

Anonimizált változat

Fordítás

C-759/19 – 1

C-759/19. sz. ügy

Előzetes döntéshozatal iránti kérelem

A benyújtás napja:

2019. október 16.

A kérdést előterjesztő bíróság:

Landgericht Gera (Németország)

Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:

2019. október 11.

Felperes:

PG

Alperes:

Volkswagen AG

Landgericht Gera

[omissis]

Végzés

A

PG, [omissis] Remda-Teichel

– felperes –

[omissis]

és

a **Volkswagen AG**, [omissis] Wolfsburg

– alperes –

között, kártérítés iránt folyamatban lévő jogvitában

a Landgericht Gera (gerai regionális bíróság, Németország) hetedik polgári tanácsa [omissis]

[omissis] 2019. október 11-én a következő

h a t á r o z a t o t

hozta:

[eredeti 2. o.]

- I. A bíróság az eljárást felfüggeszti.
- II. A bíróság az EUMSZ 267. cikk alapján a közösségi jog értelmezésére vonatkozó következő kérdéseket terjeszti az Európai Unió Bírósága elé előzetes döntéshozatal céljából:

1. Úgy kell-e értelmezni a járművek EK-jóváhagyásáról szóló rendelet 6. §-ának (1) bekezdését és 27. §-ának (1) bekezdését, illetve a 2007/46/EK irányelv 18. cikkének (1) bekezdését és 26. cikkének (1) bekezdését, hogy a gyártó megsérti az érvényes nyilatkozat kiadására vonatkozó, a járművek EK-jóváhagyásáról szóló rendelet 6. §-ának (1) bekezdése szerinti kötelezettségét (illetve a megfelelőségi nyilatkozat mellékelésére vonatkozó, a 2007/46/EK irányelv 18. cikkének (1) bekezdése szerinti kötelezettségét), ha a 715/2007/EK rendelet 5. cikkének (2) bekezdése és 3. cikkének 10. pontja értelmében vett tiltott hatástalanító berendezést épített be a járműbe, és az ilyen jármű forgalomba hozatala ellentétes a jármű érvényes megfelelőségi nyilatkozat nélkül történő forgalomba hozatalára vonatkozó, a járművek EK-jóváhagyásáról szóló rendelet 27. §-ának (1) bekezdése szerinti tilalommal (illetve az érvényes megfelelőségi nyilatkozat nélkül történő értékesítésre vonatkozó, a 2007/46/EK irányelv 26. cikkének (1) bekezdése szerinti tilalommal)?

Igenlő válasz esetén:

1a. Célja-e a járművek EK-jóváhagyásáról szóló rendelet 6. és 27. §-ának, illetve a 2007/46/EK irányelv 18. cikke (1) bekezdésének, 26. cikke (1) bekezdésének és 46. cikkének más személynek a BGB 823. §-ának (2) bekezdése értelmében vett védelme, mégpedig e személy rendelkezési szabadsága és vagyona tekintetében is? Érvényes megfelelőségi nyilatkozat nélkül forgalomba hozott jármű valamely végső ügyfél által történő megszerzése azon kockázatok köréből ered-e, amelyek elhárítása céljából e szabályokat elfogadták?

2. Célja-e a 715/2007/EK rendelet 5. cikke (2) bekezdésének éppen a végső ügyfél védelme is, mégpedig ezen ügyfél rendelkezési szabadsága és vagyona

tekintetében is? Beépített tiltott hatástalanító berendezéssel rendelkező jármű valamely végső ügyfél által történő megszerzése azon kockázatok köréből ered-e, amelyek elhárítása céljából e szabályt elfogadták?

Indokolás:

I.

1. A felperes jogellenes károkozásért való felelősség alapján az alperes által gyártott személygépjármű – a használatért járó kártalanítással csökkentett – vételárának visszafizetését kéri az alperestől az úgynevezett Volkswagen kipufogógáz-botránnyal összefüggésben.

2. Az ügy és a vita eddigi állása szerint az eljáró bírósági tanács a következő tényállásból indul ki: **[eredeti 3. o.]**

2012. december 2-án a felperes egy új Volkswagen Caddy Maxi Trendline 2,01 TDI személygépjárművet vásárolt [omissis] 26 023,03 eurós áron.

A fent említett személygépjármű EA-189 típusú motorral volt felszerelve, amelynek eredeti motorszoftvere a hatósági vizsgálati eljárás során hozzájárult a nitrogén kibocsátási értékek optimalizálásához azáltal, hogy a motor két üzemmódban működő kipufogógáz-visszavezető rendszerrel rendelkezik. Az 1. üzemmód esetében nitrogén optimalizált üzemmódról van szó viszonylag magas kipufogógáz-visszavezetési aránnyal, a 0. üzemmód esetében pedig részecske optimalizált üzemmódról, amelynek esetében a kipufogógáz-visszavezetési arány kisebb. A motorvezérlő egység szoftvere felismeri, hogy a jármű a szokásos közúti közlekedésben vesz-e részt, vagy valamely vizsgálóállomáson található a kibocsátási értékek megállapítása céljából. A tesztciklus, illetve a vizsgálóállomás tesztje alatt a beépített szoftver nitrogén kibocsátás esetén az 1. motorprogram üzemmódot játssza le, így ezáltal alacsonyabb nitrogén értékeket érnek el, és betartják a törvény által előírt kipufogógáz-értékeket, valamint az Euro 5-ös kipufogógáz norma szerint meghatározott nitrogén határértékeket. A közúti közlekedésben fennálló valós vezetési körülmények között a járművet ellenben a 0. kipufogógáz-visszavezetési üzemmódban működtetik. Az ennek során keletkező kibocsátási értékek nem egyeznek az alperes mint e jármű gyártója által a megfelelőségi nyilatkozatban megadott értékekkel.

A hatástalanító berendezés beépítése az alperes oldaláról az igazgatóság tudomásával és rendelkezése alapján, de legalábbis annak jóváhagyásával történt abból a célból, hogy a végső ügyfelek költségére csökkentsék a saját költségeiket, a tömeges értékesítés révén maximalizálják a nyereséget, valamint hogy versenyelőnyre tegyenek szert a versenytárs gépjárműgyártókkal szemben. A gyanútlan jóváhagyó hatóságok és végső ügyfelek ehhez szükséges, ilyen hatástalanító berendezés meglétével kapcsolatos megtévesztése és a

kipufogógázokra vonatkozó törvényi rendelkezések tényleges be nem tartása az átfogó terv részét képezte.

A felperes, akit a kereskedője – mint az alperes eszköze – ennek megfelelően megtévesztett, abból a célból vásárolta a járművet, hogy azzal részt vegyen a közúti forgalomban. A felperes nem vásárolta volna meg a járművet, ha tudomása lett volna arról, hogy a jóváhagyás anyagi feltételei nem teljesülnek, és ezért fennáll annak a kockázata, hogy a járművet nem tudja (huzamos ideig) erre a célra használni, mivel azt kivonják a forgalomból.

A felperes a megvásárlás óta használja a járművet. 2019. július 25-ig a jármű 93 000 kilométert futott. **[eredeti 4. o.]**

II.

A jelen ügyben csak az alperesnek a BGB-nek a 715/2007/EK rendelet 5. cikkének (2) bekezdésével összefüggésben értelmezett 823. §-ának (2) bekezdése (lásd az 1. pontot), a BGB-nek a járművek EK-jóváhagyásról szóló rendelet 6. §-ának (1) bekezdésével és 27. §-ának (1) bekezdésével összefüggésben értelmezett 823. §-ának (2) bekezdése (lásd a 2. pontot), valamint a BGB 826. §-a szerinti (lásd a 3. pontot) jogellenes károkozásért való felelőssége jön tekintetbe.

E tekintetben az egyes kapcsolódási pontok a következők:

1. A vita tárgyát képező személygépjárműbe a 715/2007/EK rendelet 5. cikkének (2) bekezdése és 3. cikkének 10. pontja értelmében tiltott hatástalanító berendezés van beépítve. A Kraftfahrtbundesamt (szövetségi közlekedési hivatal, Németország) megfelelő határozata jogerős, és e tekintetben kötőerővel rendelkezik a polgári eljárás szempontjából. Egyebekben az eljáró bírósági tanács a BGH-nak ([Bundesgerichtshof], szövetségi legfelsőbb bíróság, Németország) a 2019. január 8-i [omissis] végzésében tett megfelelő megállapításait követi, és osztja azokat.

Az alperes álláspontjával ellentétben az általa alkalmazott szoftver esetében nem tisztán motoron belüli intézkedésről van szó. A szoftver alkalmazásával változásokat idéznek elő a kibocsátás-ellenőrző rendszer funkcióiban. Amennyiben a jármű a vizsgálóállomáson található, az 1. kipufogógáz-visszavezetési üzemmódot alkalmazzák, amelyben magas kipufogógáz-visszavezetésre és alacsony nitrogénoxid-kibocsátásra kerül sor. Ezáltal több nitrogén-oxidot vezetnek vissza a motorba, mint a 0. kipufogógáz-visszavezetési üzemmódban, amely szokásos vezetési feltételek mellett van bekapcsolva. Az üzemmód megváltoztatásával elérik, hogy a kibocsátás-ellenőrző rendszert elérő nitrogénoxid-kibocsátás alacsonyabb, mint a szokásos vezetési feltételek mellett. Nitrogén-oxidot vonnak el tehát a mérés alól. Ezáltal megváltozik a kibocsátás-ellenőrző rendszer működése, mivel az ott

megállapított mérési értékek nem felelnek meg a szokásos vezetési feltételek mellett mért értékeknek.

Az alperes azon érvelése sem releváns, hogy valós vezetési feltételek mellett a határértékek nem bírnak jelentőséggel, mivel a jogalkotó úgy döntött, hogy a határértékeket laboratóriumi körülmények között érvényesíti. Ez az érvelés akkor lehetne releváns, ha a vezetési feltételek különbözősége jelentené az egyetlen tényezőt a nitrogénoxid-kibocsátás tekintetében fennálló különbségek szempontjából. Nem ez a helyzet azonban. A vezetési feltételek különbözősége mellett – már az alperes saját nyilatkozata szerint – az érintett járművek esetében tekintetbe jön az alkalmazott szoftverrel kapcsolatos további – jogellenes – tényező, amely az alkalmazott üzemmód megváltoztatásával befolyást gyakorol a nitrogénoxid-kibocsátásra. Az alperes a szoftver alkalmazásával elhagyta a jogszerűség talaját [omissis] [utalás a nemzeti ítélkezési gyakorlatra].

2. Az, hogy mennyiben áll fenn emellett a járművek EK-jóváhagyásáról szóló rendelet 6. §-a (1) bekezdésének és 27. §-ának megsértése is – amely rendelkezések alapjául a 2007/46/EK irányelv 18. cikkének [eredeti 5. o.] (1) bekezdése, 26. cikkének (1) bekezdése szolgál – a nyilatkozat tartalmától és a megfelelőségi nyilatkozat jelentőségétől függ.

Az OLG Braunschweig ([Oberlandesgericht Braunschweig], braunschweigi regionális felsőbíróság, Németország) véleménye szerint [omissis] nem az bír jelentőséggel, hogy a konkrét jármű megfelel-e a jogi követelményeknek, hanem csak az, hogy a nyilatkozatot a megfelelő gyártó állította ki, és az a jóváhagyott típushoz van hozzárendelve, azaz hogy a nyilatkozat megfelel bizonyos alaki követelményeknek, még akkor is, ha tartalmilag esetleg téves. A tiltott hatástalanító berendezés beépítése ennél fogva nem érinti a megfelelőségi nyilatkozat érvényességét.

Az ellenkező álláspont szerint azonban az ilyen nyilatkozat egyúttal tartalmazza azt a nyilatkozatot is, hogy a jármű megfelel valamennyi, az Unióban hatályos vonatkozó jogszabálynak, [omissis] következésképpen tiltott hatástalanító berendezés megléte esetén – ahogy a jelen ügyben – a megfelelőségi nyilatkozat valótlan tartalmú és ezáltal érvénytelen, és ennél fogva érvényes nyilatkozat nélküli forgalomba hozatalról (a járművek EK-jóváhagyásáról szóló rendelet 27. §-a (1) bekezdésének megsértése), valamint a gyártónak az érvényes nyilatkozat kiadására vonatkozó, a járművek EK-jóváhagyásáról szóló rendelet 6. cikkének (1) bekezdése szerinti kötelezettségének megsértéséről van szó [omissis].

Az, hogy a formális megközelítés nem helytálló, és hogy a megfelelőségi nyilatkozat a fent ismertetett tágabb tartalommal rendelkezik, már a 385/2009/EK rendelet mellékletében szereplő azon célkitűzésből is következik, miszerint a megfelelőségi nyilatkozat „a jármű gyártója által a vásárlónak annak biztosítása érdekében tett nyilatkozatot jelent, hogy az általa vásárolt jármű a gyártása időpontjában megfelel az Európai Unió hatályos jogszabályainak”.

Ez még nem jelenti ugyan azt, hogy a tiltott hatástalanító berendezés beépítése miatti anyagi hiba a megfelelőségi nyilatkozat érvénytelenségét eredményezi, a fenti funkcióleírás azonban – főképp európai jogi értelmezési elvek figyelembevételével – inkább e mellett, mind ez ellen szól.

Az első kérdésre adandó válasz ennél fogva releváns a tekintetben, hogy fennáll-e egyáltalán az alperes részéről jogszabálysértés – mint a jogellenes károkozásért való felelősség alapja – ebben az összefüggésben.

3. Az olyan jármű forgalomba hozatala, amelybe – a jogellenes szoftverprogramozás tudatos elhallgatásával – célzottan tiltott hatástalanító berendezést [eredeti 6. o.] építettek be, valamint a jóváhagyó hatóságok és a végső ügyfelek ezzel együtt járó hallgatólagos megtévesztése a tekintetben, hogy a jóváhagyás valamennyi feltétele teljesül, és hogy a járműnek a közúti forgalomban történő használata korlátozás nélkül megengedett, amely forgalomba hozatal és megtévesztés költségcsökkentés és a nyereség magas értékesítési számok révén történő maximalizálása céljából versenyelőny egyidejű szerzésével a gyanútlan ügyfelek költségére történik, jó erkölcsbe ütköző szándékos károkozásnak minősül (a BGB 826. §-a).

Az, hogy a felperes a járművet nem közvetlenül az alperestől szerezte, alapvetően nem kérdőjelezi meg a megtévesztés és a jármű megszerzése közötti okozati összefüggést. A jármű forgalomba hozatalával ugyanis az alperes tudatosan, az értékesítési csatornáit bevonásával elindította az okozati láncolatot. A gyártó által történt, a jármű forgalomba hozatalával együtt járó hallgatólagos megtévesztés hatása továbbgyűrűzik, mivel ilyen információk tekintetében a járműkereskedő csupán a gyártó által közvetített információkat adja tovább, és a vevő e tekintetben bíz a gyártó által szolgáltatott információkban, valamint – akárcsak a jelen ügyben – a gyártó komolyságában. Az autókereskedő e tekintetben a közvetett elkövetőként eljáró alperes eszköze.

Az alperes eljárása következtében a felperesnek kára is keletkezett, amely már az előnytelen adásvételi szerződés megkötésében – amelyet egyébként nem kötött volna meg – megnyilvánul [omissis] [utalás a nemzeti ítélezési gyakorlatra].

A BGB-nek a 31. §-ával összefüggésben értelmezett 826. §-a szerinti szubjektív feltételek is teljesülnek. A felperes kellően alátámasztott állításait az alperes – tekintettel a rá háruló másodlagos bizonyítási teherre – ebben az összefüggésben érvényesen nem vitatta. [omissis] [utalás a nemzeti ítélezési gyakorlatra].

III.

A BGB-nek a 715/2007/EK rendelet 5. cikkének (2) bekezdésével összefüggésben értelmezett 823. §-ának (2) bekezdése szerinti jogellenes károkozásért való felelősség ügydöntő jelleggel azt feltételezi, hogy az előbb említett szabály mások védelmére szolgáló törvénynek minősül. Ugyanez érvényes a BGB-nek a járművek EK-jóváhagyásáról szóló rendelet 6. §-ának (1) bekezdésével és

27. §-ával összefüggésben értelmezett 823. §-ának (2) bekezdése szerinti felelősség esetében, amennyiben **[eredeti 7. o.]** e tekintetben fennáll egyáltalán a rendelkezés(ek) megsértése (lásd a II.2. pontot), ami először az előzetes döntéshozatalra előterjesztett első kérdésre adandó igenlő választ feltételez.

A szabálynak akkor célja mások védelme, ha legalább arra is szolgál, hogy védje a magánszemélyeket vagy személyek egyes csoportjait bizonyos jogi tárgyak megsértésével szemben. Kötelezettségek vagy tilalmak esetében a védett érdeknek, a megsértése módjának és a védett személyek körének kellően meghatározottnak kell lennie. Nem a törvény hatása, hanem annak tartalma és célja, valamint az bír jelentőséggel, hogy a törvény elfogadása során szándékában állt-e éppen a jogalkotónak a magánszemélyek számára biztosított olyan jogvédelem, amelyet az állítólagos jogsértés miatt igénybe vesznek. Az, hogy a jogi norma emellett vagy akár elsősorban a közérdeket tartja szem előtt, mindaddig nem jelent problémát, amíg a magánszemély védelme nem a szabály puszta visszaható hatása. Az egyéni kártérítési igény létrehozásának – legalábbis a felelősséget szabályozó jog átfogó rendszerének keretében – észszerűnek és elfogadhatónak kell lennie. A szabály teljes szabályozási összefüggésének átfogó értékelésével kell eldönteni, hogy erről van-e szó [omissis].

Ezenkívül a szabály védelmi célja korlátozza a kártérítési kötelezettséget. Csak azon egyenértékű és megfelelő kárkövetkezményekért áll fenn felelősség, amelyek azon kockázatok köréből erednek, amelyek elhárítása céljából a megsértett szabályt elfogadták. Az érvényesített kárnak belső összefüggésben kell állnia a károkozó által létrehozott veszélyhelyzettel; a „külső”, mintegy „véletlen” összefüggés nem elegendő. E tekintetben értékelő vizsgálat szükséges. Eszerint vizsgálni kell a megsértett szabály értelmét és hatályát, és tisztázni kell, hogy e szabálynak célja-e az érvényesített kár elhárítása.

Az, hogy a fent említett rendelkezések bírnak-e harmadik személyeket védő jelleggel, azaz hogy éppen az egyes autóvásárlók rendelkezési jogának és vagyonának védelmére is irányulnak-e, és hogy az olyan jármű megszerzése, amelybe tiltott hatástalanító berendezést építettek be, azon kockázatok köréből ered-e, amelyek elhárítása céljából a megsértett szabály(oka)t elfogadták, a német ítélkezési gyakorlatban a mai napig vitatott, miközben – amennyire megállapítható – a szabály védelmi célja szempontjából történő vizsgálat nagyrészt elmarad.

Az OLG ([Oberlandesgericht Braunschweig], braunschweigi regionális felsőbíróság) például – részletes indokolással – azt az álláspontot képviseli, hogy a fent említett rendelkezések nem minősülnek a BGB 823. §-ának (2) bekezdése értelmében vett mások védelmére szolgáló törvénynek **[eredeti 8. o.]**, mivel azok nem arra szolgálnak, hogy védjék valamely gépjármű megszerzőjének vagyonát, hanem céljuk a közúti közlekedés biztonsága, az egészség- és környezetvédelem, valamint az észszerű energiafelhasználás.

Ezzel szemben azt hozzák fel, hogy nem okoz kárt, ha a megsértett szabály elsősorban a közérdeket szolgálja ugyan, amennyiben az egyéni védelem – amiből a jelen ügyben ki kell indulni – nem pusztán visszaható hatás, hanem a szabály feladatkörébe sorolható [omissis]. Ezenkívül az uniós jogi szabályok területén figyelembe kell venni, hogy az uniós jog hatékony átültetése céljából ott is meg kell ítélni kártérítést, ahol a megsértett szabályok nem követnek egyéniesített védelmi célt [omissis]. Ezenkívül az egyéni védelem a 385/2009/EK rendelet mellékletében szereplő, a fent (II.2. pont) már említett funkció-megjelölésből is következik [omissis].

Az eljáró bírósági tanács nem tudja megállapítani, hogy – főképp a 2007/46/EK irányelv 18. cikke (1) bekezdésének, 26. cikke (1) bekezdésének és 46. cikkének elégséges átültetésére tekintettel, az uniós jogi alapelvek figyelembevételével és az Európai Unió Alapjogi Chartájának fényében – melyik értelmezés helyes, főképp mivel a két oldalon felhozott érvek mindenképpen figyelemreméltóak, néhány ponton azonban ellentmondásosak.

IV.

A BGB 826. §-a szerinti jogellenes károkozásért való felelősség is eleve olyan károkra korlátozódik, amelyek a megsértett kötelezettség vagy tilalom által biztosított védelem hatálya alá tartoznak [omissis]. Kártérítésre csak az jogosult, aki közvetlenül, jó erkölcsbe ütköző módon sérelmet szenved, vagy aki jó erkölcsbe ütköző módon harmadik személyként – nem csak a közvetlen károsulttal szükségszerű összefüggésben – kárt szenved [omissis].

Az a kérdés, hogy a jelen ügyben fennállóhoz hasonló helyzetekben korrigálni kell-e a felelősséget a védelem céljával kapcsolatos szempontok alapján, szintén vita tárgyát képezi, és e kérdést különbözőképpen válaszolják meg.

Ha e tekintetben nem közvetlenül a 715/2007/EK rendelet 5. cikke (2) bekezdése első mondatának, illetve a járművek EK-jóváhagyásáról szóló rendelet 6. és 27. §-ának megsértésére alapozunk, hanem a jó erkölcsbe ütköző magatartást kizárólag (éppen) a végső ügyfélnek a jármű forgalomba hozatalával összefüggő és tovább ható megtévesztésével indokoljuk, akkor a védelmi szempontok alapján történő korrekció nem szükséges, **[eredeti 9. o.]** mivel a megtévesztett személyt korlátlanul védeni kell, és a megtévesztésből eredő valamennyi kárt meg kell téríteni részére [omissis]. Ha ezzel szemben a tiltott hatástalanító berendezés alkalmazásával történő forgalomba hozatalt tekintjük irányadónak, akkor messzemenő egybeesés áll fenn a III. pontban felvetett kérdésekkel [omissis].

Az elszigetelt vizsgálat mindazonáltal kizárt. Egyetlen egységes esemény és átfogó terv végső soron elválaszthatatlan vonatkozásairól van szó. Ahogy a tiltott hatástalanító berendezéssel ellátott járműveknek a szándékolt célok elérése céljából történő (tömeges) forgalomba hozatala nem volt lehetséges a jóváhagyó hatóságok és a végső ügyfelek megtévesztése nélkül, úgy csalás sem képzelhető el csalárd tevékenység – mint a megtévesztés tárgya – nélkül. A kipufogógázokra

vonatkozó rendelkezések betartásával (be nem tartásával) kapcsolatos kérdés mellett ugyanis a megtévesztésnek nem volt további jelentéstartalma. A jó erkölcsbe ütközéssel kapcsolatos kifogás lényegét e tekintetben – és ennek megfelelően az eljáró bírósági tanács véleménye szerint – a kipufogógázokra vonatkozó szabályok megsértése képezi. Ennek alapján a BGB 826. §-a szerinti felelősség is csak akkor megalapozott, ha a kipufogógázokra vonatkozó szabályok célja az adott végső ügyfél nem csak közvetett védelme volt, és ezen ügyfelet éppen az érvényesített károkkal szemben is védelemben akarták részesíteni.

Ennélfogva annak eldöntése, hogy fennáll-e a BGB 826. §-a szerinti igény, az első kérdés a) pontjára (az első kérdésre adandó igenlő válasz esetén) és a második kérdésre adandó választól függ, nevezetesen attól, hogy a fent említett előírások rendelkeznek-e harmadik személyeket védő hatállyal, és hogy az olyan jármű végső ügyfél által történő megszerzése, amelybe tiltott hatástalanító berendezést építettek be, és/vagy amelyet érvényes megfeleléségi nyilatkozat nélkül helyeztek forgalomba, azon kockázatok köréből ered-e, amelyek elhárítása céljából a megsértett szabály(oka)t elfogadták.

V.

Az első kérdésnek, az első kérdés a) pontjának és a második kérdésnek a relevanciája nem szűnik meg abból az okból, hogy a kereset már azért eredményes, mert a felperes a BGB-nek az StGB 263. §-ának (1) bekezdésével összefüggésben értelmezett 823. §-ának (2) bekezdése szerinti igénnyel rendelkezik. Nem ez a helyzet ugyanis.

A védelmi célokkal kapcsolatos, a jelen ügyben is felmerülő megfontolásoktól eltekintve hiányoznak az ilyen igény tényállási feltételeinek teljesülésére vonatkozó elégséges érvek. **[eredeti 10. o.]**

Az StGB 263. §-a esetében olyan büntetőjogi szabályról van szó, amely egy bizonyos természetes személy konkrét cselekményét vagy mulasztását teszi büntetőjogi felelősségre vonás tárgyává. Jogi személy ellen nem lehet vádat emelni. Ennek megfelelően a felperesnek különösen azt kellett volna részletesen előadnia, hogy az igazgatóság mely tagja, mely képviselő vagy mely teljesítési segéd mikor és hol követett el konkrét megtévesztést, vagy kivel szemben rendelte azt el. E tekintetben nem releváns, hogy a felperes az alperesnél folytatott tevékenységekre való rálátás hiányában erre nem képes. Eltérően a BGB 826. §-a területétől, ahol polgári jogi kifogásról van szó, nem illetik meg a másodlagos bizonyítási teherre vonatkozó elvek (lásd a III.3. pontot) azt a felperest, aki büntetőjogi kifogásokat érvényesít egy jogi személy munkatársaival szemben, és erre alapozza azok polgári jogi felelősségét.

[omissis]