

Geanonimiseerde versie

Vertaling C-759/19 – 1

Zaak C-759/19

Verzoek om een prejudiciële beslissing

Datum van indiening:

16 oktober 2019

Verwijzende rechter:

Landgericht Gera (Duitsland)

Datum van de verwijzingsbeslissing:

11 oktober 2019

Verzoekende partij:

PG

Verwerende partij:

Volkswagen AG

Landgericht Gera

[omissis]

Beslissing

In het geschil

PG, [omissis] Remda-Teichel

– verzoekende partij –

[omissis]

tegen

Volkswagen AG, [omissis] Wolfsburg

– verwerende partij –

betreffende schadevergoeding

heeft de 7^e civiele kamer van het Landgericht Gera (rechter in eerste aanleg Gera, Duitsland) [omissis]

[omissis] op 11.10.2019

beslist als volgt:

[Or. 2]

I. De behandeling van de zaak wordt geschorst.

II. Krachtens artikel 267 VWEU worden het Hof van Justitie van de Europese Unie de volgende prejudiciële vragen over de uitlegging van het Unierecht voorgelegd:

1. Moeten § 6, lid 1, en § 27, lid 1, van de EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung (Duits besluit inzake de EU-typegoedkeuring; hierna: „EG-FGV”) respectievelijk artikel 18, lid 1, en artikel 26, lid 1, van richtlijn 2007/46/EG aldus worden uitgelegd dat de fabrikant zijn verplichting tot afgifte van een geldig certificaat overeenkomstig § 6, lid 1, EG-FGV (dan wel zijn verplichting tot afgifte van een certificaat van overeenstemming overeenkomstig artikel 18, lid 1, van richtlijn 2007/46/EG) niet nakomt wanneer hij een verboden manipulatie-instrument in de zin van artikel 5, lid 2, en artikel 3, punt 10, van verordening (EG) nr. 715/2007 in het voertuig heeft ingebouwd, en dat het in het verkeer brengen van een dergelijk voertuig indruist tegen het verbod op het in het verkeer brengen van een voertuig zonder geldig certificaat van overeenstemming overeenkomstig § 27, lid 1, 1 EG-FGV (dan wel tegen het verbod op de verkoop zonder geldig certificaat van overeenstemming overeenkomstig artikel 26, lid 1, van richtlijn 2007/46/EG)?

Indien deze vraag bevestigend wordt beantwoord:

1a. Beogen § 6 en § 27 EG-FGV respectievelijk artikel 18, lid 1, artikel 26, lid 1, en artikel 46 van richtlijn 2007/46/EG ook de bescherming van een ander in de zin van § 823, lid 2, van het Bürgerliches Gesetzbuch (Duits burgerlijk wetboek; hierna: „BGB”), in het bijzonder ook met betrekking tot zijn beschikkingsvrijheid en zijn vermogen? Behoort de aankoop door een consument van een voertuig dat zonder geldig certificaat van overeenstemming in het verkeer werd gebracht, tot de risico's waarvan de voorkoming door deze voorschriften wordt beoogd?

2. Beoogt artikel 5, lid 2, van verordening (EG) nr. 715/2007 ook de bescherming van de consument, in het bijzonder ook met betrekking tot zijn beschikkingsvrijheid en zijn vermogen? Behoort de aankoop door een consument

van een voertuig waarin een verboden manipulatie-instrument is ingebouwd, tot de risico's waarvan de voorkoming door dit voorschrift wordt beoogd?

Motivering:

I.

1. Verzoekende partij vordert, op grond van aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad en in de context van het zogenoemde VW-emissieschandaal, terugbetaling door verwerende partij van de aankoopprijs van een door laatstgenoemde geproduceerd personenauto, verminderd met een gebruiksvergoeding.

2. Op basis van de tot dusver aangebrachte feiten en geschilpunten gaat de verwijzende rechter uit van de volgende feitelijke context: **[Or. 3]**

Op 2 december 2012 heeft verzoekende partij bij [omissis] een nieuw personenauto (VW Caddy Maxi Trendline 2,0l TDI) aangekocht voor een bedrag van 26 023,03 EUR.

Het genoemde personenauto is uitgerust met een motor van het type EA-189 waarvan de oorspronkelijke software tijdens de officiële testprocedure heeft bijgedragen tot een optimalisering van de stikstofemissiewaarden met behulp van één van de twee bedrijfsmodi van het uitlaatgasrecirculatiesysteem waarmee de motor is uitgerust. In modus 1 actief, wordt minder stikstofoxide uitgestoten doordat er relatief meer uitlaatgassen worden gerecirculeerd. In daarentegen modus 0 actief, wordt meer fijnstof uitgestoten doordat er minder uitlaatgassen worden gerecirculeerd. De software van de motorsturingseenheid herkent of het voertuig zich in het dagelijkse verkeer bevindt of op een testbank voor het meten van de emissiewaarden. Tijdens de testcyclus en de proeven op de testbank waarbij de stikstofemissies worden gemeten, schakelt de ingebouwde software om naar bedrijfsmodus 1, met als resultaat dat de beoogde lagere stikstofuitstoot wordt behaald en tevens aan de wettelijk voorgeschreven emissiewaarden en aan de emissiegrenswaarden voor stikstofoxide conform de Euro 5-norm wordt voldaan. In werkelijke rijomstandigheden op de weg, daarentegen, wordt het voertuig in modus 0 voortbewogen. De emissiewaarden die daarbij ontstaan, stemmen niet overeen met de waarden die verwerende partij als fabrikant van dit voertuig in het certificaat van overeenstemming heeft opgegeven.

De installatie van het manipulatie-instrument vond plaats met medeweten van en in opdracht van verwerende partij, of in ieder geval met de goedkeuring van de raad van bestuur, met als doel om de eigen kosten te drukken ten nadele van de consumenten, maximale winsten te behalen uit de massale verkoop van zodanig gemanipuleerde voertuigen en een concurrentievoordeel te verwerven ten aanzien van concurrerende fabrikanten van personenauto's. Dat de nietsvermoedende goedkeuringsinstanties en consumenten daartoe moesten worden misleid over het

bestaan van een dergelijk manipulatie-instrument en de feitelijke niet-naleving van de wetgeving inzake uitlaatgassen, was een onderdeel van het totaalplan.

Verzoekende partij, aldus misleid (door haar autodealer, handelend als agent voor verwerende partij), heeft het voertuig aangekocht om het op de openbare weg te gebruiken. Verzoekende partij zou het voertuig niet hebben aangekocht indien zij had geweten dat niet aan de materiële toelatingsvoorwaarden was voldaan en derhalve het risico bestaat dat zij het voertuig niet (op lange termijn) voor dit doel kan gebruiken, aangezien het uit het verkeer kan worden genomen.

Verzoekende partij gebruikt het voertuig sinds de aankoop. Op 25 juli 2019 bedroeg de kilometerstand 93 000. [or. 4]

II.

In het voorliggende geval dient de verwijzende rechter zich alleen uit te spreken over een aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad op grond van § 823, lid 2, BGB juncto artikel 5, lid 2, van verordening (EG) nr. 715/2007 (zie dienaangaande onder 1), § 823, lid 2, BGB juncto § 6, lid 1, en § 27, lid 1, EG-FGV (zie dienaangaande onder 2) en § 826 BGB (zie dienaangaande onder 3)

In deze zaak zijn de volgende aanknopingspunten relevant:

1. In het litigieuze personenvoertuig is een verboden manipulatie-instrument ingebouwd in de zin van artikel 5, lid 2, en artikel 3, punt 10, van verordening (EG) nr. 715/2007. Het desbetreffende besluit van het Kraftfahrtbundesamt (Duits federaal bureau voor het motorvoertuigenverkeer) is definitief geworden en bindend voor de burgerlijke procedure. Voorts sluit de verwijzende rechter zich aan bij de overwegingen ter zake die het Bundesgerichtshof (hoogste federale rechter in burgerlijke en strafzaken, Duitsland) in zijn beslissing van 8 januari 2019 heeft ontwikkeld [omissis] en neemt hij deze over.

Anders dan verwerende partij betoogt, kan de door haar gebruikte software niet worden beschouwd als een loutere ingreep in de motor zelf. Door het gebruik van de software wordt de werking van het emissiebeperkingsstelsel gewijzigd. Wanneer het voertuig zich op de testbank bevindt, wordt de uitlaatgasrecirculatiemodus 1 ingeschakeld waardoor meer uitlaatgassen worden gerecirculeerd en minder stikstofdioxide wordt uitgestoten. Er wordt met andere woorden meer stikstofdioxide naar de motor teruggevoerd dan in de uitlaatgasrecirculatiemodus 0 die in werkelijke rijomstandigheden wordt geactiveerd. Door deze gewijzigde modus slaagt het emissiebeperkingsstelsel erin om minder stikstofdioxide uit te stoten dan in werkelijke rijomstandigheden. Er wordt derhalve minder stikstofdioxide in de meetwaarden opgetekend. Bijgevolg is sprake van een gewijzigde werking van het emissiebeperkingsstelsel, aangezien de op de testbank gemeten emissiewaarden niet overeenstemmen met de emissiewaarden in werkelijke rijomstandigheden.

Ook het argument van verwerende partij dat de emissiegrenswaarden in werkelijke rijomstandigheden niet relevant zijn, aangezien de wetgever ervoor heeft gekozen om de grenswaarden onder laboratoriumomstandigheden te verhogen, doet niet ter zake. Dit argument zou wel relevant kunnen zijn indien de verschillen in de NO_x-emissies uitsluitend te wijten zouden zijn aan uiteenlopende omstandigheden in het werkelijke verkeer. Dit is echter juist niet het geval. Naast de uiteenlopende omstandigheden in het werkelijke verkeer moet bij de betrokken voertuigen – zelfs volgens verweersters eigen woorden – ook rekening worden gehouden met de aanvullende – onwettige – factor van de gebruikte software die de NO_x-emissies beïnvloedt door het inschakelen van een andere modus. Met het gebruik van deze software heeft verwerende partij de grenzen van het wettelijk toegestane overschreden [omissis] [verwijzing naar nationale rechtspraak].

2. In hoeverre daarnaast ook sprake is van een inbreuk op § 6, lid 1, en § 27 EG-FGV, waaraan artikel 18 [or. 5], lid 1, en artikel 26, lid 1, van richtlijn 2007/46 ten grondslag liggen, hangt af van de verklarende kracht en betekenis van een certificaat van overeenstemming.

Volgens het Oberlandesgericht Braunschweig (hoogste rechterlijke instantie van de deelstaat Nedersaksen, Braunschweig, Duitsland) [omissis] is het niet van belang of het voertuig in kwestie aan de wettelijke vereisten voldoet. Het enige criterium dat in aanmerking komt, is of het certificaat door de juiste fabrikant is afgegeven en aan het goedgekeurde voertuigtype is toegewezen, dat wil zeggen of de verklaring aan welbepaalde formele vereisten voldoet, ook wanneer zij inhoudelijk onjuist zou zijn. De inbouw van een verboden manipulatie-instrument laat de geldigheid van het certificaat van overeenstemming derhalve onverlet.

Volgens een tegengestelde opvatting bevat een dergelijk certificaat tevens de verklaring dat het voertuig aan alle relevante wettelijke bepalingen voldoet die in de Unie van kracht zijn [omissis]. Het bestaan van een verboden manipulatie-instrument – zoals in casu – leidt er in dat geval toe dat het certificaat van overeenstemming onjuist en bijgevolg ongeldig is, en dat derhalve sprake is van een voertuig dat zonder geldig certificaat in het verkeer is gebracht (inbreuk op § 27, lid 1, EG-FGV), alsook van een schending van de verplichting in hoofde van de fabrikant om een geldig certificaat overeenkomstig § 6, lid 1, EG-FGV af te geven [omissis].

Alleen al uit de in de bijlage bij verordening (EG) nr. 385/2009 geformuleerde doelstelling volgens welke het certificaat van overeenstemming „[...] een door de voertuigfabrikant afgegeven verklaring [is] voor de koper dat het gekochte voertuig op het ogenblik van de productie aan de geldende wetgeving in de Europese Unie voldoet”, kan worden opgemaakt dat de formele benadering onjuist is en dat het certificaat van overeenstemming ruimer moet worden geïnterpreteerd, zoals in de tegengestelde opvatting wordt betoogd.

Het zou voorbarig zijn om te stellen dat een materiële onjuistheid wegens de inbouw van een verboden manipulatie-instrument met zich meebrengt dat het

certificaat van overeenstemming ongeldig is. Toch wijst de bovenstaande beschrijving van de werking van het emissiebeperkingsstelsel veeleer in die richting, met name met inachtneming van de Unierechtelijke uitleggingsbeginselen.

Het antwoord op de eerste vraag is derhalve noodzakelijk om te kunnen uitmaken of verwerende partij zich in deze context überhaupt schuldig heeft gemaakt aan een schending van de voorschriften op grond waarvan een aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad ontstaat.

3. Het in het verkeer brengen van een voertuig waarin doelgericht een verboden manipulatie-instrument [or. 6] is ingebouwd waarbij bewust werd gezwegen over de onwettige softwareprogrammering, alsook de daarmee gepaard gaande impliciete misleiding van de goedkeuringsinstanties en de consumenten over het feit dat aan alle goedkeuringsvoorwaarden is voldaan en dat het voertuig onbeperkt op de weg mag worden gebruikt, met als doel om kosten te besparen en maximale winsten uit hoge verkoopcijfers te behalen, en terzelfder tijd een concurrentievoordeel te verwerven ten koste van de nietsvermoedende klant, is aan te merken als een opzettelijk en onrechtmatig toegebrachte schade (§ 826 BGB).

Dat verzoekende partij het voertuig niet rechtstreeks bij verwerende partij heeft aangekocht, doet daarbij niet a priori af aan het causale verband tussen de misleiding en de aankoop van het voertuig. Want door het in het verkeer brengen van het voertuig heeft verwerende partij de causale keten bewust in gang gezet door haar distributiekanaal in te schakelen. De impliciete misleiding door de fabrikant die samenhangt met het in het verkeer brengen van het voertuig, blijft ook verdere gevolgen teweegbrengen, aangezien de autohandelaar bij het verstrekken van dergelijke informatie alleen maar kan afgaan op de informatie die de fabrikant hem heeft bezorgd en de koper zich dienaangaande verlaat op de informatie van de fabrikant en – zoals in casu – op de betrouwbaarheid van de fabrikant. De autohandelaar is in zoverre te beschouwen als een instrument van verwerende partij die in dezen als indirecte dader handelt.

De gedragingen van verwerende partij hebben aan verzoekende partij ook schade berokkend die reeds tot uiting komt in het feit dat laatstgenoemde de nadelige koopovereenkomst heeft gesloten die zij anders niet zou hebben gesloten [omissis] [verwijzing naar nationale rechtspraak].

Ook aan de subjectieve voorwaarden van § 826 BGB juncto § 31 BGB is voldaan. De voldoende onderbouwde beweringen van verzoekende partij in deze context heeft verwerende partij niet afdoende betwist in het licht van de op haar rustende secundaire bewijslast [omissis] [verwijzing naar nationale rechtspraak].

III.

Om te kunnen spreken van een aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad op grond van § 823, lid 2, BGB juncto artikel 5, lid 2, van verordening (EG) nr. 715/2007 is het voor de beslechting van het onderhavige geding noodzakelijk dat het laatstgenoemde voorschrift beschermende werking heeft. Hetzelfde geldt voor een aansprakelijkheid op grond van § 823, lid 2, BGB junctis § 6, lid 1, en § 27, lid 1, EG-FGV, voor zover hier überhaupt sprake is van een inbreuk op het (de) voorschrift(en) (zie punt II.2. hierboven). **[Or. 7]** Dit veronderstelt in eerste instantie dat de eerste prejudiciële vraag bevestigend wordt beantwoord.

Een voorschrift beoogt de bescherming van derden wanneer het minstens ook ertoe strekt particulieren of bepaalde categorieën van personen te beschermen tegen de schending van bepaalde beschermde belangen. In het geval van geboden en verboden moeten het beschermde belang, de aard van de schending ervan en de categorie van de beschermde personen voldoende nauwkeurig zijn bepaald. Niet zozeer de doelmatigheid van de wet doet ertoe, als wel de inhoud en de strekking ervan, evenals het feit of de wetgever bij de vaststelling ervan in het bijzonder een rechtsbescherming ten gunste van particulieren beoogde – zoals die waarop verzoekende partij zich in casu beroept wegens een vermeende schending. Dat het voorschrift daarnaast of zelfs allereerst het algemene belang moet dienen, is irrelevant, voor zover de bescherming van het individu geen louter nevengevolg is van het voorschrift. Het creëren van een individueel recht op schadevergoeding moet tegen de achtergrond van het algehele systeem van het aansprakelijkheidsrecht op zijn minst zinvol en aanvaardbaar blijken te zijn. Of dit het geval is, moet worden uitgemaakt op grond van een omvattende beoordeling van de algehele systematiek van het voorschrift [omissis].

Bovendien is de verplichting tot schadevergoeding beperkt door de beschermingsdoelstelling van het voorschrift. Een aansprakelijkheid ontstaat alleen voor die schadelijke gevolgen met een equivalente en adequate causaliteit die tot de risico's behoren waarvan de voorkoming door het geschonden voorschrift wordt beoogd. De geldend gemaakte schade moet inherent zijn aan de door de schadeveroorzaker gecreëerde risicosituatie: een „ogenschijnlijk”, als het ware „toevallig” verband volstaat niet. Dienaangaande is een kritische boordeling noodzakelijk waarbij de betekenis en de draagwijdte van het geschonden voorschrift dienen te worden onderzocht teneinde uit te maken of de geldend gemaakte schade door dit voorschrift had moeten worden voorkomen [omissis].

Over de vraag of de genoemde voorschriften beschermende werking ten aanzien van derden hebben, dat wil zeggen dat de beschikkingsvrijheid en het vermogen van particuliere autokopers juist ook door deze voorschriften moeten worden beschermd, alsook over de vraag of de verwerving van een voertuig waarin een verboden manipulatie-instrument is ingebouwd, tot de risico's behoort waarvan de voorkoming door het (de) geschonden voorschrift(en) wordt beoogd, blijft de Duitse rechtspraak tot op heden zeer verdeeld. Voorts blijft – voor zover kan

worden nagegaan – een toetsing vanuit het oogpunt van de beschermingsdoelstelling van het voorschrift grotendeels achterwege.

Het Oberlandesgericht Braunschweig [omissis], bijvoorbeeld, heeft zich op grond van een omstandige motivering geschaard achter de opvatting dat de genoemde voorschriften niet aan te merken zijn als voorschriften ter bescherming van een derde in de zin van § 823, lid 2, BGB [or. 8], aangezien zij niet dienen tot bescherming van het vermogen van een autokoper maar daarentegen erop zijn gericht om een hoog niveau van verkeersveiligheid, gezondheidsbescherming, milieubescherming en energie-efficiëntie te waarborgen.

Dat het geschonden voorschrift allereerst het algemene belang moet dienen, is volgens een andere opvatting irrelevant, voor zover de bescherming van het individu – waarvan in casu moet worden uitgegaan – geen louter nevengevolg is van het voorschrift maar tot de werkingssfeer ervan behoort [omissis]. Met betrekking tot voorschriften van Unierecht moet voorts in acht worden genomen dat een effectieve uitvoering van het Unierecht vereist dat het recht op schadevergoeding ook moet worden toegekend op gebieden waar de geschonden voorschriften niet zien op de bescherming van het individu [omissis]. Bovendien volgt uit de beschrijving van de werking (zie punt II.2. hierboven), in de bijlage bij verordening (EG) nr. 385/2009 [omissis], dat de bescherming van het individu wel degelijk wordt beoogd.

Het is de verwijzende rechter niet duidelijk welke uitlegging juist is, vooral met het oog op een toereikende uitvoering van artikel 18, lid 1, artikel 26, lid 1, en artikel 46 van richtlijn 2007/46/EG, met inachtneming van de Unierechtelijke beginselen en in het licht van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie, te meer daar de door beide partijen aangevoerde argumenten wel degelijk significant maar op sommige punten dubbelzinnig zijn.

IV.

Ook een aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad op grond van § 826 BGB is bij voorbaat beperkt tot schade die onder de bescherming valt van het geschonden gebod of verbod [omissis]. Een recht op schadevergoeding komt alleen toe aan eenieder aan wie rechtstreekse onrechtmatige schade is berokkend of aan wie als derde onrechtmatige schade is berokkend die niet louter het gevolg is van de schade die aan de rechtstreeks benadeelde is toegebracht [omissis].

Ook over de vraag of een aansprakelijkheid in situaties als de hier aan de orde zijnde moet worden herzien in het licht van de beschermingsdoelstellingen, blijft controversie bestaan en lopen de antwoorden uiteen.

Wordt dienaangaande niet rechtstreeks aangeknoopt bij de schending van artikel 5, lid 2, eerste volzin, van verordening (EG) nr. 715/2007 en van § 6 en § 27 EG-FGV, maar wordt de onrechtmatige daad uitsluitend gegrond op de voortdurende misleiding van (ook en vooral) de consument die samenhangt met

het in het verkeer brengen van het desbetreffende voertuig, is een herziening in het licht van de beschermingsdoelstellingen niet noodzakelijk, [or. 9] aangezien de misleide consument recht heeft op volledige bescherming en op vergoeding van alle schade die hem als gevolg van de misleiding is berokkend [omissis]. Wordt daarentegen het in het verkeer brengen van het – met een verboden manipulatie-instrument uitgeruste – voertuig als relevant criterium gehanteerd, zijn overwegend dezelfde vragen aan de orde als de onder III. hierboven opgeworpen vragen [omissis].

Een afzonderlijke beoordeling is echter uit den boze. Het gaat hier tenslotte om onlosmakelijk met elkaar verbonden aspecten van een feitencomplex en totaalplan die één geheel vormen. Zoals het (massaal) in het verkeer brengen van – met een verboden manipulatie-instrument uitgeruste – voertuigen niet mogelijk was zonder de goedkeuringsinstanties en consumenten te misleiden teneinde de beoogde doelstellingen te bereiken, is ook een fraude zonder een misleidende handeling zoals manipulatie niet denkbaar. Want behalve de (niet-)naleving van de emissienormen komt geen andere aanwijsbare verklaring voor de misleiding in aanmerking. Volgens de verwijzende rechter berust de aangevoerde onrechtmatigheid dan ook in wezen op de schending van de emissienormen. Bijgevolg kan een aansprakelijkheid op grond van § 826 BGB ook alleen dan worden gerechtvaardigd wanneer de emissienormen niet alleen een louter incidentele bescherming van de desbetreffende consument beogen maar laatstgenoemde vooral ook tegen de aangevoerde schade had moeten worden beschermd.

Het antwoord op vraag 1a (gesteld dat de eerste prejudiciële vraag bevestigend wordt beantwoord) en op vraag 2 is derhalve doorslaggevend om uit te maken of sprake is van een vorderingsrecht op grond van § 826 BGB, met name of de genoemde voorschriften de vereiste beschermende werking ten aanzien van derden hebben en of de particuliere aankoop van een voertuig waarin een verboden manipulatie-instrument is ingebouwd en/of dat zonder geldig certificaat van overeenstemming in het verkeer is gebracht, tot de risico's behoort waarvan de voorkoming door dit (deze) voorschrift(en) wordt beoogd?

V.

De relevantie van de prejudiciële vragen 1, 1a en 2 voor de beslechting van het hoofdgeding houdt niet op te bestaan omdat de vordering alleen daarom al slaagt omdat verzoekende partij op grond van § 823, lid 2, BGB juncto § 263, lid 1, van het Strafgesetzbuch (Duits strafwetboek; hierna: „StGB”) een vordering geldend kan maken. Dit is immers niet het geval.

Afgezien van de overwegingen aangaande de beschermingsdoelstelling die zich hier eveneens opdringen, worden te weinig argumenten aangedragen waaruit blijkt dat aan de toepassingsvoorwaarden voor een dergelijke vordering is voldaan. [Or. 10]

§ 263 StGB is een strafrechtelijke bepaling die een concreet handelen of nalaten van een welbepaalde natuurlijke persoon strafbaar stelt. Tegen een rechtspersoon kan geen strafvordering worden ingesteld. Bijgevolg had verzoekende partij omstandig moeten preciseren welk lid van de raad van bestuur, welke vertegenwoordiger of welke ondergeschikte wanneer, waar en welke concrete misleidende handeling zou hebben verricht of aan wie zou hebben opgedragen. Dat zij bij gebreke aan kennis van de interne werking van verwerende partij daartoe niet in staat is, is ter zake irrelevant. Anders dan bij de werkingssfeer van § 826 BGB die op civielrechtelijke vorderingen ziet, strekken de beginselen van de secundaire bewijslast (zie punt III.3. hierboven) niet tot voordeel van een verzoekende partij die een strafvordering instelt tegen medewerkers van een rechtspersoon op grond van hun civielrechtelijke aansprakelijkheid

[omissis]

WERKDOCUMENT