

Tunnistetiedot poistettu

Käännös

C-759/19 – 1

Asia C-759/19

Ennakkoratkaisupyyntö

Jättämispäivä:

16.10.2019

Ennakkoratkaisupyynnön esittänyt tuomioistuin:

Landgericht Gera (Saksa)

Ennakkoratkaisupyynnön esittämistä koskevan päätöksen tekemispäivä:

11.10.2019

Kantaja:

PG

Vastaaja:

Volkswagen AG

Landgericht Gera

[--]

Välipäätös

Asiassa

PG, [--] Remda-Teichel

kantajana,

[--]

vastaan

Volkswagen AG, [--] Wolfsburg

vastaajana,

joka koskee vahingonkorvausta,

Landgericht Geran 7. siviiliasioita käsittelevä jaosto [– –]

[– –] on tehnyt 11.10.2019 seuraavan

välipäätöksen:

[alkup. s. 2]

I. Asian käsittelyä lykätään.

II. Euroopan unionin tuomioistuimelle esitetään SEUT 267 artiklan perusteella seuraavat unionin oikeuden tulkintaa koskevat ennakkoratkaisukysymykset:

1. Onko kansallisen EY-tyyppihyväksyntäasetuksen (jäljempänä EG-FGV) 6 §:n 1 momenttia ja 27 §:n 1 momenttia tai direktiivin 2007/46/EY 18 artiklan 1 kohtaa ja 26 artiklan 1 kohtaa tulkittava siten, että valmistaja laiminlyö velvollisuutensa antaa voimassa oleva todistus EG-FGV:n 6 §:n 1 momentin mukaisesti (tai velvollisuutensa esittää direktiivin 2007/46/EY 18 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu vaatimuksenmukaisuustodistus), jos se on asentanut ajoneuvon asetuksen (EY) N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdassa ja 3 artiklan 10 alakohdassa tarkoitetun kielletyn estolaitteen, ja tällaisen ajoneuvon saattaminen markkinoille on ristiriidassa EG-FGV:n 27 §:n 1 momentissa tarkoitetun ajoneuvon markkinoille saattamista ilman voimassa olevaa vaatimustenmukaisuustodistusta koskevan kiellon (tai direktiivin 2007/46/EY 26 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun ajoneuvon myyntiä ilman voimassa olevaa vaatimustenmukaisuustodistusta koskevan kiellon) kanssa?

Jos edeltävään kysymykseen vastataan myöntävästi:

1a. Onko EG-FGV:n 6 ja 27 §:n tai direktiivin 2007/46/EY 18 artiklan 1 kohdan, 26 artiklan 1 kohdan ja 46 artiklan tarkoituksena suojella BGB:n 823 §:n 2 momentissa tarkoitettua muuta henkilöä ja juuri tämän toimintavapauden ja omaisuutensa osalta? Kuuluuko se, että ostaja ostaa ajoneuvon, joka on saatettu markkinoille ilman voimassa olevaa vaatimustenmukaisuustodistusta, niihin vaaroihin, joiden estämiseksi nämä oikeussäännöt on annettu?

2. Onko asetuksen (EY) N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan tavoitteena suojella myös loppuasiakasta juuri hänen toimintavapautensa ja omaisuutensa osalta? Kuuluuko se, että loppuasiakas ostaa ajoneuvon, johon on asennettu kielletty estolaite, niihin vaaroihin, joiden estämiseksi nämä oikeussäännöt on annettu?

Perustelut:

I.

1. Kantaja vaatii vastaajalta rikosoikeudellisen vastuun perusteella tämän valmistaman henkilöauton ostohinnan palauttamista niin sanotun VW-päästöskandaalin yhteydessä, käyttökorvauksella vähennettynä.
2. Tähänastisen tosiseikaston ja oikeusriidan tämänhetkisen vaiheen perusteella asiaa käsittelevä jaosto lähtee seuraavista tosiseikoista: **[alkup. s. 3]**

Kantaja osti 2.12.2012 [- -]:lta VW Caddy Maxi Trendline 2,01 TDI -merkkisen uuden henkilöauton 26 023,03 euron hintaan.

Edellä mainittu henkilöauto on varusteltu EA-189 -tyyppisellä moottorilla, jonka alkuperäinen ohjelmisto optimoi tyypipäästöarvot viranomaisten suorittamassa testissä, koska moottorissa on pakokaasujen uudelleenkierrätysjärjestelmä, jossa on kaksi ajotilaa. Ajotila 1 on tyypipäästöjen mukaan optimoitu ajotila, jossa pakokaasujen uudelleenkierrätysuhde on verrattain suuri, kun taas ajotilassa 0 hiukkassuodatin on optimoitu, jolloin pakokaasujen uudelleenkierrätysuhde on pienempi. Moottorin ohjauslaitteen ohjelmisto tunnistaa, onko ajoneuvo normaalissa tieliikenteessä vai testitilassa päästöarvojen määrittämiseksi. Testisyklin tai testitilan aikana asennettu ohjelmisto käyttää tyypipäästöjen osalta moottoriohjelman ajotilaa 1, joten tällä tavoin saavutetaan pienemmät typen oksidien arvot ja laissa säädetyt pakokaasu-arvot ja noudatetaan Euro 5-pakokaasustandardin mukaisia typen oksidien raja-arvoja. Todellisissa ajo-olosuhteissa tieliikenteessä ajoneuvoa käytetään sitä vastoin ajotilassa 0. Siinä yhteydessä syntyvät päästöarvot eivät vastaa vastaajan tämän ajoneuvon valmistajana vaatimustenmukaisuustodistuksessa ilmoittamia arvoja.

Estolaitteen asentaminen tapahtui vastaajan tietien ja sen määräyksestä ja vähintään johdon suostumuksella, ja tarkoituksena oli alentaa omia kustannuksia loppuasiakkaiden kustannuksella, maksimoida voitto suurilla myyntimäärillä sekä hankkia kilpailuetua kilpaileviin henkilöautonvalmistajiin nähden. Siihen tarvittava pahaa-aavistamattomien hyväksyntäviranomaisten ja loppuasiakkaiden erehdyttäminen tällaisen estolaitteen olemassaolosta ja lakisääteisten pakokaasusäännösten tosiasiallinen noudattamatta jättäminen olivat osa kokonaissuunnitelmaa.

Vastaavasti petetty (kauppiaansa vastaajan toimeksisaajana pettäjä) kantaja on ostanut ajoneuvon ja käyttänyt sitä yleiseen tieliikenteeseen. Kantaja ei olisi ostanut sitä, jos hän olisi tiennyt, että aineelliset hyväksymisedellytykset eivät täyttyneet ja sen vuoksi oli olemassa se vaara, että hän ei voisi käyttää ajoneuvoa (pitkään) tähän tarkoitukseen, koska sen käyttö kielletään.

Kantaja on käyttänyt ajoneuvoa sen ostamisesta lähtien. Sen kilometrimittari näytti 25.7.2019 lukemaa 93 000. **[alkup. s. 4]**

II.

Nyt käsiteltävässä asiassa kyseeseen tulee vain BGB:n 823 §:n 2 momentissa, luettuna yhdessä asetuksen (EY) N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan (ks. 1.) kanssa, BGB:n 823 §:n 2 momentissa, luettuna yhdessä EG-FGV:n 6 §:n 1 momentin ja 27 §:n 1 momentin (ks. 2) kanssa, sekä BGB:n 826 §:ssä (ks. 3) tarkoitettu vastaajan rikosoikeudellinen vastuu.

Asiassa on otettava huomioon seuraavat seikat:

1. Riidanalaiseen henkilöautoon on asennettu asetuksen (EY) N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdassa ja 3 artiklan 10 kohdassa tarkoitettu kielletty estolaite. Kraftfahrtbundesamtin (liittovaltion ajoneuvovirasto) tätä vastaava päätös on tullut lopulliseksi ja sillä on tältä osin sitova vaikutus siviilioikeudellisessa menettelyssä. Muilta osin asiaa käsittelevä jaosto noudattaa 8.1.2019 annetussa BGH:n ratkaisussa esitettyjä toteamuksia [– –] ja yhtyy niihin.

Toisin kuin vastaaja väittää, sen asentama ohjelmisto ei ole puhtaasti moottorin sisällä toteutettu toimenpide. Päästörajoitusjärjestelmien tehtävät muuttuvat ohjelmistoa käyttämällä. Kun ajoneuvo on testitilassa, käytetään uudelleenkierrätysjärjestelmässä ajotilaa 1, jossa tapahtuu suuri pakokaasujen uudelleenkierrätys alhaisilla tyypipäästöillä. Tällöin johdetaan takaisin moottoriin suurempi määrä typen oksideja kuin kierrätysjärjestelmän ajotilassa 0, jota käytetään normaalissa ajossa. Muutetun ajotilan avulla päästään siihen, että typpioksidipäästöt, jotka tulevat päästörajoitusjärjestelmään, ovat alhaisemmat kuin normaalissa ajokäytössä. Typen oksidit siis poistetaan mittauksesta. Tällöin päästörajoitusjärjestelmän toimintaa muutetaan, koska sen avulla saadut mittausarvot eivät vastaa normaalin ajokäytön mukaisia mittausarvoja.

Merkitystä ei myöskään ole vastaajan väitteellä siitä, että tosiasiallisen ajokäytön raja-arvot eivät ole relevantteja, koska lainsäätäjä on päättänyt raja-arvojen korottamisesta laboratorio-olosuhteissa. Tällä väitteellä voisi olla merkitystä, jos ajokäytön eri olosuhteet olisivat ainoa tekijä tyypipäästöjen eroissa. Näin ei juuri kuitenkaan ole. Ajokäytön eri olosuhteiden lisäksi kyseessä olevien ajoneuvojen osalta kyseessä on – jo vastaajan omakin väitteen perusteella – käytettyyn ohjelmistoon liittyvä – lainvastainen – lisätekijä, joka vaikuttaa käytetyn ajotilan muuttamisen avulla typpioksidipäästöihin. Vastaaja on ohjelmistoa käyttämällä poistunut oikeudellisesti sallitun toiminnan alueelta [– –][viittaus kansalliseen oikeuskäytäntöön].

2. Se, onko tässä yhteydessä rikottu myös EG-FGV:n 6 §:n 1 momenttia ja 27 §:ää, joiden perustana ovat direktiivin 2007/46 18 artiklan [alkup. s.5] 1 kohta ja 26 artiklan 1 kohta, riippuu vaatimustenmukaisuustodistuksen selvitysarvosta ja merkityksestä.

OLG Braunschweigin näkemyksen mukaan [– –] ratkaisevaa ei pitäisi olla se, vastaako tietty ajoneuvo oikeudellisia vaatimuksia, vaan se, että todistuksen laatii oikea valmistaja ja se on annettu hyväksynnän saaneelle tyyppille eli että selvitys

vastaa tiettyjä muodollisia vaatimuksia, vaikka sen sisältö olisi virheellinen. Kielletyn estolaitteen asentaminen ei siten vaikuta vaatimustenmukaisuustodistuksen voimassaoloon.

Päinvastaisen näkemyksen mukaan tällainen todistus sisältää samalla selvityksen siitä, että ajoneuvo täyttää kaikki sovellettavat unionissa voimassa olevat oikeussäännöt [– –], joten jos ajoneuvossa on kielletty estolaite, vaatimustenmukaisuustodistus on virheellinen ja siten pätemätön, ja sen vuoksi kyseessä on saattaminen markkinoille ilman voimassa olevaa todistusta (EG-FGV:n 27 §:n 1 momentin rikkominen) sekä EG-FGV:n 6 §:n 1 momentissa tarkoitetun voimassa olevan todistuksen antamista koskevan valmistajan velvoitteen laiminlyönti [– –].

Se, että muodollinen näkemys on paikkansapitämätön ja että vaatimustenmukaisuustodistuksella on päinvastaisen näkemyksen mukainen laajempi selvitysarvo, ilmenee jo asetuksen (EY) N:o 385/2009 liitteessä esitetystä tavoitteesta, jonka mukaan vaatimustenmukaisuustodistus ”on valmistajan ostajalle antama todistus siitä, että hankittu ajoneuvo on sen valmistushetkellä voimassa olevan Euroopan unionin lainsäädännön mukainen”.

Sitä, että vaatimustenmukaisuustodistuksen pätemättömyys johtuu kielletyn estolaitteen asentamisesta aiheutuneesta aineellisesta virheestä, ei tosin vielä ole todettu, mutta edellä mainittu tehtäväkuvaus pikemminkin puhuu sen puolesta kuin sitä vastaan, kun otetaan huomioon Eurooppa-oikeuden tulkintaperiaatteet.

Ensimmäiseen kysymykseen annettu vastaus on tämän vuoksi merkityksellinen sen ratkaisemiseksi, onko tässä asiayhteydessä ylipäänsä kysymys siitä, että vastaaja on rikkonut lakia niin, että se on rikosoikeudellisen vastuun perustana.

3. Sellaisen ajoneuvon markkinoille saattaminen, johon on tarkoituksellisesti asennettu [alkup. s. 6] kielletty estolaite tietoisesti vaieten lainvastaisesta ohjelmistosta, sekä siihen liittyvä lupaviranomaisten ja loppuasiakkaiden tietoinen erehdyttäminen sen osalta, että kaikki hyväksynnän edellytykset täyttyvät ja ajoneuvon käyttäminen tieliikenteessä on rajoituksitta sallittua, tavoitteena kustannusten pienentäminen ja voiton maksimoiminen suurten myyntilukujen ja samanaikaisen kilpailuedun avulla pahaa-aavistamattomien asiakkaiden kustannuksella, on hyvien tapojen vastaista tahallista vahingoittamista (BGB:n 826 §).

Se, että kantaja ei ole ostanut ajoneuvoa suoraan vastaajalta, ei tee erehdyttämisen ja ajoneuvon hankinnan välistä syy-yhteyttä kyseenalaiseksi. Saattamalla ajoneuvon markkinoille vastaaja on käynnistänyt tietoisesti syy-yhteyden jakelukanaviaan käyttämällä. Ajoneuvon markkinoille saattamiseen liittyvä tietoinen erehdyttäminen, johon valmistaja syyllistyy, vaikuttaa edelleen, koska tällaisten tietojen osalta ajoneuvon myyjä vain välittää valmistajalta saatuja tietoja ja ostaja luottaa tältä osin valmistajan antamiin tietoihin ja – kuten nyt

käsiteltävässä asiassa – valmistajan luotettavuuteen. Ajoneuvon myyjä on tältä osin välittömänä tekijänä toimivan vastaajan työkalu.

Vastaajan toiminnasta on kantajalle syntynyt myös vahinkoa, joka on havaittavissa epäedullisen ostosopimuksen tekemisessä, jota ei muutoin olisi tehty [– –] [viittaus kansalliseen oikeuskäytäntöön].

Myös BGB:n 826 §:n, luettuna yhdessä BGB:n 31 §:n kanssa, mukaiset subjektiiviset edellytykset ovat täyttyneet. Vastaaja ei ole voinut tehokkaasti kiistää kantajan riittävästi oikeaksi osoittamia väitteitä tässä asiayhteydessä, kun otetaan huomioon sitä koskeva toissijainen näyttötaakka [– –] [viittaus kansalliseen oikeuskäytäntöön].

III.

BGB:n 823 §:n 2 momentissa, luettuna yhdessä asetuksen (EY) N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan kanssa, tarkoitettu rikosoikeudellinen vastuu edellyttää asian ratkaisemiseksi merkityksellisellä tavalla, että viimeksi mainittu säännös on suojanormi. Sama pätee BGB:n 823 §:n 2 momentissa, luettuna yhdessä EG-FGV:n 6 §:n 1 momentin ja 27 §:n kanssa, tarkoitettuun vastuuseen siltä osin kuin – [alkup. s. 7] mikä ensinnäkin edellyttää ensimmäiseen kysymykseen annettavaa myönteistä vastausta – kyseessä on ylipäätään säännöksen/säännösten rikkominen (ks. II.2).

Normin tavoitteena on muiden suojeleminen, jos oikeussäännöllä pyritään myös vähintään suojelemaan yksityishenkilöitä tai yksittäisiä henkilöryhmiä tietyn oikeushyvän loukkaamista vastaan. Käskyjen ja kieltojen yhteydessä suojattu intressi, sen loukkaamistapa ja suojattujen henkilöiden piiri on oltava riittävästi määritetty. Ratkaiseva ei ole lain vaikutus, vaan sen sisältö ja tavoite sekä se, onko lainsäätäjällä tarkoittanut toimen antaessaan juuri yksittäisen henkilön oikeussuojaa, jollaista vaaditaan väitetyn rikkomisen vuoksi. Siitä, että oikeusnormin kohteena tämän lisäksi tai jopa ensisijaisesti on yleinen etu, ei ole haittaa niin kauan kuin yksittäisen henkilön suoja ei ole pelkkä heijastuma normista. Yksilöllisen oikeuden vahingonkorvaukseen on oltava ainakin vastuuta koskevan järjestelmän puitteissa järkevää ja mahdollista. Se, onko näin, on ratkaistava arvioimalla kattavasti koko kyseisen normin sääntelyllistä asiayhteyttä [– –]

Lisäksi vahingonkorvausvelvollisuutta rajoitetaan normin suojelutavoitteella. Korvausvastuu on olemassa vain sellaisten vastaavien ja asianmukaisten vahingon seurausten osalta, jotka perustuvat vaaroihin, joiden estämiseksi rikottu oikeussääntö on annettu. Vahingolla, johon vedotaan, on oltava sisäinen yhteys vahingonaiheuttajan aikaan saamaan vaaratilanteeseen; ”ulkoisen” ja samalla ”satunnainen” yhteys ei riitä. Tältä osin on suoritettava arvioiva tarkastelu. Tällöin on tutkittava rikotun oikeussäännön tarkoitusta ja ulottuvuutta sekä selvítettävä, onko tällä oikeussäännöllä tarkoitus estää vahinkoja, joihin vedotaan [– –].

Kysymys siitä, onko edellä mainituilla säännöksillä kolmansia osapuolia suojaava vaikutus, toisin sanoen onko sillä tarkoitus suojella juuri myös yksittäisten ajoneuvon ostajien toimintavapautta ja heidän omaisuuttaan, jolloin sellaisen ajoneuvon ostaminen, johon on asennettu kielletty estolaite, kuuluu vaaroihin, joiden estämiseksi rikotut oikeussäännöt on annettu, on tähänastisessa liittovaltion oikeuskäytännössä suuresti kiistanalainen, kun taas – ilmeisesti – normin suojelutavoitetta koskeva näkökohta jää yleensä tutkimatta.

OLG Braunschweig [– –] esittää kattavilla perusteluilla näkemyksen siitä, että edellä mainittuja säännöksiä ei tulisi pitää BGB:n 823 §:n 2 momentissa tarkoitettuna suojaavana lainsäädäntönä [**alkup. s. 8**], koska niiden tarkoituksena ei ole suojella ajoneuvon ostajan omaisuutta vaan niiden tavoitteena on korkea liikenneturvallisuuden taso, terveyden- ja ympäristönsuojelu ja järkiperäinen energian käyttö.

Tätä vastaan esitetään, ettei haittaa, jos rikotun oikeussäännön ensisijaisena tarkoituksena on yleisen edun suojeleminen, kun yksilön suojelu – joka on lähtökohtana nyt käsiteltävässä asiassa – ei ole pelkkä seurannaisvaikutus, vaan se on luokiteltava oikeussäännön tehtäviin. [– –] Unionin oikeuden oikeussääntöjen ulottuvuuden osalta on lisäksi otettava huomioon, että unionin oikeuden tehokkaan täytäntöönpanon varmistamiseksi vahingonkorvausvaatimukset on hyväksyttävä myös silloin, jos rikotuilla oikeussäännöillä ei ollut mitään erillistä suojelutavoitetta [– –]. Lisäksi yksilön suojelu ilmenee jo edellä (II.2.) mainitusta tehtävänkuvauksesta asetuksen N:o 385/2009 liitteessä [– –].

Ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin ei halua arvioida, mikä tulkinta on erityisesti direktiivin 2007/46/EY 18 artiklan 1 kohdan, 26 artiklan 1 kohdan ja 46 artiklan riittävän täytäntöönpanon kannalta oikea, kun otetaan huomioon unionin oikeuden periaatteet ja Euroopan unionin perusoikeuskirja, koska kummankin osapuolen esittämät argumentit ovat täysin huomioon otettavia, mutta tietyin kohdin ristiriitaisia.

IV.

Myös BGB:n 826 §:n mukainen rikosoikeudellinen vastuu rajoittuu vahinkoihin, jotka kuuluvat rikotun säännön tai kiellon suojan alaan [– –]. Oikeus korvaukseen on vain henkilöllä, jonka oikeuksia loukataan välittömästi hyvien tapojen vastaisesti tai jolle aiheutuu hyvien tapojen vastaisesti vahinkoa kolmantena osapuolena siten, että kyseessä eivät ole ainoastaan seurannaisvaikutukset välittömästi loukatulle henkilölle aiheutuneesta vahingosta [– –]

Kysymys siitä, onko korvausvastuuta muutettava nyt käsiteltävän kaltaisissa tilanteissa suojelun tarkoitukseen liittyvien näkökohtien perusteella, on sitä vastoin kiistanalainen ja siihen on vastattu eri tavoin.

Jos tältä osin ei nojauduta välittömästi asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan ensimmäisen virkkeen tai EG-FGV:n 6 ja 27 §:n rikkomiseen vaan hyvien

tapojen vastainen menettely perustuu yksinomaan ajoneuvon markkinoille saattamiseen liittyvään ja (nimenomaan myös) loppuasiakkaaseen kohdistuvaan jatkuvaan erehdyttämiseen, suojelunäkökohtien mukainen muutos ei ole mahdollinen, [alkup. s. 9] koska erehdyttämisen kohteeksi joutunutta on suojeltava rajoituksitta ja hänelle on korvattava kaikki erehdyttämisestä hänelle aiheutuneet vahingot. [– –] Jos sitä vastoin korostetaan nimenomaan sitä, että vastaaja on saattanut ajoneuvon markkinoille, vaikka siihen on asennettu kielletty estolaite, kyse on suuresta yhteneväisyydestä kohdassa III esiin tulleiden kysymysten kanssa [– –].

Erillinen tarkastelu ei kuitenkaan ole mahdollinen. Kyse on lopulta yhden tapahtuman ja kokonaistarkastelun erottamattomista näkökohdista. Kuten (massoittainen) kielletyllä estolaitteella varustettujen ajoneuvojen markkinoille saattaminen suunniteltujen tavoitteiden saavuttamiseksi ei ollut mahdollista ilman lupaviranomaisten ja ostajien erehdyttämistä, myöskään petos ilman manipulointia erehdyttämäväliseinä ei ole ajateltavissa. Erehdyttämisellä ei nimittäin olisi ollut muuta selvitysarvoa pakokaasusäännösten noudattamista/noudattamatta jättämistä koskevan kysymyksen lisäksi. Hyvien tapojen vastaisuutta koskevan väitteen ytimen muodostaa vastaavasti asiaa käsittelevän jaoston mielestä siinä yhteydessä pakokaasunormien rikkominen. Tästä syystä BGB:n 826 §:n mukainen vastuu on perusteltavissa vain silloin, jos pakokaasunormien tarkoituksena oli loppuasiakkaan suojeleminen muina kuin seurannaisvaikutuksina ja tätä oli tarkoitus suojella myös juuri niiltä vahingoilta, joihin on vedottu.

Kysymyksiin 1a (edellyttäen, että kysymykseen 1 vastataan myöntävästi) ja 2 annettavasta vastauksesta riippuu tämän vuoksi ratkaisevasti myös se, onko olemassa BGB:n 826 §:ään perustuva oikeus, nimittäin se, onko edellä mainituilla säännöksillä kolmansia osapuolia suojaava vaikutus, jolloin se, että loppuasiakkaat ostavat ajoneuvon, johon on asennettu kielletty estolaite ja/tai joka on saatettu markkinoille ilman voimassa olevaa vaatimustenmukaisuustodistusta, kuuluu vaaroihin, joiden estämiseksi rikottu oikeussääntö/rikotut oikeussäännöt on annettu.

V.

Kysymysten 1, 1a ja 2 merkityksellisyys ratkaisun kannalta ei lakkaa sen vuoksi, että kanne menestyy jo sillä perusteella, että kantajalla on BGB:n 823 §:n 2 momenttiin, luettuna yhdessä StGB:n 263 §:n 1 momentin kanssa, perustuva oikeus. Näin ei nimittäin ole.

Myös tämän osalta esiin tulevien suojelutavoitenäkökohtien lisäksi puuttuvat riittävät perustelut tällaista oikeutta koskevan tosiseikaston täyttymisestä.

StGB:n 263 § on rikosoikeudellinen normi, jolla tehdään tietyn luonnollisen henkilön toiminta tai laiminlyönti rangaistavaksi. Oikeushenkilöä vastaan ei voida esittää rangaistusvaatimuksia. Kantajan olisi vastaavasti pitänyt osoittaa erityisesti, kuka yrityksen johtokunnan jäsenistä, kuka sen edustajista tai kuka sen

työntekijöistä syyllistyi konkreettiseen erehdyttämiseen ja milloin ja missä näin tapahtui taikka kenelle käsky tästä olisi annettu. Tältä osin merkitystä ei ole sillä, että kantaja ei voi tehdä näin, koska hän ei voi saada tietoa vastaajan yhtiön sisäisestä toiminnasta. Toisin kuin BGB:n 826 §:n soveltamisalalla, jossa on kyse siviilioikeudellisista vaatimuksista, sellaisen kantajan hyväksi, joka esittää rikosoikeudellisia vaatimuksia oikeushenkilön työntekijää vastaan ja tukeutuu tässä sen siviilioikeudelliseen vastuuseen, ei sovelleta toissijaisen näyttötaakan periaatetta (vrt. III.3.)

[- -]

TYÖASIAKIRJA