

## **TI\_GERICHTE 32.2015.122 vom 22. September 2016**

TI Tribunale d'appello, 2016-09-22, IT

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ti\\_gerichte\\_32.2015.122](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ti_gerichte_32.2015.122)

FR: TI\_GERICHTE 32.2015.122 du 22 septembre 2016

IT: TI\_GERICHTE 32.2015.122 del 22 settembre 2016

### **Regeste**

Mezzi ausiliari. Negato diritto a sussidio di ammortamento per veicoli ex 10.04\* OMAI. Coordinazione (art. 65 LPGa). Negato contributo per cambio automatico ex 10.05 OMAI da parte dell'AI vista la prestazione già riconosciuta dall'AM e considerato che AI non prevede prestazioni più ampie o migliori

### **Erwägungen**

#### **E. 28**

gennaio 2002 consid. 1). Di conseguenza se l'assicurato esercita un mestiere per il quale egli necessiterebbe, invalido o non invalido, di un veicolo a motore, quest'ultimo non è un mezzo ausiliario reso necessario dall'invalidità e non può dunque essere messo a carico dell'AI. (STF I 612/05 del 22 settembre 2006). Nella STFA I 520/00 del 28 gennaio 2002 l'Alta Corte, lasciando aperta la questione a sapere con quali mezzi in concreto l'assicurato avrebbe potuto percorrere da sano il tragitto per recarsi al lavoro, ha riconosciuto l'esistenza di un diritto ai contributi di ammortamento non potendo l'interessato percorrere con la carrozzella la ripida salita che separa la propria abitazione dall'accesso della strada, ritenendo inoltre non ragionevole l'utilizzo degli automezzi pubblici, in particolare a seguito dei frequenti cambiamenti degli stessi. 2.5. Con riferimento invece alle "Modifiche di veicoli a motore rese necessarie dall'invalidità" ai sensi della cifra 10.05 OMAI, va ribadito che conformemente alla regola generale dell'art. 2 cpv. 1 OMAI il diritto all'assunzione dei costi è subordinato alla necessità per l'assicurato di farne uso per spostarsi, stabilire contatti con l'ambiente o ampliare la propria autonomia. Non essendo tale mezzo ausiliario designato da un asterisco (\*) non è quindi dato il requisito che l'assicurato ne abbia bisogno per esercitare un'attività lucrativa o adempiere le mansioni consuete, per studiare, per imparare una professione, a scopo di assuefazione funzionale o per svolgere l'attività esplicitamente citata nel numero corrispondente dell'allegato (art. 2 cpv. 2 OMAI; vedi anche la DTF 131 V 167, consid. 4.1.2, pagg. 171-172). Secondo la giurisprudenza federale la cifra 10.05.4 della CMAI (all'epoca in vigore e che corrisponde sostanzialmente alla cifra 2098 della CMAI 2015 del seguente tenore: "se le spese superano i 25 000 franchi, non si può generalmente più riconoscere il carattere semplice e adeguato. Le spese di modifica imputabili alla scelta di un modello inadeguato non sono prese a carico"), che stabilisce un importo massimo di fr. 25'000.-- per le trasformazioni di veicoli a motore resi necessarie a dipendenza dell'invalidità, è conforme all'ordinanza e alla legge (DTF 131 V 167). In particolare, la cifra 2099 della CMAI 2015 stabilisce che "il supplemento di prezzo per un veicolo nuovo con cambio automatico (sussidio massimo: 1300 franchi) viene rimborsato dall'AI unicamente se questo tipo di cambio è prescritto dal competente servizio della circolazione". 2.6. Incarto AI 32.2015.122 In corso di causa (cfr. consid. 1.2.4 e 1.2.6) l'amministrazione ha addotto che – essendo stata l'assicurazione

militare interpellata per prima per le medesime prestazioni e avendo la stessa negato il diritto ad un contributo per l'automobile – secondo le regole di coordinamento (cfr. artt. 63-75 LPGGA), in particolare il principio della priorità dell'assicurazione militare e l'art. 65 LPGGA che regola il coordinamento delle prestazioni in natura, il sussidio di ammortamento ai sensi della cifra 10.04\* dell'allegato OMAI andava negato. Quest'argomentazione non merita ulteriore approfondimento (sulle succitate norme di coordinamento rispettivamente sul principio della priorità relativa vale comunque quanto si dirà in seguito; cfr. consid. 2.7.1.) visto che i presupposti richiesti dall'AI per riconoscere il diritto al sussidio di ammortamento ex cifra 10.04\* dell'allegato OMAI non sono in concreto dati. Nel caso in esame, come accennato (cfr. consid. 1.2.1), nella "Richiesta sussidi ammortamento vettura" del 7 maggio 2015, il ricorrente ha evidenziato che "(...) io abito a \_\_\_\_\_ e lavoro a \_\_\_\_\_, se utilizzassi i mezzi pubblici ci metterei 1 ora e 20 min. per recarmi al lavoro, con la vettura ne occorrono 20 minuti. A causa della paralisi, non posso recarmi al lavoro con i mezzi pubblici, in quanto la vettura mi serve anche per svolgere le mie mansioni di direzione lavori. (...)” (doc. AI 98/1 dell'incarto 32.2015.122). L'avv. \_\_\_\_\_, della RA 1, nelle osservazioni dell'8 giugno 2015 al progetto di decisione del 18 maggio 2015 ha ribadito che "(...) come esposto e documentato dal Signor RI 1 nello scritto del 7 maggio, per mantenere l'attività professionale, e quindi l'autonomia raggiunta, egli si trova confrontato all'esigenza di utilizzare un veicolo non solo per ottimizzare i propri spostamenti casa-lavoro, ma anche e soprattutto per garantire la direzione dei cantieri affidatigli, e quindi per il/ sul lavoro. (...)” (doc. AI 101/1-2 dell'incarto 32.2015.122). Lo stesso avvocato nel ricorso del 18 agosto 2015 (cfr. consid. 1.2.3) ha puntualizzato che "(...) 1.3 La permanenza del Signor RI 1 alle dipendenze dello \_\_\_\_\_ non è tuttavia scontata, ed ha potuto essere fin qui garantita grazie alla perseveranza e polivalenza del Signor RI 1, che ha nel tempo saputo acquisire conoscenze e capacità sufficienti per assumere anche la direzione lavori sui cantieri affidati al suo datore di lavoro (vedi in particolare dichiarazione \_\_\_\_\_ del 07.05.2015, doc. C). [...] 1.4 Per raggiungere il posto di lavoro in un tempo ragionevole (20 minuti in auto contro 1 ora e 20 minuti tramite mezzi pubblici, come risulta dai docc. D e E), ma soprattutto per svolgere la sua mansione di direzione sui vari cantieri, il Signor RI 1 dipende dall'uso di un mezzo di trasporto individuale e flessibile (cfr. doc. C). (...)” (doc. AI 106/4 dell'incarto 32.2015.122). Nel summenzionato doc. C, trattasi della "Dichiarazione utilizzo auto privata", lo \_\_\_\_\_ – osservato che l'insorgente svolge le seguenti mansioni: "(...) Disegnatore genio civile: Elaborazione piani esecutivi sotto e sopra strutture. Tecnico costruttore: Sviluppa e progetta opere stradali, edilizia e carpenteria metallica. Direzione lavori: Controllo del cantiere opere strutture portanti. (...)” – ha dichiarato che "(...) per esercitare le sue mansioni di direttore lavori, è indispensabile che si rechi in cantiere per il controllo dei lavori da lui progettati. Per i motivi legati al suo handicap utilizza la propria vettura. (...)” (doc. AI 106/14 dell'incarto 32.2015.122). Sempre il datore di lavoro, nello scritto del 2 settembre 2015, ha dichiarato che "(...) lo \_\_\_\_\_ ha una flotta veicoli di 12 unità. Queste vetture, sono messe a disposizione per tutti gli impiegati che si recano in cantiere a svolgere le mansioni di direttore dei lavori. Il sig. RI 1 è l'unico dipendente che usa la propria vettura per svolgere queste mansioni, in quanto nel nostro parco veicoli non abbiamo un mezzo adatto al suo handicap. (...)” (doc. R dell'incarto 32.2015.122). Dai succitati doc. D e E risulta infine che in auto l'insorgente raggiungerebbe il proprio posto di lavoro in 21 minuti (cfr. doc. D dell'incarto 32.2015.122) mentre che ricorrendo ai mezzi pubblici – oltre a dover effettuare diversi cambiamenti di mezzo: a seconda della scelta del tragitto bus-treno-bus o

bus-battello-bus – il tempo necessario aumenterebbe fino ad un massimo di 1 ora e 24 minuti (cfr. doc. E dell'incarto 32.2015.122). Dalle risultanze testé enunciate questo Tribunale deve concludere che l'assicurato non ha diritto al chiesto sussidio di ammortamento ai sensi della cifra 10.04\* OMAI. Bisogna in effetti concludere che RI 1, per svolgere la sua attività lavorativa, per motivi d'ordine strettamente professionale, avrebbe bisogno di un veicolo a motore anche in assenza d'invalidità, circostanza questa che, secondo il disciplinamento legale e giurisprudenziale dianzi enunciato, esclude l'assunzione dei costi da parte dell'AI. In effetti, in queste circostanze il veicolo a motore non è un mezzo ausiliario reso necessario dall'invalidità e non può dunque essere messo a carico dell'AI (cfr. consid. 2.4 e la giurisprudenza ivi citata). Nemmeno è possibile concludere diversamente anche avuto riguardo alla censura secondo la quale "(...) anche volendo considerare che l'assicurato avrebbe necessitato di un veicolo per recarsi al lavoro e per esercitare la propria professione pure in assenza del noto danno alla salute, in quest'ultima ipotesi egli avrebbe potuto utilizzare i veicoli previsti nella flotta della sua azienda (vedi doc. R annesso alla presente) in quanto il veicolo da lui utilizzato non avrebbe dovuto avere le peculiarità tecniche che il suo handicap invece gli impone (cambio automatico e apposita centralina fissa), con chiari costi supplementari, solo in parte coperti dall'Assicurazione militare (CHF 1'500.- ogni 7 anni, oltre a spese per centralina). (...)” (VI, pag. 3, dell'inc. 32.2015.122). Infatti, da una parte, lo si ribadisce, l'insorgente necessita (indipendentemente dalla sua invalidità) di un autoveicolo tanto per raggiungere il posto di lavoro in un tempo ragionevole quanto per esercitare le sue mansioni di direttore dei lavori (visite sui cantieri per il controllo dei lavori) e ciò già basta per escludere il diritto ad un sussidio di ammortamento ex cifra 10.04\* OMAI. Dall'altra parte, seguendo il ragionamento dell'insorgente, la necessità di un autoveicolo per il proprio lavoro dipenderebbe dalla messa a disposizione di veicoli da parte del datore di lavoro piuttosto che (come lo esige, invece, la legge e la giurisprudenza; cfr. consid. 2.4) dalla sua invalidità. Va qui inoltre osservato che quanto alle trasferte sui cantieri – interpellato dalla \_\_\_\_\_ circa il numero delle uscite sui cantieri, i chilometri percorsi e la modalità d'indennizzo (cfr. doc. 173/1 incarto AMF dell'inc. 32.2015.122) – il datore di lavoro ha dichiarato che "(...) - Le uscite in cantiere vanno da 5 a 10 al mese - I km mensili sono circa 150/mese - Viene indennizzato con 0.50 fr/km (...)” (doc. 176/1 dell'incarto AMF dell'incarto 32.2015.122). Ora, l'indennizzo di 0.50 fr/km tiene conto anche dei costi di ammortamento dell'autoveicolo privato usato dall'insorgente. Dal punto di vista integrativo, nel caso concreto non appaiono quindi adempiuti i presupposti per il riconoscimento di un sussidio di ammortamento ai sensi della cifra 10.04\* dell'allegato OMAI. Di conseguenza, la decisione 16 giugno 2015 con cui l'Ufficio AI ha rifiutato a RI 1 il sussidio di ammortamento per veicoli a motore va confermata e il relativo ricorso del 18 agosto 2015 respinto. 2.7. Incarto AI 32.2015.173 2.7.1. Per quanto riguarda la coordinazione tra le altre prestazioni in natura quali ad esempio i mezzi ausiliari o i provvedimenti d'integrazione, l'art. 65 LPGA stabilisce che le prestazioni sono assunte secondo le disposizioni della singola legge e nel seguente ordine: a. dall'assicurazione militare o dall'assicurazione contro gli infortuni; b. dall'assicurazione per l'invalidità o dall'assicurazione per la vecchiaia e per i superstiti; c. dall'assicurazione contro le malattie. Nell'ambito dell'art. 65 LPGA vale dunque il principio della priorità relativa con una graduatoria prestativa a tre livelli: assicurazione militare o assicurazione contro gli infortuni / assicurazione per l'invalidità o assicurazione per la vecchiaia e per i superstiti / assicurazione contro le malattie. Nei primi due livelli si tratta di assicurazioni con

prestazioni allo stesso livello il cui rapporto tra i sistemi è regolato dalle singole leggi. Il legislatore ha consapevolmente scelto il principio della priorità relativa non avendo stabilito, a differenza dell'articolo 64 cpv. 1 LPGa, una graduatoria esclusiva (“(…) Im Anwendungsbereich von ATSG 65 gilt der Grundsatz der relativen Priorität mit einer dreistufigen Leistungskaskade: MV oder UV/IV oder AHV und KV. Bei den beiden ersten Kategorien handelt es sich für beide Versicherungen um sog. Leistungskreise auf gleicher Stufe, deren “internes” Verhältnis der Leistungspflicht durch die Einzelgesetze geregelt wird (BBl 1999 4632 f.). Die Gesetzgeberin hat sich bewusst für die relative Priorität entschieden, indem im Gegensatz zu ATSG 64/1 nicht eine ausschliessliche Reihenfolge festgelegt worden ist (AB 2000 S 185). Dies hat zum Beispiel bei Hilfsmittel Bedeutung, wo die nachrangige IV einen weitergehenden Leistungskatalog aufweist als die UV. (...)” (Locher/Gächter, op. cit., § 60 n. 13, pag. 468) ). Circa il significato del principio della priorità relativa con una graduatoria prestativa a tre livelli va, in particolare, rilevato che dai materiali risulta con evidenza che il susseguente livello, nella misura in cui prevede una gamma di prestazioni più ampia o qualitativamente migliore, non è liberato per il fatto che il precedente livello abbia riconosciuto delle prestazioni. Nell'applicazione del diritto, fermo restando il rispetto del principio della congruenza, va dunque verificato se il livello seguente prevede prestazioni complementari (“(…) Den Materialien ist mit Eindeutigkeit zu entnehmen, dass der nachfolgende Leistungskreis durch eine Leistung des vorrangigen Kreises dann nicht von einer Leistung befreit ist, wenn er ein breiteres oder qualitativ besseres Leistungsspektrum vorsieht (BBl 1999 4633). Insoweit treten gegebenenfalls Leistungen des nachrangigen Leistungskreises komplementär zu denjenigen des vorangehenden. Weil Art. 65 ATSG den Grundsatz der relativen Komplementarität der Sachleistung (ausserhalb der Heilbehandlung) allgemein gefasst hat, wird also bei der Rechtsanwendung regelmässig zu prüfen sei, ob gegebenenfalls einer der nachrangig leistungspflichtigen Zweige komplementär Leistungen zu erbringen hat. Allemal ist aber der Kongruenzgrundsatz zu beachten. So fehlt etwa zwischen den Hilfsmitteln nach Art. 21 IVG und den Mitteln und Gegenständen nach Art. 25 Abs. 2 lit. b KVG eine sachliche Kongruenz, weil die beiden Sachleistungen verschiedenen Funktionen haben; es besteht deshalb – soweit die Voraussetzungen des Einzelgesetzes erfüllt sind – jedenfalls eine Leistungspflicht beider Zweige. (...)” (Kieser, ATSG-Kommentar, 2015, 3a edizione, n. 20 e 21 ad Art. 65, pagg. 897 e 898) ). Nel succitato BBl 1999 4633 (trattasi dell' “Iniziativa parlamentare Diritto delle assicurazioni sociali Rapporto della Commissione del Consiglio nazionale della sicurezza sociale e della sanità” = FF del 26 marzo 1999 pag. 4000-4001), nella motivazione all'art. 71 si legge infatti che:“(…) Va ancora ricordato che questo modello a tre livelli non potrà essere applicato tale e quale ed è anche per questo che nella legge non si parla di ordine «esclusivo». Si può ad esempio pensare al caso in cui una singola legge preveda prestazioni più estese rispetto ad un'altra legge a cui la LPGa assegna la priorità nell'obbligo di fornire prestazioni. Si consideri l'esempio seguente: il numero 11 dell'allegato OMAINF prevede soltanto due mezzi ausiliari per i ciechi e i malvedenti gravi, mentre il numero 11 dell'allegato OMAI prevede sostanzialmente più mezzi ausiliari. Conformemente all'articolo 71 LPGa è l'assicurazione contro gli infortuni a dover fornire prestazioni per prima e ci si può dunque chiedere se il catalogo delle prestazioni più ampio dell'AI debba trovare anche applicazione. Occorre pertanto stabilire espressamente che l'obbligo di fornire prestazioni di un ramo di prestazioni non prioritario non è escluso, sempre che esso preveda una gamma di prestazioni più ampia e qualitativamente migliore. Per questa ragione la Commissione ha rinunciato anche ad iscrivere nella testo dell'articolo

71 - analogamente all'articolo 70 LPGGA - la parola «esclusivamente». (...)». Da quanto precede risulta che, data la congruenza delle prestazioni, nella misura in cui un ramo di prestazioni prioritario riconosce dei mezzi ausiliari il livello seguente non ne deve riconoscere se egli stesso non prevede una gamma di prestazioni più ampia o qualitativamente migliore.

2.7.2. Nel caso in esame, nello scritto del 6 ottobre 2015 (doc. 205/1 dell'incarto ass. militare dell'inc. 32.2015.173) – concernente il “contributo per il comando multifunzionale al volante a destra con il pomello e per il cambio automatico” – , la \_\_\_\_\_ ha comunicato all'avv. \_\_\_\_\_ della RA 1 quanto segue: “ (...) ci riferiamo al preventivo della ditta \_\_\_\_\_ di \_\_\_\_\_ del 07.09.2015 di Fr. 3'650.40 trasmessoci dal signor RI 1 per il montaggio del comando multifunzionale al volante a destra con pomello (sistema Can Bus technology) per la nuova automobile \_\_\_\_\_ . Il nostro contributo per il periodo di 7 anni (7/7 pro rata tempore) per il comando multifunzionale al volante (centralina) e per il cambio automatico secondo il nostro scritto del 31.07.2015 è il seguente: • per il comando multifunzionale al volante: Fr. 3'650.40 • per il cambio automatico: Fr. 1'500.00 Fr. 5'150.40 Per effettuare il versamento dell'importo summenzionato al signor RI 1 necessitiamo della copia della licenza di circolazione con l'indicazione dell'avvenuto collaudo per il comando multifunzionale al volante. (...)” (doc. 205/1 dell'incarto ass. militare dell'inc. 32.2015.173)

Dalla lettera di trasmissione del 25 marzo 2015 al Team prestazioni assicurative \_\_\_\_\_ (MVL) (doc. 178/1-2 dell'incarto ass. militare dell'inc. 32.15.173), quanto al “Contributo per l'automobile” risulta, in particolare, che “ (...) in passato l'AM ha sempre assunto gli adattamenti ai veicoli dovuti all'affezione come pure il contributo per il cambio automatico (Fr. 1'200.00 7/7) secondo l'istruzione LAM 10. Nella nuova istruzione LAM 43 ancora in gestazione viene indicato un importo di Fr. 1'500'00 per il cambio automatico. (...)” (doc. doc. 178/2 dell'incarto ass. militare dell'inc. 32.15.173). In effetti, la cifra 27 della succitata istruzione LAM 10, stabilisce che “ (...) se, ad esempio, l'invalidità richiede l'utilizzo di un'automobile con cambio automatico, l'Assicurazione militare versa la differenza di prezzo tra il modello privo di cambio automatico e quello che ne è munito, tuttavia al massimo fr. 1'200.--. (...)” . La \_\_\_\_\_, nella lettera del 31 luglio 2015 (doc. doc. 196/1 dell'incarto ass. militare dell'inc. 32.15.173), ha confermato all'avv. \_\_\_\_\_ della RA 1 che “ (...) da parte nostra possiamo assumere un contributo massimo per il cambio automatico, secondo le nuove direttive che non sono ancora entrate in vigore ma in via eccezionale possiamo già applicarle, di Fr. 1'500.00 (in precedenza Fr. 1'200.00) per 7 anni (7/7 pro tempore) più il costo per l'installazione della centralina elettronica. (...)” . Come si evince dalla succitata lettera del 6 ottobre 2015 (doc. 205/1 dell'incarto ass. militare dell'inc. 32.2015.173) sia il contributo per il cambio automatico di fr. 1'500.-- che quello di fr. 3'650.40 per il comando multifunzionale al volante sono stati effettivamente riconosciuti dall'assicurazione militare. L'insorgente, come accennato (cfr. consid. 1.3.1), il 7 settembre 2015 ha inoltrato anche all'Ufficio AI una domanda avente per oggetto l'assunzione dei maggiori costi legati all'acquisto di un autoveicolo automatico. Ora, stante la congruenza delle domande – in entrambi i casi si tratta della richiesta di un contributo per la necessità di un cambio automatico riconducibile ad una paresi del plesso brachiale sinistro conseguenza di un incidente della circolazione avvenuto durante un congedo nel corso della scuola reclute svolta nel 1987; (cfr. consid. 1.1) – , visto il riconoscimento da parte dell'assicurazione militare di fr. 1'500.-- quale contributo per il cambio automatico e ritenuto che l'assicurazione invalidità non riconosce una gamma di prestazioni più ampia o

qualitativamente migliore per la medesima prestazione ( al contrario va qui ricordato che la cifra 2099 della CMAI 2015 stabilisce un sussidio massimo di fr. 1'300.-- per un veicolo nuovo con cambio automatico (cfr. consid. 2.5) ), conformemente all'art. 65 LPGA e a quanto sopra esposto (cfr. consid. 2.7.1), è escluso un complemento da parte dell'assicurazione invalidità alla prestazione, già riconosciuta dall'assicurazione militare, di fr. 1'500.-- per il cambio automatico. In questo senso a ragione l'Ufficio AI ha negato un contributo per il cambio automatico ai sensi della cifra 10.05 Modifiche di veicoli a motore rese necessarie dall'invalidità OMAI. Quanto alla censura secondo la quale, in base alla DTF 108 V 5, il ricorrente pretenderebbe di avere diritto all'assunzione della differenza di prezzo imposta dal fabbricante per un veicolo con cambio automatico (cfr. consid. 1.3.3), questo Tribunale si limita ad osservare che in quella fattispecie l'Alta Corte si è limitata a pronunciarsi sul principio dell'assunzione, nel caso di veicoli a motore, delle "maggiori spese per una scatola del cambio automatico di serie" (cfr. regesto della DTF 108 V 5) senza tuttavia pronunciarsi in merito alla possibilità di riconoscere un sussidio massimo per il cambio automatico. Per un caso in cui il TF ha confermato la decisione con la quale l'amministrazione ha riconosciuto l'importo globale di fr. 25'000.-- (importo, questo, comprensivo dei fr. 1'300.-- ritenuti per il cambio automatico) quale partecipazione alle modifiche di veicoli a motore rese necessarie dall'invalidità ai sensi della cifra 10.05 OMAI, vedi la STF 9C\_308/2014 del 19 maggio 2014. 2.7.3. In simili circostanze, anche la decisione 29 ottobre 2015 con cui l'Ufficio AI ha rifiutato a RI 1 il contributo volto a coprire la differenza di prezzo tra un veicolo nuovo a marce ed uno con cambio automatico della stessa marca (ai sensi della cifra 10.05 dell'Allegato OMAI) va dunque confermata e il relativo ricorso del 27 novembre 2015 respinto. 2.8. Secondo l'art. 29 cpv. 2 LPTCA e l'art. 69 cpv. 1bis LAI, la procedura di ricorso in caso di controversie relative all'assegnazione o al rifiuto di prestazioni AI dinanzi al tribunale cantonale delle assicurazioni è soggetta a spese. L'entità delle spese è determinata fra fr. 200.-- e fr. 1'000.-- in funzione delle spese di procedura e senza riguardo al valore litigioso (DTF 133 V 402; STF 9C\_156/2009 del 7 aprile 2009; STF 8C\_393/2008 del 24 settembre 2008). Visto l'esito delle vertenze, le spese per complessivi fr. 500.--vanno poste a carico dell'insorgente.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.