

This item is the archived peer-reviewed author-version of:

Gerecht vernietigt twee concentratiebesluiten van Europese Commissie (noot bij T-194/13 United Parcel Service/Commissie en T-394/15 KPN/Commissie)

Reference:

Blockx Jan.- Gerecht vernietigt twee concentratiebesluiten van Europese Commissie (noot bij T-194/13 United Parcel Service/Commissie en T-394/15 KPN/Commissie)
SEW : tijdschrift voor Europees en economisch recht - ISSN 2213-7408 - 10(2018), p. 414-417

Welke richting op met de deeleconomie? Open vragen bij de *Uber* arresten

I. Inleiding

Heel wat inkt is al gevloeid – en nog meer 1-en en 0-en zijn geprocessed – over de toepassing van het recht op de zogenaamde deeleconomie. Een goede definitie van wat die juist inhoudt, ontbreekt ¹, maar de essentie lijkt te zijn dat gebruikers van goederen en diensten (meestal consumenten) ook zelf goederen en diensten aanbieden (bijvoorbeeld kamers in het geval van Airbnb). Soms wordt de term ook gebruikt om markten te beschrijven waar verschillende gebruikers een goed voor een bepaalde tijd huren van een professionele verhuurder in plaats van het aan te kopen (denk aan autodelen) ², alhoewel dat idee natuurlijk niet revolutionair is (hotels en autoverhuurbedrijven doen dat al jaren). Veelal wordt in de deeleconomie gebruik gemaakt van zogenaamde “nieuwe technologieën”: mobiele applicaties om gebruikers en aanbieders elkaar te laten vinden.

Met name wanneer in de deeleconomie niet-professionele aanbieders actief zijn, rijzen juridische vragen. Het onderscheid professionele aanbieders *versus* niet-professionele gebruiker speelt immers zo’n belangrijke rol in het hedendaagse recht dat een vermenging van die twee rollen ook verwarring creëert over de (vooral fiscale en sociaalrechtelijke) regels die van toepassing zijn op de deelnemers aan de deeleconomie. ³

Ook over de toepassing van het Europese recht op de deeleconomie bestaan heel wat vragen.

⁴ In zijn *Uber* arresten eind 2017 en begin 2018 heeft het Hof van Justitie zich voor het eerst uitgesproken over de toepassing van het Europese recht op (een voorbeeld van) de deeleconomie en dit verklaart wellicht waarom deze zaken voor een Grote Kamer werden behandeld. Zoals steeds meer gebruikelijk wordt, is de behandeling van de rechtsvragen in de arresten echter bijzonder summier. Daardoor blijven er heel wat open vragen, die ook door de conclusies van Advocaat-Generaal Szpunar niet geheel beantwoord worden.

II. Feiten en rechtsvragen

De *Uber* groep van vennootschappen biedt een smartphone-applicatie aan die gebruikers toelaat om ritten te reserveren bij wagens met chauffeur die aangesloten zijn bij *Uber*. De bestemming van de rit wordt daarbij bepaald door de gebruiker (het is dus geen carpooling systeem). De aangeboden diensten kunnen variëren, bijvoorbeeld afhankelijk van het al dan niet professioneel karakter van de chauffeur maar ook van het type auto dat gebruikt wordt. De twee zaken waarin het Hof uitspraak heeft gedaan, betroffen de *UberPop*-dienst, waarbij niet-professionele bestuurders ritten aanbieden in hun eigen wagen.

A. *Asociación Profesional Elite Taxi*

In Spanje is *Uber* actief via *Uber Systems Spain SL*. Net als vele andere steden ⁵, bepaalt de stad Barcelona dat taxidiensten enkel aangeboden mogen worden als de aanbieder daarvoor een licentie bezit. Als niet-professionele aanbieders

bezitten UberPop-chauffeurs zo'n licentie normaal gezien niet. Een belangenvereniging voor taxichauffeurs, Elite Taxi, stelde daarom een stakingsvordering in tegen Uber Spanje bij de handelsrechtbank in Barcelona. Tijdens dat geschil ontstonden verschillende vragen over de toepassing van het Europese recht, met name in welke mate de activiteiten van UberPop aanzien moeten worden als een vervoersdienst, als een dienst van de informatiemaatschappij of als nog een andere soort dienst. Die vraag is van belang omdat het Uber-platform in Europa beheerd wordt door Uber BV, een Nederlandse vennootschap en het Europese recht slechts uitzonderlijk beperkingen toestaat op het vrij verkeer van diensten van de informatiemaatschappij ⁶ en op andere diensten die geen vervoerdienst uitmaken ⁷. Als UberPop daarentegen als een vervoersdienst moet aanzien worden, vormt het vrij verkeer van diensten, bij gebreke aan Europese regels over privaat stedelijk vervoer, geen obstakel voor de lidstaten om dit te reguleren en kunnen zij dus een licentie als voorwaarde voor het aanbieden van de dienst stellen. Deze vragen werden voorgelegd aan het Hof van Justitie. Verschillende lidstaten, alsook de Europese Commissie en de Toezichthoudende Autoriteit van de Europese Vrijhandelsassociatie kwamen tussen in de procedure om hun visie daarop te geven.

B. Uber France

In Frankrijk is Uber actief via Uber France SAS. Ook de Franse wetgeving verbiedt het aanbieden van taxidiensten zonder daarvoor over een licentie te beschikken. Bovendien verbiedt zij ook de "*organisatie van een systeem waarbij klanten in contact worden gebracht met*" wagens met chauffeur die daarvoor geen licentie hebben en voorziet zij daarvoor een strafsancie ⁸.

Uber France werd daarom gedagvaard voor de rechtbank van eerste aanleg in Lille, waarbij opnieuw de vraag rees of Uber aanzien moest worden als een vervoersdienst, als een dienst van de informatiemaatschappij of als nog een andere soort dienst. Dit was met name van belang omdat Frankrijk in dit verband geen kennisgeving had verricht aan de Europese Commissie over de invoering van een technisch voorschrift betreffende een dienst van de informatiemaatschappij ⁹.

De Franse rechter besloot hierover, net als zijn Spaanse collega een prejudiciële vraag te stellen aan het Hof van Justitie.

III. Procedurele kwesties

Alvorens de vragen van de Spaanse rechter beantwoord konden worden, diende het Hof een aantal procedurele kwesties te ontmijnen.

Eerst en vooral argumenteerde Elite Taxi dat de kwalificering van de UberPop-dienst een feitelijke beoordeling vereiste die het Hof niet zou kunnen maken. Het Hof wees die redenering snel af door erop te wijzen dat de nationale rechter enkel vragen had over de interpretatie van Europeesrechtelijke regels voor de *juridische* kwalificatie van de diensten: daarvoor is het Hof zonder twijfel bevoegd.

Hiermee verband houdend werd door sommige interveniënten opgeworpen dat de nationale rechter onvoldoende informatie had verschaft over de diensten die

Uber aanbod en ook over de nationale regelgeving die van toepassing was. Eind 2016 had het Hof een vraag van de voorzitter van de Brusselse rechtbank van koophandel over Uber nog om die reden afgewezen ¹⁰, maar deze keer vond het Hof dat de, weliswaar summiere, beschrijving van de nationale regels en de activiteiten van Uber volstond om nuttig antwoord te kunnen geven op de prejudiciële vragen.

Tenslotte wierp de Poolse regering ook nog op dat de zaak een zuiver interne aangelegenheid betrof (mag Uber Spanje in Spanje haar diensten aanbieden?) maar het Hof repliceerde daarop dat het platform in de EU beheerd wordt en de diensten dus aangeboden worden door Uber BV, een Nederlandse vennootschap, zodat een grensoverschrijdend element aanwezig was.

IV. Inhoudelijke beantwoording

Zoals eerder gezegd, is de redenering van het Hof in beide zaken bijzonder kort en voor meer verduidelijking is het dus nuttig om ook te kijken naar de conclusies van Advocaat-Generaal Szpunar van 11 mei en 4 juli 2017 ¹¹ die het Hof zeer sterk volgt.

Volgens de Advocaat-Generaal en het Hof is het niet mogelijk de bemiddelende rol die Uber speelt tussen chauffeurs en gebruikers te scheiden van de vervoersdiensten zelf.

Het Hof stelt met name dat Uber zelf de aanbieder van de vervoersdiensten is, omdat het de vervoerders selecteert volgens bepaalde criteria en die vervoerders hun diensten niet zouden aanbieden indien de applicatie niet bestond (het zijn immers niet-professionelen) – en de gebruikers zouden die vervoerders dus ook niet gebruiken voor hun vervoersnoden.

Bovendien oefent Uber een beslissende invloed uit op de voorwaarden waaronder het vervoer plaatsvindt: het bepaalt de prijs ¹² en oefent ook een zekere controle uit op de kwaliteit van de voertuigen, de chauffeurs en hun gedrag (en kan hen om die reden uitsluiten van de applicatie) ¹³.

Bijgevolg moet volgens het Hof de bemiddelende rol die de applicatie vervult door vervoerders en gebruikers bijeen te brengen “*worden beschouwd als een integrerend deel van een dienstpakket waarvan het hoofdelement bestaat in een vervoerdienst*” ¹⁴. Ook de conclusie van Advocaat-Generaal Szpunar wijst erop dat “*in het geval van gemengde diensten, dat wil zeggen diensten met elektronische en niet-elektronische componenten*”, de online dienst slechts als dienst van de informatiemaatschappij zal worden beschouwd “*wanneer de niet langs elektronische weg geleverde prestatie economisch onafhankelijk is van de langs elektronische weg verleende dienst*” ¹⁵. Indien, zoals in het geval van Uber, de online dienst (bemiddelen) wel economisch afhankelijk is van de niet langs elektronische weg geleverde dienst (het vervoer), dan geldt die eerste niet meer als dienst van de informatiemaatschappij maar is ze slechts bijzaak bij de offline dienst: “*het vervoer is de hoofdprestatie die aan genoemde dienst zijn economische betekenis geeft*” ¹⁶. De online verkoop van offline diensten is dus niet steeds een dienst van de informatiemaatschappij.

Advocaat-Generaal Szpunar onderscheidde de rol die Uber speelt van de rol die platforms voor de aankoop van vliegtickets of hotelreservering spelen. Zulke platforms spelen enkel een bemiddelende rol: de luchtvaartmaatschappijen en

hotels blijven onafhankelijk hun prijzen en de voorwaarden voor de vlucht respectievelijk het verblijf bepalen. Reisplatforms bieden ook een brede waaier van vluchten en hotels aan die verschillen op het vlak van kwaliteit, locatie, enzovoort, terwijl de diensten van Uberchauffeurs meer gestandaardiseerd zijn. Tenslotte bieden zowel luchtvaartmaatschappijen als hotels hun diensten ook via andere middelen aan (bijvoorbeeld via reisagenten, per telefoon, rechtstreeks aan de verkoopbalies in luchthavens respectievelijk recepties van hotels), terwijl dat voor UberPop chauffeurs in principe niet het geval is ¹⁷. Waar de diensten van reisplatforms wel gescheiden kunnen worden van de vervoer- of verblijfsdiensten die erop verkocht worden en dus apart als diensten van de informatiemaatschappij

in de zin van de Richtlijn inzake elektronische handel gelden ¹⁸, is dat voor Uber niet zo.

De conclusie van het Hof en de Advocaat-Generaal is dan ook dat UberPop een vervoersdienst uitmaakt in de zin van artikel 90 e.v. VWEU, en het vrij verkeer van diensten, de dienstenrichtlijn en de Richtlijn inzake elektronische handel er dus niet op van toepassing zijn. Bij gebreke aan Europese regelgeving over privaat stedelijk transport, verbiedt het vrij verkeer van de diensten de lidstaat niet dit te reguleren en dus om een licentie te vereisen voor het aanbieden van UberPop. Een kennisgeving aan de Commissie voor de invoering van deze verplichting en (in Frankrijk) een strafsanctie voor het overtreden van de regelgeving was om deze redenen dus niet vereist.

V. Commentaar

In mijn opmerkingen sta ik eerst stil bij de idee dat de online verkoop van offline diensten niet steeds een dienst van de informatiemaatschappij is en analyseer vervolgens de criteria die het Hof hanteert om te bepalen of de online verkoop van offline diensten dermate afhankelijk is van die offline diensten dat die verkoop daaraan zijn kwalificatie ontleent.

Ik besluit met een paar woorden over de gevolgen van het arrest voor Uber.

A. Online diensten als bijzaak bij achterliggende diensten

Wat het eerste punt hierboven betreft, is de opmerkelijke conclusie van dit arrest inderdaad dat de online verkoop van offline diensten niet steeds een dienst van de informatiemaatschappij is. Dit is opmerkelijk omdat het Hof eerder heeft geoordeeld, op basis van overweging 18 van de Richtlijn inzake elektronische handel dat de online verkoop van *goederen* wel een dienst van de informatiemaatschappij is ¹⁹. Overweging 18 lijkt echter hetzelfde te zeggen over diensten in zoverre er staat: “*Diensten van de informatiemaatschappij blijven niet beperkt tot diensten waarvoor on line contracten gesloten worden*”.

Dat impliceert toch dat diensten waarvoor online contracten gesloten worden er minstens wel onder vallen? Door te stellen dat de kwalificatie van de online verkoop afhangt van de dienst die verkocht wordt, ontkent het Hof dit nu in de Uber zaken ²⁰.

Overigens verhindert het feit dat de online verkoop van goederen een dienst van de informatiemaatschappij is niet dat de (offline) levering van die goederen geen dienst van de informatiemaatschappij is ²¹. Het zou logisch zijn om dezelfde

redenering te volgen voor de online verkoop van offline diensten: de online verkoop is een dienst van de informatiemaatschappij, de offline levering van de diensten niet. Maar dat is dus niet de aanpak die het Hof volgt. Opmerkelijk is ook dat het Hof in eerdere arresten over het online aanbieden van diensten een andere logica heeft gevolgd. Zo oordeelde het Hof in het arrest *Vanderborght* dat reclame voor mond- en tandverzorging op de website van een tandarts (deel van) een dienst van de informatiemaatschappij is, ook al is die dienst duidelijk ondergeschikt aan de tandheelkundige diensten ²². Advocaat-Generaal Szpunar vond het dan ook nodig om zijn conclusie in de *Spaanse Uber* zaak – bekendgemaakt een week nadat het arrest *Vanderborght* geveld werd – op dit punt te verduidelijken in de *Franse Uber* zaak ²³. Hij argumenteert dat reclame op de website van een tandarts ook gericht is tot consumenten die nog geen klant zijn van de tandarts terwijl de Uber applicatie zich enkel richt tot bestaande klanten. Dit lijkt mij een weinig relevant verschil aangezien Uber-ritten ook via de openbaar toegankelijke website van Uber geboekt kunnen worden: is er in dat geval sprake van een dienst van de informatiemaatschappij en moet Uber dan niet als vervoerder gekwalificeerd worden? Alhoewel de Richtlijn inzake elektronische handel inderdaad een specifieke toelating bevat voor gereguleerde beroepen om commerciële informatie te leveren als die (deel van) een dienst van de informatiemaatschappij vormt ²⁴, blijft mij onduidelijk waarom reclame op een website van een tandarts wel een dienst van de informatiemaatschappij is en de Uber website of applicatie niet ²⁵. Advocaat-Generaal Szpunar voegt nog één ander punt toe aan zijn analyse in de *Franse Uber* zaak: hij stelt dat de relatie tussen Uber en de chauffeurs die gebruik maken van de applicatie ook niet te vergelijken is met die tussen franchisegever en franchisenemer. Een franchisegever heeft immers geen relatie met de gebruikers van de einddiensten van de franchisenemer, terwijl Uber wel *“rechtstreeks betrokken [is] bij de levering van de einddienst aan de gebruikers, zodat zij voor deze dienst, anders dan een franchisegever, moet worden aangemerkt als de dienstverlener”* ²⁶. Feitelijk lijkt me dit niet geheel juist: de einddienst (het vervoer met een wagen) wordt geleverd door de chauffeur, niet door Uber. Uber bepaalt wel mee de voorwaarden waaraan de dienst wordt geleverd (met name de kwaliteit daarvan) maar toch op een veel minder verregaande manier dan sommige franchisegevers die vaak een specifieke uniformiteit beogen bij hun franchisenemers (voor UberPop en UberX bepaalt Uber zelfs geen specifieke kleuren voor de voertuigen of hun inrichting).

B. De criteria voor de toepassing van de bijzaak-hoofdzaak leer

Dit brengt me bij mijn tweede serie observaties die gaan over de drie criteria die het Hof gebruikt om de UberPop applicatie slechts als bijzaak bij de vervoersdienst te kwalificeren.

Ten eerste stelt het Hof (net als de Advocaat-Generaal) dat Uber vervoerders selecteert die aan bepaalde minimale voorwaarden moeten voldoen: ze moeten niet-professioneel zijn en de eigen wagen gebruiken voor de diensten. M.i. kan dit criterium slechts een beperkt belang hebben: de minimale voorwaarden die UberPop hanteert, definiëren weliswaar de dienst die over het platform aangeboden wordt (namelijk personenvervoer door niet-professionelen met hun eigen wagen) maar dat maakt dat platform nog niet de aanbieder van die dienst.

Als een gemeente een rommelmarkt organiseert waarop enkel particulieren hun eigen spullen verkopen, wordt de gemeente niet de verkoper van die spullen. Ten tweede stelt het Hof dat de UberPop chauffeurs hun diensten niet zouden aanbieden als het platform niet bestond en de gebruikers zouden van die diensten dus geen gebruik maken. Advocaat-Generaal Szpunar maakt hierbij de vergelijking met luchtvaartmaatschappijen en hotels die hun diensten ook op andere manieren verkopen. Dit criterium zou relevant kunnen zijn om een onderscheid te maken tussen platforms die diensten van niet-professionelen verkopen en platforms die bedoeld zijn voor professionelen. UberPop chauffeurs en vele aanbieders van kamers op Airbnb zouden hun diensten immers niet aanbieden als het respectievelijke platform niet bestond. Maar waarom zou dit impliceren dat het platform zelf geacht moet worden de dienst aan te bieden?

Overigens is de juiste draagwijdte van dit tweede criterium niet geheel duidelijk. Op de applicaties van Deliveroo en UberEATS kunnen consumenten gerechten bestellen bij restaurants die die gerechten ook op een andere manier verkopen (namelijk ter plaatse in het restaurant) maar die die gerechten niet noodzakelijk op een andere manier thuisbezorgen. Bieden deze platforms een nieuwe dienst aan of niet?

Het derde criterium gehanteerd door het Hof en de Advocaat-Generaal tenslotte betreft het feit dat Uber de prijs en de kwaliteit voor de diensten die aangeboden worden op de applicatie bepaalt, met als gevolg dat de diensten bij Uber ook sterk gestandaardiseerd zijn. Dit onderscheidt het van platforms waar vliegtickets of hotels kunnen worden geboekt, waar de aanbieders zelf hun prijs kunnen bepalen (eventueel met bepaalde beperkingen) ²⁷ en er diensten van verschillende kwaliteit worden aangeboden. Dit lijkt mij inderdaad een relevant criterium te zijn om te bepalen of het platform enkel bemiddelaar is dan wel kan geacht worden de achterliggende diensten zelf te leveren. Ook de Commissie geeft aan deze elementen (naast de eigendom van strategische activa) ²⁸ een centrale betekenis om te bepalen of een deelplatform de achterliggende dienst levert ²⁹.

De vraag is wel of in dit geval de controle van Uber op de dienst voldoende sterk is: zoals hierboven al aangegeven kan een franchisegever op bepaalde vlakken een sterkere greep hebben op wat zijn franchisenemer doet en zal die eerste toch niet als leverancier van de dienst of verkoper van de relevante producten worden aanzien. In ieder geval, als een online platform weinig of geen controle uitoefent op de prijs en kwaliteit van de betrokken diensten (zoals in het geval van Airbnb), zal die activiteit als een dienst van de informatiemaatschappij moeten worden aanzien. Of dat zo is voor Deliveroo of UberEATS, zal er mede van afhangen of het koken dan wel het thuisbezorgen van het gerecht als de karakteristieke dienstverlening wordt aanzien (het eerste doen die platforms niet, het tweede wel).

C. Gevolgen van het arrest voor het Uber platform, de aansprakelijkheid van Uber en de toepassing van het arbeidsrecht

Wat zijn tenslotte de gevolgen van deze arresten voor Uber zelf? Allereerst dient opgemerkt te worden dat, ondanks deze arresten, de lidstaten niet helemaal vrij

zijn om de activiteiten van Uber te reguleren. Het Hof heeft immers enkel geoordeeld dat reglementering van vervoersdiensten zoals UberPop niet getoetst dient te worden aan het vrij verkeer van diensten. In het *Yellow Cab* arrest van 2010 oordeelde het Hof echter dat de regels over de vrijheid van vestiging (artikel 49 e.v. VWEU) wel van toepassing zijn op vervoersdiensten en dat het vereisen van een vergunning voor dergelijke diensten een beperking op die vrijheid uitmaakt ³⁰. De voorzitter van de rechtbank van koophandel van Brussel oordeelde daarom twee jaar geleden dat de Vlaamse taxireglementering een beperking was van Uber's vrijheid van vestiging ³¹ en, meer recent, dat niet aangetoond was dat die beperking gerechtvaardigd was door redenen van algemeen belang ³².

Heeft het arrest vervolgens implicaties voor de aansprakelijkheid van het platform ten aanzien van gebruikers? Als Uber inderdaad aanzien kan worden als de leverancier van de vervoerdienst, is het dan bijvoorbeeld ook aansprakelijk als er een ongeval gebeurt met een wagen die via Uber geboekt wordt? Dat zou natuurlijk een bijzonder zware dobber zijn voor het business model van Uber. Daarbij valt op te merken dat Uber de UberPopdienst in de meeste Europese landen niet meer aanbiedt. In Brussel bijvoorbeeld, waar Uber UberPop begin 2014 lanceerde, werd de dienst enkele maanden later al verboden door de Brusselse rechter ³³. Daarop rolde Uber in Brussel UberX uit, dat in plaats van niet-professionele chauffeurs, gebruik maakt van professionele chauffeurs die een vergunning voor personenvervoer hebben ³⁴ – en dus ook de bijhorende verzekering. Op die manier paste Uber haar diensten aan aan het reglementaire kader van toepassing op taxi's en privaat personenvervoer. In die omstandigheden lijkt het onnodig om Uber zelf ook als vervoerder te aanzien en bijvoorbeeld te laten delen in de aansprakelijkheid voor een ongeval.

Sommige commentatoren grepen het *Uber Spanje* arrest ook al aan om te eisen dat alle Uber chauffeurs werknemers worden in plaats van zelfstandigen ³⁵, maar die eis lijkt uit de lucht gegrepen. Advocaat-Generaal Szpunar zei daarover in zijn conclusie in *Uber Spanje* al: *“Dit betekent echter niet dat de chauffeurs van Uber noodzakelijkerwijs als werknemers moeten worden beschouwd. Deze vennootschap kan haar prestaties heel wel leveren door zelfstandige ondernemers in te zetten die namens Uber als opdrachtnemers optreden”* ³⁶. Het arrest van het Hof van Justitie bevestigt dit niet expliciet, maar aangezien veel taxicentrales in Brussel ook chauffeurs inzetten die onder het statuut van zelfstandige werken, lijkt de regelgeving daar alleszins geen verandering van sociaal statuut te vereisen ³⁷.

Jan BLOCKX³⁸

¹ De Europese Commissie geeft een uitgebreide definitie in haar mededeling “Een Europese agenda voor de deeleconomie” COM(2016) 356 (2 juni 2016), <http://ec.europa.eu/DocsRoom/documents/16881>, maar die wordt door Advocaat-Generaal Szpunar in de conclusie bij één van de geannoteerde arresten omschreven als “zo ruim dat kan worden betwijfeld of zij bruikbaar is om op basis daarvan een activiteit te onderscheiden die zodanig gedifferentieerd is

dat het gerechtvaardigd is om op die juridisch op een bijzondere wijze te behandelen.” Zie concl. Adv.-Gen. 11 mei 2007, nr. C-434/15, ECLI:EU:C:2017:364, *Asociación Profesional Elite Taxi*, voetnoot 13.

² Zie voor een discussie hierover P.-J. Aerts, “Uber en autodelen” in M.E. Storme & F. Helsen (eds), *Innovatie en disruptie in het economisch recht*, Antwerpen, Intersentia, 2017, (217) 220-223.

³ Over de toepassing van de fiscale en sociale regels op de deeleconomie is bijzonder veel geschreven: het gaat deze bijdrage te buiten om daar hier een opsomming van te geven. De federale overheid heeft ook een bijzonder fiscaal regime gecreëerd voor de deeleconomie bij de programmawet van 1 juli 2016, *BS* 4 juli 2016, 40.970. Sociaalrechtelijk heeft de beroering over het statuut van de leverancier van diensten in de deeleconomie geleid tot een gezamenlijk rapport van de centrale raad voor het bedrijfsleven en de nationale arbeidsraad, “Diagnose van de sociale partners over digitalisering en deeleconomie – Uitvoering van het Interprofessioneel Akkoord 2017-2018” <http://www.cnt-nar.be/RAPPORT/rapport-107-NL.pdf>, met name p. 62-84. Consumentenrechtelijke kwesties worden onder andere besproken in E. Terryn, “De consument en de elektronische handel”, *DCCR* 2013/3-4, (179) 183-184 en B. Margraff en G. Rue, “Les plateformes de l’économie collaborative : aspects commerciaux, responsabilité, protection du consommateur et concurrence” in C. Candito, P. Cauwert *et al.*, *Aspects juridiques de l’économie collaborative*, Limal, Anthemis, 2017, 77-126.

⁴ Zie onder andere V. Hatzopoulos en S. Roma, “Caring for sharing? The collaborative economy under EU law”, *Common Market Law Review* 2017, 81 en P. Van Cleynenbreugel, “Le droit de l’Union européenne face à l’économie collaborative”, *Revue Trimestrielle de Droit Européen* 2017, 697.

⁵ In België is de regelgeving hieromtrent een gewestbevoegdheid. Zie de Brusselse ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, *BS* 1 juni 1995, 15.510, het Vlaamse decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg, *BS* 21 augustus 2001, 27.981 en het Waalse décret du 18 octobre 2007 relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur, *BS* 20 november 2007, 58.077.

⁶ Zie artikel 3 van Richtlijn 2000/31/EG van het Europees Parlement en de Raad van 8 juni 2000 betreffende bepaalde juridische aspecten van de diensten van de informatiemaatschappij, met name de elektronische handel, in de interne markt (“Richtlijn inzake elektronische handel”), *Pb.L.* 17 juli 2000, afl. 178, 1.

⁷ Zie met name artikel 16 en artikel 2 c) van Richtlijn 2006/123/EG van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2006 betreffende diensten op de interne markt (“Dienstenrichtlijn”), *Pb.L.* 27 december 2006, afl. 376, 36.

⁸ HvJ 10 april 2018, nr. C-320/16, ECLI:EU:C:2018:221, *Uber France*, r.o. 8.

⁹ Zoals vereist door artikel 8 van Richtlijn 98/34/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij, *Pb.L.* 21 juli 1998, afl. 204, 37, zoals gewijzigd door Richtlijn 98/48/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 juli 1998 tot wijziging van Richtlijn 98/34/EG betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften, *Pb.L.* 5 augustus 1998, afl. 217, 18.

¹⁰ HvJ (Besch.) 27 oktober 2016, nr. C-526/15, ECLI:EU:C:2016:830, *Uber Belgium*.

¹¹ Concl. Adv.-Gen. 11 mei 2007, nr. C-434/15, ECLI:EU:C:2017:364, *Asociación Profesional Elite Taxi* en concl. Adv.-Gen. 4 juli 2017, nr. C-320/16, ECLI:EU:C:2017:511, *Uber France*. In die laatste verwijst de Advocaat-Generaal grotendeels naar zijn conclusies in de Spaanse zaak die hij slechts op twee punten aanvult.

¹² Of preciezer: een maximumtarief, maar zoals Advocaat-Generaal Szpunar opmerkt in zijn conclusie, is het onwaarschijnlijk dat een chauffeur een lager bedrag zou aanrekenen: zie concl. Adv.-Gen. 11 mei 2007, nr. C-434/15, ECLI:EU:C:2017:364, *Asociación Profesional Elite Taxi*, r.o. 50.

¹³ HvJ 20 december 2017, nr. C-434/15, ECLI:EU:C:2017:981, *Asociación Profesional Elite Taxi*, r.o. 39. Zie ook concl. Adv.-Gen. 11 mei 2007, nr. C-434/15, ECLI:EU:C:2017:364, *Asociación Profesional*

Elite Taxi, r.o. 44-53.

¹⁴ HvJ 20 december 2017, nr. C-434/15, ECLI:EU:C:2017:981, *Asociación Profesional Elite Taxi*, r.o. 40. Zie ook HvJ 10 april 2018, nr. C-320/16, ECLI:EU:C:2018:221, *Uber France*, r.o. 22.

¹⁵ Concl. Adv.-Gen. 11 mei 2007, nr. C-434/15, ECLI:EU:C:2017:364, *Asociación Profesional Elite Taxi*, r.o. 33.

¹⁶ *Ibidem*, r.o. 64.

¹⁷ *Ibidem*, r.o. 59-60.

¹⁸ Zie artikel 2 a) van Richtlijn inzake elektronische handel, dat verwijst naar de definitie in artikel 1, 2) van Richtlijn 98/34/EG van het Europees Parlement en de Raad van 22 juni 1998 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften, *Pb.L.* 21 juli 1998, afl. 204, 37, zoals gewijzigd bij Richtlijn 98/48/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 juli 1998 tot wijziging van Richtlijn 98/34/EG betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften, *Pb.L.* 5 augustus 1998, afl. 217, 18.

¹⁹ HvJ 2 december 2010, nr. C-108/09, ECLI:EU:C:2010:725, *Ker-Optika*, r.o. 24-25.

²⁰ Het volgt hierbij de visie van V. Hatzopoulos en S. Roma, "Caring for sharing? The collaborative economy under EU law", *Common Market Law Review* 81 2017, met name 97, waarnaar verwezen wordt in concl. Adv.-Gen. 11 mei 2007, nr. C-434/15, ECLI:EU:C:2017:364, *Asociación Profesional Elite Taxi*, voetnoot 13. Toch blijft deze visie op gespannen voet staan met de aanpak van het Hof in *Ker-Optika*.

²¹ HvJ 2 december 2010, nr. C-108/09, ECLI:EU:C:2010:725, *Ker-Optika*, r.o. 29.

²² HvJ 4 mei 2017, nr. C-339/15, ECLI:EU:C:2017:335, *Vanderborght*.

²³ Concl. Adv.-Gen. 4 juli 2017, nr. C-320/16, ECLI:EU:C:2017:511, *Uber France*, r.o. 18-21.

²⁴ Artikel 8, §1 van de Richtlijn inzake elektronische handel.

²⁵ Concl. Adv.-Gen. 4 juli 2017, nr. C-320/16, ECLI:EU:C:2017:511, *Uber France*, r.o. 18-21.

²⁶ *Ibidem*, r.o. 22.

²⁷ Advocaat-Generaal Szpunar verwijst daarbij naar clausules die bepalen dat bijvoorbeeld hotels geen betere prijzen mogen aanbieden op andere platforms: concl. Adv.-Gen. 11 mei 2007, nr. C-434/15, ECLI:EU:C:2017:364, *Asociación Profesional Elite Taxi*, voetnoot 22.

²⁸ Een element dat doorslaggevend is voor D. Geradin, "Online intermediation platforms and free trade principles – some reflections on the *Uber* preliminary ruling case" in A. Ortiz (ed.), *Internet competition & regulation of online platforms*, Competition Policy International 2016, <https://www.competitionpolicyinternational.com/wp-content/uploads/2016/05/INTERNET-COMPETITION-LIBRO.pdf>, 119; met name 126 om te betwisten dat UberPop een vervoersdienst is.

²⁹ Zie Europese Commissie, "Een Europese agenda voor de deeleconomie" COM(2016) 356 (2 juni 2016), <http://ec.europa.eu/DocsRoom/documents/16881>, p. 7.

³⁰ HvJ 20 december 2010, nr. C-338/09, ECLI:EU:C:2010:814, *Yellow Cab*, r.o. 33 en 45.

³¹ Vz. Koophandel Brussel 9 juni 2016.

³² Vz. Koophandel Brussel 13 februari 2017.

³³ Vz. Koophandel Brussel 31 maart 2014. Grotendeels bevestigd na verzet door Vz. Koophandel Brussel 23 september 2015.

³⁴ Op basis van artikel 16 e.v. van de Brussels ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, *BS* 1 juni 1995, 15.510.

³⁵ Dat was de interpretatie van ACV-Transcom zoals weergegeven in “Uber is geen bemiddelaar, maar vervoersbedrijf” *De Standaard* 21 december 2017.

³⁶ Concl. Adv.-Gen. 11 mei 2007, nr. C-434/15, ECLI:EU:C:2017:364, *Asociación Profesional Elite Taxi*, r.o. 54.

³⁷ Ook voor de Deliveroo koeriers die niet tevreden zijn met de beslissing van Deliveroo om alle koeriers onder het zelfstandigenstatuut te laten werken in plaats van als werknemers (zie “Deliveroo werkt niet meer met ‘koeriers in loondienst’” *De Tijd* 25 oktober 2017), biedt dit arrest dus geen uitkomst. Intussen heeft de Administratieve Commissie ter regeling van de Arbeidsrelatie bij beslissing van 23 februari 2018 de relatie tussen Deliveroo en zijn koeriers echter als een arbeidsrelatie gekwalificeerd. Zie commissiearbeidsrelaties. belgium.be/docs/dossier-116-fr.pdf.

³⁸ Mandaatassistent aan de Universiteit Antwerpen (Onderzoeksgroep Onderneming & Recht). Met dank aan prof. Straetmans en de anonieme reviewers voor hun gewaardeerde opmerkingen