dan 500 km, de verdubbeling van het hogesnelheidspassagiersverkeer tegen 2030 en de verdrievoudiging tegen 2050 ten opzichte van het niveau van 2015.

Wat het digitale vervoersbeleid betreft, voorziet de ITS-richtlijn¹⁹ in een kader voor zowel het invoeren van intelligente vervoerssystemen in het wegvervoer als interfaces tussen die systemen voor de weg en systemen voor andere vervoerswijzen. Gedelegeerde Verordening (EU) 2017/1926 van de Commissie²⁰ betreffende EU-brede multimodale reisinformatiediensten vereist dat de lidstaten nationale toegangspunten voor passagiersinformatie opzetten, inclusief realtimegegevens voor alle vervoerswijzen, maar alleen voor informatiedoeleinden.

Zoals aangekondigd in de Europese datastrategie ontwikkelt de Commissie acties om een gemeenschappelijke Europese dataruimte voor mobiliteit tot stand te brengen die de toegang tot en de bundeling en uitwisseling van vervoers- en mobiliteitsdata kan vergemakkelijken. Bij die acties zal rekening worden gehouden met mechanismen voor het delen van data die in vervoersfora zijn ontwikkeld en met relevante wetgeving, waaronder dit voorstel en dat voor de verordening betreffende multimodale boekingen.

Wat het algemene databeleid betreft, vormt dit voorstel, door sectorale maatregelen vast te stellen met betrekking tot aanbieders van diensten voor onlineticketverkoop, een aanvulling op en doet het geen afbreuk aan de toepassing van de platform-to-businessverordening²¹, de digitaledienstenverordening²², de digitalemarktenverordening²³ en de dataverordening²⁴. De dataverordening is ook van bijzonder belang vanwege de geharmoniseerde regels voor het delen van data, waaronder regels voor oneerlijke contractuele bedingen.

De richtlijn betreffende oneerlijke handelspraktijken²⁵ en de herziening ervan verbieden achter te houden dat het een betaalde reclame betreft of dat er is betaald voor een hogere rangschikking van producten in de zoekresultaten. Dit voorstel houdt verband met het voorstel

¹⁹ Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2010 betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen, PB L 207 van 6.8.2010, blz. 1.

²⁰ Gedelegeerde Verordening (EU) 2017/1926 van de Commissie van 31 mei 2017 tot aanvulling van Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad met betrekking tot het aanbieden van EU-brede multimodale reisinformatiediensten, PB L 272 van 21.10.2017, blz. 1.

²¹ Verordening (EU) 2019/1150 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 ter bevordering van billijkheid en transparantie voor zakelijke gebruikers van onlinetussenhandelsdiensten, PB L 186 van 11.7.2019, blz. 57.

²² PB L 277 van 27.10.2022, blz. 1.

²³ Verordening (EU) 2022/1925 van het Europees Parlement en de Raad van 14 september 2022 over betwistbare en eerlijke markten in de digitale sector, en tot wijziging van Richtlijnen (EU) 2019/1937 en (EU) 2020/1828 (digitalemarktenverordening), PB L 265 van 12.10.2022, blz. 1.

²⁴ Verordening (EU) 2023/2854 van het Europees Parlement en de Raad van 13 december 2023 betreffende geharmoniseerde regels inzake eerlijke toegang tot en eerlijk gebruik van data en tot wijziging van Verordening (EU) 2017/2394 en Richtlijn (EU) 2020/1828 (Dataverordening), PB L, 2023/2854, 22.12.2023.

²⁵ PB L 149 van 11.6.2005, blz. 22.

voor een verordening betreffende multimodale boekingen, dat de bovengenoemde handelingen aanvult met maatregelen die i) ervoor zorgen dat zoekresultaten voor diensten voor multimodale ticket op neutrale wijze worden weergegeven, ii) voorkeursbehandeling van eigen producten of diensten en betaalde rangschikking verbieden, waarbij geadverteerde inhoud alleen onder bepaalde voorwaarden wordt toegestaan, en iii) zorgen dat een lijst van verplichte rangschikkingscriteria wordt vastgesteld.

Wat het beleid over de rechten van treinreizigers betreft, houdt dit voorstel nauw verband met Verordening (EU) 2021/782 betreffende de rechten en verplichtingen van treinreizigers²⁶. Die verordening is in juni 2021 in werking getreden en is vanaf juni 2023 van toepassing. Ze vervangt de oorspronkelijke EU-regels op dit gebied die sinds 2009 van toepassing waren. De verordening zorgt onder meer voor: i) een betere verstrekking van realtime-reisinformatie; ii) de invoering van regels voor het delen van gegevens voor exploitanten en derden (waaronder ticketverkopers en andere spoorwegondernemingen) als ze een overeenkomst hebben gesloten; iii) de toevoeging van een recht op eigen herrotering; en iv) een verplichting voor exploitanten met dezelfde eigenaar om doorgaande tickets aan te bieden. Parallel aan dit voorstel wordt een gerichte herziening van die verordening uitgevoerd om de rechten te verbeteren voor treinreizigers met een geïntegreerd ticket voor één reis met meerdere spoorwegexploitanten, dat in één transactie via één dienst voor onlineticketverkoop is geboekt. Dit initiatief vult die herziening aan door de voorwaarden te scheppen waarmee treinreizigers die geïntegreerde tickets zouden kunnen boeken. Daarnaast heeft de Commissie in 2023 een voorstel aangenomen betreffende passagiersrechten voor multimodale reizen, waarbij regels worden opgelegd om passagiers te beschermen als ze tussen verschillende vervoerswijzen overstappen.

2. RECHTSGRONDSLAG, SUBSIDIARITEIT EN EVENREDIGHEID

• Rechtsgrondslag

De rechtsgrondslag voor het voorstel is artikel 91, lid 1, punt d), van titel VI van het VWEU. In artikel 91 is het prerogatief van de EU vastgelegd om de doelstellingen van de Verdragen na te streven in het kader van een gemeenschappelijk vervoersbeleid en daartoe passende regels vast te stellen. Door bij te dragen tot de werking van de markt voor de distributie van tickets in overeenstemming met de doelstellingen van de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit, maakt dit initiatief deel uit van het gemeenschappelijk vervoersbeleid. De markt voor de distributie van tickets omvat diensten die inherent verbonden zijn met vervoersdiensten. Het initiatief houdt dus rekening met de specifieke kenmerken van vervoer. De toepassing van dit initiatief zal geen ernstige gevolgen hebben voor de levensstandaard en de werkgelegenheid in bepaalde regio's, noch voor de exploitatie van de vervoersfaciliteiten.

• Subsidiariteit (bij niet-exclusieve bevoegdheid)

In sommige lidstaten is er al wetgeving die betrekking heeft op de verkoop van treintickets of aspecten daarvan. Landsgrensoverschrijdende en langeafstandsreizen binnen de EU vereisen echter een EU-brede aanpak om te zorgen voor geharmoniseerde regels voor zowel exploitanten, overheidsinstanties als ticketverkopers. Bovendien zorgt wetgeving op EU-niveau ervoor dat de mensen in alle lidstaten kunnen profiteren van een betere toegankelijkheid en boekbaarheid van treintickets, waardoor zij kunnen kiezen voor een duurzame vervoerswijze voor hun reizen, ook over de grenzen heen. Nu er vooruitgang wordt

²⁶ Verordening (EU) 2021/782 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2021 betreffende de rechten en verplichtingen van treinreizigers (herschikking), PB L 172 van 17.5.2021, blz. 1.

geboekt bij de openstelling van de markt en er nieuwe ondernemingen op de spoorwegmarkt verschijnen, draagt de wetgeving op EU-niveau ertoe bij dat die nieuwkomers zichtbaar worden op websites voor ticketverkoop die in de EU actief zijn. Dit is extra van belang voor landsgrensoverschrijdende diensten, zodat gelijke niveaus van toegang tot spoorproducten voor mensen aan beide zijden van de grens worden gewaarborgd. Discrepanties tussen de lidstaten en de lokale autoriteiten bij de uitvoering van nieuwe regels voor onlineticketverkoop zouden een verdere versnippering van de markt kunnen veroorzaken. Dat kan leiden tot hogere kosten en minder voordelen voor aanbieders van diensten voor onlineticketverkoop, autoriteiten, exploitanten en vervoergebruikers. Optreden op EU-niveau is nodig om uiteenlopende strategieën met onbedoelde effecten te voorkomen.

- **Evenredigheid**

Dit voorstel zal consumenten in staat stellen te profiteren van een grotere en gemakkelijkere keuze aan spoorwegproducten. Tegelijkertijd versterkt het de positie van aanbieders van onlineticketverkoop voor spoorwegdiensten en verruimt het de toegang tot essentiële kanalen voor verkoop van treintickets voor kleinere en nieuwe spoorwegexploitanten. Op die manier zal dit voorstel de werking van de gemeenschappelijke Europese spoorwegruimte (en de werking van de eengemaakte markt in het algemeen) verbeteren en de EU-doelstelling van economische, sociale en territoriale cohesie ondersteunen. Optreden op EU-niveau met duidelijke en geharmoniseerde regels zal belemmeringen voor spoorwegexploitanten en aanbieders van diensten voor onlineticketverkoop wegnemen en treinreizen aantrekkelijker maken. Dat ondersteunt op zijn beurt de doelstellingen op EU-niveau om de vervoerssector te vergroenen.

- **Keuze van het instrument**

Omdat met een verordening een geharmoniseerd, rechtstreeks toepasselijk kader kan worden vastgesteld voor het verplicht “delen” van spoorproducten en voor het verplicht “hosten” van spoorproducten op de diensten voor onlineticketverkoop van gevestigde aanbieders, is een verordening een betere manier om de doelstellingen van het initiatief te verwezenlijken dan een richtlijn. Met een verordening worden verschillen in nationale regels en praktijken voorkomen, die belemmeringen kunnen opwerpen voor aanbieders van diensten voor onlineticketverkoop en spoorwegondernemingen die landsgrensoverschrijdend actief zijn. Met het lopende proces van de openstelling van de spoorwegmarkt zal het aantal spoorwegondernemingen dat actief is binnen de gemeenschappelijke Europese spoorwegruimte naar verwachting toenemen. Daarom is het belangrijk dat voor die ondernemingen gelijke rechten en plichten gelden, zodat ze binnen een gelijk rechtskader kunnen werken, vooral als ze met elkaar concurreren.

3. EVALUATIE, RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDEN EN EFFECTBEOORDELING

- **Evaluatie van bestaande wetgeving en controle van de resultaatgerichtheid ervan**

Niet van toepassing

- **Raadpleging van belanghebbenden**

Dit voorstel en het wetgevingsvoorstel over multimodale digitale mobiliteitsdiensten zijn gebaseerd op dezelfde effectbeoordeling.

In het kader van de voorbereiding van die effectbeoordeling zijn verschillende raadplegingen van belanghebbenden uitgevoerd, waarbij zowel kwalitatieve (adviezen, standpunten,

suggesties) als kwantitatieve (gegevens, statistieken) informatie is verzameld. Die activiteiten liepen van 2020 tot 2025, tijdens de herziening van de gedragscode voor geautomatiseerde boekingsystemen in december 2020 en later tijdens de effectbeoordeling ter ondersteuning van de multimodale digitale mobiliteitsdiensten en dit voorstel. De mensen werden vijf keer om hun mening gevraagd: met twee aanvangseffectbeoordelingen, twee online openbare raadplegingen en een Eurobarometer-enquête.

Voor de gedragscode voor geautomatiseerde boekingsystemen liep de aanvangseffectbeoordeling in het kader waarvan alle geïnteresseerde belanghebbenden om feedback werden gevraagd van 9 juli 2020 tot en met 4 september 2020. Er werden 13 antwoorden ontvangen. Voor het voorstel over multimodale digitale mobiliteitsdiensten liep de aanvangseffectbeoordeling in het kader waarvan alle geïnteresseerde belanghebbenden om feedback werden gevraagd van 5 oktober 2021 tot en met 2 november 2021. Er werden 40 antwoorden ontvangen. Op 23 februari 2021 werd op het gecentraliseerde platform “Geef uw mening” van de Commissie een openbare raadpleging over geautomatiseerde boekingsystemen gelanceerd, die tot en met 18 mei 2021 liep. Er werden 23 reacties van personen en organisaties ontvangen over de mogelijke herziening van de gedragscode voor geautomatiseerde boekingsystemen. Voor multimodale digitale mobiliteitsdiensten werd op 1 december 2021 een online openbare raadpleging gelanceerd²⁷ op “Geef uw mening”, die tot en met 23 februari 2022 liep en in het kader waarvan 336 reacties van personen en organisaties op het nieuwe voorstel voor multimodale digitale mobiliteitsdiensten werden ontvangen.

In de zomer van 2024 werd een Eurobarometer-enquête²⁸ gehouden; op 1 april 2025 hebben de diensten van de Commissie de resultaten gepubliceerd. In het kader van deze enquête werden de werkwijzes en ervaringen in verband met boeken en ticketverkoop verzameld van een representatieve steekproef van de EU-bevolking van 15 jaar en ouder in elk van de 27 lidstaten van de EU. In totaal werden 25 805 interviews gehouden via een online-enquête. Die enquête geeft inzicht in de reisgewoonten, -voorkeuren en -ervaringen van EU-inwoners, met name voor regionale en langeafstandsreizen. In de enquête zijn belangrijke aspecten onderzocht, zoals: 1) de frequentie van reizen voor vrije tijd en werk, 2) factoren die van invloed zijn op reisplanning en boekingsbeslissingen, 3) de houding ten aanzien van milieuvriendelijk reizen, 4) het gebruik van verschillende vervoerswijzen en multimodale reizen, 5) het gemak waarmee multimodale reizen en reizen met meerdere exploitanten kunnen worden geboekt, en 6) belemmeringen om verschillende vervoerswijzen of exploitanten te combineren. Uit de resultaten blijken in het bijzonder de belemmeringen waarmee mensen worden geconfronteerd bij het online zoeken naar duurzame reisopties, en hun bereidheid om dergelijke reizen te boeken. Er wordt gewezen op de moeilijkheid voor mensen om multimodale reizen en reizen met meerdere exploitanten te boeken, en op de extra lasten voor mensen om treinreizen met meerdere exploitanten te boeken.

- **Bijeenbrengen en gebruik van expertise**

De effectbeoordeling bij dit voorstel is gebaseerd op een externe ondersteunende studie, die door een consultant is uitgevoerd.

Belanghebbenden hebben een aanzienlijke hoeveelheid aanvullende informatie verstrekt in het kader van de gerichte raadplegingen (enquêtes, interviews en workshops). Die omvatte gedetailleerde informatie over de structuur van de vervoersmarkt en de marktstructuur en de zakelijke werkwijzes in de verschillende segmenten van multimodale digitale

²⁷ Zie https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13133-Multimodal-Digital-Mobility-%20Services/public-consultation_nl.

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

mobiliteitsdiensten (B2C en B2B), die heeft geholpen de beschikbare informatie uit eerdere studies te bevestigen en als basis heeft gediend voor de modelleringsaannames en analyse.

De informatie omvatte aspecten zoals: typische bepalingen in commerciële overeenkomsten die aanbieders van diensten voor onlineticketverkoop voor multimodale digitale mobiliteit aan exploitanten aanbieden, met name wat betreft distributiekosten; weergavepraktijken op aanbieders van diensten voor onlineticketverkoop voor multimodale digitale mobiliteit; trends op de markt voor onlineticketverkoop en de ontwikkeling van de markt voor B2B-ticketverkoop; interacties tussen geautomatiseerde boekingsystemen, reisagenten en vervoerders; en het aandeel en de rol van kmo's in verschillende soorten multimodale digitale mobiliteitsdiensten.

In het algemeen werd in het kader van de effectbeoordeling een groot aantal bronnen geraadpleegd die exhaustief en representatief waren voor de diverse groepen belanghebbenden.

- **Effectbeoordeling**

Dit voorstel wordt aangevuld door een effectbeoordelingsverslag. Een ontwerpverslag over die effectbeoordeling is op 10 maart 2026 bij de Raad voor regelgevingstoetsing (RSB) ingediend. De RSB heeft op 13 april 2026 een positief advies met voorbehoud uitgebracht. Het effectbeoordelingsverslag is dienovereenkomstig aangepast om tegemoet te komen aan de opmerkingen van de RSB.

In de effectbeoordeling is een uitgebreide lijst van mogelijke beleidsmaatregelen en -opties onderzocht om de doeltreffendheid, doelmatigheid en evenredigheid van de voorgestelde maatregelen ten opzichte van de gegeven doelstellingen, alsook hun juridische en technische haalbaarheid in te schatten.

In het kader van de effectbeoordeling, die ook voor het voorstel voor een verordening betreffende multimodale boekingen is uitgevoerd, zijn vier beleidsopties geëvalueerd.

Beleids optie 1 was een minimalistische aanpak. Deze optie bevatte beleidsmaatregelen die alle vier de beleidsopties gemeen hebben, waaronder maatregelen waarbij minimumeisen worden vastgesteld om een eerlijke behandeling van informatie en gegevens over multimodale digitale mobiliteitsdiensten te waarborgen. Ook werden de belangrijkste principes vastgesteld voor alle commerciële overeenkomsten tussen essentiële aanbieders van multimodale digitale mobiliteitsdiensten en vervoersexploitanten, en tussen essentiële spoorwegondernemingen en aanbieders van multimodale digitale mobiliteitsdiensten.

De optie komt volledig tegemoet aan de eerste specifieke doelstelling, namelijk de transparantie verbeteren en een gelijk speelveld tot stand brengen voor vervoerders die actief zijn op multimodale digitale mobiliteitsdiensten door de regels van de gedragscode voor geautomatiseerde boekingsystemen uit te breiden tot alle aanbieders van multimodale digitale mobiliteitsdiensten. Er worden drempels vastgesteld om aanbieders van multimodale digitale mobiliteitsdiensten en spoorwegondernemingen met een aanmerkelijke aanwezigheid op de markt te identificeren die door de nationale handhavingsinstanties of de Europese Commissie zouden worden aangewezen, afhankelijk van de markt waarop ze een aanmerkelijke aanwezigheid hebben. De Commissie zou een lijst publiceren van aanbieders van multimodale digitale mobiliteitsdiensten met een aanmerkelijke aanwezigheid op de markt. Dergelijke maatregelen zouden nodig zijn om ervoor te zorgen dat vervoersexploitanten worden beschermd in commerciële overeenkomsten met essentiële aanbieders van multimodale digitale mobiliteitsdiensten, onder meer door middel van bepalingen die 1) commercieel gevoelige gegevens van exploitanten beschermen, 2) de opname verbieden van ongerechtvaardigde of onnodige contractvoorwaarden die de sluiting

van de overeenkomst in de weg kunnen staan, en 3) ervoor zorgen dat de vergoeding die aanbieders van diensten voor onlineticketverkoop ontvangen, gebaseerd is op eerlijke, redelijke en niet-discriminerende criteria. Bij deze beleids optie zouden de lidstaten een nationale autoriteit moeten aanwijzen om mogelijke geschillen tussen partijen te beslechten. Bovendien zou een netwerk van dergelijke autoriteiten op EU-niveau worden opgezet om een consistente handhaving in de hele EU te waarborgen. Daarnaast zouden aanbieders van multimodale digitale mobiliteitsdiensten verplicht zijn informatie over broeikasgasemissies weer te geven als die informatie door de vervoerexploitant wordt verstrekt, terwijl B2C-aanbieders van diensten voor onlineticketverkoop voor multimodale digitale mobiliteitsdiensten gegevens zouden moeten delen met de overheidsinstanties met het oog op mobiliteitsbeheer.

Om ervoor te zorgen dat het aanbod van spoorwegdiensten die actief zijn op multimodale digitale mobiliteitsdiensten breder is, biedt deze beleids optie aanbieders van multimodale digitale mobiliteitsdiensten bescherming in het kader van het voorstel voor een verordening voor de verkoop van treintickets in hun commerciële overeenkomsten met essentiële spoorwegondernemingen door regels vast te stellen voor distributiekosten en beperkende clausules in overeenkomsten te verbieden (exclusiviteitsclausules, oneerlijke en ongerechtvaardigde voorwaarden, marketingclausules en andere technische beperkingen), waardoor onevenwichtigheden in de onderhandelingspositie tijdens de onderhandelingen over commerciële overeenkomsten worden aangepakt.

De beleids opties 2, 3 en 4 bouwen voort op beleids optie 1 en waren specifiek voor het voorstel voor een verordening voor de verkoop van treintickets.

Beleids optie 2 versterkt het voorstel voor een verordening voor de verkoop van treintickets door spoorwegondernemingen te verplichten commerciële overeenkomsten te sluiten met aanbieders van diensten voor onlineticketverkoop die daarom verzoeken, op voorwaarde dat die aanbieders aan minimumeisen voldoen. De commerciële overeenkomsten tussen spoorwegondernemingen en aanbieders van multimodale digitale mobiliteitsdiensten zouden moeten voldoen aan eerlijke, redelijke en niet-discriminerende voorwaarden. Spoorwegondernemingen kunnen dan in het bijzonder niet voorkomen dat hun tickets worden gecombineerd met tickets van andere exploitanten, waardoor aanbieders van diensten voor onlineticketverkoop die als geïntegreerde tickets kunnen verkopen. Bij deze optie zouden aanbieders van multimodale digitale mobiliteitsdiensten kunnen uitbreiden en uiteindelijk een volledig aanbod kunnen doen.

Beleids optie 3 bouwt voort op beleids optie 2 en voegt in het voorstel voor een verordening voor de verkoop van treintickets een bepaling toe die ertoe strekt dat essentiële aanbieders van onlinetickets voor spoorwegdiensten overeenkomsten moeten sluiten met spoorwegondernemingen die daarom verzoeken en die actief zijn in hetzelfde geografische gebied als de essentiële aanbieders van onlinetickets voor spoorwegdiensten, inclusief landsgrensoverschrijdende diensten van en naar de betrokken lidstaat. Ze moeten eerlijke, niet-discriminerende en redelijke contractvoorwaarden toepassen. Beleids optie 3 zou dus de volledigheid van het aanbod van zowel onafhankelijke aanbieders van multimodale digitale mobiliteitsdiensten als essentiële aanbieders van onlinetickets voor spoorwegdiensten bevorderen, waardoor reizigers een ruime keuze zouden krijgen bij alle aanbieders van diensten voor onlineticketverkoop, waaronder de aanbieders die ze het meest gebruiken.

Tot slot wordt in beleids optie 4 een alternatief voor het voorstel voor een verordening voor de verkoop van treintickets voorgesteld door de ontvlechting van aanbieders van passagiersdiensten per spoor en aanbieders van diensten voor onlineticketverkoop verplicht te

stellen (d.w.z. aanbieders van diensten voor onlineticketverkoop af te stoten), teneinde hun prikkel om hun concurrenten te discrimineren weg te nemen.

- **Resultaatgerichtheid en vereenvoudiging**

Het voorstel bouwt voort op het feit dat de lidstaten reeds bepaalde gegevens verzamelen in het kader van het Rail Market Monitoring Scheme, die gebruikt zullen worden voor de beoordeling van de marktaandeelen van spoorwegondernemingen per lidstaat. Daarnaast bouwt het voorstel voort op het feit dat de lidstaten al toezichhoudende instanties voor het spoor hebben opgericht als handhavingsinstanties voor de nationale spoorwegmarkt, waaronder een mechanisme voor landsgrensoverschrijdende samenwerking en coördinatie. Dit voorstel bevat geen verplichtingen voor kmo's.

- **Grondrechten**

Het voorstel heeft geen gevolgen voor de bescherming van de grondrechten. De verwerking van persoonsgegevens, zowel door aanbieders van diensten voor onlineticketverkoop als door spoorwegondernemingen of organisatoren van spoorwegdiensten, moet in overeenstemming zijn met het bestaande Europese rechtskader, met name de AVG.

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

Er zullen twee voltijdequivalenten (vte's) nodig zijn om het aanwijzingsproces dat met dit voorstel van de Europese Commissie wordt ingevoerd, te ondersteunen, de coördinatie met de nationale handhavingsinstanties te stroomlijnen en een nauwkeurige, actuele lijst bij te houden van spoorwegondernemingen met een aanmerkelijke aanwezigheid op de markt, waarbij de markttransparantie en doeltreffende handhaving worden gewaarborgd.

5. OVERIGE ELEMENTEN

- **Uitvoeringsplanning en regelingen betreffende controle, evaluatie en rapportage**

De Commissie zal de uitvoering van deze initiatieven monitoren aan de hand van een aantal acties en een reeks kernindicatoren om de vooruitgang bij de verwezenlijking van de doelstellingen te meten. Daarnaast zullen de nationale handhavingsinstanties een sleutelrol spelen bij het toezicht op de uitvoering. Uiterlijk vijf jaar na de datum van inwerkingtreding van de wetgeving moet de Commissie een evaluatie uitvoeren om na te gaan in hoeverre de doelstellingen van deze initiatieven zijn bereikt. De evaluatie moet plaatsvinden op een tijdstip waarop voldoende gegevens over de daadwerkelijke uitvoering beschikbaar zijn. Op die manier kan achteraf worden beoordeeld of de initiatieven doelmatig, doeltreffend, samenhangend en relevant zijn en een meerwaarde hebben voor de EU. Een dergelijke analyse zal synergieën omvatten met de verordening betreffende multimodale boekingen en de gerichte herziening van de verordening betreffende de rechten van treinreizigers.

Meer details over toezicht zijn te vinden in hoofdstuk 9 van het werkdocument van de diensten van de Commissie bij dit voorstel.

- **Artikelsgewijze toelichting**

Artikel 1 heeft betrekking op het onderwerp van de verordening.

Artikel 2 stelt het toepassingsgebied van de verordening vast.

Artikel 3 bevat een reeks definities.

Artikel 4 voorziet in een verplichting om inhoud te verstrekken aan aanbieders van diensten voor onlineticketverkoop.

Artikel 5 bevat een verplichting voor essentiële aanbieders van onlineticketverkoop voor spoorwegdiensten om spoorwegproducten te hosten.

Artikel 6 bevat regels voor eerlijke en niet-discriminerende contractvoorwaarden.

Artikel 7 beschrijft de procedure om spoorwegondernemingen met een aanmerkelijke aanwezigheid op de markt te identificeren.

Artikel 8 bevat regels voor boekingstermijnen.

In artikel 9 worden de bevoegde nationale handhavingsinstanties aangewezen.

In artikel 10 zijn de taken en bevoegdheden van de nationale handhavingsinstanties nader omschreven.

Artikel 11 bevat gedetailleerde regels voor klachten.

In artikel 12 zijn de sanctieregels voor inbreuken op de verordening vastgesteld.

Artikel 13 bevat de voorwaarden voor de uitoefening van de delegatie.

Artikel 14 heeft betrekking op rapportageverplichtingen.

In artikel 15 is de datum van inwerkingtreding van deze verordening vastgesteld.

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

betreffende de verkoop van treintickets

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 91, lid 1, punt d),

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité²⁹,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's³⁰,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Aangezien het spoor grotendeels geëlektrificeerd en energie-efficiënt is, zou een groter gebruik van het spoor moeten helpen om de vervoersemisssies en het energieverbruik te beperken. Om de doelstellingen van de Unie voor duurzame, slimme en veerkrachtige mobiliteit te verwezenlijken, moet het spoorvervoer aantrekkelijker worden, in het bijzonder wat betreft betaalbaarheid, betrouwbaarheid en diensten die beter tegemoetkomen aan de behoeften van reizigers.
- (2) Een efficiënt systeem voor onlineticketverkoop is essentieel voor de werking van de markt voor passagiersdiensten per spoor. Uit verschillende mededingingszaken op nationaal en EU-niveau blijkt dat de markt voor onlineticketverkoop niet optimaal functioneert. De schaarse beschikbaarheid van tickets die worden uitgegeven door nieuwkomers op de gevestigde onlineverkoopkanalen van gevestigde spoorwegondernemingen maakt het voor reizigers moeilijk om een volledig overzicht te krijgen van de beschikbare spoorwegdiensten. Evenzo maakt de onvolledige beschikbaarheid van spoorproducten van gevestigde spoorwegondernemingen die door onafhankelijke aanbieders van diensten voor onlineticketverkoop worden aangeboden, hen tot een minder aantrekkelijk aankoopkanaal voor consumenten.
- (3) De versnippering van de informatie over de dienstregeling en de ticketverkoop in de Unie vormt een belemmering voor de doeltreffende werking van de interne markt voor passagiersdiensten per spoor. Gemakkelijke toegang tot alle spoorproducten, te beginnen met informatie over alternatieven die door concurrerende spoorwegondernemingen worden geëxploiteerd, is cruciaal om het spoorwegsysteem toegankelijk, aantrekkelijk en betaalbaar te maken voor de consument. Passagiers

²⁹ PB C , , p. .

³⁰ PB C , , p. .

moeten tickets voor treinreizen kunnen vinden, vergelijken, combineren en kopen via één verkoopkanaal naar keuze, zodat ze sneller en eenvoudiger het aanbod kunnen vinden dat het best aansluit op hun behoeften. Aanbieders van diensten voor onlineticketverkoop en spoorwegondernemingen moeten klanten steeds meer geïntegreerde en concurrerende diensten kunnen aanbieden, zoals geïntegreerde tickets waarin de diensten van verschillende exploitanten worden gecombineerd, zodat reizigers het potentieel van het Europese spoorwegsysteem ten volle kunnen benutten.

- (4) Spoorwegondernemingen hebben er mogelijk geen belang bij de tickets voor hun producten te distribueren via aanbieders van diensten voor onlineticketverkoop waarover ze geen controle hebben of waar ook concurrenten aanwezig zijn. Daardoor hebben klanten mogelijk geen toegang tot geïntegreerde tickets. Dienovereenkomstig moeten aanbieders van diensten voor onlineticketverkoop spoorproducten kunnen verkopen en combineren die door aanbieders van spoorwegdiensten worden aangeboden, en moeten ze het recht hebben commerciële overeenkomsten met aanbieders van spoorwegdiensten te sluiten voor het weergeven, doorverkopen en distribueren van en doorverwijzen naar hun spoorproducten.
- (5) Er moeten specifieke regelgevingseisen worden ingevoerd om mogelijke marktverstoringen als gevolg van aandeelhouderschap of zeggenschapsbanden tussen aanbieders van diensten voor onlineticketverkoop en spoorwegondernemingen met een aanmerkelijke aanwezigheid op de markt voor spoorwegdiensten te voorkomen. Er moet worden aangenomen dat er sprake is van een aanmerkelijke aanwezigheid op de markt als een spoorwegonderneming een marktaandeel van 50 % of meer heeft, zoals wordt ondersteund door de relevante rechtspraak en de besluitvormingspraktijk van de Commissie bij de toepassing van de mededingingsregels van de Unie³¹.
- (6) Aanbieders van diensten voor onlineticketverkoop die eigendom zijn of onder zeggenschap staan van een spoorwegonderneming met een aanmerkelijke aanwezigheid op de markt in een lidstaat, hebben quasi-monopolistische posities op de markt voor de verkoop van treintickets geërfd en zijn de standaardreferentie voor treinreizigers. Zelfs na de toetreding van onafhankelijke aanbieders van diensten voor onlineticketverkoop of spoorwegondernemingen tot de markt blijft hun klantenbestand veruit het grootste, als gevolg van merkbekendheid, aanhoudende aankoopgewoonten en moeilijkheden die alternatieve aanbieders van diensten voor onlineticketverkoop ondervinden om het vertrouwen van passagiers te winnen. Aanbieders van diensten voor onlineticketverkoop die eigendom zijn van of onder zeggenschap staan van een spoorwegonderneming met een aanmerkelijke aanwezigheid op de markt in een lidstaat, zijn vanwege hun grote marktaandeel essentiële aanbieders van onlineticketverkoop voor spoorwegdiensten voor elke spoorwegonderneming die vervoersdiensten aanbiedt op de respectieve nationale markt, maar zijn vaak niet bereid de spoorproducten te hosten van aanbieders van spoorwegdiensten die concurreren met hun verticaal geïntegreerde spoorwegonderneming. Daardoor hebben klanten van die essentiële aanbieders van onlineticketverkoop voor spoorwegdiensten geen toegang tot een volledig ticketaanbod. Om een ruimere keuze voor de consument te waarborgen en te voorkomen dat andere spoorwegondernemingen worden benadeeld, moeten dergelijke essentiële aanbieders van onlineticketverkoop voor spoorwegdiensten hun diensten onder niet-discriminerende voorwaarden aanbieden

³¹ Zie de arresten van het Hof van Justitie van 13 februari 1979, Hoffmann-La Roche/Commissie, C-85/76, ECLI:EU:C:1979:36, punt 41 en van 3 juli 1991, AKZO/Commissie, C-62/86, ECLI:EU:C:1991:286, punt 60; en het arrest van het Gerecht van 12 december 1991, Hilti/Commissie, T-30/89, ECLI:EU:T:1991:70.

aan elke verzoekende partij en altijd de informatie verstrekken over de dienstregeling die door concurrerende spoorwegondernemingen wordt aangeboden. Spoorwegondernemingen die op die nationale markten actief zijn, moeten dienovereenkomstig het recht hebben commerciële overeenkomsten met die aanbieders te sluiten voor het doorverkopen en distribueren van en doorverwijzen naar spoorproducten.

- (7) Hoewel commerciële overeenkomsten de basis vormen om de respectieve verplichtingen en voordelen vast te stellen, is het mogelijk dat de marktprocessen niet kunnen zorgen voor eerlijke economische resultaten met betrekking tot de markt voor de verkoop van treintickets. Hoewel de artikelen 101 en 102 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) van toepassing zijn op het gedrag van aanbieders van onlinediensten voor ticketverkoop, is het toepassingsgebied van die bepalingen beperkt tot bepaalde gevallen van marktmacht, bijvoorbeeld dominantie op specifieke markten en concurrentieverstorend gedrag, en vindt de handhaving achteraf plaats, waarbij een uitgebreid onderzoek van vaak zeer complexe feiten per geval is vereist. Bovendien biedt het bestaande Unierecht geen of ondoeltreffende oplossingen voor de uitdagingen met betrekking tot de doeltreffende werking van de interne markt als gevolg van het gedrag van aanbieders van diensten voor onlineticketverkoop, die niet noodzakelijkerwijs dominant zijn in de zin van het mededingingsrecht.
- (8) Om ervoor te zorgen dat aanbieders van diensten voor onlineticketverkoop en spoorwegondernemingen niet met onredelijke verplichtingen worden geconfronteerd, moeten de partijen bij die overeenkomsten worden verplicht eerlijke, redelijke en niet-discriminerende voorwaarden te aanvaarden. Met name de vergoeding van derde aanbieders van diensten voor onlineticketverkoop door spoorwegondernemingen en de prijsstelling door essentiële aanbieders van onlinetickets voor spoorwegdiensten moeten als oneerlijk worden beschouwd indien ze die aanbieders of spoorwegondernemingen een voordeel verlenen dat niet in verhouding staat tot de kosten van de aan de spoorwegondernemingen verleende dienst. De volgende benchmarks kunnen als maatstaf dienen om de eerlijkheid van de prijsstelling en andere algemene voorwaarden te bepalen: door andere aanbieders aangerekende prijzen of opgelegde voorwaarden voor dezelfde of soortgelijke diensten; door de aanbieder aangerekende prijzen of opgelegde voorwaarden voor verschillende verwante of soortgelijke diensten of voor verschillende soorten gebruikers; door de aanbieder aangerekende prijzen of opgelegde voorwaarden voor dezelfde dienst in verschillende geografische regio's; door de aanbieder aangerekende prijzen of opgelegde voorwaarden voor dezelfde dienst die hij aan de verticaal geïntegreerde spoorwegonderneming verleent.
- (9) Om het spoor als aantrekkelijk alternatief voor minder duurzame reisopties te promoten, moet de spoorwegonderneming tickets voor spoorwegdiensten ruim van tevoren beschikbaar stellen, zodat passagiers doeltreffend reizen kunnen plannen en aanbieders van diensten voor onlineticketverkoop en andere aanbieders van spoorwegdiensten hun diensten, zoals geïntegreerde tickets, kunnen aanbieden, vooral als verbindingen tussen meerdere exploitanten worden gecoördineerd. Op grond van de [nieuwe verordening inzake het gebruik van infrastructuurcapaciteit] moeten infrastructuurbeheerders de dienstregeling 5,25 maanden vóór het begin van de dienstregelingsperiode publiceren. Zodra in de dienstregeling infrastructuurcapaciteit aan diensten is toegewezen, moeten de desbetreffende tickets dus beschikbaar worden en moeten spoorwegondernemingen en aanbieders van ticketverkoop tickets voor de

desbetreffende spoorwegdiensten ten minste vijf maanden van tevoren kunnen verkopen.

- (10) Om klanten een volledig overzicht van de beschikbare treinverbindingen te bieden en dezelfde zichtbaarheid voor alle dienstverleners te waarborgen, moeten de essentiële aanbieders van onlineticketverkoop voor spoorwegdiensten, onafhankelijk van verzoeken van aanbieders van spoorwegdiensten, op hun website het volledige treinaanbod van alle dienstverleners weergeven en ze opnemen in het resultaat van zoekopdrachten van klanten. Daartoe moeten ze gebruikmaken van de informatie die beschikbaar is via de nationale toegangspunten die zijn ingesteld bij Gedelegeerde Verordening (EU) 2017/1926 van de Commissie³² en Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad³³, die voor gegevensgebruikers één toegangspunt vormen tot statische, historische, waargenomen en dynamische reis- en verkeersgegevens van verschillende vervoerswijzen, en die essentieel zijn om eerlijke concurrentie en de keuze van de consument te ondersteunen.
- (11) Overeenkomstig Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad³⁴ is bij Uitvoeringsverordening (EU) 2026/253 van de Commissie³⁵ een technische specificatie inzake interoperabiliteit (TSI) vastgesteld met betrekking tot het subsysteem “telecommunicatietoepassingen voor personen- en goederenvervoer” van het spoorwegsysteem in de Unie. De verordening bevat gemeenschappelijke, specifieke en interface-eisen voor het delen van gegevens in het spoorvervoer, zoals verplichtingen voor het delen van en doorverwijzen naar gegevens. Dit omvat dienstregelingen, overstaptijden, toegankelijkheid van stations, tarieven, vervoersvoorwaarden en realtime- en prognoses van treinverkeersgegevens. Voor het spoor moeten die datasets volledig zijn, regelmatig door spoorwegondernemingen worden bijgewerkt en ten minste via nationale toegangspunten toegankelijk zijn, en kunnen ze ook voor distributiedoeleinden worden gebruikt. Als de gegevens onvolledig en versnipperd blijven, bemoeilijkt dat de vorming van geïntegreerde tickets, met name voor landsgrensoverschrijdende reizen. Een centraal toegangspunt voor het raadplegen van gegevens in alle 27 nationale toegangspunten zou de toegang tot gegevens in de hele EU vereenvoudigen en de verlening van trans-Europese spoorwegdiensten bevorderen.
- (12) Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verordening te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om gedetailleerde eisen vast te stellen voor de geharmoniseerde interpretatie van eerlijke

³² Gedelegeerde Verordening (EU) 2017/1926 van de Commissie van 31 mei 2017 tot aanvulling van Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad met betrekking tot het aanbieden van EU-brede multimodale reisinformatiediensten (PB L 272 van 21.10.2017, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/1926/oj).

³³ Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2010 betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen, PB L 207 van 6.8.2010, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2010/40/oj>).

³⁴ Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (herschikking) (PB L 138 van 26.5.2016, blz. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>).

³⁵ Uitvoeringsverordening (EU) 2026/253 van de Commissie van 6 februari 2026 betreffende een technische specificatie inzake het subsysteem telematica van het spoorwegsysteem in de Europese Unie met het oog op de interoperabiliteit van het delen van gegevens in het spoorvervoer (TSI TEL) en tot intrekking van Verordeningen (EU) nr. 454/2011 (TSI TAP) en (EU) nr. 1305/2014 (TSI TAF),

PB L, 2026/253, 10.2.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2026/253/oj).

en niet-discriminerende contractvoorwaarden tussen aanbieders van spoorwegdiensten en aanbieders van diensten voor onlineticketverkoop. Aan de Commissie moeten ook uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend zodat ze spoorwegondernemingen met een aanmerkelijke aanwezigheid op de markt aan kan wijzen en van de lijst kan schrappen. Die bevoegdheden moeten worden uitgeoefend in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad³⁶.

- (13) Aangezien de doelstellingen van deze verordening, onder andere het aanbod aan landsgrensoverschrijdende treinreizen als duurzame vervoerswijze bevorderen, en de daaruit voortvloeiende behoefte aan regels die uniform van toepassing zijn op landsgrensoverschrijdende tickets, niet voldoende door de lidstaten alleen kunnen worden verwezenlijkt en dus – gezien de landsgrensoverschrijdende aspecten van diensten voor onlineticketverkoop – beter door de Unie kunnen worden verwezenlijkt, kan de Unie maatregelen nemen overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken.
- (14) Verordening (EU) 2022/2065 van het Europees Parlement en de Raad³⁷ bevat volledig geharmoniseerde horizontale regels om tussenhandelsdiensten, waaronder onlineplatforms en onlinezoekmachines, in de Unie aan te bieden. Deze verordening mag het toepassingsgebied van die verordening op geen enkele wijze wijzigen.
- (15) Voor zover aanbieders van spoorwegdiensten, aanbieders van diensten voor onlineticketverkoop en essentiële aanbieders van onlineticketverkoop voor spoorwegdiensten persoonsgegevens moeten uitwisselen om spoorproducten weer te geven, door te verkopen, te distribueren of ernaar door te verwijzen, moet een dergelijke uitwisseling in overeenstemming zijn met Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad³⁸. Als die partijen overeenkomen specifieke cyberbeveiligingsmaatregelen uit te voeren als onderdeel van de contractvoorwaarden, moeten die maatregelen ook een beveiligingsniveau waarborgen dat in verhouding staat tot het risico voor de bescherming van persoonsgegevens.
- (16) De verplichtingen die uit hoofde van deze verordening aan aanbieders van spoorwegdiensten en bepaalde aanbieders van onlineticketverkoop voor spoorwegdiensten worden opgelegd, mogen geen afbreuk doen aan de artikelen 101 en 102 VWEU en aan de toepassing van de nationale mededingingsregels. Deze verordening heeft tot doel een ander juridisch belang te beschermen dan het belang dat door de mededingingsregels van de Unie wordt beschermd,

³⁶ Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

³⁷ Verordening (EU) 2022/2065 van het Europees Parlement en de Raad van 19 oktober 2022 betreffende een eengemaakte markt voor digitale diensten en tot wijziging van Richtlijn 2000/31/EG (digitaledienstenverordening) (PB L 277 van 27.10.2022, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2065/oj>).

³⁸ Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming) (PB L 119 van 4.5.2016, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Onderwerp

In deze verordening worden de verplichtingen van aanbieders van spoorwegdiensten en van bepaalde aanbieders van onlineticketverkoop voor spoorwegdiensten vastgesteld met betrekking tot de verstrekking van informatie over spoorwegdiensten en het sluiten van commerciële overeenkomsten voor het weergeven, doorverkopen en distribueren van en doorverwijzen naar spoorproducten.

Artikel 2

Toepassingsgebied

1. Deze verordening is van toepassing op:
 - (a) aanbieders van spoorwegdiensten;
 - (b) aanbieders van diensten voor onlineticketverkoop.

Ze is van toepassing op spoorwegdiensten die geheel of gedeeltelijk in de Unie worden geëxploiteerd.
2. Deze verordening doet geen afbreuk aan de toepassing van Verordening (EU) **XX** [verordening betreffende multimodale boekingen]³⁹ en andere rechtshandelingen van de Unie die andere aspecten van de verlening van diensten van de informatiemaatschappij regelen.
3. Deze verordening laat de toepassing van de artikelen 101 en 102 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie en de toepassing van de nationale mededingingsregels onverlet.
4. Deze verordening is niet van toepassing op:
 - (a) metro- en tramdiensten;
 - (b) spoorwegdiensten die voor strikt historische of toeristische doeleinden worden aangeboden en die doorgaans niet voorzien in normale vervoersbehoeften;
 - (c) spoorwegdiensten op op zichzelf staande spoornetten die alleen bestemd zijn voor de exploitatie van stedelijke of voorstedelijke spoorwegdiensten;
 - (d) onlinezoekmachines in de zin van artikel 2, punt 5, van Verordening (EU) 2019/1150 van het Europees Parlement en de Raad⁴⁰.

³⁹ Verordening (EU) **XX** betreffende multimodale boekingen.

Artikel 3

Definities

Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:

- (1) “spoorwegonderneming”: een spoorwegonderneming zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 1, van Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad⁴⁰;
- (2) “ticket”: een vervoerbewijs zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 7, van Verordening (EU) 2021/782 van het Europees Parlement en de Raad⁴¹;
- (3) “dienst voor onlineticketverkoop”: een dienst van een informatiemaatschappij die bestaat uit het weergeven, doorverkopen of distribueren van of doorverwijzen naar spoorproducten, door bedrijven aan consumenten (B2C) of tussen bedrijven (B2B);
- (4) “aanbieder van spoorwegdiensten”: een spoorwegonderneming, een bevoegde instantie die verantwoordelijk is voor een openbaredienstcontract voor een spoorwegdienst of een andere juridische entiteit die passagiersdiensten per spoor exploiteert of organiseert;
- (5) “doorverwijzen”: het doorsturen van een eindgebruiker naar de desbetreffende dienst voor onlineticketverkoop van waar de beschikbaarheid van een of meer weergegeven spoorproducten kan worden gecontroleerd en de door de eindgebruiker gekozen spoorproducten kunnen worden gekocht;
- (6) “doorverkopen”: een dienst die verband houdt met een of meer spoorproducten en wordt verleend door een verkoper zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 42, van Uitvoeringsverordening (EU) 2026/253;
- (7) “distribueren”: een dienst die verband houdt met een of meer spoorproducten en wordt verleend door een distributeur zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 38, van Uitvoeringsverordening (EU) 2026/253;
- (8) “commerciële overeenkomst”: een schriftelijke overeenkomst tussen een aanbieder van spoorwegdiensten en een aanbieder van diensten voor onlineticketverkoop over het weergeven, doorverkopen of distribueren van of doorverwijzen naar spoorproducten;
- (9) “look-to-book-verhouding”: de verhouding tussen het aantal zoekopdrachten (“look”) in verband met ticketverkoop op de dienst voor onlineticketverkoop van een aanbieder van spoorwegdiensten en het aantal daadwerkelijke boekingen (“book”) in een bepaalde periode;
- (10) “spoorproduct”: een spoorproduct zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 4, van Uitvoeringsverordening (EU) 2026/253;
- (11) “reservering”: een reservering zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 8, van Verordening (EU) 2021/782;
- (12) “verticaal geïntegreerd”: de organisatorische, financiële en administratieve integratie van de betrokken entiteiten onder voorwaarden die het voor een van hen mogelijk

⁴⁰ Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte (PB L 343 van 14.12.2012, blz. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/oj>).

⁴¹ Verordening (EU) 2021/782 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2021 betreffende de rechten en verplichtingen van treinreizigers (PB L 172 van 17.5.2021, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/782/oj>).

maken direct of indirect zeggenschap over de andere uit te oefenen in de zin van artikel 3 van Verordening (EG) nr. 139/2004 van de Raad⁴²;

- (13) “geïntegreerd ticket”: een geïntegreerd ticket zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 9 bis, van Verordening (EU) 2021/782;
- (14) “inhoud”: alle spoorproducten, alsook de bijbehorende kortingen en functies, waaronder realtimegegevens, die verband houden met de passagiersdiensten per spoor van een aanbieder van spoorwegdiensten en die worden weergegeven op de eigen online-interface van de aanbieder van spoorwegdiensten of op een ander digitaal kanaal in overleg met de aanbieder van spoorwegdiensten;
- (15) “online-interface”: een online-interface zoals gedefinieerd in artikel 3, punt m), van Verordening (EU) 2022/2065.

Artikel 4

Verplichting om inhoud te verstrekken aan aanbieders van diensten voor onlineticketverkoop (verplichting tot delen)

1. Een aanbieder van spoorwegdiensten sluit een commerciële overeenkomst met een aanbieder van diensten voor onlineticketverkoop die daarom verzoekt met het oog op het verstrekken van inhoud voor het weergeven, doorverkopen of distribueren van of doorverwijzen naar zijn spoorproducten.

De in de eerste alinea bedoelde overeenkomst heeft geen betrekking op tickets waarmee de houders met meerdere vervoerswijzen kunnen reizen, op voorwaarde dat tickets voor de desbetreffende spoorwegdienst als een op zichzelf staand spoorproduct beschikbaar worden gesteld en gekocht kunnen worden.

Een aanbieder van spoorwegdiensten onderhandelt binnen twee maanden na ontvangst van het verzoek van de aanbieder van diensten voor onlineticketverkoop over de sluiting van de in de eerste alinea bedoelde overeenkomst. Tenzij de partijen anders overeenkomen, wordt de overeenkomst binnen acht maanden na ontvangst van het verzoek gesloten.

2. Onder voorbehoud van een besluit op grond van artikel 11, lid 5, is lid 1 van dit artikel niet van toepassing als de verzoekende aanbieder van diensten voor onlineticketverkoop weigert te voldoen aan de door de aanbieder van spoorwegdiensten overeenkomstig artikel 6, lid 2, gestelde voorwaarden.

Artikel 5

Verplichting voor essentiële aanbieders van onlineticketverkoop voor spoorwegdiensten om spoorproducten te hosten (hostingverplichting)

1. Een aanbieder van diensten voor onlineticketverkoop wordt beschouwd als een “essentiële aanbieder van onlineticketverkoop voor spoorwegdiensten” als hij verticaal geïntegreerd is met een spoorwegonderneming die overeenkomstig artikel 7 is aangewezen als een onderneming met een aanmerkelijke aanwezigheid op de markt in een bepaalde lidstaat.

⁴² Verordening (EG) nr. 139/2004 van de Raad van 20 januari 2004 betreffende de controle op concentraties van ondernemingen (de “EG-concentratieverordening”) (PB L 24 van 29.1.2004, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/139/oj>).

2. Een essentiële aanbieder van onlineticketverkoop voor spoorwegdiensten sluit een commerciële overeenkomst met een verzoekende aanbieder van spoorwegdiensten met het oog op het weergeven, doorverkopen of distribueren van of doorverwijzen naar de spoorproducten van die aanbieder voor passagiersdiensten per spoor die worden geëxploiteerd of hun oorsprong of bestemming hebben in de lidstaat waar de spoorwegonderneming die verticaal geïntegreerd is met de aanbieder van diensten voor onlineticketverkoop een aanmerkelijke aanwezigheid op de spoorwegmarkt heeft in de zin van artikel 7.

Een essentiële aanbieder van onlineticketverkoop voor spoorwegdiensten onderhandelt binnen twee maanden na ontvangst van het verzoek van de aanbieder van spoorwegdiensten over de sluiting van de in de eerste alinea bedoelde overeenkomst. Tenzij de partijen anders overeenkomen, wordt de overeenkomst binnen acht maanden na ontvangst van het verzoek gesloten.

3. Onder voorbehoud van een besluit op grond van artikel 11, lid 5, is lid 2 van dit artikel niet van toepassing als de verzoekende aanbieder van spoorwegdiensten weigert te voldoen aan de door de essentiële aanbieder van onlineticketverkoop voor spoorwegdiensten overeenkomstig artikel 6, lid 4, gestelde voorwaarden.
4. Onafhankelijk van enig verzoek en uiterlijk op [Publications Office, please insert the date 12 months of the entering into force of this Regulation] zorgt een essentiële aanbieder van onlineticketverkoop voor spoorwegdiensten ervoor dat alle beschikbare spoorwegdiensten die worden geëxploiteerd of hun oorsprong of bestemming hebben in de lidstaat waar de spoorwegonderneming die verticaal geïntegreerd is met de aanbieder van diensten voor onlineticketverkoop een aanmerkelijke aanwezigheid op de spoorwegmarkt heeft in de zin van artikel 7 van deze verordening, in de relevante zoekresultaten worden weergegeven en opgenomen. De dienstregeling van de beschikbare diensten wordt verstrekt op basis van de informatie die beschikbaar is via de bij Gedelegeerde Verordening (EU) 2017/1926 ingestelde nationale toegangspunten.

Artikel 6

Eerlijke en niet-discriminerende voorwaarden

1. Aanbieders van spoorwegdiensten die commerciële overeenkomsten sluiten overeenkomstig artikel 4, lid 1:
 - (a) verbinden geen oneerlijke voorwaarden aan de commerciële overeenkomst en eisen niet dat aanvullende voorwaarden worden aanvaard die niet noodzakelijk zijn voor het weergeven, doorverkopen of distribueren van of doorverwijzen naar hun spoorproducten;
 - (b) stellen op verzoek alle inhoud met betrekking tot hun spoorproducten ter beschikking van de aanbieder van diensten voor onlineticketverkoop, inclusief de inhoud waarvoor beschikbaarheid en reserveringen of dynamische prijzen gelden in de zin van artikel 3, punt 45, van Uitvoeringsverordening (EU) 2026/253;
 - (c) verstrekken op verzoek aan de aanbieder van diensten voor onlineticketverkoop alle realtimegegevens voor de gerelateerde passagiersdiensten per spoor die die aanbieders van spoorwegdiensten via hun eigen online-interfaces, digitale kanalen voor verkoop van treintickets of communicatiekanalen aan de consumenten ter beschikking stellen;

- (d) zorgen ervoor dat alle gegevens, inclusief de inhoud, die in het kader van de uitvoering van de handelsovereenkomst worden verstrekt, nauwkeurig, volledig en actueel zijn;
- (e) staan de aanbieder van diensten voor onlineticketverkoop toe spoorproducten te combineren, inclusief die van verschillende aanbieders van spoorwegdiensten, op voorwaarde dat de overeenkomstig artikel 15 van Uitvoeringsverordening (EU) 2026/253 vastgestelde minimale overstaptijden worden toegepast;
- (f) staan de aanbieder van diensten voor onlineticketverkoop toe om, als hij spoorproducten combineert, die combinatie als een geïntegreerd ticket te verkopen;
- (g) zorgen er, indien is overeengekomen dat een vergoeding wordt toegepast, voor dat die vergoeding eerlijk, redelijk en niet-discriminerend is;
- (h) zorgen ervoor dat de eisen voor look-to-book-verhoudingen eerlijk, redelijk en niet-discriminerend zijn, en vooral dat die eisen waar nodig ten minste dezelfde zijn als die welke zijn overeengekomen met hun eigen, verticaal geïntegreerde aanbieder van diensten voor onlineticketverkoop;
- (i) onthouden zich van gedragingen die de daadwerkelijke naleving van de in de punten a) tot en met h) vastgestelde verplichtingen ondermijnen, ongeacht of die gedragingen van contractuele, commerciële, technische of andere aard zijn.

2. Aanbieders van spoorwegdiensten kunnen van aanbieders van diensten voor onlineticketverkoop die overeenkomstig artikel 4, lid 1, commerciële overeenkomsten sluiten, verlangen dat ze redelijke voorwaarden aanvaarden, waaronder:

- (a) de doorgifte van gegevens met betrekking tot zoekopdrachten en transacties die plaatsvinden via de dienst voor onlineticketverkoop;
- (b) de naleving van de minimale technische capaciteiten overeenkomstig de artikelen 4, 6, 7, 9, 10, 11, 13, 14, 15 en 18 van Uitvoeringsverordening (EU) 2026/253 en de bijlage bij die verordening;
- (c) het aantonen van financiële stabiliteit en solvabiliteit, waaronder de naleving van de toepasselijke boekhoudkundige voorschriften, en het aantonen van voldoende financiële middelen om aan de verplichtingen uit hoofde van de handelsovereenkomst te voldoen;
- (d) het verstrekken van bedrijfscontinuïteitsplannen;
- (e) de uitvoering en handhaving van cyberbeveiligingsmaatregelen ter bescherming tegen ongeoorloofde toegang, data-inbreuken en andere cyberdreigingen;
- (f) het eisen van garanties dat schadelijke of onfatsoenlijke reclame-inhoud niet naast hun spoorproducten wordt getoond;
- (g) de tijdigheid van gegevensuitwisseling en betalingen.

Redelijke eenmalige kosten voor de aansluiting op de respectieve operationele systemen van de aanbieder van spoorwegdiensten worden gedragen door de dienst voor onlineticketverkoop die het verzoek indient.

3. Essentiële aanbieders van onlineticketverkoop voor spoorwegdiensten die overeenkomstig artikel 5 een commerciële overeenkomst sluiten:
 - (a) verbinden geen oneerlijke voorwaarden aan de commerciële overeenkomst en eisen niet dat aanvullende voorwaarden worden aanvaard die niet noodzakelijk zijn voor het weergeven, doorverkopen of distribueren van of doorverwijzen naar spoorproducten;
 - (b) zorgen ervoor dat alle gegevens, inclusief de inhoud, die in het kader van de uitvoering van de handelsovereenkomst worden verstrekt, nauwkeurig, volledig en actueel zijn;
 - (c) zorgen er, indien is overeengekomen dat een vergoeding wordt toegepast, voor dat die vergoeding eerlijk, redelijk en niet-discriminerend is;
 - (d) stemmen in met eisen voor look-to-book-verhoudingen die eerlijk, redelijk en niet-discriminerend zijn;
 - (e) zorgen waar nodig voor de bescherming en passende behandeling van:
 - i) persoonsgegevens overeenkomstig Verordening (EU) 2016/679;
 - ii) gevoelige commerciële gegevens;
 - (f) onthouden zich van gedragingen die de daadwerkelijke naleving van de in de punten a) tot en met e) vastgestelde verplichtingen ondermijnen, ongeacht of die gedragingen van contractuele, commerciële, technische of andere aard zijn.
4. Essentiële aanbieders van onlineticketverkoop voor spoorwegdiensten kunnen van aanbieders van spoorwegdiensten die overeenkomstig artikel 5 commerciële overeenkomsten sluiten, verlangen dat ze redelijke operationele en technische voorwaarden aanvaarden, waaronder:
 - (a) de naleving van de minimale technische capaciteiten overeenkomstig de artikelen 7, 10, 11 en 14 van Uitvoeringsverordening (EU) 2026/253 en de bijlage bij die verordening;
 - (b) de uitvoering en handhaving van cyberbeveiligingsmaatregelen ter bescherming tegen ongeoorloofde toegang, data-inbreuken en andere cyberdreigingen;
 - (c) zorgen waar nodig voor de bescherming en passende behandeling van:
 - i) persoonsgegevens overeenkomstig Verordening (EU) 2016/679;
 - ii) gevoelige commerciële gegevens;
 - (d) de tijdigheid van gegevensuitwisseling en betalingen.
5. De Commissie kan door middel van uitvoeringshandelingen gedetailleerde bepalingen vaststellen voor de geharmoniseerde interpretatie van eerlijke en niet-discriminerende voorwaarden in overeenkomstig de artikelen 4 en 5 gesloten commerciële overeenkomsten tussen aanbieders van spoorwegdiensten en aanbieders van diensten voor onlineticketverkoop. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 13, lid 2, bedoelde raadplegingsprocedure vastgesteld.

Artikel 7

Spoorwegondernemingen met een aanmerkelijke aanwezigheid op de markt

1. Een spoorwegonderneming wordt aangewezen als een onderneming met een aanmerkelijke aanwezigheid op de spoorwegmarkt in een bepaalde lidstaat als ze 50 % of meer van de passagiersdiensten per spoor in die lidstaat verricht, uitgedrukt in passagierskilometers.
2. De in lid 1 bedoelde aanwezigheid op de markt wordt bepaald op basis van gegevens die de lidstaten overeenkomstig Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1100 van de Commissie⁴³ aan de Commissie verstrekken.
3. De Commissie stelt binnen zes maanden na ontvangst van de in lid 2 bedoelde gegevens door middel van uitvoeringshandelingen een besluit vast waarbij een spoorwegonderneming wordt aangewezen als een onderneming met een aanmerkelijke aanwezigheid op de spoorwegmarkt overeenkomstig lid 1. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 13, lid 2, bedoelde raadplegingsprocedure vastgesteld. De Commissie publiceert en actualiseert zonder onnodige vertraging een lijst van spoorwegondernemingen met een aanmerkelijke aanwezigheid op de spoorwegmarkt op een specifieke website.
4. Indien de omstandigheden die tot de aanwijzing van een spoorwegonderneming hebben geleid, zodanig zijn gewijzigd dat de spoorwegonderneming gedurende een ononderbroken periode van één jaar een marktaandeel van minder dan 50 % heeft gehad in de lidstaat waarop de aanwijzing betrekking heeft, kan de spoorwegonderneming de Commissie verzoeken haar aanwijzing als spoorwegonderneming met een aanmerkelijke aanwezigheid op de markt in die lidstaat te beëindigen en haar van de in lid 3 van dit artikel bedoelde lijst te schrappen. De Commissie beoordeelt dat verzoek op basis van de meest recente beschikbare gegevens als bedoeld in lid 2 van dit artikel en stelt, indien het verzoek gegrond is bevonden, een uitvoeringshandeling vast waarbij de aanwijzing van die spoorwegonderneming als onderneming met een aanmerkelijke aanwezigheid op de markt wordt beëindigd en ze van de lijst wordt geschrapt. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 13, lid 2, bedoelde raadplegingsprocedure vastgesteld.

Artikel 8

Boekingstermijn

Aanbieders van spoorwegdiensten stellen tickets ten minste vijf maanden vóór de exploitatie van die spoorwegdienst beschikbaar voor verkoop, op voorwaarde dat die is opgenomen in de dienstregeling zoals gedefinieerd in artikel 5, punt 14, van [verordening inzake het gebruik van spoorweginfrastructuurcapaciteit]. Deze eis beperkt de mogelijkheid van de aanbieder van spoorwegdiensten niet om in de loop van de tijd zijn tarieven te wijzigen of nieuwe diensten aan de dienstregeling toe te voegen. Tickets voor toegevoegde diensten worden onmiddellijk na de opname in de dienstregeling beschikbaar gesteld.

⁴³ Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1100 van de Commissie van 7 juli 2015 betreffende de rapportageplicht van de lidstaten in het kader van het toezicht op de spoormarkt (PB L 181 van 9.7.2015, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1100/oj).

Artikel 9

Nationale handhavingsinstanties

1. De lidstaten wijzen de in artikel 55 van Richtlijn 2012/34/EU bedoelde toezichthoudende instantie aan als de nationale handhavingsinstantie in het kader van deze verordening.

De lidstaten waarop artikel 55 van Richtlijn 2012/34/EU niet van toepassing is, wijzen de handhavingsinstantie die ze voor Verordening [verordening betreffende multimodale boekingen] hebben aangewezen aan als de nationale handhavingsinstantie.

2. De nationale handhavingsinstantie van de lidstaat waar een aanbieder van spoorwegdiensten is gevestigd, heeft de bevoegdheid om deze verordening ten aanzien van die aanbieder van spoorwegdiensten te handhaven.
3. De nationale handhavingsinstantie van de lidstaat waar een aanbieder van onlineticketverkoop voor spoorwegdiensten is gevestigd, heeft de bevoegdheid om deze verordening te handhaven met betrekking tot die aanbieder van onlineticketverkoop voor spoorwegdiensten.
4. Als een aanbieder van onlineticketverkoop voor spoorwegdiensten geen vestiging in de Unie heeft, hebben de nationale handhavingsinstanties van alle lidstaten de bevoegdheid om deze verordening ten aanzien van die aanbieder van onlineticketverkoop voor spoorwegdiensten te handhaven.

Artikel 10

Taken en bevoegdheden van nationale handhavingsinstanties

1. De lidstaten zorgen ervoor dat de taken en verantwoordelijkheden van de nationale handhavingsinstantie duidelijk zijn omschreven en ten minste het volgende omvatten:
 - (a) de naleving van deze verordening monitoren en maatregelen nemen om de correcte uitvoering ervan te waarborgen;
 - (b) klachten behandelen over vermeende inbreuken op deze verordening;
 - (c) op eigen initiatief handelen om de naleving van deze verordening te waarborgen;
 - (d) overeenkomstig artikel 12 vastgestelde sancties opleggen, indien de nationale handhavingsinstantie vaststelt dat de bepalingen van deze verordening zijn geschonden;
 - (e) samenwerken met de nationale handhavingsinstanties van andere lidstaten en met de Commissie om de coherente handhaving van deze verordening te waarborgen.
2. Voor de toepassing van lid 1 verstrekken aanbieders van spoorwegdiensten, aanbieders van diensten voor onlineticketverkoop en, waar relevant, andere entiteiten op verzoek relevante documenten en informatie aan de bevoegde nationale handhavingsinstantie zonder onnodige vertraging en uiterlijk binnen een maand na ontvangst van het verzoek. In ingewikkelde gevallen kan de nationale handhavingsinstantie die termijn op verzoek verlengen tot ten hoogste drie maanden na de ontvangst van het verzoek.

3. Besluiten van de nationale handhavingsinstantie zijn bindend voor alle in dat besluit bedoelde partijen. Die besluiten worden niet onderworpen aan toezicht door een andere bestuursrechtelijke instantie. De nationale handhavingsinstantie moet haar besluiten kunnen handhaven door middel van passende sancties.
4. De lidstaten waarborgen dat de besluiten van de nationale handhavingsinstantie voor rechterlijke toetsing openstaan. Een beroep tegen een besluit van de nationale handhavingsinstantie kan slechts een schorsende werking hebben ten aanzien van dat besluit indien de onmiddellijke werking van het besluit onomkeerbare of duidelijk buitensporige schade kan berokkenen aan de partij die het beroep instelt.
5. De lidstaten zorgen ervoor dat de door de nationale handhavingsinstanties genomen besluiten worden bekendgemaakt.
6. De nationale handhavingsinstanties werken samen met de nationale handhavingsinstanties van andere lidstaten en met de Commissie ter waarborging van de coherente handhaving van deze verordening, wederzijdse bijstand bij markttoezichttaken, handhaving, de aanwijzingsprocedure en klachtenbehandeling, onder meer door relevante informatie uit te wisselen, met inachtneming van de vertrouwelijkheid van commercieel gevoelige gegevens. De nationale handhavingsinstanties werken samen binnen het in artikel 57, lid 1, van Richtlijn 2012/34/EU bedoelde netwerk van toezichthoudende instanties, onder meer via gezamenlijke raadplegingen en onderzoeken, door adviezen of aanbevelingen vast te stellen of via andere relevante activiteiten. Als overeenkomstig artikel 9, lid 1, tweede alinea, van deze verordening een nationale handhavingsinstantie wordt aangewezen, wordt die instantie uitgenodigd om zich voor de toepassing van deze verordening bij het netwerk aan te sluiten.
7. Uiterlijk op [30 juni 2030], en vervolgens om de twee jaar, publiceren de nationale handhavingsinstanties verslagen met statistieken over hun activiteiten in het kader van deze verordening, inclusief de opgelegde sancties. Die verslagen worden voor het publiek toegankelijk gemaakt op hun website.

Artikel 11

Klachten

1. Aanbieders van diensten voor onlineticketverkoop hebben het recht om bij de nationale handhavingsinstantie van de lidstaat waar ze zijn gevestigd een klacht in te dienen over een vermeende inbreuk op deze verordening.
2. Aanbieders van spoorwegdiensten hebben het recht om bij de nationale handhavingsinstantie van de lidstaat waar ze zijn gevestigd een klacht in te dienen over een vermeende inbreuk op deze verordening.
3. Een aanbieder van diensten voor onlineticketverkoop die niet in de Unie is gevestigd, heeft het recht een klacht in te dienen over een vermeende inbreuk op deze verordening bij de bevoegde nationale handhavingsinstantie van de lidstaat waar de partij die de inbreuk zou hebben gepleegd, is gevestigd of op het grondgebied waarvan de betrokken spoorwegdiensten, of een deel van die diensten, zijn verleend.
4. De nationale handhavingsinstantie die een klacht ontvangt op grond van de leden 1, 2 en 3, beoordeelt de klacht. In voorkomend geval stuurt ze die onverwijld door naar de op grond van artikel 9 bevoegde nationale handhavingsinstantie.

5. De bevoegde nationale handhavingsinstantie behandelt klachten binnen een redelijke termijn. Indien de klacht betrekking heeft op het niet binnen acht maanden sluiten van een commerciële overeenkomst als bedoeld in artikel 4, lid 1, en artikel 5, lid 2, neemt de nationale handhavingsinstantie binnen zes maanden na ontvangst van de klacht een besluit waarin de voorwaarden van de te sluiten overeenkomst worden uiteengezet.
6. De nationale handhavingsinstanties weigeren een klacht te behandelen als er al een andere klacht over hetzelfde onderwerp tussen dezelfde partijen is ingediend bij een andere nationale handhavingsinstantie of er een doeltreffende voorziening in rechte is ingesteld bij een nationale rechtbank van een lidstaat.
7. De nationale handhavingsinstantie van de lidstaat waar de aanbieder van diensten voor onlineticketverkoop is gevestigd en de nationale handhavingsinstantie van de lidstaat waar de betrokken spoorwegdienst, of een deel daarvan, wordt verleend, werken samen overeenkomstig artikel 10, lid 6.
8. De nationale handhavingsinstanties verstrekken informatie over het bestaan van een klacht aan de nationale handhavingsinstantie van de lidstaat:
 - (a) waar de aanbieder van diensten voor onlineticketverkoop waarop de klacht betrekking heeft, is gevestigd;
 - (b) waar de spoorwegonderneming waarop de klacht betrekking heeft, is gevestigd;
 - (c) op wiens grondgebied de vervoersdiensten zijn verricht.

De nationale handhavingsinstantie die een klacht behandelt, kan de in de eerste alinea bedoelde nationale handhavingsinstanties ook om relevante informatie verzoeken en houdt rekening met die informatie alvorens een besluit te nemen.

Artikel 12

Sancties

1. De lidstaten stellen voorschriften vast ten aanzien van de sancties die van toepassing zijn op overtredingen van deze verordening en nemen alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat die sancties worden uitgevoerd en gehandhaafd. Die sancties moeten doeltreffend, evenredig, afschrikkend en niet-discriminerend zijn.
2. De lidstaten delen die regels en maatregelen uiterlijk op [datum van toepassing van de verordening] aan de Commissie mee en stellen haar onverwijld in kennis van eventuele wijzigingen daarvan.

Artikel 13

Comitéprocedure

1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij artikel 62, lid 1, van Richtlijn 2012/34/EU opgerichte Comité voor de gemeenschappelijke Europese Spoorwegruimte. Dat comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011.
2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 4 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

Artikel 14

Verslag

Uiterlijk [Publications Office: please insert the date 5 years after the date of application of the Regulation] voert de Commissie een evaluatie van deze verordening uit en dient ze bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in over haar belangrijkste bevindingen met betrekking tot de uitvoering ervan.

Artikel 15

Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Zij is van toepassing met ingang van [twaalf maanden na de inwerkingtreding].

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel,

Voor het Europees Parlement
De voorzitter

Voor de Raad
De voorzitter

FINANCIEEL EN DIGITAAL MEMORANDUM

1. KADER VAN HET VOORSTEL/INITIATIEF

1.1. Benaming van het voorstel/initiatief

Voorstel voor een VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD betreffende de verkoop van treintickets

1.2. Betrokken beleidsterreinen

Vervoer, digitale diensten.

1.3. Doelstellingen

1.3.1. Algemene doelstellingen

Een geïntegreerd ticket voor treinreizen met meerdere exploitanten bevorderen.

1.3.2. Specifieke doelstellingen

De volledigheid van het spoorwegaanbod van aanbieders van diensten voor onlineticketverkoop verbeteren.

1.3.3. Verwachte resultaten en gevolgen

Vermeld de gevolgen die het voorstel/initiatief zou moeten hebben op de begunstigden/doelgroepen.

Het voorstel zal naar verwachting de aantrekkelijkheid van het spoor vergroten door een groter deel van het bestaande aanbod gemakkelijk beschikbaar te maken bij aanbieders van diensten voor onlineticketverkoop en door combinaties van die producten, ook voor reizen met meerdere exploitanten, in een geïntegreerd ticket te bevorderen. Dit zal naar verwachting de modal shift aanmoedigen en zo bijdragen tot de doelstellingen van de Green Deal.

1.3.4. Prestatie-indicatoren

Vermeld de indicatoren voor de monitoring van de voortgang en de beoordeling van de resultaten

De belangrijkste mijlpalen die in aanmerking worden genomen voor het toezicht op de vooruitgang en de verwezenlijking van de doelstelling zijn i) de uitbreiding van het onlineaanbod van treintickets, waaronder geïntegreerde tickets voor reizen met meerdere exploitanten, en ii) de totstandbrenging van eerlijke en niet-discriminerende onderhandelingen over commerciële overeenkomsten tussen organisatoren van passagiersdiensten per spoor en aanbieders van diensten voor onlineticketverkoop. De vooruitgang bij de verwezenlijking van deze doelstelling zal worden gemonitord aan de hand van twee kernindicatoren: het aantal aanbieders van passagiersdiensten per spoor dat aanwezig is i) bij essentiële aanbieders van onlineticketverkoop voor spoorwegdiensten en ii) bij belangrijke aanbieders van diensten voor onlineticketverkoop.

1.4. Het voorstel/initiatief betreft:

- een nieuwe actie
- een nieuwe actie na een proefproject/voorbereidende actie⁴⁴
- de verlenging van een bestaande actie

⁴⁴ In de zin van artikel 58, lid 2, punt a) of b), van het Financieel Reglement.

de samenvoeging of ombuiging van een of meer acties naar een andere/een nieuwe actie

1.5. Motivering van het voorstel/initiatief

1.5.1. *Behoeften waarin op korte of lange termijn moet worden voorzien, met een gedetailleerd tijdschema voor de uitrol van het initiatief*

Enkele belangrijke eisen van het kader zijn:

- (a) De uitvoering door de spoorwegsector van de eisen voor gegevensuitwisseling die zijn vastgesteld in de technische specificatie inzake interoperabiliteit inzake het subsysteem telematica, die begin 2026 is vastgesteld.
- (b) De adequate handhaving door de nationale toezichhoudende instanties voor de spoorwegen van de naleving van deze verordening. De verordening is van toepassing vanaf twaalf maanden na de inwerkingtreding, wat ongeveer de tweede helft van 2028 zou zijn.
- (c) DG MOVE is van plan om vóór de inwerkingtreding informatiebijeenkomsten met belanghebbenden te organiseren om een soepele uitvoering te waarborgen.

1.5.2. *Meerwaarde van het optreden van de EU (deze kan het resultaat zijn van verschillende factoren, bijvoorbeeld coördinatiewinst, rechtszekerheid, grotere doeltreffendheid of complementariteit). Voor de toepassing van dit punt wordt onder "meerwaarde van het optreden van de EU" verstaan de waarde die het optreden van de Unie oplevert boven op de waarde die door een optreden van alleen de lidstaten zou zijn gecreëerd.*

Optreden op EU-niveau is gerechtvaardigd omdat de lidstaten op zich de doelstellingen van het voorgestelde optreden niet voldoende kunnen verwezenlijken. Hoewel op regionaal of nationaal niveau wettelijke maatregelen ontwikkeld kunnen worden voor organisatoren van passagiersdiensten per spoor en diensten voor onlineticketverkoop, vereist de continuïteit van het vervoerssysteem van de EU een EU-brede aanpak, met name op het gebied van het spoor. Een versnipperd ticketaanbod creëert belemmeringen voor naadloos internationaal reizen en beperkt de doeltreffendheid van multimodale vervoersoplossingen en van overheidsfinanciering van spoorweginfrastructuur en diensten in het kader van openbaredienstverplichtingen. Optreden op EU-niveau kan deze belemmeringen helpen wegnemen door werkwijzes voor het delen van gegevens te harmoniseren, onderhandelingen over overeenkomsten te verplichten en te vereenvoudigen en concurrentie te bevorderen.

1.5.3. *Nuttige ervaring die bij soortgelijke activiteiten in het verleden is opgedaan*

Er kunnen lessen worden getrokken uit de luchtvaartsector en meer in het bijzonder uit de gedragscode voor geautomatiseerde boekingsystemen: Verordening (EEG) nr. 2299/89 van de Raad⁴⁵ werd vastgesteld om de gelijke behandeling te waarborgen van alle luchtvaartmaatschappijen waarvan de vluchten in een geautomatiseerd boekingsstelsel waren opgenomen, teneinde de concurrentie tussen luchtvaartmaatschappijen in de sector van de indirecte distributie van

⁴⁵ Verordening (EEG) nr. 2299/89 van de Raad van 24 juli 1989 betreffende gedragsregels voor geautomatiseerde boekingsystemen, PB L 220 van 29.7.1989, blz. 1.

vliegtickets te bevorderen. Er werden eisen ingevoerd om resultaten op een onbevooroordeelde wijze weer te geven, die de moedermaatschappijen van het geautomatiseerde boekingsysteem (of andere luchtvaartmaatschappijen) niet bevooroordeelde, om ervoor te zorgen dat moedermaatschappijen hun eigen geautomatiseerde boekingsysteem niet bevooroordeelden ten opzichte van de andere, en om ervoor te zorgen dat reisbureaus en ten slotte consumenten zonder vooringenomenheid toegang hadden tot het aanbod. De gedragscode voor geautomatiseerde boekingsystemen werd in 2020 geëvalueerd. In de evaluatie werd geconcludeerd dat de doelstellingen van i) te zorgen voor een gelijk speelveld en ii) het vergroten van de transparantie nog steeds relevant waren. Uit de evaluatie bleek dat de code niet volledig heeft gezorgd voor een gelijk speelveld voor alle deelnemende luchtvaartmaatschappijen wat betreft de toegang tot en het gebruik van geautomatiseerde boekingsystemen, aangezien de code niet heeft geleid tot een beter evenwicht tussen de onderhandelingspositie van luchtvaartmaatschappijen van verschillende omvang en geautomatiseerde boekingsystemen. In de evaluatie werd echter geconcludeerd dat de transparantie-eisen, in de vorm van de neutrale weergave, nog steeds belangrijk waren, aangezien reisbureaus (zowel offline als online) en zakenreisbureaus nog steeds sterk afhankelijk waren van gegevens van geautomatiseerde boekingsystemen, met name voor zakenreizen. Tot slot werd in de evaluatie geconcludeerd dat het bevorderen van multimodaal en spoorvervoer weliswaar nog steeds belangrijk was, maar dat dat moest worden nagestreefd door middel van bredere initiatieven in plaats van specifieke regels voor geautomatiseerde boekingsystemen.

1.5.4. Verenigbaarheid met het meerjarig financieel kader en eventuele synergie met andere passende instrumenten

Het voorstel is in overeenstemming met andere EU-instrumenten en het relevante EU-beleid, en vooral met:

Het digitale vervoersbeleid: In het kader van de gedelegeerde verordening betreffende multimodale reisinformatiediensten moeten de lidstaten nationale toegangspunten opzetten die voor gegevensgebruikers een centraal toegangspunt vormen tot statische, historische, waargenomen en dynamische reis- en verkeersgegevens van verschillende vervoerswijzen, met het oog op het verlenen van multimodale reisinformatiediensten. Voor de uitwisseling tussen aanbieders van diensten voor onlineticketverkoop die boekingen of ticketverkoop kunnen aanbieden, zijn echter aanvullende gegevens nodig (bv. realtimetarieven).

Het horizontale gegevensbeleid: Ter aanvulling van de algemene beginselen van de digitale marktenverordening zijn in het voorstel voor een verordening betreffende de verkoop van treintickets sectorale maatregelen opgenomen om transparante consumenteninformatie te verbeteren en een gelijk speelveld voor de verkoop van treintickets tussen belanghebbenden te bevorderen. Het voorstel voor een verordening betreffende de verkoop van treintickets vormt een aanvulling op de bepalingen van de digitaledienstenverordening, aangezien het ook een veilige, voorspelbare en betrouwbare onlineomgeving ondersteunt. Wisselwerkingen met de dataverordening komen tot stand door middel van geharmoniseerde regels voor het delen van data, waaronder regels voor het delen van data tussen bedrijven en overheden (B2G) en regels over oneerlijke contractuele bedingen.

Het beleid over handelspraktijken: De herziene richtlijn betreffende oneerlijke handelspraktijken verbiedt achter te houden dat het een betaalde reclame betreft of

dat er is betaald voor een hogere rangschikking van producten in de zoekresultaten van onlinedistributieplatforms. Die regels vormen een aanvulling op het voorstel voor een verordening betreffende de verkoop van treintickets, dat aanbieders van spoorwegdiensten het recht geeft om aanwezig te zijn bij de belangrijkste aanbieders van onlineticketverkoop voor spoorwegdiensten.

1.5.5. *Beoordeling van de verschillende beschikbare financieringsopties, waaronder mogelijkheden voor herschikking*

De terugkerende aanpassingskosten voor de Europese Commissie houden verband met de verplichting voor de Europese Commissie om essentiële aanbieders van onlineticketverkoop voor spoorwegdiensten met een aanmerkelijke aanwezigheid op de markt aan te wijzen, te coördineren met nationale toezichthoudende instanties en de respectieve nationale markten te monitoren. Aangenomen wordt dat daarvoor vanaf 2028 jaarlijks twee vte's nodig zullen zijn.

1.6. Duur en van het voorstel/initiatief en van de financiële gevolgen ervan

beperkte geldigheidsduur

- van kracht vanaf [DD/MM]JJJJ tot en met [DD/MM]JJJJ
- financiële gevolgen vanaf JJJJ tot en met JJJJ voor vastleggingskredieten en vanaf JJJJ tot en met JJJJ voor betalingskredieten.

onbeperkte geldigheidsduur

uitvoering met een opstartperiode vanaf 2028 tot en met 2030,
gevolgd door een volledige uitvoering.

1.7. Wijzen van uitvoering van de begroting

Direct beheer door de Commissie

- door haar diensten, waaronder het personeel in de delegaties van de Unie
- door de uitvoerende agentschappen

Gedeeld beheer met de lidstaten

Indirect beheer door begrotingsuitvoeringstaken toe te vertrouwen aan:

- derde landen of de door hen aangewezen organen
- internationale organisaties en hun agentschappen (geef aan welke)
- de Europese Investeringsbank en het Europees Investeringsfonds
- de in de artikelen 70 en 71 van het Financieel Reglement bedoelde organen
- publiekrechtelijke organen
- privaatrechtelijke organen met een openbaredienstverleningstaak, voor zover zij zijn voorzien van voldoende financiële garanties
- privaatrechtelijke organen van een lidstaat, waaraan de uitvoering van een publiek-privaat partnerschap is toevertrouwd en die zijn voorzien van voldoende financiële garanties
- organen waaraan of personen aan wie de uitvoering van specifieke maatregelen op het gebied van het gemeenschappelijk buitenlands en veiligheidsbeleid in het kader van titel V van het Verdrag betreffende de Europese Unie is toevertrouwd en die worden genoemd in de betrokken basishandeling
- in een lidstaat gevestigde organen die onder het privaatrecht van een lidstaat of onder het Unierecht vallen en die in aanmerking komen om overeenkomstig sectorspecifieke regelgeving te worden belast met de uitvoering van middelen van de Unie of begrotingsgaranties, voor zover dergelijke organen onder zeggenschap staan van publiekrechtelijke organen of privaatrechtelijke organen met een openbaredienstverleningstaak, en beschikken over voldoende financiële garanties in de vorm van hoofdelijke aansprakelijkheid van de controlerende organen of gelijkwaardige financiële garanties, die voor elke actie beperkt kunnen blijven tot het maximumbedrag van de steun van de Unie.

Opmerkingen

--

2. BEHEERSMAATREGELEN

2.1. Regels inzake het toezicht en de verslagen

De voorgestelde maatregel is gericht op beleidsactie en monitoring en voorziet niet in inkomsten- of uitgavenbeheer, maar alleen in de aanwerving van extra personeel (twee vte's).

2.2. Beheers- en controlesystemen

2.2.1. Rechtvaardiging van de voorgestelde wijzen van uitvoering van de begroting, uitvoeringsmechanismen voor financiering, betalingsvoorwaarden en controlestrategie

De uitgaven voor deze maatregelen worden beheerd overeenkomstig bedrijfsprocessen.

2.2.2. Informatie over de vastgestelde risico's en het systeem of de systemen voor interne controle die zijn opgezet om die risico's te beperken

De Commissie zal het beheer van de arbeidsovereenkomsten grondig controleren en DG MOVE moet zich houden aan strenge ethische normen. Het wetgevingsvoorstel houdt geen inning van ontvangsten in en vergt geen aanvullend controlemechanisme.

2.2.3. Raming en motivering van de kosteneffectiviteit van de controles (verhouding tussen de controlekosten en de waarde van de desbetreffende financiële middelen) en evaluatie van het verwachte foutenrisico (bij betaling en bij afsluiting)

Het algemene foutenniveau zal naar verwachting erg laag zijn en wordt reeds gedekt door de bestaande controleomgeving. Naar verwachting zullen geen geautomatiseerde controles nodig zijn.

2.3. Maatregelen ter voorkoming van fraude en onregelmatigheden

Het wetgevingsvoorstel houdt geen inning van ontvangsten door DG MOVE in. De uitgaven zijn bedoeld voor de aanwerving van extra personeel. Het risico op fraude en onregelmatigheden wordt zeer laag ingeschat en wordt gedekt door de bestaande controles. In 2020 heeft DG MOVE zijn fraudebestrijdingsstrategie herzien overeenkomstig de richtsnoeren van OLAF; een volgende update is gepland voor 2026. De lokale strategie omvat relevante acties voor bewustmaking rond fraudepreventie en specifieke risicobeoordelingsacties, en zorgt voor effectieve en efficiënte samenwerking met onderzoeksorganen. Het institutionele kader garandeert dat externe (Europese Rekenkamer) en interne (IAS) auditors recht hebben op toegang tot informatie, gebouwen en personeel.

3. GERAAMDE FINANCIËLE GEVOLGEN VAN HET VOORSTEL/INITIATIEF

3.1. Rubrieken van het meerjarig financieel kader en betrokken begrotingsonderdelen voor uitgaven

Bestaande begrotingsonderdelen

In volgorde van de rubrieken van het meerjarig financieel kader en de begrotingsonderdelen.

Rubriek van het meerjarig financieel kader	Begrotingsonderdeel	Soort uitgave	Bijdrage			
	Nummer	GK/NGK ⁴⁶	van EVA-landen ⁴⁷	van kandidaat-lidstaten en potentiële kandidaten ⁴⁸	van andere derde landen	andere bestemmings-ontvangsten
4	<i>Begrotingsonderdeel zal beschikbaar zijn zodra we over de nieuwe MFK-begrotingsstructuur beschikken</i>	NGK	NEE	NEE	NEE	NEE

⁴⁶ GK = gesplitste kredieten/NGK = niet-gesplitste kredieten.

⁴⁷ EVA: Europese Vrijhandelsassociatie.

⁴⁸ Kandidaat-lidstaten en, in voorkomend geval, potentiële kandidaten van de Westelijke Balkan.

3.2. Geraamde financiële gevolgen van het voorstel inzake kredieten

3.2.1. Samenvatting van de geraamde gevolgen voor de beleidskredieten

- Voor het voorstel/initiatief zijn geen beleidskredieten nodig
- Voor het voorstel/initiatief zijn beleidskredieten nodig, zoals hieronder nader wordt beschreven

in miljoenen euro's (tot op drie decimalen)

Rubriek van het meerjarig financieel kader		4				"Administratieve uitgaven" ⁴⁹			TOTAAL MFK 2028-2034
		Jaar 2028	Jaar 2029	Jaar 2030	Jaar 2031	Jaar 2032	Jaar 2033	Jaar 2034	
DG: MOVE									
Personele middelen		0,388	0,388	0,388	0,388	0,388	0,388	0,388	2,716
Andere administratieve uitgaven		0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	0,070
TOTAAL DG MOVE	Kredieten	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	2,786

TOTAAL kredieten onder RUBRIEK 4 van het meerjarig financieel kader	(totaal vastleggingen = totaal betalingen)	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	2,786
--	---	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	--------------

⁴⁹ De benodigde kredieten moeten worden bepaald aan de hand van de gemiddelde jaarlijkse kostencijfers die beschikbaar zijn op de desbetreffende BUDGpedia-webpagina.

in miljoenen euro's (tot op drie decimalen)

		Jaar 2028	Jaar 2029	Jaar 2030	Jaar 2031	Jaar 2032	Jaar 2033	Jaar 2034	TOTAAL MFK 2028- 2034
TOTAAL kredieten onder de RUBRIEKEN 1 tot en met 4	Vastleggingen	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	2,786
van het meerjarig financieel kader	Betalingen	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	2,786

3.2.3. Samenvatting van de geraamde gevolgen voor de administratieve kredieten

- Voor het voorstel/initiatief zijn geen administratieve kredieten nodig
- Voor het voorstel/initiatief zijn administratieve kredieten nodig, zoals hieronder nader wordt beschreven

3.2.3.1. Kredieten uit goedgekeurde begroting

GOEDGEKEURDE KREDIETEN	Jaar	Jaar	Jaar	Jaar	Jaar	Jaar	Jaar	TOTAAL 2028- 2034
	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	
RUBRIEK 4								
Personele middelen	0,388	0,388	0,388	0,388	0,388	0,388	0,388	2,716
Andere administratieve uitgaven	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	0,070
Subtotaal RUBRIEK 4	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	2,786
Buiten RUBRIEK 4								
Personele middelen	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Andere administratieve uitgaven	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Subtotaal buiten RUBRIEK 4	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAAL	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	2,786

De geraamde gevolgen voor de uitgaven en het personeelsbestand voor 2028 en daarna worden louter ter illustratie verstrekt en lopen niet vooruit op het volgende meerjarig financieel kader. De financieringsbron en de omvang van de financiële vastlegging van de Unie voor de periode na 2027 blijven afhankelijk van het resultaat van de interinstitutionele onderhandelingen over het MFK 2028-2034 en zullen daarna worden vastgesteld via de jaarlijkse begrotingsprocedure. Alle kredieten en personeelstoewijzingen vanaf 2028 zijn indicatief.

3.2.4. Geraamde personeelsbehoeften

- Voor het voorstel/initiatief zijn geen personele middelen nodig
- Voor het voorstel/initiatief zijn personele middelen nodig, zoals hieronder nader wordt beschreven

3.2.4.1. Gefinancierd uit goedgekeurde begroting

Raming in voltijdequivalenten (vte's)

GOEDGEKEURDE KREDIETEN	Jaar 2028	Jaar 2029	Jaar 2030	Jaar 2031	Jaar 2032	Jaar 2033	Jaar 2034
•Posten opgenomen in de lijst van het aantal ambten (ambtenaren en tijdelijke functionarissen)							
20 01 02 01 (centrale diensten en vertegenwoordigingen van de Commissie)	2	2	2	2	2	2	2
20 01 02 03 (EU-delegaties)	0	0	0	0	0	0	0
(Onderzoek onder contract)	0	0	0	0	0	0	0
(Eigen onderzoek)	0	0	0	0	0	0	0
Andere begrotingsonderdelen (te vermelden)	0	0	0	0	0	0	0

GOEDGEKEURDE KREDIETEN	Jaar 2028	Jaar 2029	Jaar 2030	Jaar 2031	Jaar 2032	Jaar 2033	Jaar 2034
• Extern personeel (in vte's)							
20 02 01 (AC, END van de "totale financiële middelen")	0	0	0	0	0	0	0
20 02 03 (AC, AL, END en JPD in de EU-delegaties)	0	0	0	0	0	0	0
Admin. ondersteuning [XX.01.YY.YY]	• centrale diensten	0	0	0	0	0	0
	• EU-delegaties	0	0	0	0	0	0
(AC, END – onderzoek onder contract)	0	0	0	0	0	0	0
(AC, END – eigen onderzoek)	0	0	0	0	0	0	0
Andere begrotingsonderdelen (te vermelden) – rubriek 4	0	0	0	0	0	0	0
Andere begrotingsonderdelen (te vermelden) – buiten rubriek 4	0	0	0	0	0	0	0
TOTAAL	2	2	2	2	2	2	2

Aantal personeelsleden dat nodig is voor de uitvoering van het voorstel (in vte's):

	Uit te voeren door bestaand personeel van de diensten van de Commissie	Uitzonderlijk aanvullend personeel*		
		Te financieren uit rubriek 7 of onderzoek	Te financieren uit BA-onderdeel	Te financieren uit vergoedingen
Personeelsformatieposten	2		n.v.t.	0
Extern personeel (AC, END, INT)		0	0	0

Beschrijving van de uit te voeren taken door:

Ambtenaren en tijdelijk personeel	Het extra werk voor de uitvoering van de verordening vereisen een interne herschikking van twee personeelsformatieposten vanaf de vaststelling van de verordening. Dat extra werk heeft betrekking op de aanwijzing van essentiële aanbieders van onlineticketverkoop voor spoorwegdiensten op het niveau van de lidstaten. Bij de verordening
-----------------------------------	--

	<p>wordt de verplichting voor de Commissie ingevoerd om essentiële aanbieders van onlineticketverkoop voor spoorwegdiensten aan te wijzen. Daarvoor moet de Commissie kennisgevingen van de lidstaten behandelen en toezicht houden op de ontwikkelingen en op de markt om ervoor te zorgen dat alle relevante dienstverleners kennisgeving doen. De Commissie moet mogelijk ook klachten en verder onderzoek in verband met de aanwijzingsprocedure behandelen. Na verloop van tijd zal de Commissie de ontwikkelingen moeten monitoren en de lijst van aangewezen entiteiten (met mogelijke toevoegingen of schrappingen van de lijst) moeten beheren. Voorts is coördinatie met de nationale toezichthoudende instanties nodig: de Commissie moet de kennisgevingen van de lidstaten controleren, samenwerken met de nationale handhavingsinstanties en dynamische lijsten op haar website publiceren en bijwerken. Het terugkerende proces van de beoordeling van ontvangen kennisgevingen, het toezicht op de EU-markt en de coördinatie met nationale toezichthoudende instanties vereist specifieke, zeer gespecialiseerde capaciteit, met name met het oog op de specifieke spoorwegeisen.</p> <p>Daarom zijn er twee vte's gepland om de coördinatie te stroomlijnen, vertragingen bij aanwijzingen te verminderen en een nauwkeurig, actueel openbaar register bij te houden, waardoor de markttransparantie en doeltreffende handhaving in het kader van het nieuwe regelgevingskader worden gewaarborgd. Vanwege de vereiste zeer gespecialiseerde kennis en de combinatie van vaardigheden (gespecialiseerde achtergrond van het vergelijkend onderzoek in combinatie met juridische redactionele vaardigheden) kan aan de behoeften worden voldaan met twee AD-posten.</p>
Extern personeel	

3.2.5. *Overzicht van het geschatte effect op investeringen die met digitale technologie samenhangen*

Verplicht: in onderstaande tabel moet de beste schatting worden gegeven van de met digitale technologie samenhangende investeringen die uit het voorstel/initiatief voortvloeien.

De kredieten onder rubriek 7 moeten in uitzonderlijke gevallen in het desbetreffende onderdeel worden opgenomen, indien vereist voor de uitvoering van het voorstel/initiatief.

De kredieten onder de rubrieken 1 t/m 6 moeten worden weergegeven als "IT-beleidsuitgaven inzake operationele programma's". Deze uitgaven betreffen het operationele budget dat gebruikt moet worden voor hergebruik, koop of ontwikkeling van IT-platforms of tools die rechtstreeks verband houden met de uitvoering van het initiatief, alsook daarmee verband houdende investeringen (bv. licenties, studies, gegevensopslag enz.). De in deze tabel vermelde informatie moet in overeenstemming zijn met de gegevens in deel 4, "Digitale dimensies".

TOTAAL Digitale en IT-kredieten	Jaar 2024	Jaar 2025	Jaar 2026	Jaar 2027	TOTAAL MFK 2021-2027
RUBRIEK 7					
IT-uitgaven (algemeen)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Subtotaal RUBRIEK 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Buiten RUBRIEK 7					
IT-beleidsuitgaven inzake operationele programma's	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Subtotaal buiten RUBRIEK 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAAL					
	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.6. Verenigbaarheid met het huidige meerjarig financieel kader

Het voorstel/initiatief:

- kan volledig worden gefinancierd door middel vanerschikking binnen de relevante rubriek van het meerjarig financieel kader (MFK)
- vereist een beroep op de niet-toegewezen marge in de desbetreffende rubriek van het MFK en/of op de speciale instrumenten zoals gedefinieerd in de MFK-verordening
- vereist een herziening van het MFK

3.2.7. Bijdragen van derden

Het voorstel/initiatief:

- voorziet niet in medefinanciering door derden
- voorziet in medefinanciering door derden, zoals hieronder wordt geraamd:

Kredieten in miljoenen euro's (tot op drie decimalen)

	Jaar 2024	Jaar 2025	Jaar 2026	Jaar 2027	Totaal
Medefinancieringsbron					
TOTAAL medegefinancierde kredieten					

3.3. Geraamde gevolgen voor de ontvangsten

- Het voorstel/initiatief heeft geen financiële gevolgen voor de ontvangsten
- Het voorstel/initiatief heeft de hieronder beschreven financiële gevolgen:
 - voor de eigen middelen
 - voor overige ontvangsten
 - geef aan of de ontvangsten worden toegewezen aan de begrotingsonderdelen voor uitgaven

in miljoenen euro's (tot op drie decimalen)

Begrotingsonderdeel ontvangsten:	voor	Voor het lopende begrotingsjaar beschikbare kredieten	Gevolgen van het voorstel/initiatief ⁵⁰			
			Jaar 2024	Jaar 2025	Jaar 2026	Jaar 2027
Artikel						

Vermeld voor de toegewezen ontvangsten de betrokken begrotingsonderdelen voor uitgaven.

Andere opmerkingen (bv. over de methode/formule voor de berekening van de gevolgen voor de ontvangsten of andere informatie).

4. DIGITALE DIMENSIES

4.1. Voorschriften met digitale relevantie

Indien wordt geoordeeld dat het beleidsinitiatief geen voorschriften met digitale relevantie omvat: geef een toelichting waarom geen digitale middelen worden gebruikt.

Het initiatief heeft geen voorschriften met digitale relevantie. Het heeft geen betrekking op de verlening van een openbare dienst. Het legt bepaalde marktspelers verplichtingen op het gebied van de onlineverkoop van treintickets op. De gegevensuitwisseling als gevolg van die verplichtingen moet worden gestructureerd in overeenstemming met de bestaande wetgeving, met name de technische specificatie inzake interoperabiliteit inzake het subsysteem telematica (TSI TEL; Uitvoeringsverordening (EU) 2026/253 van de Commissie), die in februari 2026 is vastgesteld.

Zo niet, vermeld in de onderstaande tabel de voorschriften met digitale relevantie:

Verwijzing naar voorschrift	Beschrijving van voorschrift	Betrokken actor(en)	Processen op hoog niveau	op	Categorieën

⁵⁰ Voor traditionele eigen middelen (douanerechten en suikerheffingen) moeten nettobedragen worden vermeld, d.w.z. na aftrek van 20 % aan inningskosten.

Verwijzing naar voorschrift	Beschrijving van voorschrift	Betrokken actor(en)	Processen op hoog niveau	Categorieën

4.2. Data

Met dit initiatief wordt geen nieuwe rapportageverplichting ingevoerd, aangezien er bestaande verplichtingen uit hoofde van Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1100 van de Commissie gebruikt worden. Noodzakelijke uitwisselingen van gegevens tussen belanghebbenden vinden plaats op basis van een commerciële overeenkomst en vallen onder Uitvoeringsverordening (EU) 2026/253 van de Commissie.

4.3. Digitale oplossingen

Met dit initiatief wordt geen digitale oplossing ingevoerd.

4.4. Interoperabiliteitsbeoordeling

Met dit initiatief worden geen digitale overheidsdiensten ingevoerd.

4.5. Maatregelen ter ondersteuning van de digitale uitvoering

Geen eisen van digitaal belang vastgesteld in punt 4.1.