

Anonimizirana verzija

Prijevod

C-134/20 – 1

Predmet C-134/20

Zahtjev za prethodnu odluku

Datum podnošenja:

11. ožujka 2020.

Sud koji je uputio zahtjev:

Landesgericht Eisenstadt (Austrija)

Datum odluke kojom se upućuje zahtjev:

29. siječnja 2020.

Tužitelj:

JR

Tuženik:

Volkswagen AG

[omissis]

REPUBLIKA AUSTRIJA

LANDESGERICHT EISENSTADT (Zemaljski sud u Željeznom, Austrija)

[omissis]

RJEŠENJE

PREDMET:

Tužitelj

[omissis]

JR

[omissis] Beč

Tuženik

[omissis] Wolfsburg

zbog:

22 238,64 eura [omissis]

1. Sudu Europske Unije upućuju se sljedeća prethodna pitanja:

- (a) *Treba li članak 5. stavak 1. Uredbe (EZ) br. 715/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. lipnja 2007 o homologaciji tipa motornih vozila u odnosu na emisije iz lakih osobnih i gospodarskih vozila (Euro 5 i Euro 6) i pristupu podacima za popravke i održavanje vozila tumačiti na način da je nedopuštena oprema vozila, u smislu članka 1. stavka 1. Uredbe br. 715/2007, u kojoj je ventil za povrat ispušnih plinova, dakle sastavni dio koji bi mogao utjecati na emisije, konstruiran tako da se postotak povrata ispušnih plinova i time udio ispušnog plina koji se vraća regulira tako da jamči način rada s niskom razinom onečišćujućih tvari samo između 15 i 33 stupnjeva Celzija i samo ispod 1000 metara nadmorske visine, a da se izvan tog temperaturnog okvira u rasponu od 10 stupnjeva Celzija i iznad 1000 [orig. str. 2.] metara nadmorske visine, u rasponu od 250 metara nadmorske visine, linearno smanjuje na 0 te da tako dolazi do povećanja emisija NO_x iznad graničnih vrijednosti iz Uredbe br. 715/2007 ?*
- (b) *Je li za ocjenu pitanja (a) važno je li oprema vozila navedena u pitanju (a) nužna radi zaštite motora od oštećenja?*
- (c) *Nadalje, je li za ocjenu pitanja (b) važno je li dio motora koji treba štiti od oštećenja ventil za povrat ispušnih plinova?*
- (d) *Je li za ocjenu pitanja (a) važno je li oprema vozila navedena u pitanju (a) ugrađena već prilikom proizvodnje vozila ili se regulacija ventila za povrat ispušnih plinova opisana u pitanju (a) treba instalirati u vozilo kao popravak u smislu članka 3. stavka 2. Direktive 1999/44/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 25. svibnja 1999. o određenim aspektima prodaje robe široke potrošnje i o jamstvima za takvu robu?*

2. Postupak se prekida [omissis] do donošenja odluke Suda Europske unije.

OBRAZLOŽENJE:**I. Činjenično stanje**

Tužitelj je 2013. kupio vozilo marke VW Touran Comfortline BMT TDI (u daljnjem tekstu: sporno vozilo) po kupovnoj cijeni od 27 600,00 eura. U sporno vozilo [omissis] ugrađen je 1,61 litreni dizelski motor tipa EA189 snage od 77 kW.

Tuženik je društvo majka grupe VW, ima registrirano sjedište u Njemačkoj te je od jeseni 2015. predmet javne rasprave na temu „skandal u vezi s ispušnim plinovima u pogledu dizelskih vozila”.

Konkretno, sporno vozilo [omissis] ima sljedeće (relevantne) specifikacije: **[orig. str. 3.]**

Marka:	Volkswagen VW
[omissis]	[omissis]
Pogon:	dizelski motor
[omissis]	[omissis]
Standard emisije:	EURO 5
Emisija ispušnih plinova u skladu s:	566/2011F
CO:	0,1354
NO _x :	0,1362
(T) HC+NO _x :	0,1666
[omissis]	[omissis]
Ukupna potrošnja goriva:	4,5 l/100 km (CO ₂ 119 g/km)

Sporno vozilo opremljeno je uređajem koji se nalazi u unutrašnjosti motora, odnosno, unutarnjim uređajem za kontrolu onečišćenja, naime, ventilom za povrat ispušnih plinova (u daljnjem tekstu: **ventil za povrat**). To vozilo raspolaže sustavom za naknadnu obradu ispušnih plinova pomoću čestičnih filtara, ali nema sustav za NO_x [omissis]. Ventilom za povrat ispušni plinovi se (znatno pojednostavljeni) vraćaju od ispusta motora u turbinsku komoru motora kako bi tamo zamijenili dio svježeg zraka. Time se prilikom izgaranja smanjuje najviša temperatura te se postupak izgaranja usporava što dovodi do smanjenja emisija NO_x. Također, na emisiju NO_x utječe početak i trajanje ubrizgavanja kao i konstrukcija motora. Međutim, ako se ventil za povrat ne uzima u obzir, odnosno, ako je zatvoren, sporno vozilo ne može poštovati graničnu vrijednost emisije NO_x navedenu u Uredbi 715/2007. Ventil za povrat dio je motora.

Proizvođač spornog vozila je to vozilo, kao i sva druga vozila te serije, opremio motorom tipa EA189 na način da se softverom vozila predviđa **način rada 0 (vožnja) i način rada 1 (Novi europski ciklus vožnje, u daljnjem tekstu: NEDC)**). [omissis]

Kada se sporno vozilo pokrene, to se vozilo uvijek nalazi u načina rada 1 [**orig. str. 4.**] (NEDC). Kada softver prepozna ispitni postupak, odnosno rad spornog vozila u okviru NEDC-a, sporno vozilo ostaje u načinu rada 1 (NEDC). Kada softver prepozna da se sporno vozilo kreće izvan tolerancija utvrđenih u NEDC-u (odstupanje od profila brzine od +/- 2 km/h odnosno +/- 1 s), sporno vozilo prelazi u način rada 0 (vožnja). Taj se proces opisuje pojmovima „logika prekidača”, „funkcija skoka” ili pak „manipulativni softver”. U načinu rada 0 (vožnja) smanjuje se postotak povrata ispušnih plinova (u daljnjem tekstu: **postotak povrata**) i time udio ispušnog plina koji se vraća, te se time mijenja početak i trajanje ubrizgavanja. Sporno vozilo koje se u okviru NEDC-a kreće u načinu rada 0 (vožnja) ne poštuje granične vrijednosti emisije NO_x navedene u Uredbi 715/2007. Budući da se tijekom stvarne vožnje sporno vozilo nalazi gotovo isključivo u načinu rada 0 (vožnja), ni tada se ne poštuju granične vrijednosti emisije NO_x.

Logika prekidača postala je općepoznata zbog dopisa od 18. rujna 2015. koji je izdao United States Environmental Protection Agency (Agencija za zaštitu okoliša Sjedinjenih Američkih Država, u daljnjem tekstu: **EPA**) i u kojem se opisuje logika prekidača na vozilima proizvođača koja se proizvode za tržište SAD-a te se navodi da se ta logika prekidača smatra povredom zakona. Ne može se utvrditi razlikuju li se motori i softver za upravljanje motorom spornog vozila od dizajna motora i softvera za upravljanje vozilima koje je proizvođač proizveo za tržište SAD-a te, u slučaju potvrdnog odgovora, na koji način se oni razlikuju. [*omissis*]

Sporno vozilo je tehnički sigurno i spremno za vožnju te se stoga, u tom pogledu, može neograničeno upotrebljavati u cestovnom prometu.

Tužitelju je prilikom kupnje bilo važno da kupi dizelsko vozilo s niskom potrošnjom. [*omissis*] Tužitelj ne bi kupio sporno vozilo da je znao da se tim vozilom, na temelju njegova manipulativnog softvera, ne poštuju zakonske odredbe.

[*omissis*]

Dopisom generalnog uvoznika za VW vozila u Austriji [**orig. str. 5.**], društva Intercar Austria GmbH, od 8. listopada 2015., tužitelj je obaviješten o tome da će na spornom vozilu biti potrebno provesti dodatne radove i da će proizvođač snositi troškove za sve mjere popravka na vozilu koje za to budu potrebne. Iz ukupnog konteksta tog dopisa moguće je zaključiti da NO_x vrijednosti navedene u homologaciji tipa odstupaju od stvarnih vrijednosti. K tomu, od tužitelja je zatraženo da dopusti instalaciju **nadogradnje** kojom se uklanja logika prekidača. Tuženik je razvio nadogradnju te ju je instalirao u sporno vozilo.

Time se barem nakon nadogradnje može tvrditi da je ventil za povrat, dakle sastavni dio koji bi mogao utjecati na emisije, konstruiran tako da se postotak povrata ispušnih plinova regulira tako da jamči način rada s niskom razinom onečišćujućih tvari samo između 15 i 33 stupnjeva Celzija i samo ispod

1000 metara nadmorske visine, a da se izvan tog temperaturnog okvira u rasponu od 10 stupnjeva Celzija i iznad 1000 metra nadmorske visine, u rasponu od 250 metara nadmorske visine, linearno smanjuje na 0 [omissis] (taj se postupak u daljnjem tekstu skraćeno naziva „**temperaturni okvir**”). Smanjenjem postotka povrata ispušnih plinova na 0 emisije NO_x povećavaju se iznad graničnih vrijednosti iz Uredbe br. 715/2007. Nadogradnjom dolazi i do drugih promjena koje, u odnosu na stanje prije nadogradnje, dovode do izmijenjenih emisija ispušnih plinova. Budući da nema dovoljno informacija o toj nadogradnji, te promjene, osim promjena koje se odnose na temperaturni okvir, nije moguće utvrditi.

Ne može se utvrditi da je temperaturni okvir potreban kako bi se motor zaštitio od oštećenja. Ne može se utvrditi da se nadogradnjom negativno mijenja potrošnja, proizvodnja čađe, učinak i ukupna kilometraža. Ne može se utvrditi da se provedbom nadogradnje, a da se pritom ne predvidi temperaturni okvir, ne poštuju odnosno ne mogu poštovati zahtjevi iz Uredbe 715/2007 u pogledu trajnosti uređaja za kontrolu emisije u skladu s člankom 4. stavkom 2. Uredbe 715/2007. U Austriji su temperature veći dio godine ispod 15 stupnjeva Celzija. Ne može se utvrditi da će se nakon provedbe nadogradnje smanjiti tržišna vrijednost spornog vozila.

Njemački Kraftfahrt-Bundesamt (**Savezni ured za motorna vozila**, Njemačka) [omissis] izdao je odobrenje za naknadno tehničko opremanje, konkretno, nadogradnju [omissis] i (time) nije oduzeo homologaciju tipa, ali je pritom (u djelomično pravnom pogledu) utvrdio i. da ne postoji zabranjen poremećajni uređaj, ii. da se postojeći poremećajni uređaji smatraju dopuštenima, iii. da se poštuju granične vrijednosti emisije onečišćujućih tvari i drugi uvjeti, iv. da je tehnička služba potvrdila vrijednosti potrošnje goriva i emisije CO₂ koje je proizvođač prvotno naveo [**orig. str. 6.**] i v. da su dosadašnja snaga motora, najveći zakretni moment i dosadašnje vrijednosti emisije buke ostali nepromijenjeni. Savezni ured za motorna vozila nije znao za softver koji je proizvođač upotrebljavao za nadogradnju jer nije tražio predočenje tog softvera. Ne može se utvrditi kojim je (dodatnim) informacijama Savezni ured za motorna vozila raspolagao te na temelju njih odobrio nadogradnju i donio navedene zaključke.

II. Ocjena i značaj dokaza

U kojoj je mjeri potrebno izvoditi dodatne dokaze ovisi i o pravnim pitanjima u pogledu europskog prava na koja treba odgovoriti. Sud smatra da su činjenice u pogledu tih pitanja i njihovog značaja za nacionalni postupak jasne.

[omissis] [dodatna pojašnjenja o izvršenim mjerama izvođenja dokaza]

III. Pravna osnova prava Unije

Uredba (EZ) br. 715/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. lipnja 2007. o homologaciji tipa motornih vozila u odnosu na emisije iz lakih osobnih i gospodarskih vozila (Euro 5 i Euro 6) i pristupu podacima za popravke i održavanje vozila (u daljnjem tekstu: Uredba 715/2007) određuje, među ostalim, kako slijedi:

Uvodna izjava 15.: [orig. str. 7.]

Komisija treba pratiti nužnost promjene novog Europskog ciklusa vožnje kao postupka ispitivanja koji predstavlja osnovu za uredbe o EZ homologaciji tipa s obzirom na emisije. Prilagođavanje ili zamjena ispitnih ciklusa mogu biti potrebni za odražavanje izmjena u svojstvima vozila i ponašanju vozača. Promjene mogu biti nužne za osiguravanje da emisije u stvarnim okolnostima odgovaraju emisijama izmjerenim kod homologacije tipa. Također će se razmotriti uporaba prijenosnih sustava za mjerenje emisija i uvođenje regulatornog koncepta prema načelu „ne smije se prekoračiti” („not-to exceed”).

Članak 5.:

1. Proizvođač oprema vozila tako da su sastavni dijelovi koji bi mogli utjecati na emisije konstruirani, proizvedeni i sastavljeni tako da u uobičajenoj uporabi omogućuju vozilu da je sukladno s ovom Uredbom i njezinim provedbenim mjerama.

2. Uporaba poremećajnih uređaja koji smanjuju učinkovitost sustava za kontrolu emisije zabranjena je. Zabrana se ne primjenjuje kad:

(a) je potreba za uređajem opravdana radi zaštite motora od oštećenja ili od prometne nezgode i radi sigurnog djelovanja vozila;

(b) uređaj nakon pokretanja motora više ne djeluje;

(c) su uvjeti u osnovi uključeni u postupke ispitivanja za provjeravanje emisija isparavanjem i prosječnih emisija iz ispušne cijevi.

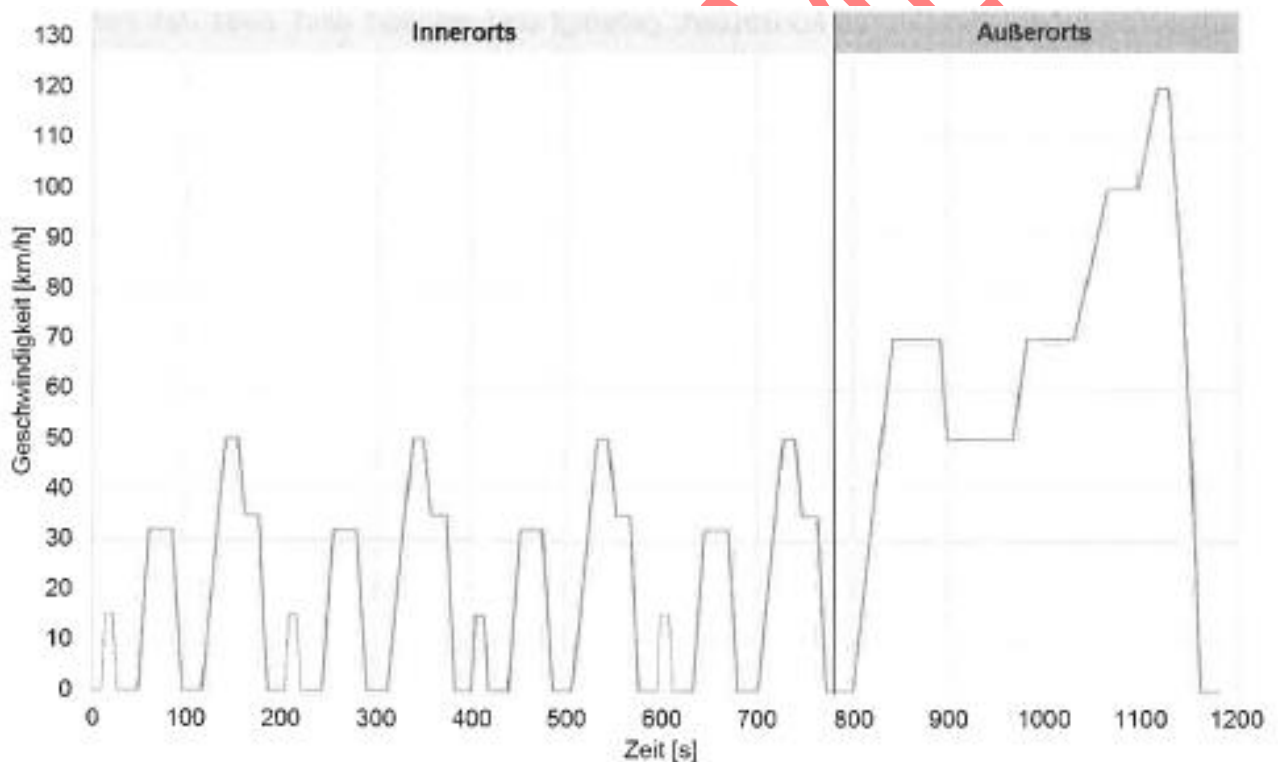
Na sporno vozilo primjenjuju se granične vrijednosti emisija navedene u Tablici 1. (Euro 5) iz Priloga I. Uredbi 715/2007.

Te se vrijednosti trebaju utvrditi za sporno vozilo u okviru postupka izdavanja odobrenja u pogledu takozvanog ispitivanja tipa 1. u skladu s Prilogom III. Uredbi Komisije (EZ) br. 692/2008 od 18. srpnja 2008. o provedbi i izmjeni Uredbe (EZ) br. 715/2007 Europskog parlamenta i Vijeća o homologaciji motornih vozila s obzirom na emisije iz lakih osobnih i teretnih vozila (Euro 5 i Euro 6) i dostupnosti podataka za popravke i održavanje vozila (u daljnjem tekstu: Uredba 692/2008).

Stavak 3.1. Priloga III. Uredbi 692/2008 upućuje, u pogledu tehničkih zahtjeva, na Prilog 4. Pravilniku UNECE-a br. 83. U tom se Prilogu 4. opisuje **[orig. str. 8.]** postupak ispitivanja I. tipa u skladu sa stavkom 5.3.1. Pravilnika UNECE-a br. 83., u kojem se u Dodatku 1. tom Prilogu 4. propisuje vozni ciklus koji treba poštovati tijekom tog ispitivanja.

Taj se vozni ciklus u ovom rješenju i općenito naziva „Novi europski ciklus vožnje”, odnosno skraćeno „NEDC”. Ispitivanje vozila odvija se, u skladu sa stavkom 5.3.1. Pravilnika UNECE-a br. 83., na ispitnim valjcima i traje 19 minuta i 40 sekundi (=1180 sekundi). Pritom vozilo prolazi NEDC koji se sastoji od prvog dijela, odnosno „gradskog ciklusa” ili „vožnje u naselju” (stavak 5.3.1.2.2. Pravilnika UNECE-a br. 83.) i drugog dijela, odnosno izvangradskog ciklusa ili „vožnje izvan grada” (stavak 5.3.1.2.3. Pravilnika UNECE-a br. 83.). Ta se dva dijela NEDC-a mogu zajedno prikazati kako slijedi:

Novi europski ciklus vožnje (NEDC)



[omissis]

U članku 3. točki 9. Uredbe 692/2008 propisuje se kako slijedi:

Ispitivanje tipa 6. kojim se mjere emisije pri niskim temperaturama, koje je utvrđeno u Prilogu VIII, ne primjenjuje se za dizelska vozila.

Međutim, kod podnošenja zahtjeva za homologaciju proizvođači dostavljaju tijelu za homologaciju podatke koji pokazuju da uređaj za naknadnu obradu NO_x **[orig. str 9.]** doseže dovoljno visoku temperaturu za učinkovito djelovanje unutar 400

sekundi nakon pokretanja hladnog motora pri -7°C , kako je opisano u ispitivanju tipa 6.

Osim toga, proizvođač dostavlja tijelu za homologaciju tipa podatke o strategiji djelovanja sustava za povrat ispušnih plinova u cilindar [...], kao i o njegovom djelovanju pri niskim temperaturama.

Te informacije također trebaju uključivati opis svih učinaka na emisije.

Tijelo za homologaciju ne smije dodijeliti homologaciju tipa ako su dostavljeni podaci nedostadni da bi pokazali da uređaj za naknadnu obradu stvarno doseže dovoljno visoku temperaturu za učinkovito djelovanje tijekom određenog vremenskog razdoblja.

Na zahtjev Komisije, tijelo za homologaciju dostavlja podatke o učinkovitosti uređaja za naknadnu obradu NO_x i EGR sustava pri niskim temperaturama.

IV. Nacionalni pravni okvir/prethodni postupak:

1. Pobijanje ugovora zbog zablude:

Člankom 871. Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (Opći građanski zakonik, u daljnjem tekstu: ABGB) propisuje se da „*ako je jedna strana sadržajem izjave koju je ta strana dala ili ju je druga strana primila, stavljena u zabludu koja se odnosi na objekt ugovora ili bitnu značajku tog objekta, pri čemu je to prije svega posljedica upućene i izražene namjere, time za tu stranu ne nastaje obveza, ako je zabludu uzrokovala druga strana ili ako je druga strana očigledno trebala, na temelju okolnosti, primijetiti zabludu ili ako je ta druga strana bila pravodobno obaviještena o toj zabludi*”.

Stoga se tom odredbom postavlja više uvjeta, a ako su ti uvjeti ispunjeni i ako se pokrene odgovarajući žalbeni postupak, na ovom je sudu da ugovor raskine *ex tunc* presudom koja ima pravni učinak. Pojedinačno o uvjetima koji su relevantni za zahtjev za prethodnu odluku:

1.1 Postojanje zablude:

Iz činjenica proizlazi da je tužitelj smatrao da kupuje vozilo koje je u skladu sa zakonskim odredbama (prava Unije). Nadalje, iz činjenica proizlazi da je u vozilo koje je tužitelj kupio ugrađena logika prekidača. Ta se logika prekidača protivi odredbama navedenima u Uredbi 715/2007, osobito u članku 5. te uredbe. To proizlazi iz činjenice da su ventil za povrat i [orig. str. 10.] sustav ubrizgavanja sastavni dijelovi koji bi mogli utjecati na emisije te su konstruirani tako da, u pogledu provedbe ispitivanja tipa 1. u skladu s Prilogom III. Uredbi 692/2008, odgovaraju odredbama Uredbe 715/2007 i provedbenim mjerama te uredbe.

Prilikom pokretanja vozila u uobičajenoj uporabi ti se sastavni dijelovi reguliraju na način da se to protivi Uredbi 715/2007 i provedbenim mjerama te uredbe.

Također, ne postoji dopušteni poremećajni uređaj u smislu članka 5. stavka 2. Uredbe 715/2007 jer, kao što to pravilno tvrdi i sam tuženik, nije riječ o takvom uređaju [omissis]. Naprotiv, programiranje treba shvatiti upravo na način da sporno vozilo prilikom uobičajene vožnje od samog početka nije opremljeno u skladu s odredbama Uredbe 715/2007 (osobito člankom 5. stavkom 1.), tako da više uopće ne može doći do (iznimnog) isključenja sastavnih dijelova koji bi mogli utjecati na emisije i time isključenje uporabe u skladu s tim odredbama. Naprotiv, sporno vozilo nalazi se samo iznimno u stanju (način rada 1 (NEDC)) koje je u skladu s odredbama.

Stoga, sporno vozilo nije u skladu sa zakonskim odredbama (prava Unije). Tužitelj je u okviru te okolnosti doveden u zabludu te je iz tog razloga taj uvjet ispunjen.

1.2 Značaj zablude:

[omissis] ABGB-om se omogućuje [omissis] pozivanje na zabludu samo u proporcionalnim okvirima koji su određeni [omissis]. Takva zabluda koja dovodi do raskida ugovora općenito se naziva „značajnom”.

[omissis] U predmetnom slučaju, tužitelj je u trenutku sklapanja ugovora očekivao da je sporno vozilo u skladu sa zakonskim odredbama (prava Unije). Kao što je prethodno navedeno, sporno vozilo ne ispunjava ta očekivanja. Konkretno, valja postaviti pitanje je li ovdje, u pogledu prirode transakcije, riječ o implicitno uvjetovanom svojstvu. [omissis] **[orig. str. 11.]** [omissis] [provjera je li riječ o značajnoj zabludi]. Zabluda [omissis] je značajna.

1.3 Bitnost zablude:

Zabluda je bitna ako strana koja daje izjavu ne bi sklopila transakciju kada zabluda ne bi postojala, te zabluda nije bitna samo ako bi strana koja daje izjavu, kada zabluda ne bi postojala, sklopila transakciju na drugi način [omissis].

Iz činjenica proizlazi da tužitelj ne bi kupio sporno vozilo da je znao da to sporno vozilo, zbog manipulativnog softvera, nije u skladu sa zakonskim odredbama.

Stoga se na temelju prethodno navedenog pravnog okvira može zaključiti da je zabluda bitna u prethodno navedenom smislu jer je uzrokovala sklapanje ugovora. Time se ugovor raskida *ex tunc* ako su ispunjeni ostali uvjeti.

1.4 Pobjijanje:

Usprkos činjenici da su pretpostavke iz točaka 1.1. do 1.3. ispunjene, tužitelj može pobijati transakciju samo ako se ispune sljedeći uvjeti: i. zabludu je izazvala druga strana, ii. druga strana je očigledno trebala primijetiti zabludu, iii. stranu u zabludi

nije se pravodobno obavijestilo o toj zabludi ili iv. obje su ugovorne strane bile podložne zajedničkoj zabludi [*omissis*]. [provjera je li moguće pobijanje radi zablude] Stoga se na temelju pravne ocjene može zaključiti da tužitelj može pobijati ugovor.

1.5 Oslobođenje od odgovornosti:

U austrijskom pravu smatra se da ugovorna strana one strane koja je u zabludi može izbjeći pravne posljedice te zablude tako da stranu u zabludi dovede u istu poziciju u kojoj bi ta strana bila da je njezino pogrešno razumijevanje bilo valjano, odnosno tako da transakciju sklopi na način kako je to namjeravala učiniti strana u zabludi. Posljedično, strana koja daje izjavu više nema motiv te je oslobođena od odgovornosti. **[orig. str. 12.]**

[*omissis*] Tuženik navodi da tužitelj nema razloga za tužbu zbog činjenice da je instalirao nadogradnju u smislu prethodno navedenog pravnog okvira te stoga ne treba raskinuti ugovor.

Tužitelj smatra da mu se ne oduzima razlog za tužbu jer je instalirao nadogradnju, a u prilog tome osobito navodi da je u pogledu logike prekidača također riječ o zakonski zabranjenoj mjeri.

Stoga je na sudu koji je uputio zahtjev da prilikom donošenja presude odgovori na pitanje je li u pogledu stanja nakon nadogradnje riječ o tehničkom rješenju kojim se poštuju odredbe prava Unije, osobito odredbe Uredbe 715/2007 kao i odredbe Uredbe 692/2008. Samo u tom slučaju tužitelj gubi razlog za tužbu, nije potrebno raskinuti ugovor ili treba smanjiti cijenu i time odbaciti tužbu. [*omissis*]

Stoga, formulirano pitanje je prethodno pitanje za predmetni postupak.

V. Obrazloženje prethodnih pitanja:

Prethodna pitanja se upućuju jer ne postoji (ustaljena) sudska praksa Suda u pogledu tumačenja članka 5. stavka 1. Uredbe 715/2007 u predmetnom kontekstu. [*omissis*]

Sudovi u Austriji intenzivno se bave ovom tematikom. [*omissis*] Nadalje, iz postupaka proizlazi da i sudovi drugih država članica raspravljaju o toj temi **[orig. str. 13.]** te su zbog toga, čini se, ta pitanja značajna za Uniju.

[*omissis*]

Landesgericht Eisenstadt (Zemaljski sud u Željeznom)

[*omissis*]

Željezno, 29. siječnja 2020.

[omissis]

RADNI DOKUMENT