

TE OGH 2000/3/30 2Ob2/99d

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 30.03.2000

Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat durch den Senatspräsidenten des Obersten Gerichtshofes Dr. Niederreiter als Vorsitzenden und durch die Hofräte des Obersten Gerichtshofes Dr. Schinko, Dr. Tittel, Dr. Baumann und Hon. Prof. Dr. Danzl als weitere Richter in der Rechtssache der klagenden Partei J*****, vertreten durch Mag. Ariane Jazosch, Rechtsanwältin in Traun, wider die beklagte Partei S*****, vertreten durch Dr. Longin Josef Kempf und Dr. Josef Maier, Rechtsanwälte in Peuerbach, wegen S 66.720,-- s. A., infolge Rekurses der beklagten Partei gegen den Beschluss des Landesgerichtes Wels als Berufungsgericht vom 14. September 1998, GZ 21 R 207/98k-20, womit infolge Berufung der beklagten Partei das Urteil des Bezirksgerichtes Wels vom 16. Jänner 1998, GZ 13 C 1532/97i-11, aufgehoben wurde, den

Beschluss

gefasst:

Spruch

Der Rekurs wird zurückgewiesen.

Der Kläger hat die Kosten seiner Rekursbeantwortung selbst zu tragen.

Text

Begründung:

Am 17. Februar 1997 ereignete sich auf der Autobahn A 25 Richtungsfahrbahn Linz ein Verkehrsunfall, an dem der Kläger mit seinem PKW Mazda 626 und ein Sattelkraftfahrzeug mit der Aufschrift "G*****" beteiligt waren. Im Zuge eines Überholmanövers durch das klägerische Fahrzeug löste sich vom Dach des Planenaufbaues des Sattelanhängers eine große Eisplatte und fiel auf die Windschutzscheibe des klägerischen PKWs. Die Eisplatte war so groß, dass sie dem Kläger die Sicht nahm, weshalb er in der Folge auf das neben dem linken Fahrstreifen befindliche Pflaster bzw auf den Grünstreifen geriet, nach rechts auszulenken versuchte und dadurch ins Schleudern kam, wobei das Fahrzeug gegen eine Leitschiene stieß und schwer beschädigt wurde.

Der Kläger begehrt von der beklagten Partei S 66.720,-- (S 60.000,-- Fahrzeugschaden, S 3.564,-- Abschleppkosten, An- und Abmeldekosten von S 1.906,--, Kosten der Vignette von S 550,--, unfallkausale Spesen von S 700,--) und behauptet, der Lenker des Sattelkraftfahrzeuges habe den Schaden verschuldet, weil er es vor Fahrtantritt unterlassen habe, die Eisplatte zu entfernen. Die beklagte Partei hafte als Halter des Sattelkraftfahrzeuges, weil sie als einzige der mehreren Firmen der sogenannten "*****Gruppe", auf die Fahrzeuge mit dem Firmenlogo "G*****" zugelassen seien (bzw die Eigentümer solcher Fahrzeuge seien), operativ tätig sei und den Einsatz der Fahrzeuge bestimme.

Die beklagte Partei beantragte die Abweisung des Klagebegehrens. Bestritten wurde sowohl der vom Kläger behauptete Schadenseintritt durch eine von einem Sattelkraftfahrzeug herabfallende Eisplatte als auch die Zuordnung

dieses Sattelkraftfahrzeuges zum Betrieb der beklagten Partei und damit deren Haltereigenschaft. Da der Kläger das Kennzeichen des Sattelkraftfahrzeuges nicht angeben könne und der beklagten Partei von keinem ihrer Fahrer ein derartiger Schaden gemeldet worden sei, sei es ihr nicht möglich festzustellen, ob und gegebenenfalls welches ihrer Fahrzeuge am 17. Februar 1997 im Bereich der Unfallstelle gefahren sei; es werde daher ausdrücklich bestritten, dass ein Sattelkraftfahrzeug der beklagten Partei zur Zeit des Unfalles an der Unfallstelle unterwegs gewesen sei. Im Übrigen gebe es zehn Firmen innerhalb der sogenannten "*****Gruppe", die insgesamt 600 Fahrzeuge mit (fast) gleichem Erscheinungsbild - "Logo" - einsetzten und sämtliche im Güterverkehr tätig seien. Ohne Kenntnis des Kennzeichens sei eine Zuordnung des Fahrzeuges, das den Schaden des Klägers verursacht haben solle, zu einer dieser Firmen nicht möglich. Die beklagte Partei selbst habe keine eigenen Fahrzeuge, sondern setze nur Subfrächter ein.

Bestritten wurde auch die Ursächlichkeit des Herabfallens einer Eisplatte für den dem Kläger entstandenen Schaden. Dieser sei offensichtlich auf die Einhaltung einer überhöhten Geschwindigkeit bzw eine Fehlreaktion des Klägers zurückzuführen, der somit den Unfall selbst verschuldet habe. Auch die Schadenshöhe wurde bestritten.

Das Erstgericht wies das Klagebegehren ab und führte neben dem eingangs erwähnten Sachverhalt aus, dass nicht festgestellt werden könne, dass es sich beim Sattelkraftfahrzeug um ein Fahrzeug der beklagten Partei gehandelt habe, weiters, ob auf den Planenaufbau des Sattelanhängers der Schriftzug "G*****" vorhanden gewesen sei.

Aus rechtlicher Sicht sei dem Kläger der Nachweis, dass der Schaden durch ein Fahrzeug der beklagten Partei verursacht worden sei, nicht gelungen, weshalb das Klagebegehren abzuweisen gewesen sei.

Das Berufungsgericht gab der Berufung des Klägers Folge, hob das angefochtene Urteil auf und trug dem Erstgericht eine neuerliche Entscheidung nach Verfahrensergänzung auf. Weiters sprach es aus, dass der Rekurs an den Obersten Gerichtshof zulässig sei.

Aufgrund der Tatsachen- und Beweistrüge des Klägers führte das Berufungsgericht eine Beweiswiederholung durch und traf im Wesentlichen - soweit für das Rekursverfahren von Bedeutung - folgende von den Feststellungen des Erstgerichtes abweichende bzw diese ergänzende Feststellungen:

Die Beklagte hat ihren Sitz in *****. An dieser Anschrift haben noch folgende, zur "*****Gruppe" gehörigen Firmen ihren Sitz:

- 1) M***** Gesellschaft mbH,
- 2) K***** mbH,
- 3) S***** Speditionsgesellschaft mbH,
- 4) S***** Kfz-Leasinggesellschaft mbH,
- 5) S***** Leasinggesellschaft mbH,
- 6) S***** Güterbeförderungsgesellschaft mbH,
- 7) E***** mbH

Zur "S*****Firmengruppe" gehören weiters die Firmen R***** Transport- und Speditionsgesellschaft mbH mit Sitz in ***** und S*****.

Die beklagte Partei, die S***** Kfz-Leasing GesmbH, S***** LeasinggesmbH, S***** Güterbeförderungs GesmbH und E***** GesmbH haben keine eigenen Fahrzeuge (weder Zugfahrzeuge noch Anhänger), die M*****gesmbH, K***** GesmbH und R***** nur Zugfahrzeuge, jedoch keine Sattelanhänger. Nur die S***** SpeditionsgesmbH und die S***** haben (auch) Sattelanhänger, und zwar erstere ca 200, letztere ca 400. Sowohl die Sattelanhänger der Firma S***** SpeditionsgesmbH als auch jene der Firma S***** haben einen weißen Aufbau, der auf der Rückseite die Aufschrift "G*****" in grüner Schrift trägt. Auch die Zugfahrzeuge dieser Firmen sowie der R***** Transport- und SpeditionsgesmbH, der M*****gesmbH, der K***** GesmbH und der S***** SpeditionsgesmbH haben einen weißen Aufbau mit dem Schriftzug "G*****" in grüner Farbe.

Ein in Österreich von einem Sattelzugfahrzeug gezogener Sattelanhänger mit dieser Aufschrift und österreichischem Kennzeichen kann

a) auf die S***** SpeditionsgesmbH zugelassen sein und von einem auf diese oder die M*****gesmbH, die K***** GesmbH oder einen sonstigen österreichischen Subunternehmer der beklagten Partei zugelassenen Zugfahrzeug

gezogen werden;

b) auf die S***** zugelassen sein und von einem auf die M*****gesmbH, die K***** GesmbH, die S***** SpeditionsgesmbH oder auf einen sonstigen österreichischen Subunternehmer der beklagten Partei zugelassenen Zugfahrzeug gezogen werden (in diesem Fall muss der Sattelanhänger mit dem Kennzeichen des Sattelzugfahrzeuges in Österreich fahren);

c) weder zum Fuhrpark der Staned BV noch zu jenem der Firma S***** SpeditionsgesmbH gehören, sondern an einen Dritten verkauft worden sein, der den Sattelanhänger mit unveränderter Beschriftung weiter verwendet. Derartiges kommt gelegentlich vor, wie oft kann nicht festgestellt werden.

Die beklagte Partei, die M***** GesmbH, K***** GesmbH, S***** SpeditionsgesmbH, S*****gesmbH und E***** GesmbH haben ein gemeinsames Büro. Die dort beschäftigten Disponenten sind Angestellte der beklagten Partei, die übrigen Firmen beschäftigen keine eigenen Disponenten, dagegen hat die beklagte Partei keine LKW-Lenker angestellt. Die Disponenten der beklagten Partei nehmen die Aufträge entgegen und teilen selbständig die Fahrer der genannten Firmen sowie sonstiger von der beklagten Partei beigezogener Subunternehmer ein. Die Disponenten der beklagten Partei entscheiden also, welche Frachtaufträge mit welchem LKW durchgeführt werden. Die LKW-Fahrer melden der beklagten Partei, wenn sie frei sind bzw wenn ein Fahrzeug zur Reparatur gegeben werden muss und nicht eingesetzt werden kann. Wer Reparaturaufträge erteilt, steht nicht fest, grundsätzlich trägt die Kosten der Erhaltung der Fahrzeuge, aber auch der Auftragsdurchführung jene Firma, der das Fahrzeug gehört. Diese führt die Transporte auf eigene Rechnung durch und verrechnet der beklagten Partei ein Frachtentgelt.

Für die rechtliche Beurteilung des Sachverhaltes sei entscheidend, ob die beklagte Partei als (gemäß 19 Abs 2 EKHG auch für ein Verschulden des Lenkers haftbarer) Halter des Sattelkraftfahrzeuges im Sinne des § 5 Abs 1 EKHG anzusehen sei. Nach der Judikatur bilde ein mit einem Kraftfahrzeug verbundener Anhänger mit diesem eine Einheit, auch wenn er einen anderen Halter habe, sodass vorliegendenfalls die Haltereigenschaft hinsichtlich des Sattelfahrzeuges maßgeblich sei. Die Haltereigenschaft im Sinne des § 5 Abs 1 EKHG sei nach ständiger Rechtsprechung weniger ein rechtliches als vielmehr ein wirtschaftliches und tatsächliches Verhältnis. Als Halter sei anzusehen, wer das Kraftfahrzeug für eigene Rechnung in Gebrauch und die Verfügungsgewalt darüber habe. Träfen die verschiedenen die Haltereigenschaft begründenden Merkmale auf mehrere Personen zu, so hafteten sie als Mithalter gemäß § 5 Abs 2 EKHG solidarisch. Es sei bei jedem Beteiligten zu prüfen, ob er bei Würdigung seiner rechtlichen und wirtschaftlichen Beziehungen zum Betrieb des Fahrzeuges die Merkmale, die für die Haltereigenschaft wesentlich seien, bei ihm in so großer Zahl so stark gegeben seien, dass seine Belastung mit der Haftung für Betriebsunfälle dem Wesen der gesetzlichen Haftpflicht des Halters entspräche. Für die rechtliche Beurteilung des Sachverhaltes sei entscheidend, ob die beklagte Partei als (gemäß Paragraph 19, Absatz 2, EKHG auch für ein Verschulden des Lenkers haftbarer) Halter des Sattelkraftfahrzeuges im Sinne des Paragraph 5, Absatz eins, EKHG anzusehen sei. Nach der Judikatur bilde ein mit einem Kraftfahrzeug verbundener Anhänger mit diesem eine Einheit, auch wenn er einen anderen Halter habe, sodass vorliegendenfalls die Haltereigenschaft hinsichtlich des Sattelfahrzeuges maßgeblich sei. Die Haltereigenschaft im Sinne des Paragraph 5, Absatz eins, EKHG sei nach ständiger Rechtsprechung weniger ein rechtliches als vielmehr ein wirtschaftliches und tatsächliches Verhältnis. Als Halter sei anzusehen, wer das Kraftfahrzeug für eigene Rechnung in Gebrauch und die Verfügungsgewalt darüber habe. Träfen die verschiedenen die Haltereigenschaft begründenden Merkmale auf mehrere Personen zu, so hafteten sie als Mithalter gemäß Paragraph 5, Absatz 2, EKHG solidarisch. Es sei bei jedem Beteiligten zu prüfen, ob er bei Würdigung seiner rechtlichen und wirtschaftlichen Beziehungen zum Betrieb des Fahrzeuges die Merkmale, die für die Haltereigenschaft wesentlich seien, bei ihm in so großer Zahl so stark gegeben seien, dass seine Belastung mit der Haftung für Betriebsunfälle dem Wesen der gesetzlichen Haftpflicht des Halters entspräche.

Abgesehen von dem einerseits maßgeblichen Kriterium der Tragung der Kosten von Unterbringung, Instandhaltung und Bedienung des Fahrzeuges sowie der Betriebsmittel käme es andererseits wesentlich darauf an, wer tatsächlich bestimmen könne, wo und für welchen Zweck das Fahrzeug in Betrieb genommen werde. Auch das Interesse an der Verwendung des Kraftfahrzeuges dürfe bei Beurteilung der Haltereigenschaft nicht außer Acht gelassen werden. Auszugehen sei von der Überlegung, dass es sich bei der Haftung nach § 5 EKHG um einen Fall der Gefährdungshaftung handle, die auf dem Gedanken aufbaue, dass in erster Linie derjenige den durch die gefährliche Sache verursachten Schaden zu tragen habe, dem die Möglichkeit der Gefahrenabwendung offen stehe. Abgesehen

von dem einerseits maßgeblichen Kriterium der Tragung der Kosten von Unterbringung, Instandhaltung und Bedienung des Fahrzeuges sowie der Betriebsmittel käme es andererseits wesentlich darauf an, wer tatsächlich bestimmen könne, wo und für welchen Zweck das Fahrzeug in Betrieb genommen werde. Auch das Interesse an der Verwendung des Kraftfahrzeuges dürfe bei Beurteilung der Haltereigenschaft nicht außer Acht gelassen werden. Auszugehen sei von der Überlegung, dass es sich bei der Haftung nach Paragraph 5, EKHG um einen Fall der Gefährdungshaftung handle, die auf dem Gedanken aufbaue, dass in erster Linie derjenige den durch die gefährliche Sache verursachten Schaden zu tragen habe, dem die Möglichkeit der Gefahrenabwendung offen stehe.

Im konkreten Fall bestimme die beklagte Partei, welche der ihr erteilten Aufträge wann und mit welchem Fahrzeug der übrigen "***** Firmen" bzw sonstigen Subunternehmern ausgeführt werden solle. Unter diesen Umständen habe sie die tatsächliche Verfügungsgewalt über diese Fahrzeuge und verwende sie auch im eigenen Interesse; gerade bei der Überlassung eines Kraftfahrzeuges samt Lenker zu einem vom Beschäftigten zu bestimmenden Arbeitseinsatz hänge der Umfang der Betriebsgefahr weitgehend von den Anweisungen und Vorkehrungen des Beschäftigten ab, sodass es dem Zweck des EKHG, mit der Gefährdungshaftung den zu belasten, der die Sache zum eigenen Vorteil einsetze und die Möglichkeit habe, Gefahren abzuwenden, widerspreche, den Beschäftigten in diesem Fall nicht als Mithalter des Kraftfahrzeuges zu qualifizieren. Ungeachtet der Tatsache, dass die beklagte Partei weder Eigentümer noch Zulassungsbesitzer der von ihr eingesetzten Fahrzeuge gewesen sei, noch diese von ihr (aus welchen Gründen auch immer) angeschafft und erhalten worden seien, sei sie daher als deren Mithalter anzusehen. Da die beklagte Partei ständig völlig frei über den Fuhrpark der "***** Firmen" oder sonstiger Subunternehmer disponiere, sei auch das Kriterium einer gewissen zeitlichen Dauer der Gebrauchsüberlassung als Voraussetzung für die Annahme einer Haltereigenschaft erfüllt.

Nach dem nunmehr festgestellten Sachverhalt handle es sich bei jenem Fahrzeug, von dem eine Eisplatte herabgestürzt und auf die Windschutzscheibe des Klägers gefallen sei, um ein den Dispositionen der beklagten Partei unterliegendes Fahrzeug für das sie als Beschäftigter die Mithalterhaftung treffe. Dass der Kläger nicht das konkrete, den Unfall auslösende Fahrzeug eruieren habe können, ändere an der Haftung der beklagten Partei nichts, weil jedenfalls feststehe, dass das den Unfall auslösende Fahrzeug in den Verantwortungsbereich der beklagten Partei - im Sinne des § 5 EKHG - gefallen sei. Nach dem nunmehr festgestellten Sachverhalt handle es sich bei jenem Fahrzeug, von dem eine Eisplatte herabgestürzt und auf die Windschutzscheibe des Klägers gefallen sei, um ein den Dispositionen der beklagten Partei unterliegendes Fahrzeug für das sie als Beschäftigter die Mithalterhaftung treffe. Dass der Kläger nicht das konkrete, den Unfall auslösende Fahrzeug eruieren habe können, ändere an der Haftung der beklagten Partei nichts, weil jedenfalls feststehe, dass das den Unfall auslösende Fahrzeug in den Verantwortungsbereich der beklagten Partei - im Sinne des Paragraph 5, EKHG - gefallen sei.

Mehrere Halter eines Kraftfahrzeuges hafteten für den durch dieses Fahrzeug verursachten Schaden solidarisch. Diese Solidarhaftung erstrecke sich auf die Verschuldenshaftung, weshalb die beklagte Partei auch für ein Verschulden des Lenkers des den Schaden des Klägers verursachenden Fahrzeuges, der es entgegen § 102 Abs 1 KFG in einem vorschriftswidrigen Zustand (Eisbelag auf der Plane, der sich während der Fahrt zu lösen begann) in Betrieb genommen habe, hafte. Die Annahme der grundsätzlichen Haftung der beklagten Partei als Mithalter erfordere jedoch die Prüfung ihres Mitverschuldenseinwandes und die Aufnahme der dazu angebotenen Beweismittel. Mehrere Halter eines Kraftfahrzeuges hafteten für den durch dieses Fahrzeug verursachten Schaden solidarisch. Diese Solidarhaftung erstrecke sich auf die Verschuldenshaftung, weshalb die beklagte Partei auch für ein Verschulden des Lenkers des den Schaden des Klägers verursachenden Fahrzeuges, der es entgegen Paragraph 102, Absatz eins, KFG in einem vorschriftswidrigen Zustand (Eisbelag auf der Plane, der sich während der Fahrt zu lösen begann) in Betrieb genommen habe, hafte. Die Annahme der grundsätzlichen Haftung der beklagten Partei als Mithalter erfordere jedoch die Prüfung ihres Mitverschuldenseinwandes und die Aufnahme der dazu angebotenen Beweismittel.

Da das Erstgericht bisher nur das Herabfallen der Eisplatte vom Sattelanhänger als Unfall auslösende Ursache festgestellt habe, sich aber nicht mit der Frage auseinandergesetzt habe, ob der Kläger auf dieses Geschehen sachgerecht reagiert habe bzw auch sein Verhalten zur Beschädigung seines Fahrzeuges beigetragen habe (behauptet werde auch eine überhöhte Geschwindigkeit des Klägers), sei das angefochtene Urteil aufzuheben und dem Erstgericht die Ergänzung des Beweisverfahrens zu diesem Tatsachenkomplex aufzutragen gewesen. Eine Verfahrensergänzung durch das Berufungsgericht sei im Hinblick auf die bisher unterbliebene Beweisaufnahme zum Fahrverhalten des Klägers nicht zweckmäßig.

Der Rekurs an den Obersten Gerichtshof sei gemäß §§ 519 Abs 1 Z 2, 502 Abs 1 ZPO zuzulassen, weil eine Judikatur des Höchstgerichtes zu einer Fallkonstellation wie der vorliegenden - ein Transportunternehmer verfügt selbständig über die Fahrzeuge anderer Unternehmen und bestimme deren Einsatz, ohne jedoch auch die Kosten ihrer Instandhaltung und ihres Betriebes zu tragen - nicht vorliege. Ob in einem derartigen Fall der "Beschäftigte" als Mithalter im Sinne des § 5 Abs 2 EKHG anzusehen sei, sei eine Rechtsfrage von erheblicher Bedeutung im Sinne des § 502 Abs 1 ZPO. Der Rekurs an den Obersten Gerichtshof sei gemäß Paragraphen 519, Absatz eins, Ziffer 2., 502 Absatz eins, ZPO zuzulassen, weil eine Judikatur des Höchstgerichtes zu einer Fallkonstellation wie der vorliegenden - ein Transportunternehmer verfügt selbständig über die Fahrzeuge anderer Unternehmen und bestimme deren Einsatz, ohne jedoch auch die Kosten ihrer Instandhaltung und ihres Betriebes zu tragen - nicht vorliege. Ob in einem derartigen Fall der "Beschäftigte" als Mithalter im Sinne des Paragraph 5, Absatz 2, EKHG anzusehen sei, sei eine Rechtsfrage von erheblicher Bedeutung im Sinne des Paragraph 502, Absatz eins, ZPO.

Dagegen richtet sich der Rekurs der beklagten Partei mit dem Antrag, die angefochtene Entscheidung dahingehend abzuändern, dass das klagsabweisende Ersturteil wiederhergestellt wird.

Der Kläger beantragte, dem Rekurs keine Folge zu geben.

Rechtliche Beurteilung

Der Rekurs der beklagten Partei ist jedoch nicht zulässig, weil keine Rechtsfrage von erheblicher Bedeutung vorliegt.

Ausgehend von den Feststellungen des Berufungsgerichtes über die Organisation der "*****-Gruppe" muss davon ausgegangen werden, dass es sich dabei um eine Gesellschaft bürgerlichen Rechtes handelt.

Zur Frage der (Mit-)Haltereigenschaft von Gesellschaften bürgerlichen

Rechtes hat der Oberste Gerichtshof bereits ausgesprochen, dass die

Teilhaber einer Arbeitsgemeinschaft (also einer Gesellschaft

bürgerlichen Rechtes) als Halter eines von der ARGE betriebenen

Kraftfahrzeuges anzusehen sind (RZ 1965/12). Erfolgt der Betrieb

eines KFZ im wirtschaftlichen Interesse und auf Kosten einer

Gesellschaft bürgerlichen Rechtes, so sind (zumindest so lange, als

nicht besondere Umstände behauptet und nachgewiesen werden, aus denen

sich die mangelnde Verfügungsgewalt eines Teilhabers ergibt) die

einzelnen Teilhaber als Mithalter zu behandeln (ZVR 1982/142 = SZ

54/119 = JBl 1982, 656).

Die Rechtsmeinung des Berufungsgerichtes entspricht diesen Entscheidungen und qualifiziert die beklagte Partei als Mithalter des unfallsgegenständlichen Kraftfahrzeuges.

Der Rekurs war daher im Sinne des § 502 Abs 1 ZPO als unzulässig zurückzuweisen. Der Rekurs war daher im Sinne des Paragraph 502, Absatz eins, ZPO als unzulässig zurückzuweisen.

Der Kläger hat die Kosten seiner Rekursbeantwortung gemäß §§ 41 und 50 Abs 1 ZPO selbst zu tragen, weil er darin nicht auf die Unzulässigkeit des Rechtsmittels der beklagten Partei hinwies und sein Einschreiten daher einer zweckentsprechenden Rechtsverfolgung nicht dienlich war. Der Kläger hat die Kosten seiner Rekursbeantwortung gemäß Paragraphen 41 und 50 Absatz eins, ZPO selbst zu tragen, weil er darin nicht auf die Unzulässigkeit des Rechtsmittels der beklagten Partei hinwies und sein Einschreiten daher einer zweckentsprechenden Rechtsverfolgung nicht dienlich war.

Anmerkung

E57436 02A00029

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:2000:0020OB00002.99D.0330.000

Dokumentnummer

JJT_20000330_OGH0002_0020OB00002_99D0000_000

Quelle: Oberster Gerichtshof (und OLG, LG, BG) OGH, <http://www.ogh.gv.at>

© 2026 JUSLINE

JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.

www.jusline.at