

**Kohtuasi C-451/20****Eelotsusetaotlus****Saabumise kuupäev:**

23. september 2020

**Eelotsusetaotluse esitanud kohus:**

Landesgericht Korneuburg (liidumaa kohus Korneuburgis, Austria)

**Eelotsusetaotluse kuupäev:**

25. august 2020

**Hageja ja vastustaja apellatsioonimenetluses:**

Airhelp Limited

**Kostja ja apellant:**

Austrian Airlines AG

[...]

Landesgericht Korneuburg (liidumaa kohus Korneuburgis) tegi apellatsioonikohtuna [...] kohtuasjas hageja **Airhelp Ltd**, [...] Central Hong Kong (Hongkong), [...] *versus* kostja **Austrian Airlines AG**, 1300 Wien-Flughafen, [...], mille ese on **300 euro** suurune nõue, menetledes kostja apellatsioonkaebust Bezirksgericht Schwechat'i (Schwechati esimese astme kohus) 6. aprilli 2020. aasta otsuse [...] peale, kinnisel istungil järgmise

**k o h t u m ä ä r u s e :**

[I] Euroopa Liidu Kohtule (edaspidi „Euroopa Kohus“) esitatakse ELTL artikli 267 alusel järgmised **eelotsuse küsimused**:

1. Kas Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. veebruari 2004. aasta määruse (EÜ) nr 261/2004, millega kehtestatakse ühiseeskirjad reisijatele lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest antava hüvitise ja abi kohta ning tunnistatakse kehtetuks määrus (EMÜ) nr 295/91 (ELT 2004, L 46, lk 1; ELT eriväljaanne 07/08, lk 10; edaspidi „määrus nr 261/2004“), artikli 3 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, **et määrus [lk 2] on kohaldatav ka olukorras, kus kahest lennust, mida teostab üks ja sama**

**ühenduse lennuettevõtja, koosneva lennu broneerimiseks on tehtud üks broneering, kui nii esimese lennu väljumiskoht kui ka teise lennu saabumiskoht on kolmandas riigis ja liikmesriigi territooriumil on vaid esimese lennu saabumiskoht ja teise lennu väljumiskoht?**

*Juhul kui esimesele küsimusele vastatakse jaatavalt:*

2. Kas Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. veebruari 2004. aasta määruse (EÜ) nr 261/2004, millega kehtestatakse ühiseeskirjad reisijatele lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest antava hüvitise ja abi kohta ning tunnistatakse kehtetuks määrus (EMÜ) nr 295/91 (ELT 2004, L 46, lk 1; ELT eriväljaanne 07/08, lk 10; edaspidi „määrus nr 261/2004“), artikli 5 lõike 1 punkti c alapunkti iii tuleb tõlgendada nii, **et reisijal on määruse artikli 7 lõike 1 alusel õigus hüvitisele ka siis, kui reisijal talle pakutud teekonna muutmist kasutades jõuaks oma lõppsihtkohta juhul, kui asenduslend toimuks plaanipäraselt, hiljemalt kaks tundi pärast tühistatud lennu plaanipärasest saabumisaega, kuid tegelikult ta oma lõppsihtkohta selle aja jooksul ei jõua.**

[II] Menetlus peatatakse, kuni Euroopa Kohus [...] teeb eelotsusetaotluse kohta otsuse.

### **Põhjendused**

Reisijal N\*\*\*\*\* T\*\*\*\*\* oli kinnitatud broneering kostja teostatavale kahest lennust koosnevale lennule [lk 3]

- OS 656 Chişinău (KIV) Viini (VIE), mis pidi plaanipäraselt väljuma 29. mail 2019 kell 15:55 ja plaanipäraselt saabuma kell 16:40, ning
- OS 25 Viinist (VIE) Bangkokki (BKK), mis pidi plaanipäraselt väljuma 29. mail 2019 kell 23:20 ja plaanipäraselt saabuma 30. mail 2019 kell 14:20.

Lend OS 656 tühistati vähem kui seitse päeva enne plaanipärasest väljumisaega. Seetõttu broneeris kostja reisija ümber Istanbulist (IST) Bangkokki (BKK) suunduvale lennule TK 68, mille plaanipärane väljumisaeg oli 30. mail 2019 kell 01:25 ja plaanipärane saabumisaeg 30. mail 2019 kell 15:00. (Seda, mil viisil ja mis ajal toimetati reisija Chişinău (KIV) Istanbuli (IST), ei olnud võimalik tuvastada). Lend TK 68 saabus Bangkokki (BKK) kell 16:47, seega 1 tunni ja 47 minuti pikkuse hilinemisega.

Kui lend oleks toimunud plaanipäraselt, siis oleks reisija jõudnud lennuga TK 68 oma lõppsihtkohta Bangkokki (BKK) 40 minutit hiljem kui algselt broneeritud lennuga OS 25. Tegelikult oli lennu TK 68 saabumisaeg lennu OS 25 plaanipärase saabumisaega võrreldes 2 tundi ja 27 minutit hilisem.

(Lend OS 25 – mida ei tühistatud, kuid mida ei saanud reisija kasutada, kuna tühistati esimene lend OS 656 – jõudis Bangkokki (BKK) kell 15:15, seega 55minutilise hilinemisega.)

KIV – BKK vahemaa on vahemaa mõõtmise suuringjoone meetodil mõõdetuna üle 3500 km.

Reisija loovutas määruse nr 261/2004 artiklist 7 tuleneva nõude hagejale; hageja võttis loovutatud nõude üle.

Määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punkti c alusel koosmõjus artikli 7 lõike 1 punktiga c ja lõikega 2 esitab **hageja** 300 euro suuruse hüvitise nõude, tuginedes sisuliselt sellele, et reisijal on õigus hüvitisele, kuna kostja ei pakkunud talle asenduslendu [**lk 4**], millega oleks reisija jõudnud oma lõppsihtkohta Bangkokki tegelikult hiljemalt kaks tundi pärast lennu OS 25 plaanipärast saabumisaega. Kostjal on määruse nr 261/2004 artikli 7 lõike 2 alusel siiski õigus hüvitist vähendada, kuna reisija jõudis oma lõppsihtkohta hiljemalt neli tundi pärast algselt broneeritud lennu plaanipärast saabumisaega.

**Kostja** vaidleb nõudele vastu, palub jätta hagi rahuldamata ja märgib kokkuvõtvalt, et reisijal puudub õigus hüvitisele, kuna plaanipäraselt oleks lend TK 68 saanud kell 15:00.

Esimese astme kohus Bezirksgericht Schwechat rahuldab hagi **otsusega**, mis vaidlustati. Lähtudes eespool kirjeldatud asjaoludest, [...] mille üle vaidlust ei ole, asus kohus õiguslikust aspektist seisukohale, et määruse sõnastusest tulenevalt on [määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punkti c alapunkti iii raames] üheti mõistetavalt määrav vahe algselt broneeritud lennu plaanipärase saabumisaja ja asenduslennuga lõppsihtkohta tegeliku saabumise aja vahel. Sellest tulenevalt on lennutegevõtja hüvitise maksmise kohustusest vabastatud vaid juhul, kui pakutud asenduslennuga jõuab reisija oma lõppsihtkohta tegelikult hiljemalt kaks tundi pärast algselt ette nähtud saabumisaega. Kui see nii ei ole, siis on reisijal algselt broneeritud lennu tühistamise tõttu õigus hüvitisele, isegi kui asenduslennust tulenevalt – eeldusel et see oleks toimunud plaanipäraselt – oleks kostja hüvitise maksmise kohustusest vabanenud. Käesoleval juhul oleks reisija pidanud lennuga OS 25 plaanipäraselt Bangkokki (BKK) saabuma kell 14:20, tegelikult jõudis ta [**lk 5**] lõppsihtkohta lennuga TK 68 aga alles kell 16:47. Seega on tema õigus – määruse nr 261/2004 artikli 7 lõike 2 punkti c kohaselt 50% vähendatud – hüvitisele põhjendatud. Küsimust, kas käesolevale olukorrale on määruse nr 261/2004 sätted üldse kohaldatavad, esimese astme kohus ei käsitlenud.

Esimese astme kohtu otsuse peale esitas kostja eelotsusetaotluse esitanud kohtule **apellatsioonkaebuse**, millega ta palus vaidlustatud otsust muuta ja jätta hagi rahuldamata. Apellant esitab sisuliselt argumendi, et määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punkti c alapunktist iii ei nähtu, et seal märgitud ajalise raamistiku kindlakstegemisel tuleb lähtuda lõppsihtkohta tegeliku saabumise ajast; oluline on

hoopis algselt broneeritud lennu plaanipärase saabumisaja ja asenduslennu plaanipärase saabumisaja vahe.

Hageja väidab **vastuses apellatsioonkaebusele** sisuliselt vastu, et esimese astme kohtu seisukoht on õige, kuna asenduslennu plaanipärasest saabumisajast lähtumise korral ei ole tagatud, et lõppsihtkohta hilinemisega saabumise tõttu ei teki reisijal raskusi.

Eelotsusetaotluse esitanud kohus on **apellatsioonikohtuna** kohustatud tegema teises ja viimases astmes otsuse hageja nõuete kohta. Seejuures peab kohus [...] piirduma õigusküsimuste hindamisega.

## **Eelotsuse küsimused [lk 6]**

### **Esimene küsimus**

Määruse nr 261/2004 artikli 3 lõike 1 kohaselt on viidatud määrus kohaldatav

*a) reisijate suhtes, kes lendavad välja asutamislepingu kohaldamisalasse kuuluva liikmesriigi territooriumi lennujaamast;*

*b) reisijate suhtes, kes lendavad kolmanda riigi lennujaamast asutamislepingu kohaldamisalasse kuuluva liikmesriigi territooriumi lennujaama, ning kui sellistele reisijatele ei ole antud hüvitust või makstud kompensatsiooni ning kui nad pole saanud abi selles kolmandas riigis, kui asjaomast lendu opereeriv lennuettevõtja on ühenduse ettevõtja.*

Euroopa Kohtu 11. juuni 2020. aasta otsus Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460, sissejuhatavat märkus punktis 31 jj), mille ese on Fortalezast (Brasiilia) Lissaboni (Portugal) kaudu Oslosse (Norra) suunduv ümberistumisega lend, mille broneerimiseks on tehtud üks broneering, lubaks teha järelduse, et tuginedes EMP lepingu artikli 47 lõikele 2 koosmõjus lepingu artikli 126 lõikega 1, lepingu protokolliga 1 punktiga 8 ja lepingu XIII lisaga, on Euroopa Kohus seisukohal, et määrus nr 261/2004 on määruses sätestatud tingimustel kohaldatav vaid lendudele, mis väljuvad Norra territooriumil paiknevast lennujaamast või sinna saabuvad [...]. Järelikult ei anna vahemaandumine liidu territooriumil (Lissabonis) alust määruse nr 261/2004 kohaldamiseks.

Käesoleval juhul tähendaks see aga seda, et käesoleva asja esemeks olevale lennule KIV-VIE-BKK ei ole määrus nr 261/2004 kohaldatav.

Siiski on küsitav, kas määruse põhjenduses 1 [lk 7] märgitud reisijate kaitstuse kõrget taset arvestades võis määruse andja sellist tagajärge soovitavaks pidada.

Nimelt juhul, kui mõlemat lendu ei oleks broneeritud koos, kuuluksid mõlemad lennud määruse nr 261/2004 artikli 3 lõike 1 selgest sõnastusest tulenevalt

määruse kohaldamisalasse. Reisija kaotab kaitse üksnes seetõttu, et lendude broneerimiseks on tehtud üks broneering.

Üks lendudest – kas sama lennuettevõtja teostatav täiendav (plaanipärane) etteveolend liidu territooriumile või liidu territooriumilt väljuv jätkulend – võtab reisijalt seega kaitse, millele oleks reisijal õigus ilma täiendavalt broneeritud lennuta.

### **Teine küsimus**

Käesolevas asjas on oluline, kas määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punkti c alapunkti iii, mis näeb ette, et

*lennu tühistamise korral [...] on asjaomastel reisijatel õigus saada tegutsevalt lennuettevõtjalt hüvitist vastavalt artiklile 7, välja arvatud juhul, kui [...] neid on teavitatud tühistamisest vähem kui seitse päeva enne kavandatud väljumisaega ning neile on pakutud võimalust teekonda muuta, mis võimaldab neil välja lennata mitte rohkem kui üks tund enne kavandatud väljumisaega ja jõuda lõppsihtkohta hiljemalt kaks tundi pärast kavandatud saabumisaega,*

tuleb tõlgendada nii, et seal sätestatud ajavahemiku arvutamisel tuleb lähtuda asenduslennu plaanipärasest väljumis- ja saabumisaegast, või nii, et lähtuda tuleb asenduslennu tegelikust väljumis- ja saabumisaegast. Kui võtta aluseks lõppsihtkohta plaanipärase saabumise aeg (ajavahe: 40 minutit), siis langeks õigus hüvitisele ära; kui lähtuda tegeliku saabumise ajast (ajavahe: 2 tundi ja 27 minutit), siis oleks õigus hüvitisele põhjendatult olemas. **[lk 8]**

Üldise keelekasutuse kohaselt räägitakse „võimaldamisest“ siis, kui eesmärgi saavutamiseks luuakse tegelikud tingimused, ja sellisel juhul sõltub üksnes adressaadist, kas ta talle pakutud võimalust kasutab või mitte. Määruse andja oleks aga võinud valida keeleliselt selgema sõnastuse, et lähtuda tegelikest lennuaegadest. Seda argumenti saab siiski kasutada ka *vice versa*, kuna keeleliselt selgem sõnastus oleks mõeldav olnud ka juhul, kui määruse andja oleks tahtnud lähtuda vaid asenduslennu plaanipärasest lennuaegadest.

Seepärast on soovitav vaadelda määruse teisi keeleversioone. Seejuures saab tuvastada, et ingliskeelne sõnastus

„[...] are offered re-routing, allowing them to [...]“

ja prantsuskeelne sõnastus

„[...] un réacheminement leur permettant [...]“

on saksakeelse sõnastusega samaväärsed, kuid hollandikeelne sõnastus

„[...] [hun een] andere vlucht naar hun bestemming wordt aangeboden die niet eerder dan één uur voor de geplande vertrektijd vertrekt en hen minder dan twee uur later dan de geplande aankomsttijd op de eindbestemming brengt.“

ja taanikeelne sõnastus

„[...] og får tilbudt en omlægning af rejsen, så de kan afrejse højst en time før det planlagte afgangstidspunkt og ankomme til det endelige bestemmelsessted senest to timer efter det planlagte ankomsttidspunkt.“

näivad selgelt lähtuvat tegelikust väljumis- ja saabumisajast, samal ajal kui itaaliakeelne sõnastus

„[...]e sia stato loro offerto di partire con un volo alternativo non più di un'ora prima dell'orario di partenza previsto e di raggiungere la destinazione finale [lk 9] meno di due ore dopo l'orario d'arrivo previsto.“

annab alust eeldada, et tegelik saabumisaeg ei ole määrav.

Apellatsioonikohtule teadaolevalt tõlgendatakse vähemasti valdavas osas liikmesriikide kohtute praktikas kõnealust sätet nii, et oluline on tühistatud lennu plaanipärase saabumisaja ja asenduslennu tegeliku saabumisaja vahe. [...]

Ka Euroopa Kohus lähtus 27. juuni 2018. aasta määruses *flightright vs. Eurowings* (C-130/18, EU:C:2018:496) tühistatud lennu plaanipärase saabumisaja ja asenduslennu tegeliku saabumisaja vahest; viidatud kohtumääruse aluseks olevatest asjaoludest ei nähtu siiski, kas ka tühistatud lennu plaanipärase saabumisaja ja asenduslennu tegeliku saabumisaja vahe oli pikem kui kaks tundi. Samuti ei puudutanud viidatud kohtuasjas esitatud eelotsuse küsimus määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punkti c tõlgendamist, mis on vaidluse all käesolevas asjas, vaid selle vastuolu Euroopa Kohtu 19. novembri 2009. aasta otsusega *Sturgeon jt* (C-402/07 ja C-432/07, EU:C:2009:716).

Apellandi argumendid, et lähtuda tuleb asenduslennu plaanipärastest lennuaegadest, on aga igati veenvad, kuna kahe näite põhjal nähtub nendest, et lähtumine üksnes asenduslennu tegelikest lennuaegadest võib viia tagajärgedeni, mis on ilmselgelt vastuolus määruse nr 261/2004 eesmärkidega (põhjendused 1 ja 2) tagada kõrge kaitstuse tase reisijatele, [lk 10] kellele põhjustab lennureisist mahajätmine ning lendude tühistamine või pikaajaline hilinemine tõsiseid raskusi.

#### Näide 1

Veidi aega enne väljumist tühistatud lennu väljumisaeg on kell 10:00 ja saabumisaeg kell 12:00. Reisijale pakutakse asenduslennu, mille väljumisaeg (*off block*) on kell 7:00. Lend hilineb väljumisel aga kaks ja pool tundi ning väljub alles kell 09:30. Olgugi et reisijal tekib sellisel juhul ebamugavus kahel põhjusel, nimelt esmalt pakkumisest, mis ei vasta määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punkti c alapunkti iii kriteeriumidele (mis võib kaasa tuua ka selle, et reisija peab

saabuma lennujaama kavandatust tunduvalt varem), ja seejärel ka veel lennu hilinemisest (mis on küll lühem kui kolm tundi), ei oleks reisijal õigust hüvitisele. Selles mõttes koguni „premeeritaks“ tühistatud lendu teostama pidanud lennuettevõtjat asenduslennu hilinemise eest.

## Näide 2

Veidi aega enne väljumist tühistatud lennu väljumisaeg on kell 10:00 ja saabumisaeg kell 12:00. Reisijale pakutakse asenduslendu, mille väljumisaeg (*off block*) on kell 9:00. Sellega vähendatakse reisija raskusi, kuna reisija peab „taluma“ vaid ümberbroneerimist, kuid muus osas jäävad kavandatud lennuajad sisuliselt samaks. Reisijal ei oleks ka õigust hüvitisele. Kui asjaomane lend on kiiremast pardaleminekust tulenevalt (kuna asenduslennul on näiteks tunduvalt vähem reisijaid) väljumiseks varem valmis, nii et lend saab väljuda juba kell 08:55, tooks see kaasa olukorra, kus reisijal on õigus hüvitisele, kuna lend väljub rohkem kui üks tund enne algselt broneeritud lennu plaanipärasest väljumisaega. Lennuettevõtja oleks seega olnud paremas olukorras, kui reisijate pardaleminek oleks viibinud, ja reisija saab hüvitise selle eest, et lend väljub mõne minuti varem, kuigi lennuajad ei ole – vastupidi eelmisele näitele [lk 11] – peaaegu üldse muutunud. Sellisel juhul „karistatakse“ tühistatud lendu teostama pidanud lennuettevõtjat selle eest, et asenduslendu teostav ettevõtja korraldab pardalemineku kiiremini.

Kõnealuse sätte sõnastus ei anna mingit alust eeldada, et määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punkti c alapunktides ii ja iii sooviti seoses asenduslendude aegadega vahet teha nii, et väljumisaegade puhul tuleb lähtuda üksnes plaanipärasest aegadest, saabumisaegade puhul aga tegeliku saabumise aegadest.

Peale selle tuleb arvesse võtta järgmist: tõlgendatav säte näib oma sõnastuse kohaselt („*neile on pakutud võimalust*“) lähtuvat sellest, et lennuettevõtja peab üksnes tegema reaalse pakkumuse asenduslennu kasutamiseks (millele saab anda nõustumuse), seega tegema vaid ümberbroneerimise asenduslennule, mille puhul ei pea ta ise olema tegutsev lennuettevõtja. Seega ei ole ta kohustatud asenduslendu ise teostama, vaid peab reisijale selle kõigest „võimaldama“. Sellest tulenevalt on aga küsitav, kas asenduslennu võimalikku hilinemist, mis ei pruugi olla tema kontrolli all, saab lennuettevõtjale, kellele esitatakse hüvitise nõue, üldse süüks panna; või kas lennuettevõtja on ümberbroneerimise pakkumusega (ja selle korraldamisega, juhul kui reisija pakkumusega nõustub) kõik oma kohustused juba täitnud, et hüvitise maksmise kohustusest vabaneda.

Seda on vaja silmas pidada, arvestades eelkõige Euroopa Kohtu hiljutist 12. märtsi 2020. aasta otsust Finnair (C-832/18, EU:C:2020:204), milles on märgitud, et broneeritud lennu tühistamisega ja asenduslennu pikaajalise hilinemisega reisijale põhjustatud ebamugavusi tuleb hinnata eraldi ja vajaduse korral võivad need kaasa tuua õiguse kahele [lk 12] eraldi hüvitisele (kohtuotsus Finnair, [...] punkt 31).

See võiks – asenduslennu tegelikust saabumisajast lähtumise korral – kaasa tuua sarnastes olukordades erinevad õiguslikud tagajärjed.

### Näide 3

Veidi aega enne väljumist tühistatud lend oleks pidanud jõudma lõppsihtkohta kell 15:00. Reisijale pakutud asenduslend jõuab lõppsihtkohta tegelikult kell 20:00.

### Variant 1

Lennuettevõtja broneerib reisija ümber asenduslennule, mis peab plaanipäraselt lõppsihtkohta jõudma kell 16:00.

Sellisel juhul oleks reisijal õigus kahele hüvitisele: ühelt poolt on tal õigus esitada nõue tühistatud lendu teostama pidanud lennuettevõtja vastu, kuna asenduslennu tegelik saabumisaeg oli tühistatud lennu plaanipärase saabumisajaga võrreldes viis tundi hilisem, ja seega on määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punkti c alapunktis iii sätestatud ajalised piirid ületatud; teiselt poolt on tal õigus esitada nõue asenduslendu teostanud lennuettevõtja vastu, kuna selle lend saabus lõppsihtkohta pikaajalise hilinemisega, nimelt ettenähtud saabumisajast rohkem kui neli tundi hiljem.

### Variant 2

Lennuettevõtja broneerib reisija ümber asenduslennule, mis peab plaanipäraselt lõppsihtkohta jõudma kell 18:30.

Sellisel juhul saab reisija hüvitise ka tühistatud lendu teostama pidanud lennuettevõtjalt; ta ei saa aga hüvitist asenduslendu teostanud lennuettevõtjalt, kuna lennuplaaniga võrreldes hilines asenduslend saabumisel vaid 1 tunni ja 30 minutit.

Mõlemal juhul on ebamugavused reisija jaoks samad: algse lennu tühistamine ja viietunnine hiline mine saabumisel võrreldes tühistatud lennu plaanipärase saabumisajaga. [lk 13]

Kui aga asenduslennu tegeliku saabumisaja asemel lähtutaks selle plaanipärasest saabumisajast, saaks reisija mõlemal juhul vaid ühe hüvitise; variandi 1 puhul asenduslendu teostanud lennuettevõtjalt; variandi 2 puhul tühistatud lendu teostama pidanud lennuettevõtjalt.

Seepärast leiab eelotsusetaotluse esitanud kohus, et kui tõlgendada sätet nii, et vastamisel küsimusele, kas määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punkti c alapunktis iii (nagu ka alapunktis ii) sätestatud tingimus hüvitise maksmise kohustusest vabanemiseks on täidetud, tuleb lähtuda asenduslennu tegelikust saabumisajast, siis võib see viia selleni, et sarnastes olukordades tekivad erinevad õiguslikud tagajärjed, või et reisija jääb näiliselt tekkinud õigusest ilma, kuigi



tema ebamugavused suurenesid. Sellised tulemused näivad olevat vastuolus määruse eesmärgiga, eelkõige põhjendustega 1 ja 2.

Kuna seda küsimust ei ole Euroopa Kohtu praktikas – eelotsusetaotluse esitanud kohtule teadaolevalt – veel lõplikult selgeks tehtud ja eelotsusetaotluse esitanud kohus kavatses tõlgendada sätet viisil, mis erineb liikmesriigi kohtute muudes lahendites antud tõlgendusest, on kohus kohustatud esitama eelotsusetaotluse.

[...]

Landesgericht Korneuburg [...]

Korneuburg, 25. august 2020

[...]

TÖÖDOKUMENT