



vonnis

In naam van de Koning

RECHTBANK ROTTERDAM

Team handel en haven

zaaknummer / rolnummer: C/10/675371 / HA ZA 24-232

Vonnis van 2 april 2025

in de zaak van

de rechtspersoon naar Canadees recht
1309767 ONTARIO LIMITED,
gevestigd te Mississauga, Ontario, Canada,
eiseres in de hoofdzaak en in het incident ex artikel 223 Rv,
verweerster in het bevoegdheidsincident,
advocaat mr. J.A. Jacobi te Den Haag,

tegen

de rechtspersoon naar Duits recht
VOLKSWAGEN AKTIENGESellschaft,
gevestigd te Wolfsburg, Duitsland,
gedaagde in de hoofdzaak en verweerster in het incident ex artikel 223 Rv,
eiseres in het bevoegdheidsincident,
advocaat mr. M. Rieger-Jansen te Den Haag.

Partijen worden hierna Ontario en Volkswagen genoemd.

1. De zaak in het kort

Volkswagen heeft ten laste van Ontario conservatoir afgiftebeslag laten leggen op 48 elektrische auto's (merk en type Volkswagen ID.6). Deze auto's waren bestemd voor de Chinese markt en bevinden zich in een douane-entrepot in Schiedam. Ontario vordert opheffing van het beslag, zowel bij wijze van voorlopige voorziening in het incident ex artikel 223 Rv als in de hoofdzaak. Volkswagen heeft een bevoegdheidsincident opgeworpen. De rechtbank verklaart zich grotendeels bevoegd om kennis te nemen van de vorderingen. De vorderingen in het incident ex artikel 223 Rv worden afgewezen. De hoofdzaak wordt aangehouden in afwachting van de beslissingen in de Duitse procedure. De Duitse procedure heeft te gelden als de hoofdzaak na beslag waarin Volkswagen (onder meer) definitieve afgifte ter vernietiging van de auto's vordert.

2. De procedure

2.1. Het verloop van de procedure blijkt uit:

- het vonnis in incident van 3 juli 2024 en de daaraan ten grondslag liggende processtukken,
- de conclusie van antwoord, met producties 84 tot en met 86,
- de brief van de rechtbank van 1 oktober 2024, waarin een mondelinge behandeling is gelast,
- de bij brief van 8 oktober 2024 door Ontario overgelegde productie 18,
- de op 5 november 2024 verstuurde zittingsagenda,
- de akte overlegging producties tevens houdende aangepast productieoverzicht van Ontario, met producties 19 tot en met 26,
- het door Ontario als productie 27 overgelegde aanvullende proceskostenoverzicht ex artikel 1019h Rv,
- de akte houdende overlegging aanvullende productie van Volkswagen, met productie 87,
- de akte houdende overlegging aanvullende productie van Volkswagen, met productie 88,
- de door beide partijen overgelegde spreek aantekeningen voor de mondelinge behandeling van 19 november 2024,
- het verkorte proces-verbaal van de mondelinge behandeling van 19 november 2024,
- de brief van mr. Jacobi namens Ontario van 6 december 2024, waarin hij heeft gereageerd op het proces-verbaal,
- de e-mail van mr. Boonen namens Volkswagen van 10 december 2024, waarin hij heeft gereageerd op de brief van mr. Jacobi.

2.2. Na de mondelinge behandeling is vonnis bepaald.

3. De feiten

3.1. Volkswagen is een wereldwijd opererende autofabrikant. Zij is houdster van verschillende merkregistraties in diverse landen ter wereld, waaronder voor de Europese Unie de woordmerken VOLKSWAGEN en ID.6 en het beeldmerk VW.

3.2. Twee Chinese joint-venture partners van Volkswagen (FAW-VW en SAIC-VW) produceren de Volkswagen ID.6 in China. Dit type elektrische auto is uitsluitend bestemd voor de Chinese markt. Buiten China wordt dit model en type auto door Volkswagen niet op de markt gebracht.

3.3. Ontario is een investeringsmaatschappij. De aan Ontario gelieerde vennootschap Techlantic Ltd. (hierna: Techlantic), die inmiddels is gefailleerd, hield zich bezig met internationale autohandel.

3.4. In 2022 hebben Ontario en Techlantic samengewerkt met de Nederlandse vennootschap Autocavy Trading B.V. (hierna: Autocavy) bij de aankoop van een partij van 49 Volkswagens van het type ID.6 (hierna ook: de auto's). De auto's werden gekocht van een in Dubai gevestigde handelaar. Ontario heeft een bedrag van USD 1.581.700,00 betaald

(namelijk de koopsom van USD 1.781.700,00 verminderd met een door Autocavy betaald voorschot van USD 200.000,00) en is op 5 oktober 2022 eigenaar geworden van de auto's.

3.5. Autocavy heeft in de periode van december 2022 tot en met juli 2023 geprobeerd in verschillende landen in de EU kopers voor de auto's te vinden door de auto's aan te bieden aan diverse autohandelaren en andere potentiële kopers. Het gaat om meerdere aanbiedingen, zowel op websites (platforms) als door middel van e-mails aan potentiële afnemers.

3.6. De auto's zijn op 5 maart 2023 in Rotterdam aangekomen.

3.7. Eén auto is in augustus 2023 vanuit Nederland naar Jordanië verscheept. De overige 48 auto's bevinden zich op dit moment in entrepot bij SCL Rotterdam B.V. te Schiedam (hierna: SCL).

3.8. Op verzoek van Volkswagen heeft de voorzieningenrechter van de rechtbank Den Haag bij beschikking van 1 juni 2023 een ex parte verbod ex artikel 1019e Rv aan Autocavy opgelegd. In die beschikking heeft de voorzieningenrechter Autocavy geboden iedere verdere inbreuk op de Uniemerken van Volkswagen in de EU te staken en gestaakt te houden. Volkswagen heeft deze beschikking op 2 juni 2023 aan Autocavy doen betekenen.

3.9. Bij tussenvonnis in kort geding van 22 augustus 2023 heeft de voorzieningenrechter van de rechtbank Den Haag (onder meer) Autocavy veroordeeld om de auto's af te geven ter bewaring.

3.10. Bij eindvonnis in datzelfde kort geding van 5 september 2023 heeft de voorzieningenrechter van de rechtbank Den Haag (onder meer) Autocavy bevolen om (i) het invoeren, uitvoeren, aanbieden, in de handel brengen en daartoe in voorraad hebben van alle auto's voorzien van het ID.6-merk te staken en (ii) aan Volkswagen opgave te doen van diverse gegevens met betrekking tot de in 3.7 bedoelde auto's.

3.11. Met verlof van de voorzieningenrechter van de rechtbank Rotterdam heeft Volkswagen op 23 augustus 2023 ten laste van Ontario en Techlantic conservatoir beslag tot afgifte met bewaring gelegd op de 48 in 3.7 bedoelde auto's. De beslagen auto's zijn in bewaring gesteld bij SCL, waar ze zich op dat moment al bevonden. Als bewaarnemer is Equilibristen Gerechtsdeurwaarders B.V. aangesteld.

3.12. Ontario en Techlantic zijn een kortgedingprocedure gestart tot opheffing van het afgiftebeslag. Hun vorderingen zijn afgewezen bij vonnis van de voorzieningenrechter van de rechtbank Rotterdam van 25 oktober 2023. Bij arrest van 24 september 2024 heeft het hof Den Haag dit vonnis bekrachtigd. Tegen dat arrest is geen cassatie ingesteld.

3.13. In vervolg op het beslag heeft Volkswagen op 22 februari 2024 een bodemprocedure aanhangig gemaakt bij het Landgericht Braunschweig in Duitsland (hierna ook aangeduid als: de Duitse procedure). In de Duitse procedure vordert Volkswagen (onder meer) afgifte van de auto's ter vernietiging.

4. Het geschil in het bevoegdheidsincident

4.1. Volkswagen vordert dat de rechtbank zich onbevoegd verklaart om kennis te nemen van de vorderingen van Ontario, met veroordeling van Ontario, bij vonnis uitvoerbaar bij voorraad, in de volledige proceskosten op grond van artikel 1019h Rv, te vermeerderen met de wettelijke handelsrente vanaf veertien dagen na de datum van het te wijzen vonnis.

4.2. Ontario concludeert tot niet-ontvankelijkverklaring van Volkswagen in haar vordering, althans tot afwijzing daarvan, met veroordeling van Volkswagen, bij vonnis uitvoerbaar bij voorraad, in de kosten van het incident op grond van artikel 1019h Rv, met bepaling dat indien deze kosten niet binnen veertien dagen na betekening van het te wijzen incidentele vonnis zijn voldaan, Volkswagen daarover zonder nadere sommatie wettelijke (handels)rente zal zijn verschuldigd tot aan de dag van algehele voldoening.

4.3. De relevante stellingen van partijen worden bij de beoordeling verder besproken.

5. Het geschil in het incident ex artikel 223 Rv

5.1. Ontario vordert om bij vonnis, voor zover mogelijk uitvoerbaar bij voorraad:

Primair

- I. Volkswagen te veroordelen om het ten laste van Ontario gelegde conservatoire beslag tot afgifte op de 48 auto's van het merk Volkswagen en type ID.6, welke auto's op 23 augustus 2023 in beslag en bewaarneming zijn genomen door Equilibristen Gerechtsdeurwaarders B.V., op te heffen voor de duur van het geding;
- II. Volkswagen te verbieden om na de opheffing van het beslag genoemd onder I en voor de duur van dit geding, nogmaals een conservatoir beslag, waaronder begrepen een conservatoir verhaalsbeslag en afgiftebeslag, te leggen op de onder I genoemde auto's, op straffe van een dwangsom van € 100.000,00 per overtreding van dit verbod, vermeerderd met € 25.000,00 per dag dat de overtreding voortduurt;

Subsidiair

- III. Volkswagen te bevelen uitvoering te geven aan de in productie 12 van de dagvaarding opgenomen escrow-overeenkomst, onder gelijktijdige opheffing, voor de duur van het geding, van het onder I genoemde beslag.

5.2. Volkswagen concludeert tot niet-ontvankelijkverklaring van Ontario in haar vorderingen, althans tot afwijzing van die vorderingen, met veroordeling van Ontario, bij vonnis uitvoerbaar bij voorraad, in de volledige proceskosten op grond van artikel 1019h Rv, te vermeerderen met de wettelijke handelsrente vanaf veertien dagen na de datum van het te wijzen vonnis.

5.3. De relevante stellingen van partijen worden bij de beoordeling verder besproken.

6. Het geschil in de hoofdzaak

6.1. Ontario vordert om bij vonnis, voor zover mogelijk uitvoerbaar bij voorraad (doorgenummerd na de vorderingen in het incident ex artikel 223 Rv):

Primair

- IV. het ten laste van Ontario gelegde conservatoire beslag tot afgifte op de 48 auto's van het merk Volkswagen en type ID.6, welke auto's op 23 augustus 2023 in beslag en bewaarneming zijn genomen door Equilibristen Gerechtsdeurwaarders B.V., volledig en onvoorwaardelijk op te heffen;
- V. Volkswagen te verbieden om na de opheffing van het beslag genoemd onder IV, nogmaals een conservatoir beslag, waaronder begrepen een conservatoir verhaalsbeslag en afgiftebeslag, te leggen op de onder IV genoemde auto's, op straffe van een dwangsom van € 100.000,00 per overtreding van dit verbod, vermeerderd met € 25.000,00 per dag dat de overtreding voortduurt;
- VI. voor recht te verklaren dat Volkswagen met het leggen en het handhaven van het beslag genoemd onder IV onrechtmatig heeft gehandeld jegens Ontario en zij aansprakelijk is voor de daaruit ontstane schade, nader op te maken bij staat;
- VII. voor recht te verklaren dat alle beslagkosten van het beslag genoemd onder IV volledig voor rekening van Volkswagen komen, met bepaling dat Volkswagen op het moment van opheffing alle reeds door Ontario gemaakte opslagkosten binnen veertien dagen vergoedt, met verdere bepaling dat indien deze kosten niet binnen veertien dagen na opheffing van het beslag aan Ontario zijn voldaan, Volkswagen daarover wettelijke (handels)rente is verschuldigd tot aan de dag van algehele voldoening;

Subsidiair

- VIII. Volkswagen te bevelen, binnen veertien dagen na het te wijzen vonnis, het bedrag van USD 1.781.700,00 aan Ontario te betalen tegen deugdelijk bewijs van kwijting, met bepaling dat Ontario bij ontvangst van het volledige bedrag binnen tien dagen de onder IV genoemde auto's verkoopt en levert aan Volkswagen of een door Volkswagen aan te wijzen vennootschap;

Primair en subsidiair

- IX. Volkswagen te veroordelen in de volledige (proces)kosten van deze procedure op de voet van artikel 1019h Rv, welke kosten tot aan het eindvonnis nader begroot zullen worden bij akte, met bepaling dat indien deze kosten niet binnen veertien dagen na betekening van het te wijzen vonnis zijn voldaan, Volkswagen daarover zonder nadere sommatie wettelijke (handels)rente zal zijn verschuldigd tot aan de dag van algehele voldoening;
- X. Volkswagen te veroordelen in de nakosten van het geding, met bepaling dat indien deze kosten niet binnen veertien dagen na betekening van het te wijzen vonnis zullen zijn voldaan, Volkswagen daarover zonder nadere sommatie wettelijke (handels)rente zal zijn verschuldigd tot aan de dag van algehele voldoening.

6.2. Volkswagen concludeert tot niet-ontvankelijkverklaring van Ontario in haar vorderingen, althans tot afwijzing van die vorderingen, met veroordeling van Ontario, bij vonnis uitvoerbaar bij voorraad, in de volledige proceskosten op de voet van artikel 1019h

Rv, te vermeerderen met de wettelijke handelsrente vanaf veertien dagen na de datum van het te wijzen vonnis.

6.3. De relevante stellingen van partijen worden hierna verder besproken.

7. De beoordeling in het bevoegdheidsincident

7.1. Partijen twisten over de vraag of de rechtbank bevoegd is om kennis te nemen van de vorderingen van Ontario. Omdat Ontario gevestigd is in Canada en Volkswagen in Duitsland, moet de rechtbank ook ambtshalve beoordelen of zij internationaal bevoegd is.

7.2. De rechtbank is van oordeel dat zij bevoegd is ten aanzien van de primaire vorderingen van Ontario (I, II, IV, V, VI, VII, IX en X). Ten aanzien van de subsidiaire vorderingen (III en VIII) is de rechtbank niet bevoegd. Dit oordeel wordt hierna toegelicht.

Geen erkenning van rechtsmacht

7.3. Volgens Ontario heeft Volkswagen de rechtsmacht van de rechtbank Rotterdam expliciet dan wel stilzwijgend erkend en moet het bevoegdheidsincident alleen al om die reden sneuvelen. Ontario baseert zich in dit kader op:

- (i) de erkenning door Volkswagen van de bevoegdheid van de voorzieningenrechter van de rechtbank Rotterdam in de kortgedingprocedure;
- (ii) de brief van Volkswagen aan de rechtbank van 12 maart 2024, waarin Volkswagen verzoekt om het door Ontario opgeworpen incident ex artikel 223 Rv tegelijk te behandelen met de vorderingen in de hoofdzaak;
- (iii) andere omstandigheden, namelijk (a) dat Volkswagen de Nederlandse rechter bevoegd acht voor het vragen van verlof voor een conservatoir beslag, (b) dat Volkswagen woonplaats kiest in Nederland ter zake van de tenuitvoerlegging van dat verlof en (c) dat Volkswagen het als misbruik van procesrecht van Ontario ziet om ter zake van hetzelfde onderwerp de bodemrechter aan te zoeken, omdat er al een andere Nederlandse rechter (namelijk de kortgedingrechter) bevoegd is.

7.4. Dit standpunt van Ontario slaagt niet. Dat Volkswagen in de kortgedingprocedure de (internationale) bevoegdheid van de voorzieningenrechter van de rechtbank Rotterdam niet ter discussie heeft gesteld, betekent niet dat zij daarmee ook in deze bodemprocedure de bevoegdheid van de rechtbank Rotterdam heeft erkend. Dat Volkswagen geen verweer tegen de bevoegdheid van de voorzieningenrechter heeft gevoerd kan worden aangemerkt als een stilzwijgende forumkeuze in het kort geding. Een forumkeuze kan voor elke procedure opnieuw gemaakt worden. Dit is een nieuwe procedure, waarin die forumkeuze niet gedaan is. Die eerdere forumkeuze is irrelevant. Het verzoek van Volkswagen om de provisionele vorderingen en de vorderingen in de hoofdzaak gelijktijdig te behandelen kan evenmin als een erkenning van rechtsmacht worden aangemerkt. Volgens Volkswagen had dat verzoek ook betrekking op de behandeling van haar bevoegdheidsverweer. De rechtbank ziet geen aanleiding om dat te betwijfelen. Ook de onder (iii) genoemde omstandigheden houden geen erkenning van de rechtsmacht van de rechtbank Rotterdam voor deze bodemprocedure in.

7.5. Subsidiair heeft Ontario zich op het standpunt gesteld dat Volkswagen het bevoegdheidsincident te laat heeft opgeworpen. Als Volkswagen de rechtsmacht van de Nederlandse rechter ten aanzien van de opheffing van het beslag had willen betwisten, had zij dat uiterlijk in de kortgedingprocedure moeten doen, aldus Ontario. Uit wat hiervoor onder 7.4 is overwogen volgt dat ook dit standpunt van Ontario niet opgaat.

Vorderingen I, II, IV en V (opheffing beslag en verbod beslaglegging)

7.6. Vorderingen I, II, IV en V houden direct verband met het door Volkswagen ten laste van Ontario gelegde afgiftebeslag. Ontario vordert, zowel in het incident als in de hoofdzaak, opheffing van dat beslag (vorderingen I en IV) en een verbod voor Volkswagen om nogmaals conservatoir beslag te leggen (vorderingen II en V). Zij grondt de bevoegdheid van de rechtbank ten aanzien van deze vorderingen primair op artikel 705 Rv. Dat artikel bepaalt dat de voorzieningenrechter die verlof tot het beslag heeft gegeven, rechtdoende in kort geding, het beslag op vordering van elke belanghebbende kan opheffen, onverminderd de bevoegdheid van de gewone rechter.

7.7. Tussen partijen is niet in geschil dat, als in Nederland verlof tot het leggen van een beslag is gegeven, er op grond van artikel 705 Rv ook steeds een Nederlandse rechter bevoegd is ter zake van de opheffing van dat beslag. Partijen twisten over de vraag of artikel 705 Rv alleen bevoegdheid schept voor de voorzieningenrechter in kort geding en niet voor een Nederlandse bodemrechter als er al in Duitsland een bodemprocedure aanhangig is (standpunt Volkswagen), of ook voor de Nederlandse bodemrechter ondanks dat er al een bodemprocedure in Duitsland aanhangig is (standpunt Ontario).

7.8. De rechtbank acht het standpunt van Ontario juist. In artikel 705 Rv staat weliswaar dat ‘de voorzieningenrechter’ ‘rechtdoende in kort geding’ het beslag kan opheffen, maar het artikel sluit af met de woorden ‘onverminderd de bevoegdheid van de gewone rechter’. Vorderingen op grond van artikel 705 Rv kunnen dus worden ingesteld bij de voorzieningenrechter én bij de gewone rechter. Dat de zinsnede ‘onverminderd de bevoegdheid van de gewone rechter’ alleen betrekking zou kunnen hebben op de gewone rechter die de hoofdzaak volgend op de beslaglegging behandelt (in dit geval dus het Landgericht Braunschweig), kan niet worden aangenomen. De tekst bepaalt dat niet expliciet en aanknopingspunten voor de juistheid van deze zienswijze ontbreken. Die zienswijze zou meebrengen dat, als de hoofdzaak zoals in het onderhavige geval niet in Nederland dient, er geen Nederlandse rechter is die definitief – met gezag van gewijsde – kan beslissen over de opheffing van een beslag dat is gelegd op basis van een in Nederland verkregen verlof. Dat ligt niet voor de hand en dat volgt niet uit het systeem, ook niet uit dat van het Unierecht. Deel van dat systeem is immers dat er meer dan één rechter bevoegd kan zijn en dat het aan de eiser is om te kiezen bij welk van die rechters hij de procedure aanspant. Als dat een Nederlandse rechter is die inderdaad bevoegd is dient deze, op straffe van rechtsweigering, op de vordering te beslissen, omdat naar Nederlands recht uitdrukkelijk niet is gekozen voor een forum-non-conveniens-systeem, waar een rechter zich onbevoegd kan (of moet) verklaren omdat een andere rechter in een betere positie verkeert om het geschil te beslechten. Dit systeem laat dus ruimte voor het tegelijk aanhangig zijn van twee bodemprocedures.

7.9. Dat artikel 704 lid 2 Rv bepaalt dat een beslag van rechtswege vervalt als de eis in de hoofdzaak wordt afgewezen en deze afwijzing in kracht van gewijsde is gegaan, maakt het voorgaande niet anders, omdat die bepaling een andere situatie regelt.

7.10. De stelling van Volkswagen dat er een risico ontstaat op tegenstrijdige beslissingen als in een aparte Nederlandse bodemprocedure (naast de Duitse procedure) kan worden geprocedeerd over de vordering die ten grondslag ligt aan het beslag kan tot aanhouding van een van de procedures leiden, maar rechtvaardigt niet de conclusie dat de Nederlandse rechter in die aparte Nederlandse bodemprocedure niet bevoegd is om kennis te nemen van vorderingen gebaseerd op artikel 705 Rv.

7.11. Het beslagverlof is verleend door de voorzieningenrechter van de rechtbank Rotterdam en het beslag is gelegd binnen dit arrondissement. De bodemrechter in Rotterdam is daarom de bevoegde rechter ten aanzien van de gevorderde opheffing van het beslag (vorderingen I en IV) en de daarmee samenhangende vorderingen II en V. Omdat er bevoegdheid bestaat op grond van artikel 705 Rv, hoeven de door Ontario aangevoerde andere mogelijke bevoegdheidsgronden voor deze vorderingen (artikel 24 lid 5 en 35 van de Brussel I bis-Verordening (nr. 1215/2012, hierna ook: Brussel I bis)) niet te worden besproken.

7.12. Volkswagen stelt dat Ontario misbruik van recht maakt door, na in kort geding in twee instanties tevergeefs opheffing van het beslag te vorderen, diezelfde vordering thans nogmaals aan de bodemrechter voor te leggen, terwijl er intussen ook al een hoofdzaak aanhangig is in Duitsland. Van misbruik van recht is volgens de rechtbank geen sprake. Het staat Ontario vrij de in artikel 705 Rv aangewezen bevoegde bodemrechter aan te zoeken, ook nadat zij kortgedingprocedures heeft gevoerd. Haar belang bij het gevorderde staat niet ter discussie. Hoogstens kunnen aan de gekozen processtrategie consequenties voor een eventuele kostenveroordeling worden verbonden.

Vorderingen VI en VII (onrechtmatigheid beslag en schadevergoeding)

7.13. Ontario vordert in de hoofdzaak, kort gezegd, verklaringen voor recht dat Volkswagen onrechtmatig jegens haar heeft gehandeld door de beslaglegging en aansprakelijk is voor alle daaruit ontstane schade en alle beslagkosten. Deze vorderingen zien niet op de opheffing van het beslag (en hangen daarmee ook niet rechtstreeks samen), zodat de bevoegdheid van de rechtbank Rotterdam niet kan worden gebaseerd op artikel 705 Rv.

7.14. Ten aanzien van deze vorderingen moet de internationale bevoegdheid van deze rechtbank worden beoordeeld aan de hand van de Brussel I bis-Verordening, die immers zowel materieel, formeel als temporeel van toepassing is. Artikel 7, aanhef en sub 2, Brussel I bis luidt als volgt:

“Een persoon die woonplaats heeft op het grondgebied van een lidstaat, kan in een andere lidstaat voor de volgende gerechten worden opgeroepen: (...)
2. ten aanzien van verbintenissen uit onrechtmatige daad, voor het gerecht van de plaats waar het schadebrengende feit zich heeft voorgedaan of zich kan voordoen;”

De ‘plaats waar het schadebrengende feit zich heeft voorgedaan of zich kan voordoen’ kan zowel de plaats zijn waar de schade is ingetreden (*Erfolgsort*) als de plaats van de gebeurtenis die met de schade in een oorzakelijk verband staat (*Handlungsort*).

7.15. Volgens Ontario doet het schadebrengende feit zich voor in Schiedam. Dat is de plaats waar de auto’s zich bevinden en waar het beslag is gelegd en gehandhaafd. Volkswagen heeft dit op zichzelf niet betwist. Schiedam valt binnen het arrondissement Rotterdam. Deze rechtbank is daarom bevoegd ten aanzien van de vorderingen VI en VII.

7.16. Volkswagen heeft zich op het standpunt gesteld dat vorderingen VI en VII verkapte vorderingen tot verklaring voor recht van niet-inbreuk zijn. Hoewel Ontario niet letterlijk een verklaring voor recht van niet-inbreuk heeft gevorderd, ligt een oordeel over de beweerdelijke niet-inbreuk immers per definitie ten grondslag aan de verklaringen voor recht die Ontario heeft gevorderd onder VI en VII, aldus Volkswagen. Dit brengt volgens Volkswagen mee dat op grond van artikel 125 lid 5 Uniemerkenverordening en artikel 82 lid 5 Gemeenschapsmodellenverordening alleen de rechter van de woonplaats van Volkswagen (in Duitsland) bevoegd is om van deze vorderingen kennis te nemen.

7.17. Ontario heeft op de zitting echter meegedeeld dat het door Volkswagen gelegde beslag in haar visie ongegrond en onnodig is en dat dit los staat van de inbreukvraag. Volgens Ontario ligt de inbreukvraag voor in de Duitse procedure en hoeft daarover in deze Nederlandse procedure geen oordeel te worden gegeven. Als de Duitse rechter de vordering tot afgifte ter vernietiging om wat voor reden dan ook afwijst, is het beslag in Nederland in beginsel onrechtmatig, want voor een niet deugdelijke vordering gelegd en moet Volkswagen de daardoor veroorzaakte schade in beginsel aan Ontario vergoeden. Dat is een mogelijkheid die weliswaar het door Ontario beoogde gevolg heeft, maar los staat van de onderhavige procedure.

7.18. Met deze vorderingen wil Ontario – zo begrijpt de rechtbank – echter de vraag aan de orde stellen of Volkswagen onrechtmatig jegens haar heeft gehandeld door het afgiftebeslag te leggen en in stand te houden, los van de vraag of Ontario inbreuk heeft gemaakt op de IE-rechten van Volkswagen. De rechtbank begrijpt dat het dan met name gaat om haar stelling dat het beslag onnodig is en het leggen daarvan disproportioneel.

Het staat de eiser vrij om de grenzen van zijn vordering te bepalen en de rechter dient daarvan uit te gaan. Van een (verkapte) vordering tot verklaring voor recht van niet-inbreuk is dus geen sprake. Dat maakt de onderhavige vordering ook niet zinledig of evident ongegrond. Het is immers zo dat de constatering dat van inbreuk geen sprake is een grond zou kunnen zijn om het leggen en in stand houden van het beslag onrechtmatig te achten, maar dat er ook andere redenen voor datzelfde onrechtmatigheidsoordeel kunnen zijn.

7.19. De Nederlandse rechter heeft dus rechtsmacht. De rechtbank zal echter, zoals hierna nader wordt toegelicht, de vorderingen aanhouden totdat in Duitsland is beslist.

Vorderingen III en VIII (‘escrow’)

7.20. De subsidiaire vorderingen III en VIII van Ontario in het incident ex artikel 223 Rv en in de hoofdzaak strekken er, kort gezegd, toe dat Volkswagen de auto’s van Ontario overneemt tegen betaling van het door Ontario betaalde aankoopbedrag. Deze vorderingen

hangen niet samen met de gevorderde opheffing van het beslag. De bevoegdheid van de rechtbank Rotterdam om van deze vorderingen kennis te nemen kan daarom niet worden gebaseerd op artikel 705 Rv, en evenmin op de door Ontario in dat kader nog aangevoerde artikelen 24 lid 5 en 35 Brussel I bis. Artikel 24 lid 5 Brussel I bis ziet op tenuitvoerlegging van beslissingen en artikel 35 Brussel I bis op voorlopige of bewarende maatregelen en deze vordering valt niet in die categorieën. De rechtbank kan ten aanzien van deze vorderingen ook geen bevoegdheid ontleen aan artikel 7 lid 2 Brussel I bis, omdat deze vorderingen geen verbintenis uit onrechtmatige daad betreffen. Een andere grondslag voor de bevoegdheid is niet gesteld en ook niet gebleken.

Vorderingen IX en X (kosten)

7.21. Omdat de rechtbank bevoegd is ten aanzien van de hoofdvorderingen IV, V, VI en VII, is zij ook bevoegd ten aanzien van de neenvorderingen IX en X (die betrekking hebben op de proceskosten en de nakosten).

Proceskosten

7.22. De rechtbank houdt de beslissing over de kosten van het bevoegdheidsincident aan, totdat in de hoofdzaak zal worden beslist.

8. De beoordeling in het incident ex artikel 223 Rv

8.1. Zoals in het bevoegdheidsincident is geoordeeld, is de rechtbank in het incident ex artikel 223 Rv bevoegd om kennis te nemen van de primaire vorderingen I en II. Die vorderingen strekken tot opheffing van het beslag gedurende de procedure in de hoofdzaak en tot een verbod voor Volkswagen om tijdens die procedure nogmaals conservatoir beslag te leggen.

8.2. Beide partijen gaan uit van de toepasselijkheid van Nederlands recht. De rechtbank beschouwt dit als een processuele rechtskeuze.

8.3. De gevraagde voorlopige voorzieningen hangen samen met de hoofdvordering. Beoordeeld moet worden of Ontario belang heeft bij deze incidentele vorderingen in die zin dat van haar niet kan worden gevergd dat zij de afloop van de bodemzaak zal afwachten. Deze vorderingen worden afgewezen, op de navolgende gronden.

8.4. De rechtbank stelt voorop dat het gelegde conservatoire beslag er naar zijn aard toe strekt om te waarborgen dat als de vooralsnog niet vaststaande vordering van Volkswagen in de hoofdzaak – dat wil zeggen de in Duitsland gevorderde afgifte ter vernietiging wegens merkinbreuk – wordt toegewezen, die veroordeling ook daadwerkelijk ten uitvoer gelegd kan worden. Bij afwijzing van die vordering kan Volkswagen in beginsel voor de door het beslag ontstane schade van Ontario worden aangesproken.

8.5. Ontario heeft haar vorderingen als volgt toegelicht. Ontario heeft een prangend belang bij de gevorderde voorlopige voorziening, in de eerste plaats om te voorkomen dat de opslagkosten van de auto's nog verder oplopen. De opslagkosten bedragen volgens Volkswagen (die deze als beslaglegger op dit moment betaalt) € 20.000,00 per maand.

Volkswagen zal deze kosten uiteindelijk voor rekening van Ontario willen brengen. Daarnaast is Ontario zelf ook opslag-/servicekosten van € 504,00 per week verschuldigd aan SCL, namelijk voor het periodiek luchten, schoonmaken en controleren van de auto's. Ook betaalt Ontario verzekeringspremie voor de auto's (USD 1.301,59 per maand) en is zij rente verschuldigd over de financiering van de auto's. Ten tweede gaan de auto's in kwaliteit en waarde achteruit. Zij staan letterlijk weg te roesten in het douane-entrepot. Het waardeverlies bestaat niet alleen uit concrete schade aan de auto's, maar ook uit een verminderde marktwaarde. Een nieuwe auto heeft een hogere marktwaarde dan een auto van een ouder bouwjaar. Ten slotte heeft Ontario er belang bij om deel te nemen aan het vrije internationale handelsverkeer, om vrijelijk te beschikken over haar eigendommen en om haar schade zoveel mogelijk te beperken.

8.6. Deze argumenten volstaan niet voor het door Ontario gevraagde oordeel dat nu moet worden ingegrepen, namelijk door middel van een voorlopige voorziening. Het gaat hier om een belangenafweging. De genoemde belangen van Ontario wegen niet zwaarder dan die van Volkswagen bij het handhaven van het beslag, totdat ten gronde is geoordeeld over de door haar gestelde merkinbreuken.

Dat de waarde van de auto's daalt (alleen al door het tijdsverloop) is niet door Volkswagen betwist. Die enkele omstandigheid rechtvaardigt echter niet de conclusie dat Ontario voldoende belang heeft bij de gevraagde voorlopige voorziening en de overige omstandigheden wegen niet zwaar genoeg. Het grootste deel van de opslagkosten wordt immers betaald door Volkswagen en over urgente liquiditeitsproblemen bij Ontario is niets gesteld of gebleken. Ontario heeft er in beginsel belang bij om vrijelijk aan het internationale handelsverkeer te kunnen deelnemen en om over haar eigendommen te kunnen beschikken, maar alleen als zij daardoor geen inbreuk maakt op de rechten van Volkswagen. Dat moet in Duitsland worden beoordeeld en daarop kan nu niet worden vooruitgelopen; van een op voorhand kansloze vordering van Volkswagen is geen sprake (zie hierna). Het belang van Volkswagen om de uitkomst van de onderhavige (Nederlandse) bodemprocedure af te wachten moet dus prevaleren, omdat als het beslag gedurende de onderhavige bodemprocedure wordt opgeheven en Ontario weer over haar eigendommen kan beschikken, de kans groot is dat de uitvoering van een eventuele beslissing tot afgifte, zoals gevorderd in de Duitse procedure, illusoir zal zijn.

8.7. De rechtbank houdt de beslissing over de kosten van incident ex artikel 223 Rv aan, totdat in de hoofdzaak zal worden beslist.

9. De beoordeling in de hoofdzaak

9.1. In de hoofdzaak is de rechtbank bevoegd ten aanzien van de (primaire) vorderingen IV tot en met VII, IX en X. Die vorderingen strekken tot:

- opheffing van het beslag (vordering IV);
- een verbod voor Volkswagen om nogmaals beslag te leggen (vordering V);
- een verklaring voor recht dat Volkswagen onrechtmatig heeft gehandeld jegens Ontario en aansprakelijk is voor de daaruit ontstane schade, op te maken bij staat (vordering VI);
- een verklaring voor recht dat alle beslagkosten voor rekening van Volkswagen komen (vordering VII);
- veroordeling van Volkswagen in de proceskosten op grond van artikel 1019h Rv (vordering IX);

- veroordeling van Volkswagen in de nakosten (vordering X).

9.2. Ook in de hoofdzaak is niet in geschil dat Nederlands recht van toepassing is en ziet de rechtbank dat als een processuele rechtskeuze.

9.3. Kern van deze zaak is de vraag of het conservatoir beslag tot afgifte van de auto's moet worden opgeheven. Op grond van artikel 705 lid 2 Rv wordt een beslag onder meer opgeheven indien summierlijk blijkt van de ondeugdelijkheid van het door de beslaglegger ingeroepen recht of van het onnodige van het beslag. Het ligt in de eerste plaats op de weg van degene die opheffing vordert aannemelijk te maken dat daar grond voor is. Steeds is een afweging van de wederzijdse belangen van partijen nodig. Die belangenafweging kan meebrengen dat een vordering tot opheffing moet worden afgewezen, hoewel summierlijk aannemelijk is geworden dat de gepretendeerde vordering ondeugdelijk is. Het omgekeerde is evenzeer mogelijk. Hierbij moet, zoals hierboven ook al is opgemerkt, in aanmerking worden genomen dat een conservatoir beslag naar zijn aard ertoe strekt om te waarborgen dat, als een vooralsnog niet vaststaande vordering in de hoofdzaak wordt toegewezen, die veroordeling ook daadwerkelijk ten uitvoer gelegd kan worden, terwijl de beslaglegger bij afwijzing van de vordering voor de door het beslag ontstane schade kan worden aangesproken.

9.4. De rechtbank ziet aanleiding om de hoofdzaak aan te houden totdat vonnis is gewezen in de Duitse procedure. Er zijn geen voldoende zwaarwegende bezwaren tegen aanhouding gebleken. Dit oordeel wordt hierna toegelicht.

Is het beslag ongegrond?

9.5. Ontario heeft aangevoerd dat het beslag moet worden opgeheven omdat het ongegrond is. Ontario heeft dat op de zitting als volgt toegelicht. De vordering van Volkswagen in de Duitse procedure komt op voorhand niet voor toewijzing in aanmerking. De maatregel van vernietiging kan namelijk niet van toepassing zijn op de auto's, nu het gaat om niet-Uniegoederen (namelijk goederen met T1-status) zonder eindbestemming en er volgens Ontario tal van eindbestemmingen mogelijk zijn waar het merkenrecht zich niet tegen de verhandeling verzet. In die situatie vervalt het recht op vernietiging naar analogie van artikel 9 lid 4 UMVo jo artikel 2.20 lid 4 BVIE, aldus Ontario.

Voorts, en als er al inbreuk zou worden aangenomen, is de kans dat de vordering strandt op de evenredigheidstoets en de belangenafweging veel groter dan de kans dat de vernietiging van de 48 auto's wordt gelast in de Duitse procedure. In dat verband heeft Ontario bij dagvaarding gesteld dat geen sprake is van een ernstige inbreuk. Vernietiging zou bovendien schade toebrengen aan Ontario. Vernietiging van zo goed als nieuwe auto's is bovendien een weinig duurzame maatregel, aldus nog steeds Ontario.

9.6. De beantwoording van de vraag of het beslag ongegrond is vergt onder meer een oordeel over de vraag of Ontario inbreuk heeft gemaakt op de merk- en modelrechten van Volkswagen, nu dat voor Volkswagen de basis is voor haar vorderingen en dus indirect voor het beslag. Tussen partijen is niet in geschil dat die inbreukvraag voorligt in de Duitse procedure. Op de zitting heeft Ontario desgevraagd geantwoord dat de rechtbank over de inbreukvraag in de onderhavige procedure geen oordeel hoeft te geven. Ontario wenst dus niet dat in deze procedure over de merkinbreuk wordt geoordeeld en de rechtbank zal dat

ook niet doen, maar zij constateert wel dat Volkswagen merkhouders is en in Duitsland een onderbouwde vordering jegens Ontario heeft ingesteld.

9.7. In de Duitse procedure wordt beoordeeld of de vordering waarvoor beslag is gelegd, namelijk de vordering tot afgifte ter vernietiging, toewijsbaar is. Op dit moment kan niet worden vastgesteld dat de kans dat die vordering wordt toegewezen verwaarloosbaar klein is. In de Duitse procedure heeft Ontario zelf voorgesteld om prejudiciële vragen te stellen over het onderwerp waarop zij in deze Nederlandse procedure de gestelde ongegrondheid baseert: is vernietiging toegestaan van goederen die een TI-status hebben en geen specifieke eindbestemming hebben in de Europese Economische Ruimte (hierna: EER)? Dat dit een op grond van huidig recht in haar voordeel te beslechten kwestie is (als *acte claire* dan wel *éclairé*) is dus, ook in haar eigen visie, minst genomen niet evident. Het Duitse oordeel zal moeten worden afgewacht om te kunnen oordelen over de vraag of het leggen en in stand houden van het afgiftebeslag op deze grond onrechtmatig was/is. Dat in de Duitse procedure geen specifieke vorderingen in verband met het beslag zijn ingesteld doet daar niet aan af. Aanhouding van deze hoofdzaak in afwachting van de beslissingen in de Duitse procedure ligt daarom in de rede.

Is het beslag onnodig?

9.8. Ontario heeft daarnaast aangevoerd dat het beslag onnodig is en daarom moet worden opgeheven. Volgens Ontario heeft Volkswagen geen grond het beslag te handhaven. Er is geen dreigende inbreuk. Ontario heeft een verklaring afgelegd dat zij de auto's niet in de EER zal verhandelen en er is geen enkele aanleiding om te veronderstellen dat Ontario die verklaring zal schenden. Bovendien heeft Volkswagen de mogelijkheid om na opheffing van het beslag over de auto's te blijven beschikken. Ontario heeft aangeboden de auto's door middel van een escrow-overeenkomst aan Volkswagen te verkopen (daartoe strekken haar subsidiaire vorderingen III en VIII). Dit is een vorm van zekerheid als bedoeld in artikel 705 lid 2 Rv. Het is onrechtmatig dat Volkswagen die zekerheid weigert, aldus Ontario.

9.9. Dat het beslag onnodig is en er daarom geen reden is de onderhavige procedure aan te houden, kan niet worden aangenomen. Het doel van een conservatoir afgiftebeslag is om een (toekomstig) recht op afgifte van een roerende zaak te beschermen door het voorwerp van dit recht in beslag te nemen en daarmee onder de blokkerende werking van het beslag te brengen en dat doel wordt daardoor ook bereikt. Van onnodigheid kan sprake zijn als duidelijk is dat er andere, gelijkwaardige mogelijkheden zijn om de beslagen zaken aan het verkeer in de EER te onttrekken waarmee Volkswagen als beslaglegger zonder goede reden niet instemt. Dat Ontario een verklaring heeft afgelegd dat zij de auto's niet in de EER zal verhandelen is niet een dergelijk alternatief. Uit de in het dossier aanwezige aanbiedingen bestemd voor de EER-markt blijkt een aan Ontario toe te rekenen gedrag uit het verleden waarin het gebrek aan vertrouwen van Volkswagen voor de toekomst voldoende rechtvaardiging vindt. Het aanbod van Ontario om de verklaring te versterken met een contractuele boete maakt dat niet anders, gelet op haar eerdere handelwijze waarbij zij de auto's door een andere entiteit in de EER liet aanbieden. Tegen die achtergrond kan Volkswagen in redelijkheid medewerking aan dat alternatief weigeren. Daarbij is meegewogen dat Volkswagen voldoende aannemelijk heeft gemaakt dat er geen of vrijwel geen reële afzetmogelijkheden elders zijn. Ontario heeft tegenover de betwisting van Volkswagen ook niet aannemelijk gemaakt dat herinvoeren in China een reële optie is.

Wat betreft de escrow-overeenkomst staat vast dat deze niet tussen partijen is gesloten. De rechtbank is niet bevoegd om te oordelen over de in dit kader door Ontario ingestelde vorderingen. Duidelijk is in elk geval dat van een daadwerkelijke overname van de auto's door Volkswagen geen sprake zal zijn. Ook in zoverre kan dus niet worden geoordeeld dat het beslag onnodig is.

Belangenafweging

9.10. Ontario heeft ten slotte aangevoerd dat een belangenafweging in haar voordeel moet uitvallen. Zij heeft toegelicht dat Volkswagen profiteert van de blokkerende werking van het beslag. Volkswagen verzekert zich ervan dat de auto's niet elders ter wereld verhandeld worden en zet het afgiftebeslag ten onrechte in als middel om het legitieme internationale handelsverkeer te beperken. De blokkerende werking heeft daarnaast tot gevolg dat de auto's in kwaliteit en waarde achteruit gaan. Volkswagen heeft hierdoor geen baat bij een vlotte procedure waarin de gegrondheid van haar recht wordt vastgesteld, maar juist bij nog jarenlang procederen. De instandhouding van het beslag is voor Volkswagen dus een doel op zich geworden om de auto's binnen haar zicht en bereik te houden. Dit is niet een rechtens te respecteren belang, maar een vorm van misbruik van bevoegdheid als bedoeld in artikel 3:13 lid 2 BW. Ontario heeft daartegenover wel zwaarwegende belangen, zoals weergegeven onder 8.5.

9.11. Een afweging van de belangen van partijen kan niet tot een ander oordeel leiden. Dat Volkswagen misbruik van bevoegdheid zou maken door het beslag te handhaven en daarover in Duitsland te procederen is niet gebleken. Misbruik kent een hoge drempel, die in dit geval, gelet op het absolute karakter van IE-rechten en de onder 9.9 hiervoor genoemde andere omstandigheden, niet gehaald wordt. De rechtbank sluit verder aan bij wat hiervoor onder 8.6 is overwogen.

Aanhouding

9.12. De onderhavige procedure zal dus worden aangehouden. Op de zitting heeft de rechtbank met partijen besproken of er een wettelijke grondslag is voor aanhouding (bijvoorbeeld de artikelen 12 Rv, 29 of 30 Brussel I-bis). Beide partijen hebben verklaard dat de onderhavige procedure eerder aanhangig was dan de Duitse procedure. Alleen al om die reden is er geen specifieke wettelijke grondslag voor aanhouding van deze procedure. Dat laat echter onverlet dat naar Nederlands (proces)recht een discretionaire bevoegdheid tot aanhouding bestaat op grond van de eisen van de goede procesorde, onder meer ingeval elders over een vordering wordt geprocedeerd die verband houdt met de in Nederland ingestelde vordering. De rechtbank maakt van die aanhoudingsbevoegdheid gebruik, nu zij voor de beoordeling van de hier voorliggende vorderingen kennisname van het oordeel van de Duitse rechter aangaande de louter daar voorliggende inbreukvraag en de daaraan gekoppelde afgiftevordering noodzakelijk acht.

9.13. De rechtbank overweegt ambtshalve dat aanhouding niet leidt tot een onredelijke vertraging van de onderhavige Nederlandse procedure. Op de zitting hebben beide partijen verklaard dat in de Duitse procedure de conclusie van antwoord is genomen, dat vervolgens nog een schriftelijke ronde volgt en daarna een zitting. De rechtbank leidt daaruit af dat de inhoudelijke behandeling en beslissing in de Duitse procedure binnen een redelijke termijn zijn te verwachten. De stellingen van Ontario dat in Duitsland sprake is van een complexe

procedure, dat waarschijnlijk prejudiciële vragen zullen worden gesteld en dat een (eind)vonnissen nog vele jaren op zich zal laten wachten kunnen niet nu al de conclusie rechtvaardigen dat de Nederlandse procedure onredelijk zou worden vertraagd. Indien later mocht blijken dat een beslissing in de Duitse procedure zeer geruime tijd op zich zal laten wachten, of als zich andere ontwikkelingen voordoen die tot hervatting nopen kunnen partijen dat aan de rechtbank meedelen en hervatting verzoeken.

9.14. Nadat vonnis is gewezen in de Duitse procedure kunnen partijen, onder inbrenging van dat vonnis, de procedure hier voortzetten als zij, althans één van hen, dat geraden acht(en).

9.15. De rechtbank ziet geen aanleiding om tussentijds hoger beroep van dit vonnis toe te staan.

9.16. Iedere verdere beslissing in de hoofdzaak zal worden aangehouden.

Terugkomen van incidenteel vonnis van 3 juli 2024?

9.17. Op de zitting heeft Ontario de rechtbank verzocht om terug te komen op de beslissing in het incidentele vonnis van 3 juli 2024 dat Ontario voor een bedrag van € 38.188,00 zekerheid moet stellen ter zake van proceskosten tot betaling waarvan zij kan worden veroordeeld. Volgens Ontario is deze beslissing onjuist, omdat er voldoende verhaalsobjecten zijn in Nederland. In het vonnis staat dat de auto's niet zomaar verkocht kunnen worden, maar dat bepaalt Volkswagen. Als er één auto zou worden verkocht aan een sloperij zou dat al voldoende zekerheid opleveren voor de proceskosten, aldus Ontario.

9.18. De rechtbank wijst dit verzoek af. De beslissing in het vonnis van 3 juli 2024 berust niet op een onjuiste juridische of feitelijke grondslag. Bovendien is het door Volkswagen gelegde beslag een afgiftebeslag en geen verhaalsbeslag.

10. De beslissing

De rechtbank

in het bevoegdheidsincident:

10.1. verklaart zich bevoegd om kennis te nemen van de vorderingen I, II, IV, V, VI, VII, IX en X,

10.2. verklaart zich onbevoegd ten aanzien van de vorderingen III en VIII,

10.3. houdt de beslissing over de proceskosten van dit incident aan tot de einduitspraak in de hoofdzaak,

in het incident ex artikel 223 Rv:

10.4. wijst de vorderingen af,

10.5. houdt de beslissing over de proceskosten van dit incident aan tot de einduitspraak in de hoofdzaak,

in de hoofdzaak:

10.6. verwijst de zaak naar de parkeerrol in afwachting van de beslissingen in de procedure in Duitsland;

10.7. houdt iedere verdere beslissing aan.

Dit vonnis is gewezen door mr. P.F.G.T. Hofmeijer-Rutten, mr. W.J.M. Diekman en mr. D.E. Stols en in het openbaar uitgesproken op 2 april 2025.

1977/106/2502/3605

WJMD

WJMD

Voor EERSTE GROSSE uitgegeven aan
Mr. J.A. Jacobi

advocaat,

De griffier,

WJMD