

oud is, het risico dat op deze oplegger een door de financier bedongen vervreemdingsverbod rust, groot is.

De kennis van een transportonderneming m.b.t. de wijze waarop vrachtwagens worden aangekocht en de daarmee gepaard gaande financieringsovereenkomsten staat gelijk aan deze van een handelaar in dergelijke voertuigen en op een transportonderneming rust derhalve dezelfde onderzoeksplicht.

BVBA Transport P. Vosters mocht zich daarom niet tevreden stellen met een verklaring van de verkoper, dat er geen "koopbeletsel" was, maar had zich moeten informeren op de griffie van de Rechtbank van Koophandel te Tongeren, zijnde de rechtbank van de maatschappelijke zetel van BVBA Transcomm Services waar, volgens artikel 20, 5 Hyp.W., het eensluidend verklaard exemplaar van de factuur diende neergelegd.

De fout van BVBA Transport P. Vosters, dit onderzoek te hebben verzuimd, staat vast.

2.2. Dit onderzoek, waartoe zij als vervoersonderneming gehouden was, had haar geleerd dat de oplegger was gekocht door middel van een door NV KBC Bank verstrekte financiering en dat de eerder vermelde verklaring van de verkoper, niet veel kans had om waarheidsgetrouw te zijn. Zij had in die omstandigheden niet tot aankoop mogen overgaan zonder zich tot NV KBC Bank te hebben gewend om te vernemen of er op de te koop aangeboden oplegger al dan niet nog een vervreemdingsverbod rustte.

Haar fout had concreet tot gevolg dat NV KBC Bank het zadel van haar voorrecht verloor. BVBA Transport P. Vosters roept terecht in dat de schade moet worden begroot volgens de waarde van het voertuig op het ogenblik van het failliet-

verklarend vonnis. Zij werpt onterecht op dat de waarde niet zou bewezen zijn: de oplegger had op 18 november 1998 een waarde van 61.973,38 EUR (2.500.000 BEF) – dit is immers de prijs die zij ervoor betaalde en die slechts 10% lager ligt dat de aankoopprijs – en niets wijst erop dat de oplegger, zo hij in het vermogen van BVBA Transcomm Services was gebleven, op 7 januari 1999 een lagere waarde zou hebben gehad.

Uit de door NV KBC Bank voorgebrachte afrekening blijkt dat, zelfs zo zij het volledige bedrag van 37.184,03 EUR (1.500.000 BEF) zou ontvangen dat de curator bekwaam door de verkoop van de trekker, haar vordering uit de financiering van de trekker en de oplegger nog steeds hoger is dan de som van 61.973,38 EUR (2.500.000 BEF).

Dit leidt tot het besluit dat de schade die zij door de fout van BVBA Transport P. Vosters leed, gelijk staat met de prijs die deze laatste voor de oplegger betaalde.

Om die redenen:

Het hof,

(...)

Verklaart het hoger beroep gegrond;

Wijzigd het bestreden vonnis;

Veroordeelt BVBA Transport P. Vosters tot betaling aan NV KBC Bank van de som van 61.973,38 EUR, vermeerderd met de compensatoire interesten vanaf 18 november 1999 tot heden en met de gerechtelijke interesten vanaf heden;

Verwijst BVBA Transport P. Vosters in de kosten van het geding in beide aanleggen (...).

Noot

De onderzoeksplichten onderzocht, in het bijzonder bij de aankoop van tweedehands wagens

*Annick De Boeck*¹

I. Inleiding

1. Met deze annotatie wordt gepoogd een kort overzicht te geven van de actuele stand van zaken betreffende de onderzoeksplichten in het handelsverkeer, in het bijzonder op de markt voor de tweedehands wagens.

2. De aanleiding voor de beknopte uiteenzetting wordt gevormd door 2 uitspraken van de Antwerpse rechtscolleges. Hoewel er ook verschillpunten zijn in beide zaken, is de

kern van de rechtsproblematiek gemeenschappelijk: in beide gevallen moest worden geoordeeld over de reikwijdte van de onderzoeksplicht die een handelaar treft wanneer hij een tweedehands voertuig aankoopt.

3. In de eerste uitspraak, een vonnis van de Rechtbank van Koophandel te Antwerpen van 14 december 2001², stond een professionele handelaar in exclusieve tweedehands wagens tegenover de Zwitserse diefstalverzekeraar van de wagen die hij in september 1995 aankocht. Beide par-

¹ Docent UA. Advocaat te Antwerpen.

² Zie verder in dit nummer p. 293.

tijen beweerden eigenaar te zijn van de wagen, de handelaar op grond van de aankoop van de wagen en de verzekeraar op grond van de betaling die hij aan de verzekerde deed na de diefstal van de wagen in Zwitserland in juni 1995. De rechtbank kwam tot de conclusie dat de handelaar niet als een bezitter te goeder trouw kon worden bestempeld. Doorslaggevend voor de vaststelling dat het bezit gebrekkig was en derhalve geen eigendomstitel kon opleveren, waren de concrete omstandigheden waarin de handelaar de wagen verwierf. De rechtbank oordeelde – ons inziens volkomen terecht – dat de koper, een professioneel die vertrouwd was met de handel in exclusieve tweedehands wagens waar malafide praktijken als diefstal en zwendel helaas meermaals voorkomen, in de gegeven omstandigheden zeer achterdochtig diende te zijn en minstens meer inlichtingen over de herkomst van de wagen had moeten inwinnen alvorens tot de aankoop over te gaan. Het ging *in casu* immers om een zeer jonge wagen, voor het eerst in het verkeer gebracht in januari 1995, die aan de koper door een hem bekende Belgische handelaar met Franse documenten en een fictieve nummerplaat werd aangeboden, met 12.500 kilometer op de teller, maar zonder de originele sleutels, zonder gelijkvormigheidsattest en tegen een zeer lage prijs.

4. Het Hof van Beroep te Antwerpen bevestigde deze uitspraak op 23 januari 2003, daarbij speciërend dat het tot de essentiële plichten van de handelaar in tweedehands wagens behoort zich de originele aankoopfactuur te laten overleggen om zo te kunnen nagaan of het voertuig handelbaar is zonder benadeling van de rechten van derden. Ontbreekt die factuur, dan moet dit zeker een aanzet zijn om tot nader onderzoek over te gaan, bv. middels het onderhoudsboekje, om zo de “herkomstketen” van de wagen te achterhalen en een “veilige” aankoop te verrichten.

5. In het arrest van het Hof van Beroep te Antwerpen van 27 maart 2003 moest een “klassiek” geval van derde medeplichtigheid aan andermans contractbreuk worden behandeld naar aanleiding van de verkoop van een tweedehands oplegger met miskennis van het vervoerdersverbod gekoppeld aan de financiering door een bank. Vanuit het oogpunt van de informatie- en onderzoeksplichten minder “klassiek” was de vaststelling dat de koper geen professioneel handelaar in tweedehands wagens was, maar wel een transportonderneming. De eerste rechter had de vordering van de bank ongegrond verklaard om reden dat de kopende transportonderneming weliswaar een handelaar was, maar geen handel dreef in de aankoop van wagens, zodat van haar niet kon worden verwacht dat zij onderzoeksdaden zou stellen die vergelijkbaar zijn met deze die men van een professioneel handelaar in tweedehands wagens mag verwachten. Evenmin vond de eerste rechter dat omwille van de familiale

banden tussen de zaakvoerders van koper en verkoper, de kennis van de financiering en het vervoerdersverbod moesten worden aangenomen. Het hof oordeelde er anders over: het kwam tot de conclusie dat de vervoersonderneming-koper op foutieve wijze haar onderzoeksplicht had verzuimd. Als vervoersondernemer wist de koper of behoorde hij minstens te weten dat transportmateriaal vaak gekocht wordt d.m.v. leningen die een vervoerdersverbod inhouden en dat de facturen van op die manier aangekochte goederen door de kredietverleners ter griffie van de rechtbank van koophandel worden neergelegd met het oog op het tegenwerpelijk maken van het voorrecht. Wanneer, zoals *in casu*, de transportonderneming van een andere transportonderneming een oplegger koopt die amper een jaar oud is, behoort ze minstens te weten dat het risico dat op de oplegger een vervoerdersverbod rust, zeer reëel is. Het hof stelt de kennis van een transportonderneming terzake uitdrukkelijk gelijk aan deze van een handelaar in dergelijke voertuigen, zodat ook de onderzoeksplicht op dezelfde wijze dient te worden ingevuld. Concreet mocht de koper zich dan ook niet tevreden stellen met een eenvoudige verklaring van de verkoper dat er geen “koopbeletsel” was, maar had hij zich ter griffie van de rechtbank moeten informeren.

II. Situering: actuele stand van rechtspraak en rechtsleer t.a.v. de onderzoeksplichten van professionele autohandelaars

6. Hoe verhouden deze uitspraken zich t.a.v. de huidige stand van rechtspraak en rechtsleer op het terrein van de onderzoeksplichten van professionele autohandelaars?

7. Het Hof van Beroep te Brussel moest oordelen over een vordering tot ontbinding, gesteund op de vrijwaringsverplichting voor uitwinning van de professionele verkoper enerzijds en op grond van artikel 1599 B.W. anderzijds, van de koop van een luxueuze tweedehands personenwagen die later bleek voordien te zijn gestolen in Italië. Het hof oordeelde dat de professionele handelaar in tweedehands wagens een algemene onderzoeksplicht heeft om de herkomst van de wagen na te gaan, en dit des te meer wanneer het inschrijvingsbewijs en het gelijkvormigheidsattest ontbreken en de wagen in een korte periode meermaals en/of zonder (noemenswaardige) winst werd doorverkocht, zodat de handelaar-koper wist of kon weten dat het voertuig van verdachte oorsprong was³. Jammer genoeg is deze casus niet benut geworden om het moeilijke vraagstuk van de “verdeling” van het onderzoeksrisico te beoordelen, want de vraag dringt zich hier op of de professionele koper als laatste schakel in de keten aan wie wellicht dezelfde tekortkomingen aan de onderzoeksplicht kunnen worden verweten, wel gerechtigd is dit risico integraal af te wentelen op de verkoper⁴.

³ Brussel 19 februari 1997, *A.J.T.* 1999-2000, 21.

⁴ Deze “informatielastverdeling” speelt bij uitstek een rol bij de beoordeling in het raam van de toepassingen van de vertrouwensleer: A. DE BOECK, *Informatierechten en -plichten bij de totstandkoming en uitvoering van overeenkomsten*, Antwerpen, Intersentia, 2000, p. 161, nr. 363.

8. Zowel in de geannoteerde uitspraak van de Rechtbank van Koophandel te Antwerpen als in het arrest van het Hof van Beroep te Brussel van 19 februari 1997, lijken “indiciën” aanwezig die de professioneel in het bijzonder attent moeten maken op de herkomstproblematiek, bv. het ontbreken van het inschrijvingsbewijs en het gelijkvormigheidsat-test.

9. De vraag dringt zich evenwel op of men ook zonder deze “indiciën” niet mag of moet aannemen dat de professionele koper van een tweedehands wagen een onderzoeksplicht treft naar de herkomst van de wagen. Het antwoord daarop luidt ons inziens positief: van een zorgvuldig en voorzichtig handelaar in tweedehands voertuigen, die zich per definitie beweegt op een markt waarop veel gefraudeerd wordt, mag worden verwacht dat hij de herkomst van de wagen nagaat alvorens de koop te sluiten. Het gaat hier om een precontractuele informatie- of onderzoeksplicht die steun vindt in de algemene zorgvuldigheidsplicht die de precontractuele fase beheerst (art. 1382 B.W.) – te beoordelen volgens het criterium van de “normaal voorzichtige en redelijke beroepsbeoefenaar van dezelfde categorie geplaatst in dezelfde omstandigheden – en waarvan de (niet-)naleving gevolgen kan hebben voor derden (bv. de financierder-begunstigde van een eigendomsvoorbehoud) en jegens hen een buitencontractuele fout kan uitmaken.

10. Ook vanuit rechtseconomisch standpunt lijkt deze stelling verdedigbaar: vermits het gaat om een professioneel op de markt, weet hij waarop hij moet letten en kan op een relatief eenvoudige en goedkope wijze aan deze onderzoeksplicht worden voldaan⁵. Het naleven van deze onderzoeksplicht kan uitiem bijdragen tot het “uitzuiveren” van deze markt.

11. De rechtspraak is overvloedig inzake vorderingen gesteund op de rechtsgrond van derde medeplichtigheid aan andermans contractbreuk⁶. In een arrest van 24 maart 1986 lijkt het Hof van Beroep te Antwerpen reeds de regel te hebben geponeerd dat een garagehouder die regelmatig tweedehands wagens verhandelt, zich de aankoopfactuur van die wagen moet laten overleggen om te kunnen nagaan of het niet gaat om een auto die op afbetaling werd gekocht met een clause van eigendomsvoorbehoud. De garagehouder werd schuldig bevonden aan een bewuste deelname aan andermans contractbreuk door niet de vereiste zorgvuldigheids-

maatregel, de aankoopfactuur te controleren, in acht te hebben genomen⁷. Herbots beklemtoont in zijn annotatie bij deze uitspraak dat de theorie van derde medeplichtigheid aan andermans contractbreuk geenszins tot een diepgaand onderzoek bij de derde moet leiden, maar gevallen viseert waarin de derde zonder bijzonder onderzoek tot de bevestiging had moeten komen dat de transactie andermans contractuele rechten zou kunnen schenden⁸. In een vonnis van de Rechtbank van Koophandel te Gent werd in dezelfde zin verduidelijkt dat de beroepskoper geen genoeg mocht nemen met de verklaring van de verkoper dat hij de factuur kwijt was, maar dat dit hem precies had moeten aanzetten tot extra voorzichtigheid en controle⁹. Ook de mondelinge bevestiging van de verkoper dat de wagen vrij en onbelast wordt verkocht, mag niet volstaan; een persoonlijke controle dringt zich op¹⁰.

III. Uitbreiding van de rechtspraak naar andere professionele “deelnemers” in de sector?

12. Is deze rechtspraak alleen van toepassing op professionelen wiens beroepsactiviteit in hoofdzaak bestaat uit het verhandelen van tweedehands wagens?

13. In de zaak die ten grondslag lag aan het arrest van het Hof van Beroep te Antwerpen van 19 oktober 1988 werd door de koper die werd verweten als derde medeplichtig te zijn aan andermans contractbreuk, ter verdediging aangevoerd dat hij geen beroepshandelaar in tweedehands voertuigen was, maar enkel garagist-vertegenwoordiger van het automerk van de aangekochte wagen. Het hof wuifde dit verweer weg: de normale uitoefening van de handelsactiviteit van de aan- en verkoop van nieuwe wagens brengt ook met zich mee dat gebruikte wagens worden overgenomen, zodat van de koper mocht worden verwacht dat hij zich vergewiste van het feit dat de wagen werkelijk “vrij en onbelast” was zoals de factuur vermeldde. Het hof wees er overigens nog op dat een dergelijke controle op eenvoudige wijze kon gebeuren, bv. door het overleggen van de eerste factuur. Ook het verweer dat het een gebruik zou zijn dat dergelijke verkopen enkel gebeuren op vertoon van de boorddocumenten, kon het hof niet overtuigen¹¹.

14. In haar noot bij dit arrest onderstreept Merchiers dat van een particulier-gelegenheidskoper niet *ipso facto* zal kunnen worden verwacht dat hij behoort te weten dat een

⁵ Zie voor een rechtseconomische benadering van informatie- en onderzoeksplichten tussen contractanten in het algemeen, A. DE BOECK, *o.c.*, p. 51-74, nrs. 112-164.

⁶ Zie het “mijlpaalarrest”: Cass. 22 april 1983, *R.W.* 1983-84, 427, noot E. DIRIX, voor de omschrijving van het kennisvereiste in hoofde van de derde.

⁷ Antwerpen 24 maart 1986, *R.W.* 1986-87, 798, noot J.H. HERBOTS.

⁸ J.H. HERBOTS, “De derde-medeplichtigheid en de verkopers van niet afbetaalde automobielen” (noot onder Antwerpen 24 maart 1986), *R.W.* 1986-87, 801. In dezelfde zin: J.L. FAGNART, “La tierce complicité et les usages honnêtes en matière commerciale”, *T.B.H.* 1989, p. 481, nr. 24.

⁹ Kh. Gent 22 maart 1990, *T.G.R.* 1990, 91. Vergelijkbare uitspraken zijn bv.: Brussel 7 mei 1991, *J.L.M.B.* 1992, 294, noot C. PARMENTIER; Kh. Hasselt 30 december 1991, *Limb. Rechtsl.* 1992, 190; Rb. Brussel 31 januari 1992, *T.B.B.R.* 1992, 169; Kh. Gent 24 oktober 1996, *T.G.R.* 1997, 5; Gent 4 december 2002, *R.A.B.G.* 2003, 676.

¹⁰ Rb. Brussel 19 december 1996, *T.B.B.R.* 1998, 71 en *J.L.M.B.* 1997, 1137.

¹¹ Antwerpen 19 oktober 1988, *T.B.B.R.* 1989, 468, noot Y. MERCHIERS.

gefinancierd voertuig tot de volledige betaling niet mag worden verkocht, zodat *in concreto* zal moeten worden nagegaan of deze particulier-gelegenheidskoper gelet op alle specifieke omstandigheden van de zaak “behoorde te weten”¹². In een overigens weinig onderbouwde uitspraak oordeelde het Hof van Beroep te Luik op 14 december 1990 dat, nu niet aangetoond is dat de aan- en verkoop van tweedehands wagens de hoofdactiviteit van de koper (nochtans garagehouder) vormde, deze koper voldoende zorgvuldig was opgetreden door hem door de verkoper een attest te laten overhandigen dat de wagen “vrij van alle lasten” werd verkocht en hem de boorddocumenten te doen overhandigen¹³.

15. De hierboven vermelde opvatting van Merchiers verdient bijval en is ook elders in de doctrine verdedigd. Determinerend voor de informatie- en onderzoeksplichten is immers de concrete situatie en niet zozeer abstracte noties als “professioneel” of “leek”¹⁴. De uitbreiding van de onderzoeksplicht die het Hof van Beroep te Antwerpen in het arrest van 27 maart 2003 toepast, verdient dan ook goedkeuring: de onderzoeksplicht houdt niet zozeer verband met de professionele activiteit van de koper van tweedehands wagens, maar wel met het specifiek voor de sector van de verkoop van tweedehands wagens algemeen verspreid gebruik van diverse technieken van eigendomsvoorbehoud die samenhangen met verschillende financieringsvormen (financieringshuur, verkoop op afbetaling, enz.), waardoor de bezitter van een voertuig steeds minder vaak ook tegelijk

de volwaardige eigenaar ervan is. Dit gebruik is zeker “ingeburgerd” in de transportsector waar de aankoop van een bedrijfsvoertuig aanzienlijke investeringen vergt. Vermits een transportonderneming redelijkerwijs kan en mag worden verondersteld vertrouwd te zijn met deze praktijken van financiering met eigendomsvoorbehoud, kan haar ook een onderzoeksplicht bij de aankoop van een tweedehands bedrijfsvoertuig worden opgelegd die inhoudelijk vergelijkbaar is met de onderzoeksplicht van de handelaar in tweedehands voertuigen. De concrete kennis van de sectorale praktijk vormt hier m.a.w., veeleer dan de professionele kwalificatie van de koper, de basis voor de onderzoeksplicht.

16. Deze rechtspraak is ons inziens dan ook het “voor de hand liggende” vervolg op uitspraken als deze van het Hof van Beroep te Antwerpen van 3 mei 1999 waar een leasingmaatschappij die een “sale and lease back”-operatie had verricht op een geheel van vier trekkers en vier opleggers voor de aankoop waarvan een kredietopening met clausule van eigendomsvoorbehoud was toegestaan, als professioneel in de transportsector medeplichtig aan andermans contractbreuk werd geacht¹⁵. Als professionele actor in de sector van de handel in rollend materieel kon zij er niet onwetend van zijn dat transportbedrijven hun rollend materieel doorgaans niet contant betalen maar hiervoor financieringsovereenkomsten aangaan. Zij kon en mocht niet onwetend zijn van het feit dat dergelijke financieringsovereenkomsten gebruikelijk een vervreemdingsverbod bevatten.

¹². Y. MERCHIEES, “Derde medeplichtigheid bij verkoop van een niet afbetaalde wagen” (noot onder Antwerpen 19 oktober 1988), *T.B.B.R.* 1989, 473.

¹³. Luik 14 december 1990, *J.L.M.B.* 1992, 292, noot P.H.

¹⁴. Vergelijk A. DE BOECK, *o.c.*, p. 443, nr. 1022, n.a.v. de concrete beoordeling van de invulling van de hoedanigheid professioneel-leek.

¹⁵. Antwerpen 3 mei 1999, *R.W.* 1999-2000, 506.