

Anonimizētā versija

Tulkojums

C-759/19 – 1

Lieta C-759/19

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu

Iesniegšanas datums:

2019. gada 16. oktobris

Iesniedzējtiesa:

Landgericht Gera (Vācija)

Datums, kurā pieņemts iesniedzējtiesas nolēmums:

2019. gada 11. oktobris

Prasītājs:

PG

Atbildētāja:

Volkswagen AG

Landgericht Gera [Gēras apgabaltiesas]

[..]

lēmums

lietā

PG, [..] Remda–Teihele [*Remda–Teichel*]

– prasītājs –

[..]

pret

Volkswagen AG, [..] Volfsburga

– atbildētāja –

par zaudējumu atlīdzināšanu

Landgericht Gera 7. Civillietu palāta [..]

[..] 2019. gada 11. oktobrī

n o l ē m a:

[oriģ. 2. lpp.]

I. Apturēt tiesvedību.

II. Saskaņā ar LESD 267. pantu uzdot Eiropas Savienības Tiesai prejudiciāla nolēmuma sniegšanai šādus jautājumus par Kopienu tiesību interpretāciju:

1) Vai *EG-FGV* 6. panta 1. punkts, 27. panta 1. punkts vai Direktīvas 2007/46/EK 18. panta 1. punkts, 26. panta 1. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka ražotājs pārkāpj savu pienākumu izsniegt derīgu sertifikātu saskaņā ar *EG-FGV* 6. panta 1. punktu (vai savu pienākumu izsniegt atbilstības sertifikātu saskaņā ar Direktīvas 2007/46/EK 18. panta 1. punktu), ja tas transportlīdzeklī ir iebūvējis neatļautu pārveidošanas ierīci Regulas (EK) Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta, 3. panta 10. punkta izpratnē, un ar šāda transportlīdzekļa nodošanu ekspluatācijā tiek pārkāpts aizliegums nodot ekspluatācijā transportlīdzekli bez derīga atbilstības sertifikāta saskaņā ar *EG-FGV* 27. panta 1. punktu (vai aizliegums pārdot bez derīga atbilstības sertifikāta saskaņā ar Direktīvas 2007/46/EK 26. panta 1. punktu)?

Ja atbilde ir apstiprinoša:

1.a) Vai *EG-FGV* 6. un 27. panta vai Direktīvas 2007/46/EK 18. panta 1. punkta, 26. panta 1. punkta un 46. panta mērķis ir aizsargāt citu personu *BGB* 823. panta 2. punkta izpratnē un it īpaši arī attiecībā uz tā rīcības brīvību un īpašumu? Vai galalietotāja tāda transportlīdzekļa iegāde, kas ir nodots ekspluatācijā bez derīga atbilstības sertifikāta, ietilpst riska jomā, kura novēršanai tika pieņemtas šīs normas?

2) Vai Regulas (EK) Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta mērķis ir aizsargāt tieši arī galalietotāju un, proti, arī attiecībā uz tā rīcības brīvību un īpašumu? Vai galalietotāja tāda transportlīdzekļa iegāde, kurā ir iebūvēta neatļauta pārveidošanas ierīce, ietilpst riska jomā, kura novēršanai tika pieņemta šī norma?

Pamatojums:

I.

1. Prasītājs, pamatojoties uz atbildību par neatļautu darbību, lūdz atbildētāju atmaksāt pirkuma cenu par vieglo transportlīdzekli, ko tā ražojusi, tā dēvētā VW izplūdes gāzu skandāla kontekstā, atskaitot atlīdzību par lietošanu.

2. Saskaņā ar līdzšinējo strīdus situāciju palāta ņem vērā šādus faktiskos apstākļus: **[oriģ. 3. lpp.]**

2012. gada 2. decembrī prasītājs [...] nopirka jaunu vieglo automašīnu *VW Caddy Maxi Trendline 2,0l TDI* par cenu 26 023,03 EUR.

Iepriekš minētā vieglā automašīna ir aprīkota ar *EA-189* tipa dzinēju, kura sākotnējā programmatūra reglamentētajā testa procedūrā palīdzēja optimizēt slāpekļa emisijas vērtības tādējādi, ka dzinējam ir izplūdes gāzu recirkulācijas sistēma ar diviem darbības režīmiem. 1. režīms ir slāpekļa optimizācijas režīms ar relatīvi augstu izplūdes gāzu recirkulācijas līmeni, 0. režīms ir daļiņu optimizācijas režīms ar mazāku izplūdes gāzu recirkulācijas līmeni. Dzinēja vadības ierīces programmatūra atpazīst, vai transportlīdzeklis atrodas parastajā ceļu satiksmē, vai tehniskajā testu stendā emisiju vērtību noteikšanai. Testa cikla, proti, testu stenda testa laikā, iebūvētā programmatūra attiecībā uz slāpekļa emisijām tad ieslēdz dzinēja programmas pirmo režīmu, tādējādi šādi panākot zemākas slāpekļa oksīda vērtības un tiesību aktos noteiktās izplūdes gāzu emisijas vērtības, kā arī *Euro 5* izplūdes gāzu emisiju standartā paredzēto slāpekļa oksīda emisijas robežvērtību ievērošanu. Tomēr reālos braukšanas apstākļos ceļu satiksmē transportlīdzeklis darbojas 0. izplūdes gāzu recirkulācijas režīmā. Emisijas vērtības, kas tādējādi rodas, neatbilst vērtībām, ko atbildētāja kā šī transportlīdzekļa ražotāja norādījusi atbilstības EK sertifikātā.

Pārveidošanas ierīces iebūvēšana notika ar atbildētājas ziņu un rīkojumu, taču katrā ziņā ar valdes atļauju, un notika ar mērķi samazināt savas izmaksas uz galalietotāju rēķina, ar lielajiem šādi manipulētu transportlīdzekļu pārdošanas apjomiem maksimāli palielināt peļņu, kā arī attiecībā pret konkurējošiem transportlīdzekļu ražotājiem radīt konkurences priekšrocību. Tam nepieciešamā neinformēto apstiprinātāju iestāžu un galapatērētāju maldināšana par šādas pārveidošanas ierīces esamību un valsts tiesību aktu, kas attiecas uz izplūdes gāzēm, faktiskā neievērošana, bija daļa no kopējā plāna.

Attiecīgi (no tirgotāja kā atbildētājas instrumenta) maldinātais prasītājs iegādājās transportlīdzekli, lai piedalītos publiskajā ceļu satiksmē. Prasītājs to nebūtu iegādājies, ja būtu zinājis, ka būtiskās prasības reģistrācijai nav izpildītas un ka tāpēc pastāv risks, ka viņš transportlīdzekli šim nolūkam nevarēs (pastāvīgi) izmantot, jo būs jānoraksta.

Kopš pirkuma veikšanas prasītājs transportlīdzekli lieto. 2019. gada 25. jūlijā nobraukums bija 93 000 kilometri. **[oriģ. 4. lpp.]**

II.

Šajā gadījumā var apsvērt tikai atbildētājas atbildību par neatļautu darbību saskaņā ar *BGB* [Vācijas Civilkodeksa] 823. panta 2. punktu, skatot to kopsakarā ar Regulas (EK) Nr. 715/2007 5. panta 2. punktu (skat. 1. punktu), saskaņā ar *BGB* 823. panta 2. punktu, skatot to kopsakarā ar *EG-FGV* [Noteikumu par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību EK apstiprināšanu] 6. panta 1. punktu, 27. panta 1. punktu (skat. 2. punktu), kā arī *BGB* 826. pantu (skat. 3. punktu).

Attiecīgie sasaistes faktori šajā ziņā ir šādi:

1. Strīdīgajā vieglajā automašīnā ir iebūvēta neatļauta pārveidošanas ierīce Regulas (EK) Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta un 3. panta 10. punkta izpratnē. Attiecīgais *Kraftfahrtbundesamt* [Federālā ceļu satiksmes biroja] lēmums ir galīgs un tam šajā ziņā ir saistošs spēks civilprocesā. Turklāt palāta piekrit attiecīgajiem *BGH* [Federālās Augstākās tiesas] apsvērumiem tās 2019. gada 8. janvāra lēmumā [...] un tos pilnībā pieņem.

Pretēji atbildētājas uzskatam tās izmantotā programmatūra nav pasākums, kas attiecas tikai uz dzinēja iekšējo darbību. Emisiju kontroles sistēmas darbības, izmantojot programmatūru, tiek modulētas. Ja transportlīdzeklis atrodas testu stendā, tiek izmantots 1. izplūdes gāzu recirkulācijas režīms, kurā notiek paaugstināta izplūdes gāzu recirkulācija ar zemu slāpekļa oksīda emisiju. Tādējādi dzinējā tiek recirkulēts lielāks slāpekļa oksīda daudzums nekā 0. izplūdes gāzu recirkulācijas režīmā, kas ir ieslēgts normālos braukšanas apstākļos. Ar modulēto režīmu tiek panākts, ka slāpekļa oksīda emisijas, kas sasniedz emisiju kontroles sistēmu, ir zemākas nekā normālos braukšanas apstākļos. Tātad slāpekļa oksīds netiek pakļauts mērīšanai. Tādējādi tiek modulēta emisiju kontroles sistēmas darbība, jo ar to noteiktie mērījumi neatbilst tiem, kādi ir normālos braukšanas apstākļos.

Nav būtiska arī atbildētājas argumentācija, ka robežvērtībām faktiskos braukšanas apstākļos neesot nozīmes, jo likumdevējs esot lēmis paaugstināt robežvērtības laboratorijas apstākļos. Šis apgalvojums varētu būt nozīmīgs, ja braukšanas apstākļu atšķirīgie nosacījumi būtu vienīgais faktors slāpekļa oksīda emisiju atšķirībām. Taču šajā gadījumā tieši tas tā nav. Papildus atšķirīgajiem braukšanas apstākļu nosacījumiem, atbilstoši jau pašas atbildētājas paustajam, saistībā ar attiecīgajiem transportlīdzekļiem ir jānorāda uz nelikumīgu, papildu faktoru – izmantoto programmatūru, ar ko, mainot izmantoto režīmu, tiek ietekmētas slāpekļa oksīda emisijas. Atbildētāja, izmantojot programmatūru, ir pārkāpusi atļautā robežas [...] [*omissis*: atsauce uz valsts judikatūru].

2. Turklāt tas, ciktāl papildus pastāv arī *EG-FGV* 6. panta 1. punkta un 27. panta, kas **[orig. 5. lpp.]** balstīti uz Direktīvas 2007/46/EK 18. panta 1. punktu

un 26. panta 1. punktu, pārkāpums, ir atkarīgs no atbilstības sertifikāta deklaratīvā satura un nozīmīguma.

OLG Braunschweig [Federālās zemes Augstākā tiesa Braunšveigā] uzskata, ka nozīmes nav tam, vai konkrētais transportlīdzeklis atbilst juridiskajām prasībām, bet nozīme ir tikai tam, ka sertifikātu izdod pareizais ražotājs un piesaista apstiprinātajam tipam, t.i., ka deklarācija atbilst noteiktām formālām prasībām, pat ja tā satura ziņā var būt nepareiza. Tāpēc aizliegtas pārveidošanas ierīces iebūvēšana neietekmējot atbilstības sertifikāta derīgumu.

Savukārt saskaņā ar pretējo uzskatu šāds sertifikāts vienlaikus ietver paziņojumu, ka transportlīdzeklis atbilst visiem attiecīgajiem, Savienībā spēkā esošajiem tiesību aktiem [...], kā rezultātā, gadījumā, ja pastāv neatļauta pārveidošanas ierīce, kā tas ir šajā gadījumā, atbilstības sertifikāts ir nepareizs un tādējādi spēkā neesošs, un tādējādi pastāv nodošana ekspluatācijā bez derīga sertifikāta (*EG-FGV 27. panta 1. punkta pārkāpums*), kā arī ražotāja pienākuma izsniegt derīgu sertifikātu saskaņā ar *EG-FGV 6. panta 1. punktu pārkāpums* [...].

Tas, ka formālā pieeja ir kļūdaina un atbilstības sertifikātam ir iepriekš minētais papildu deklaratīvais saturs izriet jau no Regulas (EK) Nr. 385/2009 pielikumā formulētā mērķa, saskaņā ar kuru atbilstības sertifikāts “ir dokuments, ko transportlīdzekļa izgatavotājs izsniedz pircējam, lai apliecinātu, ka iegādātais transportlīdzeklis atbilst Eiropas Savienības tiesību aktiem, kas bija spēkā transportlīdzekļa ražošanas laikā”.

Tas, ka ar materiālo neprecizitāti neatļautas pārveidošanas ierīces iebūvēšanas dēļ ir saistīta atbilstības paziņojuma spēkā neesamība, to gan vēl nenozīmē, tomēr iepriekš minētais darbības apraksts, it īpaši ievērojot Eiropas tiesību aktu principus, vairāk to apstiprina nekā noliedz.

Tādēļ atbilde uz pirmo jautājumu ir būtiska lietas izspriešanā tajā ziņā, vai šajā kontekstā vispār pastāv tiesību normu pārkāpums no atbildētājas puses kā pamats atbildībai no neatļautas darbības.

3. Transportlīdzekļa nodošana ekspluatācijā, kurā mērķtiecīgi ir iebūvēta neatļauta **[oriģ. 6. lpp.]** pārveidošanas ierīce, apzināti noklusējot nelikumīgo programmatūras programmēšanu, kā arī ar to saistītā netiesā apstiprinātāju iestāžu un galalietotāju maldināšana par to, ka ir izpildīti visi apstiprināšanas nosacījumi un ka transportlīdzekļa izmantošana ceļu satiksmē ir atļauta bez ierobežojumiem, ar mērķi, izmantojot lielus pārdošanas apjomus, samazināt izmaksas un palielināt peļņu, vienlaikus radot konkurences priekšrocību uz klientu, kas par to neko nezina, rēķina ir apzināta kaitēšana pretēji vispārpieņemtiem morāles principiem (*BGB 826. pants*).

Tas, ka prasītājs transportlīdzekli nav iegādājies tieši no atbildētājas, šajā ziņā *a priori* neatspēko cēloņsakarību starp maldināšanu un transportlīdzekļa iegādi. Tas tādēļ, ka atbildētāja, nododot transportlīdzekli ekspluatācijā, šo cēloņsakarību apzināti aizsāka, izmantojot savus tirdzniecības kanālus. Ar transportlīdzekļa

nodošanu ekspluatācijā saistītā netiešā ražotāja īstenotā maldināšana turpina pastāvēt, jo attiecībā uz šāda veida informāciju transportlīdzekļu tirgotājs tikai nodod tālāk ražotāja sniegto informāciju un pircējs šajā ziņā uzticas ražotāja informācijai, kā arī, kā tas ir šajā gadījumā, ražotāja profesionālajam godīgumam. Automašīnu pārdevējs šajā ziņā ir instruments atbildētājam, kas rīkojas kā netiešs līdzdalībnieks.

Atbildētājas rīcība ir radījusi prasītājam arī zaudējumus, kas ir redzams jau noslēdzot nelabvēlīgo pirkuma līgumu, kas citādi netiktu noslēgts [...] [*ommissis*: atsauce uz valsts judikatūru].

Arī *BGB* 826. pantā, skatot to kopsakarā ar *BGB* 31. pantu, noteiktie subjektīvie nosacījumi ir izpildīti. Šajā kontekstā pietiekami argumentētos prasītāja apgalvojumus atbildētāja, ņemot vērā sekundāro apgalvojuma pierādīšanas pienākumu, kas uz to attiecas, nav efektīvi apstrīdējusi. [...] [*ommissis*: Atsauce uz valsts judikatūru].

III.

Atbildība no neatļautas darbības saskaņā ar *BGB* 823. panta 2. punktu, skatot to kopsakarā ar Regulas (EK) Nr. 715/2007 5. panta 2. punktu, attiecīgi nozīmē, ka pēdējā minētā norma ir aizsargājoša. Tas pats attiecas uz atbildību saskaņā ar *BGB* 823. panta 2. punktu, skatot to kopsakarā ar *EG-FGV* 6. panta 1. punktu un 27. panta 1. punktu, ciktāl, [**oriģ. 7. lpp.**] kas vispirms paredz apstiprinošu atbildi uz pirmo prejudiciālo jautājumu, šajā ziņā vispār pastāv noteikuma(–u) pārkāpums (skat. II.2. punktu).

Tiesību normas mērķis ir aizsargāt citas personas, ja ar to vajadzētu panākt vismaz arī to, ka privātpersonas vai atsevišķas personu grupas tiek aizsargātas pret konkrētu tiesisku interešu pārkāpumu. Prasību un aizliegumu gadījumā aizsargātajām interesēm, to pārkāpuma veidam un aizsargāto personu lokam ir jābūt pietiekami precīzi noteiktiem. Nozīme nav iedarbībai, bet gan likuma saturam un mērķim, kā arī tam, vai, to pieņemot, likumdevējs bija tieši iecerējis tiesību aizsardzību, kāda apgalvotā pārkāpuma dēļ tiek pieprasīta, privātpersonu labā. Tas, ka tiesību norma ir vērsta papildus vai pat galvenokārt uz vispārējām interesēm, nav traucēklis, kamēr vien privātpersonu aizsardzība nav vienkārši tiesību normas refleksīvas sekas. Individuālu prasījumu par zaudējumu atlīdzināšanu pieļaušanai, vismaz civiltiesiskās atbildības vispārējās sistēmas ietvaros, ir jābūt saprātīgai un pamatotai. Vai tas tā ir šajā gadījumā, ir jālemj, veicot vispārēju tiesību normas visa legīslatīvā konteksta vērtējumu [...].

Turklāt pienākumu atlīdzināt zaudējumus ierobežo tiesību normas aizsargājošais mērķis. Atbildība pastāv tikai par tām līdzvērtīgajām un atbilstīgajām zaudējumu sekām, kas ietilpst riska jomā, kuru novēršanai tika pieņemta pārkāptā tiesību norma. Apgalvotajam zaudējumam ir jābūt nešķirami saistītam ar zaudējuma nodarītāja radīto apdraudējumu; “virspusēja”, teju “nejauša” saistība nav pietiekama. Šajā ziņā ir nepieciešama vērtējoša analīze. Saskaņā ar to ir

jāpārbauda pārkāptās tiesību normas jēga un tvērums un jānoskaidro, vai ar šo tiesību normu būtu jānovērš apgalvotais zaudējums [..].

Tas, vai iepriekš minētajiem noteikumiem ir trešo personu aizsargājošs raksturs, t.i., tie ir paredzēti, lai tieši aizsargātu arī atsevišķos automašīnu pircējus no to rīcības brīvības un to īpašuma viedokļa, un tāda transportlīdzekļa iegāde, kurā ir iebūvēta neatļauta pārveidošanas ierīce, ietilpst riska jomā, kura novēršanai tika pieņemta(-s) pārkāptā(-s) tiesību norma(-s), Vācijas judikatūrā līdz šim ir ļoti pretrunīgi vērtēts, kamēr, cik zināms, pārbaude tiesību normas aizsargājošā mērķa aspektā lielā mērā netiek veikta.

OLG Braunschweig [..], piemēram, sniedzot vispusīgu pamatojumu, uzskata, ka iepriekš minētie noteikumi neesot uzskatāmi par aizsargājošām normām *BGB* 823. panta 2. punkta izpratnē [oriģ. 8. lpp.], jo to mērķis neesot aizsargāt transportlīdzekļa pircēja īpašumu, bet gan nodrošināt augsta līmeņa ceļu satiksmes drošību, veselības aizsardzību un vides aizsardzību un racionālu enerģijas izmantošanu.

Taču tiek norādīts, ka tas būtu nesvarīgi, ja pārkāptās tiesību normas mērķis gan galvenokārt būtu nodrošināt vispārējās intereses, ciktāl individuāla aizsardzība, par kādu esot uzskatāms šis gadījums, nav tikai refleksīvas sekas, bet gan attiecināms uz tiesību normas darbības jomu [..]. Attiecībā uz ES tiesību normu jomu būtu jāņem vērā tas, ka Eiropas tiesību aktu efektīvas īstenošanas nolūkā zaudējumu atlīdzināšanas prasījumi būtu jāatzīst arī tur, kur pārkāptajām tiesību normām nav paredzēts individuālas aizsardzības mērķis [..]. Turklāt individuāla aizsardzība izriet arī no jau iepriekš minētā (II.2. punkts) funkcionālā apraksta Regulas (EK) Nr. 385/2009 pielikumā [..].

Kāda interpretācija, it īpaši ņemot vērā Direktīvas 2007/46/EK 18. panta 1. punkta, 26. panta 1. punkta un 46. panta pietiekamu transponēšanu, ievērojot Eiropas tiesību aktu principus, un kas veikta ņemot vērā ES Pamattiesību hartu, ir pareiza, palātai nav iespējams novērtēt, it īpaši tādēļ, ka abu pušu sniegtie argumenti ir noteikti vērā ņemami, taču noteiktos punktos pretrunīgi.

IV.

Arī atbildība par neatļautu darbību saskaņā ar *BGB* 826. pantu jau sākotnēji attiecas vienīgi uz zaudējumiem, kas ietilpst pārkāptās prasības vai aizlieguma aizsardzības jomā [..]. Tiesības uz atlīdzību ir tikai tam, kurš pretēji vispārpieņemtiem morāles principiem ir tieši aizskarts vai kurš pretēji vispārpieņemtiem morāles principiem cietis zaudējumus kā trešā persona, nevis tikai kā tieši cietušā netiešās sekas [..].

Savukārt attiecībā uz jautājumu, vai atbildība tādā situācijā kā šī, no aizsargājošā mērķa viedokļa būtu jāprecizē, pastāv atšķirīgas nostājas un atšķirīgas atbildes.

Ja šajā ziņā tieši nebalstās uz Regulas (EK) Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta pirmā teikuma vai *EG-FGV* 6. un 27. panta pārkāpumu, bet darbību, kas ir pretēja vispārpieņemtiem morāles principiem, pamato vienīgi ar joprojām pastāvošo (it īpaši) galalietotāja maldināšanu, kas saistīta ar transportlīdzekļa nodošanu ekspluatācijā, precizēšana no aizsardzības viedokļa nav nepieciešama, jo, tas kurš ticis maldināts [**oriģ. 9. lpp.**], ir jāaizsargā neierobežoti un tam ir jāatlīdzina visi zaudējumi, kas tam radušies no maldināšanas [...]. Turpretim, ja būtisku nozīmi piešķir nodošanai ekspluatācijā, izmantojot neatļautu pārveidošanas ierīci, pastāv gandrīz precīza atbilstība ar III. punktā uzdotajiem jautājumiem [...].

Tomēr nedrīkst vērtēt izolēti. Galu galā tie ir nedalāmi viena notikuma un kopēja plāna aspekti. Tāpat kā ar neatļautu pārveidošanas ierīci aprīkotu transportlīdzekļu (masveida) nodošana ekspluatācijā iecerēto mērķu sasniegšanai nebija iespējama bez apstiprinātāju iestāžu un galapatērētāju maldināšanas, tāpat nav iedomājama krāpšana bez manipulācijas kā maldināšanas priekšmeta. Tas tādēļ, ka, papildus jautājumam par izplūdes gāzu noteikumu (ne)ievērošanu, maldināšanai nebija cita izskaidrojuma. Pārmetuma par vispārpieņemtu morāles principu neievērošanu būtība šajā ziņā un attiecīgi no palātas skatupunkta ir izplūdes gāzu emisijas standartu pārkāpums. Ievērojot to, atbildība saskaņā ar *BGB* 826. pantu var tikt pamatota arī vienīgi tad, ja izplūdes gāzu emisijas standartu mērķis bija ne tikai netieša attiecīgā galalietotāja aizsardzība, bet gan kuru tieši arī būtu bijis jāaizsargā no apgalvotā zaudējuma.

Tādēļ no atbildes uz pirmā jautājuma a) punktu (ar nosacījumu, ka uz pirmo jautājumu tiek sniegta apstiprinoša atbilde) un otro jautājumu ir arī būtiski atkarīgs lēmums, vai pastāv tiesības uz zaudējumu atlīdzināšanu saskaņā ar *BGB* 826. pantu, proti, vai iepriekš minētajiem noteikumiem ir nepieciešamā trešo personu aizsargājošā iedarbība un galalietotāja tāda transportlīdzekļa iegāde, kurā ir iebūvēta neatļauta pārveidošanas ierīce un/vai kas ir nodots ekspluatācijā bez derīga atbilstības sertifikāta, ietilpst riska jomā, kura novēršanai tika pieņemta(-s) pārkāptā(-s) tiesību norma(-s).

V.

Pirmā jautājuma, pirmā jautājuma a) punkta un otrā jautājuma atbilstība nezūd tikai tāpēc, ka prasība ir apmierināta jau tikai tā iemesla dēļ, ka prasītājam ir tiesības uz zaudējumu atlīdzināšanu saskaņā ar *BGB* 823. panta 2. punktu, skatot to kopsakarā ar *StGB* [Kriminālkodeksa] 263. panta 1. punktu. Tas tādēļ, ka tas nav šis gadījums.

Neraugoties uz arī šajā gadījumā atbilstošajiem apsvērumiem par aizsargājošo mērķi, šādām tiesībām uz zaudējumu atlīdzināšanu nav pietiekamas argumentācijas attiecībā uz piemērošanas nosacījumu izpildi. [**oriģ. 10. lpp.**]

StGB 263. pants ir krimināltiesību norma, ar ko tiek apsūdzēta konkrētas fiziskas personas konkrēta rīcība vai bezdarbība. Kriminālapsūdzība nevar tikt izvirzīta pret juridisku personu. Attiecīgi prasītājam būtu bijis it īpaši pamatoti

jāargumentē, kurš valdes loceklis, kurš pārstāvis vai kurš atbalstītājs kad un kur kādu konkrētu maldināšanu ir veicis vai ko norīkojis veikt. Tam, ka viņš, nepastāvot iespējai iepazīties ar atbildētājas uzņēmuma procesiem, to nevar izpildīt, šajā gadījumā nav nozīmes. Pretēji tam, kā tas ir *BGB* 826. panta kontekstā, kur runa ir par civiltiesiska rakstura apsūdzību, prasītājam, kurš pret juridiskas personas darbiniekiem izvirza kriminālapsūdzības un ar to pamato civiltiesisko atbildību, sekundārā apgalvojuma pierādīšanas pienākuma principi (skat. III.3. punktu) nav labvēlīgi.

[..]

DARBA VERSIJA