

COM(2026) 231 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUINZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2025/2026

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 09 juin 2026

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 09 juin 2026

TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT

Proposition de Règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la
réservation multimodale et abrogeant le règlement (CE) n° 80/2009

E 20664



COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 13.5.2026
COM(2026) 231 final

2026/0113 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relatif à la réservation multimodale et abrogeant le règlement (CE) n° 80/2009

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

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• Justification et objectifs de la proposition

La présente proposition, ainsi que la proposition de règlement sur la billetterie ferroviaire et la proposition de révision du règlement sur les droits des voyageurs ferroviaires¹, visent à relever les défis recensés dans les orientations politiques pour la Commission européenne 2024-2029².

Les passagers demeurent confrontés à des obstacles importants lorsqu'ils tentent de rechercher, de comparer, de combiner et de réserver des options de voyage. Une analyse de 100 itinéraires représentatifs dans l'Union a révélé que des options multimodales étaient disponibles dans 76 % des cas. Malgré cela, très peu de services numériques de mobilité multimodale proposaient des options dans différents modes de transport, et celles-ci étaient rarement combinées. De plus, une enquête Eurobaromètre réalisée en 2024 auprès de 26 000 citoyens de l'Union a révélé qu'un tiers des personnes interrogées n'avait jamais réservé de trajet multimodal ou impliquant plusieurs opérateurs. Parmi celles qui l'avaient fait, plus d'un tiers avaient rencontré des difficultés lors de la réservation, telle que l'impossibilité de trouver des combinaisons adaptées ou d'acheter tous les billets requis en un seul endroit, ces difficultés étant encore plus marquées pour les billets de train.

La présente proposition vise à remédier au manque de transparence, aux conditions inéquitables et aux conditions de concurrence inégales sur le marché de la billetterie numérique pour le transport de voyageurs, sur tous les services numériques de mobilité multimodale actifs dans les transports aériens, ferroviaires, routiers et par voie d'eau. À son tour, elle améliorera le fonctionnement du marché de la distribution des billets, ce qui permettra aux voyageurs de trouver toutes les options disponibles, y compris les options multimodales. En conséquence, la compétitivité du marché des services de transport s'en trouvera également améliorée.

Ces objectifs sont également alignés sur les objectifs de la stratégie de mobilité durable et intelligente³ visant à améliorer la compétitivité du secteur des transports et à faire de la mobilité multimodale une réalité.

• Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d'action

La présente proposition a été coordonnée avec la proposition de règlement sur la billetterie ferroviaire et la proposition de révision du règlement sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, afin de garantir un cadre cohérent qui favorise les billets ferroviaires uniques et le bon fonctionnement du marché de la billetterie numérique.

La proposition abroge le code de conduite pour l'utilisation de systèmes informatisés de réservation (ci-après le «code de conduite SIR»⁴), tout en reprenant et en actualisant les dispositions du code de conduite SIR qui restent pertinentes.

¹ JO L 172 du 17.5.2021, p. 1.

² Le choix de l'Europe: orientations politiques pour la prochaine Commission européenne 2024-2029. «Le transport ferroviaire transfrontière reste trop compliqué pour de nombreux citoyens. Les citoyens devraient pouvoir utiliser des systèmes de réservation ouverts pour acheter des voyages transeuropéens auprès de plusieurs prestataires, sans perdre leur droit à un remboursement ou à un dédommagement sous forme de voyage. À cette fin, nous proposerons un règlement prévoyant un système unique de réservation et de billetterie numériques, afin que les Européens puissent acheter un billet unique sur une plateforme unique et bénéficier, pour l'ensemble de leur voyage, des droits accordés aux passagers».

³ COM(2020) 789 final.

La proposition s'inscrit dans le droit fil d'autres actes législatifs de l'Union relatifs aux services d'information numériques, en particulier la directive sur les systèmes de transport intelligents (ci-après la «directive STI»)⁵, qui établit un cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport. Le règlement délégué relatif aux services d'informations sur les déplacements multimodaux⁶ impose aux États membres d'établir des points d'accès nationaux constituant un point d'accès unique aux données statiques, historiques, observées et dynamiques relatives aux déplacements et à la circulation pour les différents modes de transport, en vue de fournir des services d'informations sur les déplacements multimodaux aux utilisateurs finaux. En s'attaquant aux obstacles au développement des services numériques de mobilité multimodale pour la réservation, la commande ou la billetterie, la présente proposition complète donc la législation existante.

En outre, en établissant des mesures sectorielles en ce qui concerne les services numériques de mobilité multimodale, la présente proposition n'a pas d'incidence sur l'application du règlement sur les services numériques⁷, du règlement sur les marchés numériques⁸ et du règlement sur les données⁹, mais vient les compléter. La proposition complètera également la directive révisée sur les pratiques commerciales déloyales¹⁰ par des mesures qui garantissent que les résultats de recherche sur les services numériques de mobilité multimodale sont affichés de manière neutre (en établissant une liste de critères de classement obligatoires) et qui interdisent l'autopréférence et la mise en avant payante en n'autorisant les contenus annoncés que sous certaines conditions.

- **Cohérence avec les autres politiques de l'Union**

Une vérification de la cohérence climatique a été effectuée. Comme le montre le document de travail des services de la Commission, la proposition est cohérente avec les objectifs environnementaux du pacte vert pour l'Europe¹¹ et de la loi européenne sur le climat¹².

En exigeant des services numériques de mobilité multimodale qu'ils affichent des informations sur les émissions de gaz à effet de serre et de CO₂, la présente proposition contribuera également à la réalisation des objectifs des initiatives CountEmissionsEU et label «émissions de vol»¹³, qui établissent un cadre commun pour calculer et déclarer les émissions de gaz à effet de serre liées aux transports. Des informations transparentes appliquées à tous les modes de transport permettront aux passagers de choisir les options de voyage les plus durables.

Enfin, la proposition contribue à la réalisation des objectifs énoncés dans le rapport de la Commission au Conseil sur la mise en œuvre du programme européen pour le tourisme 2030¹⁴, qui mentionne la multimodalité comme un facteur clé de compétitivité dans le secteur du tourisme. Dans l'ensemble, cette initiative vise à promouvoir un système de transport plus multimodal et plus durable et à contribuer aux objectifs de développement durable n° 3 («Permettre à tous de vivre en bonne santé et promouvoir le bien-être de tous à tout âge»),

⁴ JO L 35 du 4.2.2009, p. 47.

⁵ JO L 207 du 6.8.2010, p. 1.

⁶ JO L, 2024/490 du 13.2.2024.

⁷ JO L 277 du 27.10.2022, p. 1.

⁸ JO L 265 du 12.10.2022, p. 1.

⁹ JO L, 2023/2854 du 22.12.2023.

¹⁰ JO L 149 du 11.6.2005, p. 22.

¹¹ COM(2019) 640 final.

¹² JO L 243 du 9.7.2021, p. 1.

¹³ JO L, 2024/3170 du 31.12.2024.

¹⁴ COM(2025) 763 final.

n° 11 («Faire en sorte que les villes et les établissements humains soient ouverts à tous, sûrs, résilients et durables») et n° 13 («Prendre d'urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions»).

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

• Base juridique

La base juridique de la présente initiative est l'article 91, paragraphe 1, point d), et l'article 100, paragraphe 2, du titre VI. L'article 91 et l'article 100, paragraphe 2, établissent la prérogative de l'Union de poursuivre les objectifs des traités dans le cadre d'une politique commune des transports et de fixer les règles appropriées à cette fin. En contribuant au fonctionnement du marché de la distribution des billets de transport conformément aux objectifs fixés dans la stratégie de mobilité durable et intelligente¹⁵, cette initiative s'inscrit dans le cadre de la politique commune des transports. Le marché de la distribution des billets de transport englobe les services intrinsèquement liés aux services de transport. L'initiative tient donc compte des particularités des transports. La mise en œuvre de cette initiative n'aura pas d'incidence sur le niveau de vie et l'emploi dans certaines régions, ni sur l'exploitation des équipements de transport.

• Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)

Bien que certains défis liés à la distribution des billets et à l'accès numérique aux billets de train soient abordés au niveau national ou régional, une approche à l'échelle de l'Union européenne est nécessaire pour réduire l'incidence transfrontière de ces défis sur les voyages longue distance au sein de l'Union et pour garantir le bon fonctionnement du système de transport européen.

Les divergences entre les États membres dans la manière dont ils mettent en œuvre les nouvelles règles relatives à la distribution des billets pourraient fragmenter davantage le marché, augmenter les coûts et réduire les avantages pour les services numériques de mobilité multimodale, les autorités, les opérateurs et les usagers des transports. Une intervention au niveau de l'Union est donc nécessaire pour éviter de grandes variations dans les stratégies des États membres et d'éventuelles conséquences involontaires.

• Proportionnalité

La proposition impose à tous les fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale de respecter les règles relatives à l'affichage neutre et à leurs critères de classement, au partage des informations commerciales, à l'affichage des informations sur les émissions de gaz à effet de serre et les émissions d'équivalent dioxyde de carbone (lorsqu'elles sont mises à la disposition des fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale par les opérateurs de transport) et au partage des données avec les autorités chargées des transports. Les fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale qui sont des petites et moyennes entreprises (PME) sont exclus du champ d'application de la présente proposition.

Les mesures plus strictes, c'est-à-dire celles qui établissent les conditions régissant les accords commerciaux entre les fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale et les opérateurs de transport, sont limitées aux fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale jugés indispensables. Dans le segment entreprise à consommateur (B2C), cette désignation ne s'applique qu'aux fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale qui satisfont aux critères de seuil définis dans la présente proposition. Dans le segment du commerce interentreprises (B2B), tous les fournisseurs de services numériques de

¹⁵ COM(2020) 789 final.

mobilité multimodale sont considérés comme indispensables, en raison de leur rôle stratégique d'intermédiaire entre les agents de voyages et les opérateurs de transport. Cette approche garantit que les obligations réglementaires les plus strictes sont imposées exclusivement aux entités qui sont en mesure d'exercer une influence significative sur les opérateurs de transport, y compris la capacité d'imposer des conditions commerciales déloyales. En outre, cette approche est pleinement proportionnée, car elle limite l'action au niveau de l'Union à ce qui est nécessaire pour remédier à une défaillance manifeste du marché. En ce sens, elle n'oblige pas les fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale à conclure des accords commerciaux, mais établit plutôt un cadre pour garantir l'équité de ces accords lorsqu'ils existent. Ce faisant, les mesures proposées favorisent le bon fonctionnement du marché de la billetterie des transports tout en préservant la proportionnalité.

- **Choix de l'instrument**

Pour garantir le bon fonctionnement du marché de la billetterie numérique, une approche commune est nécessaire afin que les conditions soient harmonisées dans l'ensemble de l'Union. Le meilleur moyen d'y parvenir est d'adopter un règlement.

3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS *EX POST*, DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

- **Évaluations *ex post*/bilans de qualité de la législation existante**

Les systèmes informatisés de réservation (SIR) sont un type particulier de services numériques de mobilité multimodale actifs dans le segment B2B. Un code de conduite a été adopté en 1989 pour prévenir d'éventuels comportements anticoncurrentiels de la part des SIR. Il a ensuite été révisé en 2009 afin de réglementer les transactions B2B entre les fournisseurs de SIR, d'une part, et les transporteurs aériens et ferroviaires et les agents de voyage, d'autre part. Le code de conduite a ensuite été évalué en 2020, afin de déterminer si, à la lumière de l'évolution du marché et de la technologie dans la distribution des billets B2B, il était toujours pertinent pour atteindre les objectifs suivants: i) prévenir les distorsions de concurrence entre les SIR détenus par des transporteurs associés; ii) garantir une concurrence loyale et effective entre les transporteurs; iii) et s'il restait adapté à sa finalité face à une législation horizontale plus large. L'évaluation a conclu que le code de conduite n'avait pas permis de garantir des conditions de concurrence pleinement équitables pour tous les transporteurs participants en ce qui concerne l'accès aux services SIR et leur utilisation, car il n'avait pas permis d'améliorer l'équilibre du pouvoir de négociation entre les transporteurs aériens de tailles différentes en ce qui concerne les SIR. Certains transporteurs aériens ont fait part de leurs préoccupations concernant des clauses spécifiques figurant dans leurs contrats avec les fournisseurs de SIR, qui réduisaient la capacité des compagnies aériennes à utiliser d'autres systèmes ou technologies de réservation. En outre, l'évaluation a conclu que les exigences de transparence, c'est-à-dire un affichage neutre, restaient importantes, étant donné que les agences de voyages, tant hors ligne qu'en ligne, et les sociétés de gestion de voyages dépendaient encore fortement des SIR, en particulier pour les voyages d'affaires. L'évaluation a également conclu qu'un traitement sectoriel spécifique des fournisseurs traditionnels de SIR n'était peut-être plus justifié compte tenu de l'évolution du marché et de la technologie dans la distribution des billets d'avion (utilisation accrue des services sur internet, émergence d'autres canaux et cession de la propriété des SIR par les compagnies aériennes).

- **Consultation des parties intéressées**

La présente proposition et la proposition de règlement sur la billetterie ferroviaire s'appuient sur la même analyse d'impact. Afin de préparer l'analyse d'impact, diverses activités de

consultation des parties intéressées ont été menées dans le but de recueillir des informations tant qualitatives (avis, points de vue, suggestions) que quantitatives (données, statistiques). Ces activités ont été menées entre 2020 et 2025, dans un premier temps uniquement aux fins de la révision du code de conduite SIR en décembre 2020, puis également aux fins de l'analyse d'impact à l'appui du règlement sur la réservation multimodale et d'un règlement sur la billetterie ferroviaire. Les citoyens ont été consultés à cinq reprises, en particulier pour deux analyses d'impact initiales, deux consultations publiques ouvertes en ligne et une enquête Eurobaromètre¹⁶.

En ce qui concerne le code de conduite SIR, une analyse d'impact initiale s'est déroulée du 9 juillet 2020 au 4 septembre 2020 afin de recueillir les retours d'information des parties intéressées. Au total, 13 réponses ont été reçues. En ce qui concerne la proposition relative au règlement sur la réservation multimodale, une analyse d'impact initiale s'est déroulée du 5 octobre 2021 au 2 novembre 2021 afin de recueillir les retours d'information des parties intéressées. Au total, 40 réponses ont été reçues. Une consultation publique ouverte pour le code de conduite SIR a été lancée par l'intermédiaire de la plateforme «Donnez votre avis!» de la Commission le 23 février 2021 et s'est déroulée jusqu'au 18 mai 2021. Au total, 23 réponses ont été communiquées par des citoyens et des organisations. Une consultation publique ouverte pour la proposition relative services numériques de mobilité multimodale a été lancée¹⁷ sur la plateforme «Donnez votre avis!» de la Commission le 1^{er} décembre 2021 et s'est déroulée jusqu'au 23 février 2022. Au total, 336 réponses ont été communiquées par des particuliers et des organisations.

Une enquête Eurobaromètre a été réalisée au cours de l'été 2024, dont les résultats ont été publiés par la Commission le 1^{er} avril 2025. L'objectif de l'enquête était de recueillir des informations sur les pratiques et les expériences en matière de réservation et de billetterie auprès d'un échantillon représentatif de la population de l'Union, âgée de 15 ans et plus, de chacun des 27 États membres. Au total, 25 805 entretiens ont été menés dans le cadre de l'enquête en ligne. L'enquête a fourni des informations sur les habitudes de voyage, les préférences et les expériences du public de l'Union, en particulier en ce qui concerne les voyages régionaux et longue distance. Elle a examiné des aspects essentiels, tels que: 1) la fréquence des déplacements pour les loisirs et le travail; 2) les facteurs influençant la planification des déplacements et les décisions de réservation; 3) les attitudes à l'égard des déplacements respectueux de l'environnement; 4) l'utilisation de différents modes de transport et les voyages multimodaux; 5) la facilité de réservation de voyages multimodaux et multiopérateurs; et 6) les obstacles à la combinaison de différents modes de transport ou opérateurs. Les résultats ont notamment mis en évidence les obstacles rencontrés lors de la recherche d'options de voyage durable en ligne, ainsi que la volonté de réserver des trajets de ce type. L'enquête a également mis en évidence les difficultés rencontrées par les personnes lors de la réservation de voyages multimodaux et multiopérateurs, ainsi que la charge supplémentaire qu'elles doivent supporter lorsqu'elles réservent des voyages ferroviaires multiopérateurs.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

L'analyse d'impact accompagnant la présente proposition reposait sur une étude externe réalisée par un consultant.

Les parties intéressées ont fourni une quantité importante d'informations supplémentaires au moyen d'activités de consultation ciblées (enquêtes, entretiens et ateliers). Il s'agissait

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

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

notamment d'informations détaillées sur la structure du marché et les pratiques commerciales dans les différents segments des flottes d'entreprise, ce qui a permis de confirmer les informations disponibles provenant d'études antérieures et d'étayer les hypothèses et l'analyse de modélisation.

Les informations reçues couvraient des aspects tels que les dispositions classiques (en particulier en ce qui concerne les frais de distribution) dans les accords commerciaux proposés par les services numériques de mobilité multimodale aux opérateurs, les pratiques d'affichage sur les services numériques de mobilité multimodale, les tendances sur le marché de la distribution numérique et le marché de la distribution B2B; les interactions entre les SIR, les agents de voyage et les transporteurs, ainsi que la part et le rôle des PME dans différents types de services numériques de mobilité multimodale.

Dans l'ensemble, l'analyse d'impact s'est appuyée sur un grand nombre de sources complètes représentatives des différents groupes de parties intéressées.

- **Analyse d'impact**

La présente proposition est accompagnée d'un rapport d'analyse d'impact. À la suite d'un avis négatif du comité d'examen de la réglementation (CER) le 13 septembre 2023, un projet de rapport d'analyse d'impact a été présenté à nouveau au comité le 10 mars 2026. Le CER a rendu un avis positif assorti de réserves le 13 avril 2026. Le rapport d'analyse d'impact a été adapté en conséquence afin de tenir compte des observations du comité d'examen de la réglementation.

L'analyse d'impact a examiné une liste complète de mesures et d'options possibles, sur la base de l'efficacité, de l'efficience et de la proportionnalité probables des mesures proposées par rapport aux objectifs fixés, ainsi que de leur faisabilité sur les plans juridique et technique.

Quatre options stratégiques ont été évaluées dans le cadre de l'analyse d'impact, qui a été réalisée conjointement pour la présente proposition et pour la proposition de règlement sur la billetterie ferroviaire.

L'option stratégique 1 proposait une approche minimaliste. Elle contenait des mesures communes aux quatre options stratégiques, y compris des mesures établissant des exigences minimales pour garantir un traitement équitable des informations et des données sur les services numériques de mobilité multimodale. Elle définit également les principes clés de tous les accords commerciaux conclus entre les fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale indispensables et les opérateurs de transport, ainsi qu'entre les entreprises ferroviaires indispensables et les fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale.

Cette option répond pleinement au premier objectif spécifique consistant à améliorer la transparence et à établir des conditions de concurrence équitables pour les opérateurs de transport sur les services numériques de mobilité multimodale en étendant les règles du code de conduite SIR à tous les fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale. Elle fixe des seuils pour le recensement des fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale et des entreprises ferroviaires ayant une présence significative sur le marché, qui seraient désignés par les organismes nationaux de contrôle de l'application ou par la Commission européenne en fonction du marché sur lequel ils ont une présence significative. La Commission publierait la liste des fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale ayant une présence significative sur le marché. De telles mesures seraient nécessaires pour garantir la protection des opérateurs de transport dans les accords commerciaux conclus avec les fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale indispensables, notamment au moyen de dispositions qui: 1) protègent les données

commerciallement sensibles des opérateurs; 2) interdisent l'inclusion de conditions contractuelles injustifiées ou inutiles susceptibles d'empêcher la conclusion de l'accord; et 3) garantissent que la rémunération perçue par les fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale est fondée sur des critères équitables, raisonnables et non discriminatoires. Dans le cadre de cette option stratégique, les États membres seraient tenus de désigner une autorité nationale chargée de régler les éventuels litiges entre les parties. En outre, un réseau de ces autorités au niveau de l'Union européenne serait mis en place afin de garantir une application cohérente dans l'ensemble de l'Union. En outre, les fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale seraient tenus d'afficher des informations sur les émissions de gaz à effet de serre et de CO₂ lorsque ces informations sont fournies par l'opérateur de transport, tandis que les services numériques de mobilité multimodale B2C devraient partager des données avec les autorités publiques à des fins de gestion de la mobilité.

Pour faire en sorte que l'éventail des services ferroviaires proposés sur les services numériques de mobilité multimodale soit plus complet, cette option stratégique offre une protection dans le cadre de la proposition de règlement sur la billetterie ferroviaire aux fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale dans leurs accords commerciaux avec les entreprises ferroviaires indispensables en fixant des règles sur les redevances de distribution et en interdisant les clauses restrictives dans les contrats (clauses d'exclusivité, conditions déloyales et injustifiées, clauses de commercialisation et autres restrictions techniques), remédiant ainsi aux déséquilibres en matière de pouvoir de négociation lors de la négociation d'accords commerciaux.

Les options stratégiques 2, 3 et 4 s'appuient sur l'option 1 et étaient spécifiques à la proposition de règlement sur la billetterie ferroviaire.

- **Réglementation affûtée et simplification**

Si l'initiative introduit une nouvelle obligation pour les États membres de désigner des services numériques de mobilité multimodale indispensables et de régler les litiges entre les parties, la charge administrative supplémentaire pour les autorités publiques est réduite au minimum. La proposition s'appuie sur le fait que les États membres disposent déjà d'autorités compétentes chargées de résoudre les litiges dans les domaines concernés, telles que les autorités de la concurrence, les autorités de régulation des transports et les régulateurs ferroviaires.

- **Droits fondamentaux**

La proposition n'aurait pas d'incidence négative significative sur les droits fondamentaux ou la protection des données. La protection des données des utilisateurs B2C de services numériques de mobilité multimodale est assurée par le règlement général sur la protection des données (RGPD), qui offre une protection uniforme des personnes physiques. En outre, pour les services numériques de mobilité multimodale B2B, l'entrée en vigueur du RGPD est une raison essentielle pour réviser et abroger les règles du code de conduite SIR en matière de protection des données. Cet exemple de simplification réglementaire supprimera les règles redondantes et éliminera toute possibilité d'incohérences.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

Deux équivalents temps plein (ETP) seraient nécessaires pour aider la Commission à désigner les fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale ayant une présence significative sur le marché, à rationaliser la coordination avec les organismes nationaux de

contrôle de l'application et à tenir un registre public précis et à jour, garantissant ainsi la transparence du marché et une application effective de la législation.

5. AUTRES ÉLÉMENTS

• Plans de mise en œuvre et modalités de suivi, d'évaluation et d'information

La Commission suivra la mise en œuvre du présent règlement au moyen de plusieurs actions et d'un ensemble d'indicateurs de base qui mesureront les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs. Au plus tard cinq ans après le début de la mise en œuvre de la législation, la Commission évaluera dans quelle mesure les objectifs du présent règlement ont été atteints.

Les synergies entre la présente proposition et la proposition de règlement sur la billetterie ferroviaire ainsi que l'interaction avec la révision du règlement sur les droits des voyageurs ferroviaires devront également être analysées.

Les améliorations apportées au marché de la billetterie en ligne seront évaluées au moyen d'une surveillance du marché effectuée par les organismes nationaux de contrôle de l'application et la Commission. Les informations sur les sanctions seront partagées entre les autorités du réseau d'application de l'Union afin de favoriser la coordination. La satisfaction des consommateurs dans l'Union sera mesurée tous les deux ans au moyen d'enquêtes Eurobaromètre portant sur la disponibilité d'informations sur les voyages et la facilité de réservation pour les voyageurs.

• Explication détaillée de certaines dispositions de la proposition

La proposition établit un nouveau règlement structuré comme suit.

L'article 1^{er} décrit la finalité et l'objet du règlement.

L'article 2 définit le champ d'application du règlement.

L'article 3 contient une liste de définitions.

L'article 4 décrit le processus de désignation des fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale B2C ayant une présence significative sur le marché.

L'article 5 fixe les conditions que les fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale B2C ayant une présence significative sur le marché et les fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale B2B doivent respecter dans leurs accords commerciaux avec les opérateurs de transport.

L'article 6 énonce les conditions que les fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale B2B doivent respecter dans les accords commerciaux conclus avec les abonnés.

L'article 7 établit des obligations en matière d'affichage neutre et de critères de classement pour tous les fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale.

L'article 8 établit des règles concernant les données relatives aux informations commerciales pour tous les fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale.

L'article 9 établit des règles relatives à l'affichage d'informations sur les émissions de gaz à effet de serre et l'équivalent en émissions de dioxyde de carbone pour tous les fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale.

L'article 10 établit des règles relatives au partage de données avec les autorités publiques de transport pour tous les fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale B2C.

L'article 11 établit des règles relatives à l'égalité de traitement des transporteurs aériens dans les pays tiers.

L'article 12 décrit les tâches des organismes nationaux de contrôle de l'application.

L'article 13 détaille les règles relatives aux plaintes.

L'article 14 prévoit des sanctions en cas d'infraction au règlement.

L'article 15 définit les conditions d'exercice de la délégation de pouvoir pour l'adoption d'actes délégués.

L'article 16 définit la procédure de comité.

L'article 17 fixe les obligations en matière de suivi et de communication d'informations.

L'article 18 abroge le code de conduite relatif aux systèmes informatisés de réservation.

L'article 19 fixe la date d'entrée en vigueur du règlement.

L'annexe I fixe les seuils pour la désignation des services numériques de mobilité multimodale B2C indispensables aux niveaux national et de l'Union.

L'annexe II présente un tableau de correspondance pour l'abrogation du règlement (CE) n° 80/2009.

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**relatif à la réservation multimodale et abrogeant le règlement (CE) n° 80/2009**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91, paragraphe 1, point d), et son article 100, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen¹,vu l'avis du Comité des régions²,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

- (1) Le transport multimodal est susceptible de renforcer la durabilité et l'efficacité du système de transport de l'Union et, partant, de soutenir les objectifs du pacte vert pour l'Europe³, de la stratégie de mobilité durable et intelligente⁴ et du règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil⁵, qui imposent aux États membres de réduire les émissions nettes de gaz à effet de serre (GES) d'au moins 55 % d'ici à 2030 (par rapport aux niveaux de 1990), de 90 % d'ici à 2040 et de parvenir à la neutralité climatique d'ici à 2050. En ce qui concerne le transport de passagers, la transition vers un système de transport multimodal pourrait être soutenue par les fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale (MDMS) d'entreprise à entreprise (B2B) et d'entreprise à consommateur (B2C), de manière à permettre aux utilisateurs finaux et aux entreprises utilisatrices de trouver, de comparer, de combiner et d'acheter plus facilement des produits de transport appropriés pour leurs voyages. Ces fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale B2B et B2C gèrent des services fournissant des informations sur la circulation et les déplacements pour les trajets longue distance (telles que les horaires, les tarifs et la disponibilité des services) et permettant la distribution de billets, soit directement, soit au moyen d'une

¹ JO C [...], [...], p. [...].

² JO C [...], [...], p. [...].

³ Communication de la Commission, «Le pacte vert pour l'Europe», COM(2019) 640 final du 11.12.2019.

⁴ Communication de la Commission intitulée «Stratégie de mobilité durable et intelligente – mettre les transports européens sur la voie de l'avenir», COM(2020) 789 final du 9.12.2020.

⁵ Règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil du 30 juin 2021 établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant les règlements (CE) n° 401/2009 et (UE) 2018/1999 («loi européenne sur le climat») (JO L 243 du 9.7.2021, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

redirection automatique, pour deux opérateurs de transport ou plus dans au moins un mode de transport.

- (2) Afin de favoriser une concurrence loyale et l'innovation, il convient d'établir des règles communes pour garantir des conditions de concurrence équitables sur le marché de la distribution des billets, notamment en ce qui concerne la visibilité, l'accessibilité et la distribution des services de transport longue distance et régionaux proposés au sein de l'Union. Ces règles devraient garantir que les utilisateurs finaux et les entreprises utilisatrices sont en mesure d'acheter l'option de voyage la plus appropriée, y compris des trajets combinant des services dans un ou plusieurs modes de transport ou fournis par plusieurs opérateurs de transport.
- (3) Le règlement (CE) n° 80/2009 du Parlement européen et du Conseil⁶ vise à assurer l'émergence d'une concurrence loyale et neutre pour les transporteurs aériens dans le système informatisé de réservation (ci-après dénommé «SIR»), protégeant ainsi les intérêts des consommateurs. Compte tenu de l'évolution actuelle des technologies et du marché, il est essentiel d'étendre ces principes de concurrence loyale et neutre aux modèles économiques émergents qui remplissent des fonctions comparables à celles des SIR.
- (4) Afin de garantir l'égalité de traitement de tous les transporteurs, les fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale d'entreprise à entreprise devraient relever du champ d'application du présent règlement si les entreprises utilisatrices peuvent accéder à leurs services et produits de transport depuis l'Union, c'est-à-dire lorsque le point de vente se trouve dans l'Union. Ils devraient également relever du champ d'application du présent règlement même si le point de vente est situé en dehors de l'Union, mais que le service de transport sous-jacent du produit de transport est fourni, en tout ou en partie, sur le territoire de l'Union.
- (5) Les obligations imposées aux fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale en vertu du présent règlement devraient être sans préjudice du règlement (UE) XXX (RTR) du Parlement européen et du Conseil.
- (6) Les obligations imposées aux fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale en vertu du présent règlement devraient être sans préjudice des règlements (UE) 2022/2065⁷ et (UE) 2022/1925⁸ du Parlement européen et du Conseil. En particulier, en établissant une obligation d'affichage neutre des produits de transport ou de la combinaison de produits de transport pour les services numériques de mobilité multimodale B2B et B2C selon des critères de classement spécifiques, le présent règlement vise uniquement à compléter, sans les affecter, les obligations imposées aux fournisseurs de services intermédiaires au titre du règlement (UE) 2022/2065, y compris les plateformes en ligne et les moteurs de recherche en ligne au sens du règlement (UE) 2022/2065, dans l'Union. De même, les obligations imposées aux fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale B2C ayant une

⁶ Règlement (CE) n° 80/2009 du Parlement européen et du Conseil du 14 janvier 2009 instaurant un code de conduite pour l'utilisation de systèmes informatisés de réservation et abrogeant le règlement (CEE) n° 2299/89 du Conseil (JO L 35 du 4.2.2009, p. 47, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/80/oj>).

⁷ Règlement (UE) 2022/2065 du Parlement européen et du Conseil du 19 octobre 2022 relatif à un marché unique des services numériques et modifiant la directive 2000/31/CE (règlement sur les services numériques) (JO L 277 du 27.10.2022, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2065/oj>).

⁸ Règlement (UE) 2022/1925 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2022 relatif aux marchés contestables et équitables dans le secteur numérique et modifiant les directives (UE) 2019/1937 et (UE) 2020/1828 (règlement sur les marchés numériques) (JO L 265 du 12.10.2022, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/1925/oj>).

présence significative sur le marché et aux fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale B2B visent à compléter le règlement (UE) 2022/1925, étant donné que le présent règlement applique des exigences similaires aux services qui, bien qu'ils ne relèvent pas du champ d'application du règlement (UE) 2022/1925, peuvent néanmoins rester indispensables pour les entreprises utilisatrices ou les utilisateurs finaux.

- (7) Étant donné qu'un produit de transport proposé par un opérateur de transport au moins en partie dans le cadre d'un accord de partage de codes ou d'un accord interligne vise à accroître la connectivité pour les propres passagers de l'opérateur, les produits de transport proposés dans le cadre de ces accords devraient être considérés uniquement comme des produits de transport de l'opérateur de transport qui assure la commercialisation et non comme un produit de transport de deux opérateurs de transport ou plus.
- (8) Les fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale B2C peuvent représenter une part importante de la valeur totale ou du volume total des billets vendus au niveau de l'Union ou au niveau national, dans un ou plusieurs modes de transport, et constituent donc un point d'accès prédominant pour les utilisateurs finaux. Une telle position peut résulter d'une présence forte ou établie sur les marchés de transport sous-jacents, qui incite fortement à promouvoir certains produits de transport, au détriment des concurrents. Cette position stratégique vis-à-vis des utilisateurs finaux peut permettre à ces fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale B2C d'influencer l'accès au marché de la distribution de billets en ligne, notamment en limitant les possibilités pour les nouveaux entrants ou en imposant des conditions contractuelles injustifiées aux opérateurs de transport participants. Ces conditions peuvent inclure l'introduction de frais de distribution disproportionnés ou des pratiques déloyales en matière de traitement des données et de partage d'informations. Compte tenu de leur rôle central, ces fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale B2C devraient être désignés comme des fournisseurs ayant une présence significative sur le marché pour chacun des modes de transport concernés, et dans la zone géographique concernée où cela est le cas. Les fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale désignés devraient donc être soumis aux règles supplémentaires nécessaires pour garantir une concurrence loyale, la transparence et une coopération non discriminatoire avec les opérateurs de transport. Les métamoteurs qui assurent uniquement la redirection automatique des produits de transport ne vendent pas directement de produits de transport et n'ont donc pas une présence significative sur le marché à des fins de distribution.
- (9) Les sites internet ou les applications d'opérateurs de transport qui ne proposent que leurs propres produits de transport ou ceux d'opérateurs appartenant à leur propre groupe ne constituent pas des services numériques de mobilité multimodale, étant donné qu'ils ne proposent pas de produits de transport de concurrents. En tant que tels, ils sont clairement identifiables par les consommateurs. En outre, ces sites internet n'offrent pas de services similaires à ceux fournis par un service numérique de mobilité multimodale, tels que l'agrégation et la comparaison des produits de transport des concurrents. Contrairement aux services numériques de mobilité multimodale, les moteurs de recherche en ligne, tels que définis à l'article 2, point 5, du règlement (UE) 2019/1150 du Parlement européen et du Conseil⁹, permettent aux utilisateurs de

⁹ Règlement (UE) 2019/1150 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 promouvant l'équité et la transparence pour les entreprises utilisatrices de services d'intermédiation en ligne (JO L 186 du 11.7.2019, p. 57, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1150/oj>).

formuler des requêtes afin d'effectuer des recherches sur, en principe, tous les sites internet ou tous les sites internet dans une langue donnée, y compris, mais sans s'y limiter, les sites internet sur lesquels des produits de transport sont vendus. Le seul fait qu'un moteur de recherche en ligne renvoie des résultats incluant des produits de transport ne devrait pas suffire pour le considérer comme un service numérique de mobilité multimodale B2C.

- (10) Les fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale B2B agissent en tant que partenaires commerciaux des transporteurs aériens et ferroviaires, des agents de voyages et des sociétés de gestion de voyages. Une part importante des réservations des compagnies aériennes est effectuée par l'intermédiaire de fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale B2B, ce qui en fait des points d'accès essentiels pour atteindre les entreprises utilisatrices et, en fin de compte, les utilisateurs finaux. La position stratégique des fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale B2B leur permet d'influencer l'accès des transporteurs aux agents de voyages et aux sociétés de gestion de voyages et donc aux utilisateurs finaux. Compte tenu de leur rôle central, les fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale B2B devraient être soumis à des obligations supplémentaires nécessaires pour garantir une concurrence loyale, la transparence et une coopération non discriminatoire.
- (11) Les fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale B2C désignés comme ayant une présence significative sur le marché d'un État membre donné pour un mode de transport particulier ne devraient pas être exemptés de la responsabilité d'informer les autorités nationales d'autres États membres de leur présence significative sur le marché de ces derniers afin qu'ils puissent, le cas échéant, également être désignés dans ces États membres.
- (12) Lorsque des fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale B2C ayant une présence significative sur le marché et des fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale B2B concluent des accords commerciaux avec des opérateurs de transport, ils devraient respecter certaines conditions. En particulier, ces fournisseurs ne devraient pas soumettre la participation à leur service à des clauses d'exclusivité ni imposer de restrictions limitant la capacité de l'opérateur à utiliser librement d'autres canaux de réservation, y compris leur propre plateforme de réservation en ligne, leurs systèmes de connexion directe ou leurs centres d'appel. En effet, de telles pratiques pourraient créer des obstacles à l'entrée sur le marché de services et/ou d'opérateurs de transport concurrents, réduire le choix des consommateurs et, en fin de compte, fausser les conditions de concurrence équitables nécessaires à un environnement de marché concurrentiel et innovant. La tarification ou d'autres conditions générales devraient être considérées comme déloyales si elles entraînent un déséquilibre des droits et obligations imposés aux opérateurs de transport ou confèrent un avantage au fournisseur de services numériques de mobilité multimodale B2B ou au fournisseur de services numériques de mobilité multimodale B2C ayant une présence significative sur le marché qui est disproportionné par rapport au service fourni par le fournisseur de services numériques de mobilité multimodale aux opérateurs de transport. Les critères suivants peuvent servir de référence pour déterminer l'équité des prix et d'autres conditions générales: les prix facturés ou les conditions imposées pour des services identiques ou similaires par d'autres fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale; les prix facturés ou les conditions imposées par le fournisseur de services numériques de mobilité multimodale pour différents services liés ou similaires ou à différents types d'utilisateurs; les prix facturés ou les conditions

imposées par le fournisseur de services numériques de mobilité multimodale pour le même service dans différentes régions géographiques; les prix facturés ou les conditions imposées par le fournisseur de services numériques de mobilité multimodale pour le même service que celui qu'il fournit à l'opérateur de transport intégré avec lui. Lorsqu'un fournisseur de services numériques de mobilité multimodale B2C a été désigné comme fournisseur de services numériques de mobilité multimodale B2C ayant une présence significative sur le marché au niveau de l'Union, il devrait se conformer à ces règles spécifiques dans l'ensemble de l'Union.

- (13) Les obligations imposées aux fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale en vertu du présent règlement devraient être sans préjudice de l'article 101 et de l'article 102 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) et de l'application des règles nationales de concurrence. Le présent règlement vise à protéger un intérêt juridique différent de celui protégé par les règles de concurrence de l'Union. La Commission devrait recevoir chaque année des informations de la part des fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale B2C afin de suivre l'évolution des marchés de la billetterie et leur interaction avec les opérateurs de transport et les utilisateurs. Lorsque des évolutions peuvent nuire à la concurrence, aux opérateurs de transport ou aux utilisateurs de l'un des modes de transport et des principaux segments au niveau national et au niveau de l'Union, ou aux services de billetterie connexes, la Commission peut y remédier dans le cadre des outils existants, y compris l'article 101 et l'article 102 du TFUE, ou envisager d'autres mesures telles que la coordination avec les autorités compétentes des États membres.
- (14) Il s'ensuit que les processus du marché sont souvent incapables de garantir des résultats économiques équitables en ce qui concerne les services numériques de mobilité multimodale. Si l'article 101 et l'article 102 du TFUE s'appliquent au comportement des fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale, le champ d'application de ces dispositions se limite à certains cas de pouvoir de marché, par exemple la position dominante sur certains marchés et le comportement anticoncurrentiel, et le contrôle de l'application intervient ex post et requiert une enquête approfondie, au cas par cas, sur des faits souvent très complexes. En outre, le droit existant de l'Union ne répond pas, ou pas efficacement, aux entraves au bon fonctionnement du marché intérieur dues au comportement de fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale qui n'occupent pas nécessairement de position dominante au sens du droit de la concurrence.
- (15) Afin de protéger les intérêts des consommateurs et d'accroître leur confiance dans les services numériques de mobilité multimodale, les produits de transport présentés aux entreprises utilisatrices et aux utilisateurs finaux sur les services numériques de mobilité multimodale B2B et B2C devraient être affichés de manière à garantir qu'aucun opérateur de transport n'est injustement favorisé par rapport à un autre opérateur de transport. Les dispositions relatives à l'affichage neutre du prix final et de la durée du voyage énoncées dans le présent règlement devraient être sans préjudice de l'application des règles existantes en matière de publicité payante¹⁰.

¹⁰ Directive 2005/29/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2005 relative aux pratiques commerciales déloyales des entreprises vis-à-vis des consommateurs dans le marché intérieur et modifiant la directive 84/450/CEE du Conseil et les directives 97/7/CE, 98/27/CE et 2002/65/CE du Parlement européen et du Conseil et le règlement (CE) n° 2006/2004 du Parlement européen et du Conseil («directive sur les pratiques commerciales déloyales») (JO L 149 du 11.6.2005, p. 22, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2005/29/oj>).

- (16) Conformément au règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil¹¹, les tarifs des transporteurs aériens affichés au public doivent inclure l'ensemble des taxes, des redevances, des suppléments et des droits applicables inévitables et prévisibles à la date de publication. Les suppléments de prix optionnels devraient être communiqués de façon claire, transparente et non équivoque au début de toute procédure de réservation. Les transporteurs aériens et les fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale B2B devraient veiller à ce que les services numériques de mobilité multimodale B2C reçoivent des informations sur les tarifs de manière à ce que ces intermédiaires puissent s'acquitter des obligations qui leur incombent en vertu de l'article 23 du règlement (CE) n° 1008/2008. Lorsqu'ils affichent des informations, il incombe aux fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale B2C de respecter les exigences énoncées dans la directive (UE) 2019/882 du Parlement européen et du Conseil¹² et, en particulier, de proposer des options audiovisuelles.
- (17) Les fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale B2C et B2B devraient afficher les données relatives aux émissions de gaz à effet de serre et d'équivalent dioxyde de carbone lorsque ces informations sont fournies par les opérateurs de transport. Rendre ces données visibles pour les utilisateurs renforce la transparence, permet une prise de décision plus éclairée et soutient l'objectif plus large consistant à promouvoir des choix de transport durables sur le plan environnemental. En présentant clairement les informations relatives aux émissions, les fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale peuvent contribuer à sensibiliser à l'incidence environnementale des différentes options de voyage et encourager une transition vers des solutions de remplacement moins polluantes. Étant donné qu'ils ne détiennent pas eux-mêmes les informations, les fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale ne devraient pas être liés par des obligations supplémentaires en matière d'affichage des données relatives aux émissions et devraient afficher les données fournies par les opérateurs de transport conformément à la législation applicable. Lorsqu'ils partagent les données relatives aux émissions avec les fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale, les opérateurs de transport devraient se conformer aux exigences énoncées dans le règlement (UE) XX/XX (CEEU), y compris, le cas échéant, conformément au règlement d'exécution (UE) 2024/3170¹³ de la Commission, dont l'article 6 prévoit que les compagnies aériennes ne sont autorisées à afficher les émissions de vol que conformément audit règlement d'exécution.
- (18) Les exigences relatives à l'affichage neutre ne devraient pas s'appliquer aux fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale B2B lorsque leurs services sont utilisés par un opérateur de transport ou un groupe d'opérateurs de transport dans ses propres bureaux ou guichets de vente ou sur des sites internet

¹¹ Règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté (JO L 293 du 31.10.2008, p. 3, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj>).

¹² Directive (UE) 2019/882 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 relative aux exigences en matière d'accessibilité applicables aux produits et services (JO L 151 du 7.6.2019, p. 70, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj>).

¹³ Règlement d'exécution (UE) 2024/3170 de la Commission du 18 décembre 2024 fixant des dispositions détaillées concernant le système volontaire de labellisation environnementale pour l'estimation de la performance environnementale des vols, établi conformément à l'article 14 du règlement (UE) 2023/2405 du Parlement européen et du Conseil (label «émissions de vol») (JO L, 2024/3170 du 31.12.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/3170/oj).

clairement identifiés comme étant les siens, étant donné qu'il n'existe aucun risque qu'un opérateur de transport soit favorisé par rapport à un autre dans de telles circonstances.

- (19) Les transporteurs aériens de l'Union et de pays tiers devraient bénéficier d'un traitement équivalent en ce qui concerne les services numériques de mobilité multimodale B2B et B2C.
- (20) Les autorités publiques ont besoin de données pour soutenir la planification des services de transport public et du système de mobilité au sens large, y compris l'élaboration et l'évaluation de plans de mobilité urbaine durable (PMUD). Les données des services numériques de mobilité multimodale peuvent aider à évaluer l'attractivité des services de transport public, à vérifier l'adéquation des offres actuelles (par exemple, lignes, fréquences, horaires, efficacité de la multimodalité) et à évaluer les infrastructures (par exemple, voies de bus, pistes cyclables). Ces données peuvent également soutenir la conception de nouveaux produits, paquets et études de la demande en matière de mobilité.
- (21) Afin d'atteindre l'objectif du présent règlement consistant à établir des règles communes de l'Union pour les fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale B2C ayant une présence significative sur le marché au niveau national ou au niveau de l'Union, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du TFUE pour modifier les seuils de désignation des fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale B2C ayant une présence significative sur le marché au niveau national ou au niveau de l'Union. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer»¹⁴. En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.
- (22) Il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission pour désigner les fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale B2C ayant une présence significative sur le marché de l'Union et, en cas de discrimination dans le pays tiers, pour exiger des fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale B2B opérant dans l'Union qu'ils réservent aux transporteurs aériens de ce pays tiers un traitement équivalent à celui réservé aux transporteurs aériens de l'Union dans ce pays tiers. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil¹⁵.
- (23) Lorsqu'un fournisseur désigné comme fournisseur de services numériques de mobilité multimodale B2C ayant une présence significative sur le marché dans un ou plusieurs États membres est désigné comme fournisseur de services numériques de mobilité multimodale B2C ayant un pouvoir de marché significatif au niveau de l'Union, les États membres dans lesquels ce fournisseur a été désigné comme ayant un pouvoir de

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

¹⁵ Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

marché significatif restent compétents pour faire appliquer le présent règlement à l'encontre de ce fournisseur de services numériques de mobilité multimodale B2C pendant la période précédant sa désignation en tant que fournisseur de services numériques de mobilité multimodale B2C ayant un pouvoir de marché significatif au niveau de l'Union.

- (24) L'objectif du présent règlement, à savoir établir des règles communes pour les fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale B2B et B2C en ce qui concerne les produits de transport proposés ou utilisés dans l'Union, ne peut être atteint de manière adéquate par les États membres agissant seuls. Cela est dû à la nature transfrontière des services de mobilité numérique et à la nécessité de garantir l'interopérabilité, la cohérence et la sécurité juridique sur l'ensemble des marchés nationaux. Afin d'éviter la fragmentation du marché et de garantir des conditions de concurrence équitables pour les opérateurs de transport et les fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale dans l'ensemble de l'Union européenne, une action au niveau de l'Union est nécessaire. En conséquence, l'Union peut adopter des mesures conformément au principe de subsidiarité énoncé à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.
- (25) En raison de l'évolution du marché et de la technologie, certaines dispositions du règlement (CE) n° 80/2009 ne sont plus pertinentes, tandis que certaines dispositions restent pertinentes, mais ne sont plus adaptées à leur finalité et doivent être mises à jour. Les règles spécifiques applicables aux transporteurs associés ne sont plus pertinentes, étant donné que les compagnies aériennes ont entièrement cédé la propriété de leurs SIR. Par conséquent, les exigences connexes en matière d'audit et d'établissement de rapports concernant leur propriété et leur structure devraient également être abrogées, étant donné qu'elles sont intrinsèquement liées à ces règles. Les dispositions relatives à la protection des données à caractère personnel sont désormais appliquées de manière cohérente dans l'ensemble de l'Union en vertu des règles du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil¹⁶. La section 6 du règlement (CE) n° 80/2009 relative aux infractions et aux sanctions est remplacée par les règles énoncées dans le présent règlement. Les autres dispositions du règlement (CE) n° 80/2009 devraient être maintenues, car elles restent pertinentes, et mises à jour pour tenir compte de l'évolution du marché et des technologies afin de garantir des conditions de concurrence équitables entre tous les fournisseurs exerçant des fonctions similaires dans le domaine des services de réservation numérique interentreprises. En particulier, les règles relatives à l'utilisation d'un affichage neutre devraient être mises à jour afin d'offrir à tous les fournisseurs une plus grande souplesse pour classer les produits de transport en fonction des nouvelles évolutions technologiques. Il convient dès lors d'abroger le règlement (CE) n° 80/2009 et d'intégrer les dispositions pertinentes dans le présent règlement,

¹⁶ Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) (JO L 119 du 4.5.2016, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679>).

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Chapitre 1

Objet, champ d'application et définitions

Article premier

Objet

Le présent règlement établit un cadre visant à faciliter la mobilité multimodale et multiopérateurs des passagers grâce au déploiement et à l'utilisation de services numériques de mobilité multimodale entreprise-consommateur et de services numériques de mobilité interentreprises.

Il fixe des règles communes en matière de coopération qui assurent l'égalité des conditions de concurrence pour les fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale, les entreprises utilisatrices de ces services, ainsi que les opérateurs de transport prestataires des services de transport sous-jacents. Il définit également des règles relatives aux informations que ces fournisseurs doivent fournir aux entreprises utilisatrices, aux utilisateurs finaux et aux autorités publiques de transport.

Article 2

Champ d'application

- (1) Le présent règlement s'applique:
 - (a) aux fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale entreprise-consommateur lorsqu'ils proposent des produits de transport aux utilisateurs finaux dans l'Union, pour des voyages à l'intérieur, à destination ou au départ de l'Union, à l'exception des services de transport dont l'objet principal est de répondre aux besoins de transport d'un centre urbain ou d'une agglomération, y compris d'une agglomération transfrontalière, ou de répondre aux besoins de transport entre un tel centre ou une telle agglomération et la zone environnante;
 - (b) aux fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale interentreprises lorsqu'ils proposent des produits de transport aux entreprises utilisatrices dans l'Union, ou lorsque le service de transport sous-jacent au produit de transport est fourni, en tout ou en partie, sur le territoire de l'Union;
 - (c) aux opérateurs de transport lorsqu'ils ont conclu un accord commercial avec un fournisseur appartenant à l'une des catégories mentionnées aux points a) et b).
- (2) Le présent règlement ne s'applique pas aux moteurs de recherche en ligne au sens de l'article 2, point 5), du règlement (UE) 2019/1150.
- (3) Les obligations énoncées dans le présent règlement ne s'appliquent pas:
 - (a) aux fournisseurs de B2C MDMS qui sont de petites ou moyennes entreprises telles que définies à l'article 2 de l'annexe de la recommandation 2003/361/CE de la Commission¹⁷;

¹⁷ Recommandation 2003/361/CE de la Commission du 6 mai 2003 concernant la définition des micro, petites et moyennes entreprises (JO L 124 du 20.5.2003, p. 36, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2003/361/oj>).

- (b) aux fournisseurs de B2B MDMS qui sont de petites ou moyennes entreprises telles que définies à l'article 2 de l'annexe de la recommandation 2003/361/CE.
- (4) Le présent règlement est sans préjudice des articles 101 et 102 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) et de l'application des règles de concurrence nationales.
- (5) Le présent règlement est sans préjudice de l'application du règlement (UE) XX (RTR) et d'autres actes juridiques de l'Union régissant la fourniture de services de la société de l'information.

Article 3

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- (1) «service de la société de l'information»: un service au sens de l'article 1^{er}, paragraphe 1, point b), de la directive (UE) 2015/1535 du Parlement européen et du Conseil;
- (2) «service numérique de mobilité multimodale entreprise-consommateur» ou «B2C MDMS»: un service de la société de l'information qui remplit toutes les conditions suivantes:
 - (a) il fournit aux utilisateurs finaux des informations sur le trafic et les voyages, telles que les horaires, les services disponibles et les tarifs des produits de transport;
 - (b) il distribue des produits de transport en ligne ou redirige automatiquement vers des produits de transport (tout produit de transport proposé au moins partiellement dans le cadre d'un accord de partage de codes ou d'un accord interligne étant considéré comme un produit de transport du seul opérateur qui assure la commercialisation) proposés par au moins deux opérateurs de transport pour le même mode de transport, à moins que lesdits opérateurs de transport ne fassent partie du même groupe d'opérateurs de transport;
- (3) «service numérique de mobilité multimodale interentreprises» ou «B2B MDMS»: un service fourni au moyen de systèmes informatiques à des entreprises utilisatrices par une entité qui fournit des informations sur le trafic et les voyages, telles que les horaires, les services disponibles et les tarifs des produits de transport (tout produit de transport proposé au moins partiellement dans le cadre d'un accord de partage de codes ou d'un accord interligne étant considéré comme un produit de transport du seul opérateur qui assure la commercialisation), et avec ou sans possibilité d'effectuer une réservation ou d'émettre des billets pour le compte d'un client, proposé par au moins deux opérateurs de transport pour le même mode de transport, à moins que lesdits opérateurs de transport ne fassent partie du même groupe d'opérateurs de transport;
- (4) «voyage»: le transport de bout en bout de passagers, qui peut comprendre plusieurs segments et est effectué par un ou plusieurs opérateurs, en utilisant un ou plusieurs modes de transport;

- (5) «service de transport»: le transport de passagers par voie aérienne, par voie ferroviaire, par autobus, par autocar ou par voie d'eau, accessible au public et exploité selon un horaire publié entre un point de départ et un point d'arrivée;
- (6) «produit de transport»: un service de transport sur mesure associé à un tarif;
- (7) «billet»: une preuve valable de l'achat d'un produit de transport;
- (8) «opérateur de transport»: tout transporteur qui fournit des services de transport ou en organise sur la base d'un accord de coopération avec des transporteurs titulaires d'une licence pour fournir des services de transport sur le territoire de l'Union;
- (9) «groupe d'opérateurs de transport»: au moins deux opérateurs de transport qui, ensemble, font partie de la même entreprise au sens de l'article 101 du TFUE;
- (10) «entreprise utilisatrice»: toute personne physique ou morale agissant à titre commercial ou professionnel qui utilise un B2B MDMS, y compris sur la base d'un abonnement, en vertu d'un accord commercial avec le fournisseur dudit B2B MDMS, dans le but de réserver des produits de transport pour le compte d'un client;
- (11) «utilisateur final»: toute personne physique ou morale qui utilise un B2C MDMS;
- (12) «client»: toute personne physique ou morale ayant la qualité de client de l'entreprise utilisatrice aux fins de l'achat d'un produit de transport;
- (13) «redirection automatique»: le renvoi d'un utilisateur final vers les sites web ou applications de mobilité en ligne pertinents où la disponibilité d'un ou de plusieurs produits de transport affichés peut être vérifiée et où les produits de transport sélectionnés par l'utilisateur final peuvent être achetés;
- (14) «rémunération»: des frais de réservation ou toute autre compensation financière versés par l'opérateur de transport pour les services fournis par un fournisseur de B2C MDMS ou un fournisseur de B2B MDMS;
- (15) «tarif»: le montant que l'utilisateur final ou le client doit payer pour le produit de transport, conformément à toutes les conditions applicables au produit de transport, telles que la réservation de place obligatoire, et les services auxiliaires connexes, tels que le transfert de bagages;
- (16) «prix final»: le montant que l'utilisateur final ou le client paie lors de l'achat d'un produit de transport et qui comprend le tarif et toutes les redevances, taxes, suppléments et frais de réservation applicables, qui sont inévitables et prévisibles au moment où le prix est indiqué sur l'affichage;
- (17) «autorité publique de transport»: toute autorité publique chargée, dans un État membre, de la gestion de la circulation ou de la planification ou de la gestion d'un réseau de transport déterminé ou d'un service de transport déterminé relevant de sa juridiction;
- (18) «moyens de distribution»: les fonctionnalités mises à disposition par un fournisseur de B2B MDMS pour fournir des informations sur les horaires des opérateurs de transport, les services disponibles, les tarifs et les services connexes, pour effectuer des réservations, pour émettre des billets ou pour tout autre service connexe.

Chapitre 2

Fournisseurs de B2C MDMS ayant une présence significative sur le marché et fournisseurs de B2B MDMS

Article 4

Désignation des fournisseurs de B2C MDMS ayant une présence significative sur le marché

1. Les fournisseurs de B2C MDMS communiquent chaque année à la Commission et à leur État membre d'établissement le nombre de billets vendus par mode de transport, par an et par État membre, ainsi que leur valeur.
2. Un fournisseur de B2C MDMS est désigné comme fournisseur de B2C MDMS ayant une présence significative sur le marché à l'échelle de l'Union pour chaque mode de transport pour lequel il atteint les seuils fixés à l'annexe I, point 1. À cet effet, les fournisseurs de B2C MDMS notifient qu'ils ont atteint ces seuils, pour chaque mode de transport concerné, à la Commission. Une désignation opérée au titre du présent paragraphe prévaut sur toute désignation concernant le même mode de transport à l'échelle nationale.
3. Un fournisseur de B2C MDMS est désigné comme fournisseur de B2C MDMS ayant une présence significative sur le marché à l'échelle nationale pour chaque mode de transport pour lequel il atteint les seuils fixés à l'annexe I, point 2. À cet effet, les fournisseurs de B2C MDMS notifient qu'ils ont atteint ces seuils, pour chaque mode de transport concerné, à l'organisme national de contrôle de l'application de l'État membre où ces seuils ont été atteints.
4. Par dérogation à l'obligation, prévue au paragraphe 3 du présent article, de notifier aux organismes nationaux de contrôle de l'application qu'ils ont atteint les seuils fixés à l'annexe I, point 2, les fournisseurs de B2C MDMS qui atteignent les seuils fixés à la fois aux points 1 et 2 de l'annexe I, ne le notifient qu'à la Commission, pour chaque mode de transport concerné.
5. Les fournisseurs de B2C MDMS transmettent toutes les notifications et communications visées aux paragraphes 1 à 4 du présent article au plus tard le 31 janvier de l'année suivant l'exercice financier visé par l'examen des seuils fixés à l'annexe I. Par dérogation à l'obligation, prévue aux paragraphes 2 et 3 du présent article, de notifier à la Commission ou aux organismes nationaux chargés du contrôle de l'application concernés qu'il atteint les seuils fixés soit au point 1, soit au point 2 de l'annexe I, un fournisseur de B2C MDMS qui a été désigné conformément à l'un de ces paragraphes n'est pas tenu de transmettre de notification ultérieure pour les modes de transport concernés, à moins que les seuils fixés à l'annexe I ne soient modifiés conformément au paragraphe 9 du présent article.
6. Afin de déterminer s'ils atteignent les seuils fixés à l'annexe I, points 1 et 2, les fournisseurs de B2C MDMS tiennent compte de toutes les ventes de billets réalisées par l'ensemble de leurs filiales.
7. L'autorité de désignation adopte une décision portant désignation d'un fournisseur de B2C MDMS comme ayant une présence significative sur le marché lorsque ledit fournisseur atteint les seuils visés à l'annexe I, points 1 ou 2. La Commission adopte les décisions de désignation par voie d'actes d'exécution. Ces actes d'exécution sont

adoptés en conformité avec la procédure consultative visée à l'article 17, paragraphe 2.

L'autorité de désignation prend sa décision sur la base des informations communiquées par le fournisseur de B2C MDMS conformément aux paragraphes 1, 2 ou 3 du présent article ou de toute autre information à sa disposition. Le fournisseur de B2C MDMS communique à l'autorité de désignation, à la demande de cette dernière et dans un délai raisonnable, et en tout état de cause dans un délai de deux mois, toute information supplémentaire nécessaire aux fins de la détermination de sa présence significative sur le marché. Les fournisseurs de B2C MDMS qui ne communiquent pas les informations demandées dans le délai imparti peuvent être désignés, sans retard injustifié, sur la base de toute autre information dont dispose l'autorité de désignation.

L'autorité de désignation adopte cette décision dans un délai de six mois à compter de la notification visée aux paragraphes 2 et 3 du présent article ou, le cas échéant, à la suite d'un examen concluant à l'atteinte, par le fournisseur de B2C MDMS, des seuils fixés à l'annexe I, et en tout état de cause au plus tard le 1^{er} novembre de l'année suivant l'exercice financier au cours duquel les seuils fixés à l'annexe I ont été atteints.

Les organismes nationaux de contrôle de l'application notifient à la Commission leur décision portant désignation d'un fournisseur de B2C MDMS comme ayant une présence significative sur le marché dans un délai d'un mois à compter de l'adoption de la décision. La Commission publie, sans retard injustifié, une liste des fournisseurs de B2C MDMS désignés au niveau national et au niveau de l'Union sur une page web prévue à cet effet et tient cette liste à jour.

8. L'autorité de désignation met fin à la désignation si, pendant une période ininterrompue d'un an, le fournisseur de B2C MDMS n'a pas atteint les seuils fixés à l'annexe I, points 1 et 2, pour le mode de transport pour lequel il a été désigné. Les règles énoncées aux paragraphes 1 à 7 du présent article s'appliquent par analogie à la suppression de la désignation.
9. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 16 pour ce qui est de modifier les seuils fixés à l'annexe I, afin d'adapter ces derniers à l'évolution du marché des B2C MDMS.

Article 5

Conditions applicables aux accords commerciaux entre opérateurs de transport, d'une part, et fournisseurs de B2C MDMS ayant une présence significative sur le marché ou fournisseurs de B2B MDMS, d'autre part

1. Les fournisseurs de B2C MDMS se conforment aux règles énoncées au présent article pour le mode de transport pour lequel ils ont été désignés en vertu de l'article 4, paragraphes 2 et 3, et dans les États membres concernés par cette désignation.
2. Lorsqu'ils concluent des accords commerciaux avec des opérateurs de transport, les fournisseurs de B2C MDMS désignés comme ayant une présence significative sur le marché pour le mode de transport concerné, ainsi que les fournisseurs de B2B MDMS:

- (a) fournissent des garanties visant à assurer que les données commercialement sensibles partagées par les opérateurs de transport ne soient pas divulguées, notamment à d'autres opérateurs de transport utilisant le même service numérique de mobilité multimodale, à des opérateurs de transport verticalement intégrés avec le fournisseur de B2C MDMS ou à d'autres fournisseurs de B2B MDMS;
 - (b) n'assortissent pas l'accord commercial de conditions déloyales ou de clauses d'exclusivité qui, intentionnellement ou non, sont susceptibles:
 - (i) d'entraver ou d'empêcher la conclusion, par les opérateurs de transport d'accords commerciaux avec d'autres fournisseurs de B2C MDMS ou fournisseurs de B2B MDMS en vue d'une utilisation efficace de leurs services,
 - ii) d'exiger l'acceptation de conditions supplémentaires qui, en vertu de leur nature ou des usages commerciaux, ne seraient pas nécessaire pour la distribution des produits de transport ou la redirection automatique vers des produits de transport,
 - iii) d'imposer à un opérateur de transport participant l'interdiction d'utiliser simultanément un autre système ou d'utiliser librement d'autres systèmes de réservation, tels que son propre système de connexion directe, son propre système de réservation en ligne et ses centres d'appel;
 - (c) veillent à ce que, lorsque la rémunération des services du fournisseur de B2C MDMS ou du fournisseur de B2B MDMS est convenue avec l'opérateur de transport, les niveaux de rémunération soient fondés sur des critères équitables, raisonnables et non discriminatoires.
3. Les fournisseurs de B2B MDMS:
- (a) ne réservent aucune procédure spécifique de chargement ou de traitement, aucun autre moyen de distribution ni aucune modification de ces procédures ou moyens à des opérateurs de transport déterminés;
 - (b) fournissent les mêmes informations à tous les opérateurs de transport participants en ce qui concerne les modifications apportées à leurs moyens de distribution, à leurs procédures de chargement et à leurs procédures de traitement;
 - (c) veillent à ce que leurs moyens de distribution soient séparés de manière claire et vérifiable de l'inventaire privé, des moyens de gestion et des moyens de commercialisation de tout opérateur de transport.

Article 6

Conditions applicables aux accords commerciaux entre fournisseurs de B2B MDMS et entreprises utilisatrices

1. Les accords commerciaux entre fournisseurs de B2B MDMS et entreprises utilisatrices ne doivent pas, intentionnellement ou non:
 - (a) entraver la possibilité d'une entreprise utilisatrice de s'abonner à tout autre système similaire ou d'utiliser efficacement tout autre système similaire, ou l'en empêcher;
 - (b) exiger l'acceptation de conditions supplémentaires qui ne sont pas nécessaires pour l'abonnement au B2B MDMS;

- (c) imposer l'obligation d'accepter des équipements techniques ou logiciels spécifiques;
 - (d) imposer toute autre condition injuste ou injustifiée.
2. Lorsqu'une entreprise utilisatrice est une petite entreprise au sens de l'article 2, paragraphe 2, de l'annexe de la recommandation 2003/361/CE, elle peut mettre fin à son accord commercial avec un fournisseur de B2B MDMS à tout moment après la première année de cet accord. À cet effet, elle fournit un préavis écrit de trois mois maximum. Dans ce cas de figure, le fournisseur de B2B MDMS n'est pas en droit de récupérer plus que les coûts administratifs directement liés à la résiliation de l'accord commercial.

Chapitre 3

Obligations générales des fournisseurs de B2C MDMS et de B2B MDMS en ce qui concerne l'affichage et l'échange d'informations

Article 7

Neutralité des critères d'affichage et de classement

1. Lors de l'affichage de produits de transport ou d'une combinaison de produits de transport, les fournisseurs de B2C MDMS et les fournisseurs de B2B MDMS chargent et traitent les données fournies par les opérateurs de transport avec le même soin et en temps utile.
2. Lorsque les fournisseurs de B2C MDMS et les fournisseurs de B2B MDMS affichent des produits de transport ou une combinaison de produits de transport, ils le font sous une forme neutre et complète, sans discrimination ni partialité.
3. Les opérateurs de transport veillent à ce que les données communiquées aux fournisseurs de B2C MDMS et aux fournisseurs de B2B MDMS soient exactes, à jour et permettent au fournisseur de se conformer aux règles énoncées au présent article.
4. Les fournisseurs de B2C MDMS et les fournisseurs de B2B MDMS appliquent les critères visés au paragraphe 5 pour classer les produits de transport et les combinaisons de produits de transport sans discrimination à tous les opérateurs de transport. Ces critères ne sont fondés sur aucun facteur directement ou indirectement lié à l'identité de l'opérateur de transport, à moins que l'utilisateur final ou l'entreprise utilisatrice ne l'exige explicitement. Les fournisseurs de B2C MDMS et les fournisseurs de B2B MDMS affichent les produits de transport et les combinaisons de produits de transport de manière à ce que l'utilisateur final ou l'entreprise utilisatrice ne soient pas induits en erreur et puissent y accéder facilement, à ce que les critères d'affichage soient clairement indiqués et à ce que les règles énoncées au présent article soient respectées.
5. En ce qui concerne l'affichage de produits de transport ou d'une combinaison de produits de transport, les fournisseurs de B2C MDMS et les fournisseurs de B2B MDMS classent par défaut les produits de transport ou les combinaisons de produits de transport en suivant au moins l'un des critères suivants:
 - (a) le prix final;
 - (b) le temps du voyage;

- (c) les émissions de gaz à effet de serre (GES);
 - (d) les émissions en équivalent CO₂;
 - (e) le classement par heure de départ des produits comprenant un service de transport direct;
 - (f) le classement par heure de départ et par durée totale du voyage des produits comprenant des arrêts et des possibilités de correspondance ultérieure;
 - (g) les services de transport accessibles aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.
6. Pour afficher des produits de transport ou une combinaison de produits de transport, les fournisseurs de B2C MDMS et les fournisseurs de B2B MDMS présentent toujours les prix finaux aux utilisateurs finaux ou aux entreprises utilisatrices. En ce qui concerne les services aériens, l'affichage est conforme à l'article 23 du règlement (CE) n° 1008/2008.
 7. Les fournisseurs de B2C MDMS et les fournisseurs de B2B MDMS permettent toujours aux utilisateurs finaux et aux entreprises utilisatrices de classer les produits de transport ou une combinaison de produits de transport sur la base des émissions de GES ou des émissions en équivalent CO₂.
 8. Les fournisseurs de B2C MDMS et les fournisseurs de B2B MDMS permettent aux utilisateurs finaux et aux entreprises utilisatrices d'utiliser ou de combiner n'importe quel critère énuméré au paragraphe 5, points a) à g), dans n'importe quel ordre.
 9. Les fournisseurs de B2C MDMS et les fournisseurs de B2B MDMS n'affichent un produit de transport qu'une seule fois par résultat de recherche. Par dérogation, dans le cas des accords de partage de codes, chacun des deux opérateurs de transport en partage de codes est autorisé à demander que les produits de transport concernés soient affichés comme des services qu'il propose lui-même, en utilisant son propre code d'identification de transporteur. Lorsque plus de deux opérateurs de transport participent à un accord de partage de codes, l'identification des deux transporteurs lors de l'affichage relève de la responsabilité de l'opérateur de transport qui assure effectivement le voyage.
 10. Lors de l'affichage de produits de transport ou d'une combinaison de produits de transport, les fournisseurs de B2C MDMS et les fournisseurs de B2B MDMS peuvent utiliser d'autres critères de classement en plus de ceux énoncés au paragraphe 5, à la demande expresse de l'utilisateur final ou du client de l'entreprise utilisatrice. Pour l'affichage des prix finaux, les fournisseurs de B2B MDMS communiquent tout supplément de prix en option aux entreprises utilisatrices de manière claire et transparente.
 11. Les fournisseurs de B2C MDMS peuvent accepter des paiements directs ou indirects de la part des opérateurs de transport pour leur mise en évidence lors de l'affichage. Cette «mise en évidence payante» ne constitue pas l'un des critères de classement par défaut et n'est disponible que sur demande de l'utilisateur final. L'affichage des offres auxquelles ce critère a été appliqué porte clairement la mention «la sélection de» ou «contenu sponsorisé». Les effets du paiement sur le classement sont décrits de manière transparente.
 12. Les vols exploités par des transporteurs aériens faisant l'objet d'une interdiction d'exploitation en vertu du règlement (CE) n° 2111/2005 du Parlement européen et du

Conseil¹⁸ sont clairement et spécifiquement identifiés par les fournisseurs de B2C MDMS et les fournisseurs de B2B MDMS lors de l’affichage des produits de transport. Lors de l’affichage des produits de transport, les fournisseurs de B2C MDMS et les fournisseurs de B2B MDMS font figurer un symbole spécifique qui informe les utilisateurs finaux et les entreprises utilisatrices de l’identité du transporteur aérien effectif, comme prévu à l’article 11 du règlement (CE) n° 2111/2005.

13. Le présent article ne s’applique pas aux B2B MDMS utilisés par un opérateur de transport ou un groupe d’opérateurs de transport dans ses propres bureaux ou comptoirs de vente, ou sur des sites web de distribution directe clairement identifiés comme étant les siens.

¹⁹Article 8

Données relatives à la commercialisation, aux réservations et aux ventes

1. Si un fournisseur de B2C MDMS ou un fournisseur de B2B MDMS diffuse des données sur la commercialisation, les réservations ou les ventes à la demande d’un opérateur de transport, celles-ci sont également fournies en temps utile à tous les opérateurs de transport avec lesquels ce fournisseur a conclu un accord commercial. Ces données peuvent s’étendre et, à la demande de l’opérateur de transport, s’étendent à tous les opérateurs de transport et toutes les entreprises utilisatrices avec lesquels ce fournisseur a conclu un accord commercial. Seules des données anonymisées et agrégées peuvent être mises à disposition.
2. Les opérateurs de transport n’utilisent pas les données visées au paragraphe 1 pour identifier l’utilisateur final ou l’entreprise utilisatrice et influencer leur choix.
3. Lorsque les données visées au paragraphe 1 résultent de l’utilisation, par une entreprise utilisatrice établie dans l’Union, des moyens de distribution d’un fournisseur de B2B MDMS, ce dernier n’identifie pas l’entreprise utilisatrice, sauf si celle-ci s’accorde avec lui sur les conditions d’une utilisation appropriée de ces données. Cela vaut également pour la communication de ces données par le fournisseur de B2B MDMS à toute autre partie pour un usage autre que le règlement des factures.

Article 9

Informations relatives aux émissions de gaz à effet de serre et aux émissions exprimées en équivalent-dioxyde de carbone

1. Les fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale affichent des informations claires, transparentes et accessibles sur les émissions de GES ou les émissions en équivalent CO₂, selon le cas, des produits de transport, dès lors que ces informations sont mises à disposition par les opérateurs de transport. Ces

¹⁸ Règlement (CE) n° 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2005 concernant l’établissement d’une liste communautaire des transporteurs aériens qui font l’objet d’une interdiction d’exploitation dans la Communauté et l’information des passagers du transport aérien sur l’identité du transporteur aérien effectif, et abrogeant l’article 9 de la directive 2004/36/CE (JO L 344 du 27.12.2005, p. 15, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2005/2111/oj>).

¹⁹ Directive (UE) 2019/882 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 relative aux exigences en matière d’accessibilité applicables aux produits et services (JO L 151 du 7.6.2019, p. 70, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj>).

informations sont affichées telles qu'elles sont fournies par l'opérateur de transport, conformément au règlement (UE) XXX du Parlement européen et du Conseil CEEU, y compris, le cas échéant, conformément au règlement d'exécution (UE) 2024/3170.

2. Si les informations visées au paragraphe 1 ne sont pas disponibles pour l'ensemble des produits de transport compris dans une combinaison de produits de transport, le fournisseur de B2C MDMS ou le fournisseur de B2B MDMS précise à quels produits de transport les informations se rapportent et indique expressément pour quels produits de transport les informations sur les émissions de GES ou les émissions en équivalent CO₂ font défaut.
3. Lorsqu'ils classent des produits de transport ou une combinaison de produits de transport sur la base des émissions de GES ou des émissions en équivalent CO₂, les fournisseurs de B2C MDMS ou fournisseurs de B2B MDMS affichent en fin de classement les produits de transport ou la combinaison de produits de transport pour lesquels ces informations ne sont pas disponibles. Lorsque les informations ne sont que partiellement disponibles pour une partie du voyage, les fournisseurs de B2C MDMS ou fournisseurs de B2B MDMS affichent ce produit dans l'ordre de classement à un niveau inférieur à celui des produits de transport ou d'une combinaison de produits de transport pour lesquels toutes les informations sont disponibles.

Article 10

Partage de données avec les autorités publiques de transport

1. À la demande d'une autorité publique de transport, et pour autant qu'ils proposent des produits de transport sur le territoire relevant de la responsabilité de cette autorité, les fournisseurs de B2C MDMS transmettent les données relatives aux volumes de passagers pour chaque mode de transport couvert par le service numérique de mobilité multimodale. Ces données sont utilisées exclusivement pour améliorer l'efficacité des politiques publiques de transport et des politiques de mobilité durable relevant de la responsabilité de cette autorité. Les données sont agrégées et anonymisées. Les fournisseurs de B2C MDMS sont uniquement tenus de partager les données qui se trouvent déjà en leur possession et ne sont pas tenus de produire de données nouvelles en réponse à une demande émanant d'une autorité publique de transport.
2. Les demandes visées au paragraphe 1 indiquent clairement l'objectif spécifique des politiques publiques de transport ou des politiques de mobilité durable nécessitant les données. L'autorité publique de transport n'utilise pas les données à d'autres fins que celle de soutenir la conception, la mise en œuvre et l'évaluation des politiques publiques de transport. L'autorité publique de transport n'utilise ni ne communique les données demandées à des fins commerciales.
3. Les autorités publiques de transport prennent en charge les coûts raisonnablement supportés par le fournisseur de B2C MDMS pour la fourniture des données qu'elles sollicitent.

Article 11

Traitement équivalent des transporteurs aériens dans les pays tiers

1. Sans préjudice des accords internationaux auxquels l'Union ou les États membres sont parties, lorsqu'un fournisseur de B2B MDMS exerçant ses activités dans un pays tiers ne traite pas les transporteurs aériens de l'Union et les transporteurs de ce pays tiers auxquels il fournit des services d'une manière équivalente sur l'un des points couverts par le présent règlement, la Commission peut exiger, par voie d'acte d'exécution adopté conformément à la procédure visée à l'article 17, paragraphe 2, que tous les fournisseurs de B2B MDMS exerçant leurs activités dans l'Union appliquent aux transporteurs aériens de ce pays tiers un traitement équivalent à celui réservé aux transporteurs aériens de l'Union dans ce pays tiers.
2. Aux fins du paragraphe 1, la Commission surveille le traitement discriminatoire ou non équivalent des transporteurs aériens de l'Union par les fournisseurs de B2B MDMS dans les pays tiers. À la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, la Commission enquête sur les cas éventuels de discrimination exercée à l'encontre de transporteurs aériens de l'Union dans le cadre des B2B MDMS dans les pays tiers. Avant d'arrêter une décision en application du paragraphe 1, la Commission informe les parties intéressées.

Chapitre 4

Mise en œuvre et contrôle de l'application

Article 12

Organismes nationaux de contrôle de l'application

1. Les États membres désignent un organisme national de contrôle de l'application chargé d'assurer le contrôle de l'application du présent règlement. Les États membres veillent à ce que leur organisme national de contrôle de l'application dispose de toutes les ressources administratives et financières nécessaires et possède l'expertise requise pour s'acquitter correctement des tâches prévues par le présent règlement.
2. Chaque État membre notifie à la Commission l'identité de l'organisme national de contrôle de l'application qu'il a désigné en vertu du paragraphe 1 et précise les tâches et responsabilités de cet organisme. L'organisme national de contrôle de l'application publie les informations relatives à ses tâches et responsabilités sur son site internet. La Commission publie une liste de ces organismes sur un site internet dédié et la tient à jour.
3. L'organisme national de contrôle de l'application de l'État membre dans lequel se situe l'établissement principal du fournisseur de B2C MDMS est habilité à contrôler l'application du présent règlement par ledit fournisseur.
4. Par dérogation au paragraphe 3, et sur demande dûment motivée de l'organisme national de contrôle de l'application d'un État membre dans lequel le fournisseur de B2C MDMS a été désigné comme ayant une présence significative sur le marché, le pouvoir de contrôler le respect des obligations prévues à l'article 5, paragraphe 2, est transféré, aux fins énoncées dans cette demande, à cet organisme national de contrôle de l'application par l'organisme national de contrôle de l'application de l'État membre dans lequel se situe l'établissement principal de ce fournisseur de B2C MDMS.
5. L'organisme national de contrôle de l'application de l'État membre dans lequel se situe l'établissement principal, selon le cas, du fournisseur de B2B MDMS et de

l'opérateur de transport détient le pouvoir exclusif de contrôler l'application du présent règlement par lesdits fournisseur et opérateur.

6. Lorsqu'un fournisseur de B2C MDMS ou un fournisseur de B2B MDMS n'a pas d'établissement dans l'Union, tout organisme national de contrôle de l'application est compétent pour assurer le contrôle de l'application du présent règlement par ce fournisseur.
7. Les États membres veillent à ce que leur organisme national de contrôle de l'application soit indépendant, sur le plan de son organisation, de son financement, de sa structure juridique et de ses procédures décisionnelles, de tout opérateur de transport, de tout fournisseur de B2C MDMS, de tout fournisseur de B2B MDMS, de toute entreprise utilisatrice ou de toute autorité publique de transport.

Article 13

Tâches des organismes nationaux de contrôle de l'application

1. Les États membres veillent à ce que les tâches et responsabilités de l'organisme national de contrôle de l'application soient clairement définies et couvrent au moins les éléments suivants:
 - (a) faire connaître les droits et obligations énoncés dans le présent règlement;
 - (b) désigner les fournisseurs de B2C MDMS ayant une présence significative sur le marché en vertu de l'article 4;
 - (c) contrôler le respect du présent règlement et prendre des mesures pour assurer sa bonne application;
 - (d) traiter les plaintes relatives aux violations présumées du présent règlement;
 - (e) imposer les sanctions prévues par l'article 15, lorsque l'organisme national de contrôle de l'application a établi que les dispositions du présent règlement ont été enfreintes;
 - (f) coopérer avec les organismes nationaux de contrôle de l'application des autres États membres et avec la Commission afin de garantir l'application cohérente du présent règlement, l'assistance mutuelle dans les tâches de surveillance du marché, le contrôle de l'application, le processus de désignation et le traitement des plaintes, y compris par l'échange d'informations utiles par voie électronique tout en respectant dûment la confidentialité des données commercialement sensibles.
2. Les organismes nationaux de contrôle de l'application coopèrent étroitement pour assurer le contrôle de l'application du présent règlement.
3. Lorsqu'un organisme national de contrôle de l'application demande des informations à un organisme national de contrôle de l'application d'un autre État membre aux fins de l'exécution de ses tâches ou responsabilités, ces informations sont fournies sans retard injustifié et, en tout état de cause, dans un délai d'un mois à compter de la réception de la demande. Pour les affaires complexes, l'organisme national de contrôle de l'application auquel la demande est adressée peut porter ce délai à trois mois au maximum à compter de la réception de la demande.
4. Les organismes nationaux de contrôle de l'application mettent en place un réseau qui se réunit régulièrement, au moins une fois par an, et coopèrent par l'intermédiaire de celui-ci afin d'échanger des informations, en particulier sur leurs activités de suivi,

de contrôle de l'application et de mise en œuvre, sur leurs principes décisionnels et sur leurs pratiques administratives. La Commission est membre de ce réseau, elle coordonne et soutient les travaux de ce dernier et, le cas échéant, lui adresse des recommandations. Elle s'assure de la coopération active des organismes de contrôle appropriés.

Article 14

Plaintes

1. Les fournisseurs de B2C MDMS, les fournisseurs de B2B MDMS ou les entreprises utilisatrices, tirant grief d'une violation du présent règlement ou s'estimant victimes d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice, ont le droit d'introduire une plainte auprès de l'organisme national de contrôle de l'application de l'État membre dans lequel ils sont établis.
2. Les autorités publiques de transport peuvent introduire une plainte pour violation de l'article 10 auprès de l'organisme national de contrôle de l'application de leur État membre.
3. Les opérateurs de transport, tirant grief d'une violation du présent règlement ou s'estimant victimes d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice, ont le droit d'introduire une plainte auprès de l'organisme national de contrôle de l'application de l'État membre dans lequel a été délivrée leur licence d'exploitation sur le territoire de l'Union.
4. S'ils ne sont pas situés ou établis dans l'Union, les fournisseurs de B2C MDMS, les fournisseurs de B2B MDMS et les entreprises utilisatrices, ainsi que les opérateurs de transport dont la licence a été délivrée par un pays tiers, ont le droit d'introduire une plainte pour violation du présent règlement auprès de l'organisme national de contrôle de l'application compétent de l'État membre dans lequel est établie l'autre partie qui aurait commis l'infraction ou qui a délivré sa licence d'exploitation, ou sur le territoire duquel les services de transport concernés ont été fournis en tout ou en partie.
5. Si une plainte ne peut être introduite conformément aux règles établies aux paragraphes 1 à 4, elle peut l'être auprès de l'organisme national de contrôle de l'application de tout État membre.
6. L'organisme national de contrôle de l'application qui reçoit une plainte conformément aux paragraphes 1 à 5 du présent article examine la plainte et, le cas échéant, la transmet à l'organisme national de contrôle de l'application compétent de l'État membre conformément à l'article 12, paragraphe 1.
7. Les organismes nationaux de contrôle de l'application refusent de traiter une plainte si une autre plainte sur le même sujet entre les mêmes parties a déjà été déposée auprès d'un autre organisme national de contrôle de l'application ou si un recours effectif a été formé devant une juridiction nationale d'un État membre.

Les organismes nationaux de contrôle de l'application qui traitent une plainte informent les organismes nationaux de contrôle de l'application des États membres:

- (a) dans lesquels sont établis le fournisseur de B2C MDMS ou le fournisseur de B2B MDMS faisant l'objet de la plainte;

- (b) qui ont délivré la licence d'exploitation de l'opérateur de transport faisant l'objet de la plainte;
- (c) sur le territoire duquel les services de transport ont été fournis.

L'organisme national de contrôle de l'application qui traite une plainte peut également demander des informations pertinentes aux organismes nationaux de contrôle de l'application visés au premier alinéa et tient compte de ces informations avant de prendre une décision concernant la plainte.

8. Le [Office des publications: prière d'insérer la date d'entrée en vigueur du présent règlement + 2 ans], et tous les deux ans par la suite, les organismes nationaux de contrôle de l'application publient des rapports d'activité accompagnés de statistiques comprenant les problèmes qui ont le plus souvent donné lieu à des plaintes et fournissant des informations sur les sanctions imposées en cas de violation du présent règlement. Les rapports ne divulguent pas de données commercialement sensibles. Les rapports sont publiés sur le site internet de l'organisme national de contrôle de l'application concerné au plus tard le 30 juin de l'année civile suivant la fin de la période de référence.

Article 15

Sanctions

1. Les États membres fixent le régime des sanctions applicables aux violations du présent règlement. Ces sanctions sont effectives, proportionnées, dissuasives et non discriminatoires.
2. Les États membres informent la Commission du régime ainsi déterminé et des mesures ainsi prises au plus tard le [date d'application du règlement], de même que, sans retard, de toute modification apportée à ce régime ou à ces mesures.

Article 16

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 4, paragraphe 10, est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter de [date d'entrée en vigueur du présent acte]. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.
3. La délégation de pouvoir peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou par le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

4. Avant l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer».
5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.
6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 4, paragraphe 10, n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas soulevé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Article 17

Comité

1. La Commission est assistée par un comité. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.
2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 4 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

Chapitre 5

Dispositions finales

Article 18

Évaluation et rapport

Au plus tard le [jj/mm/20yy — cinq ans après la date d'application du présent règlement], la Commission évalue la mise en œuvre du présent règlement et présente au Parlement européen et au Conseil un rapport exposant ses principales conclusions.

Celui-ci est assorti, le cas échéant, de propositions législatives appropriées.

Article 19

Abrogation

1. Le règlement (CE) n° 80/2009 est abrogé.
2. Les références faites au règlement abrogé s'entendent comme faites au présent règlement et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe II.

Article 20

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Il est applicable à partir du [DATE XX mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement].

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
La présidente
[...]

Par le Conseil
Le président
[...]

FICHE FINANCIÈRE ET NUMÉRIQUE LÉGISLATIVE

1. CADRE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

1.1. Dénomination de la proposition/de l'initiative

Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL relatif à la réservation multimodale

1.2. Domaine(s) politique(s) concerné(s)

Transports, services numériques

1.3. Objectif(s)

1.3.1. Objectif général / objectifs généraux

Meilleur fonctionnement du marché de la distribution de billets en ligne

1.3.2. Objectif(s) spécifique(s)

Objectif spécifique

Améliorer la transparence et établir des conditions de concurrence équitables pour les opérateurs de transport en ce qui concerne l'accès aux services numériques de mobilité multimodale indispensables et leur utilisation.

1.3.3. Résultat(s) et incidence(s) attendus

Préciser les effets que la proposition/l'initiative devrait avoir sur les bénéficiaires/la population visée.

L'initiative devrait avoir des effets positifs sur les services numériques de mobilité multimodale, les opérateurs de transport (avec des avantages nets pour chaque groupe), la compétitivité et le fonctionnement du marché intérieur ainsi que l'innovation. La proposition devrait également avoir une incidence sur le transfert modal vers des modes de transport plus durables, ce qui aura une incidence positive sur la sécurité des transports, les émissions de CO₂ et les polluants atmosphériques.

1.3.4. Indicateurs de performance

Préciser les indicateurs permettant de suivre l'avancement et les réalisations.

Les principales étapes envisagées pour le suivi des progrès et de la réalisation de l'objectif sont les suivantes: i) parvenir à des négociations d'accords commerciaux équitables et non discriminatoires; ii) garantir un affichage impartial des options de voyage pour les utilisateurs finaux sur tous les services numériques de mobilité multimodale; et iii) réduire au minimum les écarts de prix injustifiés pour des offres identiques entre les services. Les progrès accomplis dans la réalisation de cet objectif feront l'objet d'un suivi au moyen de quatre indicateurs clés (par rapport au scénario de référence décrit dans l'analyse d'impact accompagnant la proposition): i) le nombre d'opérateurs de transport distribuant des produits de transport sur des services numériques de mobilité multimodale indispensables; ii) le nombre d'accords entre les services numériques de mobilité multimodale et les opérateurs de transport; iii) le nombre de sanctions imposées; et iv) l'augmentation des scores de satisfaction des consommateurs en matière de disponibilité et de réservations d'informations sur les voyages.

1.4. La proposition/l'initiative porte sur:



une action nouvelle

- ☐ **une action nouvelle suite à un projet pilote/une action préparatoire³⁷**
- ☐ **la prolongation d'une action existante**
- ☐ **une fusion ou une réorientation d'une ou de plusieurs actions vers une autre action/une action nouvelle**

1.5. **Justification(s) de la proposition/de l'initiative**

1.5.1. *Besoin(s) à satisfaire à court ou à long terme, assorti(s) d'un calendrier détaillé pour la mise en œuvre de l'initiative*

Plusieurs mesures amélioreraient la transparence et établiraient des conditions de concurrence équitables pour les opérateurs de transport en ce qui concerne l'accès aux services numériques de mobilité multimodale indispensables et leur utilisation.

- (a) Premièrement, la proposition comprend des mesures qui garantissent un traitement équitable des informations et des données sur tous les services numériques de mobilité multimodale. Pour ce faire, les services numériques de mobilité multimodale sont tenus de respecter un affichage neutre (selon des critères d'affichage) sur leur interface en ligne. Les services numériques de mobilité multimodale seront également tenus d'afficher des informations sur les émissions de gaz à effet de serre, lorsque ces informations sont partagées par l'opérateur de transport, et de partager des données pour la gestion de la mobilité avec les autorités publiques.
- (b) La proposition énonce également des principes clés encadrant tous les accords commerciaux entre les services numériques de mobilité multimodale indispensables et les opérateurs de transport. Ces règles visent à protéger les opérateurs de transport dans leurs accords commerciaux avec les services numériques de mobilité multimodale indispensables. Un processus de notification au niveau national et au niveau de l'Union est prévu pour identifier et désigner les services numériques de mobilité multimodale B2C ayant une présence significative sur le marché (ceux qui sont indispensables).
- (c) Les États membres seraient tenus de désigner une autorité nationale chargée de régler les litiges susceptibles de survenir entre les parties, et un réseau européen de ces autorités assurerait une application cohérente de la législation dans l'ensemble de l'Union.

1.5.2. *Valeur ajoutée de l'intervention de l'UE (celle-ci peut résulter de différents facteurs, par exemple gains de coordination, sécurité juridique, efficacité accrue, complémentarités, etc.). Aux fins de la présente section, on entend par «valeur ajoutée de l'intervention de l'UE» la valeur découlant de l'intervention de l'UE qui vient s'ajouter à la valeur qui, sans cela, aurait été générée par la seule action des États membres.*

Cette initiative permettra aux utilisateurs finaux et, dans le cas des services B2B, aux abonnés de bénéficier d'un plus grand choix de billets, affichés de manière équitable et transparente, pour tous les opérateurs et modes de transport. Cela devrait dès lors améliorer le fonctionnement du marché intérieur, grâce à une expérience de réservation plus fluide et plus cohérente pour les passagers, et soutenir l'objectif de cohésion économique, sociale et territoriale de l'Union. Une action au niveau de

³⁷ Tel(le) que visé(e) à l'article 58, paragraphe 2, point a) ou b), du règlement relatif aux règles financières applicables au budget général de l'Union.

l'Union assortie de règles horizontales contribuerait à améliorer le fonctionnement du marché de la distribution de billets en ligne, en supprimant les obstacles pour les opérateurs et les services numériques de mobilité multimodale. Une action au niveau de l'Union pour la distribution de billets B2B continuerait de promouvoir des conditions de concurrence équitables dans le secteur. L'évaluation ex post de 2020 du code de conduite SIR a conclu que le niveau d'intervention de l'Union dans la distribution des billets était le niveau approprié par rapport aux interventions nationales et internationales. Cela s'explique par la nature multinationale des fournisseurs de SIR et des services aériens. S'ils sont réglementés au niveau national, les fournisseurs de SIR devraient s'adapter à une multitude de régimes réglementaires ayant des incidences négatives sur l'efficacité. En outre, le risque de «chalandage réglementaire» entraînerait une fragmentation du marché unique de l'Union. Au niveau international, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a adopté un code de conduite SIR non contraignant. Toutefois, le code de conduite SIR de l'Union est contraignant, ce qui le rend plus efficace et apporte une valeur ajoutée par rapport à l'adoption du code de l'OACI par les États membres.

1.5.3. *Leçons tirées d'expériences similaires*

Des enseignements peuvent être tirés du code de conduite sur les systèmes informatisés de réservation (SIR): le règlement n° 2299/89³⁸ a été adopté pour assurer l'égalité de traitement de toutes les compagnies aériennes dont les vols étaient inclus dans un SIR afin de promouvoir la concurrence entre les compagnies aériennes dans le secteur de la distribution indirecte de billets d'avion. Il a introduit des exigences imposant que les résultats soient affichés sur un affichage dénué de partialité qui ne favorisait pas les transporteurs associés du SIR (ou tout autre transporteur) et de veiller à ce que les transporteurs associés ne favorisent pas leur propre SIR par rapport aux autres, ainsi que de veiller à ce que les agents de voyages et, enfin, les consommateurs aient accès aux offres sans parti pris. Le code de conduite SIR a été évalué en 2020. L'évaluation a conclu que les objectifs i) de garantir des conditions de concurrence équitables et ii) d'accroître la transparence restaient pertinents. L'évaluation a montré que le code n'a pas pleinement garanti des conditions de concurrence équitables pour tous les transporteurs participants en ce qui concerne l'accès aux services SIR et leur utilisation, étant donné qu'il n'a pas permis de mieux équilibrer le pouvoir de négociation des transporteurs aériens de différentes tailles par rapport aux SIR. Toutefois, l'évaluation a conclu que les exigences de transparence, sous la forme d'un affichage neutre, restent importantes, étant donné que les agences de voyages, tant hors ligne qu'en ligne, et les sociétés de gestion de voyages dépendent encore fortement des données des SIR, en particulier pour les voyages d'affaires. Enfin, l'évaluation a conclu que, si la promotion du transport ferroviaire et multimodal reste importante, elle devrait être poursuivie au moyen d'initiatives plus larges plutôt que de règles spécifiques aux SIR.

1.5.4. *Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel et synergies éventuelles avec d'autres instruments appropriés*

La proposition est cohérente avec les autres instruments et les politiques pertinentes de l'Union, et en particulier ce qui suit.

³⁸ Règlement (CE) n° 2299/89 du Parlement européen et du Conseil du 24 juillet 1989 instaurant un code de conduite pour l'utilisation de systèmes informatisés de réservation (JO L 220 du 29.7.1989, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1989/2299/oj>).

Politiques numériques dans le domaine des transports: la proposition complète les travaux réalisés dans le contexte de la directive STI, qui établit un cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le secteur routier et de ses interfaces avec d'autres modes de transport. En vertu du règlement délégué relatif aux services d'informations sur les déplacements multimodaux, les États membres doivent établir des points d'accès nationaux constituant un point d'accès unique aux données statiques, historiques, observées et dynamiques relatives aux déplacements et à la circulation pour les différents modes de transport, en vue de fournir des services d'informations sur les déplacements multimodaux aux utilisateurs finaux. La mise au point de services numériques de mobilité multimodale capables de gérer les réservations ou la billetterie nécessite toutefois des données supplémentaires (par exemple, les tarifs en temps réel).

Politiques horizontales en matière de données: afin de compléter les principes généraux du règlement sur les marchés numériques en ce qui concerne les services numériques de mobilité multimodale, des mesures sectorielles sont envisagées dans la proposition relative aux services numériques de mobilité multimodale afin d'améliorer la transparence de l'information des consommateurs sur les options de transport. La proposition relative aux services numériques de mobilité multimodale complète les dispositions de la législation sur les services numériques, car elle favorise également un environnement en ligne sûr, prévisible et fiable. Le règlement sur les données présente des synergies avec la proposition relative aux services numériques de mobilité multimodale, grâce à des règles harmonisées sur le partage des données, y compris des règles sur le partage de données entre entreprises et administrations publiques (B2G) et des règles sur les clauses contractuelles abusives.

Politiques en matière de pratiques commerciales: le règlement sur les relations entre les plateformes et les entreprises s'applique aux services numériques de mobilité multimodale B2C dans l'Union et impose des obligations de transparence sur les paramètres utilisés pour le classement. La directive révisée sur les pratiques commerciales déloyales interdit la publicité non divulguée et le surclassement payant de produits dans les résultats de recherche sur les services numériques de mobilité multimodale. La proposition relative aux services numériques de mobilité multimodale complète ces actes par des mesures qui garantissent que les résultats de recherche sur les services numériques de mobilité multimodale sont affichés de manière neutre (en établissant une liste de critères de classement obligatoires et en indiquant quel critère a été utilisé pour l'affichage), interdisent l'autopréférence et la mise en évidence payante, n'autorisant les contenus annoncés que sous certaines conditions.

Autres initiatives: les initiatives CountEmissionsEU et label «émissions de vol» définissent un cadre commun pour calculer et déclarer les émissions de gaz à effet de serre liées aux transports. Des informations transparentes appliquées à tous les modes de transport permettront aux passagers de choisir les options les plus durables pour leurs trajets.

1.5.5. *Évaluation des différentes possibilités de financement disponibles, y compris des possibilités de redéploiement*

Les coûts d'ajustement récurrents pour la Commission européenne sont liés à l'obligation pour la Commission européenne de désigner des services numériques de mobilité multimodale B2C avec une présence significative sur le marché au niveau de l'Union. Cela devrait nécessiter deux ETP par an à partir de 2028.

1.6. **Durée de la proposition/de l'initiative et de son incidence financière**

☐ **durée limitée**

- ☐ en vigueur à partir de/du [JJ.MM]AAAA jusqu'en/au [JJ.MM]AAAA
- ☐ incidence financière de AAAA jusqu'en AAAA pour les crédits d'engagement et de AAAA jusqu'en AAAA pour les crédits de paiement.

☒ **durée illimitée**

Mise en œuvre avec une période de montée en puissance de AAAA jusqu'en AAAA,
puis un fonctionnement en rythme de croisière au-delà.

1.7. **Mode(s) d'exécution budgétaire prévu(s)³⁹**

☒ **Gestion directe** par la Commission

- ☒ dans ses services, y compris par l'intermédiaire de son personnel dans les délégations de l'Union;
- ☐ par les agences exécutives.

☐ **Gestion partagée** avec les États membres

☐ **Gestion indirecte** en confiant des tâches d'exécution budgétaire:

- ☐ à des pays tiers ou des organismes qu'ils ont désignés;
- ☐ à des organisations internationales et à leurs agences (à préciser);
- ☐ à la Banque européenne d'investissement et au Fonds européen d'investissement;
- ☐ aux organismes visés aux articles 70 et 71 du règlement financier;
- ☐ à des établissements de droit public;
- ☐ à des entités de droit privé investies d'une mission de service public, pour autant qu'elles soient dotées de garanties financières suffisantes;
- ☐ à des entités de droit privé d'un État membre qui sont chargées de la mise en œuvre d'un partenariat public-privé et dotées de garanties financières suffisantes;
- ☐ à des organismes ou des personnes chargés de l'exécution d'actions spécifiques relevant de la politique étrangère et de sécurité commune, en vertu du titre V du traité sur l'Union européenne, identifiés dans l'acte de base concerné
- ☐ à des entités établies dans un État membre, régies par le droit privé d'un État membre ou par le droit de l'Union et qui peuvent se voir confier, conformément à la réglementation sectorielle, l'exécution des fonds de l'Union ou des garanties budgétaires, dans la mesure où ces entités sont

³⁹

Les explications sur les modes d'exécution budgétaire ainsi que les références au règlement financier sont disponibles sur le site BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>.

contrôlées par des établissements de droit public ou par des entités de droit privé investies d'une mission de service public et disposent des garanties financières appropriées sous la forme d'une responsabilité solidaire des entités de contrôle ou des garanties financières équivalentes et qui peuvent être, pour chaque action, limitées au montant maximal du soutien de l'Union.

Remarques

[...]

2. MESURES DE GESTION

2.1. Dispositions en matière de suivi et de compte rendu

La mesure proposée est axée sur l'action politique et le suivi, et ne prévoit aucune gestion des recettes ou des dépenses, mais uniquement le recrutement de ressources humaines supplémentaires (deux ETP).

2.2. Système(s) de gestion et de contrôle

2.2.1. *Justification du (des) mode(s) d'exécution budgétaire, du (des) mécanisme(s) de mise en œuvre du financement, des modalités de paiement et de la stratégie de contrôle proposée*

Les dépenses correspondant à ces contrats seront gérées conformément aux processus institutionnels.

2.2.2. *Informations sur les risques recensés et sur le(s) système(s) de contrôle interne mis en place pour les atténuer*

La Commission effectue des contrôles approfondis sur la gestion des contrats de travail et la DG MOVE respecte des normes éthiques strictes. La proposition législative n'entraîne pas de perception de recettes et ne nécessite aucun mécanisme de contrôle supplémentaire.

2.2.3. *Estimation et justification du rapport coût/efficacité des contrôles (rapport entre les coûts du contrôle et la valeur des fonds gérés concernés), et évaluation du niveau attendu de risque d'erreur (lors du paiement et lors de la clôture)*

Le risque global d'erreurs devrait être très faible et est déjà couvert par l'environnement de contrôle existant. Aucun contrôle automatisé ne devrait être nécessaire.

2.3. Mesures de prévention des fraudes et irrégularités

La proposition législative n'entraîne pas de perception de recettes par la DG MOVE. En ce qui concerne les dépenses, elles sont prévues pour l'embauche de ressources humaines supplémentaires. Le risque de fraude et d'irrégularités est considéré comme très faible et sera couvert par les contrôles existants. La DG MOVE a révisé sa stratégie antifraude conformément aux lignes directrices de l'OLAF en 2020 et prévoit une mise à jour ultérieure en 2026. La stratégie locale comprend des mesures visant à sensibiliser à la prévention de la fraude, des actions spécifiques d'évaluation des risques et une coopération efficace et efficiente avec les organismes d'enquête. Le cadre institutionnel garantit aux auditeurs externes (Cour des comptes européenne) et internes (service d'audit interne) un droit d'accès aux informations, aux locaux et au personnel.

3. INCIDENCE FINANCIÈRE ESTIMÉE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

3.1. Rubrique(s) du cadre financier pluriannuel et ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s)

Lignes budgétaires existantes

Dans l'ordre des rubriques du cadre financier pluriannuel et des lignes budgétaires.

Rubrique du cadre financier pluriannuel	Ligne budgétaire	Nature de la dépense	Participation			
	Numéro	CD/CND ⁴⁰	de pays AELE ⁴¹	de pays candidats et pays candidats potentiels ⁴²	d'autres pays tiers	autres recettes affectées
4	La ligne budgétaire sera disponible une fois que nous aurons mis en place la nouvelle structure budgétaire du CFP.	CND	NON	NON	NON	NON

Nouvelles lignes budgétaires, dont la création est demandée

Dans l'ordre des rubriques du cadre financier pluriannuel et des lignes budgétaires.

3.2. Incidence financière estimée de la proposition sur les crédits

3.2.1. Synthèse de l'incidence estimée sur les crédits opérationnels

⁴⁰ CD = crédits dissociés/CND = crédits non dissociés.

⁴¹ AELE: Association européenne de libre-échange.

⁴² Pays candidats et, le cas échéant, pays candidats potentiels des Balkans occidentaux.

- ☒ La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de crédits opérationnels
- ☐ La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de crédits opérationnels, comme expliqué ci-après:

3.2.1.1. Crédits issus du budget voté

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

Rubrique du cadre financier pluriannuel ⁴³										
DG: MOVE			Année 2028	Année 2029	Année 2030	Année 2031	Année 2032	Année 2033	Année 2034	TOTAL CFP 2028-2034
Crédits opérationnels										
Ligne budgétaire	Engagements	(1a)								0,000
	Paielements	(2a)								0,000
Ligne budgétaire	Engagements	(1b)								0,000
	Paielements	(2b)								0,000
Crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques ⁴⁴										
Ligne budgétaire		(3)								0,000
TOTAL des crédits pour la DG <.....>	Engagements	=1a+1b +3	0,000	0,000	0,000	0,000				0,000
	Paielements	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000				0,000

⁴³ Pour déterminer les crédits nécessaires, il convient de recourir aux chiffres relatifs au coût moyen annuel qui sont disponibles sur la page web correspondante de BUDGpedia.

⁴⁴ Assistance technique et/ou administrative et dépenses d'appui à la mise en œuvre de programmes et/ou d'actions de l'UE (anciennes lignes «BA»), recherche indirecte, recherche directe.

TOTAL des crédits pour la RUBRIQUE <....> du cadre financier pluriannuel	Engagements	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Paielements	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Rubrique du cadre financier pluriannuel			Numéro				
DG: <.....>			Année 2024	Année 2025	Année 2026	Année 2027	TOTAL CFP 2021-2027
Crédits opérationnels							
Ligne budgétaire	Engagements	(1a)					0,000
	Paielements	(2a)					0,000
Ligne budgétaire	Engagements	(1b)					0,000
	Paielements	(2b)					0,000
Crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques ⁴⁶							
Ligne budgétaire		(3)					0,000
TOTAL des crédits pour la DG <.....>	Engagements	=1a+1b +3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Paielements	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
DG: <.....>			Année 2024	Année 2025	Année 2026	Année 2027	TOTAL CFP 2021-2027

⁴⁶ Assistance technique et/ou administrative et dépenses d'appui à la mise en œuvre de programmes et/ou d'actions de l'UE (anciennes lignes «BA»), recherche indirecte, recherche directe.

Crédits opérationnels							
Ligne budgétaire	Engagements	(1a)					0,000
	Paielements	(2a)					0,000
Ligne budgétaire	Engagements	(1b)					0,000
	Paielements	(2b)					0,000
Crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques ⁴⁷							
Ligne budgétaire		(3)					0,000
TOTAL des crédits pour la DG <.....>	Engagements	=1a+1b +3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Paielements	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			Année 2024	Année 2025	Année 2026	Année 2027	TOTAL CFP 2021-2027
TOTAL des crédits opérationnels	Engagements	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Paielements	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL des crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL des crédits	Engagements	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

⁴⁷ Assistance technique et/ou administrative et dépenses d'appui à la mise en œuvre de programmes et/ou d'actions de l'UE (anciennes lignes «BA»), recherche indirecte, recherche directe.

pour la RUBRIQUE <...> du cadre financier pluriannuel	Paielements	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000		
			Année 2024	Année 2025	Année 2026	Année 2027	TOTAL CFP 2021-2027		
TOTAL des crédits opérationnels (toutes les rubriques opérationnelles)	Engagements	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000		
	Paielements	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000		
TOTAL des crédits de nature administrative financés par l’enveloppe de certains programmes spécifiques (toutes les rubriques opérationnelles)		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000		
TOTAL des crédits pour les rubriques 1 à 3 du cadre financier pluriannuel (Montant de référence)	Engagements	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000		
	Paielements	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000		
Rubrique du cadre financier pluriannuel	4	«Dépenses administratives» ⁴⁸							
DG: MOVE		Année 2028	Année 2029	Anné e 2030	Année 2031	Année 2032	Année 2033	Année 2034	TOTAL CFP 2028-2034
Ressources humaines		0,388	0,388	0,388	0,388	0,388	0,388	0,388	2,716
Autres dépenses administratives		0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	0,07

⁴⁸ Pour déterminer les crédits nécessaires, il convient de recourir aux chiffres relatifs au coût moyen annuel qui sont disponibles sur la page web correspondante de BUDGpedia.

TOTAL pour la DG MOVE	Crédits	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	2,786
TOTAL des crédits pour la RUBRIQUE 4 du cadre financier pluriannuel		(Total engagements = Total paiements)			0,398	0,398	0,398	0,398	2,786

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

		Année 2028	Année 2029	Année 2030	Année 2031	Année 2032	Année 2033	Année 2034	TOTAL CFP 2028-2034
TOTAL des crédits pour les RUBRIQUES 1 à 4 du cadre financier pluriannuel	Engagements	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	2,786
	Paiements	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	2,786

3.2.1.2. Crédits issus de recettes affectées externes

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

Rubrique du cadre financier pluriannuel		Numéro					
DG: <.....>			Année 2024	Année 2025	Année 2026	Année 2027	TOTAL CFP 2021-2027
Crédits opérationnels							
Ligne budgétaire	Engagements	(1a)					0,000
	Paiements	(2a)					0,000
Ligne budgétaire	Engagements	(1b)					0,000

	Palements	(2b)					0,000
Crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques ⁴⁹							
Ligne budgétaire		(3)					0,000
TOTAL des crédits pour la DG <.....>	Engagements	=1a+1b +3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Palements	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
DG: <.....>			Année 2024	Année 2025	Année 2026	Année 2027	TOTAL CFP 2021-2027
Crédits opérationnels							
Ligne budgétaire	Engagements	(1a)					0,000
	Palements	(2a)					0,000
Ligne budgétaire	Engagements	(1b)					0,000
	Palements	(2b)					0,000
Crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques ⁵⁰							
Ligne budgétaire		(3)					0,000
TOTAL des crédits	Engagements	=1a+1b +3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

⁴⁹ Assistance technique et/ou administrative et dépenses d'appui à la mise en œuvre de programmes et/ou d'actions de l'UE (anciennes lignes «BA»), recherche indirecte, recherche directe.

⁵⁰ Assistance technique et/ou administrative et dépenses d'appui à la mise en œuvre de programmes et/ou d'actions de l'UE (anciennes lignes «BA»), recherche indirecte, recherche directe.

pour la DG <.....>	Paielements	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			Année 2024	Année 2025	Année 2026	Année 2027	TOTAL CFP 2021-2027
TOTAL des crédits opérationnels	Engagements	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Paielements	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL des crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL des crédits pour la RUBRIQUE <...> du cadre financier pluriannuel	Engagements	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Paielements	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Rubrique du cadre financier pluriannuel		Numéro					
DG: <.....>			Année 2024	Année 2025	Année 2026	Année 2027	TOTAL CFP 2021-2027
Crédits opérationnels							
Ligne budgétaire	Engagements	(1a)					0,000
	Paielements	(2a)					0,000
Ligne budgétaire	Engagements	(1b)					0,000
	Paielements	(2b)					0,000

Crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques ⁵¹							
Ligne budgétaire		(3)					0,000
TOTAL des crédits pour la DG <.....>	Engagements	=1a+1b +3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Palements	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
DG: <.....>			Année 2024	Année 2025	Année 2026	Année 2027	TOTAL CFP 2021-2027
Crédits opérationnels							
Ligne budgétaire	Engagements	(1a)					0,000
	Palements	(2a)					0,000
Ligne budgétaire	Engagements	(1b)					0,000
	Palements	(2b)					0,000
Crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques ⁵²							
Ligne budgétaire		(3)					0,000
TOTAL des crédits pour la DG <.....>	Engagements	=1a+1b +3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Palements	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

⁵¹ Assistance technique et/ou administrative et dépenses d'appui à la mise en œuvre de programmes et/ou d'actions de l'UE (anciennes lignes «BA»), recherche indirecte, recherche directe.

⁵² Assistance technique et/ou administrative et dépenses d'appui à la mise en œuvre de programmes et/ou d'actions de l'UE (anciennes lignes «BA»), recherche indirecte, recherche directe.

			Année 2024	Année 2025	Année 2026	Année 2027	TOTAL CFP 2021-2027
TOTAL des crédits opérationnels	Engagements	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Paielements	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL des crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL des crédits pour la RUBRIQUE <...> du cadre financier pluriannuel	Engagements	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Paielements	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			Année 2024	Année 2025	Année 2026	Année 2027	TOTAL CFP 2021-2027
TOTAL des crédits opérationnels (toutes les rubriques opérationnelles)	Engagements	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Paielements	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL des crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques (toutes les rubriques opérationnelles)		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL des crédits pour les rubriques 1 à 6 du cadre financier pluriannuel (Montant de référence)	Engagements	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Paielements	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Rubrique du cadre financier pluriannuel		4	«Dépenses administratives» ⁵³				

⁵³ Pour déterminer les crédits nécessaires, il convient de recourir aux chiffres relatifs au coût moyen annuel qui sont disponibles sur la page web correspondante de BUDGpedia.

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

DG: MOVE		Année 2028	Année 2029	Année 2030	Année 2031	Année 2032	Année 2033	Année 2034	TOTAL CFP 2028-2034
Ressources humaines		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Autres dépenses administratives		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL	Crédits	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
DG: <.....>					Année 2024	Année 2025	Année 2026	Année 2027	TOTAL CFP 2021-2027
Ressources humaines					0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Autres dépenses administratives					0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL DG <....>	Crédits				0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL des crédits pour la RUBRIQUE 4 du cadre financier pluriannuel		(Total engagements = Total paiements)				0,000	0,000	0,000	0,000

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

		Année 2024	Année 2025	Année 2026	Année 2027	TOTAL CFP 2021-2027
TOTAL des crédits pour les RUBRIQUES 1 à 7 du cadre financier pluriannuel	Engagements	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Paiements	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.2. *Estimation des réalisations financées à partir des crédits opérationnels (cette section ne doit pas être complétée pour les organismes décentralisés)*

Crédits d’engagement en Mio EUR (à la 3e décimale)

Indiquer les objectifs et les réalisations ↓			Année 2024		Année 2025		Année 2026		Année 2027		Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (voir section 1.6)								TOTAL	
	RÉALISATIONS (outputs)																			
	Typ ^{e54}	Coût moyen	N°	Coût	N°	Coût	N°	Coût	N°	Coût	N°	Coût	N°	Coût	N°	Coût	Tota l N°	Tota l Coût		
OBJECTIF SPÉCIFIQUE n° 1 ⁵⁵ : [...]																				
- Réalisation																				
- Réalisation																				
- Réa																				

⁵⁴ Les réalisations se réfèrent aux produits et services qui seront fournis (par exemple: nombre d’échanges d’étudiants financés, nombre de km de routes construits, etc.).

⁵⁵ Tel que décrit dans la section 1.4.2. «Objectif(s) spécifique(s)…»

lisati on																		
Sous-total objectif spécifique n° 1																		
OBJECTIF SPÉCIFIQUE n° 2																		
- Réa lisati on																		
Sous-total objectif spécifique n° 2																		
TOTAUX																		

3.2.3. *Synthèse de l'incidence estimée sur les crédits administratifs*

- ☒ La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de crédits de nature administrative.
- ☐ La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de crédits de nature administrative, comme expliqué ci-après:

3.2.3.1. *Crédits issus du budget voté*

CRÉDITS VOTÉS	Année 2028	Année 2029	Année 2030	Année 2031	Année 2032	Année 2033	Année 2034	TOTAL CFP 2028-2034
RUBRIQUE 4								
Ressources humaines	0,388	0,388	0,388	0,388	0,388	0,388	0,388	2,716

Autres dépenses administratives	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	0,070
Sous-total RUBRIQUE 4	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	2,786
Hors RUBRIQUE 4								
Ressources humaines	0,000	0,000	0,000	0,000				0,000
Autres dépenses de nature administrative	0,000	0,000	0,000	0,000				0,000
Sous-total hors RUBRIQUE 4	0,000	0,000	0,000	0,000				0,000
TOTAL	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	2,786
Personnel nécessaire à la mise en œuvre de la proposition: deux ETP. <i>L'incidence estimée sur les dépenses et le personnel pour les années 2028 et suivantes est ajoutée à titre purement indicatif et ne préjuge pas du prochain cadre financier pluriannuel. La source de financement et la portée de l'engagement financier de l'Union pour l'après-2027 restent subordonnées au résultat des négociations interinstitutionnelles sur le CFP 2028-2034 et seront ensuite déterminées dans le cadre de la procédure budgétaire annuelle. Tous les crédits et dotations en personnel à partir de 2028 sont indicatifs.</i>								

3.2.3.2. Crédits issus de recettes affectées externes

RECETTES AFFECTÉES EXTERNES	Année 2024	Année 2025	Année 2026	Année 2027	TOTAL CFP 2021-2027
------------------------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	--------------------------------

RUBRIQUE 7					
Ressources humaines	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Autres dépenses administratives	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Sous-total RUBRIQUE 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Hors RUBRIQUE 7					
Ressources humaines	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Autres dépenses de nature administrative	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Sous-total hors RUBRIQUE 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.3.3. *Total des crédits*

TOTAL DES CRÉDITS VOTÉS + RECETTES AFFECTÉES EXTERNES	Année 2024	Année 2025	Année 2026	Année 2027	TOTAL CFP 2021-2027
RUBRIQUE 7					
Ressources humaines	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Autres dépenses administratives	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Sous-total RUBRIQUE 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Hors RUBRIQUE 7					

Ressources humaines	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Autres dépenses de nature administrative	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Sous-total hors RUBRIQUE 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

L'incidence estimée sur les dépenses et le personnel pour 2028 et les années suivantes est ajoutée à titre purement indicatif et ne préjuge pas du prochain cadre financier pluriannuel. La source de financement et la portée de l'engagement financier de l'Union pour l'après-2027 restent subordonnées au résultat des négociations interinstitutionnelles sur le CFP 2028-2034 et seront ensuite déterminées dans le cadre de la procédure budgétaire annuelle. Tous les crédits et dotations en personnel à partir de 2028 sont indicatifs.

3.2.4. Besoins estimés en ressources humaines

- ☐ La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de ressources humaines.
- ☒ La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de ressources humaines, comme expliqué ci-après:

3.2.4.1. Financement sur le budget voté

Estimation à exprimer en équivalents temps plein (ETP)⁵⁶

CRÉDITS VOTÉS	Année 2028	Année 2029	Année 2030	Année 2031	Année 2032	Année 2033	Année 2034
Emplois du tableau des effectifs (fonctionnaires et agents temporaires)							
20 01 02 01 (Au siège et dans les bureaux de représentation de la Commission)	2	2	2	2	2	2	2

⁵⁶ Veuillez préciser en dessous du tableau combien, sur le nombre d'ETP indiqué, sont déjà affectés à la gestion de l'action et/ou peuvent être redéployés au sein de votre DG, et quels sont vos besoins nets.

20 01 02 03 (Délégations de l'UE)		0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 01 (Recherche indirecte)		0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 11 (Recherche directe)		0	0	0	0	0	0	0
Autres lignes budgétaires (à préciser)		0	0	0	0	0	0	0
Personnel externe (en ETP)								
20 02 01 (AC, END de l'«enveloppe globale»)		0	0	0	0	0	0	0
20 02 03 (AC, AL, END et JPD dans les délégations de l'UE)		0	0	0	0	0	0	0
Ligne d'appui administratif [XX.01.YY.YY]	au siège	0	0	0	0	0	0	0
	dans les délégations de l'UE	0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 02 (AC, END - Recherche indirecte)		0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 12 (AC, END - Recherche directe)		0	0	0	0	0	0	0
Autres lignes budgétaires (à préciser) - Rubrique 7		0	0	0	0	0	0	0
Autres lignes budgétaires (à préciser) - Hors rubrique 7		0	0	0	0	0	0	0
TOTAL		2	2	2	2	2	2	2

3.2.4.2. Financement par des recettes affectées externes

RECETTES AFFECTÉES EXTERNES		Année 2024	Année 2025	Année 2026	Année 2027
Emplois du tableau des effectifs (fonctionnaires et agents temporaires)					
20 01 02 01 (Au siège et dans les bureaux de représentation de la Commission)		0	0	0	0
20 01 02 03 (Délégations de l'UE)		0	0	0	0
01 01 01 01 (Recherche indirecte)		0	0	0	0
01 01 01 11 (Recherche directe)		0	0	0	0
Autres lignes budgétaires (à préciser)		0	0	0	0
Personnel externe (en équivalents temps plein)					
20 02 01 (AC, END de l'«enveloppe globale»)		0	0	0	0
20 02 03 (AC, AL, END et JPD dans les délégations de l'UE)		0	0	0	0
Ligne d'appui administratif [XX.01.YY.YY]	- au siège	0	0	0	0
	- dans les délégations de l'UE	0	0	0	0
01 01 01 02 (AC, END - Recherche indirecte)		0	0	0	0
01 01 01 12 (AC, END - Recherche directe)		0	0	0	0
Autres lignes budgétaires (à préciser) - Rubrique 7		0	0	0	0
Autres lignes budgétaires (à préciser) - Hors rubrique 7		0	0	0	0

TOTAL	0	0	0	0
--------------	----------	----------	----------	----------

3.2.4.3. *Total des besoins en ressources humaines*

TOTAL DES CRÉDITS VOTÉS + RECETTES AFFECTÉES EXTERNES		Année 2024	Année 2025	Année 2026	Année 2027
Emplois du tableau des effectifs (fonctionnaires et agents temporaires)					
20 01 02 01 (Au siège et dans les bureaux de représentation de la Commission)		0	0	0	0
20 01 02 03 (Délégations de l'UE)		0	0	0	0
01 01 01 01 (Recherche indirecte)		0	0	0	0
01 01 01 11 (Recherche directe)		0	0	0	0
Autres lignes budgétaires (à préciser)		0	0	0	0
Personnel externe (en équivalents temps plein)					
20 02 01 (AC, END de l'«enveloppe globale»)		0	0	0	0
20 02 03 (AC, AL, END et JPD dans les délégations de l'UE)		0	0	0	0
Ligne d'appui administratif [XX.01.YY.YY]	- au siège	0	0	0	0
	- dans les délégations de l'UE	0	0	0	0
01 01 01 02 (AC, END - Recherche indirecte)		0	0	0	0

01 01 01 12 (AC, END - Recherche directe)	0	0	0	0
Autres lignes budgétaires (à préciser) - Rubrique 7	0	0	0	0
Autres lignes budgétaires (à préciser) - Hors rubrique 7	0	0	0	0
TOTAL	0	0	0	0

Personnel nécessaire à la mise en œuvre de la proposition (en ETP):

	À couvrir par le personnel actuellement disponible dans les services de la Commission	Personnel supplémentaire exceptionnel*		
		À financer sur la rubrique 4 ou la recherche	À financer sur la ligne BA	À financer sur les redevances
Emplois du tableau des effectifs		2	s.o.	0
Personnel externe (AC, END, INT)		0	0	0

Description des tâches à effectuer par:

les fonctionnaires et agents temporair	Les travaux supplémentaires relatifs à la mise en œuvre du règlement nécessiteront un redéploiement interne de deux postes inscrits au tableau des effectifs à compter de l'adoption du règlement. Les travaux complémentaires concernent: 1) La désignation de services numériques de mobilité multimodale B2C ayant une présence significative sur le marché au
--	--

es	niveau de l'Union: le règlement introduit l'obligation pour la Commission de désigner des services numériques de mobilité multimodale B2C ayant une présence significative sur le marché au niveau de l'Union, ce qui obligera la Commission à traiter les notifications reçues des prestataires de services, à suivre les évolutions et à surveiller le marché afin de veiller à ce que tous les prestataires de services concernés le notifient. La Commission pourrait également être amenée à traiter des plaintes/enquêtes complémentaires liées au processus de désignation. Au fil du temps, la Commission devra suivre l'évolution de la situation et gérer la liste des entités désignées (avec d'éventuels ajouts ou suppressions de la liste). 2) La désignation de services numériques de mobilité multimodale B2C ayant une présence significative sur le marché au niveau national: cette question sera traitée par les autorités nationales de contrôle de l'application de la législation, mais la Commission doit vérifier les notifications des États membres, se coordonner avec les organismes nationaux de contrôle de l'application, publier et mettre à jour des listes dynamiques sur le site internet de la Commission, tout en veillant au respect de délais stricts. Les processus de notification et de désignation à plusieurs niveaux, tant au niveau de l'Union qu'au niveau national, qui nécessitent une surveillance en temps réel. La charge récurrente que représentent l'évaluation des notifications reçues, la surveillance du marché des services numériques de mobilité multimodale de l'Union et le traitement éventuel des demandes de retrait exige des capacités dédiées. Deux ETP sont donc prévus pour rationaliser la coordination, réduire les retards dans les désignations et tenir un registre public précis et à jour, garantissant la transparence du marché et l'application effective de la législation au titre du nouveau cadre réglementaire. Compte tenu des connaissances très spécialisées requises et de la combinaison de compétences (formation spécialisée en matière de concours combinée à des compétences rédactionnelles juridiques), les besoins pourraient être satisfaits par deux postes d'administrateur.
le personnel externe	

3.2.5. **Vue d'ensemble de l'incidence estimée sur les investissements liés aux technologies numériques**

Obligatoire: il convient d'indiquer dans le tableau figurant ci-dessous la meilleure estimation des investissements liés aux technologies numériques découlant de la proposition/de l'initiative.

À titre exceptionnel, lorsque la mise en œuvre de la proposition/de l'initiative l'exige, les crédits de la rubrique 7 doivent être présentés sur la ligne spécifique.

Les crédits des rubriques 1-6 doivent être présentés comme des «Dépenses pour les systèmes informatiques soutenant une politique consacrées aux programmes opérationnels». Ces dépenses correspondent au budget opérationnel à affecter à la réutilisation/à l'achat/au

développement de plateformes et d’outils informatiques directement liés à la mise en œuvre de l’initiative et aux investissements qui y sont associés (par exemple, licences, études, stockage de données, etc.). Les informations figurant dans ce tableau doivent être cohérentes avec les données détaillées présentées à la section 4 «Dimensions numériques».

TOTAL des crédits numériques et informatiques	Année 2024	Année 2025	Année 2026	Année 2027	TOTAL CFP 2021-2027
RUBRIQUE 7					
Dépenses informatiques (institutionnelles)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Sous-total RUBRIQUE 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Hors RUBRIQUE 7					
Dépenses pour les systèmes informatiques soutenant une politique consacrées aux programmes opérationnels	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Sous-total hors RUBRIQUE 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.6. *Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel actuel*

La proposition/l'initiative:

- ☒ peut être intégralement financée par voie de redéploiement au sein de la rubrique concernée du cadre financier pluriannuel (CFP).
- ☐ nécessite l'utilisation de la marge non allouée sous la rubrique correspondante du CFP et/ou le recours aux instruments spéciaux comme le prévoit le règlement CFP.
- ☐ nécessite une révision du CFP.

3.2.7. *Participation de tiers au financement*

La proposition/l'initiative:

- ☒ ne prévoit pas de cofinancement par des tierces parties
- ☐ prévoit le cofinancement par des tierces parties estimé ci-après:

Crédits en Mio EUR (à la 3e décimale)

	Année 2024	Année 2025	Année 2026	Année 2027	Total
Préciser l'organisme de cofinancement					
TOTAL crédits cofinancés					

3.3. **Incidence estimée sur les recettes**

- ☒ La proposition/l'initiative est sans incidence financière sur les recettes.
- ☐ La proposition/l'initiative a une incidence financière décrite ci-après:
 - ☐ sur les ressources propres
 - ☐ sur les autres recettes
 - ☐ veuillez indiquer si les recettes sont affectées à des lignes de dépenses

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

Ligne budgétaire de recettes:	Montants inscrits pour l'exercice en cours	Incidence de la proposition/de l'initiative ⁵⁷			
		Année 2024	Année 2025	Année 2026	Année 2027
Article					

Pour les recettes affectées, préciser la(les) ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s).

[...]

Autres remarques (relatives par exemple à la méthode/formule utilisée pour le calcul de l'incidence sur les recettes ou toute autre information).

[...]

4. **DIMENSIONS NUMÉRIQUES**

4.1. **Exigences pertinentes en matière numérique**

Dans le cas contraire, énumérer les exigences pertinentes en matière numérique dans le tableau ci-dessous:

Référence à l'exigence	Description de l'exigence	Acteur(s) visé(s) ou concerné(s) par l'exigence	Processus généraux	Catégories
Article 4	Le fournisseur de services numériques de mobilité multimodale B2C partage des données sur le nombre de billets vendus par mode et leur valeur avec la Commission (pour les données de l'Union) et les autorités nationales de contrôle de l'application de la législation (pour les données nationales).	Services numériques de mobilité multimodale B2C Commission	Obligation de déclaration	Données Service public numérique

⁵⁷ En ce qui concerne les ressources propres traditionnelles (droits de douane, cotisations sur le sucre), les montants indiqués doivent être des montants nets, c'est-à-dire des montants bruts après déduction de 20 % de frais de perception.

		européenne Autorités nationales de contrôle de l'application		
Article 6	Les accords commerciaux entre les fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale B2B et les entreprises utilisatrices ne doivent pas, intentionnellement ou autrement: a) empêcher une entreprise utilisatrice de s'abonner ou d'utiliser tout autre système similaire; b) exiger l'acceptation de conditions supplémentaires qui ne sont pas nécessaires à l'abonnement aux services numériques de mobilité multimodale B2B; c) imposer l'obligation d'accepter un équipement technique ou un logiciel spécifique; et d) imposer toute autre condition injuste ou injustifiée.	Services numériques de mobilité multimodale B2B	s.o.	Données, accord commercial
Article 7	Les fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale B2C et B2B chargent et traitent les données des opérateurs avec le même soin et affichent les produits de transport des opérateurs de manière neutre et complète. L'article 7 définit les critères de classement par défaut des produits de transport et des autres fonctionnalités des services numériques de mobilité multimodale.	Services numériques de mobilité multimodale B2C et B2B	Traitement et des données	Données Service public numérique Solution numérique
Article 8	L'article 8 définit les exigences applicables aux données de commercialisation, de réservation et de vente fournies par les fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale B2C et B2B aux opérateurs de transport participants.	Services numériques de mobilité multimodale B2C et B2B	Traitement et des données	Données Service public numérique
Article 9	L'article 9 définit les exigences relatives aux informations sur les émissions de gaz à effet de serre et les émissions	Services numériques de	Divulgateion	Données

	d'équivalent dioxyde de carbone.	mobilité multimodale B2C et B2B	d'informations	Service public numérique Solution numérique
Article 10	L'article 10 définit les exigences applicables au partage de données entre les services numériques de mobilité multimodale B2C et les autorités publiques de transport.	Services numériques de mobilité multimodale B2C	Obligations de déclaration statistique	Données
Article 12	Lorsque l'organisme national de contrôle de l'application demande à recevoir des informations pertinentes, celles-ci sont présentées sans retard injustifié et, en tout état de cause, dans un délai d'un mois à compter de la réception de la demande.	Organismes nationaux de contrôle de l'application Services numériques de mobilité multimodale B2C	Suivi application et des politiques	Données
Article 12	Coopération entre les organismes nationaux de contrôle de l'application des États membres afin de garantir une application cohérente du présent règlement, assistance mutuelle dans les tâches de surveillance du marché et le traitement des plaintes, y compris par l'échange d'informations pertinentes par voie électronique, tout en respectant dûment la confidentialité des données commercialement sensibles.	Organismes nationaux de contrôle de l'application	Suivi application et des politiques	Données Service public numérique
Article 12	Les organismes nationaux de contrôle de l'application participent à un réseau qui se réunit régulièrement, et au moins une fois par an, pour échanger des informations, en particulier	Organismes nationaux de contrôle	Suivi application et des politiques	Données

	sur: i) leurs travaux de suivi, d'application et de mise en œuvre; ii) leurs principes décisionnels; et iii) les pratiques administratives.	l'application Services numériques de mobilité multimodale B2C		
--	---	---	--	--

4.2. Données

Description générale des données relevant du champ d'application et de toute norme/spécification connexe

Type de données	Référence à l'exigence ou aux exigences	Norme et/ou spécification (le cas échéant)
Données sur le nombre de billets vendus par mode et leur valeur	Article 4	s.o.
Données relatives à l'exploitant	Article 7	s.o.
Données relatives à la commercialisation, aux réservations et aux ventes	Article 8	s.o.
Données relatives aux émissions de gaz à effet de serre ou d'équivalents dioxyde de carbone des produits de transport	Article 9	Normes CountEmissionsEU et label «émissions de vol»
Données pouvant être utilisées pour améliorer l'efficacité des politiques en matière de transports publics et de mobilité durable	Article 10	s.o.
Données de suivi et de contrôle de l'application (informations sur les seuils)	Article 12	s.o.

Données de suivi et de contrôle de l'application (en particulier en ce qui concerne les litiges entre parties) entre autorités	Article 12	S.O.
--	------------	------

Alignement sur la stratégie européenne pour les données

Les conditions applicables aux accords commerciaux entre les opérateurs de transport et les fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale B2C ayant une présence significative sur le marché ou les fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale B2B visés à l'article 5 et à l'article 6 atténuent l'abus de déséquilibres contractuels, conformément au règlement sur les marchés numériques.

Alignement sur le principe «une fois pour toutes»

Tout fournisseur de services numériques de mobilité multimodale B2C verticalement intégré avec une entreprise ferroviaire désignée comme ayant une présence significative sur le marché ferroviaire conformément à la proposition sur la billetterie ferroviaire est désigné comme un fournisseur de services numériques de mobilité multimodale B2C ayant une présence significative sur le marché ferroviaire au niveau national et n'est pas tenu d'informer l'organisme national de contrôle de l'application visé à l'article 13 de l'État membre dans lequel l'entreprise ferroviaire est désignée comme ayant une présence significative sur le marché ferroviaire.

Afin d'évaluer si les seuils fixés à l'annexe I sont atteints, l'autorité de désignation peut demander aux fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale B2C de soumettre toutes les informations pertinentes dans un délai raisonnable, et au plus tard dans un délai de deux mois. Un fournisseur de services numériques de mobilité multimodale B2C déjà désigné et ayant une présence significative sur le marché ne fait pas l'objet de telles demandes d'informations pour le mode de transport dans lequel il a été désigné. Les fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale B2C qui ne soumettent pas dans le délai imparti les informations demandées sur leur présence significative sur le marché peuvent être désignés sans retard injustifié, sur la base des informations dont dispose l'autorité de désignation.

Expliquer comment les données nouvellement créées sont faciles à trouver, accessibles, interopérables et réutilisables et répondent à des normes de qualité élevée

Les données relatives aux services numériques de mobilité multimodale B2C indispensables seront publiées sur le site internet de la Commission.

Flux de données

Pour chaque flux de données, veuillez remplir le tableau ci-dessous:

Type de données	Référence(s) à l'exigence ou aux exigences	Acteur qui fournit les données	Acteur qui reçoit les données	Déclencheur de l'échange de données	Fréquence (le cas échéant)
Données sur le nombre de billets vendus par mode et leur valeur	Article 4	Services numériques de mobilité multimodale B2C	Commission européenne, organismes nationaux de contrôle de l'application	Obligation au titre de l'article 4/demande de la Commission ou d'un organisme national de contrôle de l'application	Annuelle
Données relatives à l'exploitant	Article 7	Opérateur de transport	Services numériques de mobilité multimodale B2C et B2B	Accord pour l'affichage/la distribution des billets de transport	s.o.
Données relatives au marketing, aux réservations et aux ventes	Article 8	Services numériques de mobilité multimodale B2B	Opérateurs de transport	Demande d'un opérateur de transport	s.o.
Données relatives aux émissions de gaz à effet de serre ou d'équivalent dioxyde de carbone des produits de transport	Article 9	Opérateurs de transport	Services numériques de mobilité multimodale B2C et B2B	Volonté de l'opérateur de transport de partager ces données.	s.o.
Données pouvant être utilisées pour améliorer	Article 10	Services numériques de mobilité multimodale B2C et	Autorités de transport public	Demande émanant d'une autorité publique de	s.o.

l'efficacité des politiques en matière de transports publics et de mobilité durable		B2B		transport	
Données de suivi et de contrôle de l'application (informations sur les seuils)	Article 12	Organisme national de contrôle de l'application/États membres	Commission européenne	Modification de la liste des services numériques de mobilité multimodale B2C ayant une présence significative sur le marché	s.o.
Données de suivi et de contrôle de l'application (en particulier en ce qui concerne les litiges entre parties) entre autorités	Article 13	Organisme national de contrôle de l'application	Organisme national de contrôle de l'application	Réunions du réseau de l'Union pour les organismes nationaux de contrôle de l'application	Au moins une fois par an

- 4.3. *Pour chaque solution numérique, fournir la référence à l'exigence ou aux exigences pertinentes en matière numérique et une description de la fonctionnalité requise de la solution numérique, et indiquer l'organisme qui en sera responsable, ainsi que d'autres aspects pertinents tels que la possibilité de réutilisation et l'accessibilité. Enfin, expliquer si la solution numérique prévoit d'utiliser les technologies de l'IA.*

Solution numérique	Référence(s) à l'exigence ou aux exigences	Principales fonctionnalités requises	Organisme responsable	Comment l'accessibilité est-elle prise en compte?	Comment la possibilité de réutilisation est-elle envisagée?	Utilisation des technologies de l'IA (le cas échéant)
--------------------	--	--------------------------------------	-----------------------	---	---	---

Services numériques de mobilité multimodale	Article 7 Article 9	Les fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale B2C et B2B chargent et traitent les données des opérateurs avec le même soin et affichent les produits de transport des opérateurs de manière neutre et complète. Des informations claires, transparentes et accessibles sur les émissions de gaz à effet de serre ou les émissions en équivalents dioxyde de carbone des produits de transport exposés sont fournies par les fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale B2C aux utilisateurs finaux et par les fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale B2B aux entreprises utilisatrices, chaque fois que ces	Fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale B2C Fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale B2B	Lorsqu'ils affichent des informations, les fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale B2C devraient respecter les exigences énoncées dans la directive (UE) 2019/882 du Parlement européen et du Conseil relative à l'accessibilité des produits et services, et notamment proposer des options audiovisuelles.	La proposition agit en synergie avec d'autres actes législatifs de l'Union ayant une incidence sur les services d'information numériques, et en particulier la directive STI, qui établit un cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le secteur routier et ses interfaces avec d'autres modes de transport.	s.o.
---	------------------------	---	---	---	---	------

		informations sont partagées par les opérateurs de transport.				
--	--	--	--	--	--	--

Pour chaque solution numérique, expliquez comment la solution numérique est conforme aux exigences et obligations du cadre de l'UE en matière de cybersécurité, ainsi qu'aux autres politiques numériques et aux dispositions législatives applicables (telles que eIDAS, portail numérique unique, etc.).

Solution numérique n° 1 Services numériques de mobilité multimodale

Politique numérique et/ou sectorielle (le cas échéant)	Expliquer de quelle manière la solution s'aligne sur l'élément en question
<i>Règlement sur l'IA</i>	S.O.
<i>Cadre de l'UE en matière de cybersécurité</i>	S.O.
<i>eIDAS</i>	S.O.
<i>Portail numérique unique et IMI</i>	S.O.
<i>Autres</i>	S.O.

Solution numérique n° 2

Politique numérique et/ou sectorielle (le cas échéant)	Expliquer de quelle manière la solution s'aligne sur l'élément en question
<i>Règlement sur l'IA</i>	
<i>Cadre de l'UE en matière de cybersécurité</i>	

<i>eIDAS</i>	
<i>Portail numérique unique et IMI</i>	
<i>Autres</i>	

4.4. Évaluation de l'interopérabilité

Décrivez le ou les services publics affectés par les exigences

Service public numérique ou catégorie de services publics numériques	Description	Référence(s) à l'exigence ou aux exigences	Solution(s) interopérable(s) pour l'Europe	Autre(s) solution(s) d'interopérabilité
Désignation de fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale B2C ayant une présence significative sur le marché	Un fournisseur de services numériques de mobilité multimodale est désigné comme fournisseur de services numériques de mobilité multimodale B2C ayant un pouvoir de marché significatif pour la distribution de produits de transport pour ce mode de transport («présence significative sur le marché») au niveau de l'Union s'il atteint les seuils fixés à l'annexe I, point 1. Il en informe la Commission et fournit des informations sur le nombre de billets vendus par mode et leur valeur.	Article 4	s.o.	s.o.

Évaluer l'incidence de la ou des exigences sur l'interopérabilité transfrontalière

Service public numérique n° 1

Évaluation	Mesure(s)	Obstacles potentiels restants (le cas échéant)
------------	-----------	--

Alignement sur les politiques numériques et sectorielles existantes	La proposition est coordonnée avec la proposition sur la billetterie ferroviaire et la proposition de révision du règlement sur les droits des voyageurs ferroviaires, afin de créer un cadre cohérent qui favorise les billets ferroviaires uniques et assure le bon fonctionnement du marché de la billetterie en ligne. La proposition abroge le règlement (CE) n° 80/2009 instaurant un code de conduite pour l'utilisation de systèmes informatisés de réservation (ci-après le «code de conduite SIR»), tout en actualisant et en intégrant les dispositions de ce texte qui restent pertinentes. La proposition agit en synergie avec d'autres actes législatifs de l'Union ayant une incidence sur les services d'information numériques, et en particulier la directive STI, qui établit un cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le secteur routier et ses interfaces avec d'autres modes de transport. En vertu du règlement délégué relatif aux services d'informations sur les déplacements multimodaux, les États membres doivent établir des points d'accès nationaux constituant un point d'accès unique aux données statiques, historiques, observées et dynamiques relatives aux déplacements et à la circulation pour les différents modes de transport, en vue de fournir des services d'informations sur les déplacements multimodaux aux utilisateurs finaux. L'élimination des obstacles au développement de services numériques de mobilité multimodale capables de gérer les réservations ou la billetterie complète donc cet ensemble législatif existant. En outre, la présente proposition complétera les principes généraux du règlement sur les marchés numériques et du règlement sur les données en établissant des mesures sectorielles en ce qui concerne les	s.o.
---	---	-------------

	services numériques de mobilité multimodale. La proposition complètera également la directive révisée sur les pratiques commerciales déloyales par des mesures visant à garantir que les résultats de recherche sur les services numériques de mobilité multimodale sont affichés de manière neutre (en établissant une liste de critères de classement obligatoires et en indiquant quel critère a été utilisé pour l’affichage), à interdire l’autopréférence et la mise en évidence payante, en n’autorisant les contenus publicitaires que sous certaines conditions. La présente proposition vise à promouvoir un système de transport plus multimodal et plus durable et à contribuer aux objectifs du pacte vert pour l’Europe. En exigeant que les services numériques de mobilité multimodale affichent des informations sur les émissions de gaz à effet de serre et de CO₂, la présente proposition contribuera également à la réalisation des objectifs des initiatives CountEmissionsEU et label «émissions de vol», qui établissent un cadre commun pour calculer et déclarer les émissions de gaz à effet de serre liées aux transports.	
Mesures organisationnelles en faveur d’une fourniture transfrontière sans heurts de services publics numériques	Le règlement dispose que chaque État membre désigne un organisme national de contrôle de l’application du règlement. Les États membres veillent à ce que l’organisme désigné dispose des ressources administratives et financières nécessaires et de l’expertise requise pour accomplir correctement les tâches prévues par le présent règlement. L’article 12 décrit les tâches des organismes nationaux de contrôle de l’application, y compris l’assistance mutuelle dans les tâches de surveillance du marché et le traitement des plaintes.	s.o.

Mesures prises pour garantir une compréhension commune des données	Les informations relatives aux émissions de gaz à effet de serre ou aux émissions d'équivalent dioxyde de carbone sont fournies conformément au règlement d'exécution (UE) 2024/3170 de la Commission. L'article 7 fixe des obligations en matière d'affichage neutre et de critères de classement pour tous les fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale.	Il importe que les aspects numériques de l'échange d'informations soient clairement définis dans le cadre de la mise en œuvre du règlement, dans le contexte de la gestion des plaintes et du partage de données avec les autorités publiques.
Utilisation de spécifications et de normes techniques ouvertes convenues d'un commun accord	Les informations relatives aux émissions de gaz à effet de serre ou aux émissions d'équivalent dioxyde de carbone sont fournies conformément au règlement d'exécution (UE) 2024/3170 de la Commission. L'article 7 fixe des obligations en matière d'affichage neutre et de critères de classement pour tous les fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale.	Il importe que les aspects numériques de l'échange d'informations soient clairement définis dans le cadre de la mise en œuvre du règlement, dans le contexte de la gestion des plaintes et du partage de données avec les autorités publiques.

4.5. Mesures de soutien de la mise en œuvre numérique

Pour chaque mesure de soutien à la mise en œuvre numérique, veuillez compléter le tableau ci-dessous.

Description de la mesure	Référence(s) à l'exigence ou aux exigences	Rôle de la Commission (le cas échéant)	Acteurs à associer (le cas échéant)	Calendrier prévu (le cas échéant)
Exigence 7	Les organismes nationaux de contrôle de l'application participent à un réseau qui se réunit régulièrement pour échanger des informations, en particulier sur: i) leurs travaux de suivi, d'application et de mise en œuvre; ii)	Les services de la Commission participent aux discussions au sein du réseau, coordonnent et soutiennent la coopération sur des questions d'intérêt	Organismes nationaux de contrôle de l'application/Commission européenne	Au moins une fois par an

	leurs principes décisionnels; et iii) les pratiques administratives.	commun et l'échange de bonnes pratiques.		
--	--	--	--	--