

Wersja zanonimizowana

Tłumaczenie

C-759/19 – 1

Sprawa C-759/19

Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym

Data wpływu:

16 października 2019 r.

Oznaczenie sądu odsyłającego:

Landgericht Gera (Niemcy)

Data wydania postanowienia o wystąpieniu z wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym:

11 października 2019 r.

Strona powodowa:

PG

Strona pozwana:

Volkswagen AG

Landgericht Gera

[...]

Postanowienie

W sprawie

PG, [...] Remda-Teichel

– strona powodowa –

[...]

przeciwko

Volkswagen AG, [...] Wolfsburg

– stronie pozwanej –

w przedmiocie odszkodowania

7. izba cywilna Landgericht Gera [sądu krajowego w Gerze] [...]

[...] w dniu 11 października 2019 r.

p o s t a n o w i ł a :

[Or. 2]

I. Postępowanie zostaje zawieszono.

II. Do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej kieruje się następujące pytania prejudycjalne dotyczące wykładni prawa Unii zgodnie z art. 267 TFUE:

1. Czy § 6 ust. 1 i § 27 ust. 1 Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (rozporządzenia o homologacji typu WE pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, Niemcy; zwanego dalej „EG-FGV”) względnie art. 18 ust. 1 i art. 26 ust. 1 dyrektywy 2007/46/WE należy interpretować w ten sposób, że producent narusza obowiązek wydania ważnego certyfikatu zgodnie z § 6 ust. 1 EG-FGV (względnie obowiązek przedstawienia certyfikatu zgodności w myśl art. 18 ust. 1 dyrektywy 2007/46/WE), jeżeli zamontował w pojeździe zabronione urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu art. 5 ust. 2 i art. 3 pkt 10 rozporządzenia (WE) nr 715/2007, a wprowadzenie takiego pojazdu do obrotu narusza zakaz wprowadzania do obrotu pojazdu nieposiadającego ważnego certyfikatu zgodności w myśl § 27 ust. 1 EG-FGV (względnie zakaz sprzedaży bez ważnego certyfikatu zgodności w rozumieniu art. 26 ust. 1 dyrektywy 2007/46/WE)?

W przypadku udzielenia odpowiedzi twierdzącej:

1a. Czy celem § 6 i § 27 EG-FGV względnie art. 18 ust. 1, art. 26 ust. 1 i art. 46 dyrektywy 2007/46/WE jest ochrona innej osoby w rozumieniu § 823 ust. 2 Bürgerliches Gesetzbuch (kodeksu cywilnego, Niemcy; zwanego dalej „BGB”), także w odniesieniu do jej swobody rozporządzania i majątku? Czy nabycie przez klienta końcowego pojazdu, który wprowadzono do obrotu bez ważnego certyfikatu zgodności, jest objęte zakresem niebezpieczeństw, których zapobieżeniu miało służyć ustanowienie tych norm?

2. Czy celem art. 5 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 715/2007 jest ochrona właśnie również klienta końcowego, także w odniesieniu do jego swobody rozporządzania i majątku? Czy nabycie przez klienta końcowego pojazdu, w którym zamontowano zabronione urządzenie ograniczające skuteczność działania,

jest objęte zakresem niebezpieczeństw, których zapobieżeniu miało służyć ustanowienie tej normy?

Uzasadnienie:

I.

1. Na podstawie odpowiedzialności deliktowej strona powodowa żąda od strony pozwanej zwrotu ceny zakupu wyprodukowanego przez nią samochodu osobowego w kontekście tak zwanej afery spalinowej Volkswagena przy odliczeniu odszkodowania za użytkowanie.

2. Biorąc pod uwagę dotychczasowe ustalenia faktyczne i kwestie sporne, izba zakłada następujący stan faktyczny: **[Or. 3]**

W dniu 2 grudnia 2012 r. strona powodowa kupiła od spółki Autohaus Rinnetal GmbH z siedzibą w Rudolstadt nowy samochód osobowy VW Caddy Maxi Trendline 2,0l TDI w cenie 26 023,03 EUR.

Wspomniany samochód osobowy wyposażono w silnik typu EA-189, którego pierwotne oprogramowanie przyczyniało się do optymalizacji poziomów emisji tlenków azotu w ramach oficjalnej procedury kontroli w związku z tym, że silnik posiada układ recyrkulacji spalin z dwoma trybami eksploatacji. Tryb 1 stanowi tryb zoptymalizowany pod kątem emisji tlenków azotu z relatywnie wysokim wskaźnikiem recyrkulacji spalin, natomiast tryb 0 jest trybem zoptymalizowanym pod kątem cząstek stałych, w którym wskaźnik recyrkulacji spalin jest mniejszy. Oprogramowanie zainstalowane w module sterującym silnika rozpoznaje, czy pojazd znajduje się w zwykłym ruchu drogowym, czy też na stanowisku kontroli technicznej w celu ustalenia poziomów emisji. Podczas cyklu testowego czy też testu na stanowisku kontrolnym zainstalowane oprogramowanie włącza przy emisji tlenków azotu program silnika w trybie 1, w związku z czym osiąga się mniejsze poziomy emisji tlenków azotu i spełnia ustawowe normy emisji spalin, w tym również wyznaczone zgodnie z normą emisji spalin Euro 5 limity emisji tlenków azotu. W rzeczywistych warunkach jazdy w ruchu drogowym pojazd działa natomiast w trybie 0. Występujące wówczas poziomy emisji nie są zgodne z wartościami podanymi przez stronę pozwaną jako producenta tego pojazdu w certyfikacie zgodności.

Strona pozwana zamontowała urządzenie ograniczające skuteczność działania za wiedzą i na polecenie zarządu, a przynajmniej przy jego akceptacji. Miało to miejsce w celu zmniejszenia własnych kosztów kosztem klientów końcowych, maksymalizacji zysku poprzez masowy zbytnie zmanipulowanych pojazdów oraz uzyskania przewagi konkurencyjnej wobec konkurujących producentów pojazdów silnikowych. Konieczne w tym celu wprowadzenie w błąd nieświadomych organów udzielających homologacji i klientów końcowych oparte na wykorzystaniu takiego urządzenia ograniczającego skuteczność działania oraz

naruszenie w rzeczywistości przepisów ustawowych dotyczących emisji spalin stanowiły część całościowego planu.

Podobnie oszukana (przez sprzedawcę będącego narzędziem strony pozwanej) strona powodowa zakupiła pojazd, aby poruszać się nim w ruchu drogowym. Strona powodowa nie dokonałaby tego zakupu, gdyby wiedziała, że materialne przesłanki rejestracji nie są spełnione, w związku z czym istnieje ryzyko, że nie będzie mogła (na stałe) korzystać w tym celu z pojazdu, ponieważ zostanie on unieruchomiony.

Strona powodowa użytkuje pojazd od momentu zakupu. W dniu 25 lipca 2019 r. stan licznika wynosił 93 000 km. **[Or. 4]**

II.

W niniejszej sprawie w grę wchodzi wyłącznie odpowiedzialność deliktowa strony pozwanej w świetle § 823 ust. 2 BGB w związku z art. 5 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 715/2007 (zob. niżej pkt 1), § 823 ust. 2 BGB w związku z § 6 ust. 1, § 27 ust. 1 EG-FGV (zob. niżej pkt 2) oraz § 826 BGB (zob. niżej pkt 3).

Można w tym zakresie nawiązać do następujących punktów:

1. W samochodzie osobowym będącym przedmiotem sporu zamontowano zabronione urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu art. 5 ust. 2 i art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007. Odpowiednia decyzja Kraftfahrt-Bundesamt (federalnego urzędu ds. zmotoryzowanego ruchu drogowego) jest prawomocna i wiążąca w tym zakresie dla celów postępowania cywilnego. W pozostałym zakresie izba kieruje się odpowiednimi rozważaniami Bundesgerichtshof (federalnego trybunału sprawiedliwości, Niemcy) zawartymi w postanowieniu z dnia 8 stycznia 2019 r. [...] i przejmuje je.

Wbrew stanowisku strony pozwanej wykorzystanie przez nią oprogramowania nie stanowiło działania odnoszącego się wyłącznie do samego silnika. Wykorzystanie tego oprogramowania zmienia funkcje w układzie kontroli emisji. Jeżeli pojazd znajduje się na stanowisku kontroli technicznej, układ recyrkulacji spalin uruchamia się w trybie 1, w ramach którego dochodzi do zwiększonej recyrkulacji spalin przy niskiej emisji tlenków azotu. W ten sposób więcej tlenków azotu trafia z powrotem do silnika, niż ma to miejsce w przypadku działania układu recyrkulacji spalin w trybie 0, który włącza się w normalnych warunkach jazdy. Dzięki zmianie trybu emisja tlenków azotu, która dociera do układu kontroli emisji, jest mniejsza w porównaniu z tą, która występuje w normalnych warunkach jazdy. Zapobiega się więc pomiarowi tlenków azotu. W ten sposób zmienia się funkcję układu kontroli emisji, ponieważ ustalone w ramach niego wartości nie odpowiadają tym występującym w normalnych warunkach jazdy.

Nietrafiona jest również argumentacja strony pozwanej, zgodnie z którą nie chodzi o wartości graniczne w rzeczywistych warunkach jazdy, ponieważ ustawodawca zdecydował się dokonywać ich pomiarów w warunkach laboratoryjnych. Argumentacja ta mogłaby być istotna, gdyby różne warunki jazdy były jedynym czynnikiem decydującym o różnicach w emisji tlenków azotu. Tak jednak właśnie nie jest. Poza różnymi warunkami jazdy – jak wynika już z samej argumentacji strony pozwanej – w przypadku omawianych pojazdów dochodzi jeszcze – niezgodny z prawem – dodatkowy czynnik w postaci wykorzystanego oprogramowania, który poprzez zmianę uruchomionego trybu wpływa na emisję tlenków azotu. Wykorzystując wspomniane oprogramowanie, strona pozwana wykroczyła poza grunt tego, co jest dozwolone prawem [...] [odesłanie do orzecznictwa krajowego].

2. Kwestia tego, na ile doszło ponadto również do naruszenia § 6 ust. 1 i § 27 EG-FGV, opartych na art. 18 [Or. 5] ust. 1 i art. 26 ust. 1 dyrektywy 2007/46/WE, zależy od zawartości deklaratoryjnej i znaczenia certyfikatu zgodności.

Zgodnie ze stanowiskiem OLG Braunschweig (wyższego sądu krajowego w Brunshwiku, Niemcy) [...] nie ma znaczenia to, czy konkretny pojazd odpowiada wymogom prawnym, lecz wyłącznie to, aby certyfikat został wydany przez właściwego producenta i przyporządkowany homologowanemu typowi, tzn. aby oświadczenie odpowiadało określonym wymogom formalnym, nawet jeśli merytorycznie może być nieprawidłowe. Montaż zabronionego urządzenia ograniczającego skuteczność działania miałby zatem pozostawać bez wpływu na ważność certyfikatu zgodności.

Zgodnie z przeciwnym poglądem taki certyfikat obejmuje jednocześnie oświadczenie, że pojazd jest zgodny z wszelkimi właściwymi przepisami prawa obowiązującymi w Unii Europejskiej [...], a w konsekwencji w przypadku montażu zabronionego urządzenia ograniczającego skuteczność działania – jak w niniejszej sprawie – certyfikat zgodności jest nieprawidłowy, a tym samym nieważny, w związku z czym dochodzi do wprowadzenia do obrotu bez ważnego certyfikatu (naruszenie § 27 ust. 1 EG-FGV) oraz naruszenia obowiązku producenta w zakresie wydania ważnego certyfikatu zgodnie z § 6 ust. 1 EG-FGV [...].

To, że podejście formalistyczne jest nietrafne, wobec czego certyfikat zgodności zawiera szerszy zakres oświadczenia, który zakłada drugi z zaprezentowanych poglądów, wynika już z samych celów sformułowanych w załączniku do rozporządzenia nr 385/2009, zgodnie z którymi certyfikat zgodności jest „oświadczeniem, które producent pojazdu składa jego nabywcy w celu zapewnienia go, że nabyty przez niego pojazd jest zgodny z prawodawstwem obowiązującym w Unii Europejskiej w momencie wyprodukowania pojazdu”.

Nie oznacza to jeszcze, co prawda, że z materialnoprawnej nieprawidłowości związanej z zamontowaniem zabronionego urządzenia ograniczającego skuteczność działania wynika nieważność certyfikatu zgodności, jednak powyższy

opis funkcji – zwłaszcza przy uwzględnieniu zasad wykładni prawa Unii Europejskiej – przemawia raczej za tym założeniem niż przeciwko niemu.

Udzielenie odpowiedzi na pytanie pierwsze jest zatem istotne dla rozstrzygnięcia, czy strona pozwana naruszyła w ogóle w tym kontekście normę, co stanowiłoby podstawę odpowiedzialności deliktowej.

3. Wprowadzenie do obrotu pojazdu, w którym celowo zamontowano zabronione urządzenie ograniczające skuteczność działania [Or. 6], przy świadomym przemilczeniu sprzecznego z prawem oprogramowania, a także związane z tym dorozumiane wprowadzenie w błąd organów udzielających homologacji i klientów końcowych w zakresie spełnienia wszystkich przesłanek homologacji i nieograniczonej dopuszczalności użytkowania pojazdu w ruchu drogowym, w celu ograniczenia kosztów i maksymalizacji zysków poprzez duży zbył przy jednoczesnym zapewnieniu sobie przewagi konkurencyjnej kosztem nieświadomych klientów, stanowią umyślne, godzące w dobre obyczaje wyrządzenie szkody (§ 826 BGB).

To, że strona powodowa nie nabyła pojazdu bezpośrednio od strony pozwanej, nie podważa przy tym z góry związku przyczynowego między wprowadzeniem w błąd a nabyciem pojazdu. Poprzez wprowadzenie pojazdu do obrotu strona pozwana świadomie uruchomiła bowiem łańcuch przyczynowy za pośrednictwem swojego kanału dystrybucji. Dorozumiane wprowadzenie w błąd przez producenta związane z wprowadzeniem pojazdu do obrotu wciąż wywołuje skutki, ponieważ w odniesieniu do takich informacji dealer przekazuje jedynie wiedzę uzyskaną od producenta, a kupujący ufa w tym zakresie informacjom podanym przez producenta oraz – jak w niniejszej sprawie – jego wiarygodności. Dealer jest w tym zakresie narzędziem strony pozwanej będącej pośrednim sprawcą.

Wskutek działania strony pozwanej strona powodowa doznała również szkody, której można dopatrzeć się już w samym zawarciu niekorzystnej umowy sprzedaży, której w przeciwnym razie by nie zawarła [...] [odesłanie do orzecznictwa krajowego].

Spełnione są także podmiotowe przesłanki zastosowania § 826 BGB w związku z § 31 BGB. W odniesieniu do spoczywającego na niej wtórnego ciężaru przedstawienia okoliczności faktycznych strona pozwana nie podważyła skutecznie uzasadnionych w wystarczającym stopniu twierdzeń poczynionych w tym kontekście przez stronę powodową. [...] [odesłanie do orzecznictwa krajowego].

III.

Istnienie odpowiedzialności deliktowej zgodnie z § 823 ust. 2 BGB w związku z art. 5 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 715/2007 wymaga, aby ta ostatnia norma stanowiła przepis ochronny, co jest istotne dla wydanie rozstrzygnięcia. Dotyczy to odpowiednio odpowiedzialności zgodnie z § 823 ust. 2 BGB w związku z § 6

ust. 1 i § 27 ust. 1 EG-FGV, jeżeli – **[Or. 7]** co wymaga najpierw udzielenia odpowiedzi twierdzącej na pierwsze pytanie prejudycjalne – doszło w ogóle w tym zakresie do naruszenia tego przepisu (tych przepisów) (zob. część II.2.).

Celem normy jest ochrona innej osoby, kiedy służy ona przynajmniej również ochronie jednostki lub poszczególnych kręgów osób przed naruszeniem określonego dobra prawnego. W przypadku nakazów i zakazów chroniony interes, sposób naruszenia i krąg osób objętych ochroną muszą być w wystarczającym stopniu określone. Nie chodzi o skutek, lecz o treść i cel ustawy oraz to, czy zamiarem ustawodawcy w momencie jej uchwalania było zapewnienie jednostkom właśnie takiej ochrony prawnej, na którą powołuje się strona powodowa z uwagi na zarzucane naruszenie. Nic nie szkodzi, jeżeli norma prawna ma służyć ponadto lub nawet przede wszystkim interesowi ogółu, o ile ochrona jednostki nie jest jedynie wtórnym efektem normy. Ustanowienie indywidualnego roszczenia o naprawienie szkody musi wydawać się sensowne i akceptowalne przynajmniej w ramach całościowego systemu przepisów regulujących odpowiedzialność cywilną. O tym, czy ma to miejsce, należy rozstrzygnąć w świetle kompleksowej oceny całego kontekstu regulacyjnego danej normy [...].

Obowiązek naprawienia szkody jest ponadto ograniczony celem ochronnym normy. Odpowiedzialność dotyczy wyłącznie tych ekwiwalentnych i adekwatnych skutków szkody, które są objęte zakresem niebezpieczeństw, których zapobieżeniu miało służyć ustanowienie naruszonej normy. Podnoszona szkoda musi być wewnętrznie związana ze stworzonym przez sprawcę szkody niebezpieczeństwem – nie wystarczy związek „zewnętrzny”, niejako „przypadkowy”. W tym zakresie trzeba dokonać oceny wartościującej. Należy zgodnie z tym zbadać sens i zakres naruszonej normy oraz wyjaśnić, czy norma ta miała zapobiec podnoszonej szkodzie [...].

W niemieckim orzecznictwie federalnym kwestią w najwyższym stopniu sporną wciąż jest zagadnienie, czy wspomniane przepisy obejmują ochroną osoby trzecie, tzn. mają chronić właśnie również poszczególnych nabywców samochodów w odniesieniu do ich swobody rozporządzania i majątku, a nabycie pojazdu, w którym zamontowano zabronione urządzenie ograniczające skuteczność działania, jest objęte zakresem niebezpieczeństw, których zapobieżeniu miało służyć ustanowienie naruszonej normy (naruszonych norm), natomiast niemal w ogóle – o ile wiadomo – nie dokonuje się kontroli z punktu widzenia celu ochronnego normy.

OLG Braunschweig (wyższy sąd krajowy w Brunshwiku) [...] wyczerpująco uzasadnia na przykład zajmowane przez siebie stanowisko, zgodnie z którym wskazanych przepisów nie należy uznać za przepisy ochronne w rozumieniu § 823 ust. 2 BGB **[Or. 8]**, ponieważ nie służą ochronie majątku nabywcy pojazdu silnikowego, lecz ich celem jest wysoki poziom bezpieczeństwa w ruchu drogowym, ochrona zdrowia i środowiska oraz racjonalne wykorzystanie energii.

W odpowiedzi na powyższą argumentację podnosi się natomiast, że nic nie szkodzi, jeżeli naruszona norma ma, co prawda, służyć przede wszystkim interesowi ogółu, pod warunkiem że ochrona indywidualna – co należy w tym przypadku założyć – nie ma jedynie charakteru wtórnego, lecz powinno się ją zaliczyć do obszaru zadań, których realizacji służy omawiana norma [...]. W odniesieniu do norm wynikających z prawa Unii trzeba ponadto wziąć pod uwagę, że w celu skutecznej transpozycji prawa Unii należy przyznawać prawo do odszkodowania również w sytuacjach, w których naruszane normy nie mają zindywidualizowanego celu ochronnego [...]. Ponadto ochrona indywidualna wynika także ze wspomnianego już powyżej (część II.2.) opisu funkcji w załączniku do rozporządzenia nr 385/2009 [...].

Izba nie potrafi ocenić, jaka wykładnia jest właściwa, zwłaszcza pod kątem odpowiedniej transpozycji art. 18 ust. 1, art. 26 ust. 1 i art. 46 dyrektywy 2007/46/WE przy uwzględnieniu zasad prawa Unii Europejskiej i w świetle Karty praw podstawowych Unii Europejskiej, tym bardziej że argumenty przedstawione przez obie strony jak najbardziej zasługują na uwagę, choć w niektórych punktach są ambiwalentne.

IV.

Również odpowiedzialność deliktowa zgodnie z § 826 BGB ogranicza się z góry do szkód, które są objęte zakresem ochrony wynikającym z naruszonego nakazu lub zakazu [...]. Prawo do odszkodowania przysługuje wyłącznie osobie, której bezpośrednio wyrządzono szkodę w sposób godzący w dobre obyczaje lub która jako osoba trzecia ponosi w sposób godzący w dobre obyczaje szkodę niebędącą jedynie szkodą pośrednią wynikającą ze szkody wyrządzonej bezpośrednio innej osobie [...].

Pytanie o to, czy należy skorygować zakres odpowiedzialności w stanach faktycznych takich jak ten będący przedmiotem niniejszej sprawy ze względu na cel ochrony, stanowi z kolei przedmiot burzliwej dyskusji i udzielane są na nie różne odpowiedzi.

Jeżeli nie nawiążemy w tym zakresie bezpośrednio do naruszenia art. 5 ust. 2 zdanie pierwsze rozporządzenia nr 715/2007 czy też § 6 i § 27 EG-FGV, lecz uzasadnimy działanie godzące w dobre obyczaje wyłącznie wprowadzeniem w błąd wobec (właśnie również) klienta końcowego, związanym z wprowadzeniem pojazdu do obrotu i wciąż wywołującym skutki, nie trzeba będzie dokonywać korekty ze względu na cel ochrony, **[Or. 9]** ponieważ osoba wprowadzona w błąd podlega nieograniczonej ochronie i należy jej naprawić wszelkie szkody, które poniosła wskutek oszustwa [...]. Jeżeli natomiast odwołamy się przede wszystkim do wprowadzenia pojazdu do obrotu przy zastosowaniu zabronionego urządzenia ograniczającego skuteczność działania, pytania pokrywają się w dużej mierze z tymi, o których mowa w części III [...].

Nie można jednak rozpatrywać tych kwestii niezależnie od siebie. Mamy do czynienia z ostatecznie nierozłącznymi aspektami jednolitego zdarzenia i całościowego planu. Tak jak (masowe) wprowadzenie do obrotu pojazdów, w których dla zamierzonych celów zamontowano zabronione urządzenie ograniczające skuteczność działania, nie było możliwe bez wprowadzenia w błąd organów udzielających homologacji i klientów końcowych, nie można wyobrazić sobie oszustwa bez manipulacji jako przedmiotu wprowadzenia w błąd. Wprowadzenie w błąd nie miało bowiem żadnej innej zawartości deklaratoryjnej niż (nie)przestrzeganie przepisów dotyczących emisji spalin. Istotę zarzutu naruszenia dobrych obyczajów zdaniem izby stanowi tu zatem przekroczenie norm dotyczących emisji spalin. W związku z tym odpowiedzialność na podstawie § 826 BGB również można uzasadnić tylko wtedy, gdy celem norm dotyczących emisji spalin była nie tylko mająca wtórny charakter ochrona danego klienta końcowego, a ten miał być właśnie chroniony również przed podnoszoną tutaj szkodą.

Rozstrzygnięcie, czy istnieje roszczenie na podstawie § 826 BGB, również zależy zatem w istotnym stopniu od odpowiedzi udzielonej na pytania 1a (pod warunkiem udzielenia odpowiedzi twierdzącej na pytanie pierwsze) i 2, a mianowicie od tego, czy wspomniane przepisy wywołują wymagane skutki w zakresie ochrony osób trzecich, a nabycie przez klienta końcowego pojazdu, w którym zamontowano zabronione urządzenie ograniczające skuteczność działania lub który wprowadzono do obrotu bez ważnego certyfikatu zgodności, jest objęte zakresem niebezpieczeństw, których zapobieżeniu miało służyć ustanowienie naruszonej normy (naruszonych norm).

V.

Pytania 1, 1a i 2 nie przestają być istotne dla rozstrzygnięcia sprawy ze względu na to, że powództwo zasługuje na uwzględnienie już z uwagi na roszczenie przysługujące stronie powodowej w świetle § 823 ust. 2 BGB w związku z § 263 ust. 1 Strafgesetzbuch (kodeksu karnego, Niemcy; zwanego dalej „StGB”). Nie ma to bowiem miejsca w niniejszej sprawie.

Abstrahując od nasuwających się również w tym przypadku rozważań na temat celu ochronnego, brakuje wystarczającej argumentacji dotyczącej spełnienia znamion przestępstwa będącego podstawą takiego roszczenia. **[Or. 10]**

Paragraf 263 StGB stanowi normę prawa karnego, która penalizuje konkretne działanie lub zaniechanie określonej osoby fizycznej. Nie można postawić zarzutu prawnokarnego osobie prawnej. W związku z tym strona powodowa musiałaby w wystarczający sposób wykazać w szczególności, który członek zarządu, przedstawiciel lub pracownik, kiedy i gdzie dopuścił się jakiego konkretnego wprowadzenia w błąd lub komu je nakazał. To, że nie jest w stanie tego zrobić ze względu na brak wglądu w wewnętrzne procedury strony pozwanej, nie ma w tym momencie znaczenia. Inaczej niż w zakresie objętym § 826 BGB, gdzie chodzi o

roszczenie cywilnoprawne, strona powodowa, która podnosi zarzuty prawnokarne wobec pracowników osoby prawnej i na tym opiera jej odpowiedzialność cywilnoprawną, nie może skorzystać z zasad wtórnego ciężaru przedstawienia okoliczności faktycznych (zob. część III.3.).

[...]

DOKUMENT ROBOCZY