

## U 45/2026 rd

### **Statsrådets skrivelse till riksdagen om förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om multimodal bokning och om upphävande av förordning (EG) nr 80/2009**

I enlighet med 96 § 2 mom. i grundlagen översänds till riksdagen Europeiska kommissionens förslag av den 13 maj 2026 till Europaparlamentets och rådets förordning om multimodal bokning och om upphävande av förordning (EG) nr 80/2009 (uppförandekoden för datoriserade bokningssystem) (COM(2026) 231 final) samt en promemoria om förslaget

Helsingfors 9.7.2026

Kommunikationsminister Lulu Ranne

Överinspektör Eveliina Hernesniemi

9.7.2026

## **FÖRSLAG OM MULTIMODAL BOKNING OCH OM UPPHÄVANDE AV FÖRORDNING (EG) NR 80/2009**

### **1 Bakgrund**

Europeiska kommissionens lade den 13 maj 2026 fram ett förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om multimodal bokning och om upphävande av förordning (EG) nr 80/2009 (uppförandekoden för datoriserade bokningssystem) [COM(2026) 231 final].

Förslaget bygger på att kommissionen har noterat att resenärer stöter på utmaningar när de ska söka efter, jämföra och boka resealternativ. Trots att det finns resealternativ som är multimodala, det vill säga innehåller flera olika transportslag med flera operatörer, så de enligt kommissionen endast sällan tillgängliga så att de kan enkelt köpas som en enda kedja av resor.

Å andra sidan är operatörerna i nuläget ofta i en orättvis förhandlingsposition gentemot stora så kallade MDMS-plattformar, som utgör centrala distributionskanaler. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 80/2009 innehåller bestämmelser om skyldigheten att behandla lufttrafikföretag och järnvägsföretag jämlikt i vissa tjänster, vilka syftar till att skydda konsumenterna. Denna förordning är inte längre lämplig för den nuvarande digitala bokningsmiljön där fler biljettförmedlande operatörer än tidigare är verksamma. Enligt förslaget ska denna förordning upphävas och ersättas med den föreslagna förordningen om multimodal bokning.

Förslaget ingår i passagerarpaketet, som utöver det ovannämnda initiativet omfattar ett förslag till förordning om tågbiljetthantering [COM(2026) 232 final] och ett förslag till ändring av förordning (EU) 2021/782 vad gäller skydd av resenärer med samlingsbiljett [COM(2026) 233 final]. Detta behandlas i en separat U-skrivelse. Passagerarpaketet som består av tre initiativ ska säkerställa en konsekvent ram som främjar enhetliga biljetter och en välfungerande digital biljettmarknad.

Sammanslagning av olika transportslag eller operatörer till en multimodal digital mobilitetstjänst (MDMS) hörde till Europeiska kommissionens mål även under kommissionens föregående mandatperiod. Kommissionens lade dock inte fram något förslag till lagstiftningsakt.

### **2 Förslagets syfte**

Syftet med förslaget är att uppnå bättre transparens samt ta itu med orättvisa förutsättningar och ojämlika villkor på den digitala biljettmarknaden för persontransporter. Avsikten är att minska snedvridningen av konkurrensen. Plattformarna ska exempelvis inte få gynna ett visst transportföretags produkter utan de olika alternativen ska presenteras för resenärerna på ett rättvist sätt. För att stödja rättvis konkurrens och innovation bör gemensamma regler fastställas för att säkerställa lika villkor för operatörerna.

Eftersom förslaget är avsett att omfatta resor som görs med ett transportslag och inbegriper etapper som tillhandahålls av flera transportföretag skulle det trots sitt namn inte ha annan än

indirekt inverkan på resenärernas möjligheter att boka så kallade multimodala resor som består av etapper med flera olika transportslag.

Förslagets bredare syfte är att förbättra transporttjänstmarknadens och hela transportsektorns konkurrenskraft och hållbarhet och förverkliga multimodal mobilitet. Initiativet ska också bidra till uppnåendet av klimatmålen.

### 3 Förslagets huvudsakliga innehåll

#### *Räckvidd och definitioner*

Förordningen ska tillämpas på *leverantörer av multimodala digitala mobilitetstjänster mellan företag och konsumenter (B2B-leverantörer av MDMS, B2C-leverantörer av MDMS)*, som erbjuder tjänster helt eller delvis inom unionens territorium. Multimodala digitala mobilitetstjänster gör det lättare att planera, jämföra, kombinera och boka resor genom att tillhandahålla information om exempelvis tidtabeller, tariffer och tillgänglighet och möjliggöra bokning av flera olika operatörers biljettprodukter. Förordningen ska också tillämpas på transportföretag som har tecknat ett avtal med en B2B-leverantör eller en B2C-leverantör av MDMS. Gällande B2C-tjänster ska förordningen inte omfatta kollektivtrafiktjänster i städer. Förordningen omfattar inte heller B2C-leverantörer eller B2B-leverantörer av MDMS som är små eller medelstora företag. (Artikel 2)

B2C MDMS och B2B MDMS definieras närmare i förordningen. *B2C MDMS* avser en informationssamhällestjänst som uppfyller samtliga följande villkor:

- Den förser slutanvändare med trafik- och reseinformation, såsom tidtabeller, tillgång till tjänster och biljettpriser för transportprodukter.
- Den distribuerar onlinetransportprodukter eller kopplar samman transportprodukter, där alla transportprodukter som erbjuds åtminstone delvis inom ramen för ett avtal om gemensamma linjebeteckningar (*code share*) eller ett interlining-avtal betraktas som enbart marknadsföringsföretagets transportprodukt, från två eller flera transportföretag inom samma transportsätt, såvida inte dessa transportföretag ingår i samma grupp av transportföretag. (Artikel 3.2)

*B2B MDMS* avser en tjänst som tillhandahålls via it-system till företagsanvändare av en enhet som tillhandahåller trafik- och reseinformation, såsom tidtabeller, tjänstetillgänglighet och biljettpriser för transportprodukter, där varje transportprodukt som erbjuds åtminstone delvis inom ramen för ett avtal om gemensamma linjebeteckningar (*code share*) eller ett interlining-avtal endast betraktas som en transportprodukt från marknadsoperatören, och med eller utan möjlighet att boka eller utfärda biljetter för en kunds räkning, från två eller flera transportföretag, inom samma transportslag, såvida inte dessa transportföretag ingår i samma grupp av transportföretag. (Artikel 3.3)

*Företagsanvändare* (business user) avser varje fysisk eller juridisk person som agerar kommersiellt eller yrkesmässigt med användning av en B2B MDMS, inbegripet via abonnemang, enligt ett affärsavtal med leverantören av denna B2B MDMS, i syfte att reservera transportprodukter för en kunds räkning. (Artikel 3.3)

Enligt föreslagna artikel 4 ska Europeiska kommissionen och medlemsstaternas nationella tillsynsorgan utse B2C-leverantörer av MDMS med väsentlig marknadsnärvaro (*B2C MDMS providers with significant market presence*) på unionsnivå och nationellt. Utseendet ska ske

utifrån antalet biljetter som leverantörer sålt och värdet av dessa i euro, inklusive biljetter som sålts av eventuella dotterbolag. Gränsvärdena för varje transportslag på unionsnivå och på nationell nivå anges i bilaga I. MDMS-leverantörerna ska varje år informera kommissionen eller medlemsstatens nationella tillsynsorgan om de sålda biljetterna för utseende av B2C-leverantör av MDMS med väsentlig marknadsnärvaro. De ska på begäran också lämna andra uppgifter till den nationella utseende myndigheten för utseende. Utseendet ska ske inom sex månader från att MDMS-leverantören har lämnat uppgifterna.

#### *Villkor för affärsavtal*

Föreslagna artikel 5 innehåller bestämmelser om villkoren för affärsavtal mellan transportföretag och B2B MDMS-leverantörer eller B2C MDMS-leverantörer med väsentlig marknadsnärvaro. När affärsavtal ingås med transportföretag ska B2C MDMS-leverantörer som anses ha en väsentlig marknadsnärvaro inom det berörda transportslaget och B2B MDMS-leverantörer inte knyta några oskäliga villkor eller exklusivitetsklausuler till affärsavtalet som, direkt eller indirekt, skulle

- hindra transportföretag från att ingå affärsavtal med andra leverantörer,
- kräva godtagande av tilläggsvillkor som inte är nödvändiga, eller
- förbjuda samtidig användning av andra system eller bokningssystem, inklusive trafikföretagens egna system.

Vidare ska de säkerställa att ersättningsnivåerna, i fall där ersättning betalas mellan parterna för bokning av biljetter, baseras på rättvisa, rimliga och icke-diskriminerande kriterier. Kommersiellt känsliga uppgifter som delas av transportföretag får inte lämnas ut. (Artikel 5.2)

För B2B MDMS-leverantörer anges ytterligare krav på distributionssystemen och på datainläsnings- eller databehandlingsförfarandena. De får inte ge vissa transportföretag bättre tekniska lösningar än andra och de ska tillhandahålla samma information till alla deltagande transportföretag om ändringar av sina system. Distributionssystemen ska dessutom vara tydligt åtskilda från transportföretagens egna system för saluföring och hantering. (Artikel 5.3)

Föreslagna artikel 6 innehåller bestämmelser om villkoren för affärsavtal mellan B2B MDMS-leverantörer och företagsanvändare. Avtal med B2B-leverantörer får inte hindra företagsanvändare att använda andra liknande system, kräva godtagande av ytterligare villkor som inte är nödvändiga, införa en skyldighet att godta särskilda system eller programvaror eller införa andra orättvisa eller omotiverade villkor. En företagsanvändare som är ett litet företag får säga upp sitt affärsavtal med en B2B MDMS-leverantör när som helst efter avtalets första år genom att lämna ett skriftligt meddelande om detta inom en tidsperiod på tre månader. I sådana fall får B2B MDMS-leverantören endast begära ersättning för de administrativa kostnader som är direkt förbundna med affärsavtalets upphörande.

#### *Allmänna skyldigheter för visning och utbyte av information av B2C MSMS-leverantörer och B2B MSMS-leverantörer*

Föreslagna artikel 7 innehåller bestämmelser om hur B2C MSMS-leverantörer och B2B MSMS-leverantörer ska visa sökresultaten i sina tjänster. När leverantörerna visar alternativ på

resor ska de göra detta på ett neutralt och övergripande sätt, utan partiskhet (artikel 7.2). Transportföretagen ska å sin sida säkerställa att de lämnar in korrekta och aktuella uppgifter (artikel 7.3).

B2C MDMS-leverantörerna och B2B MDMS-leverantörerna ska visa uppgifterna om transportalternativen, inbegripet de tillgängliga uppgifterna om utsläpp, på ett neutralt sätt, enligt objektiva kriterier och på ett transparent sätt, så att användaren genuint kan jämföra olika alternativ och kontrollera rangordningen av sökresultaten (artikel 7.4). Slutpriset ska alltid visas i sökresultaten, och vad gäller lufttrafik ska slutpriserna anges i enlighet med artikel 23 i förordning (EG) nr 1008/2008 (artikel 7.6). B2C MDMS-leverantörer och B2B MDMS-leverantörer ska rangordna sökresultaten av transportprodukten eller kombinationerna av transportprodukter på grundval av ett eller flera av följande kriterier: pris, restid, utsläpp av växthusgaser, utsläpp av koldioxidekvivalenter, produkter med en transporttjänst som endast omfattar en enda etapp, produkter med mellanliggande stopp och anslutningsförbindelser, rangordnade efter avgångstid och total restid, samt tillgängliga transporttjänster för personer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet (artikel 7.5). Det ska alltid vara möjligt att rangordna sökresultaten på grundval av mängden utsläpp (artikel 7.7). Det ska också vara möjligt att använda andra kriterier enligt användarnas önskemål (artikel 7.8).

I regel ska ett transportalternativ visas endast engång inom ett visst sökresultat (artikel 7.9). Dessutom begränsas visningen av sponsrade sökresultat så att dessa resultat endast visas på begäran av slutanvändaren och så att det tydligt anges att det är fråga om betalt innehåll (artikel 7.11). Flygningar som utförs av lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud inom EU ska tydligt och specifikt identifieras (artikel 7.12).

Då ett transportföretag med vilket det ingåtts ett affärsavtal på begäran tillhandahålls data från MDMS ska dessa uppgifter göras tillgängliga för alla transportföretag med vilka MDMS-leverantören har ingått affärsavtal. Endast aggregerade och anonymiserade uppgifter får göras tillgängliga. Uppgifterna får inte användas för att påverka kundernas val, och deka inte vara möjligt att identifiera företagsanvändare utan deras samtycke. (Artikel 8)

MDMS-leverantörer ska visa tydlig, transparent och tillgänglig information om transportprodukters växthusgasutsläpp eller utsläpp av koldioxidekvivalenter, förutsatt att transportföretagen tillhandahåller informationen. Ifall informationen saknas, ska detta tydligt anges. De transportprodukter vars utsläppsinformation saknas ska placeras längre ner i rangordningen av sökresultaten än de produkter för vilka informationen finns tillgänglig. (Artikel 9)

MDMS-leverantörer ska dessutom på begäran av en kollektivtrafikmyndighet lämna uppgifter om passagerarvolymen inom det område där myndigheten har behörighet. Uppgifterna ska vara anonymiserade och aggregerade. Kollektivtrafikmyndigheterna ska täcka skäligen kostnader som MDMS-leverantören har ådragit sig för att tillhandahålla de begärda uppgifterna till myndigheten. (Artikel 10)

#### *Olikvärdig behandling av EU-lufttrafikföretag i tredjeländer*

Om en B2B MDMS-leverantör som är verksam i ett tredjeland inte behandlar EU-lufttrafikföretag och lufttrafikföretag från det tredjelandet på ett likvärdigt sätt kan kommissionen ålägga alla B2B MDMS-leverantörer som är verksamma i unionen att behandla lufttrafikföretag från det tredjelandet på ett sätt som är likvärdigt med behandlingen av EU-lufttrafikföretag i det tredjelandet. Kommissionen ges behörighet att utfärda en genomförandeakt i ärendet. (Artikel 11.1)

Kommissionen ska dessutom övervaka diskriminerande eller icke-likvärdig behandling av EU-lufttrafikföretag från B2B MDMS-leverantörer i tredjeländer. Kommissionen ska på begäran av en medlemsstat eller på eget initiativ utreda eventuella fall av diskriminering av ett lufttrafikföretag från unionen i B2B MDMS i tredjeländer. (Artikel 11.2)

### *Tillsyn*

I föreslagna artikel 12 åläggs medlemsstaterna att utse ett nationellt tillsynsorgan som ska ansvara för kontrollen av efterlevnaden. Medlemsstaterna ska säkerställa att tillsynsorganet har tillräckliga administrativa och ekonomiska resurser för uppgiften. (Artikel 12.1) Medlemsstaterna ska även säkerställa att deras nationella tillsynsorgan, vad gäller organisation, finansiering, rättslig struktur och beslutsförfaranden, är oberoende av alla transportföretag, B2C MDMS-leverantörer, B2B MDMS-leverantörer, företagsanvändare eller kollektivtrafikmyndigheter. (Artikel 12.7)

Den föreslagna artikeln innehåller också bestämmelser om myndigheternas behörighet att utöva kontroll av efterlevnaden. I princip ska det nationella tillsynsorganet i den medlemsstat där MDMS-leverantören har sitt huvudsakliga verksamhetsställe ha befogenhet att kontrollera efterlevnaden av förordningen. På grundval av en vederbörligen motiverad begäran från det nationella tillsynsorganet i en medlemsstat där en B2C MDMS-leverantör har angetts ha en betydande marknadsnärvaro, kan befogenheten att verkställa kontroll av efterlevnaden överföras till det nationella tillsynsorganet. Gällande B2B MDMS-leverantörer och transportföretag har ska myndigheten i den medlemsstat där de har sitt huvudsakliga verksamhetsställe ha befogenhet att kontrollera efterlevnaden. Om en MDMS-leverantör inte har något etableringsställe i unionen ska ett nationellt tillsynsorgan vara behörigt att kontrollera efterlevnaden. (Artikel 12.3–12.6)

Enligt föreslagna artikel 13 omfattar den nationella myndighetens uppgifter, utöver den allmänna tillsynen, bland annat att utse leverantörer av B2C MDMS med betydande marknadsnärvaro, hantera klagomål om påstådda överträdelser av förordningen, ålägga sanktioner samt samarbeta med tillsynsnätverket och de övriga medlemsstaterna och kommissionen.

B2C-MDMS-leverantörer, B2B-MDMS-leverantörer, företagsanvändare, kollektivtrafikmyndigheter och transportföretag ska ha rätt att lämna in klagomål rörande påstådda överträdelser av förordningen eller om de anser att de har behandlats orättvist, diskriminerats eller på något annat sätt lidit skada. Den föreslagna artikeln innehåller också bestämmelser om förfarandet för behandling av klagomål. (Artikel 14)

Medlemsstaterna ska fastställa bestämmelser om tillämpliga sanktioner för överträdelser av bestämmelserna i förordningen. Medlemsstaterna ska till kommissionen anmäla dessa regler och åtgärder senast den dag då förordningen börjar tillämpas. Medlemsstaterna ska också utan dröjsmål meddela kommissionen om eventuella ändringar av reglerna och åtgärderna. (Artikel 15)

Senast fem år efter den dag då förordningen börjar tillämpas ska kommissionen utvärdera genomförandet och lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet om de viktigaste resultaten. (Artikel 18)

### *Upphävande*

Genom förordningen upphävs Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 80/2009 om en uppförandekod för datoriserade bokningssystem och upphävande av rådets förordning (EEG) nr 2299/89. Nämnda förordning tillämpas på bokningssystemen för flygbiljetter och tågbiljetter inom unionen. Dess principer och skyldigheter gällande jämlik behandling har införts och delvis utvidgats i den föreslagna förordningen. (Artikel 19)

#### *Ikraftträdande*

Förordningen träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i Europeiska unionens officiella tidning. Den ska tillämpas från och med en tidpunkt som meddelas senare efter ikraftträdandet. (Artikel 20)

#### *Delegering av befogenheter till kommissionen*

Enligt föreslagna artikel 4.9 ges kommissionen befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 16 med avseende på ändring av de tröskelvärden som fastställs i bilaga I. De sedvanliga bestämmelserna enligt standardklausulerna om förfarandena för utövande av delegeringen finns i föreslagna artikel 16. Enligt föreslagna artikel 4.7 ges kommissionen också befogenhet att anta genomförandeakter om utseende av B2C MDMS-leverantörer med väsentlig marknadsnärvaro i unionen. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som anges i artikel 17.2. Genom ett motsvarande förfarande, enligt föreslagna artikel 4.8, kan statusen som utsedd leverantör avslutas om MDMS-leverantören inte längre uppnår tröskelvärdet för en B2C MDMS-leverantör med väsentlig marknadsnärvaro.

Enligt artikel 11 kan det genom ovannämnda kommissionens genomförandeakt antas bestämmelser om att de B2B MDMS-leverantörer som är verksamma i unionen ska behandla lufttrafikföretag från ett tredjeland på ett likvärdigt sätt som EU-lufttrafikföretag behandlas av leverantören i det tredjelandet. Även dessa genomförandeakter antas med det rådgivande förfarande som anges i artikel 17.2. I kommissionens förslag finns ingen närmare beskrivning av vilka frågor eventuella genomförandeakter enligt artikel 11 skulle omfatta. Likaså finns ingen mer ingående beskrivning av behovet av dessa akter.

## **4 Förslagets rättsliga grund och förhållande till proportionalitets- och subsidiaritetsprinciperna**

#### *Rättslig grund*

Den rättsliga grunden enligt kommissionens förslag är bestämmelserna i artikel 91.1 d om en gemensam transportpolitik och i artikel 100.2 om sjöfart och luftfart i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget). Enligt dessa rättsliga grunder behandlar rådet och Europaparlamentet förslaget i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet. Rådet ska enligt bägge rättsliga grunderna fatta sina beslut med kvalificerad majoritet.

EU-domstolen har i sin praxis ansett att unionslagstiftaren om möjligt alltid bör sträva efter att använda endast en rättslig grund. Att använda en eller flera parallella rättsliga grunder är en exceptionell lösning. Enligt EU-domstolen är det möjligt när det rör sig om en rättsakt som samtidigt har flera syften eller beståndsdelar, vilka är oskiljaktigt förbundna med varandra, utan att den ena är underordnad eller indirekt i förhållande till den andra. Enligt statsrådets bedömning är detta fallet med den föreslagna förordningen.

Förslaget har inte något huvudsakligt syfte eller någon avgörande faktor, utan det består av likvärdiga mål som syftar till att förhindra orättvisa avtal på den digitala

transporttjänstmarknaden och samtidigt stärka konkurrenskraften på biljettdistributionsmarknaden och förbättra resenärernas möjligheter att jämföra och boka resor innehållande olika transportformer. Användning av flera rättsliga grunder kräver alltid att grunderna är sinsemellan förenliga. Detta krav uppfylls genom att bägge rättsliga grunderna följer samma beslutsförfarande.

Statsrådet anser att förslagets rättsliga grund är lämplig.

#### *Val av rättsligt instrument*

Kommissionen föreslår att rättsakten får formen förordning från Europaparlamentet och rådet. Kommissionen har motiverat detta med att det för att säkerställa en välfungerande digital biljettmarknad behövs en gemensam strategi så att villkoren harmoniseras i hela EU. Detta konstateras kunna uppnås bäst genom en förordning. Statsrådet anser att det rättsliga instrumentet är lämpligt.

#### *Proportionalitets- och subsidiaritetsprincipen*

Kommissionen anser att biljettmarknaden är förknippad med utmaningar som bör lösas genom insatser på EU-nivå. Syftet med lagstiftningsakten anknyter till gränsöverskridande mobilitet, varvid nationell reglering inte räcker till för att säkerställa uppkomsten av likvärdiga gränsöverskridande tjänster, även om en del frågor i samband med biljettbokningar kan hanteras regionalt eller nationellt. Kommissionen anser dessutom att nationella skillnader i biljettregleringen kan leda till fragmentering av marknaden, ökade kostnader och mindre fördelar för MDMS, myndigheter, operatörer och transportanvändare.

Finland hör till de länder där man gjort insatser för att öppna upp biljett- och betalningsgränssnitt i persontransporter bland annat för att skapa nya resekedjor. Nationella insatser har förbättrat tillgången till resekedjor endast marginellt. Enligt statsrådets bedömning är förslaget förenligt med subsidiaritetsprincipen.

Den föreslagna förordningen innehåller regler om neutral visning som omfattar alla MDMS-leverantörer som omfattas av förordningen. Leverantörer av MDMS som är små och medelstora företag omfattas inte av förslaget. Strängare åtgärder, det vill säga de som fastställer villkoren för affärsavtalen mellan leverantörer av MDMS och transportföretag, är begränsade till leverantörer av MDMS med väsentlig marknadsnärvaro, vilket avseende B2C MDMS gäller de leverantörer som uppfyller vissa tröskelkriterier. Inom B2B MDMS omfattar skyldigheten samtliga leverantörer på grund av sin strategiska roll som mellanhand mellan resebyråer och transportföretag. Förslaget innebär inte en skyldighet att ingå affärsavtal, utan det skulle ange ramarna för en rättvis biljettmarknad.

Statsrådet anser att förslaget i sin nuvarande form är förenligt med subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna.

## **5 Förslagets konsekvenser**

Förslaget skulle i Finland få konsekvenser för de digitala rutt- och biljettbokningstjänster som omfattas av förordningen som B2B MDMS eller B2C MDMS samt de transportföretag som har affärsavtal med sådana leverantörer. Förordningen skulle vara relevant också för företagskunder som använder B2B MDMS.

Eftersom marknaden för resekedjor i Finland fortfarande är under utveckling och inga omfattande multimodala digitala mobilitetstjänster har uppstått är det möjligt att förslaget endast får obetydliga direkta konsekvenser.

#### *Kommissionens konsekvensbedömning*

Förslagets konsekvenser har bedömts samtidigt med kommissionens förslag om tågbiljetthantering i kommissionens konsekvensbedömning i SWD(2026) 300 final. Eftersom förslagets konsekvenser har bedömts tillsammans är det svårt att i kommissionens konsekvensbedömning urskilja konsekvenserna för just multimodal bokning.

#### *Konsekvenser för lagstiftningen*

Kommissionens förslag ålägger medlemsstaterna att utse en nationell tillsynsmyndighet och anta bestämmelser om sanktionerna för brott mot förordningen. Dessa ska antas genom nationella lagar.

I Finland har bildningen av resekedjor och biljettbokningssamarbete mellan olika aktörer främjats genom nationella bestämmelser, särskilt lagen om transportservice (320/2017, *transportservicelagen*). Lagen syftar till att främja resekedjor som består av resor med flera operatörer. Målet med bestämmelserna har varit att möjliggöra tjänster där resenärerna kan söka och boka hela resekedjan via en säljare. I detta syfte åläggs operatörerna att öppna upp gränssnitt för köp av enkelbiljett och bokning åt annan samt samarbeta inom användning av gränssnitten (155 och 156 §). Dessutom ska de behöriga myndigheterna publicera de allmänna avtalsvillkor som gäller biljettsamarbete (157 §).

Kommissionens förslag till förordning betonar reglering av marknaden för transporttjänster och rättvis verksamhet på digitala plattformar, med fokus på bland annat hurdana avtal som är möjliga mellan parter och hur alternativ ska visas för kunderna i tjänsterna. Ett centralt element i förslaget är att skydda transportföretagen. Förslaget ålägger inte transportföretagen att tillhandahålla biljettprodukter för försäljning, men inte heller MDMS-leverantörerna att införa transportprodukter i sina tjänster.

De termer som använts i förslaget och de aktörer som omfattas av bestämmelserna avviker från termerna och bestämmelserna i transportservicelagen. Förslagets relation till definitionerna i transportservicelagen och å andra sidan till skyldigheterna gällande gränssidor bör bedömas närmare under beredningen. Det är möjligt att förordningen föranleder ändring av transportservicelagen. Behovet av ändringar ska bedömas tillsammans med de ändringsbehov som härrör från förslaget till förordning om tågbiljetthantering. Samtidigt bör det säkerställas att myndighetsansvaren gällande likartade bestämmelser tilldelas på ett ändamålsenligt sätt.

#### *Konsekvenser för företag*

MDMS-leverantörerna skulle få nya skyldigheter gällande villkoren för affärsavtal, visning av sökresultat och utbyte av information. B2C MDMS-leverantörerna i Finland är främst små och medelstora företag, vilka inte omfattas av förordningen. Genom den föreslagna förordningen om tågbiljetthantering är det möjligt att tillämpningsområdet i framtiden även kommer att omfatta bokningstjänster av sådana järnvägsföretag med väsentlig marknadsnävaro som måste öppna upp sina bokningskanaler för andra järnvägsföretag.

Internationella B2C MDMS-leverantörer som omfattas av förordningen är enligt kommissionen exempelvis metasökmotorer, digitala resebyråer och vissa bokningsplattformar som ägs av

järnvägsföretag. Gällande B2B-plattformar är det framför allt fråga om onlinebaserade förmedlingstjänster mellan turismföretag som gör det möjligt att hantera, kombinera och distribuera transportprodukter mellan olika aktörer, vilket i kontexten av den aktuella förordningen avser framför allt flygningar (s.k. CRS, GDS och aggregat av nya data). CRS (Central Reservation System) är transportföretagens egna system för hantering av bokningar. GDS (Global Distribution System) är globala distributionssystem via vilka uppgifter från CRS kan läggas ut till exempel till resebyråer. Aggregat av nya data är sammanställningar av fragmenterad information från flera olika källor till ett gränssnitt.

Kraven på avtalsvillkor skulle tillämpas på samtliga B2B MDMS-leverantörer som omfattas av förordningen och på B2C MDMS-leverantörer med väsentlig marknadsnärvaro. Kriterierna för väsentlig marknadsnärvaro skulle utgå från de tröskelvärden för försäljningsvolym och värde som fastställts på unionsnivå och medlemsstatsnivå. Tröskelvärdena är relativt höga på vardera nivån och det är rätt så sannolikt att ingen finländsk leverantör av B2C MDMS uppnår dem.

Samtliga MDMS-leverantörer som omfattas av förordningen ska ändå tillhandahålla korrekta och tydliga uppgifter om resealternativen, priserna och villkoren, rätta sig efter de ovannämnda förfarandena för visning av resekedjor i sina tjänster och överlämna myndigheterna uppgifter om passagerarvolym. Detta kan kräva ändringar av bland annat MDMS-plattformarnas användargränssnitt och sökalgoritmer samt öka behovet av gränssnitt, vilket kan ge upphov till åtminstone engångskostnader för systemen. Skyldigheterna att begränsa visningen av sponsrat innehåll och att dela uppgifter kan försvåra funktionen av vissa plattformar, särskilt om affärsmodellen för plattformen bygger på visning av sådant innehåll eller vidareförädling av data.

Reglerna om avtalsvillkoren kan vara relevanta särskilt för de finländska trafikföretag vars produkter presenteras, säljs eller förmedlas via MDMS med internationell spridning. Sådana trafikföretag är åtminstone flygbolagen och vissa rederier som är verksamma i Finland. De föreslagna bestämmelserna kan exempelvis förbättra dessa aktörers möjligheter att saluföra sina tjänster på lika villkor.

Regleringen av B2B MDMS-leverantörer kan utöver för vissa trafikföretag, vars tjänster förmedlas eller säljs via de aktuella tjänsterna, även förbättra ställningen för sådana resebyråer som har avtal med dessa tjänster. De föreslagna bestämmelserna om B2B MDMS-leverantörer skulle öka den administrativa bördan.

Det är också möjligt att regleringen avseende B2B MDMS-leverantörer skulle anses gälla till exempel sådana leverantörers gränssnitt som avses i transportservicelagen, till vilka andra företag fått tillträde för återförsäljning av biljetter. Den administrativa börda som regleringen medför för dessa aktörer bör bedömas närmare under beredningen.

#### *Konsekvenser för resenärer*

Att olika resekedjor blir bättre tillgängliga och bokningsbara skulle enligt kommissionen ha positiva konsekvenser för resenärerna. Förslaget kan eventuellt också öka konkurrensen och eventuellt sänka biljettpriserna. Å andra sidan är det väldigt osäkert i vilken omfattning bestämmelserna om avtalsrelationer och datadelning mellan aktörer i verkligheten kan inverka på faktorer som är väsentliga för passagerarna. Visserligen kan skyldigheterna gällande visning av transportprodukter eventuellt göra det i någon mån enklare att jämföra biljettprodukter.

Eftersom det i Finland finns endast ett fåtal aktörer som omfattas av bestämmelserna, förväntas förslaget inte i någon nämnvärd utsträckning öka utbudet av resekedjeprodukter i Finland.

### *Konsekvenser för tillsynen*

Enligt förordningen ska medlemsstaterna utse ett nationellt tillsynsorgan för att kontrollera efterlevnaden av bestämmelserna. Enligt kommissionen ökar förslaget, i kombination med den föreslagna förordningen om tågbiljetthantering, arbetsbördan för tillsynen i medlemsstaterna med ungefär ett årsverke. Dessutom skulle utseende av nationella B2C MDMS-leverantörer med väsentlig marknadsnärvaro kräva av medlemsstaterna en engångsinsats på cirka två årsverken. Eftersom det i Finland enligt den preliminära bedömningen finns endast ett fåtal aktörer som omfattas av förordningen, blir den administrativa bördan sannolikt mindre än i kommissionens beräkningar.

I Finland finns relativt få leverantörer av B2C MDMS och BCB MDMS, vilket också bidrar till att minska den eventuella administrativa bördan för myndigheten. Å andra sidan kräver kontrollen av efterlevnaden av förordningen, inbegripen rapportering och deltagande i samarbetet mellan tillsynsmyndigheterna, i vilket fall som helst en viss arbetsinsats. Därtill kan trafikföretag som är verksamma i Finland lägga fram för den nationella myndigheten tvister om avtalsvillkoren mellan företaget och en MDMS-leverantör som är verksamhet i utlandet. Eftersom tillsynsorganet ska vara separat från kollektivtrafikmyndigheten måste det vara någon annan än Transport och kommunikationsverket Traficom.

Europeiska kommissionen har tidigare utövat tillsyn av CRS-leverantörer (i förslaget B2B MDMS-leverantörer) som en del av genomförandet av förordning (EG) nr 80/2009. Storleken på den administrativa börda som tillsynen av dessa leverantörer medför för myndigheterna torde klarna under beredningen.

### *Konsekvenser för miljön*

Förslaget skulle inte ha några direkta miljökonsekvenser.

## **6 Förslagets förhållande till grundlagen och till de grundläggande fri- och rättigheterna och de mänskliga rättigheterna**

Enligt statsrådets preliminära bedömning har de föreslagna bestämmelserna ingen särskild betydelse för Finlands grundlag och förslaget begränsar varken de grundläggande fri- och rättigheterna eller de mänskliga rättigheterna.

## **7 Ålands behörighet**

Enligt 18 § 21 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) har landskapet Åland lagstiftningsbehörighet i fråga om vägar och kanaler, vägtrafik, spårbunden trafik, båttrafik, färleder för den lokala sjötrafiken samt enligt 22 punkten i fråga om näringsverksamhet. Enligt 27 § 13 och 14 punkten i lagen har riket lagstiftningsbehörighet i fråga om handelssjöfart samt färleder för handelssjöfarten och luftfart.

Riket har behörighet i fråga om gränsöverskridande transporter och därmed också i gränsöverskridande multimodala digitala mobilitetstjänster. Visserligen har landskapet behörighet i fråga om digitala tjänster inom de rättsliga områden vilka enligt självstyrelselagen för Åland (1144/1991) hör till landskapets lagstiftningsbehörighet. Om det på Åland finns MDMS-tjänsteleverantörer som omfattas av tillämpningsområdet, kan de, med beaktande av den ovan beskrivna åländska lagstiftningsbehörigheten, eventuellt falla inom landskapets lagstiftningsbehörighet.

Enligt 27 § 10 punkten i självstyrelselagen för Åland (1991/1144) har riket lagstiftningsbehörighet i fråga om konsumentskydd (10 punkten), utrikeshandeln (12 punkten) och televäsendet (40 punkten). Definitionerna i föreslagna artikel 3 hänvisar till informationssamhällets tjänster och förmedlingstjänster vilka anknyter till televäsendet enligt 27 § 40 punkten i självstyrelselagen, varigenom förslaget skulle omfattas av rikets behörighet. Vid tolkningen av ordalydelsen av självstyrelselagen ska det noteras att informationsnät som internet inte kunde beaktas när självstyrelselagen stiftades (se GrUU 22/2001 rd). I alla fall har riket lagstiftningsbehörighet enligt 27 § 42 punkten i fråga om övriga angelägenheter som enligt grundsatserna i självstyrelselagen ska hänföras till rikets lagstiftningsbehörighet. Således omfattas dessa frågor i den föreslagna förordningen inte av landskapets behörighet.

## **8 Behandling av förslaget i Europeiska unionens institutioner och de övriga medlemsstaternas ståndpunkter**

Ordförandelandet Cypern lade fram initiativet den 1 juni 2026 för arbetsgruppen för intermodala frågor och nätverk. Behandlingen i arbetsgruppen övertas vid ingången av juli av det irländska ordförandeskapet.

De andra medlemsstaternas officiella ståndpunkter är inte kända i detta skede.

Europaparlamentet har ännu inte börjat behandla förslaget, och det är inte känt vilka utskott och föredragande som kommer att behandla förslaget.

## **9 Nationell behandling av förslaget**

Om multimodala digitala mobilitetstjänster har tidigare upprättats en E-skrivelse (E 143/2021 rd), om vilken kommunikationsutskottet har uttalat sig (KoUB 9/2022 rd).

Kommissionen lade fram förslaget den 13 maj 2026. Statsrådets U-skrivelse har beretts vid kommunikationsministeriet. Vid utarbetandet har man också använt sig av sakkunniga synpunkter från justitieministeriet, arbets- och näringsministeriet, Transport- och kommunikationsverket och Fintraffic Ab.

Samråd om den föreslagna förordningen hölls den 4 juni 2026 för berörda parter, bestående av företag, organisationer, myndigheter och företrädare för ministerierna.

Utkastet till U-skrivelse behandlades i skriftligt förfarande 11–12 juni 2026 i sektionerna Transport (EU22) och Konkurrenskraft (EU8).

## **10 Statsrådets ståndpunkt**

Statsrådet stöder förslagets syfte att förbättra tillgången till olika resealternativ. Enligt statsrådet är det viktigt att det på marknaden för mobilitetstjänster uppkommer en rättvis verksamhetsmiljö, och förslaget kan bidra till detta. Likaså ser statsrådet det som positivt att den föreslagna regleringen ska omfatta alla transportslag. Det är ändamålsenligt att lämna små och medelstora leverantörer av MDMS, till vilka de finländska leverantörerna huvudsakligen hör, utanför skyldigheterna. Detta kan också bidra till att nya leverantörer träder in på marknaden.

Förslagets omfattning och definitioner är relativt svårtydda. Terminologin bör med fördel förtydligas under förhandlingarna. Dessutom bör det säkerställas att de aktörer som omfattas av

gränssnittsskyldigheter enligt transportservicelagen inte kategoriskt räknas till B2B MDMS-leverantörer enligt förordningen om multimodal bokning.

Statsrådet anser att förordning (EG) nr 80/2009 (EY) inte längre är relevant och håller med om att den ska upphävas och ersättas med den föreslagna förordningen om multimodal bokning.

Förslaget innehåller bestämmelser om villkoren för avtal mellan aktörer. Under förhandlingarna ska det säkerställas att de föreslagna avtalsvillkoren är nödvändiga och proportionerliga. Lika så ska det under de fortsatta förhandlingarna göras en närmare bedömning av proportionaliteten hos bestämmelserna om visning av sökresultaten och skyldigheterna att visa och dela uppgifter samt tas hänsyn till bland annat uppgifter som är företagshemligheter. Det kan vara ändamålsenligt att utvidga förteckningen över bedömningskriterier. Exempelvis kan uppgift om tillgängliga tilläggstjänster vara relevant för kunderna. Regleringen ska också ta tillräcklig hänsyn till plattformarnas olika affärsmodeller.

Direktivet om otillbörliga affärsmetoder (UCPD), till vilket kommissionen inom en snar framtid förväntas föreslå ändringar, innehåller redan skydd för konsumenterna mot exempelvis vilseledande sökresultat på olika plattformar. Med tanke på förenklingsmålet anser statsrådet det som befogat att det utreds om de föreslagna specialbestämmelserna till alla delar är genuint nödvändiga och ger ett mervärde, eller om de gällande allmänna bestämmelserna kan anses vara tillräckliga. Under förhandlingarna ska också de olika instrumentens företrädesordning säkerställas, med hänsyn till en eventuell översyn av UCPD.

Statsrådet anser att förordningen inte helt ska utesluta möjligheten att anta nationella bestämmelser om kompletterande skyldigheter i syfte att stärka tjänster i resekedjor nationellt.

Kostnaderna för och behovet av nya tillsynsuppgifter ska granskas noga. En alltför stor administrativ börda och dubbla tillsynsuppgifter genom annan EU-reglering ska undvikas.

Statsrådet förhåller sig avvaktande till förslaget om att kommissionen kan anta genomförandeakter gällande behandlingen av flygbolag från tredjeländer, om MDMS-leverantörer i tredjeländer diskriminerar EU-länders flygbolag. Konsekvenserna av delegering av befogenheter har inte utretts tillräckligt ingående och det framgår inte tillräckligt tydligt av förslaget, vad kommissionens genomförandeakter skulle gälla. Även indirekta åtgärder av sanktionsnatur mot flygbolag från tredjeländer kan bli problematiska då regleringens påverkan skulle sträcka sig utanför EU:s territorium. De föreslagna bestämmelserna kan i detta avseende bli problematiska även med tanke på internationella åtaganden.