

## Anonimizuota versija

Vertimas

C-759/19 – 1

**Byla C-759/19**

**Prašymas priimti prejudicinį sprendimą:**

**Gavimo data:**

2019 m. spalio 16 d.

**Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas:**

*Landgericht Gera* (Vokietija)

**Nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą priėmimo data:**

2019 m. spalio 11 d.

**Ieškovė:**

PG

**Atsakovė:**

*Volkswagen AG*

---

***Landgericht Gera*** (Gėros apygardos teismas)

<...>

**Nutartis**

Byloje:

**PG**, <...> Remda-Teichelis,

– ieškovas,

<...>

prieš

***Volkswagen AG***, <...> Vofsburgas,

– atsakovę,

dėl žalos atlyginimo

*Landgericht Gera* 7-oji civilinių bylų kolegija <...>

<...> 2019 m. spalio 11 d.

**nutarė:**

**(orig. p. 2)**

I. Sustabdyti bylos nagrinėjimą.

II. Pagal SESV 267 straipsnį pateikti Europos Sąjungos Teisingumo Teismui (ESTT) šiuo prejudicinius klausimus dėl Bendrijos teisės išaiškinimo:

1. Ar EG-FGV 6 straipsnio 1 dalis, 27 straipsnio 1 dalis arba Direktyvos 2007/46/EB 18 straipsnio 1 dalis ir 26 straipsnio 1 dalis turi būti aiškinamos taip, kad gamintojas pažeidžia savo pareigą išduoti galiojantį liudijimą pagal EG-FGV 6 straipsnio 1 dalį (arba savo pareigą pateikti atitikties liudijimą pagal Direktyvos 2007/46/EB 18 straipsnio 1 dalį), įrengdamas transporto priemonėje draudžiamą išderinimo įtaisą, kaip tai suprantama pagal Reglamento (EB) Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalį ir 3 straipsnio 10 punktą, ir tokios transporto priemonės pateikimu į rinką pažeidžiamas draudimas pateikti į rinką transporto priemonę be galiojančio atitikties liudijimo pagal EG-FGV 27 straipsnio 1 dalį (arba draudimas parduoti neturint galiojančio atitikties liudijimo pagal Direktyvos 2007/46/EB 26 straipsnio 1 dalį)?

Jeigu atsakymas būtų teigiamas:

1a. Ar EG-FGV 6 ir 27 straipsniais arba Direktyvos 2007/46/EB 18 straipsnio 1 dalimi, 26 straipsnio 1 dalimi ir 46 straipsniu taip pat siekiama ginti kitą asmenį, kaip tai suprantama pagal *Bürgerliches Gesetzbuch* (Civilinis kodeksas, toliau – BGB) 823 straipsnio 2 dalį, visų pirma jo pasirinkimo laisvę ir turtą? Ar transporto priemonės, kuri buvo pateikta į rinką be galiojančio atitikties liudijimo, įsigijimas, kai ją įsigyja galutinis vartotojas, patenka į grėsmių, kurioms užkardyti buvo priimtos šios normos, sritį?

2. Ar Reglamento (EB) Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalimi taip pat siekiama apsaugoti būtent galutinį vartotoją, visų pirma jo pasirinkimo laisvę ir turtą? Ar transporto priemonės, kurioje įrengtas draudžiamas išderinimo įtaisas, įsigijimas, kai ją įsigyja galutinis vartotojas, patenka į grėsmių, kurioms užkardyti buvo priimta ši norma, sritį?

**Motyvai**

## I.

1. Remdamasis deliktine atsakomybe, ieškovas kilus vadinamajam išmetamųjų dujų skandalui reikalauja iš atsakovės grąžinti jos pagaminto lengvojo automobilio pirkimo kainą išskaičius kompensaciją už naudojamąsi.

2. Pagal esamą padėtį ir ginčo dalyką kolegija remiasi šiomis faktinėmis aplinkybėmis: **(orig. p. 3)**

2012 m. gruodžio 2 d. ieškovas įsigijo iš <...> naują lengvąjį automobilį *VW Caddy Maxi Trendline*, 2,0l TDI, už 26 023,03 EUR kainą.

Lengvajame automobilyje yra įrengtas EA 189 tipo variklis, kurio autentiška variklio programinė įranga padėjo sumažinti išskiriamų azoto teršalų kiekį valdžios institucijoms atliekant bandymus, nes variklyje įrengta dviem režimais veikianti išmetamųjų dujų recirkuliacijos sistema. 1 režimas yra azoto teršalų mažinimo režimas, kurio išmetamųjų dujų recirkuliacijos norma gana didelė, 0 režimas – kietųjų dalelių teršalų mažinimo režimas, kurio išmetamųjų dujų recirkuliacijos norma yra mažesnė. Variklio valdymo įtaiso programinė įranga atpažįsta, ar su transporto priemone dalyvaujama įprastame eisme, ar ji yra ant techninių bandymų stendo siekiant nustatyti išmetamųjų teršalų kiekį. Įdiegta programinė įranga per bandomąjį ciklą ar bandymą stende išsiskiriant azoto teršalams paleidžiama 1 režimo variklio programa, taip pasiekiamas mažesnis azoto oksidų kiekis ir išlaikomos teisės aktuose nustatytos išmetamųjų dujų ir pagal Euro 5 išmetamųjų teršalų standartą nustatytos ribinės vertės. Kai dalyvaujama eisme, realiomis važiavimo sąlygomis transporto priemonė veikia 0 režimu. Tokiais atvejais išmetami teršalų kiekiai neatitinka atsakovės, kaip šios transporto priemonės gamintojos, atitikties liudijime nurodytų verčių.

Atsakovė sumontavo išderinimo įtaisą sąmoningai, vykdydama valdybos nurodymą ar bent valdybai pritarus, siekdama sumažinti savo kaštus galutinių vartotojų sąskaita, gauti kuo didesnę pelną iš masinio pardavimo ir įgyti konkurencinį pranašumą prieš besivaržančius transporto priemonių gamintojus. Siekis suklaidinti apgaulės neįtariančias patvirtinimą išduodančias institucijas ir galutinius vartotojus dėl tokio išderinimo įtaiso egzistavimo ir iš tikrųjų nesilaikyti teisinių nuostatų dėl išmetamųjų teršalų buvo bendro plano dalis.

Atitinkamai (platintojo, kaip atsakovės įrankio) suklaidintas ieškovas įsigijo transporto priemonę, siekdamas dalyvauti su ja viešajame eisme. Ieškovas nebūtų jos pirkęs, jei būtų žinojęs, kad materialinės registravimo sąlygos netenkinamos, todėl kyla rizika, kad jis (ilgainiui) negalės naudotis transporto priemone pirmiau nurodytu tikslu, nes jos eksploatacija turės būti nutraukta.

Ieškovas naudoja transporto priemonę nuo pirkimo dienos. 2019 m. liepos 25 d. transporto priemone buvo nuvažiuota 93 000 kilometrų. **(orig. p. 4)**

## II.

Šioje byloje gali būti nagrinėjama tik deliktinė atsakovės atsakomybė pagal BGB 823 straipsnio 2 dalį, siejamą su Reglamento (EB) Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalimi (žr. 1), pagal BGB 823 straipsnio 2 dalį, siejamą su EG-FGV 6 straipsnio 1 dalimi, 27 straipsnio 1 dalimi (žr. 2), ir BGB 826 straipsnį (žr. 3).

Atitinkami pagrindai, kuriais remiamasi, yra tokie:

1. Nagrinėjamame lengvajame automobilyje yra sumontuotas neteisėtas išderinimo įtaisas, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalį ir 3 straipsnio 10 punktą. Atitinkamas *Kraftfahrtbundesamt* (Motorinių transporto priemonių federalinė tarnyba) sprendimas yra galutinis ir sukelia privalomus teisinius padarinius civiliniame procese. Be to, kolegija remiasi atitinkamais BGH argumentais 2019 m. sausio 8 d. nutartyje <...> ir jiems pritaria.

Priešingai nei teigia atsakovė, jos naudojama programinė įranga nėra tik variklio sandaros patobulinimas. Naudojant programinę įrangą pakeičiamos išmetamųjų teršalų kontrolės sistemos funkcijos. Esant transporto priemonei ant techninių bandymų stendo naudojamas išmetamųjų dujų recirkuliacijos 1 režimas, kurio išmetamųjų dujų recirkuliacija didesnė, išsiskiria mažiau azoto oksidų. Taip į variklį gražinama daugiau azoto oksidų nei veikiant išmetamųjų dujų recirkuliacijos 0 režimu, kuris paprastai įjungiamas įprastomis važiavimo sąlygomis. Režimo pakeitimas leidžia užtikrinti, kad išmetamųjų teršalų kontrolės sistemą pasiektų mažiau išmetamųjų azoto oksidų, nei jų išmetama įprastomis važiavimo sąlygomis. Taigi azoto oksidai pašalinami iš matavimo. Taip pakeičiama išmetamųjų teršalų kontrolės sistemos funkcija, nes gauti matavimo rezultatai neatitinka įprastomis važiavimo sąlygomis išmetamo kiekio.

Atsakovės argumentas, kad ribinės vertės tikromis važiavimo sąlygomis nėra svarbios, nes teisės aktų leidėjas nusprendė nustatyti ribines vertes laboratorijos sąlygomis, taip pat neturi reikšmės. Šis argumentas galėtų būti reikšmingas, jei skirtingos važiavimo sąlygos būtų vienintelis skirtingą išmetamą NOx kiekį lemiantis veiksnys. Tačiau būtent taip ir nėra nagrinėjamu atveju. Kitas veiksnys šalia skirtingų važiavimo sąlygų, kaip nurodė ir pati atsakovė, yra neteisėtai naudojama programinė įranga nagrinėjamose transporto priemonėse; dėl naudojamo režimo pakeitimo šis veiksnys daro įtaką išmetamam NOx kiekiui. Naudodama programinę įrangą, atsakovė peržengė teisėtumo ribas <...> [nuoroda į nacionalinių teismų jurisprudenciją].

2. Atsakymas į klausimą, ar taip pat pažeidžiamos EG-FGV 6 straipsnio 1 dalies ir 27 straipsnio nuostatos, kurios yra grindžiamos (**orig. p. 5**) Direktyvos 2007/46 18 straipsnio 1 dalimi ir 26 straipsnio 1 dalimi, priklauso nuo atitikties liudijimo aiškinamojo turinio ir reikšmingumo.

*Oberlandesgericht Braunschweig* (Braunšveigo aukštesnysis apygardos teismas) nuomone, <...> neturi reikšmės, ar konkreti transporto priemonė atitinka teisinius

reikalavimus, svarbu vien tai, kad liudijimą būtų išdavęs tikrasis gamintojas ir kad jis būtų priskirtas patvirtintam tipui, t. y. kad pareiškimas atitiktų tam tikrus formalius reikalavimus, net jei jo turinys būtų neteisingas. Dėl šios priežasties draudžiamo išderinimo įtaiso įrengimas neturi įtakos atitikties liudijimo galiojimui.

Remiantis priešinga nuomone, toks liudijimas kartu laikomas pareiškimu, jog transporto priemonė atitinka visus taikytinus galiojančius Sąjungos teisės aktus <...>, o tai reiškia, kad esant draudžiamam išderinimo įtaisui atitikties liudijimas yra neteisingas, taigi negaliojantis, todėl transporto priemonė laikoma pateikta į rinką be galiojančio liudijimo (EG-FGV 27 straipsnio 1 dalies pažeidimas), be to, pažeidžiama gamintojo pareiga išduoti galiojantį liudijimą pagal EG-FGV 6 straipsnio 1 dalį <...>.

Iš Reglamento Nr. 385/2009 priede nustatyto tikslo, pagal kurį atitikties liudijimas yra „transporto priemonės gamintojo pareiškimas pirkėjui, siekiant jį užtikrinti, kad įsigyta transporto priemonė atitinka teisės aktus, galiojusius Europos Sąjungoje tuo momentu, kai ji buvo pagaminta“, matyti, kad formalus požiūris yra netinkamas, o atitikties liudijimo aiškinimo turinys, kaip nurodyta, platesnis.

Tiesa, tai dar nereiškia, kad dėl įrengto draudžiamo išderinimo įtaiso iš esmės neteisinga atitikties liudijimas automatiškai netenka galios; vis dėlto pirmiau nurodytas funkcijos aprašymas, ypač atsižvelgiant į Europos Sąjungoje taikomus aiškinimo principus, labiau patvirtina, nei paneigia tokią išvadą.

Taigi atsakymas į pirmąjį klausimą yra svarbus siekiant nustatyti, ar tokiomis aplinkybėmis atsakovė apskritai pažeidė teisės normą ir taip sukūrė pagrindą deliktinei atsakomybei.

3. Transporto priemonės, kurioje tikslingai įrengtas draudžiamas išderinimo įtaisas, pateikimas į rinką (**orig. p. 6**) sąmoningai nutylint apie neteisėtą programinę įrangą, kaip ir su juo susijęs numanomas patvirtinimą išduodančių institucijų ir galutinių vartotojų suklaudinimas, kad visos patvirtinimo sąlygos tenkinamos ir transporto priemonės eksploatavimas kelių eisme leidžiamas be apribojimų, siekiant sumažinti kaštus ir padidinti pelną didele pardavimo apimtimi, kartu įgyjant konkurencinį pranašumą apgaulės neįtariančio kliento sąskaita, laikoma žala sukėlusia gerai moralei prieštaraujančia tyčine veika (BGB 826 straipsnis).

Aplinkybė, kad ieškovas įsigijo transporto priemonę ne tiesiogiai iš atsakovės, *a priori* nepaneigia priežastinio ryšio tarp apgaulės ir transporto priemonės įsigijimo. Atsakovė sąmoningai pradėjo priežastinę seką pateikdama transporto priemonę į rinką ir naudodamasi jai teikiamomis platinimo paslaugomis. Su transporto priemonės pateikimu į rinką susijusios numanomos apgaulės poveikis nenutrūksta, nes transporto priemonių platintojas, kalbant apie tokius duomenis, tik perduoda toliau gamintojo perteiktas žinias, o pirkėjas šiuo požiūriu pasitiki gamintojo informacija ir, kaip yra šiuo atveju, gamintojo patikimumu.

Automobilių pardavėjas šiuo aspektu yra netiesiogiai kaip bendrininkė veikiančios atsakovės įrankis.

Atsakovės veiksmai sukėlė ieškovui žalą, apie kurią galima spręsti vien iš nepalankios pirkimo–pardavimo sutarties, kuri kitomis aplinkybėmis nebūtų buvusi sudaryta <...>, sudarymo [nuoroda į nacionalinių teismų jurisprudenciją].

Taip pat yra įvykdytos subjektyvios BGB 826 straipsnio, siejamo su BGB 31 straipsniu, sąlygos. Atsakovė tinkamai neginčijo pakankamai pagrįstų ieškovo argumentų šiuo klausimu atsižvelgdama į jai tenkančią antrinę pareigą nurodyti aplinkybes. <...> [nuoroda į nacionalinių teismų jurisprudenciją]

### III.

Sprendimui dėl deliktinės atsakomybės pagal BGB 823 straipsnio 2 dalį, siejamą su Reglamento (EB) Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalimi, priimti būtina, kad minėta norma būtų laikoma apsaugos norma. Tas pats *mutatis mutandis* taikoma ir atsakomybei pagal BGB 823 straipsnio 2 dalį, siejamą su EG-FGV 6 straipsnio 1 dalimi, 27 straipsnio 1 dalimi, jei – (**orig. p. 7**) visų pirma tam būtina, kad į pirmąjį prejudicinį klausimą būtų atsakyta teigiamai – šiuo klausimu apskritai pažeidžiama teisės nuostata (nuostatos) (žr. II.2.).

Tam tikra norma yra skirta apsaugai, jei ja siekiama bent jau taip pat apsaugoti privačius asmenis ar atskiras asmenų grupes nuo tam tikrų teisinių gėrių pažeidimo. Reikalavimuose ir draudimuose turi būti pakankamai tiksliai apibrėžtas saugomas interesas, jo pažeidimo pobūdis ir saugomų asmenų ratas. Lemiamą reikšmę turi ne įstatymo poveikis, o jo turinys ir tikslas, taip pat aplinkybė, ar teisės aktų leidejas, priimdamas šį įstatymą, siekė būtent tokios teisinės apsaugos privatiems asmenims, kurią prašoma užtikrinti dėl tariamo pažeidimo. Nėra blogai, kai pažeistomis normomis taip pat arba net visų pirma siekiama tenkinti bendruosius interesus, jei privataus asmens apsauga nėra vien normos pasekmė. Individualus reikalavimas atlyginti žalą turi būti protingas ir pagrįstas bent atsižvelgiant į visą taikytiną civilinės atsakomybės sistemą. Ar taip yra šiuo atveju, turi būti sprendžiama išsamiai įvertinus visą normos reglamentavimo kontekstą <...>.

Be to, pareiga atlyginti žalą yra ribojama normos apsaugos tikslo. Atsakomybė kyla tik dėl tų lygiaverčių ir adekvačių žalingų pasekmių, kurios kyla iš grėsmių, kurioms užkardyti buvo priimta pažeista norma, srities. Nurodyta žala turi būti iš esmės susijusi su žala padariusio asmens sukelta grėsminga situacija; nepakanka „išorinio“, tarsi „atsitiktinio“ ryšio. Šiuo klausimu būtinas vertinamasis požiūris. Svarbu išnagrinėti pažeistos normos prasmę ir taikymo sritį ir išsiaiškinti, ar šia norma buvo siekiama apsaugoti nuo nurodomos žalos. <...>

Vokietijos federacinių teismų jurisprudencijoje iki šiol nesutariama, ar minėtos nuostatos gali padėti apsaugoti trečiųjų asmenų interesus, t. y. ar šiomis nuostatomis taip pat saugotina individualių automobilių pirkėjų pasirinkimo laisvė

ir jų turtas, be to, ar transporto priemonės, kurioje įrengtas draudžiamas išderinimo įtaisas, įsigijimas patenka į grėsmių, kurioms užkardyti buvo nustatytos pažeistos normos, sritį, nors vertinimas normos apsaugos tikslo požiūriu, kiek matyti, dažniausiai neatliekamas.

*Oberlandesgericht Braunschweig* <...>, pavyzdžiui, išsamiai pagrįsdamas savo nuomonę, teigia, kad minėtos nuostatos nelaikytinos apsaugos normomis, kaip tai suprantama pagal BGB 823 straipsnio 2 dalį (**orig. p. 8**), nes jų tikslas nėra apsaugoti transporto priemonės įgijėjo turtą, jomis veikiau siekiama užtikrinti kelių eismo saugumą, sveikatos apsaugą, aplinkos apsaugą ir energijos vartojimo efektyvumą.

Kita vertus, tvirtinama, jog nėra blogai, kai pažeistomis normomis visų pirma siekiama tenkinti bendruosius interesus, jei privataus asmens apsauga, kaip galima spręsti šioje byloje, priskirtina minėtos normos funkcijų sričiai ir nėra vien jos pasekmė <...>. Be to, kiek tai susiję su Europos Sąjungos normomis, reikia pažymėti, kad reikalavimai atlyginti žalą siekiant užtikrinti veiksmingą Europos Sąjungos teisės įgyvendinimą pripažintini ir tuo atveju, kai pažeistomis normomis nėra siekiama individualios apsaugos tikslo. <...> Apie individualią apsaugą taip pat galima spręsti iš jau minėto funkcijos aprašymo Reglamento Nr. 385/2009 priede.

Kolegija negali įvertinti, kuris aiškinimas yra teisingas, visų pirma atsižvelgiant į pakankamą Direktyvos 2007/46/EB 18 straipsnio 1 dalies, 26 straipsnio 1 dalies ir 46 straipsnio įgyvendinimą, laikantis Europos teisės principų ir remiantis Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartija, juo labiau kad abiejų pusių argumentai tikrai svarbūs, bet tam tikrais klausimais priešaringi.

#### IV.

Deliktinė atsakomybė pagal BGB 826 straipsnį taip pat nuo pat pradžių ribojama žala, kurią apima pažeisto reikalavimo ar draudimo apsaugos sritis <...>. Teisę į kompensaciją turi tik asmuo, tiesiogiai nukentėjęs dėl prieštaravimo gerai moralei, arba asmuo, dėl prieštaravimo gerai moralei patiriantis žalą kaip trečioji šalis, ne tik kaip tiesiogiai nukentėjusiojo atspindys <...>.

Klausimas, ar atsakomybė tokiais atvejais, kaip nagrinėjamas, turi būti koreguojama atsižvelgiant į tikslą apsaugoti, taip pat vertinamas priešaringai ir nuomonės šiuo klausimu išsiskiria.

Tiesiogiai nesiejant gerai moralei prieštaraujančių veiksmų su Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies pirmo sakinio arba EG-FGV 6 ir 27 straipsnių pažeidimu, bet grindžiant juos tik (būtent) galutinio vartotojo klaidinimu, susijusiu su transporto priemonės pateikimu į rinką ir turinčiu tęstinį poveikį, korekcija apsaugos tikslais nėra būtina atsižvelgiant į tai, kad (**orig. p. 9**) suklaidintasis turi būti visapusiškai ginamas ir jam turi būti atlyginta visa dėl klaidinimo patirta žala <...>. Jei vis dėlto visų pirma akcentuojamas pateikimas į rinką naudojant

draudžiamą išderinimo įtaisą, tai iš esmės tolygu III dalyje nurodytiems klausimams. <...>.

Vis dėlto negalima vertinti atskirai. Kalbama apie neatskiriamus bendro proceso ir bendro plano aspektus. Taip, kaip siekiant numatytų tikslų buvo neįmanoma nesuklaidinus patvirtinimą išduodančių institucijų ir galutinių vartotojų (masiškai) pateikti į rinką transporto priemonių, kuriose įrengtas draudžiamas išderinimo įtaisas, taip klaidinimas negali būti įsivaizduojamas be manipuliavimo kaip apgaulės dalyko. Klastojimo turinys buvo aiškinamas tik kaip teisinių nuostatų dėl išmetamųjų teršalų laikymasis (nesilaikymas). Kaltinimo dėl moralės normų pažeidimo pagrindas, kolegijos nuomone, yra išmetamųjų teršalų standartų nesilaikymas. Atsižvelgiant į tai, atsakomybė gali būti grindžiama BGB 826 straipsniu taip pat tik su sąlyga, kad išmetamųjų teršalų standartų tikslas nėra vien refleksinė atitinkamo galutinio vartotojo apsauga ir kad vartotojas visų pirma turėjo būti apsaugotas nuo nurodomos žalos.

Dėl šios priežasties iš esmės nuo atsakymo į pirmojo klausimo a dalį ir į antrąjį klausimą (su sąlyga, kad į pirmąjį prejudicinį klausimą bus atsakyta teigiamai) priklauso ir sprendimas, ar pagal BGB 826 straipsnį yra įgyta teisė, t. y. ar minėtomis teisės nuostatomis gali būti saugomi tretieji asmenys, taip pat ar transporto priemonę, kurioje įrengtas draudžiamasis išderinimo įtaisas ir (arba) kuri buvo pateikta į rinką be galiojančio atitikties liudijimo, įsigyjantis galutinis vartotojas patenka į grėsmių, kurioms užkardyti buvo nustatytos pažeistos normos, sritį.

V.

Pirmasis klausimas, pirmojo klausimo a dalis ir antrasis klausimas nepraranda savo svarbos sprendimo priėmimui atsižvelgiant į tai, jog ieškinyis patenkinamas vien todėl, kad ieškovui suteikta teisė pagal BGB 823 straipsnio 2 dalį, siejamą su *Strafgesetzbuch* (Baudžiamasis kodeksas, toliau – *StGB*) 263 straipsnio 1 dalimi. Šiuo atveju taip nėra.

Išskyrus šioje byloje neišvengiamai kylančius samprotavimus, susijusius su tikslu apsaugoti, nėra pakankamai duomenų, patvirtinančių, kad tokios teisės suteikimo sąlygos yra tenkinamos. **(orig. p. 10)**

*StGB* 263 straipsnis yra baudžiamosios teisės norma, kuria tam tikram fiziniam asmeniui inkriminuojama konkreti veika ar neveikimas. Juridiniam asmeniui baudžiamasis kaltinimas negalimas. Taigi ieškovas būtų turėjęs argumentuotai nurodyti, kuris valdybos narys, atstovas ar įgaliotinis kada, kur, kokius konkrečius klaidinimo veiksmus atliko arba kam nurodė juos atlikti. Šiuo atveju nesvarbu, kad ieškovas, kuris nėra susipažinęs su atsakovės veiklos procesais, neturi tokios galimybės. Kitaip nei BGB 826 straipsnio taikymo atveju, kai kaltinama pagal civilinę teisę, ieškovui, pareiškiančiam kaltinimus juridinio asmens darbuotojams pagal baudžiamąją teisę ir jais grindžiančiam civilinę atsakomybę, nėra naudingi antrinės pareigos nurodyti aplinkybes principai (žr. III.3.).





DARBINIS VERTINMAS