

COM(2026) 232 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
billetterie ferroviaire

E 20665



COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 13.5.2026
COM(2026) 232 final

2026/0115 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relatif à la billetterie ferroviaire

{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 communication de la Commission intitulée *«Le pacte vert pour l'Europe»*¹ et la loi sur le climat² et sa modification ultérieure³ établissent à la fois: i) un objectif de neutralité climatique à atteindre par l'UE d'ici à 2050 et ii) un objectif clair de réduction des émissions nettes de gaz à effet de serre d'au moins 55 % d'ici à 2030 et de 90 % d'ici à 2040, par rapport aux niveaux de 1990. La communication appelle également à une réduction de 90 % des émissions de gaz à effet de serre provenant des transports d'ici à 2050 par rapport aux niveaux de 1990, tout en œuvrant à la réalisation de l'ambition «zéro pollution»⁴. En outre, elle préconise une réduction: i) des effets sur la santé des émissions de polluants atmosphériques de plus de 55 % d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990; et ii) de la proportion de personnes constamment incommodées par le bruit des transports de 30 % d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990. Le transport représente environ 25 % de l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre de l'UE, et ces émissions ont augmenté ces dernières années. Le rail étant un mode de transport largement électrifié et économe en énergie, une utilisation accrue des services ferroviaires devrait contribuer à réduire les émissions de gaz à effet de serre et la consommation d'énergie du secteur des transports.

En 2020, le transport ferroviaire représentait 5,1 % du transport de passagers et 11,5 % du transport de marchandises entre les pays de l'UE, mais seulement 0,4 % des émissions de gaz à effet de serre provenant des transports dans l'UE⁵. Le transport ferroviaire est très économe en énergie (il ne représente que 0,6 % de la consommation énergétique de l'ensemble des modes de transport⁶ au sein de l'UE) et l'essentiel du trafic ferroviaire circule sur des lignes électrifiées. La politique de l'UE n'a cessé de promouvoir le transport ferroviaire, non seulement en raison de ces avantages en matière d'énergie et d'émissions, mais aussi en raison de ses avantages socio-économiques évidents, de son niveau élevé de sécurité et de sa capacité à promouvoir la cohésion territoriale.

¹ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions – Le pacte vert pour l'Europe, COM(2019) 640 final, https://commission.europa.eu/publications/communication-european-green-deal_fr.

² 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.

³ Conseil de l'Union européenne, Objectif climatique à l'horizon 2040: Feu vert définitif du Conseil, Communiqué de presse, 5 mars 2026, <https://www.consilium.europa.eu/fr/press/press-releases/2026/03/05/2040-climate-target-council-gives-final-green-light/>.

⁴ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, Cap sur une planète en bonne santé pour tous – Plan d'action de l'UE: «Vers une pollution zéro dans l'air, l'eau et les sols» [COM(2021)400 final] <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A52021DC0400&qid=1623311742827>

⁵ Service de recherche du Parlement européen, Briefing — Improving Use of Rail Infrastructure Capacity, PE 754.599, https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2023/754599/EPRS_BRI%282023%29754599_EN.pdf.

⁶ Rapport de la Commission au Parlement européen et au Conseil, Neuvième rapport de suivi sur l'évolution du marché ferroviaire au titre de l'article 15, paragraphe 4, de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil, COM(2025) 439 final, https://transport.ec.europa.eu/document/download/49ed336c-86ea-461c-b20c-1397fab497f5_en?filename=COM_2025_439_F1_REPORT_FROM_COMMISSION_EN_V2_P1_4191768.PDF.

Un système de billetterie efficace est essentiel au fonctionnement du marché du transport ferroviaire de voyageurs. Le fonctionnement insuffisant du marché de la billetterie ferroviaire dans l'UE a notamment été constaté dans: i) la communication de la Commission intitulée «Plan d'action visant à développer le transport ferroviaire longue distance et transfrontière de voyageurs» de 2021⁷; ii) les orientations politiques pour la Commission européenne 2024-2029⁸; et iii) la communication de la Commission de 2025 intitulée «Interconnecter l'Europe par le transport ferroviaire à grande vitesse»⁹.

Après quatre paquets législatifs sur les chemins de fer, l'espace ferroviaire unique européen a été ouvert à la concurrence, ce qui s'est traduit par une offre de meilleure qualité, plus diversifiée et plus abordable pour les voyageurs. En 2024, les kilomètres parcourus par les voyageurs sur les chemins de fer de l'UE ont augmenté de 5,8 %¹⁰, sous l'effet d'une forte demande des consommateurs et du lancement de nouveaux services, y compris par de nouveaux opérateurs. Toutefois, bien que des progrès significatifs aient été accomplis concernant d'autres éléments fondamentaux de l'espace ferroviaire unique européen (tels que le développement d'infrastructures communes, l'amélioration de l'interopérabilité et une meilleure gestion des capacités), la billetterie ferroviaire reste une faiblesse structurelle importante. La révolution numérique dans le commerce de détail vécue dans d'autres secteurs (hôtels et transport aérien) ne s'est pas concrétisée pour le secteur ferroviaire. Le ralentissement de l'ouverture du marché ferroviaire par rapport, par exemple, aux services de transport aérien a entraîné des différences considérables sur les marchés correspondants de la billetterie en ligne.

Les entreprises historiques agissent en tant que contrôleurs d'accès et exploitent la grande majorité des services de transport ferroviaire de voyageurs tout en détenant également leur prestataire de services de billetterie en ligne. Ces entreprises peuvent à la fois: i) tirer parti de leur position pour désavantager les prestataires concurrents de services de billetterie en ligne en partageant les données et les offres de manière sélective; et ii) exclure les opérateurs ferroviaires concurrents en refusant de vendre sur leur principal service de billetterie en ligne les billets proposés par ces opérateurs concurrents. Cette situation limite la transparence des prix et réduit la visibilité des nouveaux opérateurs auprès des consommateurs, sapant ainsi les arguments économiques en faveur de nouveaux services ferroviaires qui, sans cela, stimuleraient l'accessibilité financière et entraîneraient un transfert modal. Pour les nouveaux opérateurs, une billetterie en ligne efficace est essentielle pour atteindre les clients. Pour les consommateurs, l'achat de billets de train est trop difficile, en particulier lorsqu'ils voyagent à l'étranger ou lorsque le trajet implique l'utilisation de trains provenant de plusieurs opérateurs. Cela a été reconnu dans les orientations politiques pour la période 2024-2029¹¹, qui indiquent que les usagers devraient pouvoir utiliser des systèmes de réservation ouverts

⁷ Communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil, Plan d'action pour promouvoir le transport ferroviaire de voyageurs longue distance et transfrontière, COM/2021/810 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A52021DC0810>.

⁸ Ursula von der Leyen, Le choix de l'Europe — Orientations politiques pour la prochaine Commission européenne 2024-2029, https://commission.europa.eu/document/download/e6cd4328-673c-4e7a-8683-f63ffb2cf648_en?filename=Political%20Guidelines%202024-2029_EN.pdf.

⁹ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, Interconnecter l'Europe par le transport ferroviaire à grande vitesse, COM(2025) 903 final, https://transport.ec.europa.eu/document/download/774e79c9-1ece-4514-8f16-a2b98049c82e_en?filename=COM_2025_903_HSR.pdf

¹⁰ Eurostat, Le transport ferroviaire de voyageurs a augmenté de 5,8 % en 2024, article de presse, 31 octobre 2025, <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20251031-1>.

¹¹ Ursula von der Leyen, Le choix de l'Europe — Orientations politiques pour la prochaine Commission européenne 2024-2029, https://commission.europa.eu/document/download/e6cd4328-673c-4e7a-8683-f63ffb2cf648_en?filename=Political%20Guidelines%202024-2029_EN.pdf.

pour acheter des voyages transeuropéens auprès de plusieurs prestataires. Ce défi est confirmé tant dans le rapport Letta sur l'avenir du marché unique¹² que dans le rapport Draghi sur l'avenir de la compétitivité européenne¹³. Il a également été confirmé par les résultats de l'Eurobaromètre Flash 551¹⁴.

Le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE, article 102) interdit les comportements abusifs des entreprises détenant une position dominante sur un marché donné. La Commission, ainsi que les juridictions nationales et les autorités de concurrence dans l'ensemble de l'UE, ont ouvert une procédure sur la base de l'article 102 du TFUE, qui a révélé des pratiques des entreprises historiques, telles que la promotion des canaux de distribution directe, la restriction de l'accès aux contenus et aux données de billetterie, ainsi que l'imposition de frais excessifs et d'exigences techniques déraisonnables aux prestataires tiers de services de billetterie en ligne.

Des prestataires indépendants de services de billetterie en ligne voient le jour, mais leur croissance sur le marché de la billetterie reste modeste. Compte tenu du nombre croissant d'opérateurs ferroviaires et du risque de fragmentation de l'offre de billetterie, il devient d'autant plus important pour les voyageurs de pouvoir trouver, comparer, combiner et réserver leurs billets en un seul et même endroit.

La présente proposition aborde les problèmes susmentionnés sur le marché de la billetterie. Premièrement, elle oblige les opérateurs et les organisateurs de services ferroviaires à partager leurs produits ferroviaires avec les prestataires de services de billetterie en ligne, lorsqu'ils en font la demande.

Deuxièmement, la présente proposition oblige les opérateurs ferroviaires dont la part de marché est égale ou supérieure à 50 % des services ferroviaires nationaux à ouvrir leur service de billetterie en ligne à tout opérateur ou organisateur de services ferroviaires qui en fait la demande. À l'heure actuelle, seuls les opérateurs publics historiques détiennent des parts de marché égales ou supérieures à 50 % du marché des services de transport ferroviaire de voyageurs et, comme expliqué ci-dessus, grâce à la notoriété de leur marque héritée du passé et à leur service bien établi de billetterie en ligne, ils ont également une présence significative sur les marchés nationaux de la billetterie ferroviaire. Ce seuil de 50 % est fondé sur la jurisprudence pertinente et la pratique décisionnelle de la Commission en matière d'application des règles de concurrence de l'UE. La notion de «présence significative sur le marché» est conforme à celle de «puissance significative sur le marché» figurant dans la communication de la Commission — Lignes directrices sur l'analyse du marché et l'évaluation de la puissance sur le marché en application du cadre réglementaire de l'Union pour les réseaux et les services de communications électroniques (C/2018/2374) [EUR-Lex — 52018XC0507(01) — FR — EUR-Lex], qui rappelle que, selon une jurisprudence constante¹⁵, une part de marché extrêmement importante (supérieure à 50 %) détenue par une

¹² Enrico Letta, *Much More Than a Market — Speed, Security, Solidarity — Empowering the Single Market to Deliver a Sustainable Future and Prosperity for All EU Citizens* (Bien plus qu'un marché — Rapidité, sécurité, solidarité: donner au marché unique les moyens d'apporter à tous les citoyens de l'Union un avenir durable et la prospérité), <https://www.consilium.europa.eu/media/ny3j24sm/much-more-than-a-market-report-by-enrico-letta.pdf>.

¹³ Mario Draghi, *The Draghi Report on EU Competitiveness* (Rapport Draghi sur la compétitivité de l'UE), https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en#paragraph_47059.

¹⁴ Direction générale de la communication (2024), Eurobaromètre Flash FL551: Service de mobilité numérique multimodale, https://data.europa.eu/data/datasets/s3178_fl551_eng?locale=fr.

¹⁵ Arrêt du 13 février 1979, Hoffmann-La Roche/Commission, 85/76, EU:C:1979:36, point 41; arrêt du 3 juillet 1991, AKZO/Commission, C-62/86, EU:C:1991:286, point 60; et arrêt du 12 décembre 1991, Hilti/Commission, T-30/89, EU:T:1991:70.

entreprise pendant une période d'une certaine durée constitue par elle-même, sauf circonstances exceptionnelles, la preuve de l'existence d'une position dominante.

La présente proposition assortit les accords qui doivent être conclus en vertu de ces obligations de certaines conditions. Ces conditions garantissent que les parties qui ont l'obligation ou le droit de conclure un accord commercial ne subissent ni n'imposent de conditions déraisonnables.

Cette initiative figurait à la fois dans le programme de travail de la Commission pour 2022 et dans les actions 37 et 65 de la stratégie de mobilité durable et intelligente. L'initiative a été élaborée en étroite relation avec la proposition de règlement relatif à la réservation multimodale (RMB), qui utilise la même analyse d'impact que la présente initiative.

- **Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d'action**

La directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil¹⁶ établissant l'espace ferroviaire unique européen reconnaît l'importance des systèmes communs d'information et de billetterie directe développés sur le marché. La directive indique que ces systèmes devraient être interopérables et non discriminatoires ainsi que permettre aux passagers de planifier leurs voyages et de réserver des billets dans l'ensemble de l'UE. La directive dispose que les États membres peuvent exiger des opérateurs de services nationaux de transport de voyageurs qu'ils participent à des systèmes communs d'information et de billetterie intégrée pour la fourniture de billets, de billets directs et de réservations, à condition que ces systèmes ne faussent pas le marché et ne créent pas de discrimination entre les entreprises ferroviaires. La directive impose à la Commission de présenter au Parlement européen et au Conseil un rapport concernant la disponibilité de systèmes communs d'information et de billetterie directe, et prévoit que ce rapport soit assorti, au besoin, de propositions législatives. Dans des documents antérieurs, la Commission a établi que la disponibilité de billets directs est actuellement limitée. Avec la proposition actuelle, la Commission prévoit de mettre en place les conditions-cadres qui permettraient aux prestataires de services de billetterie en ligne de proposer une gamme complète de produits ferroviaires, ainsi que le droit de les combiner à leur gré à la demande du consommateur (à condition que les temps de correspondance minimaux soient respectés pour les gares où un changement de train est nécessaire).

Dans le cadre de la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil¹⁷ relative à l'interopérabilité du système ferroviaire, la Commission a élaboré des spécifications fonctionnelles et techniques pour les applications télématiques [règlement d'exécution (UE) 2026/253 de la Commission¹⁸ ou spécification technique d'interopérabilité (STI) «Télématique»] soutenant l'interopérabilité du partage de données dans le transport ferroviaire. Pour ce faire, les données relatives aux horaires des services ferroviaires doivent être partagées via les points d'accès nationaux déployés par les États membres pour les systèmes d'information sur le transport multimodal à l'échelle de l'UE. La directive définit également le format des données à appliquer sur la base des normes européennes ainsi que les licences à utiliser lors du partage de ces données pour les voyages en train.

¹⁶ Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte), JO L 343 du 14.12.2012, p. 32.

¹⁷ Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne (refonte), JO L 138 du 26.5.2016, p. 44.

¹⁸ Règlement d'exécution (UE) 2026/253 de la Commission du 6 février 2026 relatif à la spécification technique concernant le sous-système télématique du système ferroviaire de l'Union européenne pour l'interopérabilité du partage de données dans le transport ferroviaire (STI TEL) et abrogeant les règlements (UE) n° 454/2011 (STI ATV) et (UE) n° 1305/2014 (STI ATF), JO L, 2026/253, 10.2.2026.

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

La communication sur le pacte vert pour l'Europe a confirmé l'objectif de l'UE de parvenir à la neutralité climatique d'ici à 2050 ainsi que la nécessité de réduire les émissions des transports de 90 % d'ici à 2050 par rapport aux niveaux de 1990. La stratégie de mobilité durable et intelligente a précisé les objectifs de la communication en matière de transports. Elle préconise des mesures plus énergiques pour encourager le recours au transport multimodal. Les étapes fixées par la stratégie de mobilité durable et intelligente comprennent la neutralité carbone des déplacements collectifs programmés pour les trajets de moins de 500 km, ainsi que le doublement du trafic de passagers à grande vitesse d'ici à 2030 et son triplement d'ici à 2050 par rapport aux niveaux de 2015.

En ce qui concerne les politiques en matière de transport numérique, la directive STI¹⁹ établit un cadre régissant à la fois le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le secteur routier et les interfaces entre ces systèmes routiers et ceux destinés à d'autres modes de transport. Le règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission²⁰ relatif à des services d'informations sur les déplacements multimodaux dans l'ensemble de l'Union impose aux États membres de mettre en place des points d'accès nationaux aux informations sur les passagers, y compris des données en temps réel pour tous les modes de transport, mais uniquement à des fins d'information.

Comme annoncé dans la stratégie européenne pour les données, la Commission élabore actuellement des actions visant à créer un espace européen commun des données relatives à la mobilité qui puisse faciliter l'accès aux données sur les transports et la mobilité, les mettre en commun et les partager. Ces actions tiendront compte des mécanismes de partage des données élaborés dans les enceintes compétentes en matière de transport et de la législation pertinente, notamment le règlement relatif à la réservation multimodale et la présente proposition.

En ce qui concerne les politiques générales en matière de données, en établissant des mesures sectorielles à l'égard des prestataires de services de billetterie en ligne, la présente proposition complète et n'affecte pas l'application du règlement sur les relations entre les plateformes et les entreprises²¹, du règlement sur les services numériques (DSA)²², du règlement sur les marchés numériques (DMA)²³ et du règlement sur les données²⁴. En particulier, le règlement sur les données revêt également une importance spécifique grâce à des règles harmonisées en matière de partage des données, y compris des règles relatives aux clauses contractuelles abusives.

¹⁹ Directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport, JO L 207 du 6.8.2010, p. 1.

²⁰ Règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux, JO L 272 du 21.10.2017, p. 1.

²¹ 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.

²² JO L 277 du 27.10.2022, p. 1.

²³ 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.

²⁴ Règlement (UE) 2023/2854 du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2023 concernant des règles harmonisées portant sur l'équité de l'accès aux données et de l'utilisation des données et modifiant le règlement (UE) 2017/2394 et la directive (UE) 2020/1828 (règlement sur les données) (JO L, 2023/2854, 22.12.2023).

La directive sur les pratiques commerciales déloyales²⁵ et sa révision interdisent toutes deux la publicité secrète et la promotion payante qui ont pour effet d'améliorer le classement des produits dans les résultats de recherche. La présente proposition est liée à la proposition de règlement relatif à la réservation multimodale, qui complète les règlements susmentionnés par des mesures visant à: i) garantir que les résultats de recherche sur les services de billetterie multimodale soient affichés de manière neutre; ii) interdire l'autopréférence et la mise en évidence payante, n'autorisant les contenus publicitaires que sous certaines conditions et iii) dresser une liste de critères de classement obligatoires.

En ce qui concerne les politiques relatives aux droits des voyageurs ferroviaires, la présente proposition est étroitement liée au règlement (UE) 2021/782 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires²⁶. Ledit règlement est entré en vigueur en juin 2021 et s'applique depuis juin 2023. Il remplace les règles initiales de l'UE dans ce domaine qui s'appliquaient depuis 2009. Entre autres choses, le règlement: i) améliore la fourniture d'informations en temps réel sur les voyages; ii) instaure des règles de partage des données pour les opérateurs et les tiers (y compris les vendeurs de billets et autres entreprises ferroviaires) lorsqu'ils ont conclu un accord; iii) ajoute un droit à l'auto-réacheminement; et iv) impose aux opérateurs appartenant au même propriétaire de proposer des billets directs. Une révision ciblée de ce règlement est en cours parallèlement à la présente proposition afin de renforcer les droits des voyageurs ferroviaires disposant d'un billet unique pour un trajet simple impliquant plusieurs opérateurs ferroviaires, réservé via un service de billetterie en ligne unique dans le cadre d'une seule transaction. La présente initiative complète cette révision en créant les conditions qui permettraient aux voyageurs ferroviaires de réserver ces billets directs. Par ailleurs, la Commission a adopté en 2023 une proposition relative aux droits des voyageurs dans le cadre de trajets multimodaux qui impose des règles visant à protéger les voyageurs lorsqu'ils passent d'un mode de transport à un autre.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

• Base juridique

La base juridique de la proposition est l'article 91, paragraphe 1, point d), au titre VI du traité sur le fonctionnement de l'UE (TFUE). L'article 91 confère à l'UE la prérogative 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 intelligente, 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 spécificités du secteur des transports. La mise en œuvre de cette initiative n'affectera pas gravement le niveau de vie ni l'emploi dans certaines régions, ni l'exploitation des équipements de transport.

• Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)

Dans certains États membres, il existe déjà une législation relative à la billetterie ferroviaire ou à certains aspects de la billetterie ferroviaire. Toutefois, les déplacements transfrontaliers et longue distance à l'intérieur de l'UE nécessitent une approche à l'échelle de l'UE afin de garantir des règles harmonisées tant pour les opérateurs que pour les pouvoirs publics et les vendeurs de billets. En outre, une législation au niveau de l'UE garantit que les citoyens de

²⁵ JO L 149 du 11.6.2005, p. 22.

²⁶ Règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (refonte), JO L 172 du 17.5.2021, p. 1.

tous les États membres peuvent tirer parti de l'amélioration de l'accessibilité et de la réservation des billets de train, et ainsi bénéficier de la possibilité de choisir un mode de transport durable pour leurs voyages, y compris transfrontaliers. Avec les progrès réalisés dans le processus d'ouverture du marché et l'apparition de nouvelles entreprises sur le marché ferroviaire, la législation de l'UE contribue à rendre ces nouveaux arrivants visibles sur les sites internet de billetterie opérant dans l'UE. Cela est particulièrement important pour les services transfrontaliers, de sorte que l'égalité des niveaux d'accès aux produits ferroviaires pour les citoyens de part et d'autre de la frontière soit garantie. Les divergences entre les États membres et les autorités locales dans la mise en œuvre des nouvelles règles relatives à la billetterie en ligne pourraient fragmenter davantage le marché. Cela pourrait entraîner une augmentation des coûts et réduire les avantages pour les prestataires de services de billetterie en ligne, les autorités, les opérateurs et les usagers des transports. Une intervention au niveau de l'UE est nécessaire pour éviter des stratégies divergentes ayant des effets non désirés.

- **Proportionnalité**

La présente proposition permettra aux consommateurs de bénéficier d'un choix plus large et plus aisé de produits ferroviaires. Parallèlement, elle renforce la position des prestataires de services de billetterie ferroviaire en ligne et élargit l'accès aux canaux de billetterie ferroviaire indispensables pour les opérateurs ferroviaires plus petits et les nouveaux arrivants. Ce faisant, la présente proposition améliorera le fonctionnement de l'espace ferroviaire unique européen (et, plus généralement, le fonctionnement du marché unique) et soutiendra l'objectif de cohésion économique, sociale et territoriale de l'UE. Une action au niveau de l'UE, assortie de règles claires et harmonisées, permettra de lever les obstacles auxquels sont confrontés les opérateurs ferroviaires et les prestataires de services de billetterie en ligne et rendra les voyages en train plus attrayants. Cela contribuera à la réalisation des objectifs fixés au niveau de l'UE pour rendre le secteur des transports plus écologique.

- **Choix de l'instrument**

En établissant un cadre harmonisé et directement applicable pour le «partage» obligatoire de produits ferroviaires, ainsi que pour l'«hébergement» obligatoire de ces produits sur les services de billetterie en ligne de l'opérateur historique, le règlement est un moyen plus efficace que la directive pour atteindre les objectifs de l'initiative. Un règlement évitera toute divergence entre les règles et pratiques nationales, susceptible de créer des obstacles pour les prestataires de services de billetterie en ligne et les entreprises ferroviaires qui exercent des activités transfrontalières. Avec le processus en cours d'ouverture du marché ferroviaire, le nombre d'entreprises ferroviaires actives dans l'espace ferroviaire unique européen devrait augmenter. Il est donc important que les mêmes droits et obligations s'appliquent à ces entreprises, afin qu'elles puissent exercer leurs activités dans un cadre juridique identique, en particulier lorsqu'elles sont en concurrence les unes avec les autres.

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**

Sans objet

- **Consultation des parties intéressées**

La présente proposition ainsi que la proposition législative relative aux services numériques de mobilité multimodale sont fondées sur la même analyse d'impact.

Dans le cadre de la préparation de cette analyse d'impact, diverses activités de consultation des parties prenantes ont été menées, visant à recueillir des informations tant qualitatives (avis, points de vue, suggestions) que quantitatives (données, statistiques). Ces activités se sont étalées de 2020 à 2025, lors de la révision du code de conduite SIR en décembre 2020 et, plus tard, au cours de l'analyse d'impact à l'appui des services numériques de mobilité multimodale et de la présente proposition. Les citoyens ont été invités à donner leur avis à cinq reprises: lors des deux analyses d'impact initiales, des deux consultations publiques en ligne et d'une enquête Eurobaromètre.

En ce qui concerne le code de conduite SIR, une analyse d'impact initiale demandant un retour d'information à toutes les parties intéressées s'est déroulée du 9 juillet 2020 au 4 septembre 2020. Elle a reçu 13 réponses. En ce qui concerne la proposition relative au service numérique de mobilité multimodale, une analyse d'impact initiale demandant un retour d'information à toutes les parties prenantes intéressées s'est déroulée du 5 octobre 2021 au 2 novembre 2021. Elle a reçu 40 réponses. Une consultation publique en ligne pour les SIR a été lancée, le 23 février 2021, sur la plateforme centralisée «Donnez votre avis» de la Commission et est restée ouverte jusqu'au 18 mai 2021, recevant 23 réponses de citoyens et d'organisations sur l'éventuelle révision du code de conduite SIR. En ce qui concerne le service numérique de mobilité multimodale, une consultation publique en ligne a été lancée²⁷, le 1^{er} décembre 2021, sur la plateforme centralisée «Donnez votre avis» de la Commission et est restée ouverte jusqu'au 23 février 2022, recevant 336 réponses de citoyens et d'organisations sur la nouvelle proposition de service numérique de mobilité multimodale.

Une enquête Eurobaromètre²⁸ a été réalisée au cours de l'été 2024 et publiée par les services de la Commission le 1^{er} avril 2025. Cette enquête a permis de recueillir les pratiques et les expériences en matière de réservation et de billetterie d'un échantillon représentatif de la population de l'UE, âgée de 15 ans et plus, dans chacun des 27 États membres. Au total, 25 805 entretiens ont été menés au moyen d'une enquête en ligne. Cette enquête fournit des informations sur les habitudes, les préférences et les expériences des citoyens de l'UE en matière de déplacements, en particulier pour les voyages régionaux et longue distance. Elle examine des aspects essentiels, tels que: 1) la fréquence des déplacements pour les loisirs et le travail, 2) les facteurs influençant les décisions de planification et de réservation des voyages, 3) les attitudes à l'égard des déplacements respectueux de l'environnement, 4) l'utilisation de différents modes de transport et trajets multimodaux, 5) la facilité de réservation des trajets multimodaux et impliquant plusieurs opérateurs et 6) les obstacles à la combinaison de différents modes de transport ou opérateurs. Les résultats mettent notamment en évidence les obstacles rencontrés par les citoyens lorsqu'ils recherchent des options de voyage durables en ligne, ainsi que leur volonté de réserver de tels voyages. L'enquête souligne la difficulté pour les citoyens de réserver des trajets multimodaux et impliquant plusieurs opérateurs, ainsi que la charge supplémentaire à laquelle ils sont confrontés lorsqu'ils réservent des trajets ferroviaires impliquant plusieurs opérateurs.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

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

Les parties prenantes ont fourni un grand nombre d'informations supplémentaires dans le cadre des activités de consultation ciblées (enquêtes, entretiens et ateliers). Il s'agissait notamment d'informations détaillées sur la structure du marché des transports, la structure du

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

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

marché et les pratiques commerciales dans les différents segments des services numériques de mobilité multimodale (B2C et B2B), qui ont contribué à confirmer les informations disponibles provenant d'études précédentes et à étayer les hypothèses de modélisation et l'analyse.

Ces informations comprenaient des aspects tels que: les clauses types des accords commerciaux proposés par les prestataires de services de billetterie en ligne pour la mobilité numérique multimodale aux opérateurs, notamment en ce qui concerne les frais de distribution; les pratiques d'affichage des prestataires de services de billetterie en ligne pour la mobilité numérique multimodale; les tendances du marché de la billetterie en ligne et l'évolution du marché de la billetterie B2B; les interactions entre les SIR, les agents de voyages et les transporteurs; et la part et le rôle des PME dans différents types de services numériques de mobilité multimodale.

De manière générale, les sources utilisées pour élaborer le rapport d'analyse d'impact ont été nombreuses, exhaustives et représentatives des différents groupes de parties prenantes.

- **Analyse d'impact**

La présente proposition est accompagnée d'un rapport d'analyse d'impact. Un projet de rapport concernant cette analyse d'impact a été soumis au comité d'examen de la réglementation (CER) 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 CER.

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 avec la proposition de règlement relatif à la réservation multimodale.

L'option 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 relatives aux services numériques de mobilité multimodale. Elle définissait également les principes fondamentaux applicables à tous les accords commerciaux conclus entre les prestataires indispensables de services numériques de mobilité multimodale et les opérateurs de transport, ainsi qu'entre les entreprises ferroviaires (EF) indispensables et les prestataires de services numériques de mobilité multimodale.

Cette option répond pleinement au premier objectif spécifique, qui consiste à améliorer la transparence et à instaurer 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 prestataires de services numériques de mobilité multimodale. Elle fixe des seuils permettant d'identifier les prestataires de services numériques de mobilité multimodale et les EF 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 prestataires 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 le cadre d'accords commerciaux conclus avec des prestataires de services numériques de mobilité multimodale indispensables, notamment par le biais de dispositions qui 1) protègent les données commercialement 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 prestataires de services de billetterie en ligne est fondée sur des critères équitables, raisonnables et non discriminatoires. Dans le cadre de cette option, 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'UE serait mis en place afin de garantir une application cohérente dans l'ensemble de l'UE. De plus, les prestataires de services numériques de mobilité multimodale seraient tenus d'afficher des informations concernant les émissions de gaz à effet de serre, lorsque ces informations sont fournies par l'opérateur de transport, tandis que les prestataires de services numériques de mobilité multimodale B2C devraient partager ces données avec les autorités publiques à des fins de gestion de la mobilité.

Afin de veiller à ce que l'éventail des services ferroviaires proposés sur les services numériques de mobilité multimodale soit plus complet, cette option stratégique offre, dans le cadre de la proposition de règlement relatif à la billetterie ferroviaire, une protection aux prestataires de services numériques de mobilité multimodale dans leurs accords commerciaux avec les EF indispensables en fixant des règles sur les redevances de distribution et en interdisant les clauses restrictives dans les contrats (clauses d'exclusivité, conditions inéquitables 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 stratégique 1 et étaient spécifiques à la proposition de règlement relatif à la billetterie ferroviaire.

L'option stratégique 2 renforce la proposition de règlement relatif à la billetterie ferroviaire en imposant aux EF de conclure des accords commerciaux avec les prestataires de services de billetterie en ligne qui en font la demande, à condition que ces prestataires satisfassent à des exigences minimales. Les accords commerciaux entre les EF et les prestataires de services numériques de mobilité multimodale devraient respecter des conditions équitables, raisonnables et non discriminatoires. En particulier, les EF ne peuvent pas empêcher que leurs billets soient combinés avec des billets d'autres opérateurs, ce qui permet aux prestataires de services de billetterie en ligne de les vendre sous forme de billets uniques. Dans le cadre de cette option, les prestataires de services numériques de mobilité multimodale seraient en mesure de se développer et, à terme, de proposer une offre complète.

L'option stratégique 3 s'appuie sur l'option stratégique 2 et inclut dans la proposition de règlement relatif à la billetterie ferroviaire une disposition selon laquelle les prestataires de services de billetterie en ligne des EF indispensables concluent des accords avec les EF qui en font la demande et qui opèrent dans la même zone géographique qu'eux, y compris les services transfrontaliers à destination et en provenance de l'État membre concerné. Ils doivent appliquer des conditions contractuelles équitables, non discriminatoires et raisonnables. L'option stratégique 3 favoriserait donc l'exhaustivité de l'offre, tant pour les services numériques de mobilité multimodale indépendants que pour les prestataires de services de billetterie en ligne des EF indispensables, en offrant aux voyageurs un large choix parmi tous les prestataires de services de billetterie en ligne, y compris ceux qu'ils utilisent le plus.

Enfin, l'option stratégique 4 propose une alternative à la proposition de règlement relatif à la billetterie ferroviaire en imposant la séparation entre les entreprises de transport ferroviaire de voyageurs et les prestataires de services de billetterie en ligne (c'est-à-dire la cession des prestataires de services de billetterie en ligne des EF), de manière à supprimer leur incitation à exercer une discrimination à l'encontre de leurs concurrents.

- **Réglementation affûtée et simplification**

La proposition s'appuie sur le fait que les États membres collectent déjà certaines données, dans le cadre du Système européen de suivi du marché ferroviaire, qui seront utilisées pour évaluer les parts de marché des entreprises ferroviaires par État membre. En outre, la proposition s'appuie sur le fait que certains États membres ont déjà mis en place des organismes de contrôle ferroviaire en tant qu'autorités de contrôle de l'application pour le marché ferroviaire national, y compris un mécanisme de coopération et de coordination transfrontières. La présente proposition ne contient aucune obligation pour les PME.

- **Droits fondamentaux**

La proposition est sans effet sur la protection des droits fondamentaux. Le traitement des données à caractère personnel, tant par les prestataires de services de billetterie en ligne que par les entreprises ferroviaires ou les organisateurs de services ferroviaires, doit être conforme au cadre juridique européen existant, en particulier le RGPD.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

Deux équivalents temps plein (ETP) seront nécessaires pour soutenir le processus de désignation introduit par la présente proposition de la Commission européenne, rationaliser la coordination avec les organismes nationaux de contrôle de l'application et tenir à jour une liste précise des EF ayant une présence significative sur le marché, en garantissant la transparence du marché et un contrôle de l'application efficace.

5. AUTRES ÉLÉMENTS

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

La Commission suivra la mise en œuvre de ces initiatives au moyen de diverses actions et d'un ensemble d'indicateurs de base qui permettront de mesurer les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs. En outre, les organismes nationaux chargés de l'application joueront un rôle clé dans le suivi de la mise en œuvre. Au plus tard cinq ans après le début de la mise en œuvre des législations, la Commission prévoit de procéder à une évaluation destinée à vérifier dans quelle mesure les objectifs de ces initiatives ont été atteints. L'évaluation doit être entreprise à un moment où suffisamment de données sont disponibles sur la mise en œuvre effective. De cette manière, il sera possible d'évaluer ex post si les initiatives sont efficaces, cohérentes et pertinentes et si elles apportent une valeur ajoutée européenne. Cette analyse comprendra des synergies avec le règlement relatif à la réservation multimodale et la révision ciblée du règlement sur les droits des voyageurs ferroviaires.

De plus amples informations sur le suivi sont fournies au chapitre 9 du document de travail des services de la Commission accompagnant la présente proposition.

- **Explication détaillée de certaines dispositions de la proposition**

l'article 1^{er} décrit l'objet du règlement;

l'article 2 définit le champ d'application du règlement;

l'article 3 présente une série de définitions;

l'article 4 prévoit l'obligation de fournir du contenu aux prestataires de services de billetterie en ligne;

l'article 5 prévoit l'obligation pour les prestataires indispensables de services de billetterie ferroviaire en ligne d'héberger des produits ferroviaires;

l'article 6 fixe des règles relatives à des conditions contractuelles équitables et non discriminatoires;

l'article 7 décrit le processus d'identification des entreprises ferroviaires ayant une présence significative sur le marché;

l'article 8 établit des règles relatives aux horizons de réservation;

l'article 9 identifie les organismes nationaux de contrôle de l'application compétents;

l'article 10 détaille les tâches et les compétences des organismes nationaux de contrôle de l'application;

l'article 11 détaille les règles applicables aux plaintes;

l'article 12 définit les règles relatives aux sanctions applicables en cas d'infractions au présent règlement;

l'article 13 définit les conditions d'exercice de la délégation;

l'article 14 définit les obligations de déclaration;

l'article 15 fixe la date d'entrée en vigueur du règlement.

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relatif à la billetterie ferroviaire

(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),

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 européen²⁹,

vu l'avis du Comité des régions³⁰,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

- (1) Le transport ferroviaire étant largement électrifié et économe en énergie, une utilisation accrue des services ferroviaires devrait contribuer à réduire les émissions et la consommation d'énergie liées au transport. Afin d'atteindre les objectifs de l'Union en matière de mobilité durable, intelligente et résiliente, le transport ferroviaire devrait devenir plus attrayant, notamment en ce qui concerne le caractère abordable, la fiabilité et les services qui répondent mieux aux besoins des voyageurs.
- (2) Un système efficace de billetterie en ligne est essentiel au fonctionnement du marché du transport ferroviaire de voyageurs. Diverses affaires de concurrence au niveau de l'Union et au niveau national indiquent que le marché de la billetterie ferroviaire en ligne ne fonctionne pas de manière optimale. En raison de la disponibilité limitée des billets émis par les nouvelles entreprises sur les canaux de vente en ligne bien établis des entreprises ferroviaires historiques, il est difficile pour les voyageurs de trouver une vue d'ensemble complète des services ferroviaires disponibles. De même, la disponibilité incomplète des produits ferroviaires des entreprises ferroviaires historiques proposés par des prestataires indépendants de services de billetterie en ligne en fait un canal d'achat moins attrayant pour les consommateurs.
- (3) La fragmentation des informations relatives aux horaires de trains et à la billetterie dans l'ensemble de l'Union constitue un obstacle au bon fonctionnement du marché intérieur des services de transport ferroviaire de voyageurs. Un accès aisé à tous les produits ferroviaires, à commencer par les informations sur les alternatives exploitées par des entreprises ferroviaires concurrentes, est essentiel pour rendre le système ferroviaire accessible, attrayant et abordable pour les consommateurs. Les voyageurs

²⁹ JO C , , p. .

³⁰ JO C , , p. .

devraient être en mesure de trouver, de comparer, de combiner et d'acheter des billets pour des voyages ferroviaires sur un canal de billetterie unique de leur choix, ce qui permettrait de gagner du temps et des efforts pour trouver l'offre qui correspond le mieux à leurs besoins. Les prestataires de services de billetterie en ligne et les entreprises ferroviaires devraient être en mesure d'offrir aux clients des services toujours plus intégrés et concurrentiels, y compris des billets uniques combinant les services de différents opérateurs, afin que les voyageurs puissent tirer pleinement parti du potentiel du système ferroviaire européen.

- (4) Les entreprises ferroviaires peuvent ne pas avoir intérêt à distribuer les billets pour leurs produits par l'intermédiaire de prestataires de services de billetterie en ligne qu'elles ne contrôlent pas ou dans lesquels des concurrents sont également présents. Cela pourrait priver les clients de la possibilité d'avoir accès à une offre de billet unique. En conséquence, les prestataires de services de billetterie en ligne devraient pouvoir vendre et combiner des produits ferroviaires proposés par des prestataires de services ferroviaires et avoir le droit de conclure des accords commerciaux avec des prestataires de services ferroviaires pour l'affichage, la redirection automatique, la revente et la distribution de leurs produits ferroviaires.
- (5) Il convient d'introduire des exigences réglementaires spécifiques afin d'éviter d'éventuelles distorsions du marché causées par l'actionnariat ou les liens de contrôle entre les prestataires de services de billetterie en ligne et les entreprises ferroviaires ayant une présence significative sur le marché des services ferroviaires. Une présence significative sur le marché devrait être présumée lorsqu'une entreprise ferroviaire détient une part de marché égale ou supérieure à 50 %, comme le confirment la jurisprudence pertinente et la pratique décisionnelle de la Commission en matière d'application des règles de concurrence de l'Union³¹.
- (6) Les prestataires de services de billetterie en ligne détenus ou contrôlés par une entreprise ferroviaire ayant une présence significative sur le marché d'un État membre ont hérité de positions quasi monopolistiques sur le marché de la billetterie ferroviaire et constituent la référence standard pour les voyageurs ferroviaires. Même après l'entrée sur le marché de prestataires indépendants de services de billetterie en ligne ou d'entreprises ferroviaires, leur clientèle reste de loin la plus importante, en raison de la reconnaissance de la marque, des habitudes d'achat persistantes et des difficultés rencontrées par d'autres prestataires de services de billetterie en ligne pour gagner la confiance des voyageurs. En raison de leur part de marché importante, les prestataires de services de billetterie en ligne détenus ou contrôlés par une entreprise ferroviaire ayant une présence significative sur le marché d'un État membre sont des prestataires indispensables de services de billetterie ferroviaire en ligne pour toute entreprise ferroviaire proposant des services de transport sur le marché national concerné, mais ils sont souvent réticents à héberger les produits ferroviaires de prestataires de services ferroviaires qui sont en concurrence avec leur entreprise ferroviaire verticalement intégrée. Cela empêche les clients de ces prestataires indispensables de services de billetterie ferroviaire en ligne d'avoir accès à une offre de billetterie complète. Afin de garantir un choix plus large aux consommateurs et d'éviter de pénaliser les autres entreprises ferroviaires, ces prestataires indispensables de services de billetterie ferroviaires en ligne devraient proposer leurs services, à des conditions non discriminatoires, à toute partie qui en fait la demande et toujours fournir les

³¹ Arrêts de la Cour de justice du 13 février 1979, Hoffmann-La Roche/Commission, 85/76, EU:C:1979:36, point 41 et du 3 juillet 1991, Akzo/Commission, C-62/86, EU:C:1991:286, point 60 et arrêt du Tribunal du 12 décembre 1991, Hilti/Commission, T-30/89, EU:T:1991:70.

informations relatives aux horaires des services proposés par les entreprises ferroviaires concurrentes. En conséquence, les entreprises ferroviaires actives sur ces marchés nationaux devraient avoir le droit de conclure des accords commerciaux avec ces fournisseurs pour la redirection automatique, la revente et la distribution de produits ferroviaires.

- (7) Si les accords commerciaux constituent la base de l'établissement des obligations et des avantages respectifs, les mécanismes de marché peuvent ne pas être en mesure de garantir des résultats économiques équitables en ce qui concerne le marché de la billetterie ferroviaire. Bien que les articles 101 et 102 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne s'appliquent au comportement des prestataires de services de billetterie en ligne, 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 prestataires de services de billetterie en ligne qui n'occupent pas nécessairement de position dominante au sens du droit de la concurrence.
- (8) Afin de garantir que les prestataires de services de billetterie en ligne et les entreprises ferroviaires ne soient pas confrontés à des obligations déraisonnables, les parties à ces accords devraient être tenues d'accepter des conditions équitables, raisonnables et non discriminatoires. En particulier, la rémunération des prestataires tiers de services de billetterie en ligne par les entreprises ferroviaires et la tarification par les prestataires indispensables de services de billetterie en ligne devraient être considérées comme déloyales si elles confèrent à ces prestataires ou aux entreprises ferroviaires un avantage disproportionné par rapport au coût du service fourni aux entreprises ferroviaires. Les critères de référence suivants peuvent servir à déterminer l'équité des tarifs et d'autres conditions générales: les prix pratiqués ou les conditions imposées par d'autres prestataires pour des services identiques ou similaires; les prix pratiqués ou les conditions imposées par le prestataire pour différents services connexes ou similaires ou à l'égard de différents types d'utilisateurs; les prix pratiqués ou les conditions imposées par le prestataire pour un même service dans différentes régions géographiques; les prix pratiqués ou les conditions imposées par le prestataire pour le même service qu'il fournit à l'entreprise ferroviaire verticalement intégrée avec lui.
- (9) Afin de promouvoir le transport ferroviaire comme alternative attrayante à des options de voyage moins durables, les billets pour les services ferroviaires devraient être mis à disposition par l'entreprise ferroviaire suffisamment à l'avance pour permettre aux voyageurs de planifier efficacement leurs voyages et pour que la billetterie en ligne et les autres prestataires de services ferroviaires soient en mesure de proposer leurs services, tels que les billets uniques, notamment pour la coordination des correspondances entre plusieurs opérateurs. Le [nouveau règlement relatif à l'utilisation des capacités de l'infrastructure] impose aux gestionnaires de l'infrastructure de publier l'horaire de service 5,25 mois avant le début de la période de validité de l'horaire de service. En conséquence, dès que les services se sont vu attribuer des capacités d'infrastructure dans l'horaire de service, les billets correspondants devraient être disponibles et les entreprises ferroviaires et les prestataires de services de billetterie devraient pouvoir vendre des billets pour les services ferroviaires connexes au moins cinq mois à l'avance.

- (10) Afin de fournir aux clients une vue d'ensemble complète des liaisons ferroviaires disponibles et de garantir la même visibilité à tous les prestataires de services, les prestataires indispensables de services de billetterie ferroviaire en ligne devraient, sans attendre de recevoir une demande émanant de prestataires de services ferroviaires, afficher sur leur site internet l'offre complète de transport ferroviaire de l'ensemble des prestataires de services et l'inclure dans les résultats des recherches effectuées par les clients. À cette fin, ils devraient utiliser les informations disponibles par l'intermédiaire des points d'accès nationaux mis en place en vertu du règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission³² et de la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil³³, qui constituent un point d'accès unique permettant aux utilisateurs de données d'accéder aux données statiques, historiques, observées et dynamiques relatives au voyage et au trafic des différents modes de transport, et qui sont essentielles pour favoriser une concurrence loyale et le choix des consommateurs.
- (11) Conformément à la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil³⁴, le règlement d'exécution (UE) 2026/253 de la Commission³⁵ a établi une spécification technique d'interopérabilité (STI) relative au sous-système «applications télématiques au service des voyageurs et du fret» du système ferroviaire de l'Union. Elle définit des exigences communes, spécifiques et d'interface pour le partage de données dans le transport ferroviaire, y compris des obligations en matière de partage de données et de redirection automatique. Il s'agit notamment des horaires, des temps de correspondance, de l'accessibilité des gares, des tarifs, des conditions de transport, ainsi que des données en temps réel et prévisionnelles sur le trafic ferroviaire. Pour le rail, ces ensembles de données doivent être complets, régulièrement mis à jour par les entreprises ferroviaires et accessibles au moins par l'intermédiaire des points d'accès nationaux, et peuvent également être utilisés à des fins de distribution. Lorsque les données restent incomplètes et fragmentées, cela complique la formation de billets uniques, notamment pour les voyages transfrontières. Un point d'entrée unique permettant de consulter les données de l'ensemble des 27 points d'accès nationaux simplifierait l'accès aux données pertinentes dans toute l'Union et favoriserait la fourniture de services ferroviaires transeuropéens.
- (12) Afin de garantir des conditions uniformes d'application du présent règlement, il convient de conférer à la Commission des compétences d'exécution lui permettant de définir des exigences détaillées en vue d'une interprétation harmonisée des conditions contractuelles équitables et non discriminatoires entre les prestataires de services

³² Règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux (JO L 272 du 21.10.2017, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/1926/oj).

³³ Directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport, JO L 207 du 6.8.2010, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2010/40/oj>.

³⁴ Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne (JO L 138 du 26.5.2016, p. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>).

³⁵ Règlement d'exécution (UE) 2026/253 de la Commission du 6 février 2026 relatif à la spécification technique concernant le sous-système télématique du système ferroviaire de l'Union européenne pour l'interopérabilité du partage de données dans le transport ferroviaire (STI TEL) et abrogeant les règlements (UE) n° 454/2011 (STI ATV) et (UE) n° 1305/2014 (STI ATF) (JO L 2026/253, 10.2.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2026/253/oj).

ferroviaires et les prestataires de services de billetterie en ligne. Il convient également de conférer à la Commission des compétences d'exécution afin de lui permettre de désigner des entreprises ferroviaires ayant une présence significative sur le marché et de les retirer de la liste. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil³⁶.

- (13) Étant donné que les objectifs du présent règlement, qui incluent la promotion d'une offre de transport ferroviaire transfrontalier en tant que mode de mobilité durable et la nécessité qui en découle d'adopter des règles s'appliquant uniformément aux billets transfrontaliers, ne peuvent pas être atteints d'une manière suffisante par les États membres, mais peuvent, en raison des aspects transfrontaliers des services de billetterie en ligne, l'être mieux au niveau de l'Union, cette dernière peut adopter des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré 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 ces objectifs.
- (14) Le règlement (UE) 2022/2065 du Parlement européen et du Conseil³⁷ établit des règles horizontales pleinement harmonisées relatives à la fourniture de services intermédiaires, y compris les plateformes en ligne et les moteurs de recherche en ligne, dans l'Union. Le présent règlement ne devrait pas modifier ni altérer de quelque manière que ce soit le champ d'application dudit règlement.
- (15) Dans la mesure où les prestataires de services ferroviaires, les prestataires de services de billetterie en ligne et les prestataires indispensables de services de billetterie ferroviaire en ligne doivent échanger des données à caractère personnel afin d'assurer l'affichage, la redirection automatique, la revente ou la distribution de produits ferroviaires, cet échange devrait être conforme au règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil³⁸. Lorsque ces parties conviennent de mettre en œuvre des mesures spécifiques de cybersécurité dans le cadre des conditions contractuelles, ces mesures doivent également garantir un niveau de sécurité adapté au risque pesant sur la protection des données à caractère personnel.
- (16) Les obligations imposées aux prestataires de services ferroviaires et à certains prestataires de services de billetterie ferroviaire en ligne en vertu du présent règlement devraient être sans préjudice des articles 101 et 102 du 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.

³⁶ 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>).

³⁷ 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>).

³⁸ 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/oj>).

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objet

Le présent règlement fixe les obligations incombant aux prestataires de services ferroviaires et à certains prestataires de services de billetterie ferroviaire en ligne en ce qui concerne la fourniture d'informations sur les services ferroviaires et la conclusion d'accords commerciaux pour l'affichage, la redirection automatique, la revente ou la distribution de produits ferroviaires.

Article 2

Champ d'application

1. Le présent règlement s'applique:
 - (a) aux prestataires de services ferroviaires;
 - (b) aux prestataires de services de billetterie en ligne.Il s'applique aux services ferroviaires partiellement ou entièrement exploités dans l'Union.
2. Le présent règlement est sans préjudice de l'application du règlement (UE) [XX](#) [RMB]³⁹ et d'autres actes juridiques de l'Union régissant d'autres aspects de la fourniture de services de la société de l'information.
3. Le présent règlement est sans préjudice de l'application des articles 101 et 102 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et de l'application des règles de concurrence nationales.
4. Le présent règlement ne s'applique pas:
 - (a) aux services de métro et de tramway;
 - (b) aux services ferroviaires proposés exclusivement à des fins historiques ou touristiques qui ne répondent généralement pas à des besoins de transport classiques;
 - (c) aux services ferroviaires proposés sur des réseaux autonomes destinés uniquement à l'exploitation de services urbains et suburbains de transport ferroviaire;
 - (d) aux moteurs de recherche en ligne au sens de l'article 2, point 5), du règlement (UE) 2019/1150 du Parlement européen et du Conseil⁴⁰.

Article 3

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- (1) «entreprise ferroviaire»: une entreprise ferroviaire au sens de l'article 3, point 1), de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil⁴⁰;

³⁹ Règlement (UE) [XX](#) relatif à la réservation multimodale.

- (2) «billet»: un billet au sens de l'article 3, point 7), du règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil⁴¹;
- (3) «service de billetterie en ligne»: un service de la société de l'information consistant, en plus de l'affichage, en la redirection automatique, la revente ou la distribution de produits ferroviaires, dans le cadre soit d'une relation d'entreprise à consommateur (B2C), soit d'une relation d'entreprise à entreprise (B2B);
- (4) «prestataire de services ferroviaires»: une entreprise ferroviaire, une autorité compétente responsable d'un contrat de service public ferroviaire ou toute autre entité juridique exploitant ou organisant des services de transport ferroviaire de voyageurs;
- (5) «redirection automatique»: la réorientation d'un utilisateur final vers le service de billetterie en ligne pertinent où la disponibilité d'un ou de plusieurs produits ferroviaires affichés peut être vérifiée et où les produits ferroviaires sélectionnés par l'utilisateur final peuvent être achetés;
- (6) «revente»: un service, associé à un ou plusieurs produits ferroviaires, fourni par un détaillant au sens de l'article 3, point 42), du règlement d'exécution (UE) 2026/253;
- (7) «distribution»: un service, associé à un ou plusieurs produits ferroviaires, fourni par un distributeur au sens de l'article 3, point 38), du règlement d'exécution (UE) 2026/253;
- (8) «accord commercial»: un accord écrit entre un prestataire de services ferroviaires et un prestataire de services de billetterie en ligne concernant l'affichage, la redirection automatique, la revente ou la distribution de produits ferroviaires;
- (9) «taux de conversion»: le rapport entre le nombre de demandes liées à la vente de billets adressées au service de billetterie en ligne d'un prestataire de services ferroviaires et le nombre de ventes réellement effectuées au cours d'une période donnée;
- (10) «produit ferroviaire»: un produit ferroviaire au sens de l'article 3, point 4), du règlement d'exécution (UE) 2026/253;
- (11) «réservation»: une réservation au sens de l'article 3, point 8), du règlement (UE) 2021/782;
- (12) «intégration verticale»: l'intégration organisationnelle, financière et administrative des entités concernées dans des conditions qui permettent à l'une d'entre elles de contrôler l'autre directement ou indirectement au sens de l'article 3 du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil⁴²;
- (13) «billet unique»: un billet unique au sens de l'article 3, point 9 bis), du règlement (UE) 2021/782;

⁴⁰ Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (JO L 343 du 14.12.2012, p. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/oj>).

⁴¹ Règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (JO L 172 du 17.5.2021, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/782/oj>).

⁴² Règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil du 20 janvier 2004 relatif au contrôle des concentrations entre entreprises («le règlement CE sur les concentrations») (JO L 24 du 29.1.2004, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/139/oj>).

- (14) «contenu»: tous les produits ferroviaires, ainsi que les remises et fonctionnalités associées, y compris les données en temps réel, qui se rapportent aux services de transport ferroviaire de voyageurs d'un prestataire de services ferroviaires et qui sont affichés sur la propre interface en ligne du prestataire de services ferroviaires ou sur tout autre canal numérique en accord avec le prestataire de services ferroviaires;
- (15) «interface en ligne»: une interface en ligne au sens de l'article 3, point m), du règlement (UE) 2022/2065;

Article 4

Obligation de fournir du contenu aux prestataires de services de billetterie en ligne (obligation de partage)

1. Un prestataire de services ferroviaires conclut avec un prestataire de services de billetterie en ligne demandeur un accord commercial ayant pour objet la fourniture de contenu pour l'affichage, la redirection automatique, la revente ou la distribution de ses produits ferroviaires.

L'accord visé au premier alinéa ne couvre pas les billets qui permettent à leurs titulaires d'utiliser plusieurs modes de transport, à condition que les billets pour le service ferroviaire concerné soient mis à disposition et puissent être achetés en tant que produits ferroviaires distincts.

Un prestataire de services ferroviaires engage des négociations en vue de la conclusion de l'accord visé au premier alinéa dans un délai de deux mois à compter de la réception de la demande du prestataire de services de billetterie en ligne. Sauf convention contraire entre les parties, l'accord est conclu dans un délai de huit mois à compter de la réception de la demande.
2. Sous réserve de toute décision prise en vertu de l'article 11, paragraphe 5, le paragraphe 1 du présent article ne s'applique pas lorsque le prestataire de services de billetterie en ligne demandeur refuse de respecter les conditions imposées par le prestataire de services ferroviaires conformément à l'article 6, paragraphe 2.

Article 5

Obligation pour les prestataires indispensables de services de billetterie ferroviaire en ligne d'héberger des produits ferroviaires (obligation d'hébergement)

1. Un prestataire de services de billetterie en ligne est considéré comme un «prestataire indispensable de services de billetterie ferroviaire en ligne» s'il est verticalement intégré avec une entreprise ferroviaire désignée en vertu de l'article 7 comme ayant une présence significative sur le marché dans un État membre donné.
2. Un prestataire indispensable de services de billetterie ferroviaire en ligne conclut un accord commercial avec un prestataire de services ferroviaires demandeur aux fins de l'affichage, de la redirection automatique, de la revente ou de la distribution des produits ferroviaires de ce prestataire pour les services de transport ferroviaire de voyageurs qui sont exploités ou dont l'origine ou la destination est établie dans l'État membre dans lequel l'entreprise ferroviaire verticalement intégrée avec le prestataire de services de billetterie en ligne a une présence significative sur le marché ferroviaire au sens de l'article 7.

Un prestataire indispensable de services de billetterie ferroviaire en ligne engage des négociations en vue de la conclusion de l'accord visé au premier alinéa dans un délai

de deux mois à compter de la réception de la demande du prestataire de services ferroviaires. Sauf convention contraire entre les parties, l'accord est conclu dans un délai de huit mois à compter de la réception de la demande.

3. Sous réserve de toute décision prise en vertu de l'article 11, paragraphe 5, le paragraphe 2 du présent article ne s'applique pas lorsque le prestataire de services ferroviaires demandeur refuse de respecter les conditions imposées par le prestataire indispensable de services de billetterie ferroviaire en ligne conformément à l'article 6, paragraphe 4.
4. Indépendamment de toute demande, et au plus tard le [Office des publications: veuillez insérer la date correspondant à 12 mois après l'entrée en vigueur du présent règlement], un service indispensable de billetterie ferroviaire en ligne affiche et inclut dans les résultats de recherche pertinents tous les services ferroviaires disponibles qui sont exploités ou ont leur origine ou leur destination dans l'État membre dans lequel l'entreprise ferroviaire verticalement intégrée avec le prestataire de services de billetterie en ligne a une présence significative sur le marché ferroviaire au sens de l'article 7 du présent règlement. L'horaire des services disponibles est fourni sur la base des informations disponibles par l'intermédiaire des points d'accès nationaux établis par le règlement délégué (UE) 2017/1926.

Article 6

Conditions équitables et non discriminatoires

1. Les prestataires de services ferroviaires qui concluent un accord commercial conformément à l'article 4, paragraphe 1:
 - (a) n'assortissent pas l'accord commercial de conditions déloyales ni n'exigent l'acceptation de conditions supplémentaires qui ne sont pas nécessaires à l'affichage, à la redirection automatique, à la revente ou à la distribution de leurs produits ferroviaires;
 - (b) mettent, sur demande, tous les contenus liés à leurs produits ferroviaires à la disposition du prestataire de services de billetterie en ligne, y compris ceux soumis à la disponibilité et aux réservations ou aux prix dynamiques au sens de l'article 3, point 45), du règlement d'exécution (UE) 2026/253;
 - (c) fournissent, sur demande, au prestataire de services de billetterie en ligne toutes les données en temps réel pour les services connexes de transport ferroviaire de voyageurs que ces prestataires de services ferroviaires mettent à la disposition des consommateurs par l'intermédiaire de l'une de leurs propres interfaces en ligne, ou de l'un de leurs propres canaux de billetterie numérique ou canaux de communication;
 - (d) veillent à ce que toutes les données, y compris le contenu, fournies dans le cadre de l'exécution de l'accord commercial soient exactes, complètes et à jour;
 - (e) permettent au prestataire de services de billetterie en ligne de combiner tout produit ferroviaire, y compris ceux d'autres prestataires de services ferroviaires, à condition que les temps de correspondance minimaux fixés conformément à l'article 15 du règlement d'exécution (UE) 2026/253 soient appliqués;

- (f) permettent au prestataire de services de billetterie en ligne, lorsqu'il combine des produits ferroviaires, de vendre cette combinaison sous la forme d'un billet unique;
 - (g) veillent, lorsqu'il est convenu d'appliquer une rémunération, à ce que celle-ci soit équitable, raisonnable et non discriminatoire;
 - (h) veillent à ce que les exigences relatives aux taux de conversion soient équitables, raisonnables et non discriminatoires et, en particulier, à ce que, le cas échéant, ces exigences soient au moins les mêmes que celles convenues avec leur propre prestataire de services de billetterie en ligne verticalement intégré;
 - (i) ne se livrent à aucun comportement compromettant le respect effectif des obligations énoncées aux points a) à h), que ce comportement soit de nature contractuelle, commerciale ou technique, ou de toute autre nature.
2. Les prestataires de services ferroviaires peuvent exiger des prestataires de services de billetterie en ligne qui concluent des accords commerciaux conformément à l'article 4, paragraphe 1, qu'ils acceptent des conditions raisonnables, y compris les conditions suivantes:
- (a) transmission des données relatives aux requêtes et aux transactions effectuées sur le service de billetterie en ligne;
 - (b) respect des capacités techniques minimales conformément aux articles 4, 6, 7, 9, 10, 11, 13, 14, 15 et 18 du règlement d'exécution (UE) 2026/253 et à son annexe;
 - (c) démonstration de la stabilité financière et de la solvabilité, y compris le respect de la réglementation comptable applicable, et démonstration de la suffisance des ressources financières pour remplir les obligations découlant de l'accord commercial;
 - (d) fourniture de plans de continuité des activités;
 - (e) mise en œuvre et maintien de mesures de cybersécurité contre l'accès non autorisé, les violations de données et d'autres cybermenaces;
 - (f) garantie que des contenus publicitaires préjudiciables ou indécents ne seront pas affichés à côté de leurs produits ferroviaires;
 - (g) brièveté des délais d'échange de données et de paiement.
- Les coûts ponctuels raisonnables encourus pour la connexion aux systèmes opérationnels respectifs du prestataire de services ferroviaires sont supportés par le service de billetterie en ligne demandeur.
3. Un prestataire indispensable de services de billetterie ferroviaire en ligne qui conclut un accord commercial conformément à l'article 5:
- (a) n'assortit pas l'accord commercial de conditions déloyales ni n'exige l'acceptation de conditions supplémentaires qui ne sont pas nécessaires à l'affichage, à la redirection automatique, à la revente ou à la distribution de produits ferroviaires;
 - (b) veille à ce que toutes les données, y compris le contenu, fournies dans le cadre de l'exécution de l'accord commercial soient exactes, complètes et à jour;

- (c) veille, lorsqu'il est convenu d'appliquer une rémunération, à ce que celle-ci soit équitable, raisonnable et non discriminatoire;
 - (d) convient d'exigences équitables, raisonnables et non discriminatoires en ce qui concerne les taux de conversion;
 - (e) le cas échéant, assure la protection et le traitement approprié des éléments suivants:
 - i) les données personnelles, conformément au règlement (UE) 2016/679;
 - ii) les données commerciales sensibles;
 - (f) ne se livre à aucun comportement compromettant le respect effectif des obligations énoncées aux points a) à e), que ce comportement soit de nature contractuelle, commerciale ou technique, ou de toute autre nature.
4. Les prestataires indispensables de services de billetterie ferroviaire en ligne peuvent exiger des prestataires de services ferroviaires qui concluent des accords commerciaux conformément à l'article 5, qu'ils acceptent des conditions opérationnelles et techniques raisonnables, y compris les conditions suivantes:
- (a) respect des capacités techniques minimales conformément aux articles 7, 10, 11 et 14 du règlement d'exécution (UE) 2026/253 et à son annexe;
 - (b) mise en œuvre et maintien de mesures de cybersécurité contre l'accès non autorisé, les violations de données et d'autres cybermenaces;
 - (c) le cas échéant, protection et traitement approprié des éléments suivants:
 - i) les données personnelles, conformément au règlement (UE) 2016/679;
 - ii) les données commerciales sensibles;
 - (d) la brièveté des délais d'échange de données et de paiement.
5. La Commission peut établir, par voie d'actes d'exécution, des dispositions détaillées pour l'interprétation harmonisée des conditions équitables et non discriminatoires dans les accords commerciaux conclus entre les prestataires de services ferroviaires et les prestataires de services de billetterie en ligne conformément aux articles 4 et 5. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure consultative visée à l'article 13, paragraphe 2.

Article 7

Entreprises ferroviaires ayant une présence significative sur le marché

1. Une entreprise ferroviaire est désignée comme ayant une présence significative sur le marché ferroviaire d'un État membre donné lorsqu'elle assure 50 % ou plus des services de transport ferroviaire de voyageurs dans cet État membre, exprimés en passagers-kilomètres.
2. La présence sur le marché visée au paragraphe 1 du présent article est déterminée sur la base des données fournies par les États membres à la Commission conformément au règlement d'exécution (UE) 2015/1100 de la Commission⁴³.

⁴³ Règlement d'exécution (UE) 2015/1100 de la Commission du 7 juillet 2015 concernant les obligations d'information incombant aux États membres dans le cadre de la surveillance du marché ferroviaire (JO L 181 du 9.7.2015, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1100/oj).

3. La Commission adopte, par voie d'actes d'exécution, une décision désignant une entreprise ferroviaire comme ayant une présence significative sur le marché ferroviaire conformément au paragraphe 1 du présent article, dans un délai de six mois à compter de la réception des données visées au paragraphe 2 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure consultative visée à l'article 13, paragraphe 2. La Commission publie et tient à jour, sans retard injustifié, la liste des entreprises ferroviaires ayant une présence significative sur le marché ferroviaire sur un site web spécifique.
4. Si les circonstances qui ont conduit à la désignation d'une entreprise ferroviaire ont changé de telle manière que l'entreprise ferroviaire a détenu une part de marché de moins de 50 % du transport ferroviaire de voyageurs dans l'État membre auquel la désignation se rapporte sur une période ininterrompue d'un an, l'entreprise ferroviaire peut demander à la Commission de mettre fin à sa désignation en tant qu'entreprise ferroviaire ayant une présence significative sur le marché de cet État membre et de la retirer de la liste visée au paragraphe 3 du présent article. La Commission évalue cette demande sur la base des dernières données disponibles visées au paragraphe 2 du présent article et, si la demande est jugée fondée, adopte un acte d'exécution mettant fin à la désignation de cette entreprise ferroviaire comme ayant une présence significative sur le marché et la retirant de la liste. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure consultative visée à l'article 13, paragraphe 2.

Article 8

Horizon de réservation

Les prestataires de services ferroviaires mettent à disposition les billets pour un service ferroviaire en vue de leur vente au moins cinq mois avant l'exploitation de ce service ferroviaire, pour autant que celui-ci ait été inclus dans l'horaire de service tel que défini à l'article 5, point 14), du [règlement sur l'utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire]. Cette exigence ne limite pas la capacité du prestataire de services ferroviaires à modifier ses tarifs ou à ajouter de nouveaux services à l'horaire de service au fil du temps. Les billets pour les services supplémentaires sont mis à disposition sans délai après l'inclusion de ceux-ci dans l'horaire de service.

Article 9

Organismes nationaux de contrôle de l'application

1. Les États membres désignent l'organisme de contrôle visé à l'article 55 de la directive 2012/34/UE en tant qu'organisme national de contrôle de l'application aux fins du présent règlement.

Les États membres auxquels l'article 55 de la directive 2012/34/UE ne s'applique pas désignent comme organisme national de contrôle de l'application l'organisme de contrôle de l'application qu'ils ont désigné aux fins du règlement [RMB].
2. L'organisme national de contrôle de l'application de l'État membre dans lequel un prestataire de services ferroviaires est établi est habilité à contrôler l'application du présent règlement par ledit prestataire.

3. L'organisme national de contrôle de l'application de l'État membre dans lequel un prestataire de services de billetterie ferroviaire en ligne est établi est habilité à contrôler l'application du présent règlement par ledit prestataire.
4. Lorsqu'un prestataire de services de billetterie ferroviaire en ligne n'est pas établi dans l'Union, les organismes nationaux de contrôle de l'application de tous les États membres sont habilités à contrôler l'application du présent règlement par ledit prestataire.

Article 10

Tâches et compétences 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) contrôler le respect du présent règlement et prendre des mesures pour assurer sa bonne application;
 - (b) traiter les plaintes relatives aux violations présumées du présent règlement;
 - (c) agir de leur propre initiative pour assurer le respect du présent règlement;
 - (d) imposer les sanctions prévues par l'article 12, lorsque l'organisme national de contrôle de l'application établit que les dispositions du présent règlement ont été enfreintes;
 - (e) 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.
2. Aux fins du paragraphe 1, les prestataires de services ferroviaires, les prestataires de services de billetterie ferroviaire en ligne et toute autre entité, le cas échéant, fournissent à l'organisme national de contrôle de l'application compétent les documents et informations utiles, à sa demande, sans retard indu et, au plus tard, 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 peut, sur demande, porter ce délai à trois mois au maximum à compter de la réception de la demande.
3. Une décision de l'organisme national de contrôle de l'application est contraignante pour toutes les parties visées dans ladite décision. Elle n'est pas soumise au contrôle d'une autre instance administrative. L'organisme national de contrôle de l'application est en mesure d'assortir ses décisions de sanctions appropriées.
4. Les États membres veillent à ce que les décisions prises par l'organisme national de contrôle de l'application soient soumises à un contrôle juridictionnel. Le recours contre la décision de l'organisme national de contrôle de l'application ne peut avoir un effet suspensif sur cette décision que lorsque l'effet immédiat de la décision est susceptible de causer un préjudice irréversible ou manifestement excessif à la partie qui introduit le recours.
5. Les États membres veillent à ce que les décisions prises par les organismes nationaux de contrôle de l'application soient publiées.
6. Les organismes nationaux de contrôle de l'application coopèrent 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, tout en respectant dûment la confidentialité des données commercialement sensibles. Les organismes nationaux de contrôle de l'application coopèrent au sein du réseau des organismes de contrôle visé à l'article 57, paragraphe 1, de la directive 2012/34/UE, au moyen de consultations et d'enquêtes conjointes, en adoptant des avis ou des recommandations ou par d'autres activités pertinentes. Lorsqu'un organisme national de contrôle de l'application est désigné en vertu de l'article 9, paragraphe 1, deuxième alinéa, du présent règlement, cet organisme est invité à rejoindre le réseau aux fins du présent règlement.

7. Au plus tard le [30 juin 2030], et tous les deux ans par la suite, les organismes nationaux de contrôle de l'application publient des rapports contenant des statistiques sur leurs activités au titre du présent règlement, y compris sur les sanctions appliquées. Ces rapports sont mis à la disposition du public sur leurs sites internet.

Article 11

Plaintes

1. Les prestataires de services de billetterie en ligne ont le droit d'introduire une plainte pour violation du présent règlement auprès de l'organisme national de contrôle de l'application de l'État membre dans lequel ils sont établis.
2. Les prestataires de services ferroviaires ont le droit d'introduire des plaintes pour violation du présent règlement auprès de l'organisme national de contrôle de l'application de l'État membre dans lequel ils sont établis.
3. Un prestataire de services de billetterie en ligne qui n'est pas établi dans l'Union a 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 la partie présumée avoir commis l'infraction est établie ou sur le territoire duquel les services ferroviaires concernés, ou une partie de ces services, ont été fournis.
4. L'organisme national de contrôle de l'application qui reçoit une plainte conformément aux paragraphes 1, 2 et 3 du présent article examine la plainte. Le cas échéant, il la transmet sans délai à l'organisme national de contrôle de l'application compétent conformément à l'article 9.
5. L'organisme national de contrôle de l'application compétent traite les plaintes dans un délai raisonnable. Lorsque la plainte concerne la non-conclusion d'un accord commercial visé à l'article 4, paragraphe 1, et à l'article 5, paragraphe 2, dans un délai de huit mois, l'organisme national de contrôle de l'application rend, dans un délai de six mois à compter de la réception de la plainte, une décision énonçant les conditions de l'accord à conclure.
6. 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.
7. L'organisme national de contrôle de l'application de l'État membre dans lequel le prestataire de services de billetterie en ligne est établi et l'organisme national de contrôle de l'application de l'État membre dans lequel le service ferroviaire

concerné, ou une partie de celui-ci, est exploité coopèrent conformément à l'article 10, paragraphe 6.

8. Les organismes nationaux de contrôle de l'application fournissent des informations sur l'existence d'une plainte aux organismes nationaux de contrôle de l'application des États membres:
 - (a) dans lesquels est établi le prestataire de services de billetterie en ligne faisant l'objet de la plainte;
 - (b) dans lesquels est établie l'entreprise ferroviaire faisant l'objet de la plainte;
 - (c) sur le territoire desquels 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.

Article 12

Sanctions

1. Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations du présent règlement et prennent toutes les mesures nécessaires pour en assurer l'application et le respect effectifs. 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 13

Procédure de comité

1. La Commission est assistée par le comité de l'espace ferroviaire unique européen, institué en vertu de l'article 62, paragraphe 1, de la directive 2012/34/UE. 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.

Article 14

Rapport

Au plus tard le [Office des publications: veuillez indiquer la date: 5 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.

Article 15

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 s'applique à compter de [12 mois après la date d'entrée en vigueur].

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

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
Le président/La présidente

Par le Conseil
Le président/La présidente

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 billetterie ferroviaire

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

Transports, services numériques.

1.3. Objectif(s)

1.3.1. Objectif général / objectifs généraux

Promouvoir une billetterie ferroviaire unique pour les trajets impliquant plusieurs opérateurs.

1.3.2. Objectif(s) spécifique(s)

Améliorer l'exhaustivité de l'offre ferroviaire sur les prestataires de services de billetterie en ligne.

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.

La proposition devrait renforcer l'attractivité du rail, en rendant davantage d'offres existantes aisément accessibles auprès des prestataires de services de billetterie en ligne et en favorisant les combinaisons de ces produits, y compris pour les voyages impliquant plusieurs opérateurs, en billets uniques. Cela devrait encourager le transfert modal et contribuer ainsi à la réalisation des objectifs du pacte vert.

1.3.4. Indicateurs de performance

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

Les principaux indicateurs retenus pour suivre l'avancement et les progrès dans la réalisation de l'objectif sont les suivants: i) élargir l'offre en ligne de billets de train, y compris les billets uniques pour les voyages impliquant plusieurs opérateurs; ii) parvenir à des négociations d'accords commerciaux équitables et non discriminatoires entre les organisateurs de services de transport ferroviaire de voyageurs et les prestataires de services de billetterie en ligne. Les progrès accomplis dans la réalisation de cet objectif feront l'objet d'un suivi grâce à deux indicateurs clés: le nombre de prestataires de services de transport ferroviaire de voyageurs présents i) sur les prestataires indispensables de services de billetterie ferroviaire en ligne et ii) sur les principaux prestataires de services de billetterie en ligne.

1.4. La proposition/l'initiative porte sur:

☒ une action nouvelle

☐ une action nouvelle suite à un projet pilote/une action préparatoire⁴⁴

☐ la prolongation d'une action existante

⁴⁴ Tel(le) que visé(e) à l'article 58, paragraphe 2, point a) ou b), du règlement financier.

☐ 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*

Les besoins clés comprennent:

- (a) la mise en œuvre par le secteur ferroviaire des exigences en matière d'échange de données fixées par la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système télématique, qui a été adoptée début 2026;
- (b) l'application adéquate du présent règlement par les organismes nationaux de contrôle ferroviaire. Le règlement s'appliquera douze mois après son entrée en vigueur, soit vers le second semestre de 2028.
- (c) Avant l'entrée en vigueur, la DG MOVE prévoit d'organiser des réunions d'information avec les parties prenantes afin d'assurer une mise en œuvre sans heurts.

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.*

Une action au niveau de l'UE est justifiée parce que les objectifs de l'action proposée ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres agissant seuls. Si des mesures juridiques concernant les organisateurs de services de transport ferroviaire de voyageurs et les services de billetterie en ligne peuvent être élaborées au niveau régional ou national, la continuité du système de transport de l'UE nécessite une approche à l'échelle de l'UE, en particulier dans le secteur ferroviaire. Une offre de billetterie fragmentée crée des obstacles à la fluidité des déplacements internationaux, limite l'efficacité des solutions de transport multimodal et celle du financement public des infrastructures ferroviaires et des services fournis dans le cadre de l'OSP. Une intervention au niveau de l'UE peut contribuer à surmonter ces obstacles en harmonisant les pratiques de partage des données, en imposant et en simplifiant les négociations contractuelles et en favorisant la concurrence.

1.5.3. *Leçons tirées d'expériences similaires*

Des enseignements peuvent être tirés du secteur de l'aviation et plus particulièrement du code de conduite pour l'utilisation de systèmes informatisés de réservation (SIR). Le règlement n° 2299/89 du Conseil⁴⁵ a été adopté afin de garantir l'égalité de traitement de toutes les compagnies aériennes dont les vols étaient enregistrés dans un SIR dans le but de promouvoir la concurrence entre les compagnies aériennes dans le secteur de la distribution indirecte de billets d'avion. Il a introduit des exigences visant à ce que les résultats soient affichés de manière impartiale, sans

⁴⁵ Règlement (CEE) n° 2299/89 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

favoriser les transporteurs associés du SIR (ou tout autre transporteur) et veillant à ce que les transporteurs associés ne privilégient pas leur propre SIR par rapport aux autres, ainsi qu'à ce que les agents de voyages et, enfin, les consommateurs aient accès aux offres sans partialité. Le code de conduite SIR a été évalué en 2020. L'évaluation a conclu que les objectifs consistant i) à garantir des conditions de concurrence équitables et ii) à 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 en matière 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 dans le cadre 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 d'autres instruments et politiques pertinentes de l'UE, et en particulier ce qui suit.

Les politiques numériques en matière de transport: en vertu du règlement délégué relatif à des services d'informations sur les déplacements multimodaux, les États membres doivent établir des points d'accès nationaux constituant pour les utilisateurs de données un point d'accès unique aux données statiques, historiques, observées et dynamiques relatives aux voyages et au trafic des différents modes de transport, aux fins de la prestation de services d'informations sur les déplacements multimodaux. L'échange entre les prestataires de services de billetterie en ligne capables d'effectuer des réservations ou d'émettre des billets nécessite toutefois des données supplémentaires (par exemple, les tarifs en temps réel).

Les politiques horizontales en matière de données: afin de compléter les principes généraux du règlement sur les marchés numériques, la proposition de règlement relatif à la billetterie ferroviaire prévoit des mesures sectorielles visant à améliorer la transparence des informations destinées aux consommateurs et à promouvoir des conditions de concurrence équitables entre les parties prenantes de la billetterie ferroviaire. La proposition de règlement relatif à la billetterie ferroviaire complète les dispositions du règlement sur les services numériques (DSA), car elle favorise également un environnement en ligne sûr, prévisible et fiable. Les synergies avec le règlement sur les données se concrétisent par l'harmonisation des règles relatives au partage des données, notamment les règles sur le partage des données entre les entreprises et les administrations publiques (B2G) et les règles relatives aux clauses contractuelles abusives.

Les politiques en matière de pratiques commerciales: la directive révisée sur les pratiques commerciales déloyales interdit la publicité secrète et la promotion payante visant à améliorer le classement des produits dans les résultats de recherche sur les plateformes de distribution en ligne. Ces règles complètent la proposition de règlement relatif à la billetterie ferroviaire, qui donne aux prestataires de services

ferroviaires le droit d'être présents sur les principaux prestataires de services de billetterie ferroviaire en ligne.

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 qui lui incombe de désigner des prestataires indispensables de services de billetterie en ligne ferroviaires ayant une présence significative sur le marché, de se coordonner avec les organismes de contrôle nationaux et de surveiller les marchés nationaux concernés. Cela devrait nécessiter 2 ETP par an à compter 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 2028 jusqu'en 2030,

puis un fonctionnement en rythme de croisière au-delà.

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

☒ **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 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. Elle ne prévoit aucune gestion des recettes ou des dépenses, mais uniquement le recrutement de ressources humaines supplémentaires (2 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 mesures 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 ⁴⁶	de pays AELE ⁴⁷	de pays candidats et pays candidats potentiels ⁴⁸	d'autres pays tiers	autres recettes affectées
4	<i>La ligne budgétaire sera disponible dès que nous disposerons de la nouvelle structure budgétaire du CFP.</i>	CND	NON	NON	NON	NON

⁴⁶ CD = crédits dissociés / CND = crédits non dissociés.

⁴⁷ AELE: Association européenne de libre-échange.

⁴⁸ Pays candidats et, le cas échéant, pays candidats potentiels des Balkans occidentaux.

3.2. Incidence financière estimée de la proposition sur les crédits

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

- ☒ 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:

En Mio EUR (à la 3^e décimale)[illegible]

⁴⁹ 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.

									0 3 4
Ressources humaines		0, 38 8	0 3 8	0 3 8	0 3 8	0 3 8	0 3 8	0 3 8	2 7 1 6
Autres dépenses administratives		0, 01 0	0 0 1	0 0 1	0 0 1	0 0 1	0 0 1	0 0 1	0 0 7 0
TOT AL pour la DG MO VE	Crédits	0, 39 8	0 3 9	0 3 9	0 3 9	0 3 9	0 3 9	0 3 9	2 7 8 6

TOTAL des crédits pour la RUBRIQUE 4 du cadre financier pluriannuel		(T o t a l	0, 39 8	0 3 9	0 3 9	0 3 9	0 3 9	0 3 9	0 3 9	2 7 8 6
--	--	----------------------------	---------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	------------------

								e n g a g e m e n t s = T o t a l p a i e m e n t s)										
--	--	--	--	--	--	--	--	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

En Mio EUR (à la 3° 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	Engagements	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	2,786
du cadre financier	Paiements	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	2,786

pluriannuel									
-------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--

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	Année	Année	Année	Année	Année	Année	TOTAL 2028-2034
	2028	2029	2030	2031	2032	2033	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	0,000	0,000	0,000
Autres dépenses de nature administrative	0,000	0,000	0,000	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	0,000	0,000	0,000
TOTAL	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	2,786

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.

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)

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
20 01 02 03 (Délégations de l'UE)	0	0	0	0	0	0	0
(Recherche indirecte)	0	0	0	0	0	0	0
(Recherche directe)	0	0	0	0	0	0	0
Autres lignes budgétaires (à préciser)	0	0	0	0	0	0	0

CRÉDITS VOTÉS	Année 2028	Année 2029	Année 2030	Année 2031	Année 2032	Année 2033	Année 2034
• 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
	• dans les délégations de l'UE	0	0	0	0	0	0
(AC, END - Recherche indirecte)	0	0	0	0	0	0	0
(AC, END - Recherche directe)	0	0	0	0	0	0	0
Autres lignes budgétaires (à préciser) - Rubrique 4	0	0	0	0	0	0	0
Autres lignes budgétaires (à préciser) - Hors rubrique 4	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	2	2	2	2	2	2	2

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 7 ou la recherche	À financer sur la ligne BA	À financer sur les redevances
Emplois du tableau effectifs	2		s.o.	0
Personnel externe (AC, END, INT)		0	0	0

Description des tâches à effectuer par:

les fonctionnaires et agents temporaires	Les travaux supplémentaires liés à la mise en œuvre du règlement nécessiteront un redéploiement interne de deux emplois du tableau des effectifs à compter de l'adoption du règlement. Les travaux complémentaires concernent: la désignation d'un prestataire
--	--

	indispensable de services de billetterie ferroviaire en ligne au niveau des États membres: Le règlement impose à la Commission européenne de désigner un prestataire indispensable de services de billetterie ferroviaire en ligne, ce qui obligera la Commission à traiter les notifications reçues des États membres, à suivre l'évolution de la situation et à surveiller le marché afin de s'assurer que tous les prestataires de services concernés envoient leurs notifications. La Commission pourrait également être amenée à traiter des plaintes ou mener des 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). En outre, une coordination avec les organismes de contrôle nationaux est nécessaire: la Commission doit vérifier les notifications des États membres, assurer la coordination avec les organismes nationaux chargés de l'application, publier et mettre à jour des listes dynamiques sur son site internet. Le processus récurrent consistant à évaluer les notifications reçues, à surveiller le marché de l'UE et à assurer la coordination avec les organismes de contrôle nationaux nécessite des capacités dédiées et hautement spécialisées, compte tenu notamment des exigences spécifiques du secteur ferroviaire. 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 une application efficace 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 2 postes AD.
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 3^e 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 ⁵⁰			
		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 NUMERIQUES

4.1. Exigences pertinentes en matière numérique

Si l'initiative est considérée comme n'ayant pas d'exigences pertinentes en matière numérique, expliquer pourquoi les moyens numériques ne sont pas utilisés.

Cette initiative n'est pas soumise à des exigences de pertinence en matière numérique: elle ne concerne pas la prestation d'un service public. Elle impose des obligations à certains acteurs du marché dans le domaine de la billetterie ferroviaire en ligne. L'échange de données résultant de ces obligations doit être structuré conformément à la législation existante, notamment la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système télématique (STI TEL) [règlement d'exécution (UE) 2026/253 de la Commission, adopté en février 2026].

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

⁵⁰ 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.

Référence à l'exigence	Description de l'exigence	Acteur(s) visé(s) ou concerné(s) par l'exigence	Processus généraux	Catégories

4.2. Données

Cette initiative n'introduit pas de nouvelle obligation de déclaration, étant donné qu'elle fait usage des obligations existantes prévues par le règlement d'exécution (UE) 2015/1100 de la Commission. Tout échange de données qui serait nécessaire entre les parties prenantes sera fondé sur un accord commercial et régi par le règlement d'exécution (UE) 2026/253 de la Commission (STI «Télématique»).

4.3. Solutions numériques

Aucune solution numérique n'est introduite par cette initiative.

4.4. Évaluation de l'interopérabilité

L'initiative n'introduit pas de services publics numériques.

4.5. Mesures de soutien de la mise en œuvre numérique

Aucune exigence relative à la pertinence numérique n'a été identifiée à la section 4.1.