

Brüssel, den 22. November 2024
(OR. en)

15399/24

Interinstitutionelles Dossier:
2013/0072(COD)

AVIATION 152
CONSOM 321
CODEC 2065

VERMERK

Absender:	Generalsekretariat des Rates
Empfänger:	Ausschuss der Ständigen Vertreter/Rat
Nr. Vordok.:	WK 13861/24 REV1
Nr. Komm.dok.:	07615/13
Betr.:	Fluggastrechte – Orientierungsaussprache

1. Auf der Tagung des Rates (Verkehr) am 5. Dezember 2024 werden die Ministerinnen und Minister ersucht werden, eine Orientierungsaussprache über Fluggastrechte zu führen. Der Vorsitz hat ein Hintergrundpapier mit Fragen (siehe Anlage) erstellt, um die Aussprache zu strukturieren.
2. Vorbehaltlich der Bestätigung durch den Ausschuss der Ständigen Vertreter werden die Ministerinnen und Minister ersucht, eine Orientierungsaussprache auf der Grundlage des Hintergrundpapiers und der Fragen in der Anlage zu führen.

FLUGGASTRECHTE – HINTERGRUNDPAPIER**1. Einleitung**

Die Rechte von Fluggästen sind in verschiedenen EU-Rechtsvorschriften festgelegt. Darüber hinaus hat die Kommission im Jahr 2023 zwei zusätzliche Vorschläge vorgelegt, die ebenfalls für Fluggäste gelten werden. Der im Addendum dargelegte EU-Rechtsrahmen für Fluggastrechte ist komplex, was eine wirksame Auslegung und Anwendung schwierig macht.

Der Gerichtshof der Europäischen Union (EuGH) wurde mehrfach von nationalen Gerichten ersucht, bestimmte Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 über Fluggastrechte zu präzisieren. Die Kommission aktualisiert regelmäßig einen thematischen Überblick über einschlägige Urteile in Bezug auf Fluggastrechte. Die Zusammenfassung der relevantesten Urteile des EuGH vom März 2022 enthält 86 Urteile. Der EuGH selbst hat ein Informationsblatt herausgegeben, in dem einige seiner Urteile zur Auslegung verschiedener Bestimmungen von Rechtsvorschriften über Fluggastrechte zusammengefasst werden.

Es sei darauf hingewiesen, dass der EuGH in einigen seiner Urteile von der ursprünglichen Absicht der Gesetzgeber abgewichen ist (z. B. in Bezug auf Ausgleichsleistungen bei großer Verspätung, Auslegung außergewöhnlicher Umstände).

Angesichtes der Schwierigkeiten bei der Auslegung der Rechtsvorschriften über Fluggastrechte hat die Kommission Auslegungsleitlinien herausgegeben (siehe Addendum).

Die Kommission hat im März 2013 eine Überarbeitung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 und der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 vorgeschlagen.¹ Mit dem Vorschlag soll sichergestellt werden, dass Luftfahrtunternehmen Fluggästen bei Störungen der Reise ein hohes Schutzniveau bieten, wobei ein ausgewogenes Verhältnis zwischen den Interessen der Fluggäste und denen der Branche gewährleistet wird. Zu diesem Zweck hat die Kommission vorgeschlagen, Grauzonen zu bereinigen und Schlupflöcher zu schließen, die Bearbeitung von Beschwerden zu vereinfachen, die Durchsetzungsmaßnahmen besser zu koordinieren und realistische Kosten für Luftfahrtunternehmen sicherzustellen.

Das Europäische Parlament hat seine erste Lesung im Februar 2014 abgeschlossen.

Im Rat haben der litauische, der griechische und der lettische Vorsitz erhebliche Fortschritte erzielt, bevor die Arbeit an dem Dossier im Jahr 2015 aufgrund von Erwägungen, die nicht mit dem Dossier in Zusammenhang standen, zum Stillstand kam. Der finnische Vorsitz nahm im Jahr 2019 die Arbeit an dem Dossier erneut auf und der kroatische Vorsitz befand sich auf dem Weg zu einer möglichen allgemeinen Ausrichtung im Juni 2020, als die Fortschritte durch die COVID-19-Krise behindert wurden.

2. Bei der Anwendung und Durchsetzung der Verordnung über Fluggastrechte festgestellte Probleme

In einer von der Kommission im Jahr 2018 in Auftrag gegebenen und im Jahr 2020 veröffentlichten Studie² wurden die folgenden Mängel festgestellt und eine Wiederaufnahme der Beratungen über den Kommissionsvorschlag aus dem Jahr 2013 unterstützt:

a. Aus Sicht der Fluggäste

¹ Dok. ST 7615/13.

² [Study on the current level of protection of air passenger rights in the EU \(„Studie zum derzeitigen Niveau des Schutzes der Fluggastrechte in der EU“\) – Amt für Veröffentlichungen der EU](#)

Die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 ist schwer zu verstehen und auszulegen, und die damit zusammenhängende Rechtsprechung hat ihre Komplexität weiter erhöht. Insgesamt erwarten die Fluggäste ein einfaches System, das faire Ergebnisse gewährleistet. Stattdessen sind sie mit einem komplexen und wenig transparenten System konfrontiert. Lücken im geltenden Rechtsrahmen – etwa fehlende Fristen für Ausgleichsleistungen – erschweren es Fluggästen zudem, ihre Rechte geltend zu machen.

Die Verordnung über Fluggastrechte ergänzt andere EU-Rechtsvorschriften (z. B. die Pauschalreiserichtlinie). Darüber hinaus erhöhen die Wechselwirkungen zwischen dem Rechtsbehelfssystem in Bezug auf Fluggastrechte (z. B. erste Forderungen nach Ausgleichsleistungen an Luftfahrtunternehmen und anschließende Beschwerden bei den nationalen Durchsetzungsstellen, wenn auf die erste Forderung nicht eingegangen wurde) und den weiter verbreiteten privaten Durchsetzungsinstrumenten (alternative Streitbeilegungsverfahren, Gerichte) zusammen mit der Beteiligung von Agenturen für Ausgleichsleistungen³ die Komplexität und führen möglicherweise zu Verzögerungen und zusätzlichen Kosten. Einige der von Agenturen für Ausgleichsleistungen angewandten Praktiken wurden von nationalen Durchsetzungsstellen und Vertretern von Interessenträgern als problematisch hervorgehoben.

Darüber hinaus müssen die Rechte von Fluggästen mit Behinderungen verbessert werden. Ausgleichsleistungen für beschädigte oder verloren gegangene Mobilitätshilfen werden derzeit durch das Übereinkommen von Montreal und die Verordnung (EG) Nr. 889/2002 geregelt. Durch die derzeitige Obergrenze für den maximalen Ausgleichsbetrag (aktuell in etwa 1400 EUR) erhalten Fluggäste mit Behinderungen von einem Luftfahrtunternehmen oft keinen vollständigen Ersatz, wenn ihre teuren, häufig maßgefertigten Mobilitätshilfen verloren gehen oder beschädigt werden. Bei anderen Verkehrsträgern (Schienen-, Bus- und Schiffsverkehr) steht ihnen bereits vollständiger Ersatz zu. Der Vorschlag aus dem Jahr 2013 enthält eine Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2027/97, einschließlich einer Änderung des Titels.

b. Aus Sicht der Regulierungs- und Durchsetzungsbehörden

Zwischen den Mitgliedstaaten bestehen erhebliche Unterschiede sowohl hinsichtlich der Bearbeitung von Beschwerden durch die nationalen Durchsetzungsstellen als auch in Bezug auf deren Durchsetzungsbefugnisse. Diese Unterschiede bei den Befugnissen sowie der verbindliche bzw. unverbindliche Charakter von Entscheidungen und Sanktionsbefugnissen der nationalen Durchsetzungsstellen führen zu Unterschieden bei der Behandlung der Fluggäste innerhalb der EU und zu Wettbewerbsverzerrungen für Luftfahrtunternehmen. Im Laufe der Jahre wurde ein erheblicher Anstieg der Anzahl an Beschwerden gemäß der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 festgestellt, was zu Verzögerungen bei der Bearbeitung von Beschwerden und/oder zu einer mangelnden systematischen Durchsetzung durch die nationalen Durchsetzungsstellen führen kann.

Schwierigkeiten bei der Durchsetzung können auf einen Wortlaut zurückzuführen sein, der eine Einzelfallbewertung ermöglicht (z. B. anderweitige Beförderung unter „vergleichbaren Beförderungsbedingungen“ zum „frühestmöglichen Termin“), wodurch verschiedene Auslegungen davon entstehen, was eine Verletzung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 darstellt. Das Fehlen einer Definition und die Unterschiede in der Bewertung außergewöhnlicher Umstände durch die nationalen Durchsetzungsstellen sind zusätzliche Ursachen für Unterschiede bei der Behandlung der Fluggäste innerhalb der EU und für Wettbewerbsverzerrungen für Luftfahrtunternehmen. Darüber hinaus ist die Ex-post-Bewertung bestimmter Aspekte der Verordnung für die nationalen Durchsetzungsstellen weiterhin schwierig (z. B. die Verpflichtung, Freiwillige für die Nichtbeförderung zu suchen).

Es sei darauf hingewiesen, dass die neue EU-Verordnung über die Zusammenarbeit im Verbraucherschutz, die im Jahr 2020 nach der Durchführung der Studie in Kraft trat, den Verbraucherschutzbehörden stärkere Durchsetzungsbefugnisse einräumt.

³ Ein Unternehmen, das Leistungen zur Verwaltung von Forderungen nach Ausgleichsleistungen gemäß Verordnung (EG) Nr. 261/2004 anbietet.

c. Aus Sicht der Branche

Die für Luftfahrtunternehmen im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 entstehenden Kosten sind erheblich gestiegen; im Fall von Billigfluggesellschaften übersteigen sie mittlerweile die Kosten der Vermarktungs- und Vertriebstätigkeiten in der Kostenbasis der Luftfahrtunternehmen. Bei Störungen sind die Kosten pro betroffenem Fluggast so hoch, dass sie Luftfahrtunternehmen tatsächlich dazu verleiten könnten, stark verspätete Flüge nicht durchzuführen, da sonst neben den Kosten der Störung auch Kosten für die Durchführung des Flugs entstehen.

Darüber hinaus ist der in der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 festgelegte Regressanspruch nicht wirksam. In vielen Fällen sind Luftfahrtunternehmen nicht in der Lage, die Kosten, die für die Unterstützung und Ausgleichsleistungen für Fluggäste bei Störungen, die durch Dritte verursacht wurden (z. B. durch Flugsicherungsorganisationen, Bodenabfertigungsdienstleister, Flughäfen und andere Parteien), entstanden sind, erstattet zu bekommen. Die Luftfahrtunternehmen versuchen, soweit möglich, Kostensteigerungen durch eine Erhöhung der Flugpreise an die Kunden weiterzugeben. Wenn dies aus Wettbewerbsgründen nicht möglich ist, wirken sich diese Kosten auf die Rentabilität aus und können zu einer längerfristigen Verringerung der Verbindungsmöglichkeiten führen.

Es bestehen einige Lücken zwischen dem EU-Rechtsrahmen und den Kernprinzipien der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) (z. B. hinsichtlich der Praxis, Fluggäste während der gesamten Reise auf dem Laufenden zu halten). In Bezug auf Fluggastrechte kann der von Nicht-EU-Ländern verfolgte Ansatz regulatorischer oder freiwilliger Natur sein. In der Regel ist sowohl in Systemen auf regulatorischer Basis als auch in solchen auf freiwilliger Basis eine Verpflichtung zur anderweitigen Beförderung bzw. Erstattung vorgesehen. Diese Situation führt zu Wettbewerbsverzerrungen und Unterschieden bei der Behandlung der Fluggäste je nach Strecke und Luftfahrtunternehmen.

3. Sonderberichte des Rechnungshofs

a. Sonderbericht des Rechnungshofs: „Die Fahr- und Fluggastrechte der EU sind umfassend, ihre Durchsetzung ist für die Reisenden jedoch nach wie vor schwierig“ (30/2018)

Der Europäische Rechnungshof (EuRH) wies auf Probleme bei der Durchsetzung der Passagierrechte sowie auf mangelnde Kenntnisse der Passagiere hin: Mehrere Empfehlungen des EuRH (z. B. zur Verbesserung der Wirksamkeit des Rahmens für Passagierrechte und zur Stärkung der Position der nationalen Durchsetzungsstellen) unterstützen Maßnahmen, die von der Kommission im Jahr 2013 vorgeschlagen wurden oder die in den Vorschlägen aus dem Jahr 2023 angegangen wurden und die die Rechte von Fluggästen verbessern und präzisieren sollen.

b. Sonderbericht des Rechnungshofs über Fluggastrechte während der COVID-19-Pandemie (15/2021)

Während der COVID-19-Pandemie wurden die in der Studie aus dem Jahr 2018 festgestellten Probleme verschärft, und es sind neue Probleme zutage getreten.

Dem Sonderbericht zufolge machte die Pandemie deutlich, dass Fluggäste nicht vollständig über ihre Rechte informiert waren.

Zudem zeigte die Pandemie laut Sonderbericht die Beschränkungen hinsichtlich der Fähigkeit der Mitgliedstaaten zur Durchsetzung der Fluggastrechte auf, da viele Fluggäste in der Anfangsphase der Krise keine Erstattungen erhielten und viele weitere keine andere Wahl hatten, als Gutscheine zu akzeptieren. Insgesamt waren Fluggäste nach wie vor nur eingeschränkt in der Lage, Rückerstattungen zu erhalten, wenn Vermittler (z. B. Reisebüros) beteiligt waren oder wenn ihnen die Annahme von Gutscheinen aufgezwungen wurde.

Dem Sonderbericht zufolge sind die mangelnden Berichterstattungspflichten – beispielsweise über die Anzahl der Passagiere, die ihr Geld zurückfordern, und über die Anzahl der nicht innerhalb der gesetzlichen Fristen gelösten Fälle in der EU – selbst ein wichtiger Teil des Problems der

Durchsetzung von Fluggastrechten. Dieser Bericht unterstützt auch Maßnahmen, die von der Kommission im Jahr 2013 vorgeschlagen oder in den Vorschlägen aus dem Jahr 2023 angegangen wurden.

Ganz allgemein hat die COVID-19-Pandemie bei den Regulierungsbehörden die Frage aufgeworfen, ob eine spezielle Haftungsregelung für Krisenzeiten eingeführt werden sollte, da die Rechtsvorschriften über Fluggastrechte nur auf die Annullierung einzelner Flüge eingehen, und nicht auf die langfristige Annullierung aller oder nahezu aller Flüge.

4. Fragen an die Delegationen

Die Fortschritte bei den Verhandlungen über die Vorschläge der Kommission aus dem Jahr 2023 zu Rechtsvorschriften über Fluggastrechte bieten eine wertvolle Gelegenheit, um die geltenden Vorschriften über Fluggastrechte zu verbessern und zu aktualisieren. Im Hinblick auf die Unterstützung dieses Prozesses und angesichts der zuvor beschriebenen offenen Fragen und Probleme sieht der Vorsitz der Vorlage von politischen Leitlinien zu den folgenden Fragen durch die Ministerinnen und Minister auf der Tagung des Rates (Verkehr) am 5. Dezember entgegen.

1. Stimmen Sie zu, dass der Rechtsrahmen für Fluggastrechte vereinfacht werden muss, um einen einheitlichen Schutz von Fluggästen durch eindeutige Rechtsvorschriften zu gewährleisten?
2. Was sind die wichtigsten Punkte in den Rechtsvorschriften über Fluggastrechte, die angegangen werden müssten?

RECHTSRAHMEN FÜR FLUGGASTRECHTE**1. Verordnungen und Richtlinien über Fluggastrechte**

- Verordnung (EG) Nr. 261/2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen⁴
- Verordnung (EG) Nr. 2027/97 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen⁵
- Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 über die Rechte von behinderten Flugreisenden und Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität⁶
- Richtlinie (EU) 2015/2302 über Pauschalreisen und verbundene Reiseleistungen⁷
- Richtlinie (EU) 2013/11/EU über die alternative Beilegung verbraucherrechtlicher Streitigkeiten⁸
- Verordnung (EU) 2017/2394 EU über die Zusammenarbeit zwischen den für die Durchsetzung der Verbraucherschutzgesetze zuständigen nationalen Behörden⁹

2. Von der Kommission vorgeschlagene Überarbeitung des Rahmens für Fahr- und Fluggastrechte

Die Kommission hat in ihrem Weißbuch¹⁰ aus dem Jahr 2011 folgende Ziele festgelegt: „Aufstellung gemeinsamer Grundsätze für Passagierrechte für alle Verkehrsträger (Charta grundlegender Rechte), insbesondere das Recht auf Information, sowie weitere Präzisierung der bestehenden Rechte. Zu einem späteren Zeitpunkt sollte der Erlass einer einzigen EU-Rahmenverordnung erwogen werden, die die Passagierrechte für alle Verkehrsträger regelt (EU-Kodex)“.

-
- ⁴ Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91 (ABl. L 46 vom 17.2.2004, S. 1).
- ⁵ Verordnung (EG) Nr. 2027/97 des Rates vom 9. Oktober 1997 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen (ABl. L 285 vom 17.10.1997, S. 1).
- ⁶ Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Juli 2006 über die Rechte von behinderten Flugreisenden und Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität (ABl. L 204 vom 26.7.2006, S. 1).
- ⁷ Richtlinie (EU) 2015/2302 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. November 2015 über Pauschalreisen und verbundene Reiseleistungen, zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 und der Richtlinie 2011/83/EU des Europäischen Parlaments und des Rates sowie zur Aufhebung der Richtlinie 90/314/EWG des Rates (ABl. L 326 vom 11.12.2015, S. 1).
- ⁸ Richtlinie 2013/11/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2013 über die alternative Beilegung verbraucherrechtlicher Streitigkeiten und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 und der Richtlinie 2009/22/EG (Richtlinie über alternative Streitbeilegung in Verbraucherangelegenheiten) (ABl. L 165 vom 18.6.2013, S. 63).
- ⁹ Verordnung (EU) 2017/2394 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2017 über die Zusammenarbeit zwischen den für die Durchsetzung der Verbraucherschutzgesetze zuständigen nationalen Behörden und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 (Text von Bedeutung für den EWR) (ABl. L 345 vom 27.12.2017, S. 1).
- ¹⁰ Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem.

Im Vorschlag der Kommission aus dem Jahr 2013 werden wesentliche Grundsätze geklärt, wie etwa der Ausgleichsanspruch bei großer Verspätung, der Ausgleichsanspruch bei verpassten Anschlussflügen, das Recht auf Unterbringung im Fall außergewöhnlicher Umstände, eine verbindliche nicht erschöpfende Liste außergewöhnlicher Umstände, das Teilverbot der „No-Show“-Politik für Rückflugscheine, Notfallpläne für Flughäfen mit mehr als drei Millionen Fluggästen sowie eine Maßnahme zur Gewährleistung von vollständigem Ersatz für Menschen mit Behinderungen bei Verlust oder Beschädigung ihrer Mobilitätshilfen. Außerdem sollen durch Koordinierung einheitliche Sanktionen seitens der nationalen Durchsetzungsstellen sichergestellt werden und es soll für die effiziente Bearbeitung individueller Ansprüche und Beschwerden durch Luftfahrtunternehmen gesorgt werden. Der Vorschlag führt die Möglichkeit zur außergerichtlichen Beilegung von Streitfällen für Fluggäste ein und zielt darauf ab, die Fluggastrechte bei unsachgemäßer Behandlung des Gepäcks besser durchzusetzen.

Die Kommission hat in ihrer Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität¹¹ aus dem Jahr 2020 festgestellt, dass es erforderlich ist, den „Rechtsrahmen [umzugestalten], um multimodale Reiseinformations-, Buchungs- und Fahrscheindienste zu unterstützen und gleichzeitig den Rechten und Pflichten von Online-Vermittlern und Anbietern multimodaler digitaler Dienste, die Fahrschein- und/oder Mobilitätsdienste anbieten, Rechnung zu tragen“.

Im Einklang mit diesen Zielen hat die Kommission zwei Vorschläge vom 29. November 2023 angenommen:

- Vorschlag für eine Verordnung zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 261/2004, (EG) Nr. 1107/2006, (EU) Nr. 1177/2010, (EU) Nr. 181/2011 und (EU) 2021/782 in Bezug auf die Durchsetzung der Fahr- und Fluggastrechte in der Union¹²
- Vorschlag für eine Verordnung über Fahr- bzw. Fluggastrechte im Zusammenhang mit multimodalen Reisen¹³

Diese Vorschläge ergänzen den Vorschlag der Kommission aus dem Jahr 2013 in Bezug auf folgende Problembereiche:

- Erstattungen für Fluggäste bei der Buchung über einen zwischengeschalteten Flugscheinverkäufer. Ziel ist es, für ein für alle beteiligten Akteure (z. B. Luftfahrtunternehmen, Vermittler und Fluggäste) klares Erstattungsverfahren zu sorgen.
- Unzureichende Durchsetzung der Fahr- und Fluggastrechte bei allen Verkehrsträgern. Ziel ist es, für eine wirksame und effiziente Durchsetzung in allen Mitgliedstaaten zu sorgen, indem die nationalen Durchsetzungsstellen mit wirksameren Instrumenten ausgestattet werden, um die Einhaltung der Fahr- und Fluggastrechte durch die Betreiber zu überwachen, sowie eine wirksamere Bearbeitung der Beschwerden von Fahr- und Fluggästen zu gewährleisten und dafür ein schnelles, einfaches und leicht zugängliches System bereitzustellen.
- Fahr- und Fluggastrechte bei multimodalen Reisen.

3. Bekanntmachungen der Kommission

- Leitlinien für die Auslegung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 des Rates über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen vom 25. September 2024

¹¹ Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen.

¹² Dok. ST 16284/23.

¹³ Dok. ST 16307/23.

- Auslegungsleitlinien zu den EU-Verordnungen über Passagierrechte vor dem Hintergrund der sich entwickelnden Situation im Zusammenhang mit Covid-19 vom 18. März 2020
 - Leitlinien für die Auslegung der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 über die Rechte von behinderten Flugreisenden und Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität vom 4. Oktober 2024
 - Bekanntmachung zur Information der Fluggäste über das auf Tätigkeiten von Agenturen für Fluggastentschädigungen anzuwendende einschlägige Verbraucherschutz-, Vermarktungs- und Datenschutzrecht der EU vom 9. März 2017.
-