

ECLI:NL:RBZWB:2014:1697

Instantie Rechtbank Zeeland-West-Brabant
Datum uitspraak 17-03-2014
Datum publicatie 17-03-2014
Zaaknummer C/02/275080 / KG ZA 13-837
Rechtsgebieden Civiel recht
Bijzondere kenmerken Kort geding
Inhoudsindicatie Kort geding

Vindplaatsen Rechtspraak.nl

Uitspraak

—

vonnis

RECHTBANK ZEELAND-WEST-BRABANT

Handelsrecht

Breda

zaaknummer / rolnummer: C/02/275080 / KG ZA 13-837

Vonnis in kort geding van 17 maart 2014

in de zaak van

de stichting

STICHTING BRANDSTOFVERLIES,

gevestigd te Heerhugowaard,

eiseres,

advocaat mr. J.J.C. Engels te Heerhugowaard,

tegen

de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid

LOUWMAN EN PARQUI BV,

gevestigd te Raamsdonksveer,

gedaagde,

advocaat mr. D.A. Molier te Utrecht.

Partijen zullen hierna Stichting Brandstofverlies en L&P genoemd worden.

1 De procedure

1.1. Het verloop van de procedure blijkt uit:

- de dagvaarding met producties genummerd 1 tot en met 14,
- de brief van Stichting Brandstofverlies van 21 februari 2014 met producties genummerd 15 tot en met 17,
- de brief van L&P van 20 februari 2014 met producties genummerd 1 tot en met 7,
- de mondelinge behandeling op 24 februari 2014,
- de pleitnota van Stichting Brandstofverlies,
- de pleitnota van L&P.

1.2. Ten slotte is vonnis bepaald.

2 Het geschil

2.1. Stichting Brandstofverlies vordert dat de voorzieningenrechter bij vonnis uitvoerbaar bij voorraad:

1. L&P beveelt om met onmiddellijke ingang na betekening van dit vonnis te staken en gestaakt te houden het (doen) openbaar maken of (doen) verspreiden van uitingen ter zake de Toyota Yaris 1,5 Hybrid Aspiration waarbij het verbruik conform de richtlijn wordt aangegeven zonder daarbij aan te geven dat het daadwerkelijke gebruik op 1 op 18 ligt op straffe van een dwangsom van € 15.000,00 per dag;
2. L&P beveelt om met onmiddellijke ingang na betekening van dit vonnis aan uitingen over het brandstofverbruik van de Toyota Yaris 1,5 Hybrid Aspiration de tekst toe te voegen dat het brandstofverbruik waarschijnlijk belangrijk hoger is dan het verbruik zoals dat tot stand is gekomen op basis van de richtlijn dan wel een in goede justitie vast te stellen tekst op straffe van een dwangsom van € 15.000,00 per dag;
3. L&P veroordeelt om alle autokopers van de Toyota Yaris 1,5 Hybrid Aspiration van de afgelopen vijf jaren te informeren over het feit dat het werkelijke verbruik hoger ligt dan volgens de richtlijn is aangegeven op straffe van een dwangsom van € 15.000,00 per dag;
4. Verder tot de kosten als naar wet, waaronder een bedrag aan salaris voor de gemachtigde van de eiser, griffiekosten en deurwaarderskosten.

2.2. L&P voert verweer.

2.3. Op de stellingen van partijen wordt hierna, voor zover van belang, nader ingegaan.

3 De feiten

3.1. Op grond van de niet of onvoldoende weersproken stellingen en de overgelegde producties wordt uitgegaan van de navolgende feiten:

- a. Stichting Brandstofverlies is opgericht op 4 juli 2013 en heeft blijkens artikel 2 van haar statuten als doelstelling:

a. het behartigen van de belangen van (rechts)perso(n)en die een (motor)voertuig gebruikt dan wel in zijn of haar bezit dan wel eigendom heeft en welke brandstof verbruikt.

b. Onder het voorgaande belang valt onder meer, doch niet uitsluitend, te noemen: een hoger brandstofverbruik dan verwacht.

c. Het verrichten van alle verdere handelingen, die met het vorenstaande in de ruimste zin verband houden of daartoe bevorderlijk kunnen zijn.

- b. L&P is importeur van Toyota auto's en hanteert bij een Toyota Yaris 1,5 Hybrid Aspiration van het jaar 2014, hierna te noemen Toyota Yaris, een energielabel waarop is vermeld dat het brandstofverbruik van benzine gemeten volgens de test van de typegoedkeuring bedraagt 3,5 liter/100 km = 1 liter op 28,6 km. Onderaan het label is vermeld:

"Een gids betreffende het brandstofverbruik en de CO2-uitstoot met gegevens voor alle nieuwe modellen personenauto's is gratis te verkrijgen in elk verkooppunt.

Naast de brandstofefficiëntie van een auto zijn ook het rijgedrag en andere, niet-technische factoren bepalend voor het brandstofverbruik en de CO2-uitstoot van een auto.

Richtlijn 1999/94/EG Etikettering personenauto's. (...)

- c. Het reclamemateriaal van L&P voor klanteninformatie bevat de navolgende mededeling:

"Het hier genoemde brandstofverbruik en de emissie is gemeten op basis van de in de specificatie genoemde richtlijn. In de praktijk is het brandstofverbruik en de emissie mede afhankelijk van factoren zoals weersomstandigheden, belading, rijgedrag, gebruik en uitvoering."

4 De beoordeling

Ontvankelijkheid

4.1. L&P voert als verweer dat Stichting Brandstofverlies op grond van artikel 3:305a lid 2 BW niet ontvankelijk is omdat zij onvoldoende heeft getracht het gevorderde door het voeren van overleg met L&P te bereiken. De voorzieningenrechter is van oordeel dat, gelet op de reactie van L&P (productie 13) op de brief van Stichting Brandstofverlies (productie 14), Stichting Brandstofverlies wel ontvankelijk is. Strikt genomen is de brief van Stichting Brandstofverlies weliswaar geen verzoek tot overleg, nu die brief een sommatie behelst, maar gelet op de inhoud van de reactie van L&P viel niet meer te verwachten dat Stichting Brandstofverlies het gevorderde door middel van overleg zou kunnen bereiken. Daarmee is de plicht tot het voeren van overleg komen te vervallen.

4.2. L&P heeft de niet-ontvankelijkheid van Stichting Brandstofverlies tevens bepleit in verband met de doelomschrijving van de stichting. De voorzieningenrechter stelt voorop dat niet de inhoud van de website van Stichting Brandstofverlies bepalend is voor ontvankelijkheid, maar de onderhavige vorderingen en de statuten van Stichting Brandstofverlies. De ingestelde vorderingen houden in de ruimste zin verband met belangen van degenen die

een motorvoertuig gebruiken dan wel in bezit of eigendom hebben of kunnen daartoe bevorderlijk zijn, omdat toewijzing van de vorderingen Stichting Brandstofverlies een stap dichter kan brengen bij de verwezenlijking van haar doelstelling. L&P heeft tevens als verweer gevoerd dat Stichting Brandstofverlies niet ontvankelijk is omdat degenen voor wie zij zegt op te komen geen belang hebben bij de vorderingen, nu niet duidelijk is of deze personen al dan niet een Toyota Yaris hebben gekocht. Dit verweer slaagt niet, nu Stichting Brandstofverlies ter zitting een deelnemerslijst heeft getoond waaruit blijkt dat een aantal van de deelnemers in het bezit zijn van een Toyota Yaris.

- 4.3. Spoedeisend belang bij de vorderingen wordt in voldoende mate aanwezig geacht, nu de vorderingen strekken tot een correctie of aanvulling van uitingen van de zijde van L&P en het uitingen betreft die dagelijks plaatsvinden.

De grondslag van de vorderingen

- 4.4. Stichting Brandstofverlies grondt haar vorderingen op de stelling dat L&P zich bedient van misleidende informatie omtrent het brandstofverbruik van de Toyota Yaris. Hiertoe voert zij aan dat het door L&P in haar reclamemateriaal vermelde brandstofverbruik van 1 op 28,3 km feitelijk gezien niet haalbaar is omdat de verbruikscijfers van brandstof in de praktijk veel hoger zijn dan door L&P in haar reclamemateriaal staat omschreven.

Ter zitting heeft Stichting Brandstofverlies zich gebaseerd op artikel 6:194 BW en artikel 6:193d BW: het doen van misleidende en onrechtmatige mededelingen/reclame aan consumenten over het brandstofverbruik van de Toyota Yaris. Op basis van de mededelingen van medewerkers bij enkele Toyota-dealers en een op de website www.werkelijkbrandstofgebruik.nl zichtbaar gebruikscijfer van de Toyota Yaris stelt Stichting Brandstofverlies dat het daadwerkelijk verbruik 1 op 18 is en dat daarom dat gebruikscijfer bij uitingen vermeld moet worden (primair) dan wel, kennelijk subsidiair, vermeld moet worden bij uitingen dat het gebruik waarschijnlijk belangrijk hoger is dan gebruik zoals tot stand gekomen op basis van de Richtlijn. Volgens Stichting Brandstofverlies moet er van gegevens die niet meer kloppen worden afgeweken aangezien de Richtlijn Oneerlijke Handelspraktijken misleiding verbiedt en het doel van Richtlijn 80/1268/EEG is dat kopers en gebruikers objectief en nauwkeurig worden geïnformeerd over het brandstofverbruik. Daaruit volgt dat labels betrouwbaar moeten zijn, omdat de consument daarop moet kunnen afgaan voor de bepaling van zijn keuze.

- 4.5. L&P voert als verweer dat zij op grond van Europese en Nederlandse regelgeving verplicht is tot het vermelden van de brandstofverbruikscijfers zoals deze volgen uit de officiële verbruikstestresultaten en tot het vermelden van een tekst die duidelijk maakt dat het brandstofverbruik ook wordt beïnvloed door andere niet-technische factoren.

L&P stelt dat zij op grond van de Richtlijn 1999/94 verplicht is op het brandstofetiket de navolgende tekst op te nemen:

"Een gids betreffende het brandstofverbruik en de CO2 uitstoot met gegevens voor alle nieuwe modellen personenauto's is gratis te verkrijgen in elk verkooppunt. Naast de brandstofefficiëntie van een auto zijn ook het rijgedrag en andere, niet technische factoren bepalend voor het brandstofverbruik en de CO2-uitstoot van een auto."

Het reclamemateriaal van L&P voor klanteninformatie bevat de navolgende mededeling:

"Het hier genoemde brandstofverbruik en de emissie is gemeten op basis van de in de specificatie genoemde richtlijn. In de praktijk is het brandstofverbruik en de emissie mede afhankelijk van factoren zoals weersomstandigheden, belading, rijgedrag, gebruik en uitvoering."

L&P stelt dat artikel 4 lid 4 van het Besluit etikettering energiegebruik personenauto's haar, en alle autofabrikanten, verbiedt op reclamemateriaal merktekens, symbolen of opschriften betreffende het energiegebruik aan te brengen, die niet in overeenstemming zijn met dit besluit, indien dit bij potentiële gebruikers van nieuwe personenauto's verwarring kan wekken. L&P verwijst naar uitspraken van de Stichting Reclame Code (16 oktober 2012 in dossier 2012/00589 en 27 maart 2013 in dossier 2013/0098) waarin nadrukkelijk is bevestigd dat in reclame-uitingen voor personenauto's geen andere gebruiksgegevens mogen worden vermeld dan het officiële brandstofverbruik.

L&P vraagt zich af wat haar wordt verweten, nu zij immers geen keuze heeft aangezien zij verplicht is, evenals alle andere autofabrikanten, om het brandstofetiket op een concreet bepaalde en voorgeschreven wijze aan haar dealers ter beschikking te stellen, zonder dat zij een wettelijke mogelijkheid heeft hier andere brandstofverbruikscijfers dan voorgeschreven aan toe te voegen. Volgens L&P voert Stichting Brandstofverlies de onderhavige procedure omdat zij van mening is dat de geldende wetgeving die bepaalt op welke wijze brandstofscijfers worden bepaald niet deugt. Daartoe dient Stichting Brandstofverlies zich echter te wenden tot de (EU-) wetgever die daar verantwoordelijkheid voor draagt en niet tot L&P, als willekeurig gekozen auto-importeur, aldus L&P.

- 4.6. L&P betwist voorts dat van misleiding sprake is aangezien het aangegeven verbruik van de Toyota Yaris juist is volgens de door Europese regelgeving voorgeschreven testresultaten en L&P de voorgeschreven waarschuwing hanteert. L&P stelt dat de betreffende Richtlijn niet het doel heeft om het feitelijk brandstofverbruik vast te stellen, maar om een communautaire methode voor het meten van brandstofverbruik vast te stellen. Volgens L&P is dit laatste een feit van algemene bekendheid en volgt dit ook uit jurisprudentie, meer specifiek uit de uitspraak van de Stichting Reclame Code van 27 maart 2013 (dossiernummer 2013/0098), waarin is overwogen:

"Ook de Commissie gaat er vanuit dat de gemiddelde consument bekend is met het gegeven dat het in reclame-uitingen weergegeven verbruik volgens de richtlijn niet een weergave is van het

werkelijke verbruik zoals de consument dat in de praktijk zal ervaren. De mededeling dat het werkelijke verbruik (aanzienlijk) kan afwijken van het volgens de richtlijn vastgestelde gebruik, dient op grond hiervan overbodig te worden geacht. De gemiddelde consument zal hiermee immers rekening houden, zodat niet valt in te zien waarom hij door het ontbreken van een dergelijke mededeling wordt misleid."

- 4.7. L&P betwist dat de Toyota Yaris gemiddeld 1 op 18 zou verbruiken en stelt dat dit nergens uit volgt en in zijn algemeenheid ook nergens uit kan worden afgeleid. Bovendien zou een toevoeging van een dergelijk brandstofverbruik op het label bij uitstek voor misleiding zorgen aangezien het daadwerkelijk verbruik voor iedere automobilist verschillend is. L&P stelt dat het door haar opgegeven brandstofverbruik wél kan worden gehaald en wijst in dit verband op een publicatie van de Rai Vereniging die luidt:

"In zuinigheidswedstrijden, zoals de EcoTour van de ANWB of De Zuinigste Rijder, blijkt dat de officiële verbruiksgegevens wel kunnen worden gehaald en vaak zelfs ruim worden overtroffen. Zo'n competitie wordt gereden met normale auto's, op gewone wegen. Uiteraard wel met inzet van alle besparende mogelijkheden en met chauffeurs die goed bekend zijn met een zuinige rijstijl."

- 4.8. De voorzieningenrechter overweegt als volgt:

Verordening (EG) nr. 715/2007 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie vervangt met ingang van 2 januari 2013 (onder meer) de Richtlijnen 80/1268/EEG en 93/116/EEG. Conform artikel 17 van deze Verordening zijn deze richtlijnen per 2 januari 2013 ingetrokken (lid 1) en gelden verwijzingen naar de ingetrokken Richtlijnen als verwijzing naar de Verordening (EG) nr. 715/2007 (lid 4).

Deze Verordening stelt voorschriften vast voor de overeenstemming van, onder meer, de meting van het brandstofverbruik (artikel 1 lid 2).

In de considerans van Verordening (EG) 715/2007 wordt onder (17) overwogen: "Om technische handelsbarrières tussen de lidstaten te voorkomen, is een gestandaardiseerde methode voor de meting van het brandstofverbruik en de kooldioxide-emissies nodig. Ook moet ervoor worden gezorgd dat klanten en gebruikers objectieve en juiste informatie krijgen."

- 4.9. Richtlijn 1999/94/EG betreffende de beschikbaarheid van consumenteninformatie over het brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot bij de verbranding van nieuwe personenauto's schrijft de inhoud voor van een label ("brandstofverbruiksetiket"), waarvan alle in een verkooppunt uitgestalde (nieuwe) auto's moeten zijn voorzien.

De Code voor Personenauto's van de Stichting Reclame Code schrijft in artikel 2 voor dat het brandstofverbruik uitsluitend mag worden vermeld in overeenstemming met het bepaalde in het Besluit Etikettering energiegebruik personenauto's. Genoemd Besluit vermeldt in artikel 4 in het vierde lid dat het verboden is op reclamemateriaal merktekens, symbolen of opschriften betreffende het energiegebruik aan te brengen, die niet in overeenstemming zijn met dit besluit, indien dit bij potentiële gebruikers van nieuwe personenauto's verwarring kan wekken.

Richtlijn 1999/94/EG overweegt in de considerans onder meer dat de Gemeenschap bij het Protocol van Kyoto akkoord is gegaan met een vermindering van de uitstoot van een aantal broeikasgassen met 8% en dat het nodig is een brandstofverbruiksetiket te ontwikkelen voor alle in een verkooppunt uitgestalde personenauto's dat gegevens dient te bevatten over het brandstofverbruik en de specifieke CO₂ uitstoot die zijn bepaald in overeenstemming met de geharmoniseerde normen en methoden, vastgelegd in de Richtlijn 80/1268/EEG en dat het belangrijk is dat potentiële autokopers in het verkooppunt bewust worden gemaakt van de meest brandstofefficiënte modellen van personenauto's die in dat verkooppunt beschikbaar zijn. Artikel 1 van deze Richtlijn bepaalt vervolgens dat de richtlijn beoogt te verzekeren dat gegevens over het brandstofverbruik en de CO₂ uitstoot van personenauto's die in de Gemeenschap voor verkoop of leasing worden aangeboden, voor de consument beschikbaar worden gesteld, zodat deze met kennis van zaken een keuze kan maken.

- 4.10. De voorzieningenrechter sluit zich aan bij de overwegingen van het arrest van het Gerechtshof Amsterdam van 17 april 2012 (ECLI:NL:GHAMS:2012:BW3101). Bij de in de Richtlijn vastgelegde vaststelling van het brandstofverbruik gaat het om een uniform, onder

strikte en gestandaardiseerde condities uitgevoerd, op een laboratoriumproef lijkend, onderzoek

en de op grond daarvan gevonden, op het label weer te geven waarde, ook wel de ECE-waarde

genoemd, kan niet representatief worden geacht voor het brandstofverbruik in de dagelijkse

praktijk. De richtlijnen hebben, anders dan Stichting Brandstofverlies aanvoert, kennelijk ook niet

het doel om dit laatste brandstofverbruik vast te stellen, maar wel om een communautaire methode voor het meten van het brandstofverbruik vast te stellen.

De voorzieningenrechter volgt tevens het oordeel van het Hof dat de ECE-waarde betrekkelijk is, in die zin dat zij is vastgesteld onder de genoemde strikte en

gestandaardiseerde condities, die zich in de dagelijkse praktijk nu eenmaal meestal niet voordoen, en dus in de praktijk vaak niet zal worden bereikt. De ECE-waarde stelt de consument, zoals de Richtlijnen beogen, wel in staat de verschillende aangeboden auto's ten aanzien van CO₂-uitstoot en brandstofverbruik - gemeten onder die condities - met elkaar te vergelijken.

4.11. Gelet op het voorgaande staat vast dat autofabrikanten verplicht zijn om de uitkomsten van de voorgeschreven verbruikstests te vermelden. Nu deze tests worden verricht door onafhankelijke instanties waarop autofabrikanten geen invloed kunnen uitoefenen staat vast dat de gehanteerde testresultaten op zichzelf juist zijn. Door Stichting Brandstofverlies is niet betwist dat het bij de Toyota Yaris gepresenteerde label en het overige reclamemateriaal voldoen aan de eisen op grond van Verordening (EG) 715/2007 en Richtlijn 1999/94 EG. Op het label en het overige materiaal zijn de vermeldingen geplaatst als vermeld in 3.1 sub b en c.

De voorzieningenrechter is van oordeel dat een koper door deze vermeldingen in voldoende mate wordt gewezen op het karakter van de technische gegevens en de geringe betekenis daarvan voor het praktijkverbruik. Gelet hierop is de voorzieningenrechter van oordeel dat van de door Stichting Brandstofverlies gestelde misleiding geen sprake is.

4.12. Ofschoon in Europees verband overleg gaande is om te komen tot een andere wijze van testen van brandstofverbruik is, hangende dit overleg, de specifieke Europese regelgeving die op het onderhavige geval van toepassing is, nog steeds van kracht.

De stelling van Stichting Brandstofverlies dat L&P gelet op de doelstelling van de Verordening thans in afwijking van de regelgeving het door Stichting Brandstofverlies gestelde verbruik van 1 op 18 zou dienen te vermelden, miskent dat de doelstelling als hiervoor overwogen vooral de uniformiteit van de wijze van vaststelling van het te vermelden brandstofverbruik betreft. Toewijzing van de vorderingen zou L&P voorts eveneens dwingen om te handelen in strijd met dwingendrechtelijk voorgeschreven regelgeving in Verordening (EG) 715/2007 en Richtlijn 1999/94EEG, alsmede de Code voor Personenauto's en het Besluit etikettering energiegebruik personenauto's.

4.13. Ten overvloede merkt de voorzieningenrechter op dat het primair gevorderde niet alleen moet worden afgewezen omdat het niet is toegestaan een verbruik van 1 op 18 te vermelden, maar ook omdat niet aannemelijk is gemaakt dat gesproken kan worden van een "daadwerkelijk gebruik" en dat het daadwerkelijk verbruik van de Toyota Yaris 1 op 18 is. Stichting Brandstofverlies stelt dat zij gebruik heeft gemaakt van gegevens van Travelcard, ANWB en de mededelingen van autoverkopers. De genoemde gegevens zijn door Stichting Brandstofverlies kennelijk niet nader onderzocht want op voor de hand liggende vragen ter zitting, zoals op hoeveel auto's de gegevens zijn gebaseerd en over welke periode en onder welke omstandigheden de gegevens tot stand zijn gekomen is en hoe het gemiddelde is bepaald, heeft Stichting Brandstofverlies geantwoord dat zij daarin geen inzicht heeft. Stichting Brandstofverlies heeft evenmin kunnen aangeven in welke mate er afwijkingen zijn van het gestelde daadwerkelijke gebruik dat kennelijk een gemiddelde betreft. Dit klemt in het bijzonder nu juist de door Stichting Brandstofverlies gevorderde vermelding van een "daadwerkelijk gebruik" aanleiding zou kunnen vormen voor claims in die gevallen waarbij het volgens Stichting Brandstofverlies te vermelden daadwerkelijke verbruik niet wordt gehaald.

4.14. De kennelijk subsidiair gevorderde toevoeging aan uitingen over het brandstofverbruik is evenmin toewijsbaar. Dat de door L&P op haar materiaal vermelde waarschuwing inhoudelijk overeen komt met de volgens Europese en Nederlandse regelgeving voorgeschreven waarschuwing is niet betwist. Zoals hiervoor overwogen acht de voorzieningenrechter deze waarschuwing voldoende. Voorts valt bij toewijzing van de vordering die ziet op uitsluitend een aanvullende waarschuwende vermelding bij één model van één fabrikant te verwachten dat dit kan leiden tot verwarring bij de consument nu gedacht zou kunnen worden dat die waarschuwing dan kennelijk niet geldt voor andere modellen en andere fabrikanten.

4.15. De grondslag van de vordering sub 3, het mededelen aan bezitters van een Toyota Auris dat het werkelijk verbruik hoger ligt, is vermoedelijk eveneens gelegen in het doen van misleidende mededelingen door L&P. Nu daarvan gelet op het voorgaande geen sprake is, dient de vordering voorzover gebaseerd op deze grondslag te worden afgewezen. De voorzieningenrechter heeft onderzocht of in de dagvaarding andere grondslagen zijn te ontwaren. Hierbij past de kanttekening dat van tal van zinnen in de dagvaarding wegens taalkundige onvolkomenheden de betekenis niet eenduidig is vast te stellen. In het kader van spoedeisend belang vermeldt de dagvaarding nog dat "de onderhavige situatie tot dwalingsituaties/non conformiteit leidt". Voor zover hierin mede een grondslag gevonden dient te worden voor het onder 3 gevorderde zijn verder geen stellingen ingenomen ter onderbouwing van dwaling of non-conformiteit, noch valt in te zien op grond waarvan deze grondslagen kunnen leiden tot toewijzing van het onder 3 gevorderde. Voorts wijst de voorzieningenrechter in dit verband nogmaals op het arrest van het gerechtshof Amsterdam van 17 april 2012 (ECLI:NL:GHAMS:2012:BW3101) waarin is geoordeeld dat een van het ECE gebruik afwijkend feitelijk gebruik, gelet op de daarbij geplaatste waarschuwing in het door het gerechtshof beoordeelde geval, niet leidt tot schadelijkheid van de leverancier van de auto. Ter zitting was de Stichting Brandstofverlies, die van genoemd arrest geen melding maakt op haar website, desgevraagd niet in staat aan te geven op welke gronden dit anders gezien dient te worden.

5 De kostenveroordeling

5.1. Stichting Brandstofverlies zal als de in het ongelijk gestelde partij in de proceskosten worden veroordeeld. De kosten aan de zijde van L&P worden begroot op:

- griffierecht € 608,00
 - salaris advocaat 816,00
- Totaal € 1.424,00

6 De beslissing

De voorzieningenrechter

- 6.1. weigert de voorziening,
- 6.2. veroordeelt Stichting Brandstofverlies in de proceskosten, aan de zijde van L&P tot op heden begroot op € 1.424,00, alsmede in de na dit vonnis ontstane kosten, begroot op € 131,00;
- 6.3. verklaart dit vonnis wat betreft de kostenveroordeling uitvoerbaar bij voorraad.

Dit vonnis is gewezen door mr. Van den Heuvel en in het openbaar uitgesproken in aanwezigheid van mr. Van de Kreeke-Schütz op 17 maart 2014.