
HOF VAN BEROEP ANTWERPEN 12 JUNI 2023

BIJZONDERE OVEREENKOMSTEN**Koop/Verkoop – Verborgen gebreken – Autonome auto's – Gebrek in digitale componenten van een goed – Phantom braking**

Een verkoper dient een koper te vrijwaren voor verborgen gebreken die het gebruik van een verkocht goed inperken of onmogelijk maken. Er is sprake van verborgen gebreken indien er zich kort na de levering van een autonoom voertuig ernstige mankementen manifesteren die verband houden met het rijcomfort, de veiligheid, en de mogelijkheid om het voertuig elektrisch op te laden.

RECHTSPLEGING**Bewijs – Deskundigenonderzoek – Bewijsmedewerkingsplicht**

Partijen zijn verplicht om actief en loyaal mee te werken aan een deskundigenonderzoek. Dit geldt ongeacht wie de bewijslast draagt en zelfs als dit inhoudt dat zij bewijs moeten leveren dat tegen hun eigen belangen in kan gaan. Bij een schending van de bewijsmedewerkingsplicht kan de rechter de conclusies trekken die hij aangewezen acht, waaronder een feitelijk vermoeden ten nadele van een van de partijen.

CONTRATS SPÉCIAUX**Vente – Obligations du vendeur – Vices cachés – Voitures autonomes – Défaut des composants numériques d'un bien – Phantom braking**

Un vendeur doit indemniser un acheteur pour les vices cachés qui limitent ou rendent impossible l'utilisation du bien vendu. Il y a un vice caché si, peu de temps après la livraison d'un véhicule autonome, des défauts graves se manifestent concernant le confort de conduite, la sécurité et la capacité de recharger électriquement le véhicule.

PROCÉDURE JUDICIAIRE**Preuve – Expertise – Obligation de collaborer à l'expertise**

Les parties sont tenues de collaborer activement et loyalement à l'expertise. Cette obligation s'applique quelle que soit la personne à qui incombe la charge de la preuve, et même si cela signifie qu'elle doit produire des preuves qui peuvent aller à l'encontre de ses propres intérêts. En cas de manquement à l'obligation de collaborer en matière de preuve, le juge peut en tirer toute conséquence qu'il jugera appropriée, y compris une présomption factuelle à l'encontre de l'une des parties.

*IT Designs BV en ING Equipment Lease NV / Tesla Belgium BV
Pl.: mr. S. Souvereyns en mr. T. Heremans
Zaak: 2020/AR/1721*

1. Feitenrelaas en procedurele voorgaanden

De feiten die aan dit geschil ten grondslag liggen evenals de procedurele voorgaanden en het bestreden vonnis werden reeds afdoende weergegeven in het tussenarrest van 1 februari 2021. Het volstaat daarnaar te verwijzen.

Bij dit tussenarrest beval dit hof op verzoek van partijen vooraleer recht te doen de aanstelling van een deskundige teneinde het voertuig Tesla S P100 DL, dat op 27 augustus 2018 door bv IT DESIGNS (eerste appellante), via leasing bij nv ING EQUIPMENT LEASE (tweede appellante) was aangekocht bij bv TESLA BELGIUM (geïntimeerde) te onderzoeken. De beslissing over de kosten werd aangehouden.

Op 9 mei 2022 legde de gerechtsdeskundige zijn definitief verslag neer ter griffie van dit hof.

2. Eisen

2.1. Na tussenarrest vorderen appellanten in laatste besluiten in hoofddorde om voor recht te horen zeggen dat geïntimeerde zich schuldig gemaakt heeft aan obstructie van het deskundigenonderzoek en dienvolgens haar eis lastens geïntimeerde gegrond te verklaren, de koopovereenkomst tussen tweede appellante en geïntimeerde ontbonden te verklaren lastens geïntimeerde en om deze ontbinding tegenwerpelijk te maken aan eerste appellante. Vervolgens vorderen zij de veroordeling van geïntimeerde tot (i) terugbetaling aan tweede appellante van de koopprijs van 158.680 euro, te vermeerderen met de interesten overeenkomstig de wet van 2 augustus 2002 op de betalingsachterstand in handelstransacties vanaf 14 mei 2019 tot aan de dag van volledige betaling (ii) betaling van 1 euro provisioneel uit hoofde van kosten, interesten en belastingen die tweede appellante in mindering zal brengen bij de terugbetaling aan eerste appellante van de reeds betaalde huurgelden (iii) betaling van 54.338,24 euro aan tweede appellante uit hoofde van aanvullende schadevergoeding.

In ondergeschikte orde stellen zij identieke eisen lastens geïntimeerde op basis van de vrijwaring voor verborgen gebreken, met uitzondering van het voor recht te horen zeggen dat geïntimeerde zich schuldig gemaakt heeft aan obstructie van het deskundigenonderzoek.

In uiterst ondergeschikte orde, herhalen zij hun eisen op grond van niet-conforme levering en in absoluut ondergeschikte orde vragen zij de eisen op grond van vrijwaring voor verborgen gebreken gegrond te verklaren, minstens vast te stellen dat er sprake is van een ernstig mindergenot en dienvolgens geïntimeerde te veroordelen tot betaling van 149.729,91 euro, inclusief btw, te vermeerderen met de gerechtelijke interesten overeenkomstig de wet van 2 augustus 2002 op de betalingsachterstand in handelstransacties.

Tot slot vorderen appellanten de veroordeling van geïntimeerde tot betaling van de kosten van beide aanleggen.

2.2. Geïntimeerde besluit na tussenarrest tot de ongegrondheid van het hoger beroep en stelt bij besluiten incidenteel hoger beroep in tegen het bestreden vonnis in zoverre het bestreden vonnis haar veroordeelde tot terugbetaling van 11.970,64 euro aan appellanten. Zij streeft de ongegrondverklaring van de eis na, met veroordeling van appellanten tot betaling van de kosten van beide aanleggen.

3. Beoordeling

3.1. Over de toelaatbaarheid van de hogere beroepen

Er ligt geen betekenisakte voor van het bestreden vonnis. Het hoger beroep dat werd ingesteld met het verzoekschrift dat op 29 oktober 2020 werd neergelegd ter griffie van dit hof, is tijdig en regelmatig naar de vorm. Het hoger beroep is ook toelaatbaar.

Het incidenteel hoger beroep, ingesteld bij eerste besluiten neergelegd ter griffie van dit hof op 10 augustus 2022, is eveneens regelmatig naar de vorm, tijdig en toelaatbaar.

3.2. Over de gegrondheid van de hogere beroepen

4.2.1. De toelaatbaarheid van de eis van appellanten ingevolge de beweerde overschrijding van de korte termijn van artikel 1648 van het oud Burgerlijk Wetboek is niet meer aan de orde, nu de eerste rechter de eis van appellanten toelaatbaar verklaarde en er op dit punt geen incidenteel hoger beroep hiertegen is gevolgd.

Daarenboven dient opgemerkt te worden dat de beweerde overschrijding van deze korte termijn door geïntimeerde nooit werd opgeworpen voor de eerste rechter en zodoende niet eens ter beoordeling voorlag van de eerste rechter. Beide partijen hebben trouwens in gemeen akkoord dit hof verzocht om de aanstelling van een gerechtsdeskundige om het voertuig te onderzoeken, zodat uit dit alles kan afgeleid worden dat geïntimeerde van deze exceptie (die niet van openbare orde is) duidelijk afstand had gedaan.

Ten overvloede, en voor zoveel als nodig, dient vastgesteld te worden dat door geïntimeerde aan het voertuig diverse, uitvoerige herstellingen werden uitgevoerd tussen de levering op 13 september 2018 en 18 maart 2019 zodat de korte termijn alleszins geschorst was gedurende deze periode. Bij e-mail van 18 maart 2019 gaf geïntimeerde vervolgens aan appellanten te kennen bereid te zijn het voertuig terug te nemen met terugbetaling van de koopprijs. Toen dit laatste uiteindelijk niet gebeurde, gingen appellanten over tot dagvaarding op 12 juni 2019, zodat de eis alleszins tijdig gesteld is geworden binnen korte termijn.

3.2.2. Op basis van de voorliggende stukken en elementen en met name de inhoud van het deskundigenverslag tonen appellanten voldoende aan dat geïntimeerde het deskundigenonderzoek heeft gefrustreerd en ernstig bemoeilijkt door haar gebrek aan loyale medewerking aan de expertise en de bewijsvoering.

Zo blijkt uit het deskundigenverslag dat geïntimeerde appellanten en de deskundige eerst lange tijd in het ongewisse heeft gelaten over de plaats waar de loggegevens van het voertuig Tesla S P100 DL werden opgeslagen en of het mogelijk was deze gegevens uit te lezen. Eerst hield geïntimeerde voor dat de loggegevens niet uit de wagen zelf konden worden uitgelezen omdat ze zich in een 'cloud' bevonden, waarna geïntimeerde vervolgens beweerde dat de gegevens wél in de wagen aanwezig waren maar weigerde deze uit te lezen. Hierna veranderde geïntimeerde opnieuw van stelling en beweerde dat de loggegevens slechts gedurende korte tijd in de wagen aanwezig waren en daarna naar de 'cloud' verzonden werden, terwijl tijdens een latere expertisevergadering enkele technici van geïntimeerde vervolgens dan weer stelden dat de loggegevens gedurende 18 maanden in de auto werden opgeslagen, maar daarna overschreven werden.

Daarenboven weigerde geïntimeerde bij de eerste geplande technische vergadering van 9 september 2021 na de testrit de loggegevens van de wagen meteen uit te lezen en mee te delen aan de deskundige, hoewel de deskundige duidelijk meedeelde dat de uitlezing van (al) de loggegevens noodzakelijk was voor de uitvoering van zijn opdracht. Achteraf diende de deskundige daarenboven vast te stellen dat, nadat de expertiseverrichtingen op 9 september 2021 waren beëindigd en appellanten en de deskundige de Tesla-garage in Hasselt hadden verlaten, geïntimeerde toch eenzijdig de loggegevens van het voertuig nog uitgelezen heeft, zonder deze mee te delen aan partijen en de deskundige. De deskundige bevestigde in zijn verslag dat deze handelswijze in hoofde van geïntimeerde *"een handicap was voor het goede verloop van het deskundigenonderzoek"*.

Slechts na veel aandringen en hevige discussie tussen partijen, raadslieden en de deskundige, verschaftte geïntimeerde uiteindelijk slechts enkele gedeeltelijke, zeer beperkte, onvolledige en door haar eigenhandig gefilterde loggegevens van de wagen betreffende de voormelde testrit. Eerdere loggegevens van de periode voorafgaand aan de eerste expertisevergadering en testrit werden niet meegedeeld en ook andere concrete door de deskundige gevraagde informatie werd evenmin meegedeeld of (volledig) beantwoord, zodat op deze wijze de deskundige niet op nuttige wijze kon nagaan of de door appellanten aangehaalde gebreken en mankementen aan de wagen in overeenstemming waren met de loggegevens van het voertuig. De bewering van geïntimeerde dat zij alle medewerking zou verleend hebben aan het deskundigenonderzoek is derhalve strijdig met de voorliggende stukken en elementen en de inhoud van het deskundigenverslag.

De wijze waarop geïntimeerde haar gebrek aan medewerking verantwoordt, overtuigt geenszins. Uit niets blijkt dat de mededeling van de volledige loggegevens zou verhinderd worden door de GDPR-regelgeving. Uit niets blijkt dat deze loggegevens beschermde persoonsgegevens zouden bevatten en de zaakvoerder/bestuurder van eerste appellante had duidelijk zijn toestemming gegeven om deze loggegevens van het voertuig over te maken aan de deskundige, zoals blijkt uit het deskundigenverslag. Geïntimeerde kan zich evenmin verschuilen achter haar – niet eens bewezen – eenzijdige bewering dat de door haar meegedeelde beperkte loggegevens voldoende waren voor het deskundigenonderzoek en overige loggegevens irrelevant zouden zijn (geweest). Zulke bewering wordt duidelijk tegengesproken door de gerechtsdeskundige in het deskundigenverslag. Het gegeven dat de loggegevens ruwe data betrof die niet zomaar door de deskundige konden worden geïnterpreteerd en/of gelezen en hiervoor de tussenkomst van Tesla-technici nodig was, doet aan het voorgaande geen afbreuk en belet geenszins volledige medewerking aan de bewijsvoering. Geïntimeerde toont aan de hand van de voorliggende stukken en elementen evenmin aan dat de door de deskundige gevraagde volledige loggegevens van het voertuig te kwalificeren zouden zijn als een bedrijfsgeheim. Een loutere bewering daartoe, die niet gestaafd wordt met onderliggende stukken of elementen, vormt daarvan geen bewijs. Indien hierover discussie had bestaan – hetgeen nooit door geïntimeerde opgeworpen werd tijdens het deskundigenonderzoek – stond het geïntimeerde vrij het hof te vatten opdat eventuele maatregelen zouden kunnen genomen worden om de confidentialiteit van deze gegevens te verzekeren op een wijze die evenredig is met het recht op een eerlijk proces en om de tegenpraak voldoende te waarborgen, hetgeen zij niet gedaan heeft.

Uit niets blijkt dat de door de deskundige gevraagde volledige loggegevens van het voertuig een zogenaamde *"fishing expedition"*, dit wil zeggen een vraag tot een allesomvattend onderzoek waarbij in het wilde weg naar een hele reeks stukken en documenten gevraagd werd, zou zijn geweest. In het deskundi-

genverslag heeft de deskundige duidelijk uiteengezet welke informatie hij wilde verkrijgen en waarom dit nodig was voor de uitvoering van zijn opdracht.

Dat de deskundige de juistheid van de schaarse en beperkte data die door geïntimeerde uiteindelijk wel werd overgemaakt op zich niet betwistte, doet geen afbreuk aan het voorgaande.

De weigering van geïntimeerde om volledige medewerking te verlenen aan het deskundigenonderzoek en met name de weigering om alle door de deskundige gevraagde informatie en volledige loggegevens over te maken, kwalificeert als een inbreuk op de medewerkingsplicht aan de bewijsvoering. Procespartijen zijn gehouden loyaal mee te werken aan elke onderzoeksmaatregel die de rechter heeft bevolen, ongeacht of ze de bewijslast dragen en ook al moeten ze daardoor bewijselementen naar voor brengen die in hun eigen nadeel zijn (zie in die zin: Cass. 25 september 2000, Arr.Cass. 2000, 1424). Deze bewijsmedewerkingsplicht betreft niet alleen de aanlevering van bewijsmateriaal, maar ook het bespoedigen en efficiënt laten verlopen van de bewijsvoering en geldt eveneens in het deskundigenonderzoek.

Luidens artikel 972bis van het Gerechtelijk Wetboek zijn partijen verplicht mee te werken aan het deskundigenonderzoek en kan de rechter, bij gebreke daarvan, daaruit de conclusies trekken die hij geraden acht. De wetgever heeft daarbij geen specifieke sanctie voorzien, zodat dit een open norm is, die aan de rechter een ruime appreciatiebevoegdheid verleent. De wetgever laat derhalve toe dat de rechter materieelrechtelijke gevolgen kan verbinden aan het deloyaal procesgedrag van een procespartij.

Uit het gegeven dat geïntimeerde, tegen wie moet worden bewezen, weigerde volledige medewerking te verlenen aan het bevolen gerechtelijk deskundigenonderzoek, kan derhalve een feitelijk vermoeden in haar nadeel worden afgeleid tot bewijs van het betwiste feit dat door appellanten, die deze onderzoeksmaatregel vorderden, wordt aangevoerd. Zulk feitelijk vermoeden volstaat in principe op zich reeds voor het bewijs van de gebreken aan het voertuig. In deze zijn partijen ondernemingen en het bewijs tussen ondernemingen is vrij en kan met alle middelen geleverd worden, zo ook door feitelijke vermoedens. In dit geval houdt het hof rekening met voormeld feitelijk vermoeden dat afgeleid wordt uit het gebrek aan volledige medewerking in hoofde van geïntimeerde evenals met de hierna vermelde elementen, die alle samen naar oordeel van het hof voldoende bewijs leveren van de gebreken aan het voertuig (zie in die zin: Cass. 17 december 1998, Arr.Cass. 1998, 1141), zodat er geen reden is om de bewijslast om te keren in de zin van artikel 8.4, vijfde lid van het Burgerlijk Wetboek.

4.2.3. Blijkens de bevindingen van de gerechtsdeskundige waren er – na de vele en diverse herstellingen die door geïntimeerde reeds aan het voertuig waren uitgevoerd – nog steeds gebreken aan het voertuig Tesla S P100 DL aanwezig, onder meer een haperende ‘*summon functie*’, een haperende auto-parking als gevolg van intermitterend gebrekkige functie van de sensoren rechts, een probleem met de vergrendeling van de laadklep en haperende of defecte sensoren vooraan rechts. Daarenboven bevestigde de deskundige eveneens in zijn verslag het bestaan van een gekend probleem inzake de ‘*phantom breaking*’ (zijnde het plots remmen van het voertuig zonder aanwijsbare reden) en het uitvallen van de display bij Tesla-voertuigen, waarover appellanten zich eveneens beklaagd hadden. Hoewel dit tijdens de testritten door de deskundige niet kon worden vastgesteld, acht het hof zulks op basis van de voorliggende stukken en elementen en het uit het gebrek aan volledige mededeling van alle loggegevens van de wagen door geïntimeerde geputte feitelijk vermoeden, voldoende bewezen.

Daarenboven blijkt uit de voorliggende stukken en elementen eveneens voldoende dat het voertuig al vanaf de eerste maanden na de aankoop diverse malen diende binnengebracht te worden bij geïntimeerde omwille van aanhoudende problemen en mankementen. Blijkens de bestelbonnen en de overige voorliggende stukken dienden daarbij reeds vele herstellingen te gebeuren aan het voertuig en dienden ook aanzienlijk veel onderdelen vervangen te worden.

Hoewel de huidige nog aanwezige gebreken volgens de deskundige eenvoudig op te lossen zouden zijn bij een volgende servicebeurt, blijkt dit in werkelijkheid niet het geval te zijn. Enkele van deze gebreken werden immers reeds in den beginne na de aankoop door appellanten aangekaart en na 7 herstellingen bij geïntimeerde werden zij nog steeds niet opgelost. Daarenboven bleven appellanten – ná het deskundigenonderzoek en ná een uitvoerige servicebeurt van het voertuig bij een Tesla-garage in Eindhoven (Nederland) – nog steeds geconfronteerd met problemen aan de wagen die onder meer de zoveelste vervanging van de steekassen noodzaakten evenals de plaatsing van een nieuwe laadpoort en ook de problemen met onder meer de spiegels, de auto-parkfunctie en het uitvallen van de display bleven zich voordoen. Het gegeven dat het voertuig bij een erkende Tesla-garage in Eindhoven werd binnengebracht en niet

bij geïntimeerde, doet geen afbreuk aan de duidelijke bewijzen die appellanten voorbrengen van de aanhoudende gebreken aan het voertuig. Zo tonen appellanten op basis van de voorliggende stukken en elementen aan dat na het deskundigenonderzoek zich opnieuw problemen voordeden met de laadpoort van de wagen die niet opende, waardoor de wagen niet kon worden opgeladen. Hoewel geïntimeerde niet inging op de vraag tot tegensprekelijke vaststelling hiervan, stuurde zij een techniekter ter plaatse en beweerde zij nadien in eerste instantie – volkomen in strijd met de voorliggende stukken en elementen – dat de herstelling slechts enkele minuten zou geveerd hebben terwijl uit haar eigen herstelbon blijkt dat dit 1u45min duurde.

Dat de deskundige in zijn verslag bevestigde dat, behoudens de door hem aangehaalde mankementen, tijdens de testritten geen van de door appellanten aangehaalde gebreken konden worden vastgesteld en dat het voertuig zich alsdan normaal gedroeg en er alsdan geen veiligheidsrisico konden worden vastgesteld, doet dan ook geen afbreuk aan het voorgaande.

4.2.4. Overeenkomstig artikel 1641 van het Oud Burgerlijk Wetboek is de verkoper in principe gehouden tot vrijwaring voor de verborgen gebreken van de verkochte zaak, die deze ongeschikt maken tot het gebruik waartoe men ze bestemt, of die dit gebruik zodanig verminderen dat de koper, indien hij de gebreken gekend had, de zaak niet of slechts voor een mindere prijs zou hebben gekocht. De vrijwaringsplicht bestaat wanneer het verkochte goed is behept met een gebrek dat verborgen is en ernstig is en dat minstens in de kiem bestond op het ogenblik van de koop (zie in de zin: B. TILLEMANS, S. DE REY, N. VAN DAMME en F. VAN DEN ABEELE, "Bijzondere overeenkomsten. Koop (2007-2020). Overzicht van rechtspraak.", *TPR* 2020/3-4, nr. 300).

Gelet op de voorliggende stukken en elementen, onder meer het deskundigenverslag evenals de andere door appellanten aangebrachte stukken en elementen is het hof van oordeel dat appellanten voldoende aantonen dat het voertuig inderdaad behept was (en nog steeds is) met een gebrek dat het voertuig ongeschikt maakte tot het gebruik waartoe men het bestemt, dan wel dat dit gebruik zodanig verminderde dat zij, indien zij het gebrek gekend hadden, de wagen niet of slechts voor een mindere prijs zouden hebben gekocht. Daarenboven blijkt uit de voorliggende stukken en elementen voldoende dat de gebreken verborgen waren, nu zij slechts naar aanleiding van de diverse herstellingen aan het licht kwamen. Eveneens tonen appellanten op basis van de voorliggende stukken en elementen voldoende aan dat deze gebreken reeds minstens in de kiem aanwezig waren bij de koop, nu amper enkele dagen na de levering geïntimeerde aan appellanten vroeg om het voertuig binnen te brengen wegens een reeks vastgestelde problemen (die geenszins louter esthetisch van aard waren, zoals geïntimeerde ten onrechte beweert).

Dat vele van de gebreken – na een zevental tussenkomsten van geïntimeerde – inmiddels hersteld zouden zijn, bewijst niet dat het goed bij de verkoop niet gebrekkig was maar integendeel dat die gebreken wel degelijk aanwezig waren en hersteld moesten worden. Deze gebreken waren ernstig aangezien zij verband hielden met het rijcomfort, de veiligheid (zie onder meer de sensoren) en de mogelijkheid om brandstof aan te vullen. Het kunnen tanken, of in dit geval elektrisch opladen van het voertuig is immers fundamenteel en essentieel voor het gebruik ervan. Indien, zoals in dit geval de laadklep klaarblijkelijk meermaals blokkeerde

en niet opende waardoor het opladen onmogelijk werd, maakt een normaal gebruik van het voertuig onmogelijk. Het feit dat de koper vanaf de levering aanhoudend geconfronteerd werd met een opeenstapeling van kleine, middelgrote en ernstige gebreken, toont voldoende aan dat het voertuig niet geschikt was voor het normaal gebruik waartoe het bestemd was. Naast de veelvuldige herstellingen, bewijzen haar gebrek aan volledige medewerking aan het deskundigenonderzoek en ook de commerciële voorstellen gedaan door geïntimeerde dat dit voertuig wel degelijk met ernstige gebreken behept was. Zo verklaarde geïntimeerde zich bij e-mail van 18 maart 2019 duidelijk bereid het voertuig terug te nemen met terugbetaling van de koopprijs. De bewering van geïntimeerde hierop niet zou gereageerd hebben en haar rekeninggegevens niet zou hebben meegedeeld, is strijdig met de voorliggende stukken en elementen.

Geïntimeerde wordt als gespecialiseerde professionele verkoper geacht deze gebreken te hebben gekend en zij is hiervoor dan ook aansprakelijk. Ten onrechte verwijst geïntimeerde naar de conventionele beperking van haar aansprakelijkheid om zich van elke aansprakelijkheid te ontdoen. Overeenkomstig de tussen partijen gesloten koopovereenkomst is de *"beperkte garantie nieuwe voertuigen"* van toepassing (p. 3 van de koopovereenkomst), die volgens de bijgevoegde algemene garantiëvoorwaarden *"voor zover wettelijk is toegestaan (...) beperkt [is] tot het repareren en/of vervangen van defecte onderdelen van de auto"* en

die eveneens inhoudt “het kosteloos repareren of vervangen van onderdelen die ten gevolge van materiaal- en/of constructiefouten defect zijn geraakt”. Zelfs rekening houdende met deze beperking van haar garantieplicht, tonen appellanten gelet op hetgeen reeds werd uiteengezet en op basis van de voorliggende stukken en elementen voldoende dat geïntimeerde als gespecialiseerde professionele verkoper ook aan haar conventioneel beperkte garantieplicht niet heeft voldaan, nu zelfs na verscheidene opeenvolgende herstellingen en diverse vervangingen van allerlei onderdelen van het voertuig, dit voertuig nog steeds behept is met aanzienlijke mankementen en gebreken die nog steeds niet opgelost zijn.

De koper van een gebrekkige zaak, waarvoor de verkoper aansprakelijk is, heeft een discretionair keuzerecht om de ontbinding van de verkoop dan wel een prijsvermindering te vorderen. De rechter heeft geen appreciatiebevoegdheid over de keuze van de koper ter zake (in deze zin ook: B. TILLEMANS, S. DE REY, N. VAN DAMME en F. VAN DEN ABEELE, “Overzicht van rechtspraak bijzondere overeenkomsten – Koop (2007-2020)”, *TPR* 2020-3/4, 1366). Het gebruik van de zaak na de ontdekking van het gebrek, waardoor de zaak in waarde vermindert, sluit het ontbindingsrecht niet uit (in deze zin ook: B. TILLEMANS, S. DE REY, N. VAN DAMME en F. VAN DEN ABEELE, “Overzicht van rechtspraak bijzondere overeenkomsten – Koop (2007-2020)”, *TPR* 2020-3/4, 1369).

De levering dateert van september 2018. Reeds onmiddellijk erna klaagden appellanten zich over alle gebreken die zich vanaf de levering hadden gemanifesteerd en over de vele, langdurige en vruchteloze herstellingspogingen en vervangingen van onderdelen. Steeds opnieuw gaven appellanten geïntimeerde het voordeel van de twijfel en waren zij bereid keer op keer herstellingen te laten uitvoeren door geïntimeerde die voorhield alles te zullen en kunnen oplossen. In maart 2019 deed geïntimeerde uiteindelijk een voorstel om de wagen terug te nemen, maar – hoewel appellanten voldoende bewijzen dat zij bereid waren daarop in te willen gaan – bleef zulks uit, zodat werd overgegaan tot dagvaarding. Dat het voertuig inmiddels ongeveer 30.000 km gereden heeft en inmiddels vetustiteit heeft ondergaan, is derhalve in het geheel niet te wijten aan appellanten maar aan de geïntimeerde zelf, zodat deze niet in de gegeven omstandigheden niet in mindering dient gebracht te worden. Op basis van de voorliggende stukken en elementen blijkt dat trouwens appellanten het voertuig thans niet meer gebruiken uit angst voor de problemen die zich voordoen.

Geïntimeerde moet in dit geval het voertuig terugnemen en de volledige koopprijs terugbetalen. Er is geen reden om hierop interesten toe te kennen overeenkomstig de wet van 2 augustus 2002 op de betalingsachterstand in handelstransacties aangezien deze wet niet van toepassing is inzake betalingen bij wijze van schadevergoeding of andere geldelijke verplichtingen die hun oorzaak zouden kunnen vinden in de handelstransactie, zoals bijvoorbeeld de betaling van schadevergoeding wegens verborgen gebreken (zie in die zin: C. VANACKERE, N. PEETERS en J. VAN DE VOORDE, “Interest”, in X., *Bestending Handboek Verbintenissenrecht*, V.2bis – 23). Interesten op dit bedrag kunnen inzake worden toegekend aan de wettelijke interestvoet vanaf de datum van dagvaarding.

4.2.5. De bijkomende schadevergoeding waarop appellanten aanspraak maken slaat in de eerste plaats op de beweerde noodzaak om een andere wagen aan te kopen en de daaraan verwante kosten. Uit niets blijkt echter dat de leasing van een voertuig BMW 330e Berline door eerste appellante in oktober 2019 oorzakelijk verband staat met de gebreken aan het voertuig Tesla dat eerste appellant in augustus 2018 aankocht bij geïntimeerde, temeer nu uit het deskundigenverslag blijkt dat eerste appellante het voertuig Tesla reeds sinds 8 mei 2019 al niet meer gebruikte. Uit de voorliggende stukken en elementen blijkt dat eerste appellante daarenboven over meerdere bedrijfsvoertuigen beschikt en uit niets blijkt dat deze onbeschikbaar zouden zijn geweest. De schadepost is derhalve ongegrond.

Ook de eis tot terugbetaling van de kosten van de verzekering van het voertuig Tesla voertuig is ongegrond. Eerste appellante heeft zelf besloten om het voertuig vanaf mei 2019 niet meer te gebruiken, doch liet het voertuig pas in juni 2022 uitschrijven. De beslissing om desondanks de verzekering te behouden betreft de eigen keuze van eerste appellante die niet in oorzakelijk verband staat met de gebreken aan het voertuig Tesla waarvoor geïntimeerde aansprakelijk is. Overigens legt eerste appellante geen enkel stuk of daadwerkelijk betalingsbewijs voor van deze verzekeringspremies (behoudens één enkel betalingsverzoek van de verzekering uit 2019). Het gegeven dat in de periode vóór mei 2019 het voertuig diverse malen in herstelling was bij geïntimeerde, doet geen afbreuk aan het feit dat eerste appellante van het voertuig alsdan is blijven gebruiken, zodat de kostprijs van de verzekering voor haar rekening is en niet ten laste van geïntimeerde kan gelegd worden.

Uit niets blijkt dat de kosten “bijstand voertuigen” verzekering Allianz slaat op het voertuig Tesla. Ook hiervan brengen appellanten geen betalingsbewijzen voor. Deze post is eveneens ongegrond.

De keuze van eerste appellante om het voertuig Tesla na de uitschrijving te blijven (beperkt) verzekeren betreft haar eigen beslissing en staat niet in oorzakelijk verband met de gebreken aan het voertuig Tesla waarvoor geïntimeerde aansprakelijk is.

De koopovereenkomst voorzag in een gratis recht op opladen aan Tesla-laadpunten. Eerste appellant stelt dat zij niet gebruik heeft kunnen maken van deze mogelijkheid en vordert hiervoor een schadevergoeding. Haar eenzijdige bewering dat zij 50% van haar laadbeurten zou gedaan hebben bij een Tesla laadpunt indien het voertuig in orde zou zijn geweest, blijkt nergens uit en berust op eenzijdig bewering en hypothese van appellanten. De vergoeding van deze schade wordt reeds gedekt door de terugbetaling van de integrale koopprijs. Uit de koopovereenkomst blijkt immers dat inderdaad dat voor deze mogelijkheid/optie geen bijkomende kost werd aangerekend, zodat inderdaad kan aangenomen worden dat een en ander vervat zit in de koopprijs.

Eerste appellante vordert verder nog een voorbehoud voor eventuele posten die tweede appellante als leasinggever haar zou aanrekenen ingevolge de ontbinding van de koopovereenkomst. De rechter wordt echter niet gevat door een louter voorbehoud. Een voorbehoud is immers geen eis in de zin van artikel 1138, 3° van het Gerechtelijk Wetboek, noch een gevorderde zaak in de zin van artikel 1138, 2° van het Gerechtelijk Wetboek (zie in die zin: Cass. 6 oktober 2005, Arr.Cass. 2005/10, 1853). Er is derhalve geen reden om verder enig voorbehoud toe te kennen zoals gevraagd door eerste appellant.

Het incidenteel hoger beroep is ongegrond en het hoger beroep is deels gegrond.

5. Kosten

Het hoger beroep is grotendeels gegrond en het incidenteel hoger beroep is ongegrond, zodat geïntimeerde wordt veroordeeld tot betaling van de kosten van beide aanleggen, inclusief de kosten van het deskundigenonderzoek.

In uitvoering van artikel 1022, tweede lid van het Gerechtelijk Wetboek worden de bedragen van de rechtsplegingsvergoeding vastgesteld in het Tarief Rechtsplegingsvergoeding. Behoudens wanneer een procedureakkoord omtrent de omvang van de rechtsplegingsvergoeding dan wel een grond of een verzoek tot afwijking van het basisbedrag van de rechtsplegingsvergoeding voorligt, dient de rechter ambtshalve het met toepassing van de bepalingen van het Tarief Rechtsplegingsvergoeding correcte basisbedrag van de rechtsplegingsvergoeding te bepalen. De rechter die zodoende met toepassing van de bepalingen van het Tarief Rechtsplegingsvergoeding het correcte basisbedrag van de rechtsplegingsvergoeding bepaalt, miskent niet het algemeen rechtsbeginsel houdende de autonomie van de procespartijen in het civiele geding. (In deze zin Cass. AR. C.22.0158.N, 13 januari 2023).

6. Beslissing

Het hof beslist bij arrest op tegenspraak.

De rechtspleging verliep in overeenstemming met de wet van 15 juni 1935 op het gebruik van de taal in gerechtszaken.

Verklaart het incidenteel hoger beroep toelaatbaar maar ongegrond.

Verklaart het hoger beroep toelaatbaar en gegrond als volgt.

Hervormt het bestreden vonnis.

Verklaart de eisen toelaatbaar en gegrond als volgt.

Verklaart de koopovereenkomst tussen bv TESLA BELGIUM en bv ING EQUIPMENT LEASE betreffende het voertuig Tesla Model S P100 DL met chassisnummer (...) ontbonden lastens bv TESLA BELGIUM.

Veroordeelt bv TESLA BELGIUM tot terugbetaling aan bv ING EQUIPMENT LEASE van de koopprijs van 158.680 euro, te vermeerderen met de interesten aan de wettelijke interestvoet vanaf 12 juni 2019 (datum van dagvaarding) tot aan de datum van volledige betaling.

Verklaart voor zoveel als nodig de ontbinding van voormelde koopovereenkomst tegenwerpelijk aan bv IT DESIGNS.

Veroordeelt bv TESLA BELGIUM tot betaling van de kosten van beide aanleggen, aan de zijde van

bv IT DESIGNS en bv ING EQUIPMENT LEASE begroot en door het hof vereffend op 311,54 euro (dagvaardingskosten), 6.000 euro (rechtsplegingsvergoeding eerste aanleg), 7.500 euro (rechtsplegingsvergoeding hoger beroep) en 12.154,69 euro (kosten deskundigenonderzoek).

Veroordeelt bv TESLA BELGIUM elk tot betaling van het rolrecht van 400 euro aan de Belgische staat, betaalbaar op eerste verzoek van de bevoegde fiscale administratie.

NOOT

Autonome auto's: navigeren door het contractuele aansprakelijkheidsrecht

Amber Boes¹ en Christof Koolen²

I. INLEIDING

1. OPMARS VAN AUTONOME AUTO'S – Het gebruik van elektronica en software in voertuigen is sterk toegenomen sinds de jaren 1990. Deze integratie van digitale elementen stelde autofabrikanten in eerste instantie in staat om veiligheidssystemen – zoals airbags – en later ook infotainmentsystemen te ontwikkelen. In de jaren 2000 heeft deze trend zich gestaag voortgezet, met onder andere de ontwikkeling van cruisecontrol en navigatiesystemen als resultaat. Anno 2024 zijn auto's uitgerust met een breed scala aan hightech, gaande van uitgebreide sensorarrays, connectiviteit met het internet, alsook autonome rijfuncties. Juist die laatste component zorgt ervoor dat de term "autonome auto" steeds meer gangbaar wordt.³ Het Duitse statistiekportaal Statista rapporteert dat er in 2021 bij benadering 2,76 miljoen autonome auto's werden verkocht.⁴ Prognoses voor het jaar 2030 schatten de verkoop van dergelijke auto's op ongeveer 58 miljoen.⁵

2. ROL VAN AI BINNEN AUTONOME VOERTUIGEN – Het vermogen van auto's om steeds zelfstandiger te ageren wordt toegeschreven aan artificiële intelligentie (hierna: AI).⁶ Aan de basis hiervan ligt het gegeven dat auto's zijn uitgerust met een groot aantal sensoren en camera's, die verantwoordelijk zijn voor het capteren van een constante en real-time stroom van data. Een passend voorbeeld hiervan zijn LiDAR-sensoren⁷, die op basis van de weerkaatsing van lichtpulsus obstakels in kaart kunnen brengen en de afstand tot andere voertuigen kunnen inschatten. Die informatie wordt vervolgens geïnterpreteerd door een AI-systeem, op basis waarvan dit systeem een concrete beslissing kan nemen, zoals het verminderen van de snelheid van de auto. Dergelijke AI-systemen zijn geprogrammeerd om voortdurend en zonder onderbreking de datastroom van de auto te interpreteren. Het grote voordeel van de constante "alertheid" van AI-systemen hangt samen met een snellere reactietijd: de auto kan in een fractie van milliseconden cruciale beslissingen nemen in gevaarlijke verkeerssituaties. Dat is veel sneller dan een mens⁸ zou kunnen.⁹ Op die manier is de verdere ontwikkeling van autonome auto's ook een stap in de richting van meer verkeersveiligheid.¹⁰

1. Doctoranda-assistent bij het Instituut voor Contractenrecht (KU Leuven).

2. Postdoctoraal onderzoeker bij het Centrum voor IT- en IP-recht (KU Leuven).

3. Hoewel termen zoals "autonoom" of "zelfrijdend" vaak door elkaar worden gebruikt, is het relevant om een onderscheid te hanteren wat betreft het niveau van autonomie van de auto. Om die reden heeft de autosector in 2014 de relevante terminologie gestandaardiseerd, met een zesdelige indeling als resultaat. Op de laagste trede staat *niveau 0*, wat overeenstemt met geen automatisering. Het hoogste niveau van autonomie is *niveau 5*, waarbij het voertuig alle rijtaken zelfstandig kan uitvoeren, en waarbij er in feite geen stuur of pedalen meer nodig zijn; SAE INTERNATIONAL, *Taxonomy and Definitions for Terms Related to On-Road Motor Vehicle Automated Driving Systems*, www.sae.org/standards/content/j3016_201401; merk op dat de standaard uit 2014 verouderd is en dat er een bijgewerkte versie van 30 april 2021 in omloop is.

4. STATISTA, "Projected sales of autonomous vehicles worldwide from 2019 to 2030", *Statista*, www.statista.com/statistics/1230733/projected-sales-autonomous-vehicles-worldwide.

5. *Ibid.*

6. M. HERBOSCH, *Intelligent contracteren*, Mechelen, Wolters Kluwer, 2023, 16 en 23.

7. LiDAR staat voor *Light Detection And Ranging*.

8. Menselijke bestuurders kunnen bv. vermoeid geraken na een lange rit of worden afgeleid door een gsm of passagier.

9. Op het web zijn er verschillende video's te vinden waarin autonome auto's gevaarlijke situaties detecteren en hier passend op reageren, nog voordat de menselijke bestuurder zich realiseert wat er aan de hand is.

10. J. DE BRUYNE, E. VAN GOOL en A. BOES, "Wat bracht 2022 en wat brengt de toekomst op het vlak van artificiële intelligentie en buitencontractuele aansprakelijkheid" in T. VANSWEEVELT en B. WEYTS (eds.), *Recente ontwikkelingen in het aansprakelijkheids- en verzekeringsrecht*, Antwerpen, Intersentia, 2022 (191) 192; P. GRYFFROY, B. FITEN en D. SURINX, "Zelfrijdende wagens anno 2019", *NJW* 2019, nr. 406 (542) 544.

3. **LEERPROCES VAN AI-SYSTEMEN** – Het leerproces van AI-systemen die verantwoordelijk zijn voor autonome rijvaardigheid is gebaseerd op technieken zoals *machine learning* (machinaal leren) en *deep learning* (diep leren). De essentie hiervan is dat het AI-systeem een enorm volume aan trainingsdata – miljarden kilometers aan rijgegevens – krijgt te verwerken, op basis waarvan het patronen moet herkennen en een passende handeling aan elk patroon moet koppelen. Een van de grootste uitdagingen die opduikt tijdens de trainingsfase van dergelijke AI-systemen is de enorme variëteit aan verkeerssituaties, wegcondities, weersomstandigheden en menselijk gedrag die een voertuig kan tegenkomen. Om die reden is het relevant om het AI-systeem voortdurend te verfijnen door het bloot te stellen aan nieuwe data die worden verzameld tijdens het gebruik van autonome auto's. Dit proces van continu leren stelt het AI-systeem vervolgens in staat om te reageren op nieuwe omstandigheden die het mogelijk nog niet eerder heeft meegemaakt.¹¹

4. **BLACK BOX-KARAKTER VAN AI-SYSTEMEN** – Doordat de programmeurs van AI-systemen niet noodzakelijk zelf een specifieke actie moeten koppelen aan een bepaald patroon in de data, kan het voorkomen dat een AI-gestuurde wagen soms ook onvoorzienbare beslissingen neemt. Deze onvoorzienbaarheid schrijven computerwetenschappers toe aan het *black box*-karakter van AI: het is niet altijd eenvoudig om te achterhalen waarom een AI-systeem in een bepaalde omstandigheid een specifieke beslissing neemt.¹² Deze *black box* zorgt ervoor dat het moeilijk is om problemen¹³ in het AI-systeem te detecteren en vervolgens te remediëren.¹⁴

5. **HOF VAN BEROEP TE ANTWERPEN INZAKE TESLA BELGIUM** – De literatuur bespreekt zelfrijdende auto's vooral in de context van buitencontractuele aansprakelijkheid, waarbij de rechtsleer in het bijzonder nagaat in welke mate het bestaande wettelijke kader voldoende rekbaar is om op deze disruptieve technologie toe te passen.¹⁵ Op 12 juni 2023 moest het hof van beroep te Antwerpen zich echter uitspreken over een situatie met een autonome auto in het licht van contractuele aansprakelijkheid.¹⁶ Concreet ging het in *Tesla Belgium* over een autonome auto die onder meer gevallen van *phantom braking*¹⁷ (letterlijk vertaald: "fantoomremmen") vertoonde, waarbij de wagen onverwachts remt zonder aanwijsbare reden. Het was aan het hof om te oordelen of dit kwalificeerde als een verborgen gebrek in de zin van artikel 1641 oud BW.

6. **FOCUS EN INDELING** – Het geannoteerde arrest biedt een uitgelezen kans om stil te staan bij de disruptieve aard van AI-technologie: terwijl de technologie zelf razendsnel evolueert, heeft het toepasselijk wetgevend kader niet altijd dezelfde veerkracht om snel eenduidige antwoorden te formuleren. Met die bedenking in het achterhoofd heeft deze bijdrage als doel om verdere duiding te bieden bij het arrest over *Tesla Belgium*. Daartoe hanteert deze tekst een vijfledige structuur. Na deze inleiding bespreekt de tekst vooreerst de relevante feiten van het arrest (II, randnrs. 7-10). Vervolgens bestudeert de bijdrage het oordeel van het hof van beroep (III, randnrs. 11-13). Daarna volgt een analyse van de toepassing van het leerstuk verborgen gebreken op autonome auto's (IV.A, randnrs. 15-30), alsook van de bewijsmedewerkingsplicht van de partijen (IV.B, randnrs. 31-36). De conclusie herneemt de voornaamste bevindingen (V, randnrs. 37-42).

II. FEITENRELAAS

7. **FEITEN** – In de zaak die aanleiding gaf tot het arrest, kocht de BV IT Designs een Tesla Model S P100 DL in een officieel erkende Tesla Store.¹⁸ AI in de eerste maanden na de aankoop moest het voertuig meermaals worden binnengebracht voor herstellingen omdat er zich aanhoudende problemen manifes-

11. M. HERBOSCH, *Intelligent contracteren*, Mechelen, Wolters Kluwer, 2023, 24-25 en 30.

12. Zie bv. A. ADADI en M. BERRADA, "Peeking Inside the Black-Box: A Survey on Explainable Artificial Intelligence (XAI)", *IEEE Access* 2018, vol. 6 (52138) 52141; D. CASTELVECCHI, "The Black Box of AI", *Nature* 2016, vol. 538, 20-23.

13. In de context van autonome auto's kan dit zelfs gaan over ongevallen met een dodelijke afloop. In 2016 meldde Tesla bv. het eerste dodelijk ongeval dat hun zelfrijdend AI-systeem Autopilot veroorzaakte: X, "A Tragic Loss", *Tesla*, www.tesla.com/blog/tragic-loss.

14. EXPERT GROUP ON LIABILITY AND NEW TECHNOLOGIES, *Liability for artificial intelligence and other emerging digital technologies*, 2019, 33: "Algorithms often no longer come as more or less easily readable code, but as a black-box that has evolved through self-learning and which we may be able to test as to its effects, but not so much to understand. It is therefore becoming increasingly difficult for victims to identify such technologies as even a possible source of harm, let alone why they have caused it".

15. J. DE BRUYNE, E. VAN GOOL en A. BOES, "Wat bracht 2022 en wat brengt de toekomst op het vlak van artificiële intelligentie en buitencontractuele aansprakelijkheid" in T. VANSWEEVELT en B. WEYTS (eds.), *Recente ontwikkelingen in het aansprakelijkheids- en verzekeringsrecht*, Antwerpen, Intersentia, 2022, 191-253; K. SWINNEN, "De inpassing van digitale producten in het Belgisch privaatrecht", *TPR* 2018, 1021-1100.

16. Antwerpen 12 juni 2023, *Tesla Belgium*, 2020/AR/1721.

17. *Ibid.*, 7, nr. 4.2.3.

18. Orb. Antwerpen 10 juli 2020, *Tesla Belgium*, A/19/04574, 1, nr. 1, onuitg.

teerden.¹⁹ Er werden meermaals herstellingen aan het voertuig uitgevoerd, waarbij er ook verschillende onderdelen van de wagen werden vervangen. Sinds de aankoop was er sprake van maar liefst zeven uitgevoerde herstellingen die betrekking hadden op, onder andere, problemen met de spiegels, de boordcomputer, veiligheidssystemen, parkeersensoren, de *auto park*-functie, en de display.²⁰

8. DESKUNDIGENONDERZOEK – Het hof van beroep te Antwerpen stelt, bij wijze van tussenarrest, een gerechtsdeskundige aan om de vernoemde gebreken van het voertuig nader te onderzoeken en de nodige technische vaststellingen uit te voeren.²¹ De gerechtsdeskundige maakt in het verslag vooreerst melding van een uiterst moeizame samenwerking met de verkoper van de auto.²² Zo weigerde Tesla Belgium om de relevante loggegevens van de wagen na een testrit uit te lezen en ter beschikking te stellen aan de deskundige.²³ In dit verband nam de verkoper ook tegenstrijdige standpunten in door enerzijds te verklaren dat de gegevens zich in de *cloud* bevonden, en anderzijds dat de loggegevens alsnog via de wagen zelf konden worden uitgelezen.²⁴ Ook bleek dat de verkoper eenzijdig alsnog de loggegevens van de wagen had uitgelezen na de testrit, zonder deze ter beschikking te stellen aan de deskundige.²⁵ Uiteindelijk verstrekke de verkoper gedeeltelijke, zeer beperkte en zelf gefilterde loggegevens van de testrit.²⁶

9. BEVINDINGEN VAN DE GERECHTSDSKUNDIGE – De gerechtsdeskundige meldt in het expertiseverslag dat het voertuig nog steeds bepaalde gebreken vertoont.²⁷ Het verslag maakt onder andere melding van een haperende *car summon*-functie, een niet-functionerende *auto park*-functie, defecte of gebrekkig functionerende sensoren, een uitvallende display, en problemen met de vergrendeling van de laadpoort.²⁸ Daarnaast bevestigt de deskundige het bestaan van *phantom braking*-problemen met de wagen (zie *supra*, nrs. 5).²⁹

10. VORDERINGEN VAN DE PARTIJEN – Na een procedure in eerste aanleg voor de ondernemingsrechtbank³⁰, beroept de koper zich in hoger beroep op de vrijwaring voor verborgen gebreken en obstructie van het deskundigenonderzoek. In dit verband vordert de appellante de ontbinding van het koopcontract, alsook een aanvullende schadevergoeding.³¹ De verkoper vordert de ongegrondverklaring van de opgeworpen eisen.³²

III. OORDEEL VAN HET HOF

11. BEWIJSMEDEWERKINGSPLICHT VAN DE PARTIJEN – Na een korte behandeling van de ontvankelijkheid van het hoger beroep, begint het hof eerst met een inhoudelijke beoordeling van de bewijsmedewerkingsplicht van partijen krachtens artikel 972bis Ger.W. Op grond hiervan zijn de partijen verplicht om hun volledige medewerking te verlenen aan het deskundigenonderzoek. Bij gebrek daaraan kan de rechter de nodige conclusies daaruit afleiden. Gelet op de moeilijkheden bij het verkrijgen van de loggegevens van de wagen na de testrit, vestigt het hof op basis hiervan een feitelijk vermoeden in het nadeel van de verkoper, behoudens tegenbewijs.³³ Het hof verwierpt argumenten van de verkoper – zoals een vermeende onverenigbaarheid met de Algemene Verordening Gegevensbescherming – om de beperkte medewerking te verklaren.

12. VASTSTELLING VAN VERBORGEN GEBREKEN – Vervolgens spreekt het hof zich uit over de vrijwaringsverplichting van de verkoper voor verborgen gebreken. In dit verband herhaalt het hof de bevindingen van de gerechtsdeskundige en beoordeelt deze in het licht van artikel 1641 oud BW. Het hof somt vooreerst de relevante toepassingsvoorwaarden op en licht de vrijwaringsverplichting van de verkoper tegenover de koper nader toe. Op basis van de elementen die zowel de koper als de gerechtsdeskundige aanreikten, oordeelt het

19. *Ibid.*, 1, nr. 2.

20. Antwerpen 12 juni 2023, Tesla Belgium, 2020/AR/1721, 8; Antwerpen 1 februari 2021, Tesla Belgium, 2020/AR/1721 (tussenarrest), 3, onuitg.

21. Antwerpen 1 februari 2021, Tesla Belgium, 2020/AR/1721 (tussenarrest), onuitg.

22. Antwerpen 12 juni 2023, Tesla Belgium, 2020/AR/1721, 4, nr. 3.2.2.

23. *Ibid.*, 5.

24. *Ibid.*

25. *Ibid.*

26. *Ibid.*

27. *Ibid.*, 7, nr. 4.2.3.

28. *Ibid.*, 7, nr. 4.2.3.

29. *Ibid.*, 7, nr. 4.2.3.

30. Orb. Antwerpen 10 juli 2020, Tesla Belgium, A/19/04574, onuitg.

31. Antwerpen 12 juni 2023, Tesla Belgium, 2020/AR/1721, 3, nr. 2.1.

32. *Ibid.*, 3, nr. 2.2.

33. *Ibid.*, 7.

hof dat het voertuig inderdaad behept is met een verborgen gebrek waardoor het ongeschikt is voor een normaal gebruik.³⁴ Gelet op de verschillende herstellingen die waren uitgevoerd sinds de aankoop van de auto, voegt het hof eraan toe dat de gebreken ten tijde van de verkoop in elk geval in de kiem aanwezig waren. Wat betreft de ernst van de gebreken stelt het hof dat deze van ernstige aard zijn, aangezien ze betrekking hebben op het rijcomfort, de veiligheid van de auto, en de mogelijkheid om de Tesla op te laden.

13. OORDEEL VAN HET HOF – Op basis van het voorgaande oordeelt het hof dat het hoger beroep van de koper gegrond is. Het hof haalt aan dat de koper van een gebrekkig goed een discretionair keuzerecht heeft om de ontbinding van de verkoop dan wel een prijsvermindering te vorderen (art. 1644 oud BW). In het licht hiervan verklaart de rechter het koopcontract ontbonden en veroordeelt de verkoper tot terugbetaling van de volledige aankoopprijs. De vordering van appellanten tot het verkrijgen van een aanvullende schadevergoeding wijst het hof af.

IV. ANALYSE

14. SITUERING VAN HET ARREST – Het voorliggende arrest biedt een interessante gelegenheid om verder in te zoomen op het raakvlak tussen, enerzijds, gevestigde regelgeving betreffende verborgen gebreken en, anderzijds, recente technologische ontwikkelingen die de toepassing van die regels kunnen compliceren. Met name verdient het verdere aandacht dat een verkocht goed – in dit geval een autonome auto – niet alleen uit fysieke onderdelen bestaat, maar ook digitale elementen bevat. Twee relevante bedenkingen hierbij zijn (i) in welke mate een gebrek in de digitale elementen kan worden beschouwd als een gebrek in het goed zelf en (ii) de moeilijkheden die opduiken bij het aantonen van een gebrek in de digitale elementen van dat goed. In het licht hiervan volgt in dit deel een meer diepgaande analyse van zowel de vrijwaringsverplichting voor verborgen gebreken als de bewijsmedewerkingsplicht van de partijen.

A. Vrijwaringsverplichting voor verborgen gebreken

15. BEWIJS VERBORGEN GEBREK MET ALLE MIDDELEN VAN RECHT – Gelet op de b2b-verhouding tussen de partijen is het gemeen kooprecht (art. 1641-1649 oud BW) van toepassing.³⁵ In dat verband is het relevant om op te merken dat het huidige gemeen kooprecht een duaal regime hanteert op grond van artikel 1603 oud BW: ten eerste is de verkoper verplicht om een conform goed af te leveren³⁶, ten tweede is hij verplicht om dit goed te vrijwaren voor verborgen gebreken. Het wetsvoorstel houdende invoeging van boek 7, “Bijzondere contracten” (hierna: het “wetsvoorstel boek 7 BW”), schaft deze dichotomie af en integreert naar Duits voorbeeld het consumentenkooprecht en gemeen kooprecht. Het verborgen gebrek wordt dan beschouwd als een (verborgen) conformiteitsgebrek dat onder de leveringsverbintenis van de verkoper valt, zoals het geval is onder de consumentenkoop en het Weens koopverdrag.³⁷ In principe rust naar gemeen kooprecht de bewijslast van een schending van de vrijwaringsverplichting op de koper (art. 8.4, eerste lid BW).³⁸ De koper kan een verborgen gebrek aantonen bij wijze van inductie of opwerpen dat er geen andere oorzaak voor de schade voorhanden is.³⁹ Vooral in de context van disruptieve technologie – waar bewijsvergaring vaak technisch complex is – is deze flexibele bewijsregeling een belangrijke component om de belangen van de koper te waarborgen binnen het huidige contractuele aansprakelijkheidsregime.

34. *Ibid.*, 9-10.

35. Het Weens Koopverdrag is *in casu* niet van toepassing aangezien een grensoverschrijdend aspect ontbreekt, zie art. 1 Weens koopverdrag en B. TILLEMANS en B. DEVOLDER, *Weens koopverdrag*, Brugge, die Keure, 2022, xxvi + 1232 p.

36. Zie een recent arrest van de Nederlandse Hoge Raad over de verplichting tot conforme levering van een autonome auto. De Hoge Raad oordeelde dat de verkoper niet aan zijn verplichting tot conforme levering in de zin van art. 7:17 Nederlands BW had voldaan aangezien de actieradius van de auto beduidend lager was dan wat de koper redelijkerwijze mocht verwachten, mede in het licht van mededelingen die de verkoper hierover heeft gedaan: Hoge Raad 28 juni 2024, ECLI:NL:HR:2024:980.

37. Wetsvoorstel houdende invoeging van boek 7 “Bijzondere contracten” in het Burgerlijk Wetboek, *Parl.St. Kamer* 2023-24, nr. 55-3973/001, 6-7, 12, 22, 25, 42 en 43.

38. B. TILLEMANS m.m.v. F. VAN DEN ABEELE, *Bijzondere overeenkomsten – koop – gevolgen van de koop in Beginselen van Belgisch Privaatrecht*, Mechelen, Wolters Kluwer, 2022, 278-279.

39. C. HELAS, “Chapitre 7 – La garantie des vices cachés dans la vente” in B. DUBUISSON en P. JOURDAIN (eds.), *Les responsabilités et les garanties du vendeur en droit belge et en droit français*, Brussel, Larcier-Intersentia, 2024 (311) 341.

1. VERBORGEN GEBREK

16. GEBREK – Een verborgen gebrek is een gebrek dat (i) ofwel de verkochte zaak ongeschikt maakt voor het gebruik waartoe het met medeweten van de verkoper is bestemd (ii) ofwel het gebruik van de verkochte zaak zodanig vermindert dat de koper, indien hij het gebrek had gekend, de zaak niet of slechts voor een mindere prijs zou hebben gekocht.⁴⁰ In dat opzicht heeft een gebrek met andere woorden steeds een kwalitatief – en geen kwantitatief – aspect. Het gebrek kan voorts zowel vanuit een conceptuele als vanuit een functionele opvatting benaderd worden. De eerste (intrinsieke) interpretatie houdt eerder rekening met de normale, gewoonlijke bestemming van het goed⁴¹, terwijl de tweede (functionele) interpretatie het specifieke gebruik dat de koper voor ogen heeft vooropstelt.⁴²

17. INTRINSIEK KARAKTER VAN HET GEBREK – Bovendien moet het gebrek intrinsiek aan het goed zijn. Er is sprake van een intrinsiek gebrek indien dit uitgaat van het goed of een van zijn componenten, ook al is de precieze technische oorzaak onduidelijk. Hiervoor wordt het goed vergeleken met het typemodel.⁴³ De toepassing van deze inzichten op autonome auto's leidt vervolgens tot de conclusie dat zowel de fysieke onderdelen van de wagen als de geïntegreerde software – zoals de automatische parkeerfunctie en het *autopilot*-systeem – inherent zijn aan het goed. De vrijwaringsverplichting van de verkoper is namelijk niet beperkt tot de apparatuur of hardware, maar strekt zich uit "tot het volledig geleverde computersysteem, met daarin begrepen de geleverde software".⁴⁴

Zoals blijkt uit de feiten, kan het intrinsiek gebrek bij een autonome auto verwijzen naar een fundamentele fout in het ontwerp of de implementatie van zowel de hardware als de software die essentieel zijn voor de correcte werking van het voertuig. Wanneer het bijvoorbeeld gaat over een AI-systeem zoals *autopilot*, is het relevant om na te gaan of de softwarecomponenten correct zijn geïntegreerd in het voertuig en er geen sprake is van ontwerp- of fabricagefouten in de software dan wel de hardware die de *autopilot*-functie aanstuurt (bv. de sensoren). In beide gevallen is het correct om te spreken van een intrinsiek gebrek dat een directe invloed heeft op de veiligheid en functionaliteit van de auto. Verder is ook de presentatie van het goed een van de omstandigheden die in rekening kan gebracht worden. Aangezien autonome auto's vaak als zeer veilig en soms zelfs als veiliger dan gewone voertuigen worden voorgesteld, kan men ook sneller tot de conclusie komen dat het goed gebrekig is indien het niet aan deze veiligheidsverwachtingen kan voldoen.⁴⁵

18. VERBORGEN KARAKTER VAN HET GEBREK – Zowel de aard van het goed als de hoedanigheid van de koper zijn bepalend voor de beoordeling van het verborgen karakter van het gebrek. De verborgen aard van het gebrek moet *in abstracto* worden bekeken: de concrete koper moet plaats ruimen voor "een abstracte persoon die beschikt over dezelfde technische kennis als de koper".⁴⁶ Het gebrek is verborgen indien het niet ontdekt wordt door een "normaal elementair maar aandachtig onderzoek bij de levering".⁴⁷ Van de koper wordt niet verwacht dat hij bij de levering allerlei technische testen uitvoert op het goed.⁴⁸

Het hof van beroep ging *in casu* niet in op de omvang van de onderzoeksplicht van de koper, maar besliste dat de gebreken verborgen waren aangezien ze maar naar aanleiding van meerdere herstellingen aan het licht kwamen. Wanneer het gaat over de analyse van het verborgen karakter van een gebrek in een AI-systeem, is het nuttig om de complexiteit en de ondoorzichtigheid van dergelijke systemen aan te stippen. Een goed begrip van de werking van een AI-systeem vereist immers verregaande kennis van data-

40. Cass. 27 april 2020, ECLI:BE:CASS:2020:ARR.20200427.3N.28, www.juportal.be.

41. Zie bv. Antwerpen 12 juni 2023, Tesla Belgium, 2020/AR/1721, 9, waarbij het hof stelt dat de gebreken die de auto vertoonde het normale gebruik ervan onmogelijk maken.

42. Cass. 18 november 1971, Arr.Cass. 1972, 274; B. TILLEMANS m.m.v. F. VAN DEN ABELE, *Overeenkomsten – Bijzondere overeenkomsten – Koop – Gevolgen van de Koop in Beginselen van Belgisch Privaatrecht*, Mechelen, Wolters Kluwer, 2022, 363-385; zie ook Antwerpen 12 juni 2023, Tesla Belgium, 2020/AR/1721, 9: "Gelet op de voorliggende stukken en elementen, onder meer het deskundigenverslag evenals de andere door appellanten aangebrachte stukken en elementen is het hof van oordeel dat appellanten voldoende aantonen dat het voertuig inderdaad behept was (en nog steeds is) met een gebrek dat het voertuig ongeschikt maakt tot het gebruik waartoe men het bestemt [...]".

43. B. TILLEMANS m.m.v. F. VAN DEN ABELE, *Overeenkomsten – Bijzondere overeenkomsten – Koop – Gevolgen van de Koop in Beginselen van Belgisch Privaatrecht*, Mechelen, Wolters Kluwer, 2022, 363-365.

44. Kh. Brussel (25° k.) 25 februari 2000, AJT 1999-2000 (843) 843; B. TILLEMANS m.m.v. F. VAN DEN ABELE, *Overeenkomsten – Bijzondere overeenkomsten – Koop – Gevolgen van de Koop in Beginselen van Belgisch Privaatrecht*, Mechelen, Wolters Kluwer, 2022, 386-387.

45. J. DE BRUYNE, E. VAN GOOL en A. BOES, "Wat bracht 2022 en wat brengt de toekomst op het vlak van artificiële intelligentie en buitencontractuele aansprakelijkheid?" in T. VANSWEEVELT en B. WEYTS (eds.), *Recente ontwikkelingen in het aansprakelijkheids- en verzekeringsrecht (ICAV IV)*, Antwerpen, Intersentia, 2022 (191) 208.

46. V. SAGAERT, B. TILLEMANS en A.-L. VERBEKE, *Vermogensrecht in kort bestek*, Antwerpen, Intersentia, 2022, 7^e ed., 154.

47. B. TILLEMANS, S. DE REY, N. VAN DAMME en F. VAN DEN ABELE, "Overzicht van rechtspraak. Koop (2007-2020)", *TPR* 2020, afl. 3-4 (1007) 1337-1338.

48. B. TILLEMANS m.m.v. F. VAN DEN ABELE, *Overeenkomsten – Bijzondere overeenkomsten – Koop – Gevolgen van de Koop in Beginselen van Belgisch Privaatrecht*, Mechelen, Wolters Kluwer, 2022, 388-389.

verwerking en AI-technologie. Naar de huidige stand van zaken gaat dit verder dan wat redelijkerwijs van een gemiddelde koper verwacht kan worden. In dat opzicht kan mogelijk worden beargumenteerd dat een gebrek in een AI-systeem per definitie als verborgen kan worden beschouwd, zeker wanneer de koper niet verplicht is om diepgaande technische analyses uit te voeren bij de levering van het goed.

19. ANTERIORITEIT VAN HET GEBREK – De risico-overgang van de verkoper op de koper is bepalend voor de anterioriteitsvereiste.⁴⁹ Voor dit moment moet het gebrek minstens in de kiem aanwezig zijn. Deze anterioriteitsvereiste is met andere woorden een toerekenbaarheidsvoorwaarde om het gebrek toe te schrijven aan de verkoper.⁵⁰ Het bewijs van deze anterioriteit kan met alle middelen van recht geleverd worden, zowel via deductie als via inductie.⁵¹ Bij voorkeur leveren de partijen het bewijs door een tegen-sprekelijk deskundigenonderzoek. In het gemeen kooprecht kan de rechter daarnaast een feitelijk vermoeden van anterioriteit aannemen, bijvoorbeeld wanneer de schade zich spoedig na de levering voor-doet.⁵²

Het hof oordeelde *in casu* inderdaad dat de gebreken al minstens in de kiem aanwezig waren bij de risico-overgang aangezien er zich maar enkele dagen na de levering een reeks problemen voordeden. Een van de uitdagingen die opduikt bij de bepaling van de anterioriteit van het gebrek in een AI-systeem is dat de onderliggende modellen evoluerend zijn: ze veranderen en passen zich aan op basis van nieuwe gegevens en ervaringen naarmate ze meer worden gebruikt. Dit brengt opnieuw complicaties met zich mee op het vlak van de bewijsvoering, meer specifiek wat betreft de vaststelling of een gebrek al “in de kiem” aanwezig was bij de risico-overgang van de verkoper naar de koper. Een van de mogelijke oplossingen hiervoor is door sterker te leunen op een feitelijk vermoeden van anterioriteit, vooral wanneer de problemen zich vlak na de levering voordoen.

Een kwestie die echter onbeantwoord blijft, is wanneer een gebrek in een AI-systeem weliswaar niet “in de kiem” aanwezig is, maar wordt geïntroduceerd in een latere fase (bv. in de vorm van een software-update). Dit was bijvoorbeeld een twistpunt dat naar voren kwam in een van de Dieseltgate-rechtszaken voor het Europees Hof van Justitie, waarbij een manipulatie-instrument werd toegevoegd aan een voertuig na de inverteerstelling tijdens een onderhoudsbeurt.⁵³ In deze kwestie oordeelde het Hof van Justitie dat het moment van installatie van het manipulatie-instrument – voor dan wel na de inverteerstelling – niet relevant is ter beoordeling van de verenigbaarheid van het instrument met de relevante emissienormen.⁵⁴ Deze interpretatie roept bijgevolg ook vragen op over de noodzaak van een duurverplichting voor de digitale elementen om vrij te zijn van gebreken in een b2b-context, zoals tegenwoordig ook al vereist is in het consumentenrecht voor het aanleveren van updates.⁵⁵

20. VOLDOENDE ERNSTIG KARAKTER VAN HET GEBREK – De rechter apprecieert op soevereine wijze of het gebrek voldoende ernstig is.⁵⁶ In de rechtsleer is er betwisting of dit een bijkomende voorwaarde is of eerder “een uitvloeisel” van de minstens functionele opvatting van het “gebrek”. De ernst van het gebrek wordt bijgevolg meestal niet als afzonderlijke vereiste in de rechtspraak behandeld.⁵⁷

In casu, identificeert de rechter in eerste instantie het gebrek en benadrukt vervolgens de ernst ervan. Het hof besluit dat de gebreken ernstig waren omdat ze van invloed waren op het rijcomfort, de veiligheid, en de mogelijkheid om de auto op te laden. Het hof benadrukt dat “het kunnen tanken, of in dit geval elektrisch opladen van het voertuig [...] fundamenteel en essentieel [is] voor het gebruik ervan”.⁵⁸ Het normale

49. Het wetsvoorstel voor boek 7 stelt echter voor om de levering als referentiepunt voor de anterioriteitsvereiste te nemen nu verborgen gebreken onder de leveringsverbintenis van de koper vallen om dit zo gelijk te schakelen met het referentiepunt dat geldt bij de consumentenkoop en het Weens koopverdrag; Wetsvoorstel houdende invoeging van boek 7 “Bijzondere contracten” in het Burgerlijk Wetboek, *Parl.St. Kamer* 2023-24, nr. 55-3973/001, 42-43.

50. Wetsvoorstel houdende invoeging van boek 7 “Bijzondere contracten” in het Burgerlijk Wetboek, *Parl.St. Kamer* 2023-24, nr. 55-3973/001, 42-43; Cass. (3^e k.) 27 april 2020, *RW* 2020-21, nr. 19, 1; B. TILLEMANS m.m.v. F. VAN DEN ABEELE, *Overeenkomsten – Bijzondere overeenkomsten – Koop – Gevolgen van de Koop in Beginselen van Belgisch Privaatrecht*, Mechelen, Wolters Kluwer, 2022, 406-407.

51. B. TILLEMANS m.m.v. F. VAN DEN ABEELE, *Overeenkomsten – Bijzondere overeenkomsten – Koop – Gevolgen van de Koop in Beginselen van Belgisch Privaatrecht*, Mechelen, Wolters Kluwer, 2022, 408.

52. *Ibid.*, 408-409.

53. HvJ 14 juli 2022, nr. C-134/20, ECLI:EU:C:2022:571, Volkswagen, nr. 83.

54. *Ibid.*, nr. 94.

55. Zie bv. art. 1649bis, 4^o, b) (goed met digitale elementen) en art. 1649ter oud BW. art. 1649ter, § 2, 4^o oud BW vereist reeds dat het consumptiegoed van updates wordt voorzien zoals bepaald in de koopovereenkomst. Het wetsvoorstel voor boek 7 stelt in art. 7.2.44, § 2 BW dat “de onderneming zorgt ervoor dat de updates, die nodig zijn om het goed met digitale elementen of het digitale product conform te houden, aan de consument worden gemeld en geleverd...”.

56. P. BRULEZ, “Verborgen gebrek” (noot onder Antwerpen 8 februari 2017), *NJW* 2017, nr. 370 (748) 749.

57. P. BRULEZ, *Koop en aanneming: faux amis?*, Morsel, Intersentia, 2015, 462-465; P. BRULEZ, “Verborgen gebrek” (noot onder Antwerpen 8 februari 2017), *NJW* 2017, nr. 370 (748) 749.

58. Antwerpen 12 juni 2023, Tesla Belgium, 2020/AR/1721, 9.

gebruik van het voertuig is onmogelijk wanneer de laadklep blijft blokkeren waardoor het voertuig niet kan opladen. In een arrest van 8 februari 2017 hanteerde het hof van beroep te Antwerpen een economisch criterium dat de kostprijs van de herstelling afweegt ten opzichte van de aankoopprijs om te besluiten of het gebrek voldoende ernstig is.⁵⁹ Inderdaad, niet het herstelbaar karakter van het gebrek maar de impact van het gebrek op het gebruik of de waarde van het goed is bepalend voor de ernst ervan. Voor luxegoederen ligt de drempel bovendien lager. Het verborgen gebrek is dan voldoende ernstig indien "de zaak gedurende een zekere tijd niet bruikbaar is voor het doel waarvoor het aangekocht werd".⁶⁰

De vereiste dat het verborgen gebrek voldoende ernstig moet zijn, houdt verband met de mogelijke remedies op grond van de vrijwaringsverplichting. Een vordering op grond van verborgen gebreken kan immers enkel aanleiding geven tot ontbinding of prijsvermindering met eventueel bijkomende schadevergoeding (art. 1641 en 1644 oud BW).⁶¹ Herstel of vervanging zijn naar huidig recht in het gemeen koopregime inderdaad niet voorzien als wettelijke sanctie (zie *infra*, nr. 26).

2. KORTE TERMIJN

21. KORTE TERMIJN VOOR HET INSTELLEN VAN DE RECHTSVORDERING – De rechtsvordering op grond van koopvernietigende gebreken moet binnen een korte tijd na het ontdekken van het gebrek ingesteld worden (art. 1648 oud BW). De temporele vereiste is enkel van toepassing op een vordering die gebaseerd is op verborgen gebreken maar vereist niet dat de eiser de vordering in rechte al als dusdanig kwalificeert.⁶² De rechter oordeelt uiteindelijk soeverein over de start- en duurtijd van de korte termijn.⁶³ Deze begint in principe te lopen vanaf het moment dat de koper kennis heeft gekregen of behoorde te hebben van het verborgen gebrek.⁶⁴ De rechtspraak interpreteert de korte termijn ook zo dat partijen voldoende tijd hebben om het geschil eerst op minnelijke wijze te proberen op te lossen.⁶⁵ Daarnaast kan minnelijk overleg tussen de partijen de termijn opschorten.⁶⁶ Het wetsvoorstel boek 7 BW vervangt een vordering binnen korte termijn door een kennisgeving van de koper aan de verkoper binnen een redelijke termijn. Dit impliceert dat men niet meer moet dagvaarden binnen de korte termijn. Bij gebrek aan kennisgeving binnen een redelijke termijn wordt de koper geacht het gebrek te aanvaarden. Daarnaast moet de koper die tijdig kennis heeft gegeven zijn rechten afdwingen binnen een verjaringstermijn van twee jaar na de kennisgeving.⁶⁷

22. GEZAMENLIJK VERZOEK TOT AANSTELLING VAN DESKUNDIGE GELDT ALS AFSTAND VAN EXCEPTIE OP GROND VAN KORTE TERMIJN – *In casu* weidde de rechter niet verder uit over de korte termijn aangezien de eerste rechter de eis al toelaatbaar verklaarde en tegen dit punt geen incidenteel hoger beroep werd aangetekend. Uit het gezamenlijk verzoek om de aanstelling van een gerechtsdeskundige werd bovendien een afstand van de exceptie op grond van artikel 1648 oud BW afgeleid.

3. SANCTIES

23. ONTBINDING – Wat betreft de sancties heeft enkel de koper een vrij keuzerecht⁶⁸ om ofwel de ontbinding van de koop (*actio redhibitoria*), ofwel de prijsvermindering (*actio aestimatori*) te vorderen (art. 1644 oud BW).⁶⁹ Dit keuzerecht is weliswaar enigszins beperkt. Ten eerste moet de gewenste remedie mogelijk zijn. Bij een defecte kartwagen was een prijsvermindering bijvoorbeeld onmogelijk omdat dit niet aan de

59. Antwerpen 8 februari 2017, NJW 2017, nr. 370, 746; P. BRULEZ, "Verborgen gebrek" (noot onder Antwerpen 8 februari 2017), NJW 2017, nr. 370 (748) 749.

60. B. TILLEMANS m.m.v. F. VAN DEN ABEELE, *Overeenkomsten – Bijzondere overeenkomsten – Koop – Gevolgen van de Koop in Beginselen van Belgisch Privaatrecht*, Mechelen, Wolters Kluwer, 2022, 405.

61. P. BRULEZ, "Verborgen gebrek" (noot onder Antwerpen 8 februari 2017), NJW 2017, nr. 370 (748) 749; *Ibid.*, 404.

62. Cass. (1^o k.) 18 januari 2024, RW 2023-24, nr. 30, 1176.

63. Antwerpen 30 maart 2022, RW 2021-22, nr. 42, 1671; B. TILLEMANS, *Bijzondere overeenkomsten – koop – gevolgen van de koop in Beginselen van Belgisch Privaatrecht*, Mechelen, Wolters Kluwer, 2012, 385.

64. Gent (1^o k.) 25 oktober 2018, RW 2019-20, nr. 27, 1068; F. VAN DEN ABEELE, "Rechtspraakoverzicht van het gemeen kooprecht en consumentenkooprecht (2020-2023)" in B. TILLEMANS (ed.), *Themis bijzondere overeenkomsten*, Antwerpen, Larcier-Intersentia, 2024 (1) 21.

65. Gent (1^o k.) 25 oktober 2018, RW 2019-20, nr. 27, 1068.

66. Wetsvoorstel houdende invoeging van boek 7 "Bijzondere contracten" in het Burgerlijk Wetboek, *Parl.St. Kamer* 2023-24, nr. 55-3973/001, 45-46; C. HELAS, "Chapitre 7 – La garantie des vices cachés dans la vente" in B. DUBUISSON en P. JOURDAIN (eds.), *Les responsabilités et les garanties du vendeur en droit belge et en droit français*, Brussel, Larcier-Intersentia, 2024 (311) 337.

67. Wetsvoorstel houdende invoeging van boek 7 "Bijzondere contracten" in het Burgerlijk Wetboek, *Parl.St. Kamer* 2023-24, nr. 55-3973/001, 43-46.

68. S. JANSSEN, "De verkoper heeft nog steeds geen recht om herstel op te dringen bij verborgen gebreken" (noot onder Cass. (1^o k.) 23 maart 2017), *TBH* 2017, nr. 9 (962) nr. 11: deze auteur verkiest de term "vrij keuzerecht" in plaats van "absoluut of discretionair keuzerecht" omdat de preliminaire veronderstelling is dat de toepassingsvoorwaarden voor verborgen gebreken voldaan zijn.

69. Cass. (1^o k.) 23 maart 2017, *Arr.Cass.* 2017, nr. 205, 739.

nodige veiligheidsvereisten kon voldoen.⁷⁰ Langs de andere kant veronderstelt de ontbinding dat de teruggave van het goed nog mogelijk is. Daarnaast kan de rechter de door de koper gekozen remedie weigeren indien deze contractuele remedie rechtsmisbruik zou uitmaken.⁷¹

24. EX TUNC – De ontbinding werkt *ex tunc*.⁷² De verkoper moet bijgevolg de volledige koopprijs terugbetalen en de auto terugnemen. Daarnaast moet de verkoper de door de koop veroorzaakte kosten aan de koper terugbetalen (art. 1646 oud BW).

25. WAARDEVERMINDERING – Traditioneel werd de ontbinding ook uitgesloten als mogelijke remedie indien de koper het goed na het ontdekken van het gebrek verder blijft gebruiken en het hierdoor waarde verliest.⁷³ Een andere strekking neemt aan dat het gebruik van het goed dat tot waardevermindering leidt, daarentegen geen obstakel voor het ontbindingsrecht vormt.⁷⁴ Enkel indien de koper door zijn gebruik van het goed abnormale waardevermindering heeft veroorzaakt waardoor de teruggave onmogelijk wordt, kan de *actio redhibitoria* uitgesloten worden. In principe, kan de waardevermindering en slijtage aanleiding geven tot een vergoeding voor ongerechtvaardigde verrijking wegens genot van het goed of tot een schadevergoeding.⁷⁵

In de onderhavige zaak verduidelijkt de appelrechter dat de waardevermindering die het voertuig door de al afgelegde kilometers had ondergaan niet in mindering kan worden gebracht. Deze waardevermindering is niet toe te schrijven aan de koper, maar aan de verkoper aangezien deze in gebreke bleef om zijn vrijwaringsverbintenissen na te komen.

26. HERSTEL IN NATURA? – De verkoper komt niet aan zijn vrijwaringsplicht tegenmoet door een aanbod om het goed in natura te herstellen. Het Belgische Hof van Cassatie interpreteert artikel 1644 oud BW op limitatieve wijze⁷⁶ in tegenstelling tot het Franse Hof van Cassatie.⁷⁷ Dit staat in contrast met de hiërarchie tussen de remedies in het consumentenrecht: herstel of vervanging in natura zijn hier de primaire remedies.⁷⁸ Enkel indien dit onmogelijk is, of onevenredige kosten veroorzaakt, kan de koper de ontbinding eisen.⁷⁹ De Commissie tot hervorming van het bijzonder contractenrecht heeft zich over deze discrepantie gebogen. Het wetsvoorstel boek 7 BW wil nu de sancties in het gemeen kooprecht laten aansluiten bij het gemeen verbintenissenrecht. Daarom introduceert het wetsvoorstel het recht op herstel ook in het gemeen kooprecht, zodat het kooprecht terug aansluiting vindt bij het gemeen verbintenissenrecht.⁸⁰

27. BIJKOMENDE SCHADEVERGOEDING – De omvang van de bijkomende schadevergoeding hangt af van de goede dan wel kwade trouw van de verkoper.⁸¹ De verkoper te kwader trouw is ook gehouden tot schadevergoeding aan de koper (art. 1645 oud BW), terwijl de verkoper te goeder trouw enkel de door de koop veroorzaakte kosten moet vergoeden aan de koper (art. 1646 oud BW).

De koper probeerde een bijkomende schadevergoeding te krijgen voor, enerzijds, de auto die hij bijkomend had aangekocht aangezien de Tesla niet functioneerde en, anderzijds, de verzekeringskosten gerelateerd aan de auto. De appelrechter kende beide schadeposten echter niet toe bij gebrek aan een oorzakelijk verband. Het hof verklaarde de eerste schadepost ongegrond aangezien de auto al langer

70. Kh. Bergen 23 mei 2000, *TBH* 2000, 118; S. JANSEN, "De verkoper heeft nog steeds geen recht om herstel op te dringen bij verborgen gebreken" (noot onder Cass. (1^e k.) 23 maart 2017), *TBH* 2017, nr. 9 (962) nr. 10.

71. *Ibid.*, nr. 10-11; B. TILLEMANS m.m.v. F. VAN DEN ABEELE, *Overeenkomsten – Bijzondere overeenkomsten – Koop – Gevolgen van de Koop in Beginselen van Belgisch Privaatrecht*, Mechelen, Wolters Kluwer, 2022, 414.

72. C. HELAS, "Chapitre 7 – La garantie des vices cachés dans la vente" in B. DUBUISSON en P. JOURDAIN (eds.), *Les responsabilités et les garanties du vendeur en droit belge et en droit français*, Brussel, Larcier-Intersentia, 2024 (311) 342.

73. S. JANSEN, "De verkoper heeft nog steeds geen recht om herstel op te dringen bij verborgen gebreken" (noot onder Cass. (1^e k.) 23 maart 2017), *TBH* 2017, nr. 9 (962) nr. 10.

74. B. TILLEMANS, S. DE REY, N. VAN DAMME en F. VAN DEN ABEELE, "Overzicht van rechtspraak bijzondere overeenkomsten. Koop (2007-2020)", *TPR* 2020, afl. 3-4 (1007) 1369.

75. S. JANSEN, "De verkoper heeft nog steeds geen recht om herstel op te dringen bij verborgen gebreken" (noot onder Cass. (1^e k.) 23 maart 2017), *TBH* 2017, nr. 9 (962) nr. 10; B. TILLEMANS m.m.v. F. VAN DEN ABEELE, *Overeenkomsten – Bijzondere overeenkomsten – Koop – Gevolgen van de Koop in Beginselen van Belgisch Privaatrecht*, Mechelen, Wolters Kluwer, 2022, 418-419.

76. Cass. 23 maart 2017, *Arr.Cass.* 2017, nr. 205, 739.

77. Cass. (Com.) 1 februari 2011, *Bull.Civ.* 2011, IV, n° 15.

78. Art. 1649quinquies, § 2 oud BW: "In eerste instantie heeft de consument het recht om van de verkoper de kosteloze herstelling van het consumptiegoed of de kosteloze vervanging ervan te eisen".

79. Art. 1649quinquies, § 5 oud BW.

80. Art. 5.84, 5.234-5.236 BW; art. 7.2.35 wetsvoorstel houdende invoeging van boek 7 "Bijzondere contracten" in het Burgerlijk Wetboek, *Parl.St.* Kamer 2023-24, nr. 55-3973/001, 46-47; S. DE REY, *Herstel in natura: rechtsvergelijkende studie in het contractenrecht met buitencontractuele invalshoek*, Brugge, die Keure, 2019, xxxiii + 927 p.

81. S. DE REY en B. TILLEMANS, "Het 'vermoeden van kwade trouw' bij verborgen gebreken: welke verkoper past het schoentje?", *TBBR* 2018, nr. 3 (131) 131.

voor de aankoop van het nieuwe voertuig in ongebruik was en de koper over meerdere bedrijfsvoertuigen beschikte. Ook de verzekeringskosten kwamen niet in aanmerking voor een bijkomende schadevergoeding aangezien de koper de auto pas veel later na het staken van het gebruik ervan liet uitschrijven. Tot slot vermeldde het koopcontract dat de kopers over een gratis recht op opladen aan Tesla-laadpunten beschikten. De kopers wilden een schadevergoeding krijgen voor het verminderd gebruik van deze mogelijkheid. De rechter verwierp echter ook deze schadepost aangezien deze schade al vervat zit in de aankoopprijs.

4. BEVRIJDINGSCLAUSULE

28. DE VERKOPER VOLDOET NIET AAN DE BEPERKTE GARANTIE – Een ander aandachtspunt is dat het koopcontract een bevrijdingsbeding bevat. Deze clausule beperkt de garantieverbintenis van de verkoper tot het repareren en/of vervangen van defecte onderdelen en het kosteloos herstellen of vervangen van onderdelen die ten gevolge van materiaal- en/of constructiefouten defect zijn geraakt. Hoewel de geldigheid van dit bevrijdingsbeding niet ter discussie stond, oordeelt het hof dat de gespecialiseerde verkoper ook aan deze beperkte garantieverbintenis niet heeft voldaan. Ondanks meerdere herstellingen bleven er zich nog steeds problemen voordoen door gebreken. Los daarvan kan een verkoper een herstel in natura niet opdringen aan de koper aangezien deze laatste de vrije keuze heeft tussen de *actio redhibitoria* of *quantum minoris* (zie *supra*, nrs. 23-26).⁸²

29. AFHANKELIJK VAN DE GOEDE DAN WEL KWADE TROUW VAN DE VERKOPER – Artikel 1643 oud BW stelt dat de verkoper ook instaat voor de verborgen gebreken die hij niet gekend heeft. Dezelfde bepaling laat wel toe om op dit punt een bevrijdingsbeding te bedingen. De mogelijkheid tot exoneration hangt, net zoals de omvang van de schadevergoeding (zie *supra*, nrs. 27), af van de goede dan wel kwade trouw van de verkoper.⁸³ Een bevrijdingsbeding veronderstelt immers de goede trouw van de verkoper.

Bij een AI-systeem is het aannemelijk dat de verkoper niet op de hoogte is van potentiële verborgen gebreken: het is juist de aard van een AI-systeem dat het gebaseerd is op algoritmes die voortdurend bijleren op basis van nieuwe data. Dit kan leiden tot onvoorziene gedragingen die niet onmiddellijk evident zijn. Dit roept vervolgens de vraag op in hoeverre een verkoper kan worden geacht bepaalde verborgen gebreken in AI-systemen te kennen en, bijgevolg, hiervoor in te staan.

30. DE FABRIKANT EN DE GESPECIALISEERDE VERKOPER – Op de fabrikant of gespecialiseerde verkoper rust naar huidig recht echter een resultaatsverbintenis om de verborgen gebreken tijdig op te sporen en vast te stellen.⁸⁴ De rechtspraak is in het gemeen kooprecht⁸⁵ geëvolueerd van een professionaliteits- of organisatiecriterium naar een kenniscriterium.⁸⁶ Bijgevolg is niet elke professionele verkoper een gespecialiseerde verkoper. De specialisatiegraad en de technische competenties zijn bepalend voor de kwalificatie als gespecialiseerde verkoper.⁸⁷ *In casu* kwalificeert de verkoper zowel als een professionele en als een gespecialiseerde verkoper. Ten eerste verkoopt de Tesla Store namelijk op beroepsmatige wijze Tesla-voertuigen. Ten tweede profileren de Tesla Stores zich als gespecialiseerde verkooppunten. De fabrikant en de gespecialiseerde verkoper kunnen zich naar de huidige stand van het recht dus niet bevrijden.⁸⁸ De fabrieksverkoper en gespecialiseerde verkoper worden immers weerlegbaar vermoed te kwade trouw te zijn. De rechtspraak stelt zich bovendien zeer streng op ten aanzien van een tegenbewijs van kennis van het verborgen gebrek. De gespecialiseerde verkoper kan zijn kwade trouw slechts weerleggen indien hij aantoonst dat het gebrek onnaspeurbaar was, en hij onoverwinnelijk onwetend was. Hiervoor maakt de rechter een vergelijking met een referentiepersoon *in abstracto*, zijnde de normaal zorgvuldige en voor-

82. S. JANSEN, "De verkoper heeft nog steeds geen recht om herstel op te dringen bij verborgen gebreken" (noot onder Cass. (1^o k.) 23 maart 2017), *TBH* 2017, nr. 9, 962-970.

83. S. DE REY en B. TILLEMANS, "Het 'vermoeden van kwade trouw' bij verborgen gebreken: welke verkoper past het schoentje?", *TBBR* 2018, nr. 3 (131) 131.

84. Wetsvoorstel houdende invoeging van boek 7 "Bijzondere contracten" in het Burgerlijk Wetboek, *Parl.St. Kamer* 2023-24, nr. 55-3973/001, 19; Cass. (1^o k.) 7 april 2017, *RW* 2018-19, nr. 9, 1; Cass. (1^o k.) 6 september 2018, *RW* 2019-20, nr. 7, 1; S. DE REY en B. TILLEMANS, "Het 'vermoeden van kwade trouw' bij verborgen gebreken: welke verkoper past het schoentje?", *TBBR* 2018, nr. 3 (131) 133-134; C. HELAS, "Chapitre 7 – La garantie des vices cachés dans la vente" in B. DUBUISSON en P. JOURDAIN (eds.), *Les responsabilités et les garanties du vendeur en droit belge et en droit français*, Brussel, Larcier-Intersentia, 2024 (311) 347-348.

85. In tegenstelling tot in consumentenkoop, zie S. DE REY en B. TILLEMANS, "Het 'vermoeden van kwade trouw' bij verborgen gebreken: welke verkoper past het schoentje?", *TBBR* 2018, nr. 3 (131) 143.

86. *Ibid.*, 131; L. SIMONT, J. DE GAVRE en P.-A. FORIERS, "Les contrats spéciaux – examen de jurisprudence (1981-1991)", *RCJB* 1995, nr. 1, 192-195.

87. Cass. (1^o k.) 7 april 2017, *RW* 2018-19, nr. 9, 1; S. DE REY en B. TILLEMANS, "Het 'vermoeden van kwade trouw' bij verborgen gebreken: welke verkoper past het schoentje?", *TBBR* 2018, nr. 3 (131) 136-137.

88. F. VAN DEN ABEEL, "Rechtspraakoverzicht van het gemeen kooprecht en consumentenkooprecht (2020-2023)" in B. TILLEMANS (ed.), *Themis bijzondere overeenkomsten*, Antwerpen, Larcier-Intersentia, 2024 (1) 19.

zichtige gespecialiseerde verkoper.⁸⁹ Vanwege deze hoge drempel om de bewijslast om te keren, wordt er ook wel van een “versterkte resultaatsverbintenis” of een “quasi-onweerlegbaar vermoeden” gesproken. Het verbod op exonerie van de gespecialiseerde verkopers staat dan ook ter discussie in de rechtsleer.⁹⁰ Het wetsvoorstel boek 7 BW maakt komaf met dit vermoeden van kwade trouw omdat het *de facto* onweerlegbaar vermoeden “het gevolg is van een historische scheeftrekking” en niet langer als coherent kan beschouwd worden in het licht van andere contracten of andere rechtsstelsels.⁹¹ In de b2c-context geldt daarentegen wel een verbod op exonerie nu dit een onrechtmatig beding uitmaakt (art. VI.83.14 WER; zie ook art. 1649octies oud BW).

B. Bewijsmedewerkingsplicht van de partijen

31. BEWIJSREGIME – Aangezien de verkoper *in casu* een gespecialiseerde verkoper is, geniet de koper van een verlicht bewijsregime. De koper moet enkel aantonen dat de verkoper zijn resultaatsverbintenis niet is nagekomen, namelijk dat er wel een verborgen gebrek voorhanden is.⁹²

32. BEWIJSLAST BINNEN EEN AI-CONTEXT – Het beginsel *actori incumbit probatio* (art. 8.4, eerste lid BW) zorgt voor een zware bewijslast voor aansprakelijkheid in de context van AI. Er wordt daarom gepleit om de bewijslast te verlagen of te verlichten.⁹³ Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek beantwoordt enigszins aan deze oproep aangezien het op algemene wijze de mogelijkheid voorziet om de bewijsstandaard te verlichten (art. 8.6 BW) of de bewijslast om te keren indien de toepassing van de algemene regels kennelijk onredelijk zou zijn (art. 8.4, vijfde lid BW). Ook op Europees niveau wordt er gewerkt aan een slachtoffervriendelijker regime op het vlak van buitencontractuele en productaansprakelijkheid in het licht van artificiële intelligentie door middel van onder meer weerlegbare vermoedens tot bewijs van schuld en oorzakelijk verband.⁹⁴

33. PROCESLOYAUTEIT TUSSEN DE PARTIJEN – Dit arrest getuigt van een andere manier om de bewijslast om te keren, namelijk als sanctie voor een deloyale proceshouding. Er wordt van de partijen immers een zekere procesloyauteit verwacht.⁹⁵ Artikel 8.4, derde lid BW stelt uitdrukkelijk dat alle partijen gehouden zijn om mee te werken aan de bewijsvoering. Ze moeten bijgevolg ook loyaal meewerken aan de onderzoeksmaatregelen die de rechter beveelt. Artikel 972bis Ger.W. expliciteert dit beginsel voor het deskundigenonderzoek.⁹⁶ Deze plicht moet ruim geïnterpreteerd worden: zij omvat onder meer het verstrekken van bewijsmateriaal – ook al is dit in het nadeel van de verstreckende partij – en de taak om de bewijsvoering spoedig en efficiënt te laten verlopen.⁹⁷ Indien een partij toch geen gevolg geeft aan deze verplichting, kan de rechter op grond van artikel 877 van het Gerechtelijk Wetboek de partij in kwestie opdragen om de relevante stukken bij het dossier te voegen wanneer er ernstige en concrete aanwijzingen zijn dat het bewijs een relevant feit impliceert.

89. Cass. 15 juni 1989, Pas. 1989, 1117; Cass. (1^{re} k.) 7 april 2017, RW 2018-19, nr. 9, 1; C. HELAS, “Chapitre 7 – La garantie des vices cachés dans la vente” in B. DUBUISSON en P. JOURDAIN (eds.), *Les responsabilités et les garanties du vendeur en droit belge et en droit français*, Brussel, Larcier-Intersentia, 2024 (311) 350-351.

90. I. CLAEYS en K. VAN STRYDONCK, “Contractuele aansprakelijkheidsbeperkingen voor de professionele verkoper bij verborgen gebreken in het algemeen kooprecht: elf argumenten pro” in X. (ed.), *Bijzondere overeenkomsten*, Mechelen, Kluwer, 2008, 307-334; S. DE REY en B. TILLEMANS, “Het ‘vermoeden van kwade trouw’ bij verborgen gebreken: welke verkoper past het schoentje?”, *TBBR* 2018, nr. 3 (131) 139-143; S. DE REY, “Naar een boek ‘bijzondere overeenkomsten’ in het nieuw Burgerlijk Wetboek? Enkele perspectieven” in S. DE REY, N. VAN DAMME en T. GLADINEZ (eds.), *Grenzen voorbij*, Brussel, Intersentia, 2020 (361) 366.

91. Wetsvoorstel houdende invoeging van boek 7 “Bijzondere contracten” in het Burgerlijk Wetboek, *Parl.St.* Kamer 2023-24, nr. 55-3973/001, 19-20.

92. B. TILLEMANS m.m.v. F. VAN DEN ABEELE, *Overeenkomsten – Bijzondere overeenkomsten – Koop – Gevolgen van de Koop in Beginselen van Belgisch Privaatrecht*, Mechelen, Wolters Kluwer, 2022, 460.

93. J. DE BRUYNE, E. VAN GOOL en A. BOES, “Wat bracht 2022 en wat brengt de toekomst op het vlak van artificiële intelligentie en buitencontractuele aansprakelijkheid?” in T. VANSWEEVELT en B. WEYTS (eds.), *Recente ontwikkelingen in het aansprakelijkheids- en verzekeringsrecht (ICAV IV)*, Antwerpen, Intersentia, 2022 (191) 245-246; EXPERT GROUP ON LIABILITY AND NEW TECHNOLOGIES, *Liability for artificial intelligence and other emerging digital technologies*, november 2019, 49, aanbevelingen 22 en 25.

94. Voorstel (Comm.) voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende de aanpassing van de regels inzake niet-contractuele civielrechtelijke aansprakelijkheid aan artificiële intelligentie (AI), 28 september 2022, COM(2022) 496 final – 2022/0303(COD); Voorstel (Comm.) voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake aansprakelijkheid voor producten met gebreken, 28 september 2022, COM(2022) 495 final – 2022/0302(COD).

95. GwH 28 juni 2018, JT 2018, afl. 6739, 622; B. VAN DEN BERGH, *Gerechtelijk deskundigenonderzoek in burgerlijke zaken*, Mechelen, Wolters Kluwer, 2019, 203; W. VANDENBUSSCHE, *Bewijs en onrechtmatige daad*, Antwerpen, Intersentia, 2017, 277.

96. Wet van 15 mei 2007 tot wijziging van het Gerechtelijk Wetboek betreffende het deskundigenonderzoek en tot herstel van artikel 509quater van het Strafwetboek, BS 22 augustus 2007.

97. B. VAN DEN BERGH, *Gerechtelijk deskundigenonderzoek in burgerlijke zaken*, Mechelen, Wolters Kluwer, 2019, 203; W. VANDENBUSSCHE, *Bewijs en onrechtmatige daad*, Antwerpen, Intersentia, 2017, 278.

34. ROL VAN DE LOGGEGEVENS VAN EEN AI-SYSTEEM VOOR BEWIJSVOERING – In het onderhavige geval ging de rechter ervan uit dat de loggegevens van het voertuig dergelijke nuttige informatie zouden kunnen bevatten. Dit standpunt kan inderdaad worden bijgetreden, vermits de loggegevens een gedetailleerd inzicht kunnen geven in de werking van het *autopilot*-systeem. Het is bijvoorbeeld aannemelijk dat in de logbestanden informatie kan worden gevonden over de concrete acties, beslissingen, of fouten die het systeem maakte; informatie die vervolgens kan helpen verklaren waarom bepaalde gedragingen van de wagen – zoals *phantom braking* – zich hebben voorgedaan. Met andere woorden, toegang tot de loggegevens kan een bewijsbasis bieden voor de partijen om patronen in kaart te brengen die aantonen dat het *autopilot*-systeem ofwel consistent fouten maakte, ofwel correct functioneerde.

35. BEDRIJFSGEHEIM ALS REDEN VOOR HET NIET DELEN VAN INFORMATIE? – De verkoper beweerde dat de weigering tot het delen van de loggegevens gerechtvaardigd was omdat dit een bedrijfsgeheim zou zijn.⁹⁸ Een bedrijfsgeheim is informatie die aan de cumulatieve voorwaarden van artikel I.17/1 WER voldoet. De bescherming van bedrijfsgeheimen is inderdaad een fundamenteel recht (art. 8 EVRM) dat op gespannen voet kan komen te staan met het tegensprekelijk karakter van het deskundigenonderzoek en de bewijsmedewerkingsplicht.⁹⁹ De verkoper slaagt er echter niet in om dit argument te onderbouwen en te staven. Het is immers vereist dat de procespartij met voldoende feitelijke en/of juridische elementen het bestaan van een bedrijfsgeheim aannemelijk maakt. In dergelijke gevallen kan de verkoper de rechter verzoeken om maatregelen te nemen om de vertrouwelijkheid van de informatie te garanderen (art. 871bis Ger.W.).¹⁰⁰

36. SANCTIES VOOR EEN SCHENDING VAN DE BEWIJSMEDEWERKINGSPLICHT – Artikel 972bis Ger.W. koppelt ook een sanctie aan de niet-naleving van de bewijsmedewerkingsplicht. De rechter kan in dergelijke gevallen de conclusies trekken die hij aangewezen acht (art. 972bis, § 1, eerste lid Ger.W.). Dit blijft echter een zeer open norm waarbij de rechter een ruime appreciatiebevoegdheid behoudt.

In casu weigerde de verkoper om de relevante loggegevens over te leggen aan de gerechtsdeskundige. Op basis hiervan leidde de rechter een feitelijk vermoeden in het nadeel van de verkoper af uit het deloyale procesgedrag. Het hof schaat zich zo achter de rechtsleer en eerdere rechtspraak die feitelijke vermoedens afleidt uit de schending van de medewerkingsplicht bij een gerechtelijk deskundigenonderzoek, tenminste voor zover de wet een bewijs door vermoedens toelaat.¹⁰¹ Het bewijs tussen ondernemingen is principieel vrij (art. 8.11 BW). De appelrechter voerde bijgevolg een feitelijk vermoeden aan dat de betwiste feiten bewezen zijn, met name de vaststelling van een inbreuk op de vrijwaringsverplichting voor verborgen gebreken. Deze sanctie berust op “de ervaringsregel dat een partij de bewijsvoering niet zou hebben verhinderd indien de te bewijzen feiten onwaar zouden geweest zijn”.¹⁰² Deze sanctie is voor de koper natuurlijk veel doeltreffender dan een dwangsom of schadevergoeding voor de niet-medewerking (art. 973, § 2 Ger.W.).¹⁰³

V. CONCLUSIE

37. AUTONOME AUTO’S BINNEN DE SAMENLEVING – Het is aannemelijk dat autonome auto’s een steeds prominentere rol zullen spelen in de toekomst. Met interessante voordelen zowel op het vlak van veiligheid als rijcomfort, zal de wagen van morgen wellicht een autonome auto zijn. Het gevolg daarvan is de steeds toenemende verworvenheid tussen de fysieke componenten van de auto, enerzijds, en de digitale elementen die het autonome karakter eraan toevoegt, anderzijds. Hoewel het duidelijk is dat deze digitale componenten op het vlak van functionaliteit een significante meerwaarde bieden aan de auto, blijkt uit het arrest inzake *Tesla Belgium* dat er ook nieuwe juridische knelpunten opduiken bij de vaststelling van gebreken die voortvloeien uit die digitale componenten.

98. Wet van 30 juli 2018 betreffende de bescherming van bedrijfsgeheimen, BS 14 augustus 2018.

99. Cass. 2 november 2012, ECLI:BE:CASS:2012:ARR.20121102.8; Brussel 29 juni 2009, RW2012-13, afl. 10, 385; H. KEULERS, “De tegensprekelijkheid in het gerechtelijk deskundigenonderzoek versus de bescherming van bedrijfsgeheimen: kunnen water en vuur verzoend worden?” in X. (ed.), *Bestendig Handboek Deskundigenonderzoek*, BHDO 2021, afl. 36 (11) 16.

100. *Ibid.*, 19-20.

101. T. TOREMANS, “Commentaar bij art. 972bis Ger.W.” in X. (ed.), *Gerechtelijk recht. Artikelsgewijze commentaar met overzicht van rechtspraak en rechtsleer*, OGR 2013, afl. 92 (91) 95; B. VAN DEN BERGH, *Gerechtelijk deskundigenonderzoek in burgerlijke zaken*, Mechelen, Wolters Kluwer, 2019, 207; R. VAN RANSBEECK, “Medewerkingsplicht aan bewijsvoering” (noot onder Antwerpen 12 juni 2023), NJW 2023, nr. 493 (953) 954.

102. B. VAN DEN BERGH, *Gerechtelijk deskundigenonderzoek in burgerlijke zaken*, Mechelen, Wolters Kluwer, 2019, 207.

103. T. TOREMANS, “Commentaar bij art. 972bis Ger.W.” in X. (ed.), *Gerechtelijk recht. Artikelsgewijze commentaar met overzicht van rechtspraak en rechtsleer*, OGR 2013, afl. 92 (91) 98-99; *Ibid.*, 210.

38. VERBORGEN GEBREKEN IN DIGITALE COMPONENTEN VAN EEN WAGEN – Het geschil in *Tesla Belgium* betrof een koopcontract van een Tesla Model S P100 DL. Een van de relevante feiten hierbij was het gegeven dat de auto bepaalde gebreken vertoonde – zoals *phantom braking* – die inherent toe te schrijven waren aan de digitale componenten van het voertuig. In dat verband rees (onder meer) de vraag of dergelijke gebreken kwalificeren als een verborgen gebrek in de zin van artikel 1641 oud BW. Het hof van beroep te Antwerpen beantwoordde deze vraag bevestigend: op basis van de bevindingen van een gerechtsdeskundige concludeerde de appelrechter dat de Tesla in kwestie behept was met een verborgen gebrek.

39. ONDERLIGGENDE JURIDISCHE KNELPUNTEN GELINKT AAN DISRUPTIEVE TECHNOLOGIE – De feiten die aan de basis liggen van *Tesla Belgium* tonen aan dat zaken als het vergaren van bewijs in de context van AI-systemen een moeilijke aangelegenheid is. Hoewel de bewijsvoering in het kader van een verborgen gebrek flexibel is, blijkt uit *Tesla Belgium* dat alsnog problemen kunnen opduiken wanneer het bijvoorbeeld gaat over gebreken aan sensoren en digitaal aangestuurde functies. Enerzijds zijn de componenten als dusdanig complex, waardoor het vaak nodig zal zijn om technische experts in te schakelen. Daarnaast rijzen er pertinente vragen over het verkrijgen van toegang tot de relevante informatie om het verborgen gebrek te kunnen vaststellen. Ten slotte is het ook zo dat de digitale componenten door de verkoper kunnen worden gewijzigd – bijvoorbeeld via een software-update – wat bijkomende moeilijkheden kan introduceren bij het vaststellen van een verborgen gebrek.

40. BEVINDINGEN VANUIT HET CONSUMENTENRECHT – Op verschillende punten doorheen deze bijdrage maakte de tekst een *excursus* naar het consumentenrecht. In 2019 onderging het Europese consumentenrecht immers een reeks ingrijpende wijzigingen die tot doel hadden om de relevante wetgeving betreffende de verkoop van goederen meer toekomstbestendig te maken. Een relevant aspect in dat verband is de invoering van een onderscheid tussen “goederen” en “goederen met digitale elementen”.¹⁰⁴ Wat deze laatste categorie betreft, stelt de herziene wetgeving duidelijk dat de digitale elementen van een goed worden beschouwd als een integraal onderdeel van het goed zelf. Bijgevolg strekt de conformiteitsverplichting van de verkoper ten opzichte van de consument zich ook integraal uit tot de digitale elementen van het goed. Het consumentenrecht vult dit verder aan door onder andere nieuwe conformiteitscriteria¹⁰⁵ te introduceren, die specifiek betrekking hebben op de digitale elementen, en een updateverplichting¹⁰⁶ in te voeren, die de verkoper verplicht om de digitale elementen van een goed up-to-date te houden gedurende een periode die een consument redelijkerwijs kan verwachten.

41. NIEUWE WETGEVENDE EVOLUTIES – Naast het bovenstaande is het ook nuttig om stil te staan bij het feit dat er nieuwe wetgevende evoluties op komst zijn die een relevante weerslag zullen hebben op disruptieve technologie. Enerzijds is het nuttig om bijvoorbeeld te wijzen op de aanpassingen aan het Belgische bewijsrecht (zie *supra*, nrs. 32). Anderzijds zijn er ook op Europees niveau nieuwe ontwikkelingen gaande. Een eerste relevant instrument is de AI Act, die bijvoorbeeld een nieuwe verplichting introduceert voor hoog-risico AI-systemen om loggegevens bij te houden.¹⁰⁷ Daarnaast zijn ook het voorstel voor een richtlijn over AI-aansprakelijkheid¹⁰⁸ en het voorstel voor de herziening van de Richtlijn Productaansprakelijkheid¹⁰⁹ relevant om aan te stippen (zie *supra*, nrs. 32). Op deze manier wordt duidelijk dat er zowel op buiten-contractueel als op contractueel vlak nieuwe ontwikkelingen gaande zijn die zullen bepalen hoe juridische geschillen over AI in de toekomst zullen worden beslecht.

42. SLOTBESCHOUWINGEN – Het arrest inzake *Tesla Belgium* biedt een interessante feitenconstellatie die zich uitermate goed leent voor een analyse van de contractuele aansprakelijkheid van een goed dat is uitgerust met digitale elementen. Zowel de feiten als het oordeel van het hof tonen aan dat ook nieuwe technologische fenomenen uiteindelijk onder het leerstuk van verborgen gebreken kunnen vallen. Hoewel de uitkomst van het arrest kan worden bijgetreden, is het nuttig om de aandacht te vestigen op een aantal vragen die in de toekomst wellicht nadere aandacht behoeven:

104. Art. 2(5) Richtlijn 2019/771.

105. Art. 7(1)(d) Richtlijn 2019/771.

106. Art. 7(3) Richtlijn 2019/771.

107. Art. 12 AI Act.

108. Voorstel voor een Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende de aanpassing van de regels inzake niet-contractuele civielrechtelijke aansprakelijkheid aan artificiële intelligentie (AI), 2022, COM(2022) 496 final.

109. Voorstel voor een Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake aansprakelijkheid voor producten met gebreken, 2022, COM(2022) 495 final.

- Het *intrinsiek karakter van een gebrek in de digitale componenten* van een goed: het zou logisch zijn om te beargumenteren dat de digitale componenten van een goed integraal deel uitmaken van het goed zelf, zelfs als sommige functies via een cloudomgeving worden aangedreven. Dit zou impliceren dat een gebrek in de digitale componenten kan worden gelijkgesteld met een gebrek in het goed zelf. Op die manier sluit het gemeen kooprecht aan bij de evoluties die het consumentenrecht recent heeft ondergaan.
- Het *verborgen karakter van een gebrek in de digitale componenten* van een goed: het is relevant om op te merken dat een koper geen diepgaande technische analyse hoeft uit te voeren om het verborgen karakter van een gebrek aan te tonen. In het licht hiervan, en gelet op het ondoorzichtige karakter van AI-systemen, kan worden geopperd dat een gebrek in een AI-systeem dat deel uitmaakt van een goed per definitie als verborgen kan worden beschouwd.
- De *anterioriteit van het gebrek in de digitale componenten* van een goed: dit is een van de kwesties waar het gemeen kooprecht momenteel geen eenduidig antwoord op heeft. Het is immers denkbaar dat een gebrek in een AI-systeem weliswaar niet “in de kiem” aanwezig is, maar wel (eenzijdig) door de verkoper kan worden geïntroduceerd via bijvoorbeeld een software-update. Een mogelijke oplossing hiervoor zou zijn om een duurverplichting in te voeren voor de digitale elementen van het goed – waarbij de componenten vrij moeten zijn van gebreken – vergelijkbaar met de evoluties die het consumentenrecht heeft doorgemaakt.

Net zoals autonome auto's tegenwoordig nog niet in staat zijn om feilloos hun bestemming te bereiken, hebben ook juridische onderzoekers en pratici nog een interessante weg te bewandelen om alle juridische vragen omtrent AI-technologie te beantwoorden. Het is ongetwijfeld een materie om in het oog te houden.