

Tunnistetiedot poistettu

Käännös

C-49/22 – 1

Asia C-49/22

Ennakkoratkaisupyyntö

Jättämispäivä:

24.1.2022

Ennakkoratkaisupyynnön esittänyt tuomioistuin:

Landesgericht Korneuburg (Itävalta)

Ennakkoratkaisupyynnön esittämistä koskevan päätöksen tekemispäivä:

4.1.2022

Valittaja, vastaaja ensimmäisessä oikeusasteessa:

Austrian Airlines AG

Vastapuoli, kantaja ensimmäisessä oikeusasteessa:

TW

[– –]

Landesgericht Korneuburg on tehnyt muutoksenhakutuomioistuimena [– –] asiassa, jossa ensimmäisessä oikeusasteessa kantajana oli **TW** [– –] ja vastaajana **Austrian Airlines AG**, [– –] Wien-Flughafen, [– –] ja joka koskee **1 000:tta euroa** [– –], vastaajan Bezirksgericht Schwechatin 13.4.2021 antamasta tuomiosta 26 C 276/20p-12 tekemän valituksen johdosta [– –] seuraavan välipäätöksen:

[I] Euroopan unionin tuomioistuimelle esitetään SEUT 267 artiklan perusteella seuraavat **ennakkoratkaisukysymykset**:

[1] Onko matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä sekä asetuksen (ETY) N:o 295/91 kumoamisesta 11.2.2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 261/2004 (lentomatkustajien oikeuksia koskeva asetus) 5 artiklan 1 kohdan a alakohtaa ja 8 artiklan 1 kohdan b alakohtaa tulkittava siten, että valtion

julkisen vallan käytön yhteydessä suoritettua kotiuttamislentoa on myös pidettävä matkan uudelleenreitityksenä siten, että matkustaja pääsee lopulliseen määräpaikkaansa vastaavilla kuljetusehdoilla – mitä lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on tarjottava lennon peruuntuessa –, kun lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja ei tosin voi antaa oikeutta matkustajan kuljettamiseen, mutta se voisi ilmoittaa matkustajan lennolle ja vastata kustannuksista, ja lopulta suorittaa lennon valtion kanssa tehdyn sopimuksen perusteella samalla lentokoneella ja samoilla lentoajoilla, joita alun perin peruutetulla lennolla oli tarkoitus käyttää?

[2] Onko matkustajille heidän lennolle pääsyä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä sekä asetuksen (ETY) N:o 295/91 kumoamisesta 11.2.2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 261/2004 (lentomatkustajien oikeuksia koskeva asetus) 8 artiklan 1 kohtaa tulkittava siten, että matkustajalla, joka ilmoittautuu itse ensimmäisessä kysymyksessä kuvatulle kotiuttamislennolle ja maksaa siitä valtiolle pakollisen osuuden lennosta aiheutuvista kustannuksista, on suoraan lentomatkustajien oikeuksia koskevasta asetuksesta johtuva oikeus saada lentoliikenteen harjoittajalta korvausta näistä kuluista, vaikka ne eivät koostu yksinomaan pelkistä lentokustannuksista?

[II] [–] [asian käsittelyn lykkääminen]

PERUSTELUT:

A. Tosiseikat

Valittaja on itävaltalainen lentoliikenteen harjoittaja. Vastapuolella ja hänen aviopuolisollaan oli vahvistetut varaukset valittajan suorittamille lennoille OS 17 7.3.2020 Wienistä (VIE) Mauritiukselle (MRU) ja OS 18 20.3.2020 Mauritiukselta (MRU) Wieniin (VIE). Molemmat vastapuolen lennot olivat osa matkapakettia.

Lento OS 17 suoritettiin suunnitellusti, mutta valittaja peruutti 18.3.2020 lennon OS 18 Covid-19-pandemian ja Itävallan liittotasavallan hallituksen sen yhteydessä toteuttamien toimien vuoksi. Vaikka valittajalla oli tiedossaan vastapuolen ja hänen aviopuolisonsa yhteystiedot, se ei ollut yhteydessä heihin eikä siten myöskään ilmoittanut vastapuolelle ja hänen aviopuolisolleen heidän lentomatkustajien oikeuksia koskevan asetuksen 8 artiklan 1 kohdan mukaisista oikeuksistaan. Vasta 19.3.2020 matkanjärjestäjä soitti vastapuolelle ja hänen aviopuolisolleen ja ilmoitti heille lennon peruuttamisesta ja Itävallan ulkoministerin suunnittelema kotiuttamislennosta, joka oli tarkoitus suorittaa 20.3.2020. Kyseisenä ajankohtana ei toteutettu enää muita reittilentoja.

Vastapuoli ja hänen aviopuolisonsa rekisteröityivät verkossa kyseiselle lennolle ulkoministeriön verkkosivustolla. Kumpikin maksoi lennosta ulkoministeriölle 500,00 euron suuruisen pakollisen osuuden lennosta aiheutuvista kustannuksista. Valittaja suoritti lennon lentonumerolla OS 1024 siten, että lähtöaika oli sama kuin lennon OS 18 aikataulun mukainen lähtöaika. Valittajalla ei ollut mahdollisuutta uudelleenreitittää itse matkustajia tälle kotiuttamislennolle, mutta se olisi voinut hoitaa matkustajien rekisteröinnin ulkoministeriön verkkosivustolla ja hyvittää kustannukset. Valittaja sai 500,00 euron määrästä, joka jokaisen matkustajan oli maksettava kotiuttamislennosta, osuuden, joka ei ole selvitettävissä.

Vastapuolen aviopuoliso siirsi vastapuolelle lennon OS 18 peruuttamiseen perustuvat vaatimuksensa.

B. Asianosaisten lausumat ja vaatimukset

Vastapuoli vaati 14.9.2020 nostamallaan kanteella aluksi 900:aa euroa korkoineen. Hän katsoi, että valittaja oli tosin suorittanut lennon OS 18 mutta että siitä oli ”laskutettu kahteen kertaan” 900,00 euroa. Valmisteleavassa kirjelmässään, joka oli päivätty 27.1.2021, vastapuoli korotti vaatimustaan 1 000,00 euroon korkoineen ja väitti, että valittaja on tosin peruuttanut lennon OS 18 mutta suorittanut sen sitten ”verhotusti hallituksen lentona”, josta kummankin matkustajan oli täytynyt maksaa 500,00 euroa. Lento on näin ollen suoritettu, mutta siitä oli ”laskutettu kahteen kertaan 500,00 euroa”. Lentomatikustajien oikeuksia koskevan asetuksen 8 artiklan 1 kohdan b alakohdan vastaisesti valittaja ei ole tarjonnut tai järjestänyt korvaavaa kuljetusta vaan perinyt vielä kuluja kantajan itse järjestämästä kuljetuksesta. Koska valittaja on vastapuolen mukaan laiminlyönyt näin unionin oikeudessa vahvistettuja velvollisuuksiaan, se on velvollinen korvaamaan vahingot, joita vastapuolelle on aiheutunut siitä, että hän on joutunut hankkimaan omalla kustannuksellaan korvaavan lennon ja apua.

Valittaja vaati ensimmäisessä oikeusasteessa kanteen hylkäämistä, kiisti vastapuolen esittämät väitteet ja väitti vastineessaan lähinnä, että lento OS 18 jouduttiin peruuttamaan Covid-19-pandemian vuoksi. Vastapuoli pääsi lopulliseen määräpaikkaansa ulkoministeriön kotiuttamislennolla; valittaja ei ole perinyt vastapuolelta siitä mitään maksua. Lento OS 18 varattiin matkapaketin yhteydessä; vastapuoli ei ole esittänyt tältä osin lipun hintaa, minkä vuoksi kannevaatimus on hylättävä. Matkanjärjestäjä ei ole toimittanut valittajalle vastapuolen yhteystietoja. Kotiuttamislento ei ole lentomatikustajien oikeuksia koskevan asetuksen 3 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu korvaava lento. Muita reittilentoja ei ollut saatavilla. Valittajan mukaan päätös siitä, kuka kuljetetaan kotiuttamislennolla, kuuluu yksin ulkoministeriölle; valittaja ei siksi voinut itse uudelleenreitittää vastapuolta kyseiselle lennolle.

C. Tähänastinen menettely

Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuim hyväksyi kannevaatimuksen vaaditun korvauksen määrän osalta kokonaisuudessaan; sen lisäksi esitetyn vähäisen korkovaatimuksen se hylkäsi, mitä ei riitautettu. Se totesi edellä tiivistetysti esitetyt tosiseikat ja päätteli oikeudellisesti, että valittaja on peruuttanut lennon OS 18 ja on ollut lentomatkustajien oikeuksia koskevan asetuksen 5 artiklan 1 kohdan a alakohdan nojalla velvollinen tarjoamaan saman asetuksen 8 artiklassa tarkoitettua apua. Tätä velvollisuutta laiminlyötyäessä matkustajilla on oikeus vedota suoraan unionin oikeudesta johtuvaan korvausoikeuteen. Koska valittaja ei ilmoittanut matkustajille lennon peruuttamisesta eikä heidän lentomatkustajien oikeuksia koskevan asetuksen 8 artiklassa säädetystä valinnanmahdollisuudesta, se on laiminlyönyt velvollisuuksiaan ja vastaa vahingoista, joiden määrä on 500,00 euroa matkustajaa kohti. Koska vastapuolen aviopuoliso on siirtänyt vaatimuksensa aviopuolisolleen, vastapuolen vaatimus kattaa myös aviopuolison vaatimukset. Myös siinä tapauksessa, että korvausvaatimuksen esittäminen edellyttäisi valittajan tuottamusta, sellainen on kyseessä, koska valittaja ei ole itse rekisteröinyt matkustajia ulkoministeriön verkkosivulla eikä vastannut kotiuttamislennon kustannuksista.

Valittaja on tehnyt kyseisestä tuomioistuinratkaisusta **valituksen**, jossa se vaatii muuttamaan valituksenalaista tuomiota siten, että kanne hylätään; toissijaisesti se vaatii valituksenalaisen tuomion kumoamista. Ennakkoratkaisumenettelyn kannalta merkityksellisin osin valittaja väittää, ettei sitä voida moittia tuottamuksellisesta menettelystä, joka on syy-yhteydessä matkustajille aiheutuneeseen vahinkoon. Sillä ei ollut mahdollisuutta uudelleenreitittää matkustajia toiselle lennolle. Reittilentoja ei enää ollut, eikä kotiuttamislento ole lentomatkustajien oikeuksia koskevan asetuksen 8 artiklassa tarkoitettu korvaava kuljetus, sillä valittaja ei voinut vaikuttaa mitenkään matkustajien uudelleenreitittämiseen kyseiselle lennolle. Kotiuttamislennossa on pikemminkin kyseessä julkisen vallan käyttäjän eli valtion toimi kansalaisten noutamiseksi takaisin kotiin. On lentoliikenteen harjoittajan huolellisuusvelvoitteiden kohtuutonta laajentamista edellyttää, että sen on rekisteröitävä matkustajia tällaisille lennoille. Kotiuttamislennon kustannuksessa, joka oli 500,00 euroa matkustajaa kohti, ei myöskään ole kyse tavanomaisesta kuljetuskustannuksesta, vaan Itävallan tasavallan perimästä osuudesta lennon kustannuksista. Vaikka valittaja olisi tiedottanut matkustajille ulkoministeriön kotiuttamislennosta, olisi matkustajien ollut maksettava osuus kustannuksista. Vaikka kyseisen osuuden maksamista olisi pidettävä matkustajalle aiheutuneena vahinkona, sen aiheutti lennon OS 18 peruuttaminen. Peruuttaminen oli puolestaan välttämätöntä Covid-19-pandemian vuoksi, eikä valittajaa voida pitää vastuussa siitä.

Vastapuoli vaatii **vastauksessaan** valituksen hylkäämistä. Hän väittää lähinnä, että ensimmäisen oikeusasteen esittämä näkemys on oikea.

Muutoksenhakutuomioistuimena toimivan ennakkoratkaisua pyytävän tuomioistuimen on toisena ja viimeisenä oikeusasteena ratkaistava vastapuolen

vaatimukset. Kansallisen prosessioikeuden säännösten perusteella muutoksenhaussa tutkitaan pelkästään oikeuskysymyksiä.

B. Oikeusperusta

Lentoliikenteen harjoittajan velvollisuus tarjota apua seuraa lentomatikustajien oikeuksia koskevan asetuksen seuraavista säännöksistä:

”5 artikla – Peruuttaminen

1. Jos lento peruutetaan:

--

- a) lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on tarjottava matkustajalle apua 8 artiklan mukaisesti;

--”

”8 artikla – Oikeus palauttamiseen tai uudelleenreititykseen

1. Jos tähän artiklaan viitataan, matkustajalle on annettava mahdollisuus valita jokin seuraavista vaihtoehtoista:

--

- b) matkan uudelleenreititys siten, että matkustaja pääsee vastaavilla kuljetusehdoilla mahdollisimman pian lopulliseen määräpaikkaansa;

--”

E. Ennakkoratkaisupyynnön perustelut

Ensimmäinen kysymys

Aluksi on todettava, että avustaminen hätätapauksissa annettavan tuen ja kotiuttamisen yhteydessä kuuluu osana konsuliviranomaisten antamaa suojelua Itävallan tasavallan konsulatehtäviin (konsulatehtävien hoitamisesta annetun lain (Konsulargesetz) 3 §:n 2 momentin 5 kohta). Näitä tehtäviä hoitaessaan valtio käyttää julkista valtaa (ks. RIS-Justiz RS0132961). Valittajana oleva lentoliikenteen harjoittaja on myötävaikuttanut näiden tehtävien hoitamiseen Itävallan tasavallan sopimuskumppanina, mutta se ei ole voinut vaikuttaa tämän päätöksiin.

Riita-asian ratkaisu riippuu siten lentomatikustajien oikeuksia koskevan asetuksen 5 artiklan 1 kohdan b alakohtaan sisältyvän ilmaisun ”on tarjottava” ja 8 artiklan 1 kohdan b alakohtaan sisältyvän ilmaisun ”uudelleenreititys” oikeasta tulkinnasta.

Mainitun asetuksen 5 artiklan 1 kohdan b alakohtaan sisältyvä ilmaisu ”on tarjottava” voitaisiin ymmärtää siten, ettei lentoliikenteen harjoittaja ole tosin velvollinen toteuttamaan korvaavaa kuljetusta itse mutta että sen on annettava matkustajalle oikeus kuljetukseen, johon voidaan vedota toiseen lentoliikenteen harjoittajaan nähden. Tämä vastaa osassa oikeuskirjallisuudessa esitettyä näkemystä, jonka mukaan lentoliikenteen harjoittajan on hankittava ja asetettava matkustajan saataville lentoliput korvaavaa lentoa varten [– –]. Lentomatrustajien oikeuksia koskevan asetuksen 2 artiklan f alakohtaan sisältyvän määritelmän mukaan lipulla tarkoitetaan matkustamiseen oikeuttavaa voimassa olevaa asiakirjaa, jonka lentoliikenteen harjoittaja tai sen valtuuttama edustaja on kirjoittanut tai hyväksynyt.

Tästä on pohjimmiltaan kyse valittajan väitteessä; valittaja vetoaa siihen, ettei se ole nyt tarkasteltavassa tapauksessa pystynyt antamaan matkustajille tällaista oikeutta.

Jos lennosta vastaavalla lentoliikenteen harjoittajalla oleva velvollisuus koskee tällaisen oikeuden antamista mutta lentoliikenteen harjoittaja ei voi antaa tällaista oikeutta, voitaisiin katsoa, että se, ettei lentoliikenteen harjoittaja ryhtynyt muihin toimenpiteisiin, käsiteltävässä asiassa esimerkiksi rekisteröinyt matkustajia kotiuttamislennolle, ei merkitse lentomatrustajien oikeuksia koskevan asetuksen 8 artiklan mukaisten avustamisvelvoitteiden laiminlyöntiä, eikä olemassa ole siten myöskään liittymää unionin tuomioistuimen tuomiossa 13.10.2011, Sousa Rodríguez ym., C-83/10) tarkoitettuun korvausta koskevaan oikeuteen.

Ennakkoratkaisua pyytävän tuomioistuimen mukaan on kuitenkin myös argumentteja, jotka puhuvat sen puolesta, että lentomatrustajien oikeuksia koskevan asetuksen 8 artiklan 1 kohdan b alakohdan mukainen velvollisuus ei rajoitu tapauksiin, joissa lentoliikenteen harjoittaja voi antaa tällaisen oikeuden.

Yhtäältä unionin tuomioistuin on todennut lentomatrustajien oikeuksia koskevan asetuksen 9 artiklan 1 kohdan b alakohdasta, ettei kyseisessä säännöksessä täsmennetä yksityiskohtaisia sääntöjä, jotka koskevat sopimussuhteita, jotka voivat perustua kyseisen velvollisuuden täytäntöönpanoon (tuomio 3.9.2020, Niki Luftfahrt, C-530/19, [28 kohta]). Unionin tuomioistuin katsoi näin ollen, ettei lentoliikenteen harjoittajalla ole unionin oikeuden nojalla velvollisuutta huolehtia yksityiskohtaisista majoitusjärjestelyistä. Koska näiden kahden säännöksen tavoitteet ovat samat, tätä päätelmää voidaan soveltaa käsiteltävään asiaan. Näin ollen vaikuttaa siltä, etteivät lentoliikenteen harjoittajan velvollisuudet pääty siihen, että matkustajalla on oikeus esittää vaatimus suoraan kolmatta osapuolta kohtaan.

Toisaalta unionin tuomioistuin on lentomatrustajien oikeuksia koskevaa asetusta tulkitessaan viitannut jo toistuvasti sen johdanto-osan ensimmäisestä perustelukappaleesta ilmenevään tavoitteeseen varmistaa matkustajien suojelun korkea taso (tuomio 11.6.2020, Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, [54 ja 58 kohta] ja tuomio 22.4.2021, Austrian Airlines, C-826/19, [26 ja 27 kohta]).

Velvollisuus tarjota korvaavaa kuljetusta mahdollisimman pian käsittää paitsi velvollisuuden tarjota tällaista kuljetusta myös vastata siitä aiheutuvista kustannuksista. Matkustaja ei ole velvollinen osallistumaan aktiivisesti asianmukaisen korvaavan kuljetuksen etsimiseen (tuomio 29.7.2019, Rusu, C-354/18, [55 kohta]). Jos matkustaja kuitenkin tekee näin ja onnistuu löytämään vastaavilla kuljetusehdoilla korvaavan kuljetuksen, jota lentoliikenteen harjoittaja itse ei olisi pystynyt hankkimaan hänelle, olisi suojelun korkeaa tasoa koskevan tavoitteen vastaista, jos pelkästään tämän vuoksi poistuisi myös lentoliikenteen harjoittajan velvollisuus vastata korvaavan kuljetuksen kustannuksista.

Asian ratkaisu riippuu viime kädessä kuitenkin myös siitä, onko valtion toteuttamaa kotiuttamislentoa pidettävä lentomatkustajien oikeuksia koskevan asetuksen 8 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettuna ”matkan uudelleenreitityksenä siten, että matkustaja pääsee vastaavilla kuljetusehdoilla” lopulliseen määräpaikkaansa.

Ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuimien katsoo tästä, että edellytys ”vastaavilla kuljetusehdoilla” koskee ennen kaikkea matkan tosiasiallisia olosuhteita, kuten käytettyä liikennevälinettä, suunniteltua lähtö- ja saapumisaikaa sekä lentoreittiä. Näin ollen on sen mukaan täysin selvää, että nyt arvioitava lento suoritettiin vastaavilla kuljetusehdoilla.

Valittaja kuitenkin katsoo, ettei kyseessä ole lentomatkustajien oikeuksia koskevan asetuksen 8 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettu uudelleenreititys, koska kotiuttamislento suoritettiin sellaiseen hintaan, jota ei tarjota suoraan tai välillisesti yleisölle ja joka ei siksi kuulu lentomatkustajien oikeuksia koskevan asetuksen 3 artiklan 3 kohdan nojalla kyseisen asetuksen soveltamisalaan.

Ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin ei pidä myöskään tätä väitettä vakuuttavana. On huomautettava, että lentomatkustajien oikeuksia koskevan asetuksen 8 artiklan 1 kohdan b alakohdassa mainitaan pelkästään ”matkan uudelleenreititys siten, että matkustaja pääsee vastaavilla kuljetusehdoilla mahdollisimman pian lopulliseen määräpaikkaansa”. Kyseisestä säännöksestä ei voida johtaa, että korvaavana kuljetuksena tulisivat kyseeseen vain sellaiset lennot, jotka puolestaan kuuluvat asetuksen soveltamisalaan. Unionin tuomioistuin on tosin todennut, että lentomatkustajien oikeuksia koskevan asetuksen soveltamisalaan kuuluu myös lento, jota tarjotaan matkustajille mainitun asetuksen 8 artiklan 1 kohdan mukaisesti korvaavana kuljetuksena ja jonka nämä hyväksyvät (tuomio 12.3.2020, Finnair, C-832/18). Tämä toteamus esitettiin kuitenkin tapauksessa, jossa matkustajat tosiasiallisesti uudelleenreititettiin toiselle reittilennolle. Sitä ei pidä näin ollen ymmärtää yksiselitteisesti siten, että korvaava kuljetus on kaikissa tapauksissa suoritettava asetuksen soveltamisalaan kuuluvalla lennolla.

Toinen kysymys

Unionin tuomioistuin on jo todennut, että jos lentoliikenteen harjoittaja laiminlyö sillä lentomatkustajien oikeuksia koskevan asetuksen 8 ja 9 artiklan perusteella olevia velvoitteita, matkustajilla on oikeus saada korvausta kyseisissä artikloissa vahvistettujen seikkojen perusteella, eikä tämä oikeus perustu kansalliseen vahingonkorvauslainsäädäntöön (tuomio 13.10.2011, Sousa Rodríguez ym., C-83/10, [43 ja 44 kohta]). Lentomatkustajien oikeuksia koskevan asetuksen 9 artiklan 1 kohdan b alakohdasta unionin tuomioistuin on lisäksi katsonut, että matkustajilla oleva oikeus korvaukseen määräytyy tarpeellisuuden, asianmukaisuuden ja kohtuullisuuden perusteiden mukaisesti (tuomio 31.1.2013, McDonagh, C-12/11, [66 kohta] ja tuomio 3.9.2020, Niki Luftfahrt, C-530/19, [36 kohta]).

Ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin lähtee siitä, että samoja perusteita on käytettävä myös silloin, kun on kyse oikeudesta korvaukseen lentomatkustajien oikeuksia koskevan asetuksen 8 artiklan 1 kohdan b alakohdan mukaista velvollisuutta laiminlyötessä. Tämän perusteella lentoliikenteen harjoittajan olisi nyt käsiteltävän kaltaisessa asiassa korvattava nämä kustannukset kokonaisuudessaan, vaikka ne eivät koske yksinomaan itse kuljetusta.

Ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin pitää tätä tulkintaa mahdollisena siltä osin kuin se edistäisi parhaiten lentomatkustajien oikeuksia koskevan asetuksen 8 artiklan 1 kohdan b alakohdan päämäärien saavuttamista eli sitä, että matkustaja pääsee mahdollisimman pian lopulliseen määräpaikkaansa [– –]. Muussa tapauksessa matkustajat, jotka jostain syystä onnistuivat järjestämään sopivan vaihtoehtoisen kuljetuksen, jonka järjestäminen oli mahdotonta lentoliikenteen harjoittajalle, voisivat nimittäin joutua tilanteeseen, jossa he eivät voisi käyttää tätä kuljetusta, koska heidän olisi vastattava itse sen kustannuksista.

F. Menettelyoikeudellisia seikkoja

[– –] [menettelyoikeudellisia toteamuksia]

[– –] [asian käsittelyn lykkääminen]

Landesgericht Korneuburg [– –]

Korneuburgissa 4.1.2022

[– –]