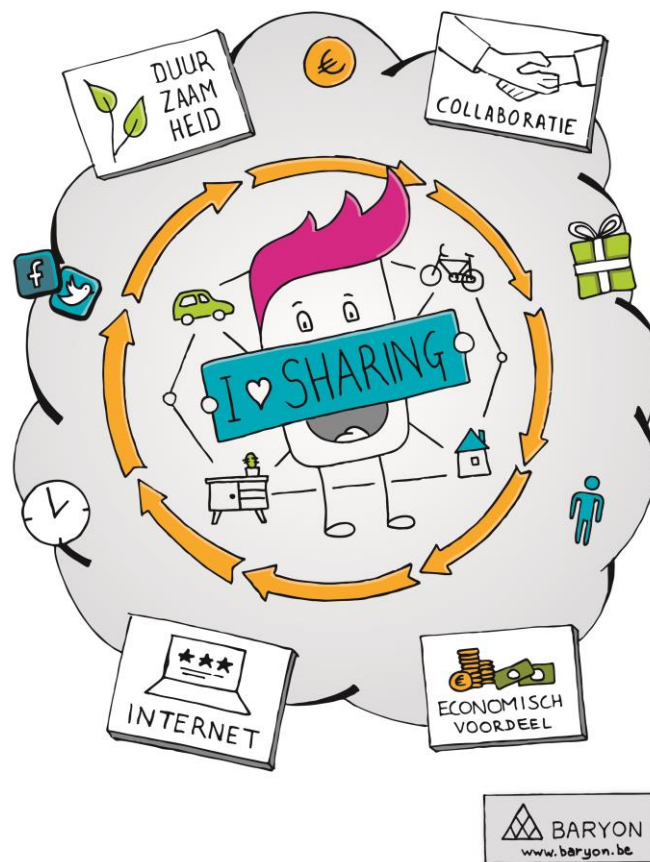


## The Sharing Economy

### Over platformen en mobiliteit: een juridisch overzicht



Opdrachtgeefster: Franssen Vicky  
ODC Entrepreneurship 3.0 AHS  
Begeleider: De Bruyn Wim  
Academiejaar: 2016-2017

Eindproject voorgedragen door:  
Risack Lorenzo,  
Decock Ellen,  
Messany Dean,  
Standaert Leen,  
Vandenberghe Natasja

Tot het behalen van het diploma Bachelor in  
het Bedrijfsmanagement: Rechtspraktijk

# **The Sharing Economy**

## **Over platformen en mobiliteit: een juridisch overzicht**

**2016-2017**

Risack Lorenzo

Decock Ellen

Messany Dean

Standaert Leen

Vandenberghe Natasja

In opdracht van Vicky Franssen<sup>1</sup>

voor het ODC Entrepreneurship 3.0 aan de Arteveldehogeschool

---

<sup>1</sup> In het kader van het PWO 'The Sharing Personality' (16-17): Franssen Vicky, Bonne Karijn, Malfliet Nicky & De Maeyer Christel

De algemene voorwaarden en wetteksten werden gecoördineerd tot 21 december 2016

Arteveldehogeschool, Opleiding Bedrijfsmanagement — Rechtspraktijk, Voetweg 66, 9000 Gent  
Opdrachtgeefster: Franssen Vicky — Begeleider: De Bruyn Wim — Academiejaar: 2016-2017  
Tot het behalen van het diploma Bachelor in het Bedrijfsmanagement: Rechtspraktijk

## WOORD VOORAF

Deze bachelorproef vormt het hoogtepunt van onze opleiding rechtspraak. Wij hebben de afgelopen maanden de kans gekregen om ons te verdiepen in de boeiende wereld van de ‘*sharing economy*’. Deze *sharing economy* is recent steeds vaker in de media verschenen en aldus een uiterst actueel thema. De juridische problematiek van platformen zoals Uber blijft politieke kringen en belangengroepen steeds opnieuw beroeren. De disruptieve gevolgen van de deeleconomie op de markt van personenvervoer vallen dan ook niet te miskennen. Met ons onderzoek poogden wij niet enkel deze juridische problematiek bloot te leggen, maar bovendien ook gepaste oplossingen aan te reiken in de vorm van gerichte aanbevelingen. Onze handige brochure moet de gebruikers op zijn minst correct informeren, iets waar tot op heden nog te weinig aandacht aan werd geschonken door de wetgever.

In de periode van september tot januari hebben wij het voorrecht gekregen om ons in deze thematiek te verdiepen en wij hebben dit dan ook met volle overtuiging gedaan. Het onderwerp en de aangaande problematiek inspireerde ons om het maximale uit ons onderzoek te halen. Ons onderzoek, onze kennis en de aangeboden visies van ervaringsdeskundigen zorgden voor een genuanceerd beeld binnen dit deeldomein. Met alle plezier leggen wij jullie dan ook de resultaten van ons harde werk voor.

Bij het schrijven van dit voorwoord willen wij bovendien graag een woord van dank neerschrijven voor de personen die ons doorheen dit langdurig proces geholpen hebben.

Allereerst willen wij graag onze uiterste dank uiten aan onze coach en inspirator W. De Bruyn. Hij stond altijd paraat om ons bij te sturen waar nodig en de mogelijke hiaten in ons onderzoek op te vullen. Zonder zijn advies en zijn klare kijk op de zaken zouden wij nooit de resultaten gehaald hebben die wij vandaag aan u kunnen voorleggen.

Daarnaast willen wij ook graag een dankwoord richten aan onze opdrachtgeefster V. Franssen. Zij heeft doorheen dit druk proces de tijd genomen om onze vragen te beantwoorden en ons te sturen naar de best mogelijke resultaten. Zonder haar hadden we nooit de moed en het doorzettingsvermogen bijeen kunnen rapen om alle obstakels onderweg steeds opnieuw te overwinnen.

Bovendien willen wij ook alle *interviewees* bedanken die hebben deelgenomen aan dit onderzoek. Zij waren zo attent om zich te laten interviewen en onze vragen zo uitgebreid mogelijk te beantwoorden. Deze ervaringsdeskundigen en experts ter zake zorgden voor het fundament waarop deze bachelorproef gebouwd werd en krijgen als dusdanig een vermelding in onze colofon.

Eindigen willen we doen met een woord van dank naar onze familie en vrienden. Zij waren er steeds om ons te steunen tijdens deze maanden van hard werk en dit alles om onze opleiding met de grootste zorg te kunnen beëindigen.

Gent, 19 januari 2017,  
Dean Messany  
Ellen Decock  
Leen Standaert  
Lorenzo Risack  
Natasja Vandeberghe

*Bachelor in het Bedrijfsmanagement,  
Afstudeerrichting Rechtspraak  
Arteveldehogeschool, Gent*

## ABSTRACT

De juridische situatie aangaande de deeleconomie in een enkel onderzoek samenvatten is onbegonnen werk. Het is een kluwen van ongedefinieerde begrippen en tegenstrijdige uitspraken, waarbij de rechtspraak dan weer met een lantaarn te zoeken is. Alleen al het komen tot een definitie die in al haar aspecten recht doet aan de deeleconomie is al een heel karwei, maar komt men over de hond, dan komt men over de staart. Dit onderzoek start dan ook met een **uitgebreide afbakening** van het begrip ‘*Sharing Economy*’ en een **concrete definitie**, gebruikt voor de verdere kwalificatie van de mogelijke platformen.

De keuze ging in het bijzonder naar een **beperkende aanpak**, waarbij de focus lag op de mobiliteitssector in het bijzonder. *Ab uno disce omnes*, leer uit één allen kennen. Hiervoor werden **vier verschillende platformen** (BlaBlaCar, uberPOOL, Drivy en CarAmigo) en **twee particuliere initiatieven** (het uitlenen en de groepsaankoop van een wagen) in al hun details uitgespit en was er ook de nodige aandacht voor het huidig en toekomstig (Programmawet van 1 juli 2016) fiscaal kader. Voor ieder platform werd onderzoek gedaan naar de toepasselijke wetgeving, de geldigheid van de algemene voorwaarden, de juridische consequenties, de juridische kwalificatie en de praktische consequenties voor de gebruikers. Dat zowel het **juridisch, fiscaal als verzekeringstechnisch kader onvoldoende aangepast** is aan dit specifiek deeleconomisch aspect moge hoe dan ook duidelijk zijn en komt bij iedere bespreking meermaals aan bod. Ook uit de **steekproeven** aangaande de aanbiedingen op twee platformen (BlaBlaCar en Drivy) valt dit duidelijk te concluderen.

Dit werk werd zo objectief mogelijk geschreven, doch hier en daar met een kritische en onderbouwde noot. Om die reden moest de nodige externe feedback in dit werk geïntegreerd worden. In de praktijk resulterende in **interviews** bij zowel vakexperts als bij de aangehaalde en soms bekritiseerde platformen. *Audiatur et altera pars*, ook de tegenpartij worde gehoord. Enkel op die manier kon tot een **genuanceerd beeld** gekomen worden. Het resultaat werd niet enkel bijgestuurd op basis van deze interviews, maar bovendien werden ook citaten opgenomen om een en ander te nuanceren of te onderbouwen.

Voorgaande stappen resulteerden in een grondig, doch juridisch zwaar geheel. Een vertaling voor de niet-juridisch geschoolde leek drong zich inderdaad op. Praktisch werd dit gedaan door telkens een **vraag-en-antwoordronde** op te nemen, deze te bundelen in een handig overzicht en bij ieder onderdeel een begrijpelijke conclusie uit te schrijven. Bovendien werden ook **voorbeeldovereenkomsten** opgenomen en werd alles gegoten in een voortreffelijke en begrijpbare **brochure**.

Eindigen werd uitdrukkelijk niet gedaan met andermaal een zware en kritische conclusie. Niet alleen zou dat opnieuw weinig toegankelijk zijn voor de leek, maar bovendien is dat ook niet waar er echt praktisch nood naar is. De deeleconomie is inderdaad vertrokken vanuit een kritische noot op het huidig economisch model, maar meer dan dat is het een omzetting van die kritiek in een nieuwe of andere manier van handelen. *Hic spinas colligit, ile rosas*; de een verzamelt doornen, de ander rozen. Die visie is ook hier gehanteerd en daarom werd er afgesloten met praktische aanbevelingen voor een Vlaanderen vol delers. Deze **zeven praktische aanbevelingen** zijn zeer toegankelijk geschreven en aan een **externe expert voorgelegd**. In feite is het inderdaad de conclusie van dit onderzoek, maar dan vertaald volgens de praktische noden in de deeleconomie.

Tot slot zijn de auteurs van dit onderzoek niet te beroerd om hun eigen **tekortkomingen** aan te halen. *Nemo tenetur ad imposibile*, niemand is immers gehouden tot het onmogelijke. Dit onderzoek laat inderdaad ruimte voor verdere verfijning. Vooral op verzekeringstechnisch vlak is dit onderzoek nogal summier te noemen. Het is dan ook verder uitkijken tot iemand het aandurft om als een meteoriet in te slaan op de verzekeringswereld vol dinosaurussen.

## EXECUTIVE SUMMARY

Summarizing the legal situation of the sharing economy in one single analysis is an impossible task. It is a tangled web of undefined notions and contradictory statements in which jurisprudence is hard to find. Fully defining the sharing economy alone is already quite a challenge - but once the biggest obstacles have been conquered, all that remains comes naturally. Therefore, this research starts with an **extensive delineation** of the term ‘*Sharing Economy*’ and a **concrete definition**, used for the further qualification of the treated platforms.

A restrictive approach with the emphasis on the mobility sector in particular was needed. *Ab uno disce omnes*: from one, learn all. **Four different platforms** (BlaBlaCar, uberPOOL, Drivy and CarAmigo) and **two private initiatives** (lending a car and the group purchase of a car) were examined in detail, and the appropriate attention was paid to the present and future tax framework. For every platform the applicable legislation, the legality of the general conditions, the legal consequences, the legal qualification and the practical consequences for the users were examined. Both the **legislative, fiscal and insurance framework** are **inadequately adapted** to the sharing economy. These matters are discussed repeatedly in this research and are confirmed by two data samples.

This paper was written as unbiased as possible, on the other hand a critical spirit was maintained. That’s why the necessary feedback had to be integrated into this work. Practically, this resulted in **interviews** with both specialists and the above-mentioned, sometimes criticized, platforms. *Audiat et altera pars*: let the other side be heard as well. Only by doing so, an **objective judgment** could be obtained. The result was adjusted by the interviews and quotations were implemented to refine or substantiate our vision.

These steps resulted in a comprehensive but legally complex repertoire. Indeed, a translation was needed for the layman who is not familiar with such legal concepts. Practically, this was achieved by using a **question and answer format**, bringing them together in a user-friendly overview and drawing a clear conclusion for each section. Furthermore, **exemplary contracts** have been incorporated, supporting citations have been added and all this has been compiled in an excellent and easily understandable **brochure**.

Not drawing a weighty and critical conclusion once more was a deliberate choice. Not only this would have been once again largely inaccessible for the layman, but furthermore there is no practical need for doing so. The starting point of the sharing economy is indeed a critical note on today’s economic model, but beyond this it is a transposition of this criticism into a new or different mode of operation. *Hic spinas colligit, ille rosas*: one collects thorns, another roses. Keeping this in mind, concluding with practical recommendations was a logical choice. These seven practical recommendations have been accessibly written and subjected to an extensive and external critical approach.

Finally the authors of this study were not afraid to cite their own shortcomings. *Nemo tenetur ad impossibile*, after all nobody is bound to do the impossible. This study allows scope for further refinement and can be called limited mainly regarding the insurance matters. It is therefore necessary to wait for someone to scrupulously tackle the hibernating insurance sector.

# INHOUDSOPGAVE

|   |           |
|---|-----------|
| Woord Vooraf .....  | 3         |
| Abstract .....  | 4         |
| Executive summary .....   | 5         |
| Inhoudsopgave .....   | 6         |
| Figurenlijst .....  | 10        |
| Inleiding .....   | 11        |
| <b>1. The Sharing Economy: what's in a name? .....</b>                              | <b>12</b> |
| 1.1. <i>Begrip</i> .....  | 12        |
| 1.1.1. De deeleconomie deelt geen eigen visie .....                                 | 13        |
| 1.1.2. Definitie .....  | 16        |
| 1.2. <i>Kenmerken van de deeleconomie</i> .....                                     | 16        |
| 1.3. <i>Het ecosysteem van de sharing economy</i> .....                             | 17        |
| 1.4. <i>De rol van platformen in de sharing economy</i> .....                       | 17        |
| <b>2. Platformen en diensten .....</b>  | <b>18</b> |
| 2.1. <i>BlaBlaCar</i> .....   | 18        |
| 2.1.1. Beschrijving .....   | 18        |
| 2.1.2. Kritische bespreking van de algemene voorwaarden .....                       | 19        |
| 2.1.3. Juridische kwalificatie en toepasselijke wetgeving .....                     | 32        |
| 2.1.4. Enkele praktische vragen .....   | 33        |
| 2.1.5. Conclusie .....  | 37        |
| 2.2. <i>Uber(POOL)</i> .....  | 38        |
| 2.2.1. Omschrijving .....   | 38        |
| 2.2.2. Kritische bespreking van de Algemene Voorwaarden .....                       | 40        |
| 2.2.3. Juridische kwalificatie van de overeenkomst .....                            | 52        |
| 2.2.4. Enkele praktische vragen .....   | 53        |
| 2.2.5. Conclusie .....  | 54        |
| 2.3. <i>Drivy</i> .....   | 55        |
| 2.3.1. Beschrijving .....   | 55        |
| 2.3.2. Kritische bespreking van de Algemene voorwaarden .....                       | 56        |
| 2.3.3. Juridische kwalificatie van de overeenkomst en toepasselijke wetgeving ..... | 77        |
| 2.3.4. Enkele praktische vragen .....   | 79        |
| 2.3.5. Conclusie .....  | 81        |
| 2.4. <i>CarAmigo</i> .....  | 82        |
| 2.4.1. Beschrijving .....   | 82        |
| 2.4.2. Kritische bespreking algemene voorwaarden .....                              | 83        |
| 2.4.3. Juridische kwalificatie van de overeenkomst .....                            | 89        |
| 2.4.4. Enkele praktische vragen .....   | 89        |
| 2.4.5. Conclusie .....  | 90        |
| 2.5. <i>Het (gratis) uitlenen van een wagen</i> .....                               | 90        |

|  |            |
|--|------------|
| 2.5.1 Wetgevend kader .....  | 90         |
| 2.5.2. Risico's .....  | 92         |
| 2.5.3. Enkele praktische vragen .....                                  | 97         |
| 2.5.4. Conclusie .....   | 98         |
| 2.6. Groepsaankoop van een wagen .....                                 | 99         |
| 2.6.1. Wetgevend kader .....   | 99         |
| 2.6.2. Op te nemen afspraken in de groepsgebruikersovereenkomst.....   | 101        |
| 2.6.3. Groepsaankoop en de verzekering.....                            | 102        |
| 2.6.4. Enkele praktische vragen.....                                   | 104        |
| 2.6.5. Conclusie.....  | 105        |
| <b>3. Fiscale regelgeving en de programmawet van 1 juli 2016 .....</b> | <b>106</b> |
| 3.1. Aanleiding van de nieuwe wet .....                                | 106        |
| 3.2. Doelstelling van de wetgever .....                                | 106        |
| 3.3. Wat houdt de nieuwe wet in? .....                                 | 107        |
| 3.4. Inhoudelijke bespreking.....                                      | 108        |
| 3.4.1. Fiscaal: Inkomstenbelasting.....                                | 108        |
| 3.4.2. Fiscaal: belasting op toegevoegde waarde .....                  | 113        |
| 3.4.3. Sociale zekerheid .....   | 115        |
| 3.5. Toepassing binnen de mobiliteitssector .....                      | 116        |
| 3.5.1. Verlenen van chauffeurdiensten .....                            | 116        |
| 3.5.2. Uitlenen van je auto tegen betaling .....                       | 118        |
| 3.6. Kritische noot.....   | 120        |
| 3.7. Enkele praktische vragen.....                                     | 122        |
| 3.8. Conclusie.....  | 124        |
| <b>4. Aanbevelingen voor een Vlaanderen vol autodelers .....</b>       | <b>125</b> |
| <b>Referentielijst .....</b>   | <b>128</b> |
| 1. <i>The Sharing Economy: What's in a name?</i> .....                 | 128        |
| Rechtsleer en literatuur .....   | 128        |
| 2. <i>Platformen en diensten</i> .....                                 | 129        |
| 2.1. <i>BlaBlaCar</i> .....  | 129        |
| Wetgeving.....   | 129        |
| Rechtspraak .....  | 130        |
| Rechtsleer en literatuur .....   | 131        |
| 2.2. <i>Uber(POOL)</i> .....   | 134        |
| Wetgeving.....   | 134        |
| Rechtspraak .....  | 135        |
| Rechtsleer en literatuur .....   | 135        |
| 2.3. <i>Drivy</i> .....  | 138        |
| Wetgeving.....   | 138        |
| Rechtspraak .....  | 139        |
| Rechtsleer en literatuur .....   | 139        |
| 2.4. <i>CarAmigo</i> .....   | 141        |



|  |            |
|--|------------|
| Wetgeving.....   | 141        |
| Rechtsleer en literatuur .....   | 141        |
| 2.5. <i>Het (gratis) uitlenen van een wagen</i> .....                  | 141        |
| Wetgeving.....   | 141        |
| Rechtspraak .....  | 142        |
| Rechtsleer en literatuur .....   | 143        |
| 2.6. <i>Groepsaankoop van een wagen</i> .....                          | 144        |
| Wetgeving.....   | 144        |
| Rechtspraak .....  | 144        |
| Rechtsleer en literatuur .....   | 144        |
| 3. <i>Fiscale regelgeving en de programmawet van 1 juli 2016</i> ..... | 145        |
| Wetgeving.....   | 145        |
| Rechtspraak .....  | 145        |
| Rechtsleer en literatuur .....   | 146        |
| 4. <i>Aanbevelingen voor een Vlaanderen vol delers</i> .....           | 148        |
| 5. <i>Bijlagen</i> .....   | 148        |
| Rechtsleer en literatuur .....   | 148        |
| <b>Bijlagen</b> .....  | <b>149</b> |
| <b>Bijlage 1: Bespreking prijzenonderzoek BlaBlaCar</b> .....          | <b>150</b> |
| Reden van dit onderzoek .....  | 150        |
| Werkwijze van dit onderzoek .....                                      | 150        |
| Bespreking resultaten .....  | 152        |
| <b>Bijlage 2: Overeenkomst Bruikleen auto</b> .....                    | <b>155</b> |
| <b>Bijlage 3: Groepsgebruikersovereenkomst</b> .....                   | <b>156</b> |
| <b>Bijlage 4: Interviews</b> .....                                     | <b>165</b> |
| <i>Interview 1</i> .....   | 166        |
| <i>Interview 2</i> .....   | 167        |
| <i>Interview 3</i> .....   | 168        |
| <i>Interview 4</i> .....   | 169        |
| <i>Interview 5</i> .....   | 170        |
| <i>Interview 6</i> .....   | 171        |
| <i>Interview 7</i> .....   | 172        |
| <b>Bijlage 5: Steekproef Drivy</b> .....                               | <b>173</b> |
| Reden van dit onderzoek .....  | 173        |
| Werkwijze van dit onderzoek .....                                      | 173        |
| Conclusie.....   | 175        |
| <b>Bijlage 6: Verantwoording quoteringen brochure</b> .....            | <b>179</b> |
| <b>Behandelde praktische vragen</b> .....                              | <b>180</b> |
| <b>Colofon</b> .....   | <b>183</b> |
| <i>Interviewees</i> .....  | 184        |



## FIGURENLIJST

|  |     |
|--|-----|
| Figuur 1. Logo (BlaBlaCar)   | 18  |
| Figuur 2. Maximale prijs (BlaBlaCar)   | 25  |
| Figuur 3. Logo (uberPOOL)  | 40  |
| Figuur 4. Logo (Drivy)   | 55  |
| Figuur 5. Aanbevolen korting (Drivy)   | 60  |
| Figuur 6. Aanbevolen korting (CarAmigo)  | 60  |
| Figuur 7. Voertuigcategorieën (Drivy)  | 65  |
| Figuur 8. Logo (CarAmigo)  | 82  |
| Figuur 9. Inkomsten simulator (CarAmigo)   | 87  |
| Figuur 10. Ritaanbieding (BlaBlaCar)   | 152 |
| Figuur 11. Verwerking ritaanbieding (BlaBlaCar)                                      | 153 |
| Figuur 12. Berekening kilometerafstand tussen twee plaatsen (BlaBlaCar)              | 154 |
| Figuur 13. Gemiddeld aantal passagiers (BlaBlaCar)                                   | 154 |
| Figuur 14. Gemiddelde kilometerprijs per passagier (BlaBlaCar)                       | 155 |
| Figuur 15. Gemiddelde prijs indien volzet (BlaBlaCar)                                | 155 |
| Figuur 16. Afwijking van de aangeraden prijs (BlaBlaCar).                            | 156 |
| Figuur 17. Overschrijding fiscale grens (BlaBlaCar)                                  | 156 |
| Figuur 18. Beschikbare voertuigen zoekopdracht (Drivy)                               | 223 |
| Figuur 19. Schermafbeelding aanbieding (Drivy)                                       | 224 |
| Figuur 20. Aanbieders volgens geslacht (Drivy)                                       | 225 |
| Figuur 21. Aantal professionelen en particulieren per regio (Drivy)                  | 226 |
| Figuur 22. Gemiddelde huurprijs bij particuliere en professionele aanbieders (Drivy) | 227 |
| Figuur 23. Gemiddelde huurprijs per regio (Drivy)                                    | 227 |
| Figuur 24. Gemiddelde huurprijs per automerk (Drivy)                                 | 228 |

## INLEIDING

De deeleconomie is aan een sterke opmars bezig. Technologie en innovatie komen zoals wel vaker hand in hand. Mensen zijn in staat om sneller met elkaar te communiceren en delen wordt opnieuw een stuk makkelijker. Via deelplatformen kunnen onbenutte goederen en diensten steeds makkelijker ter beschikking gesteld worden. Bezit wordt zo steeds minder belangrijk, benuttigen daarentegen wordt de essentie van het hele verhaal. We zouden kunnen stellen dat een geheel nieuw economisch model is geboren, maar dat zou de geschiedenis van de mensheid andermaal oneer aandoen.

Hoewel delen niet meer uit ons menselijk bestaan valt weg te denken, is het zeker niet ongecompliceerd te noemen. Er bestaan verschillende vormen van delen, van gratis uitlenen tot delen in de kosten – de deeleconomie is duidelijk een breed begrip. Een omschrijving van dit begrip drong zich inderdaad op.

Dat deze ontwikkeling haaks staat op het kapitalistisch model, waarbij geldgewin heel vaak de motor is van vooruitgang, moge duidelijk zijn. Veel gevestigde bedrijven voelen de hete adem van de deeleconomie en zijn disruptieve werking. Daarnaast zijn er ook heel wat critici die menen dat delen gebruikt wordt om nieuwe kapitalistische winstmodellen te verbloemen.

Wat er ook van moge zijn, bij aanvang van dit onderzoek was nog maar weinig geschreven omtrent het juridisch kader en de aangaande problematiek. Wetgevende initiatieven beperken zich tot het fiscale, andermaal een weerslag van het kapitalistisch model waarin we vandaag de dag vertoeven. Rechtspraak is evenmin te vinden. Een onderzoek drong zich inderdaad op.

Dit onderzoek richt zich in het bijzonder op de **mobilitéitssector**. Het voornaamste doel was het juridisch kluwen van particulier delen en deelplatformen binnen de mobiliteitssector uitbundig te onderzoeken, te vergelijken en hier een kritische houding bij aan te nemen. Vertrekkende vanuit een uitgebreide *deskresearch* werd overgegaan naar een analyse van de bestaande wetgeving en rechtspraak. Enkele platformen werden in hun meest minieme details en voorwaarden onder de loep genomen.

In de praktijk resulteerde bovenstaande in een uitgebreid vooronderzoek waarbij een en ander getoetst werd bij zes verschillende experts ter zake. Om dit onderzoek kracht bij te zetten werden er voor twee platformen een steekproef gehouden bij telkens 284 aanbieders. Deze steekproeven stellen ons niet enkel en alleen in staat om enkele fiscale problemen bloot te leggen, maar kunnen bovendien ook gebruikt worden bij een onderzoek naar de drijfveren van de gebruikers zelf. Hierop volgend werden praktische tips en adviezen uitgeschreven naar de wetgever en de betrokken actoren toe. Ook deze tips werden nogmaals voorgelegd bij een externe expert, bovenstaande om een zo genuanceerd en objectief mogelijk geheel te bekomen. In laatste instantie werd dit juridisch zwaar geheel vertaald naar lektaal in de vorm van een handige brochure voor de gebruikers, vragenrondes en praktisch geschreven conclusies.

Laat je meeslepen door de wondere wereld van het autodelen, een wereld vol nieuwe ontmoetingen, boordevol onverwachte juridische gevaren en een alziende fiscus die het delen op de voet wenst te volgen. Lees, deel en kom tot een climactisch hoogtepunt met de zeven handige tips voor een Vlaanderen vol autodelers. Een nieuwe wereld vol autodelen gaat voor jou open.

## 1. THE SHARING ECONOMY: WHAT'S IN A NAME?

Uber, Cambio, BlaBlaCar: wie kent het niet? Tot enkele jaren geleden dicteerden de grote vooraanstaande merken nog het gedrag van de consument. Zij die de markt in handen hadden leverden via gevestigde ketens. Zo was het eigenlijk al sinds James Watt met zijn stoommachine de industriële revolutie op gang stoomde. De *sharing economy* keert, *mutatis mutandis*, terug naar die vorige verhoudingen, maar dan anders. Met de nodige wijzigingen, want het zijn opnieuw grote platformen die deze vernieuwde economie in handen nemen. Beleidsmakers kunnen zich niet langer Oost-Indisch doof houden: de *sharing economy* is steeds meer een actueel thema geworden. Wij zetten, voorafgaand aan onze juridische bespreking, alles nog eens op een rij.

### 1.1. Begrip

Een definitie vinden die de volledige lading dekt is geen sinecure. Verschillende auteurs delen verschillende visies als het op de *sharing economy* aankomt<sup>2</sup>. Toch valt het steeds opnieuw te herleiden tot dezelfde ideeën en onderliggende waarden. Zo stellen **particulieren goederen en diensten ter beschikking aan anderen, al dan niet tegen betaling of wederdiensten. Dit kan zowel online als offline gebeuren, met of zonder inbegrip van platformen die vraag en aanbod samenbrengen.**

A. M. (Taxistop): “Wat is de *sharing economy* als je het breed of eng definieert? [...] Ik weet dat het enorm moeilijk is om de deeleconomie te definiëren.”<sup>3</sup>

Na een uitgebreide literatuurstudie verkozen wij om te vertrekken vanaf de definitie zoals aangegevoerd door R. BOTSMAN in samenspraak met SHARENL<sup>4</sup> en deze verder aan te vullen. R. BOTSMAN schrijft: “De deeleconomie bestaat uit economische systemen van decentrale netwerken en marktplaatsen die de waarde van onderbenutte goederen en diensten ontsluiten door vraag en aanbod direct bij elkaar te brengen waardoor traditionele institutionele tussenpersonen overbodig raken”. M. BÖCKMANN bevestigt deze definitie en vult aan dat het niet langer enkel en alleen hoeft te gaan om **onderbenutte** goederen of diensten. Platformen zoals Uber zijn niet gebaseerd op overschotten maar op geldgevoel. Het verklaren aan de hand van de overschotsamenleving volstaat niet<sup>5</sup>. Waar iedereen het wel over eens is, is dat het gaat om een *peer-to-peer* economisch model. Bovendien voegen sommige auteurs, naast **goederen en diensten**, nog een derde aspect toe, namelijk **belevissen**<sup>6</sup>. Wij stellen ons de vraag of het leveren van een belevissen niet gelijkstaat met het leveren van een dienst, maar tegenover deze stelling zullen ook andere auteurs weer kritisch staan<sup>7</sup>. Volledigheidshalve nemen we ook dit derde aspect op<sup>8</sup>. We gaan verder met de verschillende visies uit de vooraanstaande literatuur en proberen een allesomvattende definitie te vinden, waarbij we het kader scheppen waarbinnen ons later juridisch onderzoek zal plaatsvinden.

<sup>2</sup> Een en ander is ook omschreven onder 1.1.1. De deeleconomie deelt geen eigen visie.

<sup>3</sup> Het volledig uitgeschreven interview is niet opgenomen in dit dossier, wegens confidentialiteit, zie Bijlage 4

<sup>4</sup> Zoals verschenen in P. VAN DE GLIND en H. VAN SPRANG, *Share. Kansen en uitdagingen van de deeleconomie*. Antwerpen, Uitgeverij Business Contact, 2016, p. 15.

<sup>5</sup> M. BÖCKMANN, *The Shared Economy: It is time to start caring about sharing; value creating factors in the shared economy*, Twente, University of Twente, 2014.

<sup>6</sup> Zo ook bijvoorbeeld in X., “Research for tran committee – tourism and the sharing economy: challenges and opportunities for the EU”, *European parlement*, 2015, geraadpleegd op 28 september 2016, van [www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2015/563411/IPOL\\_STU\(2015\)563411\\_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2015/563411/IPOL_STU(2015)563411_EN.pdf).

<sup>7</sup> Zie bijvoorbeeld: J. H. GILLMORE en B. JOSEPH PINE, *The experience economy*, Boston, Harvard Business Press, 2011, p. 11.

<sup>8</sup> Zie daartoe 1.2. Kenmerken van de deeleconomie.

### 1.1.1. De deeleconomie deelt geen eigen visie<sup>9</sup>

Of toch niet als het op de noodzaak naar een wetgevend kader aankomt. Het feit dat er nog steeds grote onduidelijkheid is omtrent de term *sharing economy* helpt de zaak uiteraard ook niet vooruit. Een recente studie van ING Belgium toonde bijvoorbeeld aan dat slechts 24% van de Belgen, al dan niet rechtstreeks, weten wat de term *deeleconomie* inhoudt<sup>10</sup>. Een en ander wordt veroorzaakt door een grote onduidelijkheid omtrent de draagwijdte van dit begrip. Of zoals J. SCHOR het stelt<sup>11</sup>: “*Coming up with a solid definition of the sharing economy that reflects common usage is nearly impossible*”. Wij schetsen een kort overzicht van de drie grote stromingen in de literatuur die elk, vertrekkende van een eigen definitie en visie, de noodzaak naar een wetgevend kader uit de doeken doen.

#### 1.1.1.1. De beperkende C2C-visie

Volgens deze stroming is de deeleconomie gebaseerd op de particuliere wil tot delen. C2C staat hier centraal en de overheid moet enkel een **praktisch kader** scheppen maar ook niet meer dan dat. T. TRIBUNELLA omschrijft de deeleconomie dan ook als een peer-to-peereconomie gebaseerd op de menselijke wil tot delen binnen onze overschotsamenleving<sup>12</sup>. B. MATOFSKA omschrijft de deeleconomie eerder als een socio-economisch concept gebaseerd op de menselijke wil tot delen. Hij schrijft<sup>13</sup>: “*The sharing Economy is a social-economic ecosystem built around the sharing of human, physical and intellectual resources*”. Volgens K. FRENKEN staat delen centraal maar kan dit ook gebeuren tegen betaling. Hij bemerkt wel dat ook hier geen bedrijven bij betrokken kunnen zijn: het delen moet gebeuren tussen particulieren onderling. K. FRENKEN staat daarbij echter wel uitermate kritisch tegenover de stelling van T. TRIBUNELLA, die stelt dat de deeleconomie gebaseerd is op een overschotsamenleving. Hij haalt daarbij voorbeelden aan waarbinnen de deeleconomie fungeert als **doorgeefluik** zonder te spreken van overschotten<sup>14</sup>. Wat deze auteurs hoe dan ook wel gemeen hebben is dat ze van mening zijn dat er eigenlijk geen nood is, of slechts in uiterst beperkte mate, aan een wetgevend kader, vooral omdat volgens hen de *sharing economy* eerder een beperkt fenomeen is dat slechts op uiterst lokaal niveau fungeert. Deze visie vertrekt van een concept dat mensen bruggen willen bouwen in een samenleving waarbij men steeds vaker gelooft dat goede hekken ook goede burens maken. Onzes inziens is deze beperkende visie inderdaad het idee waarbinnen de deeleconomie ontstaan is, maar wij zijn ook voldoende realistisch om toe te geven dat dit al lang niet meer representatief is. De deeleconomie is langzaam overgegaan naar een economisch concept waarbij zowel particulieren (C2C) als platformen (B2C) economische perspectieven zien. De menselijke wil tot delen aanhalen als voornaamste oorzaak, zoals MATOFSKA regelmatig doet, is volgens ons niet langer toonaangevend.

Te bemerken is dat ook deze auteurs steeds vaker een meer gematigde stelling innemen. E. GORE stelde in een recent gepubliceerd artikel dan ook dat non-profits de deeleconomie zouden moeten

---

<sup>9</sup> Titel gedeeltelijk overgenomen uit R. BOTSMAAN, “The Sharing Economy Lacks A Shared Definition”, *Collaborative consumption*, geraadpleegd op 7 november 2016, van [www.collaborativeconsumption.com/2013/11/22/the-sharing-economy-lacks-a-shared-definition](http://www.collaborativeconsumption.com/2013/11/22/the-sharing-economy-lacks-a-shared-definition).

<sup>10</sup> A. BAERT, “Deeleconomie kent groot groeipotentieel in België”, *ING*, 2015, van <https://about.ing.be/Over-ING/Press-room/Press-article/Deeleconomie-kent-groot-groeipotentieel-in-Belgie-2.htm>.

<sup>11</sup> J. SCHOR, “Debating the Sharing Economy”, *A Great Transition Initiative Essay*, 2014, p. 3, geraadpleegd op 5 januari 2017, van [www.tellus.org/pub/Schor\\_Debating\\_the\\_Sharing\\_Economy.pdf](http://www.tellus.org/pub/Schor_Debating_the_Sharing_Economy.pdf).

<sup>12</sup> T. TRIBUNELLA en H. TRIBUNELLA, “Twenty questions on the sharing economy and mobile Apps”, *The CPA Journal* 2016, 07, p. 32-39.

<sup>13</sup> B. MATOFSKA, “What is the Sharing Economy?”, *The people who share*, geraadpleegd op 6 oktober 2016, van [www.thepeoplewhoshare.com/blog/what-is-the-sharing-economy](http://www.thepeoplewhoshare.com/blog/what-is-the-sharing-economy).

aansturen. Alhoewel hij dus pleit voor een niet-financieel aangestuurd concept, beseft ook hij dat er langzaam maar is gekomen aan online platformen en een vorm van regulering<sup>15</sup>. We kunnen deze visie samenvatten aan de hand van volgende stelling:

*“De deeleconomie is een peer-to-peereconomie gebaseerd op de menselijke wil tot delen en heeft weinig nood aan regulatie”.*

#### *1.1.1.2. De deeleconomie als alternatief economisch model*

Sommige auteurs menen dat de deeleconomie een breder concept inhoudt afwijkende van ons huidige kapitalistisch systeem. Voor hen is de deeleconomie eerder een **alternatief economisch model** dat gezien moet worden binnen een breder kader. R. DYAL-CHAND haalt aan dat het miskennen van die kracht van de deeleconomie de voornaamste reden is voor het falen van beleidsmakers en dat dit bovendien een wereldwijde trend inhoudt<sup>16</sup>. R. DYAL-CHAND stelt inderdaad vast dat ook Europese landen er niet in slagen om de deeleconomie te plaatsen binnen een sterk gecoördineerde kapitalistische markt. De situatie in Europa ligt volgens hem nog moeilijker dan elders in de wereld, omdat overheden er stevast blijven proberen om gevestigde sectoren en jobs te beschermen<sup>17</sup>. R. DYAL-CHAND besluit o.i. terecht dat een wettelijk kader en de regularisatie van de deeleconomie niet langer kan uitblijven. Hij uit daarbij zijn bezorgdheid dat al te veel wettelijke overheden te terughoudend zijn en vast blijven houden aan klassieke patronen, modellen en instituties<sup>18</sup>.

Binnen deze visie moeten we zeker ook het onderzoek van *Share the world's resources* (STWR) aanhalen<sup>19</sup>. Ook in dit onderzoek wordt de remmende houding van overheden, in tegenstelling tot de gewenste stimulerende attitudes, aangekaart. Zij omschrijven het als volgt: *“Rather than strengthening and scaling up the sharing economy on a national and global basis, for decades governments have pursued policies that undermine systems of social welfare and exacerbate poverty and inequality”*<sup>20</sup>. Volgens dit verslag moet de deeleconomie dan ook gezien worden als een allesomvattende visie op de economie. Zij zien de deeleconomie als een sociaal model waarbinnen de **overheid delen moet stimuleren** binnen een samenleving waar enkelen leven in overschot. De deeleconomie kan voor hen op lokaal niveau inderdaad bestaan uit alternatieven waarbij mensen overschotten uitwisselen, maar moet bovendien ook gezien worden binnen zijn internationale context. De deeleconomie moet zich zo ontwikkelen dat ook landen onderling delen en zo het huidige kapitalistisch systeem verwerpen<sup>21</sup>. Alhoewel deze allesomvattende visie o.i. te ver gaat en momenteel weinig realistisch is, voelden we ons verplicht deze volledigheidshalve alsook aan te halen.

---

<sup>14</sup> M. ZEIJLSTRA en R. VISSCHER, *Delen doe je zo – De deeleconomie in de praktijk*, Baarn, Forte, 2016, noot K.FRENKEN. Zo kan men bijvoorbeeld eten koken voor mindergegoeden, zonder dat men echt voedseloverschot had.

<sup>15</sup> E. GORE, “Nonprofits should lead the Sharing Economy”, *Stanford Social Innovation Review*, 2014, van [www.ssir.org/articles/entry/nonprofits\\_should\\_lead\\_the\\_sharing\\_economy](http://www.ssir.org/articles/entry/nonprofits_should_lead_the_sharing_economy); Vergelijk ook met 1.5. De rol van platformen in de sharing economy.

<sup>16</sup> R. DYAL-CHAND, “Regulating Sharing: The Sharing Economy as an Alternative Capitalist system”, *Tulane Law Review* 2015, vol. 90, nr. 2, p. 245.

<sup>17</sup> R. DYAL-CHAND, “Regulating Sharing: The Sharing Economy as an Alternative Capitalist system”, *Tulane Law Review* 2015, vol. 90, nr. 2, p. 285.

<sup>18</sup> R. DYAL-CHAND, “Regulating Sharing: The Sharing Economy as an Alternative Capitalist system”, *Tulane Law Review* 2015, vol. 90, nr. 2, p. 302.

<sup>19</sup> SHARE THE WORLD'S RESOURCES, *Financing the global sharing economy*, Londen, STWR, 2012.

<sup>20</sup> SHARE THE WORLD'S RESOURCES, *Financing the global sharing economy*, Londen, STWR, 2012, p. 6.

<sup>21</sup> SHARE THE WORLD'S RESOURCES, *Financing the global sharing economy*, Londen, STWR, 2012, p. 7, 16-18.

### 1.1.1.3. De gematigde visie

De gematigde visie plaatst de deeleconomie binnen een huidig perspectief en ziet zowel kansen als valstrikken. Het miskent de snelle groei van platformen zoals Airbnb en Uber niet<sup>22</sup>. De aanhangers van deze visie betreuren de negatieve publiciteit aangaande dergelijke platformen en hebben het over de noodzaak naar een nieuw engagement om de deeleconomie een wettelijk kader te geven binnen de huidige samenleving. Ook het economisch aspect waarbij delen ook financiële voordelen kan opleveren wordt niet miskent. A. DARCY vindt dit een logisch gevolg: “*In a time where the cost of living is on the rise, it is little surprise that consumers are streaming to a sharing economy which gives them greater choices*”<sup>23</sup>. De noodzaak naar reglementering is dan ook groter dan ooit. “*The sharing economy disrupted the strong relationship between industries and their regulators*” schrijft A. DARCY hieromtrent<sup>24</sup>. Het moet gezegd worden dat A. DARCY echter toch te veel hamert op de positieve gevolgen van de deeleconomie en de disruptieve gevolgen ervan toch iets te vaak miskent. Zo schrijft D. HENWOOD dat de deeleconomie intussen uitgegroeid is tot een manier voor kapitalisten om snel geld te verdienen aan de wanhoop van mensen die louter willen delen<sup>25</sup>. Wat er ook van moge zijn: de auteurs zijn het er wel over eens dat de deeleconomie niet enkel een blijvend fenomeen is maar dat er bovendien ook nood is aan een **wetgevend kader** om de deeleconomie zijn bestaansrecht te schenken en dat ditzelfde wetgevend kader ook de **disruptieve gevolgen moet inperken**. Ze zijn het er over eens dat platformen als Uber zich niet mogen verbergen achter stellingen alsof ze louter een platform zijn<sup>26</sup>. Later in ons onderzoek komen we uitbundig terug op deze problematiek.

Ook S. MILLER erkent de noodzaak van een regularisatie van de deeleconomie: “*Despite the rapid growth in the sharing economy, there has been little discussion within the academic literature of the sharing economy’s import. There has been almost no discussion of how the sharing economy businesses relate to existing local government regulatory structures, which is a surprise given that many sharing economy businesses have violated state or local government laws*”<sup>27</sup>. S. MILLER voegt er in zijn verslag aan toe dat de deeleconomie inderdaad moet gezien worden als een vernieuwend economisch concept en door de wetgever ook als dusdanig aanzien moet worden<sup>28</sup>. S. MILLER erkent dat de deeleconomie het huidig economisch kader ontwricht<sup>29</sup> en bestaande markten openbreekt, echter mag dat geen reden zijn om een wetgevend kader tegen te houden maar moet het net een drijfveer zijn om tot **regulering** over te gaan<sup>30</sup>.

---

<sup>22</sup> E.-J. PAREKH en A. MARCHI, “How the sharing economy can make its case”, *McKinsey Quarterly* 2016, 1<sup>st</sup> Quarter, Issue 1, p. 112-116.

<sup>23</sup> A. DARCY, “The Sharing Economy”, *Institute of Public Affairs Review* 2015, vol. 67, 3, p. 24-27.

<sup>24</sup> A. DARCY, “The Sharing Economy”, *Institute of Public Affairs Review* 2015, vol. 67, 3, p. 24-27.

<sup>25</sup> D. HENWOOD, “What the sharing economy takes”, *Nation* 2015, vol. 300,7, p. 12-15.

<sup>26</sup> A. STEMBLER, “Betwixt and between: regulating the shared economy”, *Fordham Urban Law Journal* 2016, vol. 43, 1, p. 29 en 38; E.-J. PAREKH en A. MARCHI, “How the sharing economy can make its case”, *McKinsey Quarterly* 2016, 1<sup>st</sup> Quarter, Issue 1, p. 112-116; E. NICA en A.-M. POTCOVARU, *The social sustainability of the Sharing Economy*, Bucharest, Bucharest University of Economic Studies, 2015, p. 69 e.v.; T. TRIBUNELLA en H. TRIBUNELLA, “Twenty questions on the sharing economy and mobile Apps”, *The CPA Journal* 2016, 07, p. 33-39.

<sup>27</sup> S. MILLER, “First principles for regulating the sharing economy”, *Harvard Journal on Legislation* 2016, vol. 53, 1, p. 149; J. BEERMAN, “Regulation of the sharing economy: Uber and Beyond”, *Administrative & Regulatory Law News* 2016, vol. 41, 3, p. 17-18.

<sup>28</sup> S. MILLER, “First principles for regulating the sharing economy”, *Harvard Journal on Legislation* 2016, vol. 53, 1, p. 151-153.

<sup>29</sup> Zie ter zake ook: DIRECTORATE-GENERAL FOR INTERNAL POLICIES, “Research for tran committee-tourism and the sharing economy: challenges and opportunities for the EU”, *European parlement*, 2015, van [www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2015/563411/IPOL\\_STU\(2015\)563411\\_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2015/563411/IPOL_STU(2015)563411_EN.pdf).

<sup>30</sup> S. MILLER, “First principles for regulating the sharing economy”, *Harvard Journal on Legislation* 2016, vol. 53, 1, p. 160-163.



### 1.1.2. Definitie

Het moge duidelijk zijn dat het allesbehalve makkelijk is om tot een correcte definitie te komen van een ruim begrip als de *sharing economy*. Bij de totstandkoming van deze definitie hebben wij rekening gehouden met verschillende visies en onderzoeken. Een correcte afbakening van dit begrip is verder in dit onderzoek noodzakelijk om te bepalen of platformen al dan niet onder de term deeleconomie gecatalogiseerd kunnen worden.

Wij omschrijven de deeleconomie dan ook als volgt:

*“De deeleconomie bestaat uit een economisch systeem waarbij consumenten (peer-to-peer), al dan niet tegen betaling, en al dan niet via tussenkomst van (betalende) platformen, tijdelijk goederen, diensten en belevenissen delen zonder dat het daarbij steeds moet gaan om onbenutte goederen of diensten. Het gaat daarbij om tijdelijke toegang tot goederen of diensten zonder dat ze van eigenaar overgaan<sup>31</sup> en zonder dat het gaat over verhuren op (middel)lange termijn.”*

### 1.2. Kenmerken van de deeleconomie

De deeleconomie kenmerkt zich op verschillende vlakken. Deze kenmerken moeten helpen om een correcte afbakening te bieden. De grens tussen de reguliere markt en die van de deeleconomie is dan ook niet altijd duidelijk. Op basis van onze voorafgaande definitie zetten we de voornaamste kenmerken op een rij<sup>32</sup>:

- Er wordt gedeeld tussen **consumenten**. Deze consumenten hoeven niet noodzakelijk kennissen te zijn maar kunnen elkaar ontmoeten via tussenkomst van een (betalend) platform;
- Doorgaans gaat het om het delen van **onderbenutte** goederen of diensten, maar dit hoeft **niet noodzakelijk** zo te zijn<sup>33</sup>;
- Het gaat om een **tijdelijke** toegang tot goederen, diensten of belevenissen. Goederen veranderen niet van eigenaar;
- Het gaat om **al dan niet betaalde** transacties<sup>34</sup>;
- Waarbij de basis van het succes **vertrouwen**, wederkerigheid en gemeenschapszin is<sup>35</sup>.

---

<sup>31</sup> Sommige auteurs halen aan dat het eigendomsrecht wel degelijk kan overgaan. Zie bijvoorbeeld: M. BAUWENS, “Deeleconomie, grootkapitaal en de nieuwe sociale klasse”, *Mondiaal Nieuws*, 2014, geraadpleegd op 12 december 2012, van [www.mo.be/opinie-mo/deeleconomie-grootkapitaal-en-de-nieuwe-sociale-klasse](http://www.mo.be/opinie-mo/deeleconomie-grootkapitaal-en-de-nieuwe-sociale-klasse). Toch is het voor ons belangrijk dat toegang prevaleert boven eigendom. Verschillende auteurs en instanties steunen ons binnen deze afbakening. Zie bijvoorbeeld: COOPBURO PAPER, *Coöperatief ondernemen en deeleconomie*, Leuven, Cera, 2016, p. 1-4; X, “Faq – Deeleconomie”, *FiscoNet*, geraadpleegd op 12 december 2016, van <http://ccff02.minfin.fgov.be/KMWeb/document.do?method=view&id=e91ba733-ee24-4dbb-8b81-972bbb26b6dc&caller=1#fin dHighlighted> en eerder geciteerde auteurs.

<sup>32</sup> Rekening houdende met de kenmerken zoals aangegeven door A. BAERT, “Deeleconomie kent groot groeipotentieel in België”, *ING*, 2015, van <https://about.ing.be/Over-ING/Press-room/Press-article/Deeleconomie-kent-groot-groeipotentieel-in-Belgie-2.htm>.

<sup>33</sup> Uber kan bijvoorbeeld gezien worden als een verdoken commerciële activiteit waarbij het niet gaat om het delen van onderbenutte diensten, maar eerder om een winstdoelstelling.

<sup>34</sup> Verschillende auteurs sluiten onbetaalde initiatieven echter uit. Platformen zoals *Peerby* (het delen van huishoudelijke apparaten of gereedschappen) vallen volgens hen niet onder de term *sharing economy*. Zie daartoe bijvoorbeeld A. BAERT, “Deeleconomie kent groot groeipotentieel in België”, *ING*, 2015, van <https://about.ing.be/Over-ING/Press-room/Press-article/Deeleconomie-kent-groot-groeipotentieel-in-Belgie-2.htm>. Wij staan hier kritisch tegenover en verkiezen de ruimere definitie, net omdat de lijn nu eenmaal zo moeilijk te trekken is. Verschillende auteurs en instanties volgen deze visie (SHARE NORTH, “Voorstel fiscaal kader deeleconomie”, *Taxistop*, 2016, online publicatie; S. VAN LIEFLAND, “Deeleconomie (2) volgens ING”, *Slimme financiering*, 2016, van [hwww.slimmefinanciering.nl/deeleconomie-2-volgens-ing](http://www.slimmefinanciering.nl/deeleconomie-2-volgens-ing); M. ZEIJLSTRA en R. VISSCHER, *Delen doe je zo. De deeleconomie in de praktijk*. Baarn, Forte Uitgevers BV, 2016, p. 27).

<sup>35</sup> M. ZEIJLSTRA en R. VISSCHER, *Delen doe je zo. De deeleconomie in de praktijk*. Baarn, Forte Uitgevers BV, 2016, p. 27-31.

### 1.3. *Het ecosysteem van de sharing economy*

Net zoals de reguliere economie kan ook de *sharing economy* geclassificeerd worden aan de hand van de verschillende markten en handelsvormen. Simplistisch weergegeven<sup>36</sup> zouden we de *sharing economy* kunnen onderverdelen in diverse segmenten, namelijk: goederen, ruimte, kennis, communicatie, energie, mobiliteit, logistiek, zorg, wellness, geld, voeding, ondersteuning, organisaties, HRM en (stedelijke) diensten (*beperkende weergave, zie eerdere voetnoot*). Binnen dit ecosysteem spelen verschillende handelsvormen een rol, denk bijvoorbeeld aan huren, lenen, ruilen, delen,...<sup>37</sup> Een uitgebreid onderzoek naar al deze deelmarkten in een enkele bachelorproef is praktisch onhaalbaar en de diepgang zou ver te zoeken zijn. Om die reden werd gekozen voor een bespreking van de deelmarkt **mobilititeit**.

### 1.4. *De rol van platformen in de sharing economy*

Sommigen menen dat platformen zoals Uber of BlaBlaCar weinig met delen te maken hebben. Het is inderdaad zo dat zij vraag en aanbod samenbrengen en daar een bepaalde commissie voor aanrekenen. Maar het maakt volgens ons niet uit of men door de kat of door de kater gebeten wordt: in de praktijk introduceren dergelijke platformen een nieuw soort kapitalisme, door sommigen ook wel eens *platformkapitalisme* genoemd<sup>38</sup>. Maar toch: zijn ze daarom zomaar te vergelijken met een slaager die vegetarische producten verkoopt<sup>39</sup>? We moeten dan ook realistisch zijn: de deeleconomie heeft dergelijke platformkapitalisten broodnodig. Deze platformen vervullen een cruciale bemiddelende functie: ze coördineren de link tussen vraag en aanbod en bieden ondersteuning aan de gebruikers. Dergelijke platformen garanderen de continuïteit van de *sharing economy*, maximaliseren de mogelijkheden ervan en bieden een vorm van gemak voor de gebruikers. Deze platformproviders zorgen zo voor een toegankelijke marktplaats, doen aan de noodzakelijke marketing en zorgen in theorie ook voor kwaliteitscontroles<sup>40</sup>. De rol van dergelijke platformen is belangrijker geworden dan ooit tevoren. **Daarom is het belangrijk om het juridisch debat ook te voeren in termen van platformen en niet enkel en alleen in termen van delen: welke platformen zijn er, hoe zit het met hun Algemene Voorwaarden (hierna verkort: Alg.Voorw.) en hoe passen ze al dan niet binnen het huidige wettelijk kader?** Een goed functionerende *sharing economy* kan realistisch gezien immers niet langer zonder deze ‘platformkapitalisten’.

---

<sup>36</sup>Zo heeft J. OWYANG het in zijn *Collaborative Economy Honeycomb* het over maar liefst 16 markten (J. OWYANG, “Collaborative Economy Honeycomb 3.0”, *Web strategist*, 2016, geraadpleegd op 5 januari 2017, van [www.web-strategist.com/blog/2016/03/10/honeycomb-3-0-the-collaborative-economy-market-expansion-sxsw](http://www.web-strategist.com/blog/2016/03/10/honeycomb-3-0-the-collaborative-economy-market-expansion-sxsw)).

<sup>37</sup> P. VAN DE GLIND en H. VAN SPRANG, *Share. Kansen en uitdagingen van de deeleconomie*. Antwerpen, Uitgeverij Business Contact, 2016, p. 17-20.

<sup>38</sup> Zie voor een discussie ter zake: H. VOLBERDA, “Deeleconomie of platformkapitalisme”, *Management executive* 2015; R. WEESIES, “Panda: een wapen tegen ‘platformkapitalisme’”, *Architectenweb*, 2016, geraadpleegd op 5 januari 2017, van [http://architectenweb.nl/aweb/redactie/redactie\\_detail.asp?iNID=39618ID=39618](http://architectenweb.nl/aweb/redactie/redactie_detail.asp?iNID=39618ID=39618).

<sup>39</sup> Zie bijvoorbeeld: T. DECREUS, “Verwar deeleconomie niet met platformkapitalisme”, *DeWereldMorgen*, geraadpleegd op 12 december 2016, van [www.dewereldmorgen.be/artikel/2016/07/05/verwar-deeleconomie-niet-met-platformkapitalisme](http://www.dewereldmorgen.be/artikel/2016/07/05/verwar-deeleconomie-niet-met-platformkapitalisme).

<sup>40</sup> M. KREIJVELD, “De deeleconomie heeft platformen als Uber nodig”, *Marketing facts*, 2014, geraadpleegd op 5 januari 2017, van [www.marketingfacts.nl/berichten/de-deeleconomie-heeft-platformen-als-uber-nodig](http://www.marketingfacts.nl/berichten/de-deeleconomie-heeft-platformen-als-uber-nodig).

## 2. PLATFORMEN EN DIENSTEN

In vorig hoofdstuk hebben we het belang van platformen binnen de *sharing economy* reeds uiteengezet. Deze platformen spelen dan ook een niet te onderschatten rol als het aankomt op het bijeenbrengen van vraag en aanbod. Ieder platform hanteert daartoe zijn eigen manier van werken, zijn eigen voorwaarden en heeft een eigen juridische kwalificatie. **Wij gaan in op de courante vormen van delen binnen de mobiliteitssector en bespreken de bekendste platformen, telkens vertrekkende vanuit de toepasselijke Alg.Voorw. en hun juridische kwalificatie, om zo enkele prangende vragen praktisch te beantwoorden.**

### 2.1. *BlaBlaCar*

#### 2.1.1. Beschrijving

We schrijven 2003, Frankrijk: BlaBlaCar ontstaat. Begin 2016 trekt BlaBlaCar naar België<sup>41</sup>. *BlaBlaCar* profileert zichzelf intussen als een betrouwbaar platform om bestuurders met vrije plaatsen in contact te brengen met potentiële passagiers. Het gaat in feite om een **ridesharingdienst** voor langere afstanden waarbij geldbesparing en efficiëntie centraal staan<sup>42</sup>. Gebruikers betalen een bedrag als bijdrage in de transportkosten, BlaBlaCar rekent zogenaamde **dienstverleningskosten** aan bij het uitvoeren van de transactie. Deze dienstverleningskosten bestaan uit een vast bedrag en een variabel deel (11.90% van de bijdrage in de kosten, excl. btw) en met begrenzing tot 20% van de bijdrage in de kosten<sup>43</sup>. Wat grensoverschrijdende trajecten betreft kan het btw-tarief variëren in functie van het vertrekpunt of eindpunt van de reis. Het concept is niet helemaal nieuw. Ook Taxi-Stop bood al gelijkaardige diensten aan waarbij zij alsook bemiddelden in ruil voor een bijdrage in de kosten<sup>44</sup>.



Figuur 1. Logo (BlaBlaCar)

<sup>41</sup> N. VAN HOOF, “Carpoolplatform BlaBlaCar maakt Belgische intrede”, *Zdnet*, geraadpleegd op 7 november 2016, van [www.zdnet.be/nieuws/179113/carpoolplatform-blablacar-maakt-belgische-intrede](http://www.zdnet.be/nieuws/179113/carpoolplatform-blablacar-maakt-belgische-intrede).

<sup>42</sup> X, “Wat is BlaBlaCar”, *BlaBlaCar*, geraadpleegd op 12 december 2016, van [www.blablacar.nl/faq/vraag/wat-is-blablacar](http://www.blablacar.nl/faq/vraag/wat-is-blablacar).

<sup>43</sup> Zie alsook de hierop volgende bespreking van de Alg.Voorw.

<sup>44</sup> Het volledig uitgeschreven interview is niet opgenomen in dit dossier, wegens confidentialiteit, zie Bijlage 4.

Het beheer van BlaBlaCar wordt geregeld door Comuto. Comuto biedt daarbij twee soorten diensten aan:

- **Rit zonder boeking**<sup>45</sup>: De passagier contacteert de bestuurder om een afspraak te maken omtrent de eventuele voorwaarden en de reis. Slechts een beperkt aantal bestuurders worden tot deze dienst toegelaten. De passagier en de bestuurder dragen alle risico's van last-minute annuleringen, wijzigingen op het laatste moment of de niet betaling van de bijdrage in de kosten<sup>46</sup>.
- **Rit met boeking**<sup>47</sup>: De passagier boekt online een bepaalde rit en voert de betaling online uit. BlaBlaCar geeft de gereserveerde rit door en stuurt een ritbevestiging. De bestuurder bepaalt daarbij de ritvoorwaarden. Na de boekbevestiging zijn de bestuurder en passagier onherroepelijk gebonden. In bepaalde gevallen kan de bestuurder recht hebben op een eventuele annulatievergoeding.

Per kwartaal vervoert BlaBlaCar meer dan 10 miljoen passagiers<sup>48</sup>. BlaBlaCar gebruikt daartoe een specifiek algoritme om chauffeurs en passagiers aan elkaar te koppelen. Via BlaBlaCar zouden de chauffeurs ieder jaar 345 miljoen dollar besparen en zou er tot 700.000 ton kooldioxide minder in de lucht terechtkomen. Alleen al op **ecologisch vlak** vallen de voordelen niet te minimaliseren. A. MEULEMAN stelt hier echter een **kritische noot** tegenover. Zo haalt hij aan dat BlaBlaCar eigenlijk voornamelijk concurreert met het openbaar vervoer en niet zozeer met persoonlijk autogebruik<sup>49</sup>. J. VERDIEST stelt daar dan weer tegenover dat ridesharingdiensten ook heel vaak als aanvulling op het openbaar vervoer gezien moet worden en niet alleen als concurrent ervan. Zo zijn deze diensten heel vaak een rechtstreeks verlengstuk ervan en een oplossing voor de *last-mile challenge*. Diensten zoals uberPOOL hebben volgens hem al bewezen dat ze, in steden zoals Los Angeles, auto's uit het verkeer halen en de CO<sub>2</sub>-uitstoot aanzienlijk verminderen<sup>50</sup>

### 2.1.2. Kritische bespreking van de algemene voorwaarden

Tijdens het lezen van de Alg.Voorw., zoals te vinden op de website van BlaBlaCar, waren enige gevallen uitermate bemerkenswaardig. Het wordt al snel duidelijk dat Comuto, de beherende dienst achter BlaBlaCar, zichzelf vooral indekt en voornamelijk niet aansprakelijk wil zijn voor eventuele problemen. De eigen verplichtingen worden tot in al zijn details geminimaliseerd en zoveel mogelijk getransponeerd naar een 'gebruikersaansprakelijkheid'. Comuto profileert zijn diensten dan ook als louter "*het in contact brengen van personen die niet-beroepsmatig een carpooltraject aanbieden*". Later in dit onderzoek hebben we het over een gelijkaardige visie bij de andere besproken platformen. Wij stellen ons toch wel kritisch tegenover een dergelijke minimaliserende houding van deze platformen, die toch wel de gang van zaken bepalen. Of om het Cruiffiaans te formuleren: *als je sneller wilt spelen kun je wel harder lopen, maar in wezen bepaalt de bal de snelheid van het spel*.

---

<sup>45</sup> Art. 2, voorlaatste en laatste lid en art. 4.2.2 Alg.Voorw., geraadpleegd op 03 oktober 2016, van [www.nl.blablacar.be/blog/algemene-voorwaarden](http://www.nl.blablacar.be/blog/algemene-voorwaarden).

<sup>46</sup> De praktische uitwerking hiervan is nog niet duidelijk aangezien dit een nieuwe weg is die BlaBlaCar wenst in te slaan. Het volledig uitgeschreven interview is niet opgenomen in dit dossier, wegens confidentialiteit, zie Bijlage 4.

<sup>47</sup> Art. 4.2.1 Alg.Voorw., geraadpleegd op 03 oktober 2016, van [www.nl.blablacar.be/blog/algemene-voorwaarden](http://www.nl.blablacar.be/blog/algemene-voorwaarden).

<sup>48</sup> X, "BlaBlaCar in een notendop", *BlaBlaCar*, geraadpleegd op 3 oktober 2016 van [www.nl.blablacar.be/blog/over-ons](http://www.nl.blablacar.be/blog/over-ons).

<sup>49</sup> Het volledig uitgeschreven interview is niet opgenomen in dit dossier, wegens confidentialiteit, zie Bijlage 4.

<sup>50</sup> Zie interview 2, echter niet opgenomen in bijlage 4. Over de correctheid van het onderzoek in Los Angeles kunnen we geen uitspraken doen, maar voor concrete cijfers verwijzen we naar: LUCY, "Make Your Impact with uberPOOL This Earth Day", *Uber*, geraadpleegd op 28 november 2016, van <https://newsroom.uber.com/us-california/make-your-impact-with-uberpool-this-earth-day>.

Hieronder volgt een overzicht van de belangrijkste Alg.Voorw. die ook rechtstreeks van toepassing zijn op de bestuurders en de gebruikers van de diensten, inclusief aanvullende informatie en een eventuele kritische noot. Belangrijk om mee te delen is dat de Alg.Voorw. tijdens het verloop van dit onderzoek aangepast werden. Vandaar verwijzen wij zowel naar de vroegere als naar de huidige Alg.Voorw. en kunnen wij een optimale vergelijking maken om zo een tendens vast te stellen. De reden waarom deze Alg.Voorw. gewijzigd werden zou zijn om het online boekingsplan beter te formuleren en de richtlijnen eenvoudiger op te stellen<sup>51</sup>. Wij kunnen ons inderdaad wel vinden in deze verklaring, maar hier vrede mee sluiten is dan weer een andere zaak. Daarom legden wij het feit dat ook de aansprakelijkheidsregeling aangepast werd uitdrukkelijk voor, maar dit bleef stevast zonder antwoord<sup>52</sup>.

#### 2.1.2.1. *De bestuurders zijn geen beoefenaars van een transportactiviteit*

Volgens de Alg.Voorw. zijn de bestuurders geen beoefenaars van een transportactiviteit. Om deze reden kunnen deze bestuurders volgens hen dan ook niet aanzien worden als een professionele chauffeur. Comuto benadrukt meermaals dat zij slechts een derde zijn in de relatie tussen bestuurder en passagier en niet tot enige verplichting kunnen gedwongen worden.

*“Art. 6 Niet-commerciële en niet-bedrijfsdoeleinden van de Diensten en van het Platform. U stemt ermee in om de Diensten en het Platform alleen te gebruiken om voor niet-commerciële en niet-bedrijfsdoeleinden in contact te worden gebracht met mensen die een Rit met u willen delen.[...] Als Bestuurder stemt u ermee in om geen Bijdrage in de Kosten te vragen die hoger ligt dan de kosten die u in werkelijkheid maakt en die een winst zou kunnen opleveren [...]. U bent als enige verantwoordelijk voor het berekenen van de kosten die u maakt voor de Rit [...] niet hoger ligt dan de kosten die u werkelijk maakt [...].”<sup>53</sup>*

De bestuurder die inschrijft bij BlaBlaCar verklaart dat hij de dienst enkel gebruikt voor niet-commercieel gebruik. Er wordt dan ook overeengekomen dat Comuto niet aansprakelijk is indien de bestuurder alsnog commerciële doeleinden nastreeft. Bovendien kan Comuto het account van deze bestuurders zonder meer afsluiten. In zijn vorige versie van de Alg.Voorw. gaf Comuto nog aan dat de vergoeding moet gebaseerd zijn op een loutere deelname in de kosten, te berekenen op basis van objectieve elementen zoals brandstof, tolgeld, waardeverminderingen van de wagen en de verzekeringen.<sup>54</sup> Nu specificeert Comuto, op basis van de later aangehaalde fiscale grens, wat de partijen verstaan onder een winstgevende activiteit: “[...] hoger ligt dan de kosten die u werkelijk maakt (met uitsluiting van uw deel van de kosten), meer bepaald door u te baseren op de toepasselijke belastingen”<sup>55</sup>. Het moge duidelijk zijn dat Comuto meermaals benadrukt dat de bestuurders geen winst mogen halen uit haar diensten. Wat het belang hiervan is wordt later in dit onderzoek uitbundig uitgespit.

#### *Carpoolen of ridesharing?*

Deze duidelijke specificatie van Comuto, stellende dat ze enkel een platform is om vraag en aanbod bij elkaar te brengen<sup>56</sup>, heeft uiteraard een juridische grondslag. Comuto bevestigt verschillende

<sup>51</sup> Het volledig uitgeschreven interview is niet opgenomen in dit dossier, wegens confidentialiteit, zie Bijlage 4.

<sup>52</sup> Het volledig uitgeschreven interview is niet opgenomen in dit dossier, wegens confidentialiteit, zie Bijlage 4.

<sup>53</sup> Art. 5.1 en art. 6 Alg.Voorw., geraadpleegd op 03 oktober 2016, van [www.nl.blablacar.be/blog/algemene-voorwaarden](http://www.nl.blablacar.be/blog/algemene-voorwaarden).

<sup>54</sup> Art. II,2 Alg.Voorw. (versie 5 april 2016), geraadpleegd op 03 oktober 2016, van [www.nl.blablacar.be/blog/algemene-voorwaarden](http://www.nl.blablacar.be/blog/algemene-voorwaarden).

<sup>55</sup> Art. 6 Alg.Voorw., geraadpleegd op 03 oktober 2016, van [www.nl.blablacar.be/blog/algemene-voorwaarden](http://www.nl.blablacar.be/blog/algemene-voorwaarden).

<sup>56</sup> Zie onder meer art. 1 en 12 Alg.Voorw., geraadpleegd op 03 oktober 2016, van [www.nl.blablacar.be/blog/algemene-voorwaarden](http://www.nl.blablacar.be/blog/algemene-voorwaarden).

malen op haar website dat het gaat om een carpooldienst<sup>57</sup>, alhoewel ze verder op hun website dan weer aangeven dat de dienst enkel geschikt is voor lange reizen en dus niet voor woonwerkverkeer<sup>58</sup>, licht contradictorisch met wat wij voornamelijk verstaan onder *carpooling*. **In feite is de term *ridesharing* een betere term.** In een brochure van wegwijzer vzw lezen we volgende omschrijving van dit begrip: “*Ridesharing kan omschreven worden als het door een bestuurder openbaar aanbieden van een beschikbare plaats in een voertuig voor één bepaalde rit, in ruil voor een bijdrage in de kosten*”<sup>59</sup>.

Hierbij staan volgende elementen met andere woorden centraal<sup>60</sup>:

- “Door de bestuurder”: het initiatief komt uit van de bestuurder en niet van de passagier;
- “Openbaar aanbieden”: de bestuurder uit zijn intentie aan de hand van een sticker of een bericht op een openbare website of applicatie;
- “Voor één bepaalde rit”: Deze rit moet op voorhand plaatsvinden, mag niet uitgaan van de willekeur van de passagier zelf en mag niet op regelmatige basis plaatsvinden (zie verder de kritische noot hieromtrent);
- “In ruil voor een bijdrage in de kosten”: Het moet gaan om een bijdrage in de kosten en er mag geen winst gemaakt worden.

**Volgens de website van de Vlaamse overheid kan carpoolen**, in tegenstelling tot de omschrijving in voorgaande brochure, dan weer **omschreven worden als het met elkaar meerijden tijdens verplaatsingen die regelmatig plaatsvinden en waarbij de kosten mogen gescheiden worden**<sup>61</sup>. K. VAN BOXSTAEL omschrijft het dan weer als een systeem waarbij ten minste twee personen samen in één en dezelfde personenauto een afgesproken traject afleggen<sup>62</sup> zonder dat het van belang is wie de exacte eigenaar is van het voertuig<sup>63</sup>.

We lezen hier met andere woorden een tegenstrijdigheid en dat is ook de algemene teneur bij het doornemen van dergelijke definities. Hoe dan ook is een wettelijke definitie vinden van het begrip praktisch onmogelijk: er is **momenteel geen wettelijke definitie voor carpooling**<sup>64</sup>. De rechtspraak kan verduidelijking bieden.

De **politierechtbank** in Brussel<sup>65</sup> gaf in 2015 aan dat er, opdat van carpooling gesproken kan worden, minstens aan volgende elementen moet voldaan zijn:

- Een *samenwerkingsprincipe* van zelforganisatie berustende op het delen van de reisweg;
- De *afwezigheid van de vergoeding*: de bestuurder mag geen winst maken omdat het gaat om gedeelde kosten in verband met de reisweg.

<sup>57</sup> Zie bijvoorbeeld: X, “Hoe werkt het?”, *BlaBlaCar* geraadpleegd op 12 december 2016, van [www.nl.blablacar.be/hoe-werkt-blablacar#drvvr](http://www.nl.blablacar.be/hoe-werkt-blablacar#drvvr); X, “AXA Belgium & BlaBlaCar slaan de handen in elkaar om carpooling nog betrouwbaarder te maken”, *AXA Belgium*, geraadpleegd op 12 december, van [www.axa.be/ab/NL/Pages/autoverzekering-blablacar-carpooling.aspx](http://www.axa.be/ab/NL/Pages/autoverzekering-blablacar-carpooling.aspx).

<sup>58</sup> X, “FAQ - Kan ik pendelen met BlaBlaCar”, *BlaBlaCar*, van [www.blablacar.nl/faq/vraag/kan-ik-pendelen-met-blablacar](http://www.blablacar.nl/faq/vraag/kan-ik-pendelen-met-blablacar).

<sup>59</sup> X, “Ridesharing – kostendelend op reis”, *Wegwijzer vzw*, online publicatie.

<sup>60</sup> X, “Ridesharing – kostendelend op reis”, *Wegwijzer vzw*, online publicatie.

<sup>61</sup> X, “Carpoolen”, *Vlaanderen*, geraadpleegd op 12 december 2016, van [www.vlaanderen.be/nl/mobiliteit-en-openbare-werken/verkeer/carpoolen](http://www.vlaanderen.be/nl/mobiliteit-en-openbare-werken/verkeer/carpoolen).

<sup>62</sup> *In casu* het traject woonplaats- plaats van tewerkstelling.

<sup>63</sup> K. VAN BOXSTAEL, “Vlaamse successierechten: voorwaarde van ‘loonlasten’ in artikel 60bis Wetboek van Successierechten – wat bedoelt de decreetgever eigenlijk?”, *TFR* 2009, 362-363, 479.

<sup>64</sup> Pol. Brussel (20<sup>e</sup> k.) 4 mei 2015, nr. 15B02898, *Juristenkrant* 2015, afl. 312, 4, weergave E. DE RIDDER, *JLMB* 2015, afl. 24, 1145, noot en VAV 2015, afl. 3, 36.

<sup>65</sup> Pol. Brussel (20<sup>e</sup> k.) 4 mei 2015, nr. 15B02898, *Juristenkrant* 2015, afl. 312, 4, weergave E. DE RIDDER, *JLMB* 2015, afl. 24, 1145, noot en VAV 2015, afl. 3, 36.

De politierechtbank bevestigt in haar vonnis dat, indien deze twee elementen niet aanwezig zijn, de aanbieder zich moet onderworpen zien aan de specifieke reglementering met daarenboven de fiscale en sociale verplichtingen, zelfs al gaat het om een aanvullende activiteit. Dit vonnis haalt de verplichtingen aan van het uitbaten van een taxidienst en het voertuig werd *in casu* verbeurdverklaard<sup>66</sup>. **De gevolgen van een kwalificatie als niet-carpooling of niet-ridesharing zijn met andere woorden niet te onderschatten.** Het moge duidelijk zijn dat het van belang is dat het inderdaad gaat om niet winstgevende doeleinden en dat Comuto dit ook als dusdanig preciseert in haar Alg.Voorw. Hiermee schuift Comuto dan ook alle verantwoordelijkheid van zich af en legt deze bij de bestuurders zelf. Wij zetten even op een rijtje welke andere kwalificaties zich uitzonderlijk voor zouden kunnen doen.

#### *Mogelijke kwalificaties*

Om dit in het bijzonder te bekijken moet het **decreet betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg**<sup>67</sup> erbij genomen worden. Dit decreet onderscheidt in het bijzonder de zogenaamde taxidiensten en het vervoer voor eigen rekening<sup>68</sup>. Bij lucratieve of winstgevende vervoerdiensten spreken we van zogenaamde taxidiensten<sup>69</sup>. Het moge duidelijk zijn dat Comuto specificeerde dat het ging om een zogenaamd niet-lucratief vervoer.

In het eerste geval moet men beschikken over een zogenaamde taxivergunning<sup>70</sup>. Voor het verkrijgen van een dergelijke taxivergunning wordt een en ander door de gemeenteraad uiteengezet<sup>71</sup>, maar hoe dan ook moge het duidelijk zijn dat een dergelijke taxivergunning verkrijgen geen sinecure is<sup>72</sup>: beschikken over een ondernemingsnummer, slagen voor het examen taxiwetgeving, aantonen dat de voertuigen technisch in orde en verzekerd zijn<sup>73</sup>, beschikken over een geldig uittreksel van het strafregister en bovendien ook nog eens voldoen aan eventuele bijkomende (moraliteits-) voorwaarden van stedelijke taxireglementen<sup>74</sup>.

---

<sup>66</sup> Het verlies van het eigendomsrecht over bepaalde goederen, bijvoorbeeld bij vermogensvoordelen verkregen door een misdrijf. Zie: X, “Verbeurdverklaring goederen”, *Justitie België*, geraadpleegd op 12 december 2016, van [http://justitie.belgium.be/nl/themas\\_en\\_dossiers/straffen\\_en\\_boetes/soorten\\_straffen/bijkomende\\_straffen/verbeurdverklaring\\_goederen](http://justitie.belgium.be/nl/themas_en_dossiers/straffen_en_boetes/soorten_straffen/bijkomende_straffen/verbeurdverklaring_goederen).

<sup>67</sup> BS 21 augustus 2001.

<sup>68</sup> Art. 2, 3° en 4° Decreet betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg.

<sup>69</sup> Art. 2, 4° Decreet betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg.

<sup>70</sup> Art. 25 Decreet betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg

<sup>71</sup> Uiteraard binnen de grenzen van voornoemd decreet. Zie art. 26 en. 42, § 2 Decreet betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg.

<sup>72</sup> Zie bijvoorbeeld: De politiecodex, Titel 6 - Specifieke regelgevingen, hoofdstuk 7 - Taxidiensten en diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder (Politiecodex, [https://assets.antwerpen.be/svr/assets/api/download/dc5vc349-4fa0-410a-a794-e7dcadf5610/code\\_van\\_politiereglement.pdf](https://assets.antwerpen.be/svr/assets/api/download/dc5vc349-4fa0-410a-a794-e7dcadf5610/code_van_politiereglement.pdf)) en Decreet en besluit Vlaamse overheid (decreet van 20 april 2001, BS 21 augustus 2001 en besluit van 18 juli 2003, BS 19 september 2003).

<sup>73</sup> Op de verzekeringsproblematiek komen we later terug.

<sup>74</sup> Zie bijvoorbeeld: art. 25 Reglement voor de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder, Antwerpen, [www.ondernemeninantwerpen.be/content/stedelijk-taxireglement](http://www.ondernemeninantwerpen.be/content/stedelijk-taxireglement); Art. 4-6 Stedelijk reglement inzake taxidiensten en diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder, Brugge, van [www.brugge.be/taxidiensten-en-verhuur-voertuigen-met-chauffeur-reglement-dd-13-september-2016](http://www.brugge.be/taxidiensten-en-verhuur-voertuigen-met-chauffeur-reglement-dd-13-september-2016).

Om te spreken van een **taxidienst** moet het gaan om<sup>75</sup> :

- Een bezoldigde vervoersdienst van personen door middel van voertuigen. Het gaat daarbij niet om louter een deelname in de kosten, maar toch kan het *in casu* van toepassing zijn (zie verder);
- De terbeschikkingstelling vanop een standplaats op de openbare weg, *in casu* niet van toepassing;
- De terbeschikkingstelling geldt voor het volledige voertuig of per plaats, *in casu* alsook van toepassing;
- De cliënt bepaalt de bestemming. Dit kan *in casu* betwist worden. In feite is het de bestuurder die hier de eindbestemming bepaalt, maar het is mogelijk dat een chauffeur hiervan zou afwijken. Uit recensies blijkt inderdaad dat passagiers soms tot aan hun deur gebracht worden. Tegen een eventuele, doch niet aannemelijke, kwalificatie als taxidienst dekt Comuto zich dan ook in. De verantwoordelijkheid ligt met andere woorden volledig bij de bestuurder in kwestie.

Maar zelfs indien het niet gaat om taxidiensten kan een kwalificatie als een **dienst voor het verhuren van voertuigen met bestuurder**<sup>76</sup> alsook tot de mogelijkheden behoren<sup>77</sup>. Ook deze diensten moeten immers beschikken over een geldige vergunning<sup>78</sup>. Om te spreken van een dergelijke dienst moet er aan volgende voorwaarden voldaan zijn<sup>79</sup>:

- De terbeschikkingstelling duurt tenminste 3 uur, dit is niet altijd het geval maar aangezien BlaBlaCar ook ritten aanbiedt tot steden zoals Rome kan dit *in casu* zeker en vast toch toepasselijk zijn;
- Het gaat om 1 rit of een combinatie van ritten, *in casu* van toepassing;
- Er is een voorafgaandelijke registratie van de ritten op de zetel, *in casu* van toepassing via de website;
- Er is een schriftelijke overeenkomst, *in casu* van toepassing bij het reserveren van de rit via BlaBlaCar;
- Het voertuig wordt als geheel verhuurd en dus niet per zitplaats, dit is *in casu* niet van toepassing waardoor een kwalificatie als een dienst voor het verhuren van voertuigen met bestuurder hier niet toepasselijk is.

Hoe dan ook zal Comuto ook hier diensten niet onder zien vallen en dit gebaseerd op het feit dat het voertuig niet als geheel beschikbaar wordt gesteld maar wel per zitplaats (en dus niet gebaseerd op het ontbreken van een winstgevend element, zie verder).

Ook in bovenstaand geval moet aan de nodige verplichtingen voldaan worden. Wie echter diensten organiseert vallende onder de noemer '**vervoer voor eigen rekening**' is vrijgesteld van deze strikte regelgeving<sup>80</sup>. Om te spreken over vervoer voor eigen rekening geldt als voornaamste criterium dat het inderdaad gaat om *niet-lucratieve en niet-commerciële doeleinden* (bijkomstige activiteit), met

---

<sup>75</sup> E. DEBRUYNE, "Taxidiensten en diensten voor het verhuren van voertuigen met een bestuurder," *Vereniging van Vlaamse steden en gemeenten* vzw, 2012, online publicatie, p. 1.

<sup>76</sup> Art. 2, 5° Decreet betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg.

<sup>77</sup> Denk bijvoorbeeld aan een reisbureau of een bedrijf dat zijn klanten of bezoekers laat vervoeren. *In casu*: een bedrijf dat een rit via een platform regelt om zo een bezoeker op de locatie van de onderneming te krijgen.

<sup>78</sup> Art. 41-50bis Decreet betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg.

<sup>79</sup> E. DEBRUYNE, "Taxidiensten en diensten voor het verhuren van voertuigen met een bestuurder," *Vereniging van Vlaamse steden en gemeenten* vzw, online publicatie, 2012, p. 1.

<sup>80</sup> Tenzij het zou gaan om personenvervoer voor eigen rekening voor meer dan 9 personen, in dat geval is een zogenaamd '*attest voor vervoer voor eigen rekening*' verplicht. Zie ook: X, "Attest voor personenvervoer voor eigen rekening", *Vlaanderen*, geraadpleegd op 19 december 2016, van [www.vlaanderen.be/nl/mobiliteit-en-openbare-werken/voertuigen/attest-voor-personenvervoer-voor-eigen-rekening](http://www.vlaanderen.be/nl/mobiliteit-en-openbare-werken/voertuigen/attest-voor-personenvervoer-voor-eigen-rekening).



dien verstande dat het vervoer voor eigen rekening slechts is toegestaan wanneer het in hoofdzaak bestaat uit het vervoer van personen die een reële en vaste band hebben met de onderneming<sup>81</sup>.

Het is met andere woorden **moelijk om Comuto echt als een taxidienst of een dienst voor verhuur van voertuigen met bestuurder te bestempelen**. Bovenstaande heeft echter aangetoond dat de lijn soms dun is en dat discussie niet altijd uit te sluiten is. Aldus heeft Comuto duidelijk willen specificeren dat dit niet het geval is en **stelt het duidelijk dat het louter een platform is** om vraag en aanbod bij elkaar te brengen<sup>82</sup>. Het best zullen de vervoersdiensten inderdaad als *ridesharing* gezien kunnen worden, maar de uiteindelijke verantwoordelijkheid ligt bij de bestuurder zelf. **In het verleden bleek echter dat het voor de rechter onvoldoende was om louter te verwijzen naar de mededeling dat een dergelijk platform geen taxidienst is, maar een vorm van *co-voiturage***<sup>83</sup>. Ook verwijzen naar het feit dat men als chauffeur een klant kan weigeren, in tegenstelling tot een taxichauffeur die niet mag discrimineren omdat het een publieke dienstverlening uitmaakt, is volgens de politierechter onvoldoende. Het begrip publiek moet volgens de rechtspraak dan ook naar de geest van de ordonnantie geïnterpreteerd worden: het feit dat iedereen de website kan bezoeken of de applicatie kan downloaden maakt het **platform alsook publiek waardoor ook de dienstverlening als publiek aanzien moet worden**<sup>84</sup>.

De vraag rest met andere woorden wanneer er gesproken kan worden van **winstgevende doeleinden** en het dus niet langer gaat om *ridesharing*? Het eerder aangehaald vonnis schetst het ontbreken van winstgevende doeleinden dan ook als een doorslaggevend criterium<sup>85</sup>. Comuto stelt in het bijzonder dat bij de berekening van de kosten er rekening gehouden moet worden met **objectieve elementen** zoals brandstofprijzen, slijtagekosten en verzekeringen. **Taxistop adviseert volgende tarieven**<sup>86</sup>:

- 0,08 EUR per kilometer per passagier voor afgelegde kilometers onder de 100 kilometer;
- 0,04 EUR per kilometer per passagier voor afgelegde kilometers vanaf 100 kilometer.

De **adviesprijs die BlaBlaCar voorstelt** bedraagt 0.065 EUR per kilometer, inderdaad conform de adviesprijs van Taxistop. Deze adviesprijs kan door de gebruikers echter aangepast worden binnen bepaalde grenzen. Specifiek voor BlaBlaCar ziet het er als volgt uit: <sup>87</sup> (i) minimumprijs: 0.0325 EUR/kilometer; (ii) adviesprijs: 0.065 EUR/kilometer; (iii) maximumprijs: 0.0975 EUR/kilometer. Voorgaande mits afronding tot op de eenheid, waardoor bij onderstaand voorbeeld de toepasselijke maximumprijs zelfs niet gehaald kan worden.

---

<sup>81</sup> X, “Vervoer voor eigen rekening”, *FOD Mobiliteit*, geraadpleegd op 12 december 2016, van [http://mobilit.belgium.be/nl/wegverkeer/vervoer\\_van\\_goederen\\_en\\_reizigers/reizigers/vervoer\\_eigen\\_rekening](http://mobilit.belgium.be/nl/wegverkeer/vervoer_van_goederen_en_reizigers/reizigers/vervoer_eigen_rekening).

<sup>82</sup> Zie onder meer art. 1 Alg.Voorw.; nog uitdrukkelijker aangebracht in het vroegere art. II, 2 Alg.Voorw. (versie 5 april 2016), geraadpleegd op 03 oktober 2016, van [www.nl.blablacar.be/blog/algemene-voorwaarden](http://www.nl.blablacar.be/blog/algemene-voorwaarden).

<sup>83</sup> Pol. Brussel (20<sup>e</sup> k.) 4 mei 2015, nr. 15B02898, *Juristenkrant* 2015, afl. 312, 4, weergave E. DE RIDDER, *JLMB* 2015, afl. 24, 1145, noot en VAV 2015, afl. 3, 36.

<sup>84</sup> E. DE RIDDER, “Uberchauffeur verliest wagen na veroordeling”, *Juristenkrant* 2015, afl. 312, 4.

<sup>85</sup> Pol. Brussel (20<sup>e</sup> k.) 4 mei 2015, nr. 15B02898, *Juristenkrant* 2015, afl. 312, 4, weergave E. DE RIDDER, *JLMB* 2015, afl. 24, 1145, noot en VAV 2015, afl. 3, 36.

<sup>86</sup> X, “Budgetvriendelijk carpoolen: een korte handleiding”, *BNP Paribas Fortis*, 2016, geraadpleegd op 12 december 2016, van [http://cpb.bnpparibasfortis.be/Publieke-en-Social-Profit-sector/News-and-multimedia/News-detail/page.aspx/6124?xd\\_itemId=8777&i=Budgetvriendelijk-carpoolen-korte-handleiding](http://cpb.bnpparibasfortis.be/Publieke-en-Social-Profit-sector/News-and-multimedia/News-detail/page.aspx/6124?xd_itemId=8777&i=Budgetvriendelijk-carpoolen-korte-handleiding).

<sup>87</sup> X, “Veel gestelde vragen: hoe bepaal ik mijn prijs”, *BlaBlaCar*, van [www.nl.blablacar.be/faq/vraag/hoe-bepaal-ik-mijn-prijs](http://www.nl.blablacar.be/faq/vraag/hoe-bepaal-ik-mijn-prijs).

Gelieve onderstaande fout(en) te corrigeren

### Prijs per passagier

Gent →

Kies een groene prijs om de kans om passagiers te vinden, te vergroten!

+
-

Op deze dag en dit tijdstip, vind je gemakkelijker passagiers met een prijs van € 14.

### Samenvatting

Gent → Amsterdam

Heenreis: vr 30 dec. - 00:00  
Terugreis: za 31 dec. - 00:00

Afstand: 229 Km  
Geschatte reistijd: 2u 40min  
CO<sub>2</sub>-uitstoot: 49 Kg

**Figuur 2. Maximale prijs (BlaBlaCar)**

**Rekening houdende dat hierover nog geen rechtspraak te vinden is, lijkt ons dit inderdaad redelijk.** Zeker aangezien de wetgever zelf een forfaitaire kostenvergoeding vaststelt van 0,3363 EUR per kilometer (ernstige norm<sup>88</sup>) lijkt het ons zeer onwaarschijnlijk dat bovenvermelde tarieven als winstgevend aanzien zullen worden<sup>89</sup>. Zolang de rit inderdaad niet winstgevend wordt gelden er geen beperkingen voor de prijs die de passagier betaalt<sup>90</sup>. De vergoeding dient in dat geval niet aangegeven te worden en wordt met andere woorden niet belast<sup>91</sup>.

Toch verdient dit enige **kritische opmerking**. BlaBlaCar laat bijvoorbeeld toe om tot 4 passagiers te vervoeren, terwijl bovenvermelde maximumprijs er een is voor alle passagiers samen. Een eenvoudige berekening toont dan ook aan dat het wel degelijk mogelijk is om deze fiscale grens te overschrijden<sup>92</sup>. Een eigen steekproef bij 284 aanbieders toonde aan dat er inderdaad aanbieders zijn die deze grens overschrijden<sup>93</sup>. Het ging om 2.84% van de totale aanbieders en meer dan 1 op 4 aanbieders die 4 passagiers vervoerden. Het bleek bovendien zelf zo dat zij die 4 passagiers vervoerden over het algemeen de hoogste prijs per kilometer aanrekenden, wat hen dus ook sneller in een probleemsituatie kan doen terechtkomen.

*A. M. (Taxistop): “De deeleconomie mag niet gebruikt worden om zwartwerk sexy te maken. Wij proberen dat via peer reviews eruit te halen, het bedrag te gaan limiteren, we proberen zaken het veld uit te helpen. Ik denk dat BlaBlaCar daar ook mee bezig is.”<sup>94</sup>*

<sup>88</sup> Doch is een afwijking van deze ernstige norm mogelijk indien de hogere kost bewezen kan worden, in de praktijk blijkt dit echter zeer moeilijk waardoor wij deze grens hier fictief als maximaal bestempelen (D. STEYVERS, “Fiscale update: Indexatie kilometervergoeding vanaf 1 juli 2014”, geraadpleegd op 11 januari 2017, *Link2fleet*, van [www.link2fleet.com/fiscale-update-indexatie-kilometervergoeding-vanaf-1-juli-2014/?lang=nl](http://www.link2fleet.com/fiscale-update-indexatie-kilometervergoeding-vanaf-1-juli-2014/?lang=nl); X., “Kilometervergoeding voor beroepsverplaatsingen vanaf 1 juli 2015”, *Groep Anthonissen*, geraadpleegd op 11 januari 2017, van [www.anthonissen.com/nieuwsbericht/kilometervergoeding-voor-beroepsverplaatsingen-vanaf-1-juli-2015-22072015](http://www.anthonissen.com/nieuwsbericht/kilometervergoeding-voor-beroepsverplaatsingen-vanaf-1-juli-2015-22072015); X., “Vanaf 1 juli 2016: lager bedrag forfaitaire kilometervergoeding”, *sdworx*, geraadpleegd op 11 januari 2017, van [www.sdworx.be/nl-be/sd-worx-r-d/publicaties/nieuws/20160706-vanaf-1-juli-2016-lager-bedrag](http://www.sdworx.be/nl-be/sd-worx-r-d/publicaties/nieuws/20160706-vanaf-1-juli-2016-lager-bedrag)).

<sup>89</sup> Over de vastlegging van deze grens van 0.3363 EUR/km (voorheen 0.3412 EUR/km), zie: X, “Welke vergoeding betaal ik als passagier aan mijn carpoolchauffeur”, *Eurostop*, geraadpleegd op 12 december 2012, van [www.eurostop.be/eurnl/common/faq/](http://www.eurostop.be/eurnl/common/faq/); over de kwalificatie als ernstige norm van voorgenoemd bedrag, zie: X, “Daling kilometervergoeding tot 0,3363 euro per kilometer”, *Acerta voor boekhouders en accountants*, geraadpleegd op 12 december 2016, van [www.ikbenboekhouder.be/infobank/nieuws/daling-kilometervergoeding-tot-0-3363-euro-per-kilometer](http://www.ikbenboekhouder.be/infobank/nieuws/daling-kilometervergoeding-tot-0-3363-euro-per-kilometer); Over de vastlegging van deze kilometervergoeding op 0,3363 EUR/km, zie onder meer: Omzendbrief nr. 654. Aanpassing van het bedrag van de kilometervergoeding 2016, *BS* 29 juni 2016; X, “Kilometervergoeding gedaald sinds 1 juli”, *Tips & Advies* 2016, 2, p. 8; X, “Nieuw bedrag kilometervergoeding vanaf 01/07/2016”, *Alteor bvba*, geraadpleegd op 12 december 2016, van [www.alteor.be/actua/2016/nieuw-bedrag-kilometervergoeding-vanaf-01072016](http://www.alteor.be/actua/2016/nieuw-bedrag-kilometervergoeding-vanaf-01072016).

<sup>90</sup> S. AERTS *et al.*, *Op weg naar een duurzame mobiliteit. Praktijkboek voor bedrijven en organisaties.*, Mechelen, Kluwer, 2013, p. 126.

<sup>91</sup> X, “Fiscale handleiding voor de Carpooler”, *Taxistop*, online publicatie.

<sup>92</sup> 4 x €0,0975 = €0,39.

<sup>93</sup> Zie de steekproef zoals opgenomen in bijlage 1.

<sup>94</sup> Het volledig uitgeschreven interview is niet opgenomen in dit dossier, wegens confidentialiteit, zie Bijlage 4

Daartegenover staat dan weer dat BlaBlaCar op zijn platform uitdrukkelijk waarschuwt voor het feit dat hier risico's aan verbonden zijn<sup>95</sup>. We kwalificeren de rit inderdaad als zijnde *ridesharing* en noteren inderdaad dat afwijkingen te wijten zijn aan de bestuurders en niet aan Comuto, alhoewel Comuto onzes inziens de maximumprijs zou moeten verlagen naar de aangehaalde ernstige norm. Vooral hier blijven zij volgens ons toch wel in gebreke. Deze problematiek werd door ons aangekaart bij BlaBlaCar, maar bleef zonder gevolg.

#### 2.1.2.2. Verhoudingen tussen de partijen

De Alg.Voorw. regelen bovendien ook de verhoudingen en aldus de verplichtingen tussen beide partijen. Deze kunnen als volgt worden samengevat<sup>96</sup>:

- De **bestuurder** heeft de verplichting tot het afleggen van het traject dat hij ter boeking aangeboden heeft en hij moet daartoe ook het aantal geboekte plaatsen aanbieden. De bestuurder moet op de overeengekomen plaats en tijdstip verschijnen en tot 15 (in de vroegere versie was dit nog 30) minuten na het overeengekomen tijdstip op de passagier wachten. Bij iedere wijziging van het traject moet hij de passagier hiervan meteen in kennis stellen;
- De **passagier**: de passagier verbindt zich om op de afgesproken plaats en tijdstip te verschijnen, daar tot 15 minuten na het afgesproken tijdstip op de bestuurder te wachten en de overeengekomen prijs te betalen.

*“Art. 8. Gedrag van gebruikers van het Platform en Leden. [...] Voorts belooft u bij het gebruik van het Platform en tijdens de Ritten om: (i) het Platform niet te gebruiken voor professionele of commerciële doeleinden of om andere doeleinden om winst te maken; Voorts belooft u bij het gebruik van het Platform als Bestuurder: [...] (ix)uw Passagiers onmiddellijk op de hoogte te brengen van een eventuele vertraging of verandering van tijdstip of Rit; [...] (xi) tot minstens 15 minuten na het afgesproken tijdstip te wachten op de Passagiers; [...] (xv) geen winst te boeken door gebruik te maken van het Platform; [...] Wanneer u het Platform als Passagier gebruikt, belooft u om: (iii) de Bestuurder onmiddellijk op de hoogte te brengen als u niet op tijd op de plaats van afspraak zult zijn; (iv) in het geval van Ritten zonder Boeking aan de Bestuurder de overeengekomen Bijdrage in de Kosten te betalen; (v) op de plaats van afspraak tot minstens 15 minuten na het afgesproken tijdstip op de Bestuurder te wachten; [...]”<sup>97</sup>*

---

<sup>95</sup> Van zodra je meer dan vier passagiers selecteert komt er een waarschuwingsbericht tevoorschijn, met de melding: “*Opgepast: Carpoolen is gebaseerd op het delen van kosten (brandstof, tol, depreciatie van je auto, reparaties, verzekeringen, enzovoort). Door veel passagiers mee te nemen in dezelfde auto tegen de aanbevolen prijs, kan je in een situatie terecht komen waarbij je winst maakt op je rit. Dit heeft twee belangrijke gevolgen*

*1) In het geval van een ongeval kan het zijn dat je verzekering jouw kosten en die van je passagiers niet wil dekken. Persoonsverzekeringen dekken geen passagierstransport wanneer de bestuurder winst maakt.*

*2) Het vervoeren van passagiers met winst kan ervoor zorgen dat je een stevige boete moet betalen wanneer de politie je tegenhoudt wegens het illegaal vervoeren van passagiers.”*

<sup>96</sup> Art. 8 Alg.Voorw., voor vroegere versie zie art. II.4.3 Alg.Voorw. (versie 5 april 2016), geraadpleegd op 03 oktober 2016, van [www.nl.blablacar.be/blog/algemene-voorwaarden](http://www.nl.blablacar.be/blog/algemene-voorwaarden).

<sup>97</sup> Art. 8 Alg.Voorw., geraadpleegd op 14 november 2016, van [www.nl.blablacar.be/blog/algemene-voorwaarden](http://www.nl.blablacar.be/blog/algemene-voorwaarden).

### 2.1.2.3. Annulatieregeling

Ter bescherming van de bestuurder en de passagier is er bovendien een annulatieregeling opgenomen. Er zijn **vijf gevallen mogelijk**, waarbij het vooral bemerkenswaardig is dat het stevast Comuto is die de dienstverleningskosten mag behouden. Voorgaande **kritische noot** bij de beschermende doelstellingen is dus op zijn plaats. Volgende vijf gevallen zijn mogelijk<sup>98</sup>:

- De annulering is *te wijten aan de bestuurder*: de passagier krijgt het overgemaakte bedrag volledig terug en Comuto behoudt zich het recht om de bestuurder te schorsen of te schrappen van het platform;
- De annulering is *te wijten aan de passagier en gebeurde minstens 24 uur voor het tijdstip van vertrek*: de annuleringskosten bedragen de dienstverleningskosten. De bestuurder krijgt geen vergoeding;
- De annulering is *te wijten aan de passagier en gebeurde minder dan 24 uur voor het tijdstip van vertrek maar wel binnen een termijn van 30 minuten na de boeking*: de annuleringskosten bedragen de dienstverleningskosten. De bestuurder krijgt geen vergoeding;
- De annulering is *te wijten aan de passagier en gebeurde minder dan 24 uur voor het tijdstip van vertrek en bovendien niet binnen een termijn van 30 minuten na de boeking*: de annuleringskosten bedragen de dienstverleningskosten, aangevuld met een vergoeding voor de bestuurder ter waarde van 50% van het bedrag van de bijdrage in de kosten;
- De annulering is *te wijten aan de passagier en gebeurde op het voorziene tijdstip of de passagier verscheen niet op tijd*: er kan geen enkele terugbetaling aan de passagier plaatsvinden.

Inzake de latere aansprakelijkheidsregeling en de berekening van de mogelijke aansprakelijkheidsgronden was het noodzakelijk om de annulatieregeling gestructureerd uit te schrijven<sup>99</sup>.

*“Art. 7.1. Voorwaarden voor terugbetaling bij annulering. [...] In het geval van een annulering die aan de Bestuurder toe te schrijven is, krijgt de Passagier het volledige betaalde bedrag terug (d.w.z. de Bijdrage in de Kosten en de bijbehorende Vergoeding voor de Diensten).[...] Als de Passagier meer dan 24 uur vóór het tijdstip van vertrek (vermeld in de Publicatie) krijgt de Passagier alleen de Bijdrage in de Kosten terugbetaald.[...] Als de Passagier 24 uur of minder vóór het tijdstip van vertrek (vermeld in de Publicatie) en meer dan dertig minuten na de Bevestiging van Boeking annuleert, krijgt de Passagier de helft van de Bijdrage in de Kosten die op het moment van de Boeking werden betaald, terugbetaald.[...] Als de Passagier 24 uur of minder vóór het geplande tijdstip van vertrek (vermeld in de Publicatie) en dertig minuten of minder na de Bevestiging van Boeking annuleert, wordt de Passagier de volledige Bijdrage in de Kosten terugbetaald.[...] Als de Passagier annuleert na het geplande tijdstip van vertrek (vermeld in de Publicatie), of als hij 15 minuten na het overeengekomen tijdstip niet op de plaats van afspraak verschenen is, wordt geen enkel bedrag terugbetaald.”<sup>100</sup>*

<sup>98</sup> Art. 7.1 Alg.Voorw., voor vroegere versie zie art. II.4.4. Alg.Voorw. (versie 5 april 2016), geraadpleegd op 03 oktober 2016, van [www.nl.blablacar.be/blog/algemene-voorwaarden](http://www.nl.blablacar.be/blog/algemene-voorwaarden).

<sup>99</sup> Zie daarvoor: 2.1.2.5. Aansprakelijkheid.

<sup>100</sup> Art. 7.1 Alg.Voorw., geraadpleegd op 14 november 2016, van [www.nl.blablacar.be/blog/algemene-voorwaarden](http://www.nl.blablacar.be/blog/algemene-voorwaarden).

#### 2.1.2.4. Verzekering en geldig rijbewijs

Het is de bestuurder die zich ertoe verbindt om zich te verzekeren in overeenstemming met de wetgeving en overeenkomstig de geldende wetgeving te beschikken over een geldig rijbewijs. De verantwoordelijkheid of de verzekering al dan niet dekt bij een schadegeval **ligt dan ook bij de bestuurder zelf**.<sup>101</sup> AXA bevestigt daarentegen dat indien men zich houdt aan de voorwaarden van BlaBlaCar, zijnde dat het gaat om het **delen van de kosten zonder winst te maken, de BA-verzekering tegenover derden deze aansprakelijkheidsgrond dekt**<sup>102</sup>. Dit klinkt allemaal veelbelovend, toch zijn er nog enkele praktische opmerkingen. Aangeraden is ten eerste dat de bestuurder ook beschikt over een **aanvullende verzekering materiële schade**, in dat geval krijgt de bestuurder een billijke schadevergoeding indien hij zelf verantwoordelijk is voor de schade aan zijn eigen wagen. Toch moet dit met de nodige kritische noot bekeken worden: indien de passagier bijvoorbeeld het stuur overneemt, zeker bij lange carpooltrajecten kan dit het geval zijn, zal de verzekering bij een schadegeval door zijn fout niet tot betaling overgaan<sup>103</sup>. We moeten dan weer aanhalen dat Comuto in samenwerking met AXA Belgium<sup>104</sup> een **aanvullende verzekering aanbiedt voor zowel de passagiers als de bestuurders**<sup>105</sup>. Het gaat in het bijzonder om een **bijstandsservice** in geval van een defect, diefstal, vandalisme of brand. Het depanneren of wegtakelen van het voertuig en het transport naar de bestemming of de oorspronkelijke ophaalplaats is hierdoor gedekt. De verzekering biedt de mogelijkheid aan om achtergebleven persoonlijke bezittingen gratis terug te bezorgen naar de passagier, met een maximale verzendkost van 120 EUR. Ook de passagier die het stuur overneemt en wegens een eigen fout een schadeongeval veroorzaakt is gedekt. Toch gelden hier bepaalde restricties<sup>106</sup>:

- De passagier-bestuurder die verantwoordelijk is voor het ongeval met schade aan het voertuig moet minstens 3 jaar over zijn rijbewijs beschikken;
- De eigenaar-bestuurder moet over een eigen omniumverzekering of verzekering materiële schade beschikken;
- Deze verzekering betaalt enkel en alleen uit indien de eigen omniumverzekering niet tot uitbetaling overgaat;
- Deze verzekering betaalt een bedrag terug van maximaal 600 EUR.

**Art. 4.1. Publicaties posten:** *U mag een Publicatie alleen posten als u aan alle ondergenoemde voorwaarden voldoet: (i) u bent in het bezit van een geldig rijbewijs; [...] (iv) er is voor het voertuig een geldige burgerlijke aansprakelijkheidsverzekering afgesloten; [...]*

---

<sup>101</sup> Art. 4.1, iv) en. 8.2, 2 Alg.Voorw.; voor de vroegere versie waar een en ander uitdrukkelijker naar voren kwam, zie: art. II,6 Alg.Voorw. (versie 5 april 2016), geraadpleegd op 03 oktober 2016 van [www.nl.blablacar.be/blog/algemene-voorwaarden](http://www.nl.blablacar.be/blog/algemene-voorwaarden); zie ook: *Vr. en Antw.* Kamer 2006-2007, 20 augustus 2009 (vr.110, 226, 531, 538, 553, 640 en 1494, T. PIETERS).

<sup>102</sup> X, “Autoverzekering BlaBlaCar carpooling”, *Axa Belgium*, van [www.axa.be/ab/NL/Pages/autoverzekering-blablacar-carpooling.aspx](http://www.axa.be/ab/NL/Pages/autoverzekering-blablacar-carpooling.aspx). De polis zelf vroegen wij op bij zowel Axa als BlaBlaCar, beide vragen bleven echter zonder gevolg of enige respons.

<sup>103</sup> X, “Eigen materiële schade aan auto”, *Verzekeringen*, van [www.verzekeringen.be/autoverzekering-eigen-schade-aan-het-voertuig](http://www.verzekeringen.be/autoverzekering-eigen-schade-aan-het-voertuig).

<sup>104</sup> V. GOOSSENS, “Speciale AXA verzekering voor autodelen BlaBlaCar”, *Knack* 2016, geraadpleegd op 1 november 2016, van <http://kanaal.knack.be/nieuws/speciale-axa-verzekering-voor-autodelen-blablacar/video-normal-687963.html>.

<sup>105</sup> X, “Wat dekken de verzekering en de bijstand van BlaBlaCar”, *BlaBlaCar*, van [www.nl.blablacar.be/faq/vraag/wat-dekken-de-verzekering-en-de-bijstand-van-blablacar](http://www.nl.blablacar.be/faq/vraag/wat-dekken-de-verzekering-en-de-bijstand-van-blablacar). Zie ter zake bijvoorbeeld: Art. 13 Omniumgraad, Motorrijtuigen Algemene Polisvoorwaarden, Piette & Partners, “Zij ziet nochtans af van haar recht op verhaal tegenover de verzekeringnemer, de eigenaar, de houder, de kosteloos vervoerde personen en hun gezinsleden, behalve in geval van opzet of grove schuld” (eigen onderlijning), van [www.pnp.be/files/cms1/3005565-1-1-pl-alg\\_vrw\\_motorrijtuigen\\_635658952671748000.pdf](http://www.pnp.be/files/cms1/3005565-1-1-pl-alg_vrw_motorrijtuigen_635658952671748000.pdf).

<sup>106</sup> X, “Autoverzekering BlaBlaCar carpooling”, *Axa Belgium*, van [www.axa.be/ab/NL/Pages/autoverzekering-blablacar-carpooling.aspx](http://www.axa.be/ab/NL/Pages/autoverzekering-blablacar-carpooling.aspx).

**Art. 8.2. Verbintenissen van de Bestuurders.** Voorts belooft u bij het gebruik van het Platform als Bestuurder: (i) alle wetten, voorschriften en richtlijnen na te leven die van toepassing zijn op het autorijden en het voertuig, en dan meer bepaald om op het moment van de Rit een burgerlijke aansprakelijkheidspolis te hebben onderschreven en in het bezit te zijn van een geldig rijbewijs; (ii) te controleren of uw verzekering ridesharing dekt en of uw Passagiers worden beschouwd als derden in uw voertuig en daardoor door uw verzekering gedekt zijn; [...] (viii) aan BlaBlaCar of iedere Passagier die dat vraagt, uw rijbewijs, het inschrijvingsbewijs van uw auto, uw verzekeringspolis, uw keuringsbewijs en ieder ander document voor te leggen dat uw bevoegdheid aantoont om het voertuig als Bestuurder op het Platform te gebruiken; [...]”<sup>107</sup>

#### 2.1.2.5. Aansprakelijkheid

Bestuurders en passagiers handelen onder hun **eigen exclusieve verantwoordelijkheid** en Comuto kan op geen enkele manier aansprakelijk gesteld worden, men aanvaardt immers dat “BlaBlaCar geen partij vormt in eender welke overeenkomst tussen u en de andere Leden met het oog op het delen van de kosten die verband houden met een Rit”<sup>108</sup>. In de voorgaande versie specificeerde men nog dat elke aansprakelijkheidsgrond in hoofde van Comuto beperkt werd tot een schadevergoeding van de bedragen conform de dienstverlenings- of annuleringskosten<sup>109</sup>, in de huidige versie lijkt men een nog meer excluderende weg op te gaan. Deze bepaling is eigenlijk een zogenaamd bevrijdings- of **exoneratiebeding**: een partij stelt zichzelf vrij van haar (buiten)contractuele aansprakelijkheid. Deze exoneratiebedingen zijn toegelaten en afdwingbaar, ook indien zij in de Alg.Voorw. zijn opgenomen. Wel dient de interpretatie van dergelijke bedingen **restrictief** te gebeuren<sup>110</sup>. Exoneratiebedingen die in algemene bewoordingen zijn geformuleerd houden derhalve geen vrijstelling in van aansprakelijkheid voor zware fout<sup>111</sup>, tenzij anders bedongen en indien deze niet de reële waarde van de overeenkomst teniet doet<sup>112</sup>. De verwoording “de leden (bestuurders of passagiers) handelen op hun eigen exclusieve en volledige verantwoordelijkheid”<sup>113</sup> is inderdaad **geen concrete verwoording**, maar toch mag aangenomen worden dat Comuto zich **rechtsgeldig exoneert voor zware fouten** omdat dit rechtstreeks uit het beding voortvloeit<sup>114</sup>.

<sup>107</sup> Art. 4.1, iv) en. 8.2, 2 Alg.Voorw.; voor de vroegere versie waar een en ander uitdrukkelijker naar voren kwam, zie: art. II,6 Alg.Voorw. (versie 5 april 2016), geraadpleegd op 03 oktober 2016, van [www.nl.blablacar.be/blog/algemene-voorwaarden](http://www.nl.blablacar.be/blog/algemene-voorwaarden).

<sup>108</sup> Art. 12 Alg.Voorw. (versie 15 november 2016), geraadpleegd op 14 november 2016 van [www.nl.blablacar.be/blog/algemene-voorwaarden](http://www.nl.blablacar.be/blog/algemene-voorwaarden).

<sup>109</sup> Art. III, Alg.Voorw. (versie 5 april 2016), geraadpleegd op 03 oktober 2016, van [www.nl.blablacar.be/blog/algemene-voorwaarden](http://www.nl.blablacar.be/blog/algemene-voorwaarden), waarbij de maximale aansprakelijkheid beperkt werd tot (als volgt):

- Maximale aansprakelijkheid voor trajecten tussen 1 en 8 EUR: 1,6 EUR
- Maximale aansprakelijkheid voor trajecten  $\geq 8$  EUR =  $[0,99 \times (\text{bijdrage in de kosten excl. belasting}/8,341)] \times 1,21$  EUR.
- Met een maximale begrenzing van 20% op de totale bijdrage in de kosten.

Zelfs in de allerbeste gevallen beperkte Comuto zijn eigen aansprakelijkheid dus tot 20% van de totale bijdrage in de kosten. Het Hof van Cassatie heeft inderdaad reeds langdurig aangegeven dat een beding dat de aansprakelijkheid beperkt tot een bepaald maximaal (forfaitair) bedrag rechtsgeldig is (Cass. 4 juni 1971, *RW* 1971-72, 371, *Pas.* 1971, I, 940, *RCJB* 1976, 12, *Arr.Cass.* 1971, 989 en *Eur.Vervoerr.* 1974, 358). Het is duidelijk dat zelfs in de allerbeste gevallen slechts een zeer beperkte schadevergoeding kon gevorderd worden.

<sup>110</sup> Zie Rb. Antwerpen (14e k. B) 24 april 2009, *RW* 2010-11, afl. 2, 68.

<sup>111</sup> Cass. 22 maart 1979, *Arr.Cass.* 1978-79, 860.

<sup>112</sup> Vred. St.-Truiden 22 november 2007, *T.Agr.R.* 2010, afl. 2, 134.

<sup>113</sup> Art. 12 Alg.Voorw. (versie 15 november 2016), geraadpleegd op 14 november 2016, van [www.nl.blablacar.be/blog/algemene-voorwaarden](http://www.nl.blablacar.be/blog/algemene-voorwaarden).

<sup>114</sup> E. ENKELS, S. VAN DEN BROECKE, T. DE CLERCK en J. SCHRAEYEN (ed.), *Algemene Voorwaarden*, Brussel, Larcier, 2012, p. 175 e.v. (en de verwijzingen aldaar); Cass. 22 maart 1979, *Arr.Cass.* 1978-79, 860; Cass. 25 september 1959, *JT* 1960, 114, noot J. ROTHIER, *Pas.* 1960, I, 113, noot P. MAHAUX, *RCJB* 1960, 5, noot J. DABIN, *RGAR* 1960, nr. 6.574, noot R. DALCQ, *Arr.Verbr.* 1960, 86.

Exclusief moet bovendien ook met een korrel zout genomen worden, in het Belgisch recht is niets echt volledig exclusief. Zo zijn er wettelijke beperkingen ten opzichte van deze exoneratiebedingen<sup>115</sup>. Men kan zich bijvoorbeeld **niet exonereren indien** (i) ze strijdig zijn met dwingende bepalingen of bepalingen van openbare orde<sup>116</sup>, (ii) het de aangegane verbintenissen teniet doet<sup>117</sup>, (iii) het de regels schaadt die de consument moeten beschermen, zo mag er onder meer geen kennelijk onevenwicht<sup>118</sup> ontstaan tussen de consument en de onderneming<sup>119</sup>, (iv) indien het gaat om een opzettelijke fout, fraude of bedrog<sup>120</sup>. De sanctie bedraagt de **nietigheid** van het exoneratiebeding en niet die van de volledige Alg.Voorw.<sup>121</sup>.

*In casu* is het **exoneratiebeding geldig. Toch is het exoneratiebeding in algemene verwoording geschreven, waardoor Comuto zich wel degelijk kan bevrijden voor zijn contractuele aansprakelijkheid, maar niet voor zijn buitencontractuele aansprakelijkheid**<sup>122</sup>. Dit valt te verklaren omdat in geval van twijfel omtrent de gemeenschappelijke bedoelingen van de contracterende partijen, de overeenkomst uitgelegd moet worden ten nadele van diegene die hem bedongen heeft<sup>123</sup>.

K. N. (BlaBlaCar): “De verantwoordelijkheid ligt eigenlijk in alle gevallen bij de bestuurder. Dit staat ook heel expliciet vermeld in de Algemene Voorwaarden. We zijn echt een platform dat bestuurder en passagier met elkaar verbindt. Als platform informeren en verbinden we mensen, maar de verantwoordelijkheid ligt bij de bestuurder.”<sup>126</sup>

<sup>115</sup> Voor een overzicht van al dan niet toegestane exoneratiebedingen en de bijhorende modelclausules, zie: P. LEPERE, *Koopverkoopovereenkomst en de nuttige clausules in de recente regelgeving*, Antwerpen, Maklu, 2007.

<sup>116</sup> Kh. Hasselt (4e k.) 29 april 2003, *NJW* 2003, afl. 43, 1007, noot F. BRULOOT, *RW* 2004-05, afl. 9, 351, *TBH* 2004, afl. 6, 604; Bijvoorbeeld aangaande de tienjarige aansprakelijkheid van de aannemer en architect: Art. 1792 en 2270BW, vergelijk Luik (20e k.) 22 november 2002, *RGAR* 2004, afl. 6, nr. 13.881 en Cass. 10 mei 1984, AR 7051, *Nationale Maatschappij der Waterleiding / Entreprises Laurent N.V.*, *Arr.Cass.* 1983-84, 1177, *Bull.* 1984, 1106, *JT* 1984, 692, *Pas.* 1984, I, 1106, *RW* 1984-85, 1951, *Res.Jur.Imm.* 1985, 203, *Res.Jur.Imm.* 1986, 33, *T.Aann.* 1985, 125, noot M. FLAMME.

<sup>117</sup> Kh. Hasselt (4e k.) 29 april 2003, *NJW* 2003, afl. 43, 1007, noot F. BRULOOT, *RW* 2004-05, afl. 9, 351, *TBH* 2004, afl. 6, 604.

<sup>118</sup> Dit begrip kennelijk onevenwicht is onderworpen aan een marginaal toetsingsrecht door de rechter. De rechter dient met andere woorden een vergelijking te maken enerzijds de contractuele regeling en anderzijds het suppletieve contractenrecht om zo te besluiten of de consument er al dan niet onredelijk slecht van af komt (E. ENKELS, S. VAN DEN BROECKE, T. DE CLERCK en J. SCHRAEYEN (ed.), *Algemene Voorwaarden*, Brussel, Larcier, 2012, p. 178), “de gelijkwaardigheid van de prestaties zijn daarbij geen criterium” (Gent 18 februari 2009, nr. 2007/AR/1761, *TVV* 2009, afl. 4, 47).

<sup>119</sup> Gent 18 februari 2009, nr. 2007/AR/1761, *TVV* 2009, afl. 4, 47.

<sup>120</sup> Rb. Brussel (76e k.) 29 januari 2007, nr. 2003/6330/A, *TBBR* 2008, afl. 7, 385, noot R. STEENNOT, *TBH* 2009, afl. 1, 11, noot A. ANDRE-DUMONT; E. ENKELS, S. VAN DEN BROECKE, T. DE CLERCK en J. SCHRAEYEN (ed.), *Algemene Voorwaarden*, Brussel, Larcier, 2012, p. 180; O. VANDEN BERGHE, “Exoneratiebedingen in het gemeen recht en in het consumentenrecht” in S. STIJNS en K. VANDERSCHOT, *Contractuele clausules rond de niet-uitvoering en beëindiging van contracten*, Antwerpen, Intersentia, 2006, p. 52 e.v.

<sup>121</sup> E. ENKELS, S. VAN DEN BROECKE, T. DE CLERCK en J. SCHRAEYEN (ed.), *Algemene Voorwaarden*, Brussel, Larcier, 2012, p. 183.

<sup>122</sup> R. KRUIHOF, “Contractele aansprakelijkheidsregelingen”, *TPR* 1984, 259-260.

<sup>123</sup> Art. 1162 BW en Antwerpen 23 januari 1986, *RW* 1986-87, 324, noot C. PAUWELS, “Art. 1162 BW (uitlegging overeenkomsten ten nadele van hem die bedongen heeft) geldt slechts in geval van twijfel omtrent de gemeenschappelijke bedoeling van de contracterende partijen”.

Een vergelijking tussen de huidige Alg.Voorw.<sup>124</sup> en de vroegere versie<sup>125</sup> maakt duidelijk dat Comuto kiest voor een meer excluderende vorm van haar eigen aansprakelijkheid. Comuto verkiest ervoor om **in geen enkel geval aansprakelijk** gesteld te kunnen worden en specificeert daarom ook meermaals dat **haar rol** in de verhoudingen **louter die van een platform is**.

P.-J. D.K. (BV-OECO): “Ik denk dat BlaBlaCar daar ook deels een **verantwoordelijkheid** in heeft en daar deels **aansprakelijk** voor zou moeten zijn.”<sup>127</sup>

#### 2.1.2.6. Verjaring

In haar vorige versie nam Comuto op dat elke klacht aangaande de Alg.Voorw. verjaart na verloop van één jaar. Er is bovendien een onweerlegbaar vermoeden dat de bestuurder of de passagier afziet van elke niet binnen het jaar gevraagde betaling<sup>128</sup>. Een beding in de Alg.Voorw. dat de wettelijke verjaringstermijn inkort is inderdaad geldig aangezien het verbod van artikel 220 BW enkel geldt voor de verlenging van de wettelijke verjaringstermijn<sup>129</sup>. Enkel verjaringsregels die de openbare orde raken kunnen niet worden verkort. In de huidige versie werd dit weggelaten. Het weglaten van dit beding is ons tot op heden een raadsel. Aldus zal bij ingang van de nieuwe Alg.Voorw. (15 november 2016), de **gemeenrechtelijke verjaringstermijn** van 10 jaar van toepassing zijn<sup>130</sup>. Indien geen van de partijen binnen deze periode van 10 jaar aanspraak heeft gemaakt op zijn rechten, zal dit de schuldenaar na verloop van tijd bevrijden (de zogenaamde bevrijdende verjaring)<sup>131</sup>. Er dient opgemerkt te worden dat de **bevrijdende verjaring** geen enkel invloed heeft op de verbintenis zelf, maar enkel op de opeisbaarheid ervan<sup>132</sup>. De verbintenis verdwijnt dus niet door de verjaring, men kan ze enkel niet meer opeisen.

Wat hiervoor beschreven werd, geldt enkel voor de contractuele aansprakelijkheid. Louter ter aanvulling bespreken wij ook nog de verjaringstermijnen bij de buitencontractuele aansprakelijkheid, zoals bij een auto-ongeval of bij schade aan het voertuig. Hier verjaart de vordering tot schadevergoeding na verloop van vijf jaar vanaf de dag waarop de benadeelde kennis heeft gekregen van de schade én de vordering verjaart in elk geval na 20 jaar vanaf de dag volgend op deze van zijn ontstaan<sup>133</sup>. Wanneer een huurder (denk aan platformen zoals Drivy of CarAmigo) bijvoorbeeld een auto-ongeval veroorzaakt, begint de verjaringstermijn van 20 jaar te lopen. In elk geval worden vorderingen omtrent dit ongeval onontvankelijk bevonden na verloop van 20 jaar, ook al wordt de

<sup>126</sup> Het volledig uitgeschreven interview is niet opgenomen in dit dossier, wegens confidentialiteit, zie Bijlage 4.

<sup>124</sup> Art. 12 Alg.Voorw. (versie 15 november 2016), geraadpleegd op 14 november 2016, van [www.nl.blablacar.be/blog/algemene-voorwaarden](http://www.nl.blablacar.be/blog/algemene-voorwaarden).

<sup>125</sup> Art. III, Alg.Voorw. (versie 5 april 2016), geraadpleegd op 03 oktober 2016, van [www.nl.blablacar.be/blog/algemene-voorwaarden](http://www.nl.blablacar.be/blog/algemene-voorwaarden).

<sup>127</sup> Het volledig uitgeschreven interview is niet opgenomen in dit dossier, wegens confidentialiteit, zie Bijlage 4.

<sup>128</sup> Art. IX.1 Alg.Voorw. (versie 5 april 2016), geraadpleegd op 03 oktober 2016, van [www.nl.blablacar.be/blog/algemene-voorwaarden](http://www.nl.blablacar.be/blog/algemene-voorwaarden).

<sup>129</sup> E. ENKELS, S. VAN DEN BROECKE, T. DE CLERCK en J. SCHRAEYEN (ed.), *Algemene Voorwaarden*, Brussel, Larcier, 2012, p. 190; Brussel (5e k. S) 2 december 2003, *RHA* 2004, afl. 2, 167; G. JOCQUE, “Verjaring en verzekering”, *T.Verz.* 2006, afl. 1, p. 6; *De Verz.* 1983, 172-174; Cass. 19 juni 1890, *Pas* 1890, I, 231; Cass. 25 januari 1968, *Arr.Cass.* 1968, 702, *Bull.* 1968, 559, *Pas.* 1968, I, 655 en *RGAR* 1968, nr. 8086.

<sup>130</sup> Art. 2262bis BW.

<sup>131</sup> Hierop bestaan echter tal van uitzonderingen, bijvoorbeeld indien de rechtsvordering verband houdt met de staat en de bekwaamheid van een persoon. Voor een uitgebreide uiteenzetting zie: R. DE CORTE en B. DE GROOTE, *Handboek Civiel Recht – Herziene editie*, Brussel, Larcier, 2011, p. 217 e.v., randnr. 604 e.v.

<sup>132</sup> Cass. 25 september 1970, *Arr.Cass.* 1971, 78.

<sup>133</sup> R. DE CORTE en B. DE GROOTE, *Handboek Civiel Recht – Herziene editie*, Brussel, Larcier, 2011, p. 226.



schade al dan niet ontdekt. Wanneer de schade ontdekt wordt zal een tweede verjaringstermijn beginnen te lopen, namelijk die van 5 jaar. Binnen die 5 jaar moet een vordering ingesteld worden om de schade te vergoeden, anders wordt de vordering ook onontvankelijk bevonden. Als de derde-schadeleider de schade ontdekt, heeft hij dus 5 jaar tijd om een vordering in te stellen. Het gaat hier dus werkelijk om derde-schadelijders, zij die niks met de verhuurovereenkomst te maken hebben. Wanneer de verhuurder schade heeft aan zijn voertuig, is de contractuele verjaringstermijn (indien die er is) van tel. Dit aangezien de huurder en de verhuurder een contractueel vastgelegde juridische relatie hebben. Uiteraard zijn de regels met betrekking tot de verjaring veel uitgebreider. Hierboven werden enkel de grote hoofdlijnen uitgeschreven.

### 2.1.3. Juridische kwalificatie en toepasselijke wetgeving

**We kunnen inderdaad besluiten dat het gaat om zogenaamde *ridesharing* en de overeenkomst tussen de gebruikers dus niet onderworpen is aan de wetgeving rond personenvervoer<sup>134</sup>.** Een eerste doorslaggevend criterium zal hoe dan ook het ontbreken van het winstogmerk zijn: men moet erop toezien dat men geen winst maakt met deze activiteit en de bijdrage louter beperkt blijft tot een bijdrage in de kosten. Zolang de bijdrage in de kosten in totaal (en dus niet per passagier) lager blijven dan de ernstige norm van 0,3363 EUR per kilometer<sup>135</sup> is er niets aan de hand en moeten deze inkomsten niet aangegeven worden bij de fiscus<sup>136</sup>. Een **tweede** doorslaggevend criterium is dat de chauffeur beslist waar de rit heen gaat<sup>137</sup>.

---

<sup>134</sup> Decreet betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg, *BS* 20 april 2001.

<sup>135</sup> 1 juli 2016 tot en met 30 juni 2017; Omzendbrief nr. 654 van de Federale Overheidsdienst Personeel en Organisatie (10 juni 2016) tot aanpassing van het bedrag van de kilometervergoeding 2016, *BS* 29 juni 2016; Circulaire *AAFisc* 26/2016 (nr. Ci.706.530) van 15 juli 2016, Kilometervergoeding die de staat aan zijn personeel toekent voor dienstverplaatsingen: aanpassing bedrag dd. 15.07.2016 en de eerder aangehaalde bronnen; mits relativering dat een afwijking nog steeds mogelijk is (zie voetnoot 87).

<sup>136</sup> X, "Ridesharing – kostendelend op reis", *Wegwijzer* vzw, online publicatie.

<sup>137</sup> Zie eerder; X, "Ridesharing – kostendelend op reis", *Wegwijzer* vzw, online publicatie.

## 2.1.4. Enkele praktische vragen

### 2.1.4.1. In hoofde van de bestuurder

*Is dit wettelijk toegestaan?*

Ja, *ridesharing* vormt wettelijk gezien **geen probleem**, zelfs indien je daar een bepaalde bijdrage voor krijgt. Van belang is dat het sporadisch plaatsvindt en dat het de **bestuurder** (en dus niet de passagier) is die over de **eindbestemming** beslist<sup>138</sup>. Het is bovendien ook belangrijk om te vermelden dat het bij *ridesharing* gaat om een **deelname in de kosten**. Vervoert men met andere woorden drie passagiers via het platform van BlaBlaCar zal men fiscaal gezien geen probleem ondervinden, bij vier personen wordt het al snel ingewikkelder en is het belangrijk om de **ernstige norm van 0,3363 EUR/kilometer** niet te overschrijden. Enige waarschuwing is op zijn plaats: BlaBlaCar zal de transactie toestaan, ook al gaat het effectief om winstgevende activiteiten. In dit geval kan de fiscus ervan uitgaan dat je deze passagiers meeneemt in het kader van winstgevende activiteiten. Doe je dit regelmatig, dan zal je bovendien een zelfstandigenstatuut moeten aannemen en voldoen aan de toepasselijke regels en de sociale wetten die daarbij horen. Bovendien loop je ook het risico dat de BA-verzekering deze situatie niet dekt. BlaBlaCar waarschuwt voor deze situatie en geeft in zijn Alg.Voorw., waar ook de bestuurder mee akkoord ging, aan dat deze verantwoordelijkheid enkel en alleen bij de bestuurder ligt. Deze situatie is met andere woorden ten stelligste af te raden.

*Over welke documenten of verzekeringen moet ik beschikken?*

Uiteraard moet je als bestuurder ook over alle wettelijke documenten en verzekeringen beschikken, zoals<sup>139</sup>:

- Een geldig rijbewijs en identiteitskaart;
- Het inschrijvingsbewijs;
- Het gelijkvormigheidsattest;
- Het verzekeringsattest;
- Indien uw wagen ouder is dan vier jaar: een geldig keuringsbewijs;
- Nuttig, maar niet verplicht: een blanco Europees aanrijdingsformulier en de gegevens van uw bijstandsverzekeraar.

Het is van belang om bij de verzekeringsmaatschappij na te vragen of *ridesharing* al dan niet een probleem kan vormen in het kader van uw huidige verzekering. Een aanvullende **omniumverzekering** is hoe dan ook aangeraden, zeker om ook aanspraak te kunnen maken op de **bijkomstige verzekering aangeboden door Comuto en AXA**. Deze verzekering biedt, onder bepaalde restricties, een aanvullende bijstandsservice, een dekking voor de passagier die het stuur overneemt, een regeling in geval van achtergebleven persoonlijke bezittingen en een depanneringsdienst voor zowel bestuurder als passagier aan. Het is belangrijk om te weten dat je, om hier volledig aanspraak op te kunnen maken, minstens 3 jaar over een geldig rijbewijs moet beschikken.

---

<sup>138</sup> X, "Van Blablacar tot Uber... Meerijden naar je reisbestemming: mogelijke valkuilen en hoe ze te ontwijken", *Wegwijzer vzw*, geraadpleegd op 12 december 2016, van [www.wegwijzer.be/blablacar%20tot%20Uber](http://www.wegwijzer.be/blablacar%20tot%20Uber).

<sup>139</sup> Zie ook: X, "Welke autopapieren moeten steeds in uw wagen liggen?", *AG Insurance*, geraadpleegd op 12 december 2016, van [www.aginsurance.be/Retail/nl/mobiliteit/auto/Paginas/boorddocumenten.aspx](http://www.aginsurance.be/Retail/nl/mobiliteit/auto/Paginas/boorddocumenten.aspx).

*Kan ik Comuto aansprakelijk stellen indien er iets misloopt?*

De aansprakelijkheid ligt steeds **exclusief bij de bestuurder en de passagier(s)**, Comuto exonereert zich dan ook voor iedere vorm van aansprakelijkheid. Zelfs in de allerbeste gevallen moet men niet hopen een hoge bijdrage van Comuto te verkrijgen aangezien deze zelfs dan maximaal 20% van de totale bijdrage in de kosten beperkt wordt<sup>140</sup>. Nogmaals moeten wij het belang van een goede **BA-verzekering** dan ook sterk benadrukken.

*Ik vervoer mensen veel goedkoper dan een taxi, is er dan geen sprake van oneerlijke concurrentie?*

Het is inderdaad zo dat oneerlijke concurrentie verboden is. Het gaat daarbij om elke met de eerlijke marktpraktijken strijdige daad waardoor het beroepsbelang van een andere onderneming ten schade gebracht wordt of geschonden kan worden<sup>141</sup>. Aangezien het gaat om *ridesharing* en niet om een commerciële activiteit of taxidienst<sup>142</sup>, is er eigenlijk **geen sprake van benadeling**. Er is immers geen enkele commerciële vervoerder op de markt die met een personenwagen passagiers honderden kilometers verder op hun bestemming brengt<sup>143</sup>, ook het feit dat jij als bestuurder over de eindbestemming beslist en de passagier daar geen inspraak in heeft helpt jou te onderscheiden van bijvoorbeeld een taxidienst. Hier is met andere woorden geen enkel probleem te bespeuren.

*Moet ik mijn inkomsten aangeven bij de fiscus?*

Zolang je de ernstige norm van 0.3363 EUR/kilometer niet overschrijdt is er geen probleem en spreken we van een **bijdrage in de kosten**. De ontvangen gelden zal je met andere woorden **niet moeten vermelden** bij de aangifte personenbelasting. Wanneer je deze ernstige norm overschrijdt moeten deze inkomsten wel aangegeven worden, tenzij de overschrijding van deze ernstige norm te verantwoorden valt met concrete bewijsstukken. We verwijzen naar het fiscaal luik van deze bachelorproef om de fiscale gevolgen van deze overschrijding te raadplegen.

*Er was een rit overeengekomen, maar ik wens die te annuleren. Kan dat zomaar?*

Als bestuurder kan je inderdaad een rit annuleren. Weet wel dat Comuto deze situatie strikt geregeld heeft in zijn Alg.Voorw. en zich het recht voorbehoudt om de annuleringsgegevens te publiceren op uw profiel en zelfs het recht heeft om uw **toegang tot de website op te schorten**<sup>144</sup>. Hoe dan ook wordt het volledig volstorte bedrag terug aan de passagier overgemaakt en ontvangt u **geen enkele vergoeding**.

---

<sup>140</sup> Intussen is deze beperking in de Alg.Voorw. aangepast tot een nog exclusievere exoneration (zie *supra*).

<sup>141</sup> P. WAUMAN, "Slachtoffer van oneerlijke concurrentie: wat kan u ertegen beginnen?", *Ondernemingsdatabank*, geraadpleegd op 12 december 2016, van [http://ondernemingsdatabank.indicator.be/oneerlijke\\_concurrentie/slachtoffer\\_van\\_oneerlijke\\_concurrentie\\_wat\\_kunt\\_u\\_ertegen\\_beginnen\\_VLTAEBAR\\_EU08021401/91/related](http://ondernemingsdatabank.indicator.be/oneerlijke_concurrentie/slachtoffer_van_oneerlijke_concurrentie_wat_kunt_u_ertegen_beginnen_VLTAEBAR_EU08021401/91/related).

<sup>142</sup> F. HELSEN, "Deeconomie: de wetgever wordt pas wakker", *Juristenkrant* 2015, 305, 12-13, "De problematische toepassing van regulering sluit naadloos aan bij het tweede grote gevaar van deze revolutie: dat voor oneerlijke concurrentie. Omdat professionele spelers zonder twijfel aan een pak meer rompslomp en regels moeten voldoen, lijden zij een concurrentieel nadeel".

<sup>143</sup> X, "Ridesharing – kostendelend op reis", *Wegwijzer vzw*, online publicatie.

<sup>144</sup> Art. II, 4. 3 Alg.Voorw, geraadpleegd op 12 december 2016, van [www.nl.blablacar.be/blog/algemene-voorwaarden](http://www.nl.blablacar.be/blog/algemene-voorwaarden).

#### 2.1.4.2. Voor de passagier

*Wat als de bestuurder winst maakt: bied ik dan "zwart werk" aan?*

Ten eerste moet je weten dat, zolang de bestuurder over de eindbestemming beslist, er **geen sprake is van een arbeidsovereenkomst**. Jij geeft niet de opdracht aan de bestuurder om een bepaalde rit uitte voeren en rijdt gewoon mee tegen een vergoeding in de kosten. In dit geval zal er geen sprake zijn van 'zwart werk'<sup>145</sup>.

*Wat als de auto niet voorzien is van een veiligheidsgordel: wie is dan aansprakelijk voor mijn letselschade bij een ongeval?*

Het dragen van een gordel is jouw **eigen verantwoordelijkheid**. De chauffeur is immers enkel verantwoordelijk ten opzichte van meerrijdende kinderen<sup>146</sup>. Als je merkt dat er geen (functionerende) gordel aanwezig is, is het jouw eigen verantwoordelijkheid om te beslissen om al dan niet mee te rijden. Bovendien kan het niet dragen van een veiligheidsgordel resulteren in een **gedeelde aansprakelijkheid**<sup>147</sup>. Er zal wel sprake moeten zijn van een causaal verband met de opgelopen schade<sup>148</sup>.

Een en ander is met andere woorden afhankelijk van de concrete situatie: bij een zijdelingse aanrijding is het gemakkelijker om dit causaal verband te betwisten dan bij een frontale aanrijding<sup>149</sup>.

---

<sup>145</sup> X, "Van Blablacar tot Uber... Meerijden naar je reisbestemming: mogelijke valkuilen en hoe ze te ontwijken", *Wegwijzer vzw*, geraadpleegd op 12 december 2016, van [www.wegwijzer.be/blablacar%20tot%20Uber](http://www.wegwijzer.be/blablacar%20tot%20Uber).

<sup>146</sup> P. LENVAIN, "Gedrag van weggebruikers", *Bestendig handboek verkeer*, IV, 31-1 en 31-2; X, "Ridesharing – kostendelend op reis", *Wegwijzer*, online publicatie; Zie ook Richtl. 91/671/EEG Raad 16 december 1991 betreffende het verplichte gebruik van veiligheidsgordels en kinderbeveiligingssystemen in voertuigen, *PB*. L 373, 31 december 1991 en MB 22 augustus 2006 waarbij de modaliteiten van afgifte en het model van de vrijstellingen van het verplicht gebruik van de veiligheidsgordel en het kinderbeveiligingssysteem op grond van gewichtige medische tegenindicaties worden bepaald, *BS* 25 augustus 2006.

<sup>147</sup> P. LENVAIN, "Gedrag van weggebruikers", *Bestendig handboek verkeer*, IV, 31-4 en 31-5; dit geldt trouwens ook bij andere voertuigen, zie onder meer: Antwerpen 17 februari 1982, *De Verz.* 1984, 211, noot J.R., "Diegene die, indruisend tegen de art. 44.4 Wegcode, zich toch laat voeren op de bagagedrager van een fiets, moet de schade die hij oploopt bij een aanrijding voor 1/3 zelf dragen" en Cass. 23 december 1986, AR 444, *De Sociale Voorzorg C.V./De Paepe*, *Arr.Cass.* 1986-87, 554, *Bull.* 1987, 511, *Pas.* 1987, I, 511 en *Verkeersrecht* 1987, 184, noot, "De beslissing dat er geen oorzakelijk verband bestaat tussen de schade en het feit dat een motorrijder van minder dan 18 jaar oud op de duozitting een passagier vervoerde, sluit niet uit dat een deel van de aansprakelijkheid ten laste van de aldus vervoerde passagier kan worden gelegd".

<sup>148</sup> Cass. 27 mei 1993, *Haegeman / Delgleize*, *Arr.Cass.* 1993, 527, *Bull.* 1993, 513, *Pas.* 1993, I, 513 en *Verkeersrecht* 1993, 274, "Het niet dragen van de veiligheidsgordel door de bestuurder is een fout die in beginsel niet in oorzakelijk verband staat met het ongeval waarbij die bestuurder is betrokken; die fout heeft alleen maar invloed op de omvang van de lichamelijke schade van die bestuurder"; vergelijk: Rb. Antwerpen 19 maart 1982, *RW* 1982-83, 2628, noot, en Bergen 9 april 1992, *RGAR* 1995, nr. 12.474, "De ernst van de aanrijding (frontale botsing, om zijn as draaien en totale vernieling van het voertuig) laat niet toe met zekerheid te stellen dat het slachtoffer, dat geen gordel droeg en uit het voertuig werd geslingerd, het ongeval zou overleefd hebben indien hij de gordel had omgedaan (geen verdeling van aansprakelijkheid)"; *Corr.* Aarlen 26 juni 1976, *Revue Régionale de droit* 1976-1977, 136, "Attendu qu'il importe donc de savoir s'il existe une relation causale nécessaire entre les blessures de la victime et sa faute, compte tenu des lésions qu'elle a subies et des conditions dans lesquelles s'est produite la collision"; L. VAN MIEGHEM, "De veiligheidsgordel en de medeaansprakelijkheid van het slachtoffer: een rechtspraakonderzoek", *20 jaar Jura Falconis*, 1984, Mechelen, Kluwer, p. 213-220.

<sup>149</sup> Cass. (2e k.) 23 september 1997, AR P.96.0526.N, *Royale Belge N.V. / Hug*, *Arr.Cass.* 1997, 847, *Bull.* 1997, 890, *Pas.* 1997, I, 890 en *Verkeersrecht* 1998, 48, "de rechter vermag wettig vast te stellen dat het van algemene bekendheid is dat de veiligheidsgordel bij hevige zijdelingse aanrijdingen heel wat minder bescherming biedt dan bij frontale".

*Wat als er een ongeval plaatsvindt? Wie gaat mijn persoonlijke schade vergoeden?*

Het is uiteraard belangrijk dat de (bestuurder van de) wagen over een geldige verzekering beschikt (verplichte BA-verzekering). Deze verzekering is bovendien ook geldig in het buitenland<sup>150</sup>. Je bent dan met andere woorden verzekerd voor de lichamelijke schade veroorzaakt door de chauffeur in kwestie. Let echter op: als je in het buitenland een rit boekt bij een plaatselijke chauffeur kan het gebeuren dat hij niet over een dergelijke verzekering beschikt, deze is immers niet in alle landen verplicht<sup>151</sup>.

In de gevallen waarbij de chauffeur een ongeval veroorzaakt en hij niet over een verzekering beschikt zal je de bestuurder aansprakelijk moeten stellen voor de opgelopen schade. Aangeraden is om tijdelijk een reisbijstandsverzekering te nemen. Bovendien kan ook je familiale verzekering, je hospitalisatieverzekering en jouw ziekteverzekering tussenbeide komen voor medische kosten in het buitenland. Een en ander is afhankelijk van de polis: informeer dus steeds bij de verzekeraar.

---

<sup>150</sup> Zie de landen op de zogenaamde ‘groene kaart’.

<sup>151</sup> Zie voor meer informatie: J. ALBERT, “Compensation of victims of cross-border road traffic accidents in the eu: comparison of national practices, analysis of problems and evaluation of options for improving the position of cross-border victims, Commission europeenne for internal market and services”, *Commission europeene for internal market and services*, 2007, geraadpleegd op 6 januari 2017, van [http://ec.europa.eu/finance/insurance/docs/motor/20090129report\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/finance/insurance/docs/motor/20090129report_en.pdf); X., “Retail Insurance Market Study”, *European Commission*, Final Report by Europe Economics, Europe Economics Chancery House, Londen, 2009, geraadpleegd op 6 januari 2017, van [http://ec.europa.eu/finance/insurance/docs/motor/20100302rim\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/finance/insurance/docs/motor/20100302rim_en.pdf) en X., “Report from the commission to the european parliament and the council on certain issues relating to Motor Insurance”, *European Commission*, geraadpleegd op 6 januari 2017, van [http://ec.europa.eu/finance/insurance/docs/motor/report2006\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/finance/insurance/docs/motor/report2006_en.pdf).

### 2.1.5. Conclusie

BlaBlaCar kan gezien worden als een platform voor *ridesharing*, oftewel waarbij de gebruiker in ruil voor het persoonlijk transport een deelname in de kosten van de bestuurder doet. BlaBlaCar is een platform om zowel de gebruiker als de bestuurder bijeen te brengen en rekent daarvoor een bepaalde vergoeding aan. Het is van belang dat het niet gaat om winstgevende activiteiten, maar louter om een deelname in de kosten. Een kritische analyse van het systeem en de Alg.Voorw. bracht ons tot onderstaande conclusie:

1° BlaBlaCar onderneemt wel degelijk **grondige pogingen om winstgevende doeleinden uit te sluiten**. Toch is het, onder bepaalde voorwaarden, wel degelijk mogelijk om al dan niet bewust winst te maken. Het gaat om een zeer kleine groep van bestuurders en wij geloven oprecht dat het om hiaten gaat in het controlesysteem van BlaBlaCar. Wij hebben tijdens het interview een en ander ter sprake gebracht en hopen oprecht dat we niet voor de ganzen preekten.

2° Een **adviesprijs van 0,08 EUR p.p./km**, conform de adviezen van TaxiStop, lijkt ons geschikt om als bestuurder aan te houden. Die prijs is niet alleen eerlijk ten opzichte van de gebruiker, maar vermijdt ook een eventuele kwalificatie als winstgevende activiteit en de bijhorende gevolgen.

3° Zowel de bestuurder als de passagier zijn **gebonden** aan bepaalde verplichtingen na het sluiten van de overeenkomst. Geen van beiden mag zomaar van de rit afzien. In het ander geval kunnen bepaalde vergoedingen, in het kader van de annulatieregeling, in rekening worden gebracht.

4° Verzekeringstechnisch moet je als bestuurder beschikken over een **geldig rijbewijs en een BA-verzekering**. Ook een Omniumverzekering is ten stellige aan te raden. De aanvullende verzekering in samenwerking met AXA Belgium is in dat geval een leuke aanvulling, maar als je daarbij droomt van schol, dan eet je graag platvis.

5° Aangezien er geen kwaliteitscontroles plaatsvinden is het van belang om **als passagier de nodige controles zelf uit te voeren**. Vraag de bestuurder naar zijn verzekering en geldig rijbewijs vooraleer je met hem meerijdt. Rijd bijvoorbeeld ook nooit mee met een onveilige auto en al zeker niet indien de wagen niet beschikt over geschikte zitplaatsen of een zitplaats zonder veiligheidsgordel. Boek je in het buitenland een rit, waar een BA-verzekering niet steeds verplicht is, rijd dan niet mee met een bestuurder die niet beschikt over een dergelijke verzekering. De risico's bij een ongeval wegen immers vaak niet op tegenover de eventuele geldelijke besparing.

## 2.2. Uber(POOL)

### 2.2.1. Omschrijving

#### 2.2.1.1. Voorgeschiedenis

Iedereen weet ondertussen wat een Uberchauffeur is. Uber treedt op als contactpartner voor het in België georganiseerde personenvervoer. Daarbij zegt Uber duidelijk dat het zelf geen vervoerdienst is, maar louter een tussenpersoon is om chauffeur en passagier met elkaar in contact te brengen. Na een aanklacht door Taxis Vertsnetwerk<sup>152</sup>, op basis van concurrentievervalsing, heeft de Brusselse Rechtbank van Koophandel, als stakingsrechter, aan Uber het **verbod** opgelegd om in Brussel nog aanvragen over te maken aan chauffeurs zonder vergunning, in zoverre de gekregen vergoeding hun onkosten overstijgt<sup>153</sup>. Van zodra een particulier een Uber-ritaanvraag beantwoordt, stelt hij immers zijn voertuig ter beschikking van het publiek, net zoals een **taxidienst**<sup>154</sup>. Over chauffeurs die geen winst maken maar louter aan een onkostenvergoeding rijden, werd een vraag gesteld aan het Hof van Justitie<sup>155</sup>. Bij het afsluiten van deze bachelorproef gingen wij de status van deze prejudiciële vraag na. Betreurenswaardig moeten wij echter medelen dat het Hof van Justitie besliste dat het verzoek kennelijk niet-ontvankelijk is<sup>156</sup>. Uit de aan het Hof gestelde prejudiciële vraag bleek immers dat deze dienst werd aangemerkt als *ridesharing*, terwijl uit de lezing van de gehele tekst van de verwijzingsbeslissing blijkt dat de dienst werd omschreven als door een chauffeur uitgevoerde ritten waarvan de bepaling van de bestemming uitsluitend door de passagier gebeurde. De geformuleerde vraag bevat met andere woorden een op zijn minst summiere, zo niet tegenstrijdige, beschrijving van de door verweerster in het hoofdgeding verleende dienst die het verzoek om een prejudiciële beslissing zou rechtvaardigen en is dus volgens het Hof kennelijk niet-ontvankelijk. Zij halen wel aan dat de verwijzende rechterlijke instantie de mogelijkheid blijft behouden om een nieuw verzoek om een prejudiciële beslissing in te dienen wanneer zij het Hof alle gegevens verstrekt die het nodig heeft om uitspraak te kunnen doen<sup>157</sup>. Aangezien wij niet met de helm geboren zijn kunnen ook wij niets anders dan koffiedikkijken en een en ander afwachten.

Hiermee kwam de discussie nog steeds niet op zijn einde. Zo stelde ook taxibedrijf Autolux een stakingsvordering<sup>158</sup> in tegen Uber voor het aanbieden van zijn dienst, maar dan gericht op de nationale luchthaven waarbij ook de Vlaamse reglementering aan bod komt. Autolux verwijt in het bijzonder dat de chauffeurs **niet beschikken over een vergunning** overeenkomstig het Vlaams taxi-decreet. Uber haalt opnieuw dezelfde argumenten aan en zegt dat zij louter de exploitant is van een **elektronisch communicatieplatform**. De stakingsrechter beslist ook hier dat Uber taxidiensten verleent<sup>159</sup>. Op deze manier valt Uber, zijnde een elektronisch platform, alsnog onder het Vlaams

---

<sup>152</sup> Contactpogingen om een interview te plannen met de CEO van Taxis Vertsnetwerk waren tevergeefs en bleven zonder gevolg. Onze vragen over de voornaamste beweegredenen blijven dan ook onbeantwoord.

<sup>153</sup> P.-J. AERTS, “Uber pop(s) and then... it stops”, *Juristenkrant* 2015, afl. 315, 5 en Kh. Brussel 23 september 2015, *Taxis Vertsnetwerk / Uber*, onuitg.; vergelijk ook met het kosteloosheids criterium bij BlaBlaCar.

<sup>154</sup> Zie ook: Pol. Brussel (Fr.) (20e k.) 4 mei 2015, nr. 15B002898, *Juristenkrant* 2015, afl. 312, 4, weergave E. DE RIDDER, *JLMB* 2015, afl. 24, 11145, noot en VAV 2015, afl. 3, 36.

<sup>155</sup> P.-J. AERTS, “Uber pop(s) and then... it stops”, *Juristenkrant* 2015, afl. 315, 5 en Kh. Brussel 23 september 2015, *Taxis Vertsnetwerk/Uber*, onuitg.

<sup>156</sup> HvJ 27 oktober 2016, geraadpleegd op 8 december 2016, van [www.stradalex.com](http://www.stradalex.com).

<sup>157</sup> HvJ 27 oktober 2016, geraadpleegd op 8 december 2016, van [www.stradalex.com](http://www.stradalex.com).

<sup>158</sup> Kh. Brussel 9 juni 2016, onuitg.

<sup>159</sup> Gebaseerd op de Europees aangereikte definitie van taxidiensten: HvJ 12 augustus 2010, CDC/Veolia Environment, 139/2004, “Taxidiensten kunnen gedefinieerd worden als privévervoer van reizigers per auto tegen een betaling”.

taxidecreet en moet zij beschikken over een vergunning om taxidiensten aan te bieden<sup>160</sup>. Naar alle waarschijnlijkheid is de discussie nog steeds niet ten einde nu de vraag opgeworpen wordt of het Vlaams taxidecreet wel strookt met de fundamentele vrijheid van vestiging<sup>161</sup>. De stakingsrechter stelde immers inderdaad wel vast dat het Vlaams taxidecreet Uber beperkt in de toegang tot de Belgische markt. Een dergelijke beperking valt immers slechts te rechtvaardigen als deze voldoet aan een viervoudige toetsing<sup>162</sup>. Deze toetsing zal voor Autolux allesbehalve eenvoudig zijn en de uiteindelijke uitspraak zal haar weerslag hebben op de andere Uber-vervoersdiensten<sup>163</sup>.

Intussen heeft UberPOP, als reactie op het vonnis van 23 september 2015, zijn diensten reeds **stopgezet**. Nog beschikbaar in België zijn UberX, UberXL en UberSELECT, allen werken enkel nog met professionele chauffeurs die moeten voldoen aan de noodzakelijke vereisten, zoals: het beschikken over een btw-nummer, het afleggen van een eventuele test, het afsluiten van een commerciële verzekering, het aanvragen van een nummerplaat voor het vervoer van personen en het beschikken over een geldige licentie<sup>164</sup>. Eén van de voorwaarden die wij stelden bij de bespreking van de *sharing economy* was dan ook dat het moest gaan om het samenbrengen van particulieren, en niet bedrijven of professionele activiteiten. We gaan met andere woorden niet verder in op Uber en de aangaande reglementering, aangezien deze – althans in België – niet langer valt onder de noemer *Sharing Economy*. Toch richt Uber zich reeds op nieuwe markten met een eigen *ridesharing* platform genaamd **uberPOOL**: Ubergebruikers delen er hun rit en verdelen de kosten onder elkaar. Uber omarmt opnieuw de deeleconomie<sup>165</sup>.

A. M. (Taxistop): “Nu is er een systeem met een beperkt aantal taxi’s. Tijdens de pieken zijn er te weinig en op andere dagen zijn er te veel. Dat is **geen gezonde situatie**.”<sup>166</sup>

J. V. (Uber): “UberPOP hebben we ruim een jaar geleden in Brussel gestopt. Op dit moment focussen wij ons volledig op de volkomen legale producten die wij in Brussel aanbieden. Met deze diensten willen wij de inwoners van Brussel en alle internationale bezoekers een **betaalbaar en betrouwbaar alternatief** bieden om van A naar B te komen.”<sup>167</sup>

### 2.2.1.2. UberPOOL

UberPOOL beloofde een **alternatief** te zijn voor uberPOP. UberPOOL zegt een carpooldienst te zijn waarbij verschillende passagiers, die dezelfde richting uitgaan, samen een auto delen. De appli-

<sup>160</sup> Kanttekening: de stakingsrechter heeft hierbij niet gewacht op de uitkomst van een eerdere prejudiciële vraag waarbij de kwalificatie van Uber als vervoerdienst centraal staat: HvJ, *Associación Profesional Elite Taxi / Uber Systems*, C-434/15; P.-J. AERTS, “Uber is taxidienst, vindt Brusselse stakingsrechter”, *Juristenkrant* 2016, afl. 332, 5. Intussen werd die prejudiciële vraag gekwalificeerd als zijnde kennelijk niet-ontvankelijk (zie *supra*).

<sup>161</sup> Art. 49 VWEU.

<sup>162</sup> Over deze viervoudige toetsing: (i) De beperkende maatregel mag niet discriminatoir zijn, (ii) De beperkende maatregel moet gerechtvaardigd zijn door dwingende redenen van algemeen belang, (iii) De beperkende maatregel moet geschikt zijn om de verwezenlijking van het nagestreefde doel te waarborgen, (iv) De beperkende maatregel mag niet verder gaan dan nodig is om het nagestreefde doel te bereiken (P.J. AERTS, “Uber is taxidienst, vindt Brusselse stakingsrechter”, *Juristenkrant* 2016, afl. 332, 5).

<sup>163</sup> P.-J. AERTS, “Uber is taxidienst, vindt Brusselse stakingsrechter”, *Juristenkrant* 2016, afl. 332, 5.

<sup>164</sup> X, “Uber, Professionele chauffeur worden”, *Uber*, geraadpleegd op 31 oktober 2016, van [www.chauffeur-uber.be/nl/faq/](http://www.chauffeur-uber.be/nl/faq/) en D. VERVOORT, “Rechtbank verbant UberPop uit België”, *Zdnet*, geraadpleegd op 31 oktober 2016, van [www.zdnet.be/nieuws/172202/rechtbank-verbant-uberpop-uit-belgie](http://www.zdnet.be/nieuws/172202/rechtbank-verbant-uberpop-uit-belgie).

<sup>165</sup> A. MEULEMAN reageert hier opgelucht op. Hij snapt enerzijds de bekommernissen van de taxisector maar plaats hier toch een kritische noot tegenover. Hij vindt de taxisector inderdaad geen eerlijk speelveld, maar noteert ook dat er tijdens de pieken te weinig taxi’s zijn vanwege de restrictieve maatregelen. Uber vormt een oplossing voor de Brusselse mobiliteitsproblematiek en moet aldusdanig gerespecteerd worden. Het volledig uitgeschreven interview is niet opgenomen in dit dossier, wegens confidentialiteit, zie Bijlage 4.

<sup>166</sup> Het volledig uitgeschreven interview is niet opgenomen in dit dossier, wegens confidentialiteit, zie Bijlage 4.

<sup>167</sup> Het volledig uitgeschreven interview is niet opgenomen in dit dossier, wegens confidentialiteit, zie Bijlage 4.



catie berekent de route van elke gebruiker opdat de chauffeur onderweg nog andere passagiers kan oppikken<sup>168</sup>.

UberPOOL bestempelen als *ridesharing* zou het echter oneer aandoen: het gaat eerder om het **delen van een (Uber-)taxi**. Via de applicatie zoek je gebruikers die, met een taxi, dezelfde richting als jij uitmoeten. De applicatie koppelt jou aan deze taxirit en de chauffeur pikt jullie samen of onderweg op. Jij deelt met andere woorden jouw taxi met een andere passagier die deelneemt in de betaling van de taxikosten. Het is helemaal geen conventionele carpooldienst, maar eerder een concept van taxidelen tussen verschillende particulieren. Aangezien wij in onze definitie aangaven dat de *sharing economy* een economisch systeem is waarbij *peers* tijdelijk diensten en belevenissen delen, menen wij dat het in de verhouding tussen de particulieren nog steeds gaat om een aspect van de *sharing economy* en, binnen deze beperking, verdere behandeling dient te genieten<sup>169</sup>.

J. V. (Uber): “Communicatie met onze partner-chauffeurs is erg belangrijk voor ons. We hebben de partner-chauffeurs zo goed mogelijk ondersteund rondom de stopzetting van UberPOP en hebben hen aangemoedigd om over te stappen op het **professionele statuut**, wat velen destijds ook gedaan hebben.”<sup>170</sup>



Figuur 3. Logo (uberPOOL)

## 2.2.2. Kritische bespreking van de Algemene Voorwaarden

### 2.2.2.1. Rechtskeuzebeding

Uber geeft aan dat het toepasselijk recht dat van Nederland is. Het gaat om een zogenaamd **rechtskeuzebeding** waarbij de partijen ervoor opteren om hun overeenkomst te onderwerpen aan het Nederlands recht. Een dergelijk rechtskeuzebeding tussen de partijen is **geldig**<sup>171</sup> en zorgt ervoor dat Uber steeds een ‘**thuismatch**’ speelt. Een belangrijke beperking van dit recht is daarentegen dat, indien alle aanknopingspunten van de contractuele relatie zich in een ander land bevinden dan het land waarvan het recht is gekozen, dit de rechtsregels van dat ander land onverlet laat<sup>172</sup>. *In casu*

<sup>168</sup>A. DE BOECK, “UberPool komt naar Brussel”, *De Morgen* 2015, geraadpleegd op 31 oktober 2016, van [www.demorgen.be/binnenland/uberpool-komt-naar-brussel-b523c362](http://www.demorgen.be/binnenland/uberpool-komt-naar-brussel-b523c362).

<sup>169</sup>Ook J. VERDIESEN benadrukt dat Uber nog steeds onder de noemer *Colaborative Economy* valt. Het volledig uitgeschreven interview is niet opgenomen in dit dossier, wegens confidentialiteit, zie Bijlage 4.

<sup>170</sup>Het volledig uitgeschreven interview is niet opgenomen in dit dossier, wegens confidentialiteit, zie Bijlage 4.

<sup>171</sup>Art. 3 Rome-I Verordening.

<sup>172</sup>Art. 3, lid 3 Rome-I Verordening.

lezen we bovendien ook, naast het feit dat Uber aldaar is ingeschreven, dat de bemiddeling tussen de partijen in Nederland zal plaatsvinden.

*“Art. 6. Toepasselijk recht; arbitrage. Tenzij anders bepaald in deze Voorwaarden, zijn deze Voorwaarden uitsluitend onderworpen aan en moeten worden uitgelegd volgens de wetten van Nederland, met uitzondering van bepalingen inzake wetsconflicten.[...]”<sup>173</sup>*

Alhoewel artikel 5.2 Rome I-verordening stelt dat de overeenkomst wordt beheerst door het recht van het land waar de passagier zijn gewone verblijfplaats heeft, mits de plaats van vertrek of bestemming in dat land is gelegen, geeft het ook meteen mee dat de partijen hiervan **kunnen afwijken** naar het land waar:

- De passagier zijn gewone verblijfplaats heeft, of;
- De vervoerder zijn gewone verblijfplaats heeft, of;
- De vervoerder zijn hoofdvestiging heeft, of;
- Het vertrek plaatsvindt.

*J. V. (Uber): “Wij hebben één hoofdkantoor dat EMEA overziet, dat net als vele andere grote bedrijven gevestigd is in Amsterdam. We hebben voor Amsterdam gekozen vanwege de grote aantrekkingskracht op lokaal en internationaal talent, de gunstige infrastructuur en de relatief aantrekkelijke huizenmarkt.”<sup>174</sup>*

Ten aanzien van consumenten noteren we echter opnieuw een afwijking. Immers is een dergelijke uitdrukkelijke rechtskeuze zoals hierboven weergegeven enkel mogelijk op voorwaarde dat de **consument zijn dwingende rechten niet verliest**<sup>175</sup>, echter geldt dit enkel op voorwaarde dat Uber zich actief tot de consument richt en de consument niet zelf grensoverschrijdend contracteert. *In casu* valt de consument onder deze bepaling, met voorgaande uitzondering in acht genomen<sup>176</sup>. Uber heeft wel degelijk een **effectieve band met Nederland** en zijn hoofdkantoor is aldaar gevestigd<sup>177</sup>. In de hierop volgende bespreking maken we telkens het onderscheid tussen het Belgisch en het Nederlands recht, afhankelijk of de bepalingen in Belgisch recht al dan niet van dwingend recht zijn en *in casu* dus het Nederlands recht uitsluiten<sup>178</sup>.

#### 2.2.2.2. Contractuele verhoudingen

In het eerste artikel van de desbetreffende Alg.Voorw. wordt uiteengezet dat deze voorwaarden de contractuele verhouding tussen beide partijen regelen. Toch kan Uber uitzonderlijk nog aanvullende voorwaarden opleggen die voorrang hebben op deze Alg.Voorw. Bovendien kan Uber de voorwaarden eenzijdig wijzigen met ingang van berichtgeving van deze wijziging.

<sup>173</sup> Art. 6 Alg.Voorw., geraadpleegd op 14 november 2016, van [www.uber.com/legal/terms/be-nl](http://www.uber.com/legal/terms/be-nl).

<sup>174</sup> Het volledig uitgeschreven interview is niet opgenomen in dit dossier, wegens confidentialiteit, zie Bijlage 4.

<sup>175</sup> Art. 6.2 Rome I-Verordening.

<sup>176</sup> E. ENKELS, S. VAN DEN BROECKE, T. DE CLERCK en J. SCHRAEYEN (ed.), *Algemene Voorwaarden*, Brussel, Larcier, 2012, XVI, b.

<sup>177</sup> Zie eerder citaat en het interview 2, echter niet opgenomen in bijlage 4.

<sup>178</sup> De bepalingen van de WMPC zijn daarbij van dwingend recht en aldus kan er niet van worden afgeweken door te verwijzen naar Nederlands recht. De WMPC-bepalingen blijven ten aanzien van consumenten van toepassing.

*“Art. 1. Contractuele Verhouding. [...] Uw toegang tot en gebruik van de Diensten vormen uw overeenkomst gebonden te zijn aan deze Voorwaarden, en omvatten een contractuele verhouding tussen u en Uber. Als u niet akkoord gaat met deze Voorwaarden, mag u geen toegang nemen tot of gebruik maken van de Diensten. [...] Uber kan de Voorwaarden met betrekking tot de diensten van tijd tot tijd wijzigen. Wijzigingen gaan van kracht nadat Uber bericht geeft over dergelijke aangepaste Voorwaarden op deze locatie of de gewijzigde beleidslijnen of aanvullende voorwaarden op de toepasselijke Diensten. Uw voortdurende toegang tot of gebruik van de Diensten na dergelijke plaatsing vormt uw goedkeuring om aan deze Voorwaarden gebonden te zijn, zoals gewijzigd.[...]”<sup>179</sup>*

*Naar Belgisch Recht*

In principe is het in België niet mogelijk om Alg.Voorw. eenzijdig te wijzigen<sup>180</sup>. Toch kan in de Alg.Voorw. een beding worden opgenomen dat tot eenzijdige wijziging van die voorwaarden, ten gunste van één der partijen, voorziet. Het gaat om een zogenaamd beding van partijbeslissing (*ius variandi*<sup>181</sup>) en is slechts mogelijk indien de partijen dat reeds bij de contractvorming – aldus hier het moment van acceptatie van de Alg.Voorw. – hadden voorzien. Zowel rechtspraak<sup>182</sup> als rechtsleer<sup>183</sup> zijn met andere woorden overtuigd van de **rechtsgeldigheid** van een dergelijk beding. Opmerkenswaardig is wel dat een dergelijk beding *ius variandi* onderworpen is aan een rechterlijke controle *a posteriori*: de rechter dient daarbij na te gaan of de partijbeslissing wel **te goeder trouw** werd uitgevoerd en er **geen sprake is van rechtsmisbruik**<sup>184</sup>. Uber zal met andere woorden de Alg.Voorw. pas mogen wijzigen indien dit op objectieve wijze valt te verantwoorden<sup>185</sup>. De kortgedingrechter mag de wijzigingsbeslissing ongedaan maken in afwachting van een beslissing ten gronde.

---

<sup>179</sup> Art. 1 Alg.Voorw., geraadpleegd op 14 november 2016, van [www.uber.com/legal/terms/be-nl](http://www.uber.com/legal/terms/be-nl).

<sup>180</sup> Art. 1134, tweede lid BW, “zij kunnen niet herroepen worden dan met hun wederzijdse toestemming of op de gronden door de wet erkend”.

<sup>181</sup> W. RAUWS, I. VAN PUYVELDE en A. VAN OEVELEN (ed.), *De bedongen arbeid : notie en relatie tot de goede trouw en goed werkgeverschap*, Antwerpen, Intersentia, 2005, p. 9.

<sup>182</sup> Weliswaar binnen een ander toepassingsgebied: Rb. Kortrijk 11 oktober 1994, *TBH* 1994, 1008; Kh. Ieper 5 december 1994, *TBH* 1995, 1010.

<sup>183</sup> Waarvan sommigen binnen een ander toepassingsgebied: E. ENKELS, S. VAN DEN BROECKE, T. DE CLERCK en J. SCHRAEYEN (ed.), *Algemene Voorwaarden*, Brussel, Larcier, 2012, nr. 85 en 86.; R. SMITS, S. STIJNS en K. VANDERSCHOT, “Algemene bankvoorwaarden”, in B. TILLEMANS en B. DU LAING (eds.), *Bankcontracten, Recht en Onderneming* 9, Brugge, die Keure, 2004, p. 22 e.v.; L. CORNELIS en I. CLAEYS, “De tegenstelbaarheid van algemene bankvoorwaarden en hun eenzijdige wijziging”, in *Algemene bankvoorwaarden*, Brussel, Bruylant, 2005, p. 107-136; J. BAECK, “Bijzondere overeenkomsten. Artikelsgewijze commentaar met overzicht van rechtspraak en rechtsleer”, in *IV, Commentaar Verbintenissenrecht, Titel II, Hoofdstuk 6* (bijwerking 1 september 2006), 2006, 111p; J. BUYLE, X. THUNIS, “La fixation unilatérale du taux d’intérêt par le banquier est-elle opposable au client”, *TBH* 1995, 1012-1013; W. DE BUS, “Bespreking van een aantal gebruikelijke bepalingen in algemene voorwaarden”, in S. ONGENA (ed.), *Algemene Voorwaarden (Reeks Recht en Praktijk)*, Mechelen, Kluwer, 2006.

<sup>184</sup> E. ENKELS, S. VAN DEN BROECKE, T. DE CLERCK en J. SCHRAEYEN (ed.), *Algemene Voorwaarden*, Brussel, Larcier, 2012, nr. 85 en 86.

<sup>185</sup> Gent 21 september 2009, *NJW* 2010, afl. 232, 798, “Dergelijk contractueel beding is slechts geldig indien het voldoende objectieve parameters bevat waarop de aangeduide partij zijn beslissing moet baseren. Een partijbeslissing mag niet in strijd zijn met het principe dat overeenkomsten te goeder trouw moeten worden uitgevoerd, noch met het verbod op rechtsmisbruik. Aan een abusieve partijbeslissing kan elke rechtskracht ontnomen worden”.

De **sanctie** van het rechtsmisbruik bestaat in het terugdraaien van de Alg.Voorw. naar de normale uitoefening ervan en/of schadeherstel ten gevolge ervan<sup>186</sup>. Dit wijzigingsrecht veronderstelt met andere woorden inderdaad dat er voldoende objectieve te beoordelen criteria zijn waarop de door het *ius varandi* aangeduide contractpartij zich kan beroepen<sup>187</sup>. Dat houdt daarentegen niet in dat de partijen deze criteria reeds in de Alg.Voorw. moeten beschrijven, maar een subjectieve toepassing ervan moet worden uitgesloten<sup>188</sup>.

Om geldig en eenzijdig de Alg.Voorw. te wijzigen kunnen met andere woorden volgende **voorwaarden** gesteld worden:

- Er moeten voldoende objectieve criteria zijn om tot partijbeslissing over te gaan;
- De partijbeslisser mag zelf niet de determinerende factor van de wijziging uitmaken.

*In casu* toegepast op de voorgaand aangegeven Alg.Voorw., waar er geen objectieve criteria zijn opgegeven, moeten we opmerken dat Uber zich steeds in het achterhoofd moet houden dat dergelijk beding, zonder bepaald of bepaalbaar voorwerp, het **risico** loopt om **nietig verklaard** te worden waardoor een eventuele wijziging ervan geen impact zou hebben<sup>189</sup>.

Wie dacht dat voorgaande uiteenzetting voldoende zou zijn komt van een kale reis terug. Ten aanzien van consumenten gelden er immers nog aanvullende belangrijke beperkingen op deze *ius varandi*. Indien het gaat om een overeenkomst van onbepaalde duur is een dergelijke bepaling enkel toegestaan indien de consument de kans wordt geboden om de overeenkomst binnen een redelijke termijn te beëindigen<sup>190</sup>. Bij overeenkomsten van bepaalde duur is een dergelijk beding volledig verboden<sup>191</sup>. Het moge duidelijk zijn dat voorgaand beding vooral **van toepassing** zal zijn op de professionele gebruikers, zijnde de **ingeschreven chauffeurs**. De **consumenten** zullen zich **bij iedere bestelling akkoord** verklaren met de Alg.Voorw. op het moment van de bestelling en zullen zich met andere woorden **automatisch akkoord** verklaren met de (vernieuwde) Alg.Voorw.

*Naar Nederlands Recht*

Ook naar Nederlands recht is een (eenzijdige) wijzigingsclausule **toegestaan**<sup>192</sup> en wordt er een onderscheid gemaakt tussen enerzijds zakelijke klanten en consumenten anderzijds. Ten aanzien van **zakelijke klanten** moet een dergelijke wijzigingsclausule wel reeds in het contract of in de Alg.Voorw. worden geformuleerd, moet de wijzigingsclausule correct worden geformuleerd<sup>193</sup> en

---

<sup>186</sup> Cass. (1<sup>e</sup> k.) 8 februari 2001, AR. C.98.0470.N, *Arr.Cass.* 2001, afl. 2, 245, *Pas.* 2001, afl. 2, 244, *RW* 2001-02, 778, *TBBR* 2004, afl. 7, 396 en *T.Not.* 2001, 473, “*De sanctie van het misbruik bij de uitoefening van contractuele rechten bestaat in het opleggen van de normale uitoefening ervan of in het herstel van de schade ten gevolge van dat misbruik. Wanneer de abusieve rechtsuitoefening betrekking heeft op de toepassing van een contractueel beding, kan het herstel erin bestaan dat aan de schuldeiser het recht wordt ontzegd om op dat beding een beroep te doen (art. 1134, lid 3 BW)*”.

<sup>187</sup> CL, “Bespreking Hof van Beroep te Gent”, *NJW* 2010, nummer 232, p. 798-800.

<sup>188</sup> E. ENKELS, S. VAN DEN BROECKE, T. DE CLERCK en J. SCHRAEYEN (ed.), *Algemene Voorwaarden*, Brussel, Larcier, 2012, nr. 85 en 86.

<sup>189</sup> E. ENKELS, S. VAN DEN BROECKE, T. DE CLERCK en J. SCHRAEYEN (ed.), *Algemene Voorwaarden*, Brussel, Larcier, 2012, nr. 85 en 86.

<sup>190</sup> Art. 74, 2 en 3<sup>o</sup> WMPC; Voorz. Kh. Brussel 8 maart 1996, *DCCR* 1996, 342, noot J. STUYCK, *Jaarboek Handelspraktijken & Mededinging* 1996, 256.

<sup>191</sup> *Vr. en Antw.* Kamer 2010-2011, 8 juli 2011 (Vr, nr. 5-2682 F. WINCKEL).

<sup>192</sup> Mits een uitdrukkelijke beperking bij arbeidsovereenkomsten. Zie ter zake ook: M. CLAES, “De plichten van de werknemer en werkgever”, in *Individueel arbeidsrecht in de praktijk* 2, Apeldoorn, Maklu, 1999, p. 58-59; H. SNIJERS en P. DE TAVERNIER, *Onvoorzijne omstandigheden, verstoring en herstel van contractueel evenwicht*, Apeldoorn, Maklu, 2013.

<sup>193</sup> Hieraan kan worden voldaan met de loutere toezending van de gewijzigde Alg.Voorw. aan alle klanten mits aangeving dat “*de nieuwe Algemene Voorwaarden, zoals bijgevoegd, van toepassing zullen zijn op de huidige overeenkomsten*”. Om onduidelijkheid te voorkomen moet een ingangsdatum aangegeven worden (D. ZWAGER, “Algemene voorwaarden en bestaande overeenkomsten”,

moet de wederpartij hier correct over bericht worden. Indien aan deze voorwaarden voldaan is dan is de zakelijke klant alsook gebonden door de wijziging. Indien niet of onvoldoende voldaan is aan deze voorwaarden dan is de wijziging vernietigbaar<sup>194</sup>. Ook in Nederland is het zo dat **consumenten** als beschermenswaardig aanzien worden, met als gevolg dat de wetgever hen meer garanties biedt dan zakelijke klanten. De regeling ten aanzien van consumenten vertoont grote gelijkenissen met deze in België. Zo moet de consument ook de **mogelijkheid** gelaten worden om de overeenkomst te **ontbinden**<sup>195</sup>, daarentegen is hier wel een beperking van toepassing: zo mag de consument enkel ontbinden **bij een ingrijpende wijziging** (en dus niet bij een kleine wijziging). Net zoals aangehaald bij de Belgische regelgeving kan het ook hier aangeraden zijn om de wijziging van de Alg.Voorw. te laten samenvallen met de eerstvolgende ondertekening of verlenging van de overeenkomst (zijnde de eerstvolgende bestelling)<sup>196</sup>.

#### *Besluit*

Ten aanzien van professionele gebruikers, *in casu* de chauffeurs, zal het Nederlands recht van toepassing zijn en is een wijzigingsclausule inderdaad **rechtsgeldig**. Hieraan wordt wel de voorwaarde verbonden dat de wijzigingsclausule in correcte formulering moet geschieden en dat ze de professionele gebruiker hier rechtsgeldig over moeten informeren.

Ten aanzien van consumenten blijft de WMPC (art. 74,2° en 3° WMPC) van toepassing aangezien het gaat om bepalingen van dwingend recht. Een beding *ius varandi* is voor hen met andere woorden slechts toegestaan in de mate dat het een **overeenkomst van onbepaalde duur** betreft en de consument de mogelijkheid wordt gelaten om de overeenkomst binnen een redelijke termijn te **beëindigen**. Een beding *ius varandi* is daarentegen naar Belgisch recht volledig **uitgesloten** in de mate dat het gaat om een overeenkomst van **bepaalde duur**.

#### 2.2.2.3. *Niet-commerciële doeleinden*

In een volgend beding specificeert Uber dat het enkel een platform aanbiedt om vervoer en/of logistieke diensten te regelen. De gebruiker zou erkennen dat Uber geen vervoer of logistieke diensten verschaft of optreedt als een vervoersbedrijf, aangezien dergelijke diensten worden aangeboden door externe aannemers die niet werken voor Uber of haar aangesloten bedrijven. Bovendien geeft de gebruiker, *in casu* de passagier, aan dat de diensten enkel voor persoonlijk niet-commercieel gebruik worden verschaft, tenzij anders overeengekomen in een afzonderlijk geschreven overeenkomst. Het moge duidelijk zijn dat Uber hier voornamelijk zichzelf indekt en er opnieuw op wijst **enkel een platform en geen taxidienst** te zijn, ongeacht het feit dat eerdere (Belgische) rechtspraak<sup>197</sup> hier anders over oordeelde.

*“Art. 2 De diensten. [...] Tenzij anders goedgekeurd door Uber in een afzonderlijk geschreven overeenkomst met u, worden de Diensten alleen ter beschikking gesteld voor uw persoonlijke, niet-commerciële gebruik. U erkent dat uber geen vervoer of logistieke diensten verschaft of optreedt als een vervoersbedrijf en dat dergelijk vervoer of logistieke diensten worden verschaft*

---

*Dirkzwager ondernemingsrecht*, geraadpleegd op 6 januari 2017, van <http://dirkzwagerondernemingsrecht.nl/2016/03/02/algemene-voorwaarden-en-bestaande-overeenkomsten>).

<sup>194</sup> X, “Het wijzigen van de algemene voorwaarden”, *Webwinkelrecht*, geraadpleegd op 12 december 2016, van <https://webwinkelrecht.nl/algemeen/het-wijzigen-van-de-algemene-voorwaarden>.

<sup>195</sup> Art. 6: 237, c B.W. (Nederlands Burgerlijk Wetboek, hierna telkens “B.W.”).

<sup>196</sup> A. ENGELFRIET, “Contracten en algemene voorwaarden”, *ICT-recht*, geraadpleegd op 31 oktober 2016, van [www.ictrecht.nl/contracten-en-algemene-voorwaarden/veranderen-van-uw-algemene-voorwaarden](http://www.ictrecht.nl/contracten-en-algemene-voorwaarden/veranderen-van-uw-algemene-voorwaarden).

<sup>197</sup> Kh. Brussel 9 juni 2016, onuitg. Zie ook *supra*.

door onafhankelijke externe aannemers die niet werken voor uber of haar aangesloten bedrijven”<sup>198</sup>

#### 2.2.2.4. Aansprakelijkheid

In een eerder artikel gaf Uber aan dat de **gebruiker aansprakelijk** is voor **reparatie- of schoonmaakkosten** van de voertuigen en dit in de gevallen waarin het gaat om meer dan schade door slijtage of een noodzakelijke schoonmaak. De externe chauffeur moet daartoe een aanvraag indienen bij Uber, waarna Uber de schade zal verifiëren en deze van de gebruiker zal vorderen. Uber voert bovendien een exoneratiebeding in voor alle “*indirecte, incidentele, bijzondere, exemplaire, punitieve of gevolgschade, met inbegrip van verloren gegevens, persoonlijk letsel of eigendomsschade met betrekking tot, in verband met, of die anderszins voorkomt uit het gebruik van de diensten*”. Uber omschrijft nadien heel mooi waarvoor men **niet aansprakelijk** gesteld kan worden, wat in de praktijk lijkt neer te komen op een situatie waarbij Uber praktisch nooit aansprakelijk is en de aansprakelijkheid wordt afgeschoven op de verhouding bestuurder-passagier, ook in de gevallen waarbij men geen beroepslicentie of –vergunning heeft. In het uiterste geval zal de **aansprakelijkheid beperkt** zijn tot een bedrag van 500 EUR.

*“Art. 5 Disclaimers; Beperking van Aansprakelijkheid; Schadevergoeding. [...] beperking van aansprakelijkheid. [...] Uber is niet aansprakelijk voor indirecte, incidentele, bijzondere, exemplaire, punitieve of gevolgschade, met inbegrip van verloren winsten, verloren gegevens, persoonlijk letsel of eigendomsschade met betrekking tot, in verband met, of die anderszins voortkomt uit om het gebruik van de diensten, zelfs als uber gewaarschuwd werd over de mogelijkheid van dergelijke schade. Uber is niet aansprakelijk voor alle schade, aansprakelijkheid of verliezen die voortvloeien uit: (i) uw gebruik van of afhankelijkheid van de diensten of uw onvermogen om tot de diensten toegang te nemen of te gebruiken; of (ii) om elke transactie of verband tussen u en elke externe leverancier, ook als uber van de mogelijkheid op dergelijke schade werd gewaarschuwd. Uber is niet aansprakelijk voor vertraging of tekortkoming die voortvloeit uit oorzaken waarover uber redelijkerwijze geen invloed heeft. [...] In geen geval zal de totale aansprakelijkheid van uber met betrekking tot u en de diensten voor alle schade, verliezen en maatregelen vijfhonderd EUR overschrijden (€ 500). [...] maar u gaat ermee akkoord dat uber ten aanzien van u geen verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid draagt voor elk vervoer, goederen of logistieke diensten die aan u geleverd worden door externe leveranciers tenzij dit uitdrukkelijk uiteengezet wordt in deze voorwaarden. [...] zijn niet bestemd als een beperking van de aansprakelijkheid of uw rechten als consument die niet kunnen worden uitgesloten door de toepasselijke wetgeving.”<sup>199</sup>*

Naar Belgisch recht

Over de geldigheid van een dergelijk exoneratiebeding verwijzen we naar de bespreking bij BlaBlaCar (2.1.2.5. Aansprakelijkheid).

<sup>198</sup> Art. 2 Alg.Voorw., geraadpleegd op 14 november 2016, van [www.uber.com/legal/terms/be-nl](http://www.uber.com/legal/terms/be-nl).

<sup>199</sup> Art. 5 Alg.Voorw., geraadpleegd op 14 november 2016, van [www.uber.com/legal/terms/be-nl](http://www.uber.com/legal/terms/be-nl).

Ook naar Nederlands recht zijn exoneratiebedingen **toegestaan**. Het afsluiten van een exoneratiebeding moet echter correct gebeuren en de inhoud van dit exoneratiebeding moet juist zijn. Indien hier niet aan voldaan is, zal de aansprakelijkheid niet worden uitgesloten. Inhoudelijk mag het exoneratiebeding niet in strijd zijn met wetgeving van dwingend recht, van openbare orde of van goede zeden. In deze gevallen zal het exoneratiebeding in zijn geheel nietig zijn<sup>200</sup>.

Net zoals in België kan men zich in Nederland exonereren voor **zowel de contractuele als de buitencontractuele aansprakelijkheid**. Indien de formulering van de exoneratieclausule niet precies is weergegeven, dan behelst deze zowel de contractuele als de buitencontractuele aansprakelijkheid: men gaat er niet van uit dat het niet specifiek weergegeven van het exoneratiebeding de buitencontractuele aansprakelijkheid uitsluit, integendeel<sup>201</sup>. Wel heeft de rechtspraak al verschillende malen aangetoond dat ook in Nederland **onduidelijke** bedingen moeten worden uitgelegd **ten nadele van degene die ze opstelde**<sup>202</sup>. Maar het lijkt inderdaad zo dat men zich naar Nederlands recht makkelijker kan exonereren.

Zo oordeelde het Hof Leeuwarden<sup>203</sup> reeds dat men zich wel degelijk mag exonereren voor alle schade, zolang er geen sprake is van opzet of roekeloosheid aan de zijde van degene die zichzelf exonereerde<sup>204</sup>.

Toch zal een exoneratiebeding in de Alg.Voorw. vernietigbaar zijn indien het **onredelijk bezwarend** is voor de wederpartij<sup>205</sup>. Bij de **beoordeling van het bezwarend karakter** moet rekening gehouden worden met (i) de aard van de overeenkomst, (ii) de inhoud van de overeenkomst, (iii) de wijze waarop de voorwaarden tot stand zijn gekomen, (iv) de wederzijdse belangen van de partijen en (v) de overige omstandigheden<sup>206</sup>. Hierbij zijn enkel die omstandigheden begrepen die voor of tijdens het sluiten van de overeenkomst bekend waren, de andere omstandigheden mogen niet in aanmerking worden genomen<sup>207</sup>. Bij de **beoordeling van het (on)redelijk karakter** van het exoneratiebeding spelen drie omstandigheden een rol<sup>208</sup>: (i) de mogelijkheid voor de partijen om het risico te beoordelen, gelet op de deskundigheid en onderlinge verhoudingen, (ii) de mogelijkheid voor de wederpartij om de strekking van de exoneratie te overzien, gelet op de rechtskennis en de onderlinge verhouding der partijen en (iii) de mogelijkheid voor de wederpartij om over de exoneratie te onderhandelen bij het tot stand komen van de overeenkomst.

Belangrijk om mee te geven is dat men in Nederland een onderscheid maakt tussen grote zakelijke en kleine zakelijke partijen. Voorgaande **vernietigingsgrond** is enkel mogelijk voor **kleine zakelijke wederpartijen**<sup>209</sup>. De redenering daarbij is dat **grote zakelijke wederpartijen** de Alg.Voorw. van hun contractpartner horen te hebben gelezen gelet op het belang van de transacties. Een partij

<sup>200</sup> B. GUBBELS, "Exoneratiebeding: aansprakelijkheid uitsluiten", *Wet en Recht*, geraadpleegd op 31 oktober 2016, van [www.wetrecht.nl/exoneratiebeding-aansprakelijkheid-uitsluiten](http://www.wetrecht.nl/exoneratiebeding-aansprakelijkheid-uitsluiten).

<sup>201</sup> S.C.J.J. KORTMANN, "Exoneratiebedingen", *TPR* 1988, 1205-1257.

<sup>202</sup> Rb. Amsterdam 12 november 1975, *NJ* 1977, 136; Rb. 's-Hertogenbosch 27 januari 1977, *NJ* 1978, 541.

<sup>203</sup> Hof Arnhem-Leeuwarden 8 januari 2013, 200.097.851/01, geraadpleegd op 31 oktober 2016, van <http://uitspraken.rechtspraak.nl/inziendocument?id=ECLI:NL:GHARL:2013:BY8106>.

<sup>204</sup> S. SCHOUTEN, "Exoneratiebedingen: hoe ver mag je gaan?", *AMS Advocaten*, geraadpleegd op 31 oktober 2016, van [www.amsadvocaten.nl/blog/verbintenissenrecht/exoneratiebeding-hoe-ver-mag-je-gaan](http://www.amsadvocaten.nl/blog/verbintenissenrecht/exoneratiebeding-hoe-ver-mag-je-gaan).

<sup>205</sup> Art. 6:223 *sub a* B.W.

<sup>206</sup> HR 19 mei 1967, *Saladin/HBU*, *NJ* 1967, 261.

<sup>207</sup> B.L.V. ZEIJLSTRA, *Het exoneratiebeding in een overeenkomst met een kleine wederpartij niet-consument*, onuitg. masterproef Privaatrecht Universiteit Amsterdam, 2013.

<sup>208</sup> B. WESSELS, R.H.C. JONGENEEL en M.L. HENDRIKSE, *Algemene voorwaarden*, Deventer, Kluwer, 2010, p. 342.

<sup>209</sup> Art. 6:235 B.W.

wordt als groot aanzien indien<sup>210</sup> het (i) een rechtspersoon betreft die ten tijde van het sluiten van de overeenkomst laatstelijk zijn volledige jaarrekening openbaar heeft gemaakt<sup>211</sup>, of (ii) zijn jaarrekeningen niet openbaar moet maken maar wel 50 of meer personen in dienst heeft. De wetgever meent dat deze groep **minder beschermenswaardig** is en in staat moet zijn om over dergelijke exonerationbedingen te onderhandelen: voor deze groep is de **contractsvrijheid** het voornaamste uitgangspunt<sup>212</sup>. Dit wil echter niet zeggen dat grote zakelijke wederpartijen volledig in het onbeschermderecht komen: ook indien de toepassing van het exonerationbeding naar mate van redelijkheid en billijkheid onaanvaardbaar is, zal het buiten beschouwing gelaten worden. In dergelijke gevallen kan een grote wederpartij de bescherming genieten van artikel 6:248, tweede lid B.W.

Bovendien moet er rekening gehouden worden met de zogenaamde **reflexwerking**<sup>213</sup> waarbij **kleine ondernemingen** toch onder het consumentenrecht kunnen vallen. Deze reflexwerking is gebaseerd op het principe dat ook kleine ondernemingen even beschermenswaardig kunnen zijn als consumenten en dus beroep kunnen doen op het consumentenrecht. Hier zijn enkele voorwaarden aan verbonden<sup>214</sup>: (i) de beoordeling moet gebeuren in de zin van de specifieke transactie of overeenkomst en moet daarin gelijk te stellen zijn met de onkunde van een consument; (ii) de overeenkomst mag niet behoren tot de normale activiteiten als ondernemer.

Voorbeelden waarin deze reflexwerking werd toegepast zijn *legio*. Zo werd de reflexwerking toegepast op een school die een overeenkomst had aangegaan met een waterleidingmaatschappij, ongeacht het feit dat een school veel meer water verbruikt dan een gewone consument. De rechter oordeelde immers dat een school niet gericht is op het behalen van winst en een dergelijk contract ook slechts hoogst uitzonderlijk aangaat buiten het gebied waar haar professionaliteit ligt. Het exonerationbeding werd niet toegepast<sup>215</sup>. Een ander voorbeeld vinden we bij een klein bedrijf met slechts enkele mensen in dienst. Dit bedrijf had een berekening laten maken voor een staalconstructie om zo de huidige bedrijfshal uit te breiden. De berekening bleek uiteindelijk niet te kloppen en de andere partij exonereerde zich voor deze schade. De voorzieningsrechter kende de reflexwerking toe omdat het (i) ging om een kleine onderneming, dat (ii) nooit eerder een dergelijke overeenkomst was aangegaan, waarbij (iii) het maken van staalconstructies niet tot de normale activiteit behoorde en (iv) zelf nog nooit berekeningen had gemaakt voor dergelijke staalconstructies<sup>216</sup>. De *supra* aangehaalde criteria komen in dit voorbeeld duidelijk tot uiting.

Als derde groep kunnen we bovendien de **consumenten** onderscheiden, reeds aangehaald bij de bespreking van de zogenaamde reflexwerking. Ten opzichte van consumenten<sup>217</sup> is er de zoge-

---

<sup>210</sup> Art. 6:235, eerste lid B.W. en art. 2:360 B.W. samen gelezen.

<sup>211</sup> De verplichting ter openbaar making van de volledige jaarrekening geldt indien er aan twee van de volgende voorwaarden voldaan zijn: (i) een activa van meer dan 4,4 miljoen EUR, (ii) een netto-omzet van meer dan 8,8 miljoen EUR en (iii) een gemiddeld aantal werknemers, genomen over een volledig boekjaar, van meer dan 50 personen; art. 2:396, eerste lid B.W.; B.L.V. ZEIJLSTRA, *Het exonerationbeding in een overeenkomst met een kleine wederpartij niet-consument*, onuitg. masterproef Privaatrecht Universiteit Amsterdam, 2013.

<sup>212</sup> B.L.V. ZEIJLSTRA, *Het exonerationbeding in een overeenkomst met een kleine wederpartij niet-consument*, onuitg. masterproef Privaatrecht Universiteit Amsterdam, 2013.

<sup>213</sup> Voor een toepassingsgeval, zie: G. STRAETMANS, "Recente tendensen in handelspraktijken", in *CBR-Jaarboek 2005-2006*, Antwerpen, Maklu, 2006, p. 216, met verwijzing naar: Gent 19 april 2004, *Jaarboek Handelspraktijken & Mededinging* 2004, 417, noot V. WELLENS.

<sup>214</sup> Rekening houdende met het feit dat de reflexwerking op basis van de rechtspraak tot stand is gekomen en geen afgebakend domein vormt, vooral afhankelijk van het oordeel van de rechter in kwestie, zie ook B. GUBBELS, "Reflexwerking: als bedrijf aanspraak maken op consumentenrecht", *Wet en Recht*, geraadpleegd op 12 december 2016, van [www.wetrecht.nl/reflexwerking-als-bedrijf-aanspraak-maken-op-consumentenrecht](http://www.wetrecht.nl/reflexwerking-als-bedrijf-aanspraak-maken-op-consumentenrecht).

<sup>215</sup> Rb. Arnhem 13 januari 1994, *NJkort* 1994, 16 en *TVC* 1994, p. 360.

<sup>216</sup> Rb. Roermond (vzr.) 18 september 2008, LJN BF 3687, r.o. 4.8.

<sup>217</sup> En kleine ondernemingen, gelet op de reflexwerking (zie eerder).



naamde **grijze lijst**<sup>218</sup>, waarbij aangenomen wordt dat het exoneratiebeding **onredelijk bezwarend** is<sup>219</sup>. Dit wil nog niet zeggen dat het exoneratiebeding nietig is, maar het legt wel een zware bewijslast bij degene die de geldigheid ervan wil invoeren<sup>220</sup>. Voor exoneratiebedingen binnen een consumentenovereenkomst is de hoofdregel dat ze niet zijn toegestaan, tenzij de **opsteller** het **tegenbewijs** van het rechtsvermoeden van onredelijke bezwarendheid kan leveren<sup>221</sup>.

Dit brengt ons tot volgend **onderscheid**:

- **Consumenten**: weerlegbaar vermoeden dat het exoneratiebeding onredelijk bezwarend is (art. 6:237, *sub f* B.W.);
- **Kleine wederpartijen**: kunnen via de reflexwerking beroep doen op het vermoeden van onredelijke bezwarendheid (art. 6:237, *sub f* B.W.), in het ander geval moeten ze zelf het onredelijk karakter van het exoneratiebeding aantonen;
- **Grote wederpartijen**: contractsvrijheid als voornaamste beginsel.

#### *Besluit*

Ten aanzien van **consumenten** zal er naar Nederlands recht een **weerlegbaar vermoeden** zijn dat het exoneratiebeding **onredelijk bezwarend** is<sup>222</sup>. Enkel indien Uber met ander woorden aantoont dat dit niet het geval is, zal het exoneratiebeding ingang vinden. Toch moet er ook rekening gehouden worden met de **Belgische bepalingen van dwingend recht**. Zo zal Uber zich niet kunnen exonereren voor<sup>223</sup> (i) zijn opzet of zijn grove schuld, (ii) de opzet of grove schuld van zijn aangehouden of lasthebbers, (iii) zijn aansprakelijkheid voor het niet-uitvoeren van een verbintenis die een van de voornaamste prestaties van de overeenkomst vormt<sup>224</sup> of (iv) zijn aansprakelijkheid in het geval de consument overlijdt of lichamelijk letsel<sup>225</sup> ondervindt ingevolge het doen of nalaten van Uber<sup>226</sup>.

Ten aanzien van **ondernemingen** zal, naar Nederlands model, een opsplitsing moeten gemaakt worden tussen **grote en kleine wederpartijen**, waarbij de tweede groep zich al dan niet (op basis van de reflexwerking), zal kunnen beroepen op het weerlegbaar vermoeden dat het exoneratiebeding onredelijk bezwarend is.

#### 2.2.2.5. Arbitrage

Uber legt voor al haar conflicten een voorafgaande verplichte arbitrage op bij de Internationale Kamer van Koophandel. Het gaat om een zogenaamde arbitrage-instelling van universele aard, welke diensten stelt voor het beslechten van wereldwijde handelsgeschillen, ongeacht het land waaruit de partijen afkomstig zijn. Het voordeel hiervan is dat het geschil beslecht kan worden zon-

<sup>218</sup> Art. 6 :237, *sub f* B.W.

<sup>219</sup> J.W.P. VERHEUGT, Inleiding in het Nederlandse Recht, Hoofdstukken Vermogensrecht, Den Haag, Boom uitgevers, p. 273-274.

<sup>220</sup> A.W. JONGBLOED, *Burgerlijk procesrecht praktisch belicht*, Deventer, Kluwer, 2011, p. 222.

<sup>221</sup> “Wettelijk vermoeden”, in H.W.B. THOE SCHWARTZENBERG, *Civiel bewijsrecht voor de rechtspraktijk*, Apeldoorn, Maklu, 2008, p. 76-78.

<sup>222</sup> Art. 6 : 237, *sub f* B.W.

<sup>223</sup> G.L. BALLON, “Exoneratieclausules in de relatie leverancier – consument”, in J.H. HERBOTS (ed.), *Exoneratiebedingen*, Brugge, die Keure, 1993, p. 48-49; E. DIRIX, “De bezwarende bedingen in de wet handelspraktijken”, *RW* 1991-92, 569; E. DIRIX, “Bezwarende bedingen”, in J. STUYCK en P. WYTINCK (eds.), *De nieuwe Wet Handelspraktijken*, Brussel, Story Scientia, 1992, p. 309; I. DEMUYNCK, *De inhoudelijke controle van onrechtmatige bedingen*, onuitg. Doctoraatsthesis Rechten UGent, 1999-2000, <http://lib.ugent.be/catalog/rug01;00072953>, 566 en R. STEENNOT, *Beëindigings-, exoneratie- en schadebedingen bij bijzondere overeenkomsten*, Gent, 2008, p. 10-16, onuitg.

<sup>224</sup> (i), (ii), (iii): Art. 32, 11° WHPC, rekening houdende met het feit dat het gaat om een beding dat de aansprakelijkheid van Uber volledig en niet gedeeltelijk uitsluit.

<sup>225</sup> Hieronder dient iedere vorm van aantasting van het lichaam of de gezondheid van de consument te worden verstaan.

<sup>226</sup> Art. 32, 22bis WMPC : geen enkele uitsluiting of beperking van aansprakelijkheid is hierbij mogelijk; vergelijk ook met art. 10 Wet Productaansprakelijkheid dat uitdrukkelijk verbiedt om exoneratiebedingen op te nemen, behalve in gevallen waarbij het slachtoffer gedeeltelijk zelf verantwoordelijk is.

der al te sterk beknot te worden door allerhande nationale wetgevingen<sup>227</sup>. Het is geen juridische entiteit, maar louter een arbitrage-instelling<sup>228</sup>. De partijen zullen hun geschil met andere woorden moeten voorleggen aan en volgens het **Arbitragereglement van de Internationale Kamer van Koophandel**. De procedure zoals voorzien in het reglement zal gevolgd moeten worden. Het is in feite niet het Arbitragehof zelf die de geschillen beslecht, maar ze stelt daartoe arbiters aan die onder haar begeleiding en controle vallen. De maatregelen die het Arbitragehof neemt hebben dus enkel als doel het organiseren en superviseren van de volledige procedure en zijn aldus louter van administratieve aard<sup>229</sup>. Maar hoe ziet de procedure zelf er nu uit?

De **procedure** kan als volgt worden samengevat<sup>230</sup>. In de eerste fase zal er een opdrachtsakte worden opgesteld waarbij de partijen hun vorderingen en de te beslechten geschilpunten vastleggen. Op dat moment zullen de partijen ook de nodige stukken moeten overhandigen. Het is aan het scheids-gerecht zelf om te bepalen (i) welke procedure ze best zullen volgen, (ii) hoe de bewijsmaterialen bekomen kunnen worden, (iii) of de partijen al dan niet getuigen kunnen ondervragen, (iv) wanneer de zittingen zullen plaatsvinden en (v) of er al dan niet een noodzaak is aan deskundigen. Het Arbitragereglement geeft het scheidsgerecht inderdaad een grote vrijheid en voorziet slechts in enkele basisprincipes die het scheidsgerecht moet respecteren<sup>231</sup>. De **partijen hebben daarbij de vrijheid** om bepaalde procedurele bepalingen en het materieel toepasselijk recht te voorzien, doen ze dit niet dan is het aan de arbiter om zelf de noodzakelijke regelingen te bepalen<sup>232</sup>. *In casu* is een en ander reeds in de Alg.Voorw. uiteengezet. Zo is overeengekomen dat er één arbiter wordt aangesteld, dat de plaats van bemiddeling Amsterdam is en dat de termijn van bemiddeling 60 dagen is<sup>233</sup>.

De kwalificatie van dit beding betreft een **arbitragebeding**, zijnde een “*contractuele vorm van geschillenbeslechting, waarbij de partijen overeenkomen om hun geschil voor te leggen aan een scheidsgerecht in plaats van een rechtbank*”<sup>234</sup>. Het is inderdaad zo dat het merendeel van de commerciële geschillen ter arbitrage kunnen worden voorgelegd<sup>235</sup>. Niets belet dan ook dat een dergelijk arbitragebeding in de Alg.Voorw. wordt opgenomen<sup>236</sup>, zelfs niet artikel 1677 Ger.W. De rechtspraktijk toont de **rechtsgeldigheid** van het beding aan. Zo kan de **exceptie van arbitrage**

<sup>227</sup> H. VERBIST, “De arbitrage van het internationaal arbitragehof van de internationale kamer van koophandel”, *Jura Falconis* 1992-93, 4, 528.

<sup>228</sup> A. REINER, “Le règlement d’arbitrage de la CCI, version 1998”, *Rev.arb.* 1998, p. 25 e.v.; A. PRUJINER, “La gestion des arbitrages commerciaux internationaux: l’exemple de la Cour d’Arbitrage de la CCI”, *Journ.dr.intern.* 1998, p. 666, nummer 3; J.-J. ANALDEZ, “Réflexions sur l’autonomie et le caractère international du Règlement d’arbitrage de la CCI”, *Journ.dr.intern* 1993, p. 857, nr. 4 en H. VERBIST en C. IMHOOS, “Le nouveau règlement d’arbitrage de la Chambre de Commerce Internationale de 1998”, *Rev.dr.af.intern* 1997, nr. 8.

<sup>229</sup> H. VERBIST, “De arbitrage van het internationaal arbitragehof van de internationale kamer van koophandel”, *Jura Falconis* 1992-93, 4, 530. Voor een uitgebreidere uiteenzetting van de controle- en begeleidingsmaatregelen van het internationaal arbitragehof van de internationale kamer van koophandel, zie pagina 531 en volgende.

<sup>230</sup> Y. HERINCKX, “Le nouveau règlement d’arbitrage de la CCI: observations de droit belge”, *TBH* 2012, 3, 207-219.

<sup>231</sup> Zie bijvoorbeeld art. 14 en 15 Arbitragereglement van de Internationale Kamer van Koophandel, [www.icc.nl/documan-geschillen/documan-geschillen-arbitrage/94-icc-arbitration-rules-2012-en-mediation-rules-2014](http://www.icc.nl/documan-geschillen/documan-geschillen-arbitrage/94-icc-arbitration-rules-2012-en-mediation-rules-2014).

<sup>232</sup> Art. 11 en 13, al. 3 Arbitragereglement van de Internationale Kamer van Koophandel, [www.icc.nl/documan-geschillen/documan-geschillen-arbitrage/94-icc-arbitration-rules-2012-en-mediation-rules-2014](http://www.icc.nl/documan-geschillen/documan-geschillen-arbitrage/94-icc-arbitration-rules-2012-en-mediation-rules-2014); H. VERBIST, “De arbitrage van het internationaal arbitragehof van de internationale kamer van koophandel”, *Jura Falconis* 1992-93, 4, 534 en J. STEYAERT, “Het internationaal arbitragehof van de internationale kamer van koophandel”, *Cepina* 1991, 1, 4.

<sup>233</sup> Art. 6 Alg.Voorw., geraadpleegd op 12 december 2016, van [www.uber.com/legal/terms/be-nl](http://www.uber.com/legal/terms/be-nl).

<sup>234</sup> Overgenomen uit: E. ENKELS, S. VAN DEN BROECKE, T. DE CLERCK en J. SCHRAEYEN (ed.), *Algemene Voorwaarden*, Brussel, Larcier, 2012, randnr. 522.

<sup>235</sup> In tegenstelling tot geschillen van openbare orde, arbeidsgeschillen (bevoegdheid arbeidsrechtbank), of geschillen omtrent de staat van een persoon. Zie: E. ENKELS, S. VAN DEN BROECKE, T. DE CLERCK en J. SCHRAEYEN (ed.), *Algemene Voorwaarden*, Brussel, Larcier, 2012, randnr. 523.

<sup>236</sup> Zie: KG Kh. Hasselt 15 februari 1999, *Limb.Rechtsl.* 1999, 121, noot P. MARTENS en *TBH* 1999, 872, noot A. DE WILDE. Anderzijds betwist bepaalde rechtspraak dit wel indien het gaat om factuurvoorwaarden, zie: Rb. Tongeren 15 januari 1997, *Limb.Rechtsl.* 1997, 158, noot. Zie alsook E. ENKELS, S. VAN DEN BROECKE, T. DE CLERCK en J. SCHRAEYEN (ed.), *Algemene Voorwaarden*, Brussel, Larcier, 2012, randnr. 524.

opgeworpen worden wanneer een partij in strijd met het beding toch naar de rechter stapt, echter betreft het enkel de behandeling ten gronde. Deze exceptie moet *in limine litis*<sup>237</sup> worden opgeworpen en de rechter kan het niet ambtshalve opwerpen. Het Hof benadrukt wel dat een dergelijk beding zo **gedetailleerd** mogelijk moet omschreven worden om latere betwistingen en de **exceptie van afwezigheid van rechtsmacht** te vermijden. Wanneer de geldigheid van het beding wordt betwist spreekt de rechter zich over de geldigheid ervan uit. Bovendien belet het beding niet dat een partij naar de rechter stapt om voorlopige of bewarende maatregelen te bevelen, dit impliceert immers niet dat men van de verplichte bemiddeling of arbitrage afstapt<sup>238</sup>.

Toch zijn verschillende auteurs<sup>239</sup> van mening dat een dergelijk beding ten opzichte van een **consument ongeoorloofd** is, omdat het de consument, in geval van betwisting, zou doen afzien van elk middel van verhaal tegenover de onderneming<sup>240</sup>. Deze auteurs halen aan dat een dergelijk beding enkel in het voordeel van de consument mag worden uitgelegd en dus enkel gezien mag worden als een contractuele mogelijkheid die afdwingbaar is ten opzichte van de wederpartij, maar niet ten opzichte van de consument zelf. Toch volgen ook heel wat auteurs<sup>241</sup> die mening niet en zien zij helemaal **geen belemmering** in dergelijke arbitragebedingen ten opzichte van consumenten<sup>242</sup>.

Wat er ook van moge zij, de **kritiek** op dergelijke arbitragebedingen is niet mals. Zo ligt niet enkel de **prijs** van een arbitrageprocedure ettelijke malen hoger dan die van een gerechtelijke procedure, maar is het bovendien ook een zeer sterke beperking van de beroepsmogelijkheid. Tegen een arbitrale uitspraak is immers **geen beroep** mogelijk, tenzij de vernietiging van de arbitrale beslissing gevorderd kan worden<sup>243</sup>. Ook kunnen zich vragen gesteld worden bij het verplicht karakter van een dergelijk bemiddelingsbeding: is het echt wel nuttig om aan tafel te zitten met iemand waar men absoluut niet mee aan tafel wil zitten? Het is inderdaad zo dat partijen gedwongen kunnen worden om de bemiddeling op te starten<sup>244</sup> en zij zich bovendien naar **redelijkheid en billijkheid** moeten inspannen om het geschil door bemiddeling op te lossen<sup>245</sup>. Zo kan er zelfs een **schadevergoeding** gevorderd worden indien er een meerkosten kunnen worden aangetoond (schade wegens verlies van een kans, namelijk de kans om geen gerechtskosten te moeten maken)<sup>246</sup>.

---

<sup>237</sup> *Limine litis* (in -), bij de aanvang, op de drempel van het proces. Overgenomen uit: C. DE CONINCK, *Glossarium van Latijnse en Romeinse rechtstermen*, Antwerpen, Maklu, 1997, p. 270.

<sup>238</sup> A. VANDERHAEGHEN, "Bemiddelbare geschillen", in P. DAUW, B. DECONINCK, en B. WYLLEMAN (eds.), *Duiding Burgerlijk Proccesrecht*, I, Brussel, Larcier, 2016, p. 870-873.

<sup>239</sup> Zie bijvoorbeeld: P. CAMBIE, *Onrechtmatige bedingen*, Brussel, Larcier, 2009, p. 329; Vred. Brussel 29 april 1999, *Jaarboek Handelspraktijken & Mededinging* 1999, 221, noot I. DEMUYNCK, "De bescherming van de consument tegen een onrechtmatig bevoegdheidsbeding".

<sup>240</sup> En aldus strijdig met art. 74, 22° WMPC.

<sup>241</sup> G. BALLON en I. SAMOY, *De factuur en verwante documenten*, Brugge, Vanden Broele, 2008, p. 202-203 en de verwijzingen aldaar; J. STUYCK, "Handelspraktijken", in *Beginselen van het Belgisch privaatrecht*, Mechelen, Kluwer, 2003, p. 335; R. STEENNOT, *Handboek consumentenbescherming en handelspraktijken*, Antwerpen, Intersentia, 2008, p. 151.

<sup>242</sup> E. ENKELS, S. VAN DEN BROECKE, T. DE CLERCK en J. SCHRAEYEN (ed.), *Algemene Voorwaarden*, Brussel, Larcier, 2012, randnr. 524.

<sup>243</sup> E. ENKELS, S. VAN DEN BROECKE, T. DE CLERCK en J. SCHRAEYEN (ed.), *Algemene Voorwaarden*, Brussel, Larcier, 2012, randnr. 526.

<sup>244</sup> F. GLANSDORFF, "Contractuele aspecten van de burgerlijke en handelsmediatie" in H. VAN HOUTTE en P. WAUTELET (eds.), *Mediatie van handelsgeschillen*, Leuven, Acco, 2000, p. 88.

<sup>245</sup> B. ALLEMEERSCH, "Een geactualiseerde inleiding tot de bemiddelingswet", in R. VAN RANSBEECK (ed.), *Bemiddeling*, Brugge, die Keure, 2008, p. 36; A. VANDERHAEGHEN, "Bemiddelbare geschillen", in P. DAUW, B. DECONINCK, en B. WYLLEMAN (eds.), *Duiding Burgerlijk Proccesrecht*, I, Brussel, Larcier, 2016, p. 870-873.

<sup>246</sup> A. VANDERHAEGHEN, "Bemiddelbare geschillen", in P. DAUW, B. DECONINCK, en B. WYLLEMAN (eds.), *Duiding Burgerlijk Proccesrecht*, I, Brussel, Larcier, 2016, p. 870-873.

In de bedrijfsjuridische wereld is dit dan weer volledig anders: zo blijkt uit onderzoek dat wie een eerder grote ervaring heeft met (internationale) arbitrageprocedures hier ook vaker positief over is<sup>247</sup>. Alhoewel wij de voordelen van arbitrage<sup>248</sup> zeker en vast niet miskennen, stellen wij ons toch ook enkele vragen hierbij. Een belangrijk onderdeel van arbitrage is onzes inziens toch wel het beginsel van *Waffengleichheit*<sup>249</sup> en ook de wetgever bouwde een dergelijke **garantie** in<sup>250</sup>.

De wetgever beschouwt ieder **arbitragebeding ongeldig** wanneer een van de partijen een **bevoorrechte positie** heeft. Het is echter niet altijd even duidelijk wanneer er van een dergelijke bevoorrechte positie sprake is en we moeten daarvoor eigenlijk al terugkijken naar de voorbereidende werkzaamheden bij de wet van 4 juli 1971<sup>251</sup>. We lezen daar dat het gaat om “*het voor de hand liggende geval waarin de gelijkheid van partijen onbetwistbaar is verbroken: het geval waar in de samenstelling van het scheidsgerecht aan één van de partijen meer rechten zijn toegewezen dan aan de andere: een partij wijst bijvoorbeeld twee scheidslieden aan terwijl de andere het recht heeft er slechts één aan te wijzen*”<sup>252</sup>. Het moge duidelijk zijn dat er in de hierbij besproken clausule geen sprake zal zijn van een schending van artikel 1678, 1° Ger.W. Toch vinden wij een dergelijk beding sterk ingaan tegen de principes van de consumentenbescherming. Is er wel nog sprake van *Waffengleichheit* indien er vooraf reeds bepaalde arbitrageafspraken gemaakt worden, waarbij de plaats van bemiddeling verplicht Amsterdam is? Het zijn in feite praktische en ethische vragen waarover men zich kan buigen. Hoewel het beding juridisch geoorloofd is, zijn wij eerder voorstander van een *non obligatoire* interpretatie van dit beding ten aanzien van consumenten, net zoals de eerder aangehaalde auteurs.

---

<sup>247</sup> Voor het desbetreffend onderzoek en bijhorende resultaten, zie : J. ERAUW en H. VERBIST, “Analyse van de resultaten van de enquête over commerciële arbitrage bij de bedrijfsjuristen”, *CJ* 2000, 2, 28-39. Voor een vroeger onderzoek in dezelfde materie, zie: *Jura Falconis* 1992-93, 513-515.

<sup>248</sup> Zo zal een arbitrageprocedure over het algemeen veel minder lang duren dan een gerechtelijke procedure, verloopt de procedure strikt betrouwbaar en kunnen de partijen zelf de taal van de procedure bepalen. Zie ook betreffende deze voordelen E. ENKELS, S. VAN DEN BROECKE, T. DE CLERCK en J. SCHRAEYEN (ed.), *Algemene Voorwaarden*, Brussel, Larcier, 2012, randnr. 525.

<sup>249</sup> M. LAPAGE, M. PIERS, R. STEENHIT, *Consumentenarbitrage in België en Europa*, onuitg. masterproef Rechten UGent, 2015, <http://lib.ugent.be/catalog/rug01:002213464>, 74 en M. PIERS, “Consumer arbitration and european private law: a seminal consumer arbitration model for europe”, *EPLR* 2013, p. 247-288. Over de vastlegging van dit principe in art. 6 EVRM, zie : J. VANDE LANOTTE en Y. HAECK, *Handboek EVRM, deel 2, volume 1*, Antwerpen, Intersentia, 2004, p. 464-473, nrs. 157-168 ; Gent (6de kamer) 4 februari 2013, *TGR* 2014, 59, “[...] leiden tot een fatale schending van de rechten van verdediging dewelke “an sich” per definitie moet leiden tot een vrijspraak van de beklagde dan zou zulks ten andere potentieel strijden met de gelijke armslag van de partijen (equality of arms) dewelke evenzeer in artikel 6 EVRM ligt besloten”; Over de verhouding tussen deze equality of arms en een meer performante rechtshandhaving, zie onder meer: F. VERSPELT, “Drie vangnetten voor een danser op een slappe koord: de bescherming van de menselijke informatiebron in het strafproces ( deel I)”, *Vigiles* 2007, 1, 9.

<sup>250</sup> Art. 1678, 1° Ger.W.

<sup>251</sup> Wet van 4 juli 1972 tot goedkeuring van de Europese Overeenkomst houdende een eenvormige wet inzake arbitrage, ondertekend te Straatsburg op 20 januari 1966, en tot invoering in het Gerechtelijk Wetboek van een zesde deel betreffende arbitrage, *BS* 8 augustus 1972, 8717-8736.

<sup>252</sup> M. PIERS, “Is de contractpartij, wiens algemene voorwaarden verwijzen naar institutionele arbitrage, bevoorrecht bij de aanstelling van arbiters?”, *P&B* 2004, afl. 3-4, 162-164.

*“Art. 6. Toepasselijk recht; arbitrage. [...] Elk geschil, conflict, claim of strijdigheid, die voortvloeit uit of ruimschoots in verband met of met betrekking tot de Diensten of deze Voorwaarden, waaronder die op het gebied van geldigheid, samenstelling of uitvoerbaarheid (elk “Geschil”), moet eerst verplicht worden onderworpen aan bemiddelingsprocedures volgens de Bemiddelingsprocedureregels van de Internationale Kamer van Koophandel (“ICC-bemiddelingsregels”). Indien er voor een dergelijk Geschil niet binnen zestig (60) dagen na indiening van het verzoek tot bemiddeling volgens de ICC-bemiddelingsregels een schikking is bereikt, kan een dergelijk Geschil worden doorverwezen naar en uitsluitend worden beslist door arbitrage volgens de Arbitrageregels van de Internationale Kamer van Koophandel (“ICC-arbitrageregels”). De bepalingen van de Arbiter voor noodgevallen van de ICC zijn uitgesloten. Het Geschil zal worden beslist door één (1) arbiter die volgens de regels van de ICC wordt aangewezen. De plaats van zowel bemiddeling als arbitrage is Amsterdam, Nederland, onverminderd alle rechten die u hebt in het kader van [...]” (eigen onderlijning)*

### **2.2.3. Juridische kwalificatie van de overeenkomst**

Alhoewel het in feite gaat om het delen van een taxi, ontstaat er **geen juridische band tussen de particulieren** die er gebruik van maken. De betaling verloopt via Uber ten aanzien van een taxidienst. De Brusselse stakingsrechter heeft daarbij reeds aangegeven dat Uber zelf een taxidienst is<sup>253</sup>.

---

<sup>253</sup> Zie ook: Pol. Brussel (Fr.) (20e k.) 4 mei 2015, nr. 15B002898, *Juristenkrant* 2015, afl. 312, 4, weergave E. DE RIDDER, *JLMB* 2015, afl. 24, 11145, noot, *VAV* 2015, afl. 3, 36.

## 2.2.4. Enkele praktische vragen

*Is uberPOOL wettelijk toegestaan?*

Tot op heden is uberPOOL **wettelijk niet verboden**. In tegenstelling tot UberPOP gaat het dan ook om professionele taxichauffeurs die voldoen aan alle vereisten en die (moeten) beschikken over een geldige vergunning.

*Aan welke wettelijke verplichtingen moet ik voldoen om Uber-chauffeur te worden?*

Sinds het verbod dat UberPOP kreeg opgelegd is het niet meer mogelijk om als particulier via Uber te rijden. Om met andere woorden chauffeur te worden zal je over een **geldige vergunning** voor het uitbaten van een taxidienst moeten beschikken. Aangezien Uber zelf niet over een dergelijke vergunning beschikt, werkt het enkel samen met ondernemingen die wel over een vergunning beschikken. Deze vergunning kan u aanvragen bij de gemeentebesturen, behalve in het Brussels Hoofdstedelijk gewest waar de vergunningen door het Ministerie worden afgeleverd (wij gaan echter verder in op de situatie in Vlaanderen). Deze vergunning is vijf jaar geldig en hernieuwbaar<sup>254</sup>. Een dergelijke vergunning verkrijgen is niet in iedere gemeente een garantie, in sommige gemeenten zal je immers op een wachtlijst terechtkomen. Er geldt daarbij een decretale norm van 1 taxi per 1000 inwoners<sup>255</sup>. Het is trouwens ook het gemeentebestuur dat de toepasselijke tarieven vastlegt die u, als bestuurder duidelijk moet afficheren in het voertuig<sup>256</sup>. Om een vergunning te verkrijgen zal u aan onderstaande **verplichtingen** moeten voldoen<sup>257</sup>:

- Beschikken over een geldig en uniek ondernemingsnummer;
- Over een attest “kennis basisbeheer van een onderneming” beschikken, afgeleverd door het ondernemingsloket;
- Een geldig uittreksel uit het strafregister kunnen voorleggen. Indien u niet beschikt over een *blanco* strafblad kan de gemeente de vergunning weigeren of aanvullende informatie opvragen;
- In de regel zijn met sociale en fiscale lasten;
- Over een voertuig te beschikken (bewijs van aankoop, afbetaling, leasing of bestelbon)<sup>258</sup>.

---

<sup>254</sup> G. DE SAEDELEER, “Specifieke info taxibedrijven”, *Boekhouding Taxibedrijf*, geraadpleegd op 12 december 2016, van <http://boekhouding-taxibedrijf.be/?menu=startersinfo&submenu=taxibedrijven>.

<sup>255</sup> Zie art. 3 en 4 van het BVR 18.07.2003. De gemeenteraad kan echter deze norm verhogen of verlagen tot 0,8 of 1,2 taxi's per 1000 inwoners (E. DEBRUYNE, “Taxidiensten & diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder”, Brussel, Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten vzw, 2012, online publicatie, p. 8-9).

<sup>256</sup> E. DEBRUYNE, “Taxidiensten & diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder”, Brussel, Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten vzw, 2012, online publicatie, p. 8-9.

<sup>257</sup> E. DEBRUYNE, “Taxidiensten & diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder”, Brussel, Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten vzw, 2012, online publicatie, p. 10-13.

<sup>258</sup> Komt u op de wachtlijst terecht dan moet u pas over een geldig voertuig beschikken op het moment van de behandeling van het dossier.

## 2.2.5. Conclusie

Uber zette recent zijn *ridesharing* activiteiten stop (zie *supra*). UberPOOL biedt daarentegen een dienst aan waarbij particulieren samen een taxi kunnen delen. De **chauffeurs** zelf zijn geen particulieren, maar zijn **zelfstandigen** (in hoofd- of bijberoep) met een eigen btw-nummer. Zij voldoen aan alle wettelijke vereisten inzake btw, sociale bijdragen en andere vereisten inzake fiscaliteit. Gebruikers hoeven met andere woorden geen schrik te hebben en mogen dezelfde service verwachten zoals bij een klassieke taxi. We constateerden duidelijk dat Uber zich in zijn Alg.Voorw. heel **protectionistisch** opstelt. Dat protectionisme stelden wij ook vast in het contact dat wij met hen hadden, waarbij we eerst voorbij een externe PR-dienst moesten om pas na enig aandringen onze vragen schriftelijk te kunnen voorleggen. Dergelijk mediagericht protectionisme valt te verklaren door de negatieve publiciteit en de aanvallende houding van de klassieke taxisectoren en kan aldus op ons begrip rekenen.

Als voornaamste besluit moeten we alsnog aanhalen dat er in België (en in het bijzonder Brussel) nog heel wat werk aan de winkel is inzake de reglementering van het betaald personenvervoer. De **wetgeving** dateert nog uit het pre-smartphonetijdperk en is **niet aangepast** aan de huidige vereisten. Bovendien bemoeilijkt het de concurrentie op de markt van personenvervoer, waardoor er een kunstmatig monopolie in stand wordt gehouden waarbij een groot deel van de taxilicenties in de handen is van een beperkte groep taxibedrijven<sup>259</sup>. De **restrictieve regels** en een extra complexiteit waarbij de wetgeving sterk **geregionaliseerd** is, waarbij iedere regio zijn eigen interpretatie en nuances definieert<sup>260</sup>, komt de zaak alsook niet ten goede. We zouden bijvoorbeeld een **voorbeeld** kunnen nemen aan de situatie in **andere landen**, zoals in Nederland waar men opteert voor een enkel type licentie dat zowel taxidiensten als diensten voor het verhuur van een voertuig met bestuurder kan inhouden<sup>261</sup>. Enige verdere uitwijding over particuliere diensten zoals UberPOP nemen wij niet op, aangezien J. VERDIESEN ons duidelijk aangaf dat dergelijk platform in de nabije toekomst niet meteen meer aan de orde is in België.

<sup>259</sup> Het volledig uitgeschreven interview is niet opgenomen in dit dossier, wegens confidentialiteit, zie Bijlage 4.

<sup>260</sup> Als voorbeeld halen we het verhuur van een voertuig met bestuurder aan:

- Brussel: het voertuig moet een minimale waarde hebben van 31.599 EUR (excl. btw en opties) en een wielbasis van 2,8 meter, in Vlaanderen en Wallonië bestaan deze vereisten niet;
- In Wallonië mag het voertuig ook voor privéverplaatsingen gebruikt worden, in Vlaanderen of Brussel mag dit dan weer niet;
- In Vlaanderen moet het contract dan weer op voorhand alle deelprestaties (min. 3u) vastleggen. Speciaal voor Antwerpen en Gent moeten er dan weer speciale tests/opleidingen gevolgd worden;

Zie onder meer: X, "Chauffeur Uber – Je hebt nog geen vergunning", *Uber*, geraadpleegd op 28 november 2016, van [www.chauffeur-uber.be/nl/je-hebt-nog-geen-vergunning/](http://www.chauffeur-uber.be/nl/je-hebt-nog-geen-vergunning/); Interview 2, echter niet opgenomen in bijlage 4; Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 29 maart 2007 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, *BS* 3 mei 2007; Ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, *BS* 1 juni 1995; Decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg, *BS* 21 augustus 2001; Besluit van 18 juli 2003 van de Vlaamse regering betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder, *BS* 19 september 2005; Decreet van 18 oktober 2007 betreffende de taxidiensten en de diensten van verhuur van wagens met chauffeur, *BS* 20 november 2007.

<sup>261</sup> Zie interview 2, echter niet opgenomen in bijlage 4; Alhoewel J. VERDIESEN voorgaande wist aan te halen en wij hem gerust volgen in een versoepeling van de wettelijke criteria en aanpassing aan de huidige noden van onze samenleving, moeten we toch opmerken dat dit niet perse een vrijgeleide hoeft te betekenen voor diensten zoals Uber. Alhoewel staatssecretaris MANSVELD (NL) bijvoorbeeld het aantal regels in de taxibranche sterk verminderde en het makkelijker maakte voor innovatieve taxidiensten om toe te treden, werd ook daarbij al snel duidelijk dat UberPOP daardoor niet meteen een vrijgeleide krijgt toebedeeld. Zo schrijft men letterlijk in de "Kamerbrief over evaluatie Taxiwet" het volgende: "*De dienst UberPOP moet vanwege het vervoer van personen tegen commerciële tarieven als taxivervoer worden beschouwd en voldoen aan de regelgeving. Door het gebruik van particuliere chauffeurs en – voertuigen voldoet het niet aan die regelgeving. De kwaliteit voor de reiziger is daardoor onvoldoende verzekerd. Het recente besluit van Uber om alleen chauffeurs in het bezit van de wettelijk voorgeschreven chauffeurskaart taxivervoer in het kader van UberPOP uit te laten voeren, is een positieve stap. Dit taxivervoer voldoet daarmee echter nog steeds niet aan de taxiregelgeving en blijft daarom verboden.*" Zie: W. J. MANSVELD, "Kamerbrief over evaluatie Taxiwet, Rijksoverheid", 2015, p. 3 en 12, geraadpleegd op 12 december 2016, van [www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/kamerstukken/2015/05/05/evaluatie-taxiwet/evaluatie-taxiwet.pdf](http://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/kamerstukken/2015/05/05/evaluatie-taxiwet/evaluatie-taxiwet.pdf).

## 2.3. Drivy

### 2.3.1. Beschrijving

Bij Drivy kunnen particulieren en rechtspersonen hun auto via een handig platform verhuren aan anderen. Om binnen het kader van de eerder aangehaalde definitie te blijven zullen we ons hier voornamelijk richten op het verhuur door particulieren<sup>262</sup>. Wanneer rechtspersonen of bedrijven hun voertuigen verhuren via het platform zou het eerder om gewone verhuur dan om autodelen gaan. **Autodelen** is net als de *sharing economy* een recente ontwikkeling. Alhoewel er wettelijk nog niet veel rond geschreven is, kom je de term autodelen sporadisch tegen in bepaalde wetgeving, zoals in de wegcode<sup>263</sup>. Daar beschrijft men autodelen als “*het systematisch en beurtelings door vooraf bepaalde personen gebruiken van één of meerdere auto’s tegen betaling via een vereniging voor autodelen, met uitzondering van het gebruik van voertuigen bestemd voor gewone verhuur of huurkoop*”<sup>264</sup>.

Heel recent, eind juni 2016, werd het **Drivy-platform** gelanceerd in België. Voorheen was het bedrijf al actief in Frankrijk, Spanje en Duitsland. De hoofdzetel is gevestigd in Parijs. Verhuurders kunnen hun voertuig gratis inschrijven, zowel via de applicatie als via de website. Het is heel eenvoudig: je voert de voertuiggegevens in, voegt een aantal foto’s toe en vervolgens bepaal je wanneer de auto beschikbaar is en voor hoe lang je hem wilt verhuren. Bovendien bepaal je **zelf de huurprijs**. Je voert de prijs in per dag, per twee dagen, per week en/of per maand. Daarna kan je de prijs per gereden kilometer invoeren<sup>265</sup>. Drivy houdt op deze (totale) bedragen een **commissie** in van 30% om de verzekering en de werking van het platform te bekostigen. Verder kan de verhuurder zelf **extra voorwaarden** bepalen zoals een kilometerbeperking, een reserveringstermijn en eventuele bijzondere vereisten zoals het verbieden van huisdieren of roken.

Wanneer verhuurders meerdere voertuigen willen aanbieden, kunnen ze gebruik maken van **Drivy Open**. Zo kan de huurder het voertuig dan openen met zijn of haar smartphone en moet de verhuurder niet steeds aanwezig zijn om de sleutels fysiek af te geven. De sleutels van het voertuig liggen dan binnenin de wagen. De verhuurder kan instellen wie machtiging heeft om de wagen te openen en gedurende welke periode hij/zij die machtiging heeft. Aan het einde van de huurperiode kunnen de sleutels op dezelfde manier in de auto achtergelaten worden en kan het voertuig opnieuw afgesloten worden via de applicatie. De huurder stuurt dan foto’s van de wagen door naar de verhuurder, die op zijn beurt de staat van de wagen kan nagaan.



**Figuur 4. Logo (Drivy)**

<sup>262</sup> Zie daarvoor ook het eerste deel in dit onderzoek.

<sup>263</sup> KB van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg van 1 december 1975, *BS* 9 december 1975.

<sup>264</sup> Art. 2.50 Wegcode.

<sup>265</sup> Het is inderdaad zo dat de waarde van een voertuig zal dalen per gereden kilometer. Voor een objectieve berekening van de kostprijs per gereden kilometer bestaan er verschillende online rekentools, zie bijvoorbeeld: X, “Budgetinfo: kostprijs per kilometer berekenen”, *Autogids*, geraadpleegd op 12 december 2016, van [www.autogids.be/financieel-advies/kostprijs-per-km-per-maand.html](http://www.autogids.be/financieel-advies/kostprijs-per-km-per-maand.html).



## 2.3.2. Kritische bespreking van de Algemene voorwaarden

### 2.3.2.1. Inleiding

#### *Frans recht*

Drivy is, zoals hierboven beschreven, nog maar heel **recent** aanwezig op de Belgische markt. Bij het lezen van de Alg.Voorw. valt dan ook meteen op dat het gaat om een (soms ietwat moeilijk begrijpbare) vertaling van de Alg.Voorw. die in Frankrijk gebruikt worden. Bovendien wordt expliciet aangegeven dat de Alg.Voorw. onderworpen zijn aan het **Frans recht**<sup>266</sup>. Op het eerste gezicht roept dit een aantal vragen op.

Kan Franse wetgeving van toepassing zijn op overeenkomsten die in België gebruikt worden? Jazeker. Drivy mag dit zeker stellen. Dergelijke zaken worden geregeld door de **Rome I- en Rome II-Verordening**<sup>267</sup>. De Rome I-Verordening regelt het materieel verwijzingsrecht dat van toepassing is op contractuele verbintenissen. De Rome II-Verordening regelt dan weer de buiten- of precontractuele verbintenissen. Aangezien de Alg.Voorw., vóór het aanvaarden ervan, nog tot die laatste groep behoren, is de Rome II-Verordening van toepassing. Na het aanvaarden van de Alg.Voorw. komt de overeenkomst tot stand en is de Rome I-Verordening van toepassing. Echter maakt dit in de praktijk geen wezenlijk verschil uit. De Rome II-Verordening verwijst namelijk naar de regels uit de Rome I-Verordening<sup>268</sup>. In die verordening wordt vastgesteld **welk nationaal recht van toepassing is** bij overeenkomsten die een internationaal element hebben<sup>269</sup> en er dus gekozen moet worden tussen het recht van de verschillende landen. *In casu* is dit ook het geval bij Drivy. Het gaat inderdaad om een Frans bedrijf dat haar deelplatform aanbiedt op het Belgisch grondgebied. We hebben dus te maken met verschillende nationale wetgevingen: de Franse en de Belgische wetgeving.

De verordening is van toepassing op overeenkomsten gesloten vanaf 17 december 2009. Aangezien het bedrijf nog maar sinds juni 2016 actief is op de Belgische markt, geldt de verordening dus ook voor alle overeenkomsten die met Belgische gebruikers afgesloten zijn. De verordening is echter **niet van toepassing op fiscale-, administratiefrechtelijke- en douanezaken**<sup>270</sup>. Zo zullen bijvoorbeeld de Belgische belasting- en btw-regels van toepassing zijn en niet de Franse.

#### *Algemene regels*

Volgens de verordening zijn partijen **vrij om zelf hun rechtskeuze te bepalen**<sup>271</sup>. Dit is dan ook wat Drivy doet aan de hand van haar Alg.Voorw. Bij het aanmaken van een gebruikersaccount op het platform, verklaren de gebruikers zich akkoord met de Alg.Voorw. en gaan ze dus akkoord met

---

<sup>266</sup> Art. 20 Algemene gebruikersvoorwaarden van Drivy van 5 september 2016.

<sup>267</sup> Verordening (EG) nu. 593/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 inzake het recht dat van toepassing is op verbintenissen uit overeenkomst (Rome I), Pb.L. 177 van 04/07/2008, 6-16.

<sup>268</sup> Art. 12 Rome II-Vo: “De niet-contractuele verbintenis die voortvloeit uit onderhandelingen voorafgaand aan het sluiten van een overeenkomst (zoals de Alg.Voorw., red.), wordt, ongeacht of de overeenkomst al dan niet daadwerkelijk is gesloten, beheerst door het recht dat van toepassing is op de overeenkomst of dat op de overeenkomst van toepassing zou zijn geweest indien zij was gesloten. (hierbij verwijst men dus naar de Rome I-Verordening, red.)”.

<sup>269</sup> E. ENKELS, S. VAN DEN BROECKE, T. DE CLERCK en J. SCHRAEYEN (ed.), *Algemene Voorwaarden*, Brussel, Larcier, 2012, randnr. 498.

<sup>270</sup> Art. 1, lid 1 Rome I-verordening.

<sup>271</sup> Art. 3, lid 1 Rome I-verordening.

het daarin opgenomen rechtskeuzebeding. Drivy legt haar keuze dus in feite op aan haar gebruikers. Het bedrijf profiteert hier van haar voordeelsituatie (*de wet van de sterkste*).

Mocht dit rechtskeuzebeding echter niet opgenomen zijn in de Alg.Voorw. en de partijen onderling geen rechtskeuze overeenkwamen, zegt de verordening dat het recht van de plaats waar de dienstverlener (*in casu* Drivy) haar gewone verblijfplaats heeft de overeenkomst zal beheersen<sup>272</sup>. In dit geval zou het dus ook het Franse recht zijn. Echter wordt in hetzelfde artikel<sup>273</sup> aangegeven dat, wanneer blijkt dat de overeenkomst **een kennelijk nauwere band** heeft met het andere land, het recht van dat andere land van toepassing is. Als we dan een analyse maken van de overeenkomsten van Drivy en haar Belgische gebruikers kunnen we stellen dat de overeenkomsten die gebruikt worden op Belgisch grondgebied, gesloten worden met Belgische gebruikers, welke hun wagen verhuren aan andere Belgische gebruikers, via het platform van Drivy-België. Hier valt duidelijk de nauwere band op met het Belgisch recht i.p.v. het Frans recht. Concreet kunnen we hier stellen dat indien er geen rechtskeuze bepaald is, het Belgisch recht van toepassing zou kunnen zijn op basis van artikel 4, lid 3 van de Rome I-Verordening. Die nauwere band wordt beoordeeld op basis van eender welke omstandigheid. Zo kan bijvoorbeeld ook gekeken worden of er verwijzingen naar het Belgisch recht werden opgenomen en kan rekening gehouden worden met de locatie waar de onderneming haar activiteiten ontplooit<sup>274</sup>.

### *Consumentenovereenkomsten*

Inzake consumentenovereenkomsten geldt **een bijzonder beschermingsregime**. Dit wordt apart geregeld door artikel 6 van de verordening. De Europese wetgever wou aan de hand van dit artikel de onwetende consument behoeden voor overeenkomsten die enkel in het voordeel van de onderneming spreken. Het artikel bepaalt dat wanneer er bij consumentenovereenkomsten geen rechtskeuze bepaald is, het recht van het land waar de consument zijn gewone verblijfplaats heeft van toepassing is op de overeenkomst. Een belangrijke voorwaarde hierbij is dat de onderneming zijn activiteit moet focussen op het land waar de consument woont. Deze voorwaarde mag zeker niet over het hoofd gezien worden. Wanneer een Belgische consument bijvoorbeeld een auto koopt bij een onderneming die zijn activiteiten louter richt op Frankrijk, zal het beschermingsmechanisme van artikel 6 niet van toepassing zijn op die overeenkomst. Het artikel verduidelijkt wat men verstaat onder het begrip ‘**consumentenovereenkomst**’. Het moet gaan om “*een overeenkomst gesloten door een natuurlijk persoon voor het gebruik dat als niet bedrijfs- of beroepsmatig kan worden beschouwd*”<sup>275</sup>. *In casu* is dit vaak het geval bij de gebruikers van Drivy. De meeste gebruikers zijn particulieren die het platform gebruiken voor niet-professionele doeleinden.

Artikel 6 van de verordening is dus van toepassing op hen. Het Belgisch recht zou, in het geval er geen Frans recht bedongen wordt, op hen van toepassing zijn.

Indien er wél een rechtskeuze opgenomen is in de overeenkomst, bepaalt artikel 6, lid 2 Rome I-Verordening dat deze keuze er niet toe kan leiden dat de **consument** de bescherming verliest van zijn eigen **dwingend nationaal recht**. Concreet zal de consument, indien het Franse recht nadeliger

<sup>272</sup> Art. 4, lid 2 Rome I-verordening.

<sup>273</sup> Art. 4, lid 3 Rome I-verordening.

<sup>274</sup> S.T.E. BAKKER en N. IJZERMAN, “Rome I vervangt het EVO: nieuw ipr voor de arbeidsrechtpraktijk”, *Arbeidsrecht* 2009/56, [www.stibbe.com/~media/03%20news/publications/amsterdam/sophie%20zwartkruis-bakker/sophie%20zwartkruis-bakker%20arbeidsrecht%202009-56.pdf](http://www.stibbe.com/~media/03%20news/publications/amsterdam/sophie%20zwartkruis-bakker/sophie%20zwartkruis-bakker%20arbeidsrecht%202009-56.pdf) en J. DE MEYER, “De Rome I-verordening in een notendop: nieuwe verwijzingsregels voor het recht dat van toepassing is op verbintenissen uit overeenkomst”, *CJ* 2009, 3, p. 70-77.

<sup>275</sup> Art. 6, lid 1 Rome I-verordening.

blijkt, bij zijn overeenkomst met Drivy nog steeds beroep kunnen doen op de additionele bescherming van het Belgische dwingende consumentenrecht uit Boek VI Wetboek Economisch Recht. Dit is *nota bene* niet het geval indien de gebruikers van Drivy rechtspersonen of bedrijven zijn. Zij kunnen niet aanzien worden als consument, waardoor ze geen genot hebben van heel wat dwingende beschermende regels van het Belgisch recht.

Het Hof van Justitie acht een rechtskeuzebeding op zich **geldig met de Europese reglementering**. Niettegenstaande oordeelde het Hof in het arrest Amazon<sup>276</sup> dat de nationale rechter het rechtskeuzebeding moet toetsen aan de Richtlijn Onrechtmatige Bedingen. Indien de consument misleid kan worden omdat de onderneming ingevolge het rechtskeuzebeding de indruk wekt dat de consument zich niet meer kan beroepen op de additionele bescherming van zijn eigen nationaal recht, kan het beding als misleidend gekwalificeerd worden. Dit arrest heeft vergaande gevolgen want het verplicht de ondernemingen impliciet om in iedere consumentenovereenkomst uitdrukkelijk te verwijzen naar de bijzondere verwijzingsregel van art. 6, lid 2 Rome I-Verordening.

Naast Frans recht, heeft het bedrijf ook bedongen dat de rechtbanken van Parijs bevoegd zijn. In geval van een geschil met het bedrijf, moeten de gebruikers zich dus wenden tot die rechtbank<sup>277</sup>. De bedongen rechtbank is dan bevoegd en dergelijke bedingen zijn **rechtsgeldig**, aangezien artikel 624 Ger.W. van aanvullend recht is.

Drivy heeft er voor zichzelf dus goed aan gedaan in haar Alg.Voorw. te stellen dat de overeenkomst valt onder het Frans recht en de rechtbank in Parijs bevoegd is. Zo worden latere discussies vermeden en vormt het in de praktijk vaak een drempel voor de gebruiker om eventuele procedures tegen Drivy op te starten.

#### *Moeilijkheden bij het lezen van de algemene voorwaarden*

Hierboven haalden wij reeds aan dat de Alg.Voorw. eigenlijk een slechte vertaling zijn van de Alg.Voorw. die ook in Frankrijk gebruikt worden. De vraag die we ons hierbij kunnen stellen is of dit al dan niet gevolgen kan hebben voor de praktische uitwerking ervan. Het probleem situeert zich niet bij het feit dat het om een vertaling gaat, dit is namelijk toegelaten door de regels van de Rome I-Verordening (zie *supra*), maar wel bij de **onduidelijkheden** of **dubbelzinnigheden** bij de interpretatie ervan. Het Wetboek Economisch Recht bepaalt dat schriftelijke bedingen steeds duidelijk en begrijpelijk moeten worden opgesteld<sup>278</sup>. Dit wordt omschreven als de **transparantieplichting**<sup>279</sup>. Zo moet de inhoud van het beding duidelijk zijn voor een gemiddelde consument (niet-jurist). Daarnaast moeten de voorwaarden duidelijk leesbaar zijn. Zo zullen bijvoorbeeld te klein geprinte Alg.Voorw. niet geldig zijn<sup>280</sup>. Bij de Alg.Voorw. van Drivy vormt de leesbaarheid geen probleem: de voorwaarden worden duidelijk weergegeven op hun website, applicatie én op hun papieren overeenkomsten. Wat wel een probleem zou kunnen vormen is de duidelijkheid van een

<sup>276</sup> HvJ (3<sup>e</sup> kamer) 28 juli 2016, C-191/15, Verein für Konsumenteninformation/Amazon EU Sàrl.

<sup>277</sup> In tegenstelling tot art. 624, 1<sup>o</sup> Ger.W. Zie ook: K. DAMS, S. DEWITTE, P. VAN LOON en I. VERREET, "Opstellen van Privaatrechtelijke Akten", *Cursus rechten Universiteit Antwerpen*, Antwerpen, Universiteit Antwerpen, 2007-08, p. 50-53.

<sup>278</sup> Art.VI.37 WER.

<sup>279</sup> R. STEENNOT, *Handel- en economisch recht. Commentaar met overzicht van rechtspraak en rechtsleer*, Mechelen, Kluwer, losbl., p. 102-108.

<sup>280</sup> Vred. Charleroi 13 mei 2009, *JT* 2009, afl. 6363, 557; Kh. Hasselt 2 oktober 2007, *RW* 2008-09, afl. 13, 548; Vred. Antwerpen 4 oktober 2007, *RW* 2009-10, afl. 7, 293; Kh. Brussel 15 december 2006, *JDSC* 2008, 128; Voorz. Kh. Brugge 23 februari 2006, *TVR* 2006, afl. 6, 204.

aantal bedingen vanwege hun vage en moeilijke formulering<sup>281</sup>. Zo kunnen de samenhang van verschillende clausules, de structuur en tekstopbouw van de Alg.Voorw. moeilijk bevonden worden. De gemene regels bepalen dat er dan gekeken moet worden naar de **gemeenschappelijke bedoeling** van de partijen, veeleer dan naar de letterlijke bewoording<sup>282</sup>. Indien dit nog voor onduidelijkheden zou kunnen zorgen, zal het beding uitgelegd worden in het **nadeel van diegene die het bedongen heeft**, althans wat het Belgisch recht betreft<sup>283</sup>.

Aangezien het **Frans recht** bedongen werd (en over dit beding weinig discussie mogelijk is), stellen we ons de vraag of bovenstaande nog steeds toepasselijk is. Hiervoor gaan we op zoek in de Franse *Code Civil*. Daarin vinden we inderdaad een soortgelijke wetsbepaling terug<sup>284</sup>. Dus zowel in het Frans, als in het Belgisch recht wordt in geval van onduidelijkheid de clausule **uitgelegd in het nadeel van diegene die ze bedongen heeft**, *in casu* Drivy. Is het Frans recht trouwens zelf van toepassing bij de beoordeling van de duidelijkheid van de Alg.Voorw., ongeacht de goede leesbaarheid van het desbetreffende beding? Nee, dat is niet het geval. Bevestiging van deze redenering vinden we dan ook in artikel VI.37 van het WER. Dit artikel beschermt de consument en is dus van dwingend recht. Hierdoor heeft ze bovendien zelfs voorrang op de gemene bepaling die zegt dat eerst gekeken moet worden naar de gemeenschappelijke bedoeling van beide partijen. **De uitlegging in het nadeel van diegene die het bedongen heeft zal dus, althans wat consumenten betreft, prevaleren boven de gemeenschappelijke bedoelingen van de partijen.** Bevestiging hiervan vinden we overigens ook in diverse rechtspraak<sup>285</sup>.

#### *Ruling CarAmigo*

Drivy bespreekt in haar Alg.Voorw.<sup>286</sup> de fiscale *ruling*<sup>287</sup> die concurrent CarAmigo heeft afgesloten met de FOD Financiën. Op haar website stelde Drivy aanvankelijk dat ze zelf ook een *ruling* had aangevraagd, maar dat deze nog in behandeling was. Het bedrijf verwachtte dat dit tegen eind 2016 behandeld zou zijn. Daarna zou het direct gepubliceerd worden op haar website. Tijdens het schrijven van deze bachelorproef, bleek dit bericht echter ineens als sneeuw voor de zon verdwenen. In plaats daarvan waren er ineens wel een aantal voorwaarden te vinden m.b.t. de fiscale regels voor particuliere verhuurders. Opvallend was dat het net dezelfde voorwaarden waren als deze in CarAmigo haar *ruling*<sup>288</sup>. Voor ons is het echter niet helemaal duidelijk of Drivy effectief een *ruling* heeft kunnen bekomen of het, zoals nog steeds in haar Alg.Voorw., enkel gaat om een verwijzing naar de *ruling* van concurrent CarAmigo. Graag wilden wij hieromtrent een en ander uitklaren. Als de berg niet tot Mohammed komt, zal Mohammed tot de berg gaan denk je dan. Na het voorafgaandelijk (moeten) doorspelen van onze vragen bleek de berg ineens met de noorderzon verdwenen en kregen we geen respons meer voor een verder interview.

---

<sup>281</sup> Zie: Art. 5 c en art. 7 a, lid 5 Algemene gebruikersvoorwaarden Drivy van 5 september 2016.

<sup>282</sup> Art. 1156 BW.

<sup>283</sup> Art. 1162 BW; vergelijk zeker met art. VI.37 WER (dwingend recht).

<sup>284</sup> Art. 1190 Code Civil.

<sup>285</sup> Kh. Gent (afd. Dendermonde) 21 november 2013, A/13/1167, RW 2015-16, afl. 32, 1270.

<sup>286</sup> Art. 12 Algemene gebruikersvoorwaarden van Drivy (5 september 2016).

<sup>287</sup> Dit is een beslissing waarmee de FOD Financiën bepaalt hoe de belastingwetten zullen worden toegepast op een specifieke situatie of verrichting die op fiscaal vlak nog geen uitwerking heeft gehad (X, "Ruling", *FOD Financiën*, geraadpleegd op 12 december 2016, van [www.ruling.be/nl](http://www.ruling.be/nl).)

<sup>288</sup> De voorwaarden zijn: (i) Er mag slechts één voertuig geregistreerd zijn op Drivy, (ii) de gebruiker verhuurt zijn voertuig voor minder dan 60 dagen per jaar, (iii) de jaarlijkse totale inkomsten bedragen minder dan 2.400 EUR en (iv) het verhuurde voertuig is geen bedrijfsvoertuig en is ook geen voertuig van een zelfstandige die dat voertuig gebruikt voor zijn of haar professionele activiteiten.

Tijdens het interview met L. BAEKE, medeoprichter van CarAmigo, werd de *ruling* daarentegen wel besproken. Daar werd de *ruling* naar voor gebracht als een van de sterke punten van CarAmigo die voor zekerheid zorgt bij haar gebruikers. Daarbij zegt L. BAEKE uitdrukkelijk dat de gebruikers van Drivy hier nog niet over beschikken en de *ruling* enkel geldt voor de gebruikers van CarAmigo<sup>289</sup>.

L. B. (Medeoprichter CarAmigo): “Een *ruling* is volledig op naam van diegene dat het aangevraagd heeft, dus **enkel voor de gebruikers van CarAmigo van toepassing.**”<sup>290</sup>

Verder valt het op dat beide platformen elkaar voortdurend nauwgezet in het oog houden. Zo raden beide platformen via hun website aan om (gelijke) kortingen te geven. Bij Drivy raden ze 30% korting aan vanaf de 5<sup>de</sup> en 50% vanaf de 11<sup>de</sup> huurday. Bij CarAmigo wordt 33% korting aangeraden vanaf de 7<sup>de</sup> en 50% vanaf de 30<sup>ste</sup> dag. De verhuurder bepaalt volledig zelf of hij eventueel kortingen wil geven en de hoegrootheid daarvan. Vergelijk bijvoorbeeld volgende twee schermafbeeldingen.

### Hoe werkt het systeem van degressieve prijzen?

Om concurrentieel te blijven met de professionele verhuurders, raden we aan om een degressief tarief te hanteren: -30% vanaf de 5e huurday, -50% vanaf de 11e huurday. De kilometerprijs anderzijds is niet degressief.

In functie van de richtprijs die u kiest, beveelt Drivy u automatisch een prijs aan voor:

- verhuur voor 1 dag (de eerste dag zal altijd duurder zijn om de verplaatsing te laten renderen)
- verhuur voor 2 dagen
- verhuur voor een week
- verhuur voor een maand
- een prijs per kilometer, rekening houdend met de slijtagegraad van het voertuig.

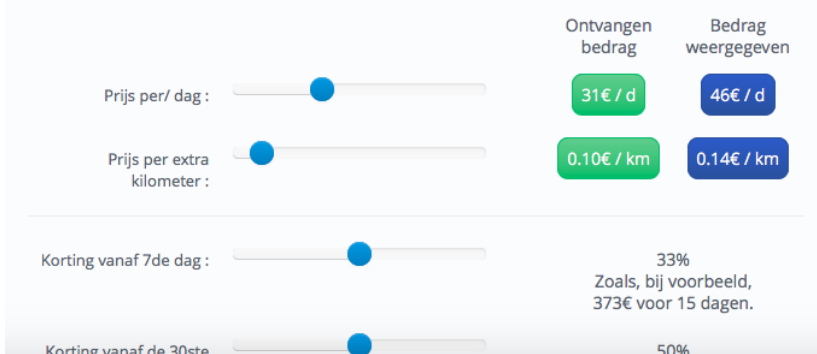
Uiteraard staat het u vrij deze prijzen te wijzigen, en eventueel het aangeraden kortingspercentage te verminderen. Indien u het degressief tarief niet wenst te hanteren, verhoog dan de verhuurprijs per week en de verhuurprijs per maand tot 0% korting.

Wijzig uw prijzen in [Mijn auto's](#) > Mijn zoekertje beheren > Prijs

### Figuur 5. Aanbevolen korting (Drivy)

Ten einde competitief te blijven, raden we u aan om bij een huurperiode van langer dan een week een korting aan te bieden aan de chauffeur van 33% vanaf de 7de dag, en indien de deelperiode langer dan een maand bedraagt 50% vanaf de 30ste dag.

Bovenop de ingegrepen 100 kilometer, betalen de chauffeurs eventueel een beetje meer afhankelijk van de afgelegde afstand. U als eigenaar van de wagen ontvangt hiervan typisch 65 à 70%, waarbij de rest gebruikt wordt om de verzekering, de bijstand bij pech en andere kosten te betalen. U kan uw prijs nog aanpassen nadat u de wagen op de website te delen aanbod.



### Figuur 6. Aanbevolen korting (CarAmigo)

<sup>289</sup> Het volledig uitgeschreven interview is niet opgenomen in dit dossier, wegens confidentialiteit, zie Bijlage 4.

<sup>290</sup> Het volledig uitgeschreven interview is niet opgenomen in dit dossier, wegens confidentialiteit, zie Bijlage 4.

### 2.3.2.2. *Tussenpersoon*

In haar Alg.Voorw. maakt Drivy duidelijk dat de organisatie enkel instaat voor het in contact brengen van huurders en verhuurders van voertuigen en dus niet voor het verhuren van de voertuigen zelf<sup>291</sup>. Het bedrijf wil aanzien worden als een **tussenpersoon** en niet als een contractspartij bij de huurovereenkomst. Hiermee wil het bedrijf haar aansprakelijkheid zo sterk mogelijk beperken. Heeft de overeenkomst tussen Drivy (en soortgelijke platformen) en de gebruiker dan de vorm van een makelaarsovereenkomst<sup>292</sup>? Dit is een vraag die niet snel en eenvoudig te beantwoorden valt. De opdracht van een makelaar bestaat in het bijeenbrengen van partijen. Hij is slechts **bemiddelaar**<sup>293</sup>. Dit lijkt op het eerste gezicht ook zo bij Drivy. Het bedrijf zorgt enkel dat huurders en verhuurders elkaar vinden met oog op het sluiten van een huurovereenkomst. Drivy heeft echter geen actieve opdracht, waardoor het ook **niet gekwalificeerd kan worden als een makelaarsopdracht**. Het bedrijf stelt louter haar platform ter beschikking en zoekt passief naar medecontractanten. De makelaar daarentegen heeft een actieve makelaarsopdracht. Daarom aanziet men dergelijke contracten niet als makelaarsovereenkomsten, maar als gewone **aannemingsovereenkomsten**<sup>294</sup>.

*Artikel 2* “[...] De AGV bepalen de relaties tussen de Huurders en de Verhuurders niet, die worden geregeld door de huurovereenkomsten. Deze AGV betreffen uitsluitend de relaties tussen Drivy en de Gebruikers. Als uitgever van software om Verhuurders en Huurders met elkaar in contract te brengen, is Drivy geen partij bij de overeenkomst die is gesloten tussen de Huurder en de Verhuurder. Drivy verhuurt geen Voertuigen, noch via de Site, de App of de Diensten, noch via een ander kanaal, en verricht geen andere activiteiten dan het met elkaar in contact brengen van Gebruikers voor de verhuring van een Voertuig. [...]”

### 2.3.2.3. *Particulieren en professionelen*

Opmerkelijk is dat zowel professionelen als particulieren (in de Alg.Voorw. heeft men het respectievelijk over rechtspersonen en natuurlijke personen) gebruik mogen maken van het platform. In tegenstelling tot professionelen mogen particulieren het evenwel niet voor professionele of commerciële doeleinden gebruiken<sup>295</sup>. Particulieren die het Drivy-platform veelvuldig gebruiken voor het verhuren van hun wagen kunnen hun titel als particulier verliezen. De lijn tussen een occasionele activiteit zonder beroepskarakter en een zelfstandige activiteit is dun en vaak niet goed zichtbaar. In de praktijk zorgt dit dan vaak voor discussies. De fiscus poogt die lijn duidelijker te maken aan de hand van een aantal criteria. De problematiek hieromtrent wordt verder in deze bachelorproef besproken<sup>296</sup>.

<sup>291</sup> Art. 2, Alg.Voorw. Drivy (5 september 2016).

<sup>292</sup> W. GOOSSENS, “De kwalificatie van een makelaarsovereenkomst en van de vergoeding die verschuldigd is als gevolg van de verkoop door de opdrachtgever- Vragen van overgangsrecht met betrekking tot de nieuwe wet op de schadebedingen”, noot onder Bergen 23 februari 1999, *TBBR* 2000, 428, nr. 2.

<sup>293</sup> A.L. VERBEKE en I. ARTESCHENE, *Handboek Bijzondere overeenkomsten in kort bestek*, Mortsel, Intersentia, 2013, 309 p.

<sup>294</sup> Art. 1787-1798 BW.

<sup>295</sup> Art. 4a Algemene gebruikersvoorwaarden van Drivy (5 september 2016).

<sup>296</sup> Zie deel 3 in deze bachelorproef.

**Artikel 4a** “[...] Indien de Verhuurder een particulier is, mag hij de Dienst niet voor professionele of commerciële doeleinden gebruiken. [...] Indien de Gebruiker verkeerde informatie zou meedelen, mag Drivy onmiddellijk zonder vooropzeg of schadevergoeding de AGV opschorten en/of ontbinden. [...] De Gebruiker verbindt zich ertoe om alle door Drivy gevraagde rechtvaardigingsstukken op eerste verzoek voor te leggen en verbindt zich ertoe om haar informatie regelmatig bij te werken. [...]”

**Artikel 4c** “Drivy mag de identiteit controleren wanneer de gecumuleerde winst via de verhuring van het Voertuig of de Voertuigen door de Verhuurder meer bedraagt dan 500 euro.[...]”

Drivy wil hier zelf ook **toezicht** op houden. Aan gebruikers die meer dan 500 EUR winst maken, kan het bedrijf de identiteitsgegevens vragen. Het bedrijf vraagt dan specifiek om geldige identiteitspapieren voor te leggen, alsook een kopie van het kentekenbewijs en een bewijs van woonplaats<sup>297</sup>. Zo wil het bedrijf **misbruiken voorkomen**. Bij de bespreking van CarAmigo komen we hier met een kritische noot op terug.

**Artikel 4a** “[...] Indien de Gebruiker verkeerde informatie zou meedelen, mag Drivy onmiddellijk zonder vooropzeg of schadevergoeding de AGV opschorten en/of ontbinden. [...]”

Wanneer de gebruiker dus – opzettelijk of onopzettelijk – **foutieve informatie** zou meedelen, kan Drivy onmiddellijk en zonder opzeg of schadevergoeding de **overeenkomst opschorten of ontbinden**<sup>298</sup>. Dit beding omvat twee verschillende regimes. Er wordt bepaald dat Drivy de overeenkomst zowel kan opschorten als ontbinden. In het eerste geval gaat het om de **opschorting** van verbintenissen van de ene partij bij niet-uitvoering van de prestaties van de andere. *In casu* bepaalt Drivy namelijk dat de gebruiker alle gevraagde rechtvaardigingsstukken op haar eerste verzoek moet voorleggen en tijdig haar eigen gegevens moet bijwerken<sup>299</sup>. Zolang de gebruiker dit nog niet gedaan heeft, kan Drivy haar de toegang tot het platform tijdelijk onttrekken. Wanneer de gegevens bijgewerkt of wanneer de rechtvaardigingsstukken voorgelegd zijn, houdt die opschorting op.

Daarnaast wordt in het beding ook bepaald dat Drivy de overeenkomst kan ontbinden. Een dergelijk beding heet een **uitdrukkelijk ontbindend beding**. Er wordt aangenomen dat partijen middels een uitdrukkelijk ontbindend beding kunnen preciseren welke tekortkomingen door de partijen als ontbindende **wanprestatie** zullen worden aangemerkt, waardoor de **appreciatiemarge** in verband met de ernst van de tekortkoming aan de rechter onttrokken wordt. Principieel is de onttrekking van de ontbinding aan de rechter geldig, want de schuldenaar stemt zelf uitdrukkelijk in met het beding<sup>300</sup>.

Dergelijke bedingen voorzien in de beëindiging van de overeenkomst in geval van een bepaalde wanprestatie, *in casu* foutieve of onvolledige informatie meedelen. Omdat dergelijke bedingen afwijken van het gemeen recht moeten ze restrictief geïnterpreteerd worden<sup>301</sup>. Ze hebben dus slechts uitwerking voor een welbepaalde tekortkoming. Een bepaalde strekking in de rechtsleer is dan ook voorstander van een **marginaal toetsingsrecht** voor de rechter op grond van de vereiste van de uitvoering te goeder trouw en het verbod van een private straf, naar analogie met de matigingsbevoegdheid voor strafbedingen. Op die manier zou de bevoegdheid van de rechter, ondanks het uitdrukkelijk ontbindend beding, er toch in bestaan vast te stellen of de tekortkoming kennelijk vol-

<sup>297</sup> Art. 4c Algemene gebruikersvoorwaarden van Drivy (5 september 2016).

<sup>298</sup> Art. 4a Algemene gebruikersvoorwaarden van Drivy (5 september 2016).

<sup>299</sup> Art. 4a Algemene gebruikersvoorwaarden van Drivy (5 september 2016).

<sup>300</sup> F. VAN IN en I. CLAEYS, *Kwalificatie van beëindigingsbedingen*, onuitg. masterproef Rechten UGent, 2009-10, <http://lib.ugent.be/catalog/rug01:001458433>, p. 3.

<sup>301</sup> Antwerpen (5<sup>de</sup> kamer) 29 juni 2007, RW 2009-2010, 105.

doende ernstig is<sup>302</sup>. Er is echter rechtspraak die niet vereist dat de tussenkomst van de rechter uitdrukkelijk uitgesloten wordt<sup>303</sup>. Zo is het niet vereist dat de veelgebruikte term *van rechtswege* erin opgenomen wordt. Er mag wel **geen dubbelzinnigheid** rond de uitsluiting van rechterlijke tussenkomst bestaan. In *casu* lijkt het ons wel duidelijk dat Drivy de rechterlijke tussenkomst probeert uit te sluiten. Ze geeft zichzelf immers de mogelijkheid de overeenkomst te beëindigen van zodra er een wanprestatie is. Dit is ook toegelaten, in tegenstelling tot wat artikel 1184 BW zegt<sup>304</sup>. Dit artikel is immers slechts van aanvullend recht waardoor ervan kan worden afgeweken.

Naast particulieren kunnen ook bedrijven of **professionelen** hun voertuigen te huur aanbieden op het platform. Veel verschil is er in de praktijk niet. Bedrijven registreren hun voertuig via de website van Drivy<sup>305</sup> en hebben dezelfde gebruikersvoorwaarden. Ze betalen ook 30% van de opbrengst aan Drivy om de beheerskosten en de verzekering te dekken. Het grootste verschil situeert zich rond de fiscale regels. Bedrijven of personen die een economische activiteit uitoefenen op geregelde en zelfstandige basis en goederen leveren of diensten verrichten die in het btw-wetboek zijn omschreven, zijn belastingplichtig<sup>306</sup>. Onder de term ‘economische activiteit’ verstaat men alle handelingen, gericht op productie van goederen en diensten, met de bedoeling om er op een duurzame wijze opbrengst uit te verkrijgen. Dit moet **op geregelde basis** gebeuren, wat betekent dat er een opvolging van handelingen nodig is. De handelingen moeten een zekere regelmaat vertonen. Het gaat niet meer om een occasionele activiteit maar effectief om een **beroepsactiviteit**. Die lijn is heel vaag en vormt in de rechtspraak vaak het onderwerp van discussie. Zo kan bijvoorbeeld een paardenfokker, die drie paarden verkoopt in een periode van drie jaar, niet aanzien worden als een btw-plichtige aangezien dit geen geregelde activiteit uitmaakt<sup>307</sup>, maar kan een natuurlijk persoon die rechten verkoopt van zijn eigen apparaat aan een vennootschap in België en aan diezelfde vennootschap in Nederland wel aanzien worden als een btw-plichtige<sup>308</sup>. In dat laatste geval maakt het ineens wel een werkzaamheid op regelmatige basis uit.

Belastingplichtigen rekenen 21% btw aan bovenop hun huurprijs. Achteraf storten ze dit dan bij hun **btw-aangifte** door naar de fiscus<sup>309</sup>. Opmerkelijk is dat er op het platform heel weinig professionelen actief zijn<sup>310</sup>. Ze staan bovendien opgelijst tussen de particuliere verhuurders en hebben geen *label* waardoor ze moeilijk opvallen. Wij voerden een steekproef uit om na te gaan hoeveel professionelen actief zijn op het platform. Daaruit blijkt dat slechts 2,11% van alle gebruikers professionelen zijn die hun voertuig te huur aanbieden op het platform, een zeer duidelijke minderheid<sup>311</sup>.

---

<sup>302</sup> F. VAN IN, I. CLAEYS, *Kwalificatie van beëindigingsbedingen*, onuitg. masterproef Rechten UGent, 2009-10, <http://lib.ugent.be/catalog/rug01:001458433>, p. 3.

<sup>303</sup> S. STIJNS en K. VANDERSCHOT, *Contractuele clausules rond de beëindiging en de (niet-) uitvoering van overeenkomsten*, Antwerpen, Intersentia, 2006, (77), p. 98, nr. 33.

<sup>304</sup> Art. 1184 BW. In wederkerige contracten is de ontbindende voorwaarde altijd stilzwijgend begrepen, voor het geval dat een van beide partijen haar verbintenis niet nakomt. In dit geval is het contract niet van rechtswege ontbonden. De partij jegens wie de verbintenis niet is uitgevoerd, heeft de keuze om ofwel de andere partij te noodzaken de overeenkomst uit te voeren, wanneer de uitvoering mogelijk is, ofwel de ontbinding van de overeenkomst te vorderen, met schadevergoeding. De ontbinding moet in rechte gevorderd worden, en aan de verweerder kan, naar gelang van de omstandigheden, uitstel worden verleend.

<sup>305</sup> X, “Professionals”, *Drivy*, geraadpleegd op 12 december 2016, van [www.drivy.com/professionals](http://www.drivy.com/professionals).

<sup>306</sup> X, “Btw-plichtig”, *Belgium.be*, geraadpleegd op 31 oktober 2016, van [www.belgium.be/nl/belastingen/btw/btw-plichtig\\_zijn](http://www.belgium.be/nl/belastingen/btw/btw-plichtig_zijn).

<sup>307</sup> Rb. Leuven 7 april 2006.

<sup>308</sup> Antwerpen 12 juni 2012.

<sup>309</sup> Volledigheidshalve willen we hierbij vermelden dat het in de praktijk uiteraard niet zo simpel is. Zo kunnen zelfstandigen in bijberoep kiezen geen btw aan te rekenen als de omzet minder dan 25.000 EUR bedraagt. Voor meer informatie verwijst ik graag naar het fiscale luik in deze bachelorproef.

<sup>310</sup> De website werd geraadpleegd op 24 oktober 2016.

<sup>311</sup> Zie terzake de steekproef zoals opgenomen in bijlage 5.



Als particulieren verhuren, hoe zit het dan met de **consumentenbescherming**? Zijn zij dan ook gebonden door het consumentenrecht? Het (dwingende) consumentenrecht is vooral opgenomen in het Wetboek Economisch Recht (WER). Hierboven werd reeds een eerste voorbeeld aangegeven, namelijk de transparantieplichting en de interpretatie in het voordeel van de consument. In het WER wordt onder meer bepaald dat het bedrijf ook behoorlijke en nuttige informatie moet geven aan de consument<sup>312</sup>. Bovendien geniet de consument bescherming door de 33 onrechtmatige bedingen<sup>313</sup>. Zo mag de onderneming zichzelf geen recht toekennen om eenzijdig en zonder objectieve maatstaven de prijs te verhogen of mag de onderneming de consument niet het recht ontzeggen om de overeenkomst te ontbinden wanneer de onderneming haar verbintenis niet nakomt<sup>314</sup>. Enkel ondernemingen en bedrijven zijn geboden door het toepassingsgebied en de verplichtingen van het WER. Particulieren die zelf verhuren, zijn hierdoor dus niet gebonden, doch gebonden door het algemeen contractenrecht. Zo moeten ze bijvoorbeeld **de overeenkomst te goeder trouw uitvoeren**<sup>315</sup>. Dit kan uitgelegd worden als wat de partijen in redelijkheid van elkaar mogen verwachten. Daarenboven wordt in de Alg.Voorw. van Drivy bepaald dat de verhuurder in de advertentie waarheidsgetrouwe, exacte, volledige en actuele inlichtingen moet geven i.v.m. de verhuur van zijn voertuig<sup>316</sup>. De verhuurder verbindt er zich dus toe om **zich professioneel te gedragen**.

**Artikel 4a** “[...] In de advertentie moet waarheidsgetrouwe, exacte, volledige en actuele inlichtingen geven worden. [...]”

De minimumleeftijd om het voertuig te mogen huren, bedraagt 18 jaar. De bestuurder moet eveneens ten minste 2 jaar in het bezit zijn van een geldig rijbewijs (dit laatste valt licht contradictorisch te noemen met bovenstaande minimumleeftijd). Hij mag gedurende de afgelopen 3 jaar geen weigering of ontbinding van verzekering hebben gehad of onderworpen geweest zijn aan klachten van andere gebruikers of Drivy zelf<sup>317</sup>. De bestuurder mag niet medisch ongeschikt zijn om te rijden en moet niet de hoofdbestuurder van het voertuig zijn. Dit laatste betekent dus dat het voertuig ook in gebruik mag genomen worden door een derde, zolang dit slechts occasioneel is en de huurder dus de hoofdbestuurder blijft.

Opmerkelijk is echter dat, wanneer we kijken naar de website van Drivy en in het bijzonder naar het helpcenter<sup>318</sup>, we opmerken dat voor voertuigen die ingeschreven zijn in België, de minimumleeftijd om een voertuig uit de categorie *economy* te huren 21 jaar bedraagt en de bestuurder minstens 2 jaar over een rijbewijs moet beschikken. Voor voertuigen uit de categorie *comfort* bedraagt de minimumleeftijd volgens datzelfde helpcenter 25 jaar, waarbij de bestuurder eveneens minstens 2 jaar een rijbewijs moet hebben en voor voertuigen uit de categorie *privilege*, bedraagt de minimumleeftijd ineens 28 jaar, waarbij de bestuurder minstens 3 jaar over een rijbewijs dient te beschikken. Er dient hierbij gezegd te worden dat enkel de Alg.Voorw. tegenstelbaar zijn aan de gebruikers en het platform zich dus verbonden hebben aan een minimumleeftijd van 18 jaar, ongeacht wat ze in het helpcenter beweren.

---

<sup>312</sup> Art. VI.2 WER.

<sup>313</sup> Art. VI.83 WER.

<sup>314</sup> Art. VI.83, lid 2 en 3 WER en art. VI.83, lid 7 WER.

<sup>315</sup> Art. 1134 BW.

<sup>316</sup> Art. 4a Algemene gebruikersvoorwaarden van Drivy (5 september 2016).

<sup>317</sup> Art. 4a Algemene gebruikersvoorwaarden van Drivy (5 september 2016).

<sup>318</sup> X, “Voertuigcategorien”, Drivy, geraadpleegd op 10 december 2016, van [www.drivy.be/help/articles/ffffc5ffb4bf](http://www.drivy.be/help/articles/ffffc5ffb4bf).

## Voertuigen ingeschreven in België

- Economy-categorie: de huurder dient 21 jaar te zijn en minstens 2 jaar over een rijbewijs te beschikken.
- Comfort-categorie: de huurder dient 25 jaar te zijn en minstens 2 jaar over een rijbewijs te beschikken.
- Privilege-categorie: de huurder dient 28 jaar te zijn en minstens 3 jaar een rijbewijs te beschikken.

**Figuur 7. Voertuigcategorïen volgens het helpcenter (Drivy)**

### 2.3.2.4. Advertentie en het voertuig

Gebruikers die hun voertuig willen verhuren, plaatsen **zelf een advertentie** op het platform. In die advertentie staan de gegevens van het voertuig, de verhuurder en de huurvoorwaarden. Er kunnen foto's, *reviews* en *ratings* geplaatst worden. Bij het aanmaken van een advertentie, wordt het voertuig onderverdeeld in een bepaalde categorie: *eco*, *comfort of privilege*. Die **categorisering** wordt dan gebruikt voor de bepaling van de minimumhuurprijs, de waarborgen en de verzekeringspremie.

Het bedrijf legt een **aantal voorwaarden op i.v.m. het voertuig** zelf<sup>319</sup>. Het voertuig moet perfect functioneren. Het comfort van de huur mag niet verminderd worden door eventuele defecten. Voertuigen waarvan de elektrische ruiten bijvoorbeeld niet zouden werken, mogen niet te huur aangeboden worden op het platform. Sancties indien het voertuig niet perfect functioneert, zijn niet voorzien in de Alg.Voorw. De voertuigen moeten de door de fabrikant aanbevolen **onderhoudsbeurten** hebben gehad en mogen niet verhuurd worden indien ze voor controle terug moeten naar de autokeuring. Bovendien moeten ze het hele jaar door minimaal met een **BA-verzekering** verzekerd zijn. De eigenaar moet ook over minstens een **extra reservesleutel** beschikken. Sportwagens en wagens met krachtige motoren kunnen door Drivy geweigerd worden wanneer hun vermogen te hoog wordt geschat<sup>320</sup>. Dit om ongevallen en kosten bij schade te beperken. In de Alg.Voorw. wordt niet duidelijk bepaald vanaf wanneer het vermogen te hoog wordt geschat. Echter blijkt op het helpcenter dat voertuigen met een fiscaal vermogen van meer dan 13 pk te krachtig zijn en dus geweigerd zullen worden voor verhuur<sup>321</sup>. *Exempli gratia*: een BMW 520 beschikt over een fiscaal vermogen van 11 pk, waar een Porsche 996 een fiscaal vermogen heeft van 17 pk<sup>322</sup>. Effectieve controle op deze voorwaarden gebeurt door Drivy niet. Het platform treedt enkel op in geval van een klacht.

**Artikel 7a** “[...] Daarnaast worden ook sportvoertuigen of voertuigen waarvan het motorvermogen te hoog wordt geschat door Drivy geweigerd. [...]”

Voor verhuur via het Drivy Open-platform, zijn de voorwaarden nog iets strenger. Niet elke wagen kan via deze weg aangeboden worden. Het bedrijf legt dan ook een aantal extra voorwaarden op. Zo moet de wagen minder dan 150.000 km op de teller hebben staan bij het begin van de verhuurovereenkomst en, gebeurde de inverkeerstelling na 1 januari 2006, moet de eigenaar voldoende reservesleutels hebben en het voertuig op een openbare parking plaatsen (niet ondergronds)<sup>323</sup>.

<sup>319</sup> Art. 4a Algemene gebruikersvoorwaarden van Drivy (5 september 2016).

<sup>320</sup> Art. 7a Algemene gebruikersvoorwaarden van Drivy (5 september 2016).

<sup>321</sup> X, “Aanvaarde voertuigen bij Drivy”, *Drivy*, geraadpleegd op 12 december 2016, van [www.drivy.be/help/articles/145851ae14c2](http://www.drivy.be/help/articles/145851ae14c2).

<sup>322</sup> Voor de berekening van het fiscaal vermogen van uw wagen, zie: X, “Bereken BIV/belasting auto op cilinderinhoud/VAA”, *Kluwer online*, geraadpleegd op 6 januari 2017, van [http://tools.kluwer.be/BIV\\_AB/information\\_nl/legalhelp\\_nl.jsp](http://tools.kluwer.be/BIV_AB/information_nl/legalhelp_nl.jsp).

<sup>323</sup> Art. 4a Algemene gebruikersvoorwaarden van Drivy (5 september 2016).

**Artikel 4a** “[...] Naast bovenvermelde voorwaarden gelden voor een Voertuig dat wordt aangeboden door de Open Eigenaar bij inschrijving op de Dienst Drivy Open, omschreven in paragraaf 5.h, zonder dat dit afbreuk doet een bovenvermelde voorwaarden, de volgende bijkomende voorwaarden:

- Een kilometerstand van minder dan 150 000 km hebben voor het begin van de huur
- Een datum van inverkeerstelling hebben dat na 1/01/2006 (1 januari 2006) ligt.
- Een dubbel van de sleutels van het Voertuig ter beschikking te allen tijde hebben.
- Het verhuurde voertuig ter beschikking stellen op een parkeerplaats die voor de Huurder vrij toegankelijk is. Dit sluit met name private parkings met een toegang via een badge of sleutel uit.
- Het verhuurde voertuig ter beschikking stellen in een zone met een betrouwbaar mobiel internetbereik. Dat sluit met name ondergrondse parkings uit. [...]”

#### 2.3.2.5. Prijs

In principe is de verhuurder vrij in het bepalen van zijn huurprijs. Echter wordt in de Alg.Voorw. aangegeven dat voor voertuigen van minder dan 10 jaar de prijs **minstens** 8 EUR per dag is voor voertuigen van de categorie *eco*; 12 EUR per dag is voor voertuigen van de categorie *comfort* en; 18 EUR per dag is voor voertuigen van de categorie *privilege*. Voor voertuigen die ouder zijn dan 10 jaar is de minimumprijs per dag telkens 2 EUR lager<sup>324</sup>. Maximumprijzen zijn niet vastgesteld. In feite belemmert Drivy dus niet dat gebruikers en dus ook consumenten eventueel winst zouden kunnen maken door verhuur via het platform en dus aanzien kunnen worden als professionelen.

De verhuurder kan er eventueel ook voor kiezen om een prijs per kilometer, per 2 dagen, per week of per maand te bepalen. Deze prijzen worden bij de minimumprijzen (zie *supra*) in rekening gebracht. Wanneer de huurder en verhuurder een akkoord hebben bereikt en er dus een huurovereenkomst ontstaat, ontvangt Drivy het totaalbedrag van deze overeenkomst<sup>325</sup>. Het bedrag zal nog niet doorgestort worden naar de verhuurder. Dit gebeurt pas op het einde van de huurovereenkomst, nadat de prijs aangepast werd aan de hand van het werkelijk aantal gereden kilometers. Van die werkelijke prijs, houdt Drivy 30% commissie in om haar werkingskosten, de verzekeringspremie en de premie voor hulp bij pech onderweg te dekken. Uiterlijk zes werkdagen later ontvangt de verhuurder dan het exacte bedrag<sup>326</sup>.

**Artikel 11a** “[...] De prijs van de Verhuring wordt vrij bepaald door de Verhuurder, mits het tarief per dag (excl. verzekering lagere franchise) niet minder bedraagt dan:

- Voor Voertuigen van minder dan 10 jaar:
  - 8 euro per dag verhuring voor Voertuigen van de categorie “eco”;
  - 12 euro per dag verhuring voor Voertuigen van de categorie “comfort”;
  - 18 euro per dag verhuring voor Voertuigen van de categorie “privilege”;
- Voor Voertuigen van meer dan 10 jaar:
  - 6 euro per dag verhuring voor Voertuigen van de categorie “eco”;
  - 10 euro per dag verhuring voor Voertuigen van de categorie “comfort”;
  - 16 euro per dag verhuring voor Voertuigen van de categorie “privilege”;

Drivy controleert noch de huurprijs per dag, zodat de Gebruikers flexibel kunnen zijn in bijzondere gevallen, noch de door de Verhuurder gevraagde prijs per kilometer. Het is aan de Gebruikers om erover te waken dat deze grenzen niet onderschreden worden. Drivy behoudt zich het recht voor om verhuringen onder deze grenzen niet te valideren, of als de verhuring reeds is begonnen, de betaling aan de Verhuurder op te schorten totdat de situatie geregulariseerd wordt. [...]”

<sup>324</sup> Art. 11a Algemene gebruikersvoorwaarden van Drivy (5 september 2016).

<sup>325</sup> Art. 11c Algemene gebruikersvoorwaarden van Drivy (5 september 2016).

<sup>326</sup> Art. 11c Algemene gebruikersvoorwaarden van Drivy (5 september 2016).

**Artikel 11c** “[...] Drivy ontvangt de dossierkosten als volgt:

- Drivy ontvangt het totaalbedrag van de transactie op het moment waarop de verhuuring gevalideerd wordt (akkoord tussen de Verhuurder en de Huurder);
- Op het einde van de verhuuring passen de Verhuurder en de Huurder de kilometerschattingen aan via de Site of de App die bij de aanvang van de verhuuring werden gedaan. Drivy int of betaalt daarop het verschil tussen het geïnde bedrag en het totaalbedrag van de berekende transactie, rekening houdend met de kilometeraanpassingen.
- Drivy betaalt 70% van de totale prijs van de verhuuring, kilometeraanpassingen inbegrepen, aan de Verhuurder binnen een termijn van 6 werkdagen na het einde van de verhuuring; [...]”

Drivy controleert de huurprijs niet. De gebruikers moeten er zelf over waken dat ze niet verhuren onder het minimumbedrag. Wanneer Drivy opmerkt dat de huur te laag is, kan ze de verhuur weigeren of de betaling aan de verhuurder opschorten totdat de huurprijs het minimumbedrag bereikt heeft<sup>327</sup>.

Het beheer van de betalingen wordt geregeld via STRIPE, een partner van Drivy.

#### 2.3.2.6. Conventionele boetes

Conventionele boetes kunnen eigenlijk beter omschreven worden als “in de overeenkomst opgenomen **schadevergoedingen**”. In feite is het woord boetebeding heel verwarrend, ze hebben immers een **schade vergoedend karakter**. Ze hebben tot doel de uitvoering van de overeenkomst te verzekeren. Wanneer een partij de overeenkomst of bepaalde bedingen uit de overeenkomst niet naleeft, verbindt hij zich tot het betalen van een schadevergoeding. Dit bedrag wordt forfaitair bepaald en moet **evenredig zijn met de mogelijke schade**<sup>328</sup>. Het mag dus niet tot doel hebben om de partij te straffen<sup>329</sup>. Aangezien dergelijke bedingen bindend zijn, kan de verhuurder geen hogere schadevergoeding vragen. Dus indien de werkelijke schade hoger ligt dan overeengekomen, kan hij slechts aanspraak maken op de voorziene forfaitaire schadevergoeding. Daarom is het aangewezen om in een dergelijk beding te voorzien dat de schuldeiser steeds het recht zal hebben om een hogere vergoeding te vorderen indien de werkelijk geleden schade het forfaitair vastgesteld bedrag zou overstijgen (“doet geen afbreuk aan het recht van de schuldeiser om de betaling te vorderen van hogere werkelijk geleden schade”)<sup>330</sup>. Als de huurder bijvoorbeeld een sigaret rookt in het gehuurde voertuig, is hij een conventionele schadevergoeding van 15 EUR verschuldigd. Blijken de werkelijke reinigingskosten na het roken groter, dan zijn deze voor de verhuurder en niet voor de huurder. De huurder betaalt enkel de overeengekomen forfaitaire schadevergoeding. Dit aangezien een **forfaitair** bedrag afgesproken werd en er niet bepaald werd dat het geen afbreuk doet aan het recht van de verhuurder om de werkelijke schade te bewijzen.

Wanneer partijen een boetebeding in hun Alg.Voorw. opnemen dienen zij er steeds rekening mee te houden dat een dergelijk beding door de rechter kan worden **gematigd**. De rechter kan immers de geldsom verminderen wanneer deze kennelijk het bedrag te boven gaat dat de partijen bij het afsluiten van de overeenkomst konden vaststellen om de schade wegens de niet-uitvoering van de overeenkomst te vergoeden (*i.e.* het criterium van de **potentieel voorzienbare schade**). Dit kan op

<sup>327</sup> Art. 11a Algemene gebruikersvoorwaarden van Drivy (5 september 2016).

<sup>328</sup> Cass. 17 april 1979.

<sup>329</sup> Zie: E. WYMEERSCH, “Strafbedingen zijn verboden, schadebedingen niet”, *RW* 1973-74, 2432-2437.

ambtshalve of op verzoek van de schuldenaar gebeuren. In geval van een herziening van het boetebeding kan de rechter de schuldenaar echter niet veroordelen tot een kleinere geldsom dan dat bij gebrek aan een strafbeding verschuldigd zou zijn geweest<sup>331</sup> (*i.e.* werkelijk geleden schade die desgevallend door de schuldeiser dient te worden bewezen). De rechter is evenwel niet verplicht om het strafbeding te verminderen tot de werkelijk geleden schade.

Het **matigingsrecht** is van openbare orde en kan door de partijen contractueel niet worden uitgesloten<sup>332</sup>. Een beding in de Alg.Voorw. dat dit matigingsrecht zou uitsluiten, is dan ook ongeldig<sup>333</sup>.

De hierna volgende ‘boetes’ zijn opgenomen in de Alg.Voorw. van Drivy<sup>334</sup>. STRIPE zal deze boetes innen in naam en voor rekening van de verhuurder. Drivy houdt hier dus geen percentage van af om haar werkingskosten te dekken (maar rekent soms wel een dossierkost aan). De inning gebeurt van zodra de verhuurder het bewijs levert van het feit dat aanleiding geeft tot de forfaitaire schadevergoeding.

#### *Boete niet-naleving rookverbod*

Bij het overtreden van het rookverbod, bedongen door de verhuurder in zijn bijzondere voorwaarden, is de huurder hem een boete verschuldigd van 15 EUR, in verhouding staande met de kosten van een normale reiniging van de wagen.

#### *Boete overtreding*

Indien de verhuurder een boete ontvangt wegens een begane overtreding tijdens de verhuurperiode is de huurder een boete verschuldigd van 15 EUR bovenop het bedrag van de boete van de overtreding. Van die 15 EUR is 10,50 EUR voor de verhuurder en 4,50 EUR voor Drivy als dossierkost<sup>335</sup>.

#### *Vertragingsboete*

Wanneer de gebruikers de huurovereenkomst willen verlengen, moeten ze Drivy hiervan op de hoogte stellen voor het einde van de huurovereenkomst. Als de huurder het voertuig later dan op het afgesproken tijdstip teruggeeft aan de verhuurder is hij een vertragingsboete verschuldigd van 5 EUR per uur. Is de huurder meer dan 24 uur te laat, dan zal hij aan de verhuurder een schadevergoeding van 120 EUR, vermeerderd met 30 EUR per dag vertraging, moeten betalen. Voorgaande bedragen zijn excl. de normale verhuurtarieven die nog steeds van toepassing zijn. De verhuurder verwittigt onmiddellijk Drivy via e-mail wanneer de huurder het voertuig niet (tijdig) terugbrengt.

#### *Boete vuil voertuig*

Indien het voertuig abnormaal vuil wordt teruggegeven, is er een boete verschuldigd van 15 EUR. Dit bedrag geldt voor abnormaal vuil aan de binnen- of buitenkant. Is het voertuig zowel aan de binnen- als aan de buitenkant abnormaal vuil, dan is men dus een boete verschuldigd van 30 EUR.

---

<sup>330</sup> E. ENKELS, S. VAN DEN BROECKE, T. DE CLERCK en J. SCHRAEYEN (ed.), *Algemene Voorwaarden*, Brussel, Larcier, 2012, randnr. 463.

<sup>331</sup> Art. 1231 BW.

<sup>332</sup> Art. 1231, § 3 BW.

<sup>333</sup> E. ENKELS, S. VAN DEN BROECKE, T. DE CLERCK en J. SCHRAEYEN (ed.), *Algemene Voorwaarden*, Brussel, Larcier, 2012, randnr. 222.

<sup>334</sup> Art. 9c Algemene gebruikersvoorwaarden van Drivy (5 september 2016).

<sup>335</sup> Art. 11f Algemene gebruikersvoorwaarden van Drivy (5 september 2016).

Onder abnormaal vuil in het interieur kan worden verstaan: modder, zand, kruimels etc. Abnormaal vuil aan de buitenkant van het voertuig is bijvoorbeeld modder. Indien het vuil professionele reiniging vereist (bijvoorbeeld bij vlekken op de zetels of intens vuil), betaalt de huurder de factuur (dit is met andere woorden niet forfaitair vastgelegd).

*Boete niet-naleving voorwaarden of afwezigheid op de afspraak bij begin van verhuur*

Zowel de huurder, als de verhuurder zijn elkaar respectievelijk een boete verschuldigd van 10 EUR indien (i) een van beide niet aanwezig is op de afspraak bij het begin van de huurperiode, m.n. bij de overhandiging van de sleutels of (ii) indien de huurder of verhuurder de voorwaarden niet naleeft.

#### 2.3.2.7. Verzekering

Wanneer de huurders en verhuurders gebruik maken van de huurovereenkomst die ter beschikking gesteld wordt door Drivy, tekenen beide partijen automatisch in op de **verzekeringsovereenkomst** van Allianz. De verzekeringspremie zit immers automatisch **inbegrepen** in de 30% commissie die Drivy afhoudt van het huurbedrag. Gedurende de gehele huurperiode dekt de verzekering verschillende schadegevallen. De huurperiode mag echter niet langer zijn dan 30 dagen, het moet dus gaan om verhuur op **korte termijn**. Huurovereenkomsten van meer dan 30 dagen, worden niet gedekt. Als het echter om opeenvolgende huurovereenkomsten gaat van telkens minder dan 30 dagen worden die wel gedekt. Vereist is dus dat vanaf de 30<sup>e</sup> dag een nieuwe overeenkomst gesloten wordt, via het platform van Drivy. De totale duur van verschillende opeenvolgende overeenkomsten is beperkt tot **maximum drie maanden**. Hierna moet de verhuurder het voertuig zelf opnieuw in gebruik nemen. Na afloop van deze periode kan hij het terug verhuren, zelf aan diezelfde huurder. Wanneer deze voorwaarden niet nageleefd worden, vervalt de dekking<sup>336</sup>. Wanneer de huurder het voertuig langer in zijn bezit houdt dan overeengekomen in de huurovereenkomst dekt de verzekering geen schadegevallen meer, op zijn minst risicovol te noemen indien de huurder de wagen al onterecht langer gebruikt.

**Artikel 9e** “[...] Alleen verhuringen van korte duur zijn verzekerd. De periodes van verhuring via de overeenkomst mogen nooit langer zijn dan 30 dagen. Indien de Verhuurder en de Huurder overeenkomen om een reeds begonnen verhuring te verlengen boven 30 dagen, moeten ze elkaar dus opnieuw ontmoeten en een nieuwe huurovereenkomst sluiten. De totale duur van deze opeenvolgende verhuringen mag nooit meer bedragen dan drie maanden zonder dat de Verhuurder opnieuw het Voertuig volledig in gebruik neemt. Nietnaleving van deze voorwaarden inzake de duur van de verhuring resulteert automatisch in het verval van de verzekeringsdekking. [...] Carpooling, omschreven als gemeenschappelijke gebruik van een motorvoertuig door een niet professionele chauffeur en één of meerdere passagiers, zonder betaling, om samen een nietvergoed traject af te leggen, behalve het delen van de kosten van de reis, is toegestaan. [...]”

Dat men bij de betaling automatisch intekent op deze verzekering, betekent niet dat er geen BA-autoverzekering meer nodig is. Dit is immers een voorwaarde om het voertuig te huur te kunnen aanbieden.

---

<sup>336</sup> Art. 9e Algemene gebruikersvoorwaarden van Drivy (5 september 2016).

De verzekeringspolis is te vinden op de website van Drivy en is onderhevig aan het Belgisch recht. De verzekeringsovereenkomst bepaalt dat de verhuur uitsluitend dient voor privégebruik. De Alg.Voorw. bepalen dat voertuigen huren via het platform van Drivy voor het uitbaten van een taxidienst uitgesloten is. Carpooling, waarbij enkel de kosten van de reis gedeeld worden, is wel toegestaan<sup>337</sup>. De verzekeringsovereenkomst sluit ook bezoldigd personen- en goederenvervoer uit.

De verzekeringsovereenkomst omvat een BA-verzekering motorrijtuigen, een rechtsbijstandsverzekering, een bestuurdersverzekering en een omniumverzekering waarbij de **maximum** verzekerde waarde van de omnium 50.000 EUR bedraagt. De basis-vrijstelling<sup>338</sup> is afhankelijk van de toepasselijke categorie: voor een voertuig van de categorie *eco* bedraagt de **vrijstelling** 800 EUR, van de categorie *comfort* 1.000 EUR en van de categorie *privilege* 1.500 EUR.

Wanneer de huurder een schadegeval heeft veroorzaakt, is hij 30 EUR aan Drivy verschuldigd voor de toepasselijke **dossierkosten**. Hier wordt niet duidelijk opgenomen of het om de schade aan het gehuurde voertuig zelf gaat of om schade aan derden. Wij veronderstellen dat het bedrag van 30 EUR enkel verschuldigd is voor de schade aan het gehuurde voertuig, aangezien de volgende paragraaf vermeldt dat wanneer de huurder aansprakelijk is voor schade aan derden, de beheerskosten 382 EUR bedragen. De huurder heeft telkens het recht om te bewijzen dat het bedrag van die kosten lager liggen<sup>339</sup>.

**Artikel 11d** “Voor een schadegeval waarvoor de Huurder geen waarborg heeft neergelegd voor de Verhuurder op het einde van de Verhuring, is de Huurder een bedrag van € 30 verschuldigd aan Drivy voor dossierkosten. De Huurder heeft het recht om aan Drivy te bewijzen dat het bedrag van de kosten die door Drivy gedragen worden, lager is. Indien de Huurder aansprakelijk wordt gesteld voor schade aan derden met een op de Site gehuurd Voertuig, is de Huurder beheerskosten verschuldigd aan Drivy ten belope van een bedrag van € 382. De Huurder heeft het recht om aan Drivy te bewijzen dat het bedrag van de kosten die door Drivy gedragen worden, lager is.”

**Artikel 8c** “[...] De Huurder verbindt er zich toe de Verhuurder onmiddellijk alle problemen, defecten of ongevallen in verband met het Voertuig mee te delen. [...]”

Wanneer de huurder **autopech** heeft bij normaal gebruik van het voertuig wordt de verhuurder aansprakelijk gesteld. Hij is dan 90 EUR aan dossierkosten verschuldigd aan Drivy. Wanneer uit de omstandigheden blijkt dat de autopech te wijten is aan de huurder, zal hij opdraaien voor de dossierkosten in plaats van de verhuurder. Lekke banden vallen onder de verantwoordelijkheid van de huurder, behalve indien het te wijten is aan de abnormale ouderdom. In het laatste geval komt de vervanging toe aan de verhuurder. Wanneer het voertuig gedepanneerd moet worden omwille van een lekke band, dan zijn deze kosten ten laste van de verhuurder.

In geval van een incident of een probleem brengt de huurder onmiddellijk de verhuurder op de hoogte van alle problemen, defecten of ongevallen<sup>340</sup>. Hij verwittigt ook de klantendienst van Drivy. Indien er gewonden zijn of als de situatie risico's inhoudt moet de politie verwittigd worden. De huurder beschikt over een termijn van vijf werkdagen vanaf het schadegeval om dit bij Drivy aan te geven. Indien hij dit nalaat te doen, dekt de verzekering het schadegeval niet en zullen de kosten dus ten laste van de huurder komen. De huurder mag ook niet wachten tot het einde van de verhuurperiode om het schadegeval te declareren. Wanneer de verhuurder bij de controle op het einde

<sup>337</sup> Art. 9e Algemene gebruikersvoorwaarden van Drivy (5 september 2016).

<sup>338</sup> Deel van de kosten die ten laste komen van de verzekerde.

<sup>339</sup> Art. 11d Algemene gebruikersvoorwaarden van Drivy van 5 september 2016.

<sup>340</sup> Art. 8c Algemene gebruikersvoorwaarden van Drivy van 5 september 2016.

van de huurovereenkomst schade vaststelt aan zijn voertuig, heeft ook hij 5 werkdagen om dit aan Drivy te melden. Daarna moet de verhuurder zich rechtstreeks wenden tot de huurder. De verzekering zal niet meer tussenkomen<sup>341</sup>.

### 2.3.2.8. Annulatieregeling

Rond annulatie is weinig te vinden in de Alg.Voorw. Bij annulatie vooraleer de huurder het voertuig werkelijk gebruikt, zal Drivy geen dossierkosten aanrekenen<sup>342</sup>. Men waarschuwt de verhuurder ervoor dat hij goed moet opletten bij annulering van een bevestigde reservering. Drivy kan hem immers de toegang tot het platform ontzeggen<sup>343</sup>. Dit werd door Drivy uitdrukkelijk bepaald om de huurder te beschermen tegen mogelijks onbezonnen gedrag van de verhuurder.

**Artikel 8a** “[...] Als een Verhuurder een bevestigde reservering annuleert behoudt Drivy zich het recht voor om hem van het platform uit te sluiten – vooral als deze annulering schade heeft toegebracht aan de Huurder. [...]”

**Artikel 11c** “[...] In geval van annulering van de verhuring voor de terbeschikkingstelling van het Voertuig, ontvangt Drivy geen dossierkosten. In het geval van annulering van de Verhuring na de halve dag die is voorzien voor de terbeschikkingstelling van het Voertuig, is de vergoeding voor Drivy verschuldigd voor elke begonnen verhuurdag. Het is aan de Gebruiker die verantwoordelijk is voor de annulering om de verschuldigde bedragen te betalen. [...]”

Wanneer de gebruiker (huurder of verhuurder) een halve dag voor het moment van de reservatie, de reservering annuleert, ontvangt Drivy de huurvergoeding die zij normaal zou ontvangen hebben voor de eerste dag van de overeenkomst<sup>344</sup>. Hier kan men zich de vraag stellen of dit enkel de 30% dossierkosten of het volledige verhuurbedrag voor die eerste dag betreft. Verder wordt niet duidelijk bepaald of de verhuurder al dan niet zijn verhuurbedrag ontvangt. Eerder werd al besproken dat in geval van onduidelijkheden het beding uitgelegd zal worden in het voordeel van de consument<sup>345</sup>. Aangezien *in casu* de huurders consumenten zijn, zal het beding uitgelegd worden in hun voordeel. Zo zullen in elk geval enkel de dossierkosten (30%) voor de eerste verhuurdag aangerekend mogen worden. De verhuurders, hoewel ze particulieren zijn, kunnen niet aanzien worden als consumenten. Voor hen zal er eerst gekeken worden naar de gemeenschappelijke bedoelingen van beide partijen<sup>346</sup>. Is het daarna nog onduidelijk, zal het beding uitgelegd worden in het nadeel van diegene die ze bedongen heeft, *in casu* Drivy<sup>347</sup>.

Op de hulppagina<sup>348</sup> van de website van Drivy zijn een aantal bepalingen uitgewerkt i.v.m. **annuleringen**. Er wordt bepaald dat annulering mogelijk is vóór het begin van de verhuur indien huurder en verhuurder dat **in onderling akkoord** doen, eigenlijk wijkt dit niet af van het gemeen recht: “Alle overeenkomsten die wettig zijn aangegaan, strekken degenen die ze hebben aangegaan, tot wet. Zij kunnen niet herroepen worden dan met hun wederzijdse toestemming of op de gronden door de

<sup>341</sup> Art. 9e Algemene gebruikersvoorwaarden van Drivy van 5 september 2016.

<sup>342</sup> Art. 11c Algemene gebruikersvoorwaarden van Drivy (5 september 2016).

<sup>343</sup> Art. 8a Algemene gebruikersvoorwaarden van Drivy (5 september 2016).

<sup>344</sup> Art. 11c Algemene gebruikersvoorwaarden van Drivy (5 september 2016).

<sup>345</sup> Zie eerder omtrent de moeilijkheid bij het lezen van de Alg.Voorw.; Art VI.37 WER.

<sup>346</sup> Art. 1156 BW.

<sup>347</sup> Art. 1163 BW.

<sup>348</sup> X, “Annulaties”, Drivy, geraadpleegd op 12 december 2016, van [www.drivy.be/help/articles/4a125c54591c](http://www.drivy.be/help/articles/4a125c54591c).



wet erkend. Ze moeten te goeder trouw worden ten uitvoer gebracht”<sup>349</sup>. Om de beëindiging gemakkelijker te kunnen bewijzen, wordt aangeraden deze overeenkomst schriftelijk vast te leggen.

Als de **huurder niet aanwezig** is wanneer de verhuur aanvangt of niet aan de voorwaarden voldoet, moet de verhuurder de verhuurovereenkomst annuleren. Als de verhuurder dan schade heeft geleden, dient hij contact op te nemen met het platform.

Er wordt forfaitair 10 EUR gestort op de rekening van de verhuurder, in naam en voor rekening van de huurder. Als de **verhuurder niet komt opdagen** heeft de huurder geen andere keuze dan alternatieven te zoeken (zoals een nieuwe verhuurder aanspreken of het openbaar vervoer gebruiken). Als de huurder hierdoor schade heeft geleden, meldt hij dit aan Drivy. Zij kunnen dan de eigenaar uitsluiten van het platform. Daarnaast is hij eveneens 10 EUR verschuldigd aan de huurder<sup>350</sup>.

**Artikel 9c** “[...] Boete wegens nietnaleving van de voorwaarden of afwezigheid op de afspraak bij begin van de verhuring: € 10 (betaald aan de Verhuurder) wanneer de Huurder niet aanwezig is op de afspraak voor de afgifte van het Voertuig of wanneer de Verhuurder op dat moment vaststelt dat de Huurder de voorwaarden van de Verhuring niet naleeft. € 10 (betaald aan de Verhuurder) wanneer de Verhuurder niet aanwezig is op de afspraak voor de afgifte van het Voertuig of wanneer de Huurder op dat moment vaststelt dat de Verhuurder de voorwaarden van de Verhuring niet naleeft. [...]”

Wanneer de **verhuurperiode reeds aangevangen werd**, is annulering niet meer mogelijk. Het huurbedrag wordt dan gefactureerd aan de huurder en alle procedures verlopen dan alsof er geen annulering heeft plaatsgevonden.

Praktisch gebeurt de annulering via de website van Drivy of via de mobiele applicatie. De gebruiker die annuleert, kan een schadevergoeding verschuldigd zijn. Die schadevergoedingen zijn opgenomen in het annuleringsformulier op de website. Om toegang te krijgen tot dit formulier, dien je een voertuig te huren of verhuren. Uit praktische overwegingen (onder andere omwille van de tegenstelbaarheid van het document en de bijhorende schadevergoeding) hebben wij ervoor gekozen dit niet te doen, waardoor wij geen inzage hebben in dit document.

#### 2.3.2.9. Aansprakelijkheid

Uit haar Alg.Voorw. wordt duidelijk dat Drivy haar aansprakelijkheid zoveel mogelijk wil beperken. Vooreerst stelt ze, zoals hierboven beschreven, dat ze slechts een **tussenpersoon** is<sup>351</sup>. Ze zorgt voor het in contact brengen van huurders en verhuurders. Zij wil dus stevast niet aanzien worden als contractpartij bij de huurovereenkomst.

Bij het bepalen van haar aansprakelijkheid wordt een onderscheid gemaakt tussen een inspannings- of resultaatsverbintenis. Bij een inspannings- of middelenverbintenis verbindt de partij zich ertoe om naar zijn best mogelijk vermogen te handelen, ongeacht of het gewenst eindresultaat al dan niet bereikt wordt. Bij een **resultaatsverbintenis** moet het vastgelegde resultaat bereikt worden en geldt dit eindresultaat als weerspiegeling dat de verbintenis al dan niet nagekomen is. Wanneer het gaat om een tekortkoming bij een **inspanningsverbintenis** moet de eiser aantonen dat de schuldenaar niet de nodige inspanningen deed om het voorwerp tot een goed einde te brengen. Bij een resultaatsverbintenis ligt het anders. De eiser moet dan enkel bewijzen dat het gewenste resultaat niet

---

<sup>349</sup> Art. 1134 BW.

<sup>350</sup> Zie 2.3.2.6 Conventionele boetes; Art. 9c Algemene gebruikersvoorwaarden van Drivy (5 september 2016).

<sup>351</sup> Art. 5 a Algemene gebruikersvoorwaarden van Drivy (5 september 2016).

bereikt werd<sup>352</sup>. Dit onderscheid tussen een inspannings- en resultaatsverbintenis wordt niet wettelijk vastgelegd naargelang de overeenkomstkwalificatie. Het gaat louter om een **feitenkwestie**. Er wordt gekeken naar de wil van de partijen om te bepalen of er al dan niet sprake is van een inspannings- of resultaatsverbintenis.

Drivy stelt in haar Alg.Voorw. uitdrukkelijk dat ze een **middelenverbintenis** heeft ten opzichte van haar gebruikers<sup>353</sup>. Ze verbindt er zich toe om haar platform ter beschikking te stellen. Het bedrijf garandeert echter niet dat het platform permanent ter beschikking zal staan. Dat het platform tijdelijk niet toegankelijk is, kan haar niet verweten worden, behalve wanneer de niet-uitvoering aan haar toe te schrijven is<sup>354</sup>. Dit is het geval wanneer **zij geen redelijke inspanningen** leverde om haar opdracht tot een goed einde te brengen. Zij dient haar taak uit te voeren met de spoed, de bekwaamheid en toewijding die van een normaal zorgvuldige professional kan worden verwacht<sup>355</sup>. Drivy kan dus enkel aansprakelijk gesteld worden wanneer de gebruikers bewijzen dat zij **onvoldoende inspanningen** deed om het gewenste resultaat te bereiken, bijvoorbeeld wanneer het platform al lange tijd geen noodzakelijk onderhoud meer kreeg, waardoor huurders en verhuurders elkaar moeilijk of zelf niet konden vinden. In dit geval kan de wanprestatie Drivy verweten worden aangezien ze onvoldoende inspanningen leverde om haar platform beschikbaar te stellen voor haar gebruikers. Wanneer het platform echter per toeval niet toegankelijk is, zelfs al heeft het voldoende onderhoud gekregen, maar er wordt gepaste informatica-apparatuur gebruikt en men doet de nodige inspanningen, kan het haar niet verweten worden. Dit aangezien het gaat om een middelenverbintenis en niet om een resultaatsverbintenis.

Kan Drivy aansprakelijk gesteld worden wanneer de huurder insolvabel blijkt en hij de verhuurder dus niet betaalt? Hier maken we beknopt de vergelijking met een makelaar. In beginsel moet de makelaar zelf niet instaan voor de solvabiliteit van een wederpartij. Zij moet echter wel een redelijk onderzoek voeren naar de solvabiliteit van de kandidaat-wederpartij. Volgens sommige rechtspraak moet de makelaar daarbij geen erg diepgaand onderzoek voeren, maar slechts de schijnbare solvabiliteit controleren. De makelaar is aansprakelijk wanneer hij een kandidaat aanbrengt waarvan hij de insolvabiliteit kende of behoorde te kennen. Waarschuwt hij zijn opdrachtgever niet voor de mogelijke insolvabiliteit van de kandidaat, dan begaat hij een contractuele fout<sup>356</sup>. Drivy, voor alle duidelijkheid **geen makelaar**, sluit in haar Alg.Voorw. haar aansprakelijkheid voor insolvabiliteit van haar gebruikers uit, ongeacht of er al dan niet een waarborg neergelegd wordt<sup>357</sup>. Hier is geen bezwaar tegen.

Bovendien is zij er niet toe gehouden om de identiteit of de rijbewijzen van haar gebruikers te controleren<sup>358</sup>. *Supra* werd reeds beschreven dat Drivy wel de mogelijkheid heeft om dit te doen wanneer de verhuuropbrengst meer dan 500 EUR bedraagt. Voor de huurovereenkomst ingang krijgt,

---

<sup>352</sup> L. DE PAUW en W. DE BONDT, *Anticipatory breach of contract*, onuitg. masterproef Rechten UGent, 2009-10, <http://lib.ugent.be/catalog/rug01:001458278>, p. 8-9.

<sup>353</sup> Art. 16 Algemene gebruikersvoorwaarden van Drivy (5 september 2016).

<sup>354</sup> C. HEEB, *De Makelaar: Naar (een herinvoering van) een eengemaakt privaatrechtelijk statuut van de makelaar? Onderzoek naar de rechten en plichten in de verhouding tussen een makelaar en zijn opdrachtgever-consument*, onuitg. doctoraatsthesis Rechten K.U.Leuven, 2011, p. 111-113.

<sup>355</sup> W. VAN GERVEN, *Handels- en economisch recht. 1: Ondernemingsrecht in Beginselen van Belgisch privaatrecht*, Antwerpen, Standaard, 1989, p. 437.

<sup>356</sup> C. HEEB, *De Makelaar: Naar (een herinvoering van) een eengemaakt privaatrechtelijk statuut van de makelaar? Onderzoek naar de rechten en plichten in de verhouding tussen een makelaar en zijn opdrachtgever-consument*, onuitg. doctoraatsthesis Rechten K.U.Leuven, 2011, p. 243-244.

<sup>357</sup> Art. 16 Algemene gebruikersvoorwaarden van Drivy (5 september 2016).

<sup>358</sup> Art. 16 Algemene gebruikersvoorwaarden van Drivy (5 september 2016).

verifieert de verhuurder zelf de identiteit, het rijbewijs, het adres en het bankrekeningnummer van de huurder. De huurder controleert op zijn beurt de identiteit van de verhuurder en het inschrijvingsbewijs<sup>359</sup>. Bij makelaarsovereenkomsten van het gemeen recht ligt het iets anders. Daar heeft de makelaar een actieve onderzoeks- en controleplicht. Hij mag niet zomaar voortgaan op de verklaringen van de opdrachtgever.

De omvang van deze plicht varieert naargelang de concrete omstandigheden en naargelang de hoedanigheid van de opdrachtgever<sup>360</sup>.

Als we willen weten of Drivy aansprakelijk gesteld kan worden wegens foutieve informatie of valse advertenties van haar gebruikers, dienen we te kijken naar het WER, waar de aansprakelijkheid van dienstverleners die als tussenpersoon optreden besproken wordt<sup>361</sup>. De dienstverlener, *in casu* Drivy, kan **niet aansprakelijk** gesteld worden voor de doorgegeven informatie, indien aan de volgende **voorwaarden** voldaan is:

- Het initiatief tot doorgifte ligt niet bij de dienstverlener;
- De ontvanger van de doorgegeven informatie wordt niet geselecteerd door de dienstverlener;
- De doorgegeven informatie wordt niet door de dienstverlener geselecteerd of gewijzigd.

Het platform voldoet aan bovenstaande voorwaarden, waardoor het niet aansprakelijk gesteld kan worden voor de foutieve informatie van haar gebruikers. De advertenties of beoordelingen worden overigens ook niet gecontroleerd. Drivy **exonereert** zich van iedere vorm van aansprakelijkheid die kan ontstaan indien een gebruiker valse, verkeerde, ongepaste of ongeoorloofde inlichtingen geeft<sup>362</sup>.

#### 2.3.2.10. De huurovereenkomst

##### *Kritische noot*

Alhoewel Drivy slechts een tussenpersoon is en helemaal geen contractspartij uitmaakt van de huurovereenkomst, blijkt uit bovenstaande analyse van de Alg.Voorw. dat Drivy zich sterk **innengt** in de huurovereenkomst tussen de huurder en verhuurder. Dit is zeer opmerkenswaardig. Door gebruik te maken van het platform en dus de Alg.Voorw. van Drivy te aanvaarden, verbinden de gebruikers zich ertoe om specifieke bepalingen op te nemen in hun huurovereenkomst. Die bepalingen moeten er dus verplicht in opgenomen worden. Wij stellen ons de vraag in welke mate Drivy kan eisen wat in die huurovereenkomst komt te staan? Hoe zit het dan met de contractsvrijheid die de partijen hebben? Laat ons toe te herhalen dat Drivy, volgens haar Alg.Voorw., geen partij is bij de huurovereenkomst, maar toch zowel de huurder als verhuurder ertoe verbinden een aantal door haar

---

<sup>359</sup> Art. 8 b Algemene gebruikersvoorwaarden van Drivy (5 september 2016).

<sup>360</sup> C. HEEB, *Naar (een herinvoering van) een eengemaakt privaatrechtelijk statuut van de makelaar? Onderzoek naar de rechten en plichten in de verhouding tussen een makelaar en zijn opdrachtgever-consument*, doctoraatsthesis Rechten K.U.Leuven, 2011, p. 186.

<sup>361</sup> Art. XII.17 e.v. WER.

<sup>362</sup> Art. 16 Algemene gebruikersvoorwaarden van Drivy (5 september 2016).

gestelde bedingen erin op te nemen, alsook haar diensten<sup>363</sup> te laten afhangen van het gebruik van de door haar ter beschikking gestelde huurovereenkomst<sup>364</sup>.

**Artikel 5f:** “[...] In het kader van de huurovereenkomsten die met de Leden via het platform werden gesloten, biedt Drivy de Gebruikers de mogelijkheid om in te tekenen op verzekeringen. Een aantal verzekeringen zijn verplicht, andere zijn optioneel. [...]”

**Artikel 11c:** “[...] Als de Gebruikers één van deze contracten gebruiken, kunnen ze genieten van de door Drivy aangeboden diensten, met name de verzekering, het beheer van betalingen en het beheer van neergelegde waarborgen. [...]”

We kunnen ons dus de vraag stellen of er *in casu* niet sprake is van **contractdwang**? Contractdwang maakt volgens I.S.J. HOUBEN in de eerste plaats een inbreuk uit op de vrijheid om te beslissen of men een overeenkomst al dan niet wil aangaan. Daarnaast kan het volgens haar ook een inbreuk uitmaken op de vrijheid van keuze van een contractspartij/wederpartij. Als laatste vermeldt zij ook dat contractdwang vaak de vrijheid om de inhoud te bepalen beperkt. De nadruk van contractdwang ligt volgens I.S.J. HOUBEN op het sluiten van de overeenkomst, dat de inhoud vastgelegd wordt is slechts een bijkomend gevolg om de contractdwang niet krachteloos te maken<sup>365</sup>.

Volgens de definitie van I.S.J. HOUBEN kunnen we dus **niet spreken van contractdwang**. *In casu* heeft de gebruiker immers de keuze om al dan niet de huurovereenkomst die Drivy ter beschikking stelt te gebruiken. Ze heeft dus ook de mogelijkheid om haar eigen huurovereenkomst op te stellen en te gebruiken. Echter, in het laatste geval, geniet zij niet meer van de bijkomende diensten die het platform aanbiedt. Zo zullen de diensten voor betaling en waarborgregeling via het platform niet gebruikt kunnen worden. Eveneens zal verzekeraar Allianz geen dekking bieden voor deze verhuurperiode. Contractueel wordt niet bepaald dat de gebruikers Drivy's huurovereenkomst verplicht dienen te gebruiken, maar praktisch gezien worden ze bijna gedwongen om het toch te doen. Bij de beoordeling of er al dan niet sprake is van contractdwang, moet hier echter geen rekening mee gehouden worden. Van contractdwang kan pas sprake zijn bij in rechte afdwingbare verplichtingen tot contractsluiting. Of een persoon feitelijk geen keuze heeft en of hij al dan niet moet contracteren om gebruik te kunnen maken van bepaalde diensten, is hierbij dus niet van belang.

Daarnaast is de gebruiker *in casu* volledig vrij om te bepalen wie de andere contractspartij wordt. De verhuurder kan namelijk zelf kiezen wie de huurder wordt. Hij heeft de mogelijkheid om de potentiële huurder te weigeren. De tweede voorwaarde die I.S.J. HOUBEN stelt om te kunnen spreken van contractdwang, is dus niet vervuld. Er is geen inbreuk op de vrijheid van keuze van contractspartij. De huurders kunnen via het platform hun gewenste huurvoertuig selecteren. Nadien moet de verhuurder ook zijn toestemming geven om het voertuig te verhuren aan de potentiële huurder. Let wel, **de verhuurder mag niet zomaar gaan discrimineren**, zowel direct als indirect. Er is sprake van directe discriminatie indien een verschil in behandeling niet objectief en redelijkerwijze kan worden gerechtvaardigd. Van indirecte discriminatie is er sprake wanneer een ogenschijnlijk neutrale bepaling, maatstaf of handelswijze als dusdanig een schadelijke weerslag heeft op bepaalde personen, tenzij die bepaling, maatstaf of handelswijze objectief en redelijkerwijze

---

<sup>363</sup> Zoals de diensten voor waarborgneerlegging en betalingen, de bijkomende verzekeringen en pechbijstand.

<sup>364</sup> Art. 9c Algemene gebruikersvoorwaarden van Drivy (5 september 2016).

<sup>365</sup> I.S.J. HOUBEN, *Contractsdwang*, Mechelen, Kluwer, 2005, p. 3.

wordt gerechtvaardigd<sup>366</sup>. Discriminatie is volgens de antidiscriminatiewet verboden bij het leveren of ter beschikking stellen van goederen en diensten aan het publiek. Alhoewel de verhuurders op het platform meestal geen professionelen zijn, stellen zij toch hun wagen ter beschikking en zijn ze gebonden zijn door de antidiscriminatiewet.

Aan de derde voorwaarde (zie *supra*) is wel voldaan. Drivy bepaalt grotendeels wat in de huurovereenkomst beschreven staat. Dit is echter, volgens bovengenoemde definitie, van ondergeschikt belang en al zeker geen determinerende factor om te kunnen spreken van contractdwang.

*De huurovereenkomst, ter beschikking gesteld door Drivy*

Om het voor gebruikers gemakkelijker te maken stelt *Drivy* zelf een **huurovereenkomst ter beschikking**. Enkel wanneer die overeenkomst gebruikt wordt, genieten de gebruikers ook van de bijkomende diensten, waaronder het beheer van de betalingen en waarborgen via STRIPE. Daarbovenop tekenen ze dan ook in op de bijkomende verzekering van Allianz voor burgerrechtelijke aansprakelijkheid, rechtsbijstand, omnium en de waarborg voor de bestuurder. Zoals eerder bepaald, kan de gebruiker die verkeerde informatie verschaft i.v.m. zijn identiteit en andere gegevens, de toegang tot het platform ontzegd worden<sup>367</sup>. Daarbij kan hij ook de dekking van de verzekering verliezen.

In de huurovereenkomst wordt nogmaals opgenomen dat *Drivy* **geen partij** is bij deze overeenkomst. Hiermee wil ze haar aansprakelijkheid zoveel mogelijk inperken (zie *supra*). Ze wil namelijk niet op basis van eventuele contractuele aansprakelijkheid aangesproken worden door de huurder of verhuurder. Hierop volgend worden de verbintenissen van zowel de huurder als de verhuurder besproken. De verhuurder moet er o.a. voor zorgen dat het voertuig voldoet aan alle wettelijke regels i.v.m. het op de openbare weg brengen van het voertuig. Zo moet het voertuig over een BA-verzekering beschikken en moet het een geldig keuringsbewijs hebben. Ook moet het voertuig de door de fabrikant aanbevolen onderhoud hebben ondergaan. *Drivy* legt dit uitdrukkelijk op om de **veiligheid van het voertuig** te kunnen garanderen<sup>368</sup>.

De huurder verbindt er zich toe de **verzekeringsvoorwaarden** van de bijkomende verzekering van Allianz na te leven<sup>369</sup>. Daarbij verbindt hij zich er ook toe om de gereserveerde aantal kilometers niet in grote mate te overschrijden zonder de verhuurder hiervan op de hoogte te brengen. Hij zal het voertuig gebruiken op een verstandige manier, zoals een goede huisvader, zal het voertuig persoonlijk besturen en geen enkel ander persoon het stuur laten overnemen zonder voorafgaand akkoord van de verhuurder<sup>370</sup>. De bestuurder moet minimum 21 jaar oud zijn en minstens twee jaar in het bezit zijn van een geldig rijbewijs (in tegenstelling tot de minimumleeftijd van 18 jaar zoals opgenomen in de Alg.Voorw.).

Bij een **ongeval** met menselijk leed, diefstal, brand en/of schade moet de huurder onmiddellijk de politie en eventueel de hulpdiensten verwittigen. De huurder vraagt dan best een verslag of proces-verbaal waaruit blijkt wat de omstandigheden waren en wat aanleiding gaf tot het ongeval. Bovendien moet hij onmiddellijk de verhuurder hiervan op de hoogte brengen. Hij verbindt zich ertoe het

---

<sup>366</sup> Art. 2, § 1 en § 2 Wet van 25 februari 2003 ter bestrijding van discriminatie en tot wijziging van de wet van 15 februari 1993 tot oprichting van een Centrum voor gelijkheid van kansen en voor racismebestrijding, *BS* 17 maart 2003, *err.* *BS* 13 mei 2003.

<sup>367</sup> Art. 4a algemene gebruikersvoorwaarden van *Drivy* (5 september 2016).

<sup>368</sup> Art. 2 Huurovereenkomst *Drivy*, geraadpleegd op 12 december 2016, van [www.drivy.be](http://www.drivy.be).

<sup>369</sup> Art. 3 Huurovereenkomst *Drivy*, geraadpleegd op 12 december 2016, van [www.drivy.be](http://www.drivy.be).

voertuig niet achter te laten en erover te waken tot de verhuurder (of de bijstand van Drivy) is kunnen tussenkomen. Vooraleer de huurder de eventuele schade zou laten herstellen, moet hij toestemming krijgen van de verhuurder. De huurder heeft na het einde van de huurovereenkomst 5 werkdagen de tijd om het schadegeval aan Drivy te melden opdat de verzekering zou tussenkomen in het schadegeval (zie *supra*)<sup>371</sup>.

Verder in de huurovereenkomst wordt overeengekomen dat de **huurder verantwoordelijk** is voor het voertuig gedurende de volledige verhuurperiode. Het voertuig en de bijkomende accessoires moeten op het overeengekomen tijdstip teruggebracht worden in dezelfde staat zoals bij het begin van de verhuurperiode.

Bij diefstal of schade is de huurder aansprakelijk voor alle opgelopen kosten. Als de schade wordt vastgesteld op het einde van de huurovereenkomst, verbindt de huurder zich ertoe om onmiddellijk een waarborg achter te laten bij de verhuurder<sup>372</sup>.

### 2.3.3. Juridische kwalificatie van de overeenkomst en toepasselijke wetgeving

Zoals eerder in dit werk aangegeven, heeft de overeenkomst tussen Drivy en haar gebruikers de vorm van een **aannemingsovereenkomst**. Het platform kan echter niet worden aanzien als een makelaar, aangezien zij geen actieve opdracht op zich neemt om een kandidaat-huurder te vinden. Dit is een van de essentiële elementen om te kunnen spreken van een makelaarsovereenkomst<sup>373</sup>.

Aannemingsovereenkomsten gaan veel verder dan enkel overeenkomsten tussen bouwheer en aannemer. Een aannemingsovereenkomst is immers een overeenkomst tot huur van diensten. Er worden diensten verricht tegen een (overeengekomen) bedrag en in volledige **onafhankelijkheid**. Dit laatste vormt het onderscheid met arbeidsovereenkomsten. Daar wordt arbeid verricht tegen een bepaald loon, onder het gezag, toezicht en leiding van een werkgever<sup>374</sup>. Het platform verricht dus bepaalde diensten, namelijk het ter beschikking stellen van een platform om een tegenpersoon te vinden, tegen een bepaald bedrag (*in casu* 30% van de huurprijs).

Het contract die de gebruikers onderling gebruiken, kan gekwalificeerd worden als een **huurovereenkomst**. Het betreft echter een huurovereenkomst tussen **particulieren** onderling, waardoor bepaalde regels van het dwingend recht (zoals het consumentenrecht) niet van toepassing zijn. Bij huur van een bepaald goed verbindt de verhuurder zich ertoe om de huurder het genot van dat goed tijdelijk toe te kennen in ruil voor een overeengekomen prijs<sup>375</sup>. Het contract is in principe niet *intuitu personae*, wat betekent dat de identiteit van de huurder niet bepalend is voor het sluiten van de overeenkomst. Dergelijke overeenkomsten eindigen niet bij het overlijden van de contractant, maar gaan over op zijn of haar rechtsopvolgers<sup>376</sup>.

Bij een huurovereenkomst is de verhuurder gehouden tot drie **hoofdverbintenissen**<sup>377</sup>: (i) het verhuurde goed aan de huurder ‘leveren’; (ii) het gehuurde goed in een goede staat onderhouden opdat het kan dienen tot het gebruik waartoe het verhuurd wordt (bv. voor een afstand van 200 km); (iii)

---

<sup>370</sup> Art. 3 Huurovereenkomst Drivy, geraadpleegd op 12 december 2016, van [www.drivy.be](http://www.drivy.be).

<sup>371</sup> Art. 9e, lid 8 Algemene gebruikersvoorwaarden van Drivy van 5 september 2016.

<sup>372</sup> Ook omtrent deze waarborg heerst enige onduidelijkheid in de Alg.Voorw. Zie *supra* voor een bespreking omtrent de onduidelijke bedingen.

<sup>373</sup> C. HEEB, Naar (een herinvoering van) een eengemaakt privaatrechtelijk statuut van de makelaar? Onderzoek naar de rechten en plichten in de verhouding tussen een makelaar en zijn opdrachtgever-consument, doctoraatsthesis Rechten K.U.Leuven, 2011, p. 36.

<sup>374</sup> A.L. VERBEKE, *Bijzondere overeenkomsten in kort bestek*, Antwerpen, Intersentia, 2013, p. 238.

<sup>375</sup> Art. 1709 BW.

<sup>376</sup> R. DE CORTE en B. DE GROOTE, *Handboek Civiel Recht – Herzijene editie*, Brussel, Larcier, 2011, p. 580.

<sup>377</sup> A.L. VERBEKE, *Bijzondere overeenkomsten in kort bestek*, Antwerpen, Intersentia, 2013, p. 136.

de huurder daarvan het rustige genot te doen hebben zolang de verhuurtermijn loopt<sup>378</sup>. Dit laatste wordt **vrijwaring** genoemd. Voorgaande verbintenissen zijn *in casu* de belangrijkste hoofdverbintenissen van de verhuurder. Hij zorgt ervoor dat de huurder over het voertuig kan beschikken, dat er geen ongeregelde zaken zijn en dat de huurder het voertuig gedurende de volledige huurperiode kan gebruiken en dat zonder dat de eigenaar de huurder hieromtrent zal lastigvallen (bv. door het voertuig vroegtijdig terug te vragen). Net zoals bij een huurovereenkomst voor woninghuur, is een **statusrapport** aangewezen bij de aanvang van de verhuurovereenkomst<sup>379</sup>. Dit om toekomstige problemen zoveel mogelijk te vermijden. In de algemene gebruikersvoorwaarden wordt dit niet uitgebreid besproken en op de website van Drivy wordt duidelijk aangegeven dat dit enkel verplicht is bij een verhuurdienst via Drivy-Open.

---

<sup>378</sup> Art. 1719 BW.

<sup>379</sup> Art. 9e Algemene gebruikersvoorwaarden van Drivy van 5 september 2016.

### 2.3.4. Enkele praktische vragen

*Hoezo, een huurovereenkomst?*

Jazeker, particulieren die hun voertuig via dit platform delen, verhuren in feite hun wagen aan een andere particulier. De gebruikers gaan via het platform op zoek naar een huurder of verhuurder. Wanneer ze elkaar gevonden hebben, sluiten de gebruikers onderling een huurovereenkomst af. Het platform heeft niks te maken of is niet gebonden door die huurovereenkomst, jullie verklaren dat uitdrukkelijk bij het gebruik van het platform. De afgesloten huurovereenkomst heeft slechts uitwerking tussen de huurder en de verhuurder. Drivy stelt echter wel een huurovereenkomst ter beschikking die haar gebruikers kunnen hanteren om de werking efficiënter, sneller en gemakkelijker te laten verlopen.

*Tot wanneer kan ik de reservatie annuleren?*

In haar Alg.Voorw. heeft Drivy een beperkte annulatieregeling uitgewerkt voor haar gebruikers. Praktisch gebeurt de annulering via het annulatieformulier op de website van Drivy. Wanneer de gebruiker meer dan een **halve dag voor de aanvang** van de huur annuleert zullen geen kosten aangerekend worden. Wanneer de gebruiker **minder dan een halve dag** voor de aanvang van de huurtermijn annuleert zal Drivy 30% dossierkosten aanrekenen, met als berekeningsbasis de huurprijs van de eerste verhuurdag. Er werd niet gespecificeerd of er eventueel een vergoeding voor de andere gebruiker voorzien wordt.

Voortijdige annulatie **na aanvang** van de verhuurovereenkomst is **niet meer mogelijk**. Wanneer de gebruiker te laat aanwezig is op de afspraak van de overhandiging van de sleutels, is hij dan ook forfaitair 10 EUR verschuldigd aan de andere gebruiker.

*Welke prijs mag ik vragen als verhuurder?*

Als verhuurder ben je in principe **volledig vrij** om je prijs zelf te bepalen. Van die prijs houdt Drivy 30% af om zo de werkingskosten en kosten voor verzekering voldoende te kunnen dekken. Echter legt Drivy wel een aantal **minimumprijzen** op. Deze zijn terug te vinden in artikel 11a van de Alg.Voorw. Voor een voertuig van minder dan 10 jaar oud uit de laagste categorie *eco* bedraagt dit 8 EUR; voor voertuigen uit de categorie *comfort* 12 EUR; en voor voertuigen uit de categorie *privilege* bedraagt de minimumprijs 18 EUR. Voor voertuigen die ouder zijn dan 10 jaar, bedraagt de minimumprijs telkens 2 EUR minder (aldus respectievelijk 6 EUR, 10 EUR en 16 EUR).

Als de verhuurder een particulier is moet hij er echter wel voor zorgen dat zijn inkomsten niet gecategoriseerd zouden worden als beroepsinkomsten. Dit kan het geval zijn wanneer de verhuurder hoge huurprijzen vraagt en zijn voertuig regelmatig verhuurt.

*Het voertuig dat ik wil huren is niet veilig of toont gebreken, wat nu?*

Samengevat: **Drivy is niet aansprakelijk**. Wanneer het voertuig niet veilig is of niet voldoet aan de vereisten om op de openbare weg toegelaten te worden, mag de verhuurder het in principe niet verhuren. Is dit echter toch het geval, is het aangeraden om het voertuig niet te aanvaarden en dit bij Drivy te melden.



*Welke procedure moet gevolgd worden bij een auto-ongeval?*

Bij een auto-ongeval stelt de huurder onmiddellijk de **verhuurder hiervan op de hoogte**. Wanneer er gewonden zijn verwittigd hij uiteraard ook onmiddellijk de politie en de andere **noodzakelijke hulpdiensten**. ‘Hulp bij pech onderweg’ zit inbegrepen in de huurprijs. De huurder belt dus best zo snel mogelijk de bijstandsservice.

Vooraleer de huurder eventuele herstellingen zou laten uitvoeren, moet hij contact opnemen met de verhuurder. Als de huurder verantwoordelijk is voor de schade, of als er geen geïdentificeerde derde partij is, worden de herstellingen gedekt door de verzekering van Drivy. De huurder dient evenwel de franchise<sup>380</sup> voor zijn rekening te nemen. Naast eventuele incidenten, moet de huurder ook alle defecten of problemen aan het voertuig aan de verhuurder melden.

*Hoe zit het met de verzekeringen? Welke verzekeringen zijn er? Wat is gedekt?*

Wanneer aan de voorwaarden voldaan is én de transactie van de huurprijs gebeurt via het platform, is de huurder beschermd door enkele bijkomende verzekeringen. Zo zijn onder andere een BA-, rechtsbijstands-, omnium- en een bestuurdersverzekering inbegrepen. Voor de omniumverzekering, bedraagt de maximum verzekerde waarde van het voertuig 50.000 EUR. Er zijn echter wel vrijstellingen of franchisen voorzien: 800 EUR voor een voertuig uit de categorie *eco*, 1.000 EUR voor een voertuig uit de categorie *comfort* en 1.500 EUR voor een voertuig uit de categorie *privilege*.

*Mag ik mijn wagen ‘verhuren’ van mijn BA-verzekeraar?*

Vooraleer je een voertuig gaat verhuren kijk je best eens in je verzekeringspolis of dit al dan niet toegelaten is of informeer je even bij jouw verzekeringsmakelaar. In de meeste gevallen is dit niet toegelaten. Je meldt dus best aan je verzekeraar dat je je wagen wilt verhuren. Dit houdt namelijk een verhoging van het risico in. In de meeste gevallen zal de verzekeraar geen dekking bieden bij een schadegeval. Daarom worden bij het intekenen op het platform **bijkomende verzekeringen** aangeboden, zoals een BA-verzekering, een omniumverzekering, een rechtsbijstandverzekering en een bestuurdersverzekering. Via deze polissen is de wagen verzekerd tijdens de duur van de huur-overeenkomst via het platform. Je moet dan wel 21 jaar oud zijn, minstens 2 jaar over een geldig rijbewijs beschikken en de huurovereenkomst gebruiken die Drivy voorziet.

---

<sup>380</sup> Dit bedraagt 800 EUR voor een voertuig uit de categorie ‘eco’, 1.000 EUR voor een voertuig uit de categorie ‘comfort’ en 1.500 EUR voor een voertuig uit de categorie ‘privilege’.

### 2.3.5. Conclusie

Aangaande Drivy kunnen enkele **duidelijke gebreken** aangehaald worden. Zo zijn de Alg.Voorw. in de eerste plaats heel onduidelijk en moeilijk te lezen, waardoor er interpretatieproblemen kunnen optreden. In de tweede plaats is het Frans recht van toepassing en dit zonder afbreuk te doen aan consumentenbepalingen van dwingend recht. Ten derde kan men zich bovendien ook vragen stellen bij de formulering van de zogenaamde boetebedingen, waarbij de eigenaar zijn werkelijke kosten niet steeds kan aantonen.

De gebruikers moeten we uitdrukkelijk waarschuwen voor volgende **bijzondere situatie**: enerzijds moet men wel achttien jaar oud zijn om tot het platform toe te mogen treden, maar anderzijds moet men minstens twee jaar over een geldig rijbewijs beschikken. Nergens wordt bovendien een woord gerept over het risico dat men voor de aanvullende verzekering dan weer **21 jaar oud** moet zijn. Ook het feit dat men de **huurovereenkomst van Drivy** dient te gebruiken om onder het toepassingsgebied van deze **verzekering** te vallen, dient aangehaald te worden.

Op **fiscaal** vlak staat het woord ‘onduidelijk’ centraal. In zijn Alg.Voorw. verwijst Drivy immers wel naar de fiscale *ruling* die CarAmigo verkreeg, maar over het algemeen is de rechtspraak en rechtsleer van mening dat een dergelijke fiscale *ruling* geen algemene draagwijdte heeft en dus niet *per se* op Drivy van toepassing hoeft te zijn. Het kan inderdaad als leidraad gebruikt worden, maar ook niet als meer dan dat.

De voornaamste conclusie is dat Drivy erin slaagt om CarAmigo in ieder opzicht sterk te immiteren. Waar de ingehouden commissie lager ligt dan bij CarAmigo, zijn de risico's en de onduidelikheden dan weer ettelijke malen groter. Zeker op fiscaal vlak en op vlak van het toepasselijk recht is het heel vaak **onduidelijkheid** troef.

## 2.4. CarAmigo

### 2.4.1. Beschrijving

CarAmigo wordt, net als Drivy, aanzien als het Airbnb van het autodelen<sup>381</sup>. Ook hier kunnen we samenvatten dat de overeenkomst tussen het platform en haar gebruikers de vorm heeft van een **aannemingsovereenkomst**. Het bedrijf achter CarAmigo is Sharonomy nv, met maatschappelijke zetel te Sint-Pieters-Woluwe. Het platform werd eind 2014 gelanceerd in België, maar de dienst werd wel reeds eind 2013 ingeschreven bij de Kruispuntbank van Ondernemingen<sup>382</sup>.

Voertuigeigenaars kunnen via CarAmigo in contact komen met mensen die een voertuig nodig hebben. De eigenaar recupereert dan een deel van zijn autokosten. CarAmigo voorziet een volledige omniumverzekering. Degene die de wagen gebruikt kan ook beroep doen op de pechverhelpings-service die 24/24 beschikbaar is.

Als voertuigeigenaar kan je deze makkelijk verhuren via de website van CarAmigo<sup>383</sup>. De eigenaar kan zelf gratis en zonder enige verplichting een advertentie aanmaken voor zijn voertuig. Even de wagenkenmerken toevoegen, de beschikbaarheid, enkele foto's, de verhuurprijs instellen en klaar is Kees. Indien een huurder interesse heeft om de wagen te huren, ontvangt de eigenaar dadelijk een sms of e-mail hieromtrent. De eigenaar kan nadien zelf beslissen of hij de aanvraag van de chauffeur al dan niet aanvaardt. Bij aanvaarding wordt de sleutel overhandigt op de dag dat het autodelen start. De nodige documenten worden op dat moment ingevuld en de chauffeur kan vertrekken met de auto. Na het gebruik volgt een beoordeling van de huurder door de eigenaar.

Ook als huurder oogt de website heel gebruiksvriendelijk. Op de website kan je handig en overzichtelijk de verschillende aangeboden wagens bekijken. Eenmaal een huurder de wagen gevonden heeft stuurt hij een verzoek naar de eigenaar van de wagen met daarin zijn wensen (bv. de gewenste huurperiode). Na goedkeuring van deze aanvraag gaat de huurder over tot betaling via het online platform. Na het gebruik van de wagen geeft de huurder een evaluatie van de wagen.



Figuur 8. Logo (CarAmigo)

<sup>381</sup> B. DEBRUYNE, “CarAmigo wordt een Airbnb voor autodelen”, *Knack* 2014, geraadpleegd op 12 december 2016, van <http://trends.knack.be/economie/ondernemen/caramigo-wordt-een-airbnb-voor-autodelen/article-normal-512891.html>.

<sup>382</sup> *Kbo: Public Search*, geraadpleegd op 12 december 2016, van <http://kbopub.economie.fgov.be/kbopub/toonvestigingsps.html?vestigingsnummer=2225548105>.

<sup>383</sup> [www.caramigo.be](http://www.caramigo.be).

## 2.4.2. Kritische bespreking algemene voorwaarden

In de Alg.Voorw. bespreekt Sharonomy nv haar diensten. Ook hier gaat het, net als bij Drivy, om het bij elkaar brengen van huurders en verhuurders van voertuigen. Daarbij worden ook extra diensten aangeboden, zoals verzekeringen en pechbijstand. Een en ander is lood om oud ijzer, waardoor gekozen werd voor een summiere bespreking met verwijzingen naar bepaalde delen die in het hoofdstuk van Drivy reeds besproken werden.

### 2.4.2.1. Inleiding

Net als Drivy, steekt CarAmigo meteen van wal met het verklaren dat zij slechts instaat voor het in contact brengen van huurders en verhuurders<sup>384</sup>. Daarbij biedt zij wel bijkomende diensten aan zoals een verzekering en pechbijstand. Ook hier denken we bij de kwalificatie van de overeenkomst in eerste instantie aan een makelaarsovereenkomst, maar kunnen we ook dat meteen ontcrachten (zie *supra*). Ook deze overeenkomst wordt aanzien als een **aannemingsovereenkomst**. Het bedrijf biedt diensten aan als een onafhankelijk tussenpersoon, die verschillende partijen bij elkaar brengt met het oog op het sluiten van een huurovereenkomst, of zoals in de Alg.Voorw. beschreven staat: een Autodeelcontract<sup>385</sup>. Verder volgt dat de Alg.Voorw. de relatie regelt tussen CarAmigo en haar gebruikers en tussen de gebruikers onderling<sup>386</sup>.

### 2.4.2.2. Definitie autodelen

In het tweede artikel wordt de term autodelen gedefinieerd. Het is “*de periode waarbij een bestuurder een voertuig voor eigen gebruik in bezit neemt, zoals een “goede huisvader”*”<sup>387</sup>. Deze definitie verschilt ten dele met wat beschreven staat in de wegcode (zie *supra*). Daar wordt echter niet verwezen naar het goede huisvader-principe en wordt specifiek bepaald dat het autodelen tegen betaling gebeurt<sup>388</sup>.

**Artikel 2, lid 2** “[...] Autodelen: de periode waarbij een Bestuurder een voertuig voor eigen gebruik in bezit neemt met inachtnaam van de zogenaamde “goede huisvader” regel. [...]”

In de definitie van CarAmigo worden verschillende zaken omtrent autodelen omschreven. Vooreerst wordt beschreven dat autodelen voor **eigen gebruik** is. Hierbij kunnen we aannemen dat het voertuig uitsluitend gebruikt mag worden door de huurder zelf. De huurder mag het voertuig dus niet laten besturen door een derde. Dit wordt verder in de Alg.Voorw. overigens ook expliciet aangebracht<sup>389</sup>. Het voertuig mag dus ook niet gehuurd worden voor het gebruik van een ander, ongeacht wie deze bestuurt. Men zou bijvoorbeeld een voertuig kunnen huren om deze te gebruiken in functie van zijn of haar vennootschap, wat aldus niet toegelaten is.

---

<sup>384</sup> Art. 1 Algemene Gebruikersvoorwaarden van de Website [www.caramigo.co](http://www.caramigo.co).

<sup>385</sup> Art. 2, lid 3 Algemene Gebruikersvoorwaarden van de Website [www.caramigo.co](http://www.caramigo.co).

<sup>386</sup> Art. 1 Algemene Gebruikersvoorwaarden van de Website [www.caramigo.co](http://www.caramigo.co).

<sup>387</sup> Art. 2 Algemene Gebruikersvoorwaarden van de Website [www.caramigo.co](http://www.caramigo.co); zie *supra*.

<sup>388</sup> Zie alsook de bespreking bij Drivy.

<sup>389</sup> Art. 4.4, lid 2 Algemene Gebruikersvoorwaarden van de Website [www.caramigo.co](http://www.caramigo.co).

Verder wordt in de Alg.Voorw. bepaald dat het voertuig niet gebruikt mag worden voor taxidoeleinden of carpooling. Bij concurrent Drivy werd carpooling wel toegelaten. Dit in tegenstelling tot de hiernaast geformuleerde bewering van L. BAEKE die geen belemmering ziet in carpoolen.

L. B. (Medeoprichter CarAmigo): “Wij laten gewoon **geen professioneel gebruik** van de wagen toe. Carpoolen is op zich geen professioneel gebruik [...] ik zie geen enkele reden waarom dit niet zou mogen op ons platform.”<sup>390</sup>

**Artikel 4.4** “[...] De garantie dat het Voertuig bestuurd wordt door de Bestuurder en de besturing niet wordt toevertrouwd aan een derde persoon (behalve in het geval dat er supplementaire bestuurders werden aangegeven en goedgekeurd). [...] Verbod op het gebruik van het voertuig voor taxi doeleinden of carpoolen, voor het aanhechten en/of voortbewegen van andere voertuigen [...]”

Naast eigen gebruik wordt ook beschreven dat de **bestuurder het voertuig in bezit** neemt. Dit betekent dat de huurder het voertuig feitelijk in zijn macht heeft, zonder er eigenaar van te moeten zijn. De huurder beschikt over een feitelijk meesterschap over het voertuig. Bezit is een omschreven recht, geniet bescherming, en wordt dan ook apart beschreven in het Burgerlijk Wetboek<sup>391</sup>. Zelfs de werkelijke eigenaar mag het bezit niet zomaar (met geweld) afnemen, al is dat bezit ten onrechte<sup>392</sup>.

In bovenvermelde definitie wordt ook de nadruk gelegd op een **goede huisvader**. Een goede huisvader is een fictief gecreëerd persoon, waarmee het gedrag van het desbetreffend individu (*in casu* de huurder) vergeleken wordt. Heeft die persoon voldoende inspanningen geleverd om de verbintenis na te komen, zoals een goede huisvader in dezelfde omstandigheden zou doen? Een goede huisvader handelt zoals een redelijk of normaal zorgvuldig persoon<sup>393</sup>. Wanneer de huurder zijn gedragingen niet conform zijn met wat we van een goede huisvader mogen verwachten volstaat de lichtste fout om aansprakelijk te zijn. De beoordeling om te kunnen spreken van het gedrag van een goede huisvader gebeurt onafhankelijk van de subjectieve omstandigheden zoals vermoeidheid, ziekte of de persoonlijke toestand. Het gedrag van een goede huisvader kan men dus omschrijven als een middelenverbintenis. Men belooft niet het bereiken van een specifiek resultaat (*in casu* dat de huurder geen ongeval zal hebben), maar wel dat de huurder zich zal gedragen zoals een *goede huurder*, ook na een ongeval. Als er eventueel schade is aan het gehuurde voertuig, komt dit niet ten laste van de huurder indien hij handelde zoals de goede huurder zou gehandeld hebben. Dit is bijvoorbeeld het geval als de brandstofwijzer niet werkt en de huurder dit niet kon opmerken vooraleer hij zonder brandstof viel. Indien van hem verwacht kon worden dat hij een en ander wel hoorde op te merken, zoals een goede huisvader na 500 kilometer zou moeten merken dat de brandstofwijzer nooit wijzigde, is het uiteraard weer een ander verhaal.

#### 2.4.2.3. *Professionelen/particulieren*

Wanneer een gebruiker een reservering maakt voor een bepaald voertuig, wordt zijn profiel automatisch omgeschakeld naar een zogenaamd potentieel bestuurdersprofiel. De bestuurder moet dan zijn rijbewijs en rijbewijsnummer voorleggen en de datum van aangifte invoeren. Verder doet hij een

<sup>390</sup> Het volledig uitgeschreven interview is niet opgenomen in dit dossier, wegens confidentialiteit, zie Bijlage 4.

<sup>391</sup> Art. 2228 BW; R. DE CORTE en B. DE GROOTE, *Handboek Civiel Recht – Herziene editie*, Brussel, Larcier, 2011, p. 542.

<sup>392</sup> R. DE CORTE en B. DE GROOTE, *Handboek Civiel Recht – Herziene editie*, Brussel, Larcier, 2011, 542.

<sup>393</sup> R. DE CORTE en B. DE GROOTE, *Handboek Civiel Recht – Herziene editie*, Brussel, Larcier, 2011, 635.

verklaring op eer dat hij geen auto-ongeluk met lichamelijke schade heeft veroorzaakt of zijn rijbewijs werd ingetrokken gedurende de afgelopen 5 jaar. Hij mag ook niet te maken hebben gehad met een intrekking of weigering van verzekering of een veroordeling opgelopen hebben wegens intoxicatie of dronkenschap gedurende diezelfde termijn. Overigens verklaart men dat men niet ongeschikt is te rijden wegens medische redenen<sup>394</sup>. Hieruit kunnen we afleiden dat CarAmigo strengere vereisten oplegt aan haar gebruikers dan Drivy. In het interview met L. BAEKE, medeoprichter van CarAmigo, werd duidelijk dat deze verklaring er uitdrukkelijk kwam in functie van de bijkomende verzekering. Mocht die verklaring bijvoorbeeld onwaar zijn, zou de verzekering eventuele schadegevallen niet dekken<sup>395</sup>.

Wanneer een gebruiker een voertuig wil delen, wordt zijn profiel uitgebreid naar een eigenaarsprofiel. Daarbij komt er een extra sectie voor het voertuig. Bij de uitbreiding naar een eigenaarsprofiel zijn geen bijkomende administratieve handelingen vereist. De eerder opgegeven gegevens volstaan. Bij de extra sectie voor het voertuig zelf moeten wel een aantal bijkomende gegevens ingevoerd of opgeladen worden. Zo voert de verhuurder dan het merk, type en ouderdom van het voertuig in. Daarbij voert hij een aantal gegevens van het inschrijvingsbewijs, de datum van de technische controle, het nummer van de verzekeringspolis en de verzekeringsmaatschappij en de gewenste deelnamekosten in. Dit is het bedrag die de verhuurder wenst te ontvangen. Het omvat zowel een vast als een variabel gedeelte. Daarbij moet hij ook nog een aantal foto's en kopieën opladen zoals een foto van elke zijde van het voertuig en een kopie van het laatste keuringsbewijs en het verzekeringsattest<sup>396</sup>. Op de website wordt duidelijk weergegeven dat bedrijven of rechtspersonen hun voertuig ook te huur kunnen aanbieden<sup>397</sup>.

#### 2.4.2.4. Fiscale ruling

Anders dan bij Drivy (30 dagen) kan het voertuig verhuurd worden voor een periode tot 60 dagen. Daarnaast kan je niet bepalen welke uren het voertuig beschikbaar is, maar kan je enkel de beschikbare dagen aangeven. Volgens het bedrijf past het, zelfs bij verhuur van 60 dagen, nog altijd binnen de *sharing economy* aangezien het nog steeds om particulier verhuur gaat en er geen winstoogmerk achter de huurovereenkomst schuilt. Wij staan hier kritisch tegenover aangezien wij verhuur op (middel)lange termijn expliciet uitsloten. Dit betekent niet dat het bedrijf verhuur tot 60 dagen aanmoedigt. CarAmigo is volgens hen nog altijd gericht op een duurzamere mobiliteit: een lager voertuiggebruik, minder voertuigen op de baan en ter compensatie het efficiënter inzetten van wagens.

L. B. (Medeoprichter CarAmigo): *“Onze filosofie is dat men maar een wagen nodig heeft voor korte of middellange termijn en die dus gaat huren. Iemand die maand na maand een wagen gaat huren om veel te gaan gebruiken, staat dwars op ons idee om het autogebruik te verminderen en zo op een slimme manier aan mobiliteit te doen.”*<sup>398</sup>

<sup>394</sup> Art. 3.5.2 Algemene Gebruikersvoorwaarden van de Website [www.caramigo.co](http://www.caramigo.co).

<sup>395</sup> Het volledig uitgeschreven interview is niet opgenomen in dit dossier, wegens confidentialiteit, zie Bijlage 4.

<sup>396</sup> Art. 3.3.2 Algemene Gebruikersvoorwaarden van de Website [www.caramigo.co](http://www.caramigo.co).

<sup>397</sup> X, “Aanmaken van een ledenprofiel: professioneel bedrijf”, *CarAmigo*, geraadpleegd op 12 december 2016, van <http://nl.support.caramigo.be/support/solutions/articles/6000134587-aanmaken-van-een-ledenprofiel-professioneel-bedrijf>.

<sup>398</sup> Het volledig uitgeschreven interview is niet opgenomen in dit dossier, wegens confidentialiteit, zie Bijlage 4.

Dat een verhuurovereenkomst tot 60 dagen wordt toegestaan heeft onzes inziens te maken met de **fiscale ruling** dat het bedrijf heeft afgesloten met de FOD Financiën. Daarin werd afgesproken dat de gebruikers van de *ruling* kunnen genieten zolang de voertuigen voor maximaal 60 dagen verhuurd worden, de gebruikers slechts één voertuig verhuren en de verhuurinkomsten niet meer dan 2.400 EUR per jaar bedragen. Wanneer aan deze voorwaarden voldaan is, worden de inkomsten uit deze huurovereenkomst aanzien als een roerend inkomen, belast aan 27%<sup>399</sup> (2017: 30%<sup>400</sup>). CarAmigo is een pionier op dit vlak. Het is binnen haar domein het eerste bedrijf in Vlaanderen dat een duidelijk fiscaal kader voor haar gebruikers heeft kunnen bekomen. In principe is deze *ruling* 5 jaar geldig. Een *ruling* geldt overigens enkel tussen de aanvrager en de FOD Financiën. Derden kunnen, zelf in soortgelijke situaties, niet genieten van deze overeenkomst. Omtrent het fiscaal aspect beperken wij ons hier tot bovenstaande. Verder in dit onderzoek wordt het fiscaal luik, mits een terugkerende vermelding naar deze fiscale *ruling*, uitbundiger besproken.

#### 2.4.2.5. Tussenpersoon

CarAmigo wil, net als Drivy, aanzien worden als een **tussenpersoon** in de overeenkomst tussen de huurder en de verhuurder. Sharonomy bepaalt concreet dat ze geen partij is bij de huurovereenkomst. Haar rol is beperkt tot het in contact brengen van huurders en verhuurders<sup>401</sup>.

**Artikel 3.1:** “[...] Sharonomy is geen deelnemende partij bij transacties tussen de Eigenaar en de Bestuurder. Een Overeenkomst betreffende het Autodelen die de plichten van de betrokken partijen definieert wordt rechtstreeks gesloten tussen de Eigenaar en de Bestuurder. [...]”

#### 2.4.2.6. Prijs

De verhuurder bepaalt, net zoals bij Drivy, zelf zijn verhuurprijs. Wanneer een voertuig ingeschreven wordt, kiest de verhuurder zijn prijs per dag (dit is automatisch inclusief 100 km), de vaste prijs en de variabele prijs per extra kilometer. CarAmigo raadt aan om korting te geven vanaf de zevende dag en nog eens vanaf de 30<sup>ste</sup> dag. Minimumprijzen zijn er niet.

De verhuurder ontvangt uiteindelijk 65% à 70% van de weergegeven huurprijs. Het overige gedeelte wordt gebruikt om de werkingskosten, pechbijstand en de verzekeringskosten te dekken. CarAmigo is dus iets duurder dan haar concurrent Drivy. Op haar website is een *inkomstensimulator*<sup>402</sup> voorzien waarbij verhuurders hun mogelijke inkomsten kunnen berekenen. Zo kunnen ze eenvoudig hun huurprijs bepalen. *Exempli gratia* wordt als adviesprijs van een Audi A1, met bouwjaar 2015 en een 1.6 TDi motorisatie, 31 EUR per dag aangeraden.

<sup>399</sup> X, “Te respecteren criteria”, *CarAmigo*, geraadpleegd op 12 december 2016, van <http://nl.support.caramigo.be/support/solutions/articles/6000115052-te-respecteren-criteria>.

<sup>400</sup> X., “Roerende voorheffing naar 30%, ook voor u?”, *Tips & Advies* 2016, geraadpleegd op 11 januari 2017, van [http://ondernemingsdatabank.indicator.be/belastingen\\_\\_\\_roerende\\_voorheffing/roerende\\_voorheffing\\_naar\\_30\\_\\_\\_ook\\_voor\\_u/VLT\\_APAAR\\_EU25060801/?source=rss](http://ondernemingsdatabank.indicator.be/belastingen___roerende_voorheffing/roerende_voorheffing_naar_30___ook_voor_u/VLT_APAAR_EU25060801/?source=rss).

<sup>401</sup> Art. 3.1 Algemene Gebruikersvoorwaarden van de website [www.caramigo.co](http://www.caramigo.co).

<sup>402</sup> [www.caramigo.be/nl](http://www.caramigo.be/nl).

**Figuur 9. Inkomsten simulator (CarAmigo)**

Het valt op dat bij autodeelplatformen, zoals CarAmigo en Drivy, verhuurders in principe winst mogen maken bij het verhuren van hun wagen. De opbrengsten mogen op jaarbasis echter niet boven de (fiscale *ruling*-)grens van 2.400 EUR komen. Wanneer dit wel het geval is, zal dit inkomen niet meer onder de roerende inkomsten vallen en zal een statuut als zelfstandige zich opdringen. Onder andere in het fiscaal luik van dit onderzoek wordt bovenstaande uitbundiger besproken.

#### 2.4.2.7. Identificatie

De identificatie van de gebruikers en hun voertuig verloopt **strenger** dan bij Drivy. Leden moeten een kopie van hun identiteitskaart en duidelijke frontale foto's van zichzelf opladen. De huurder moet daarnaast een kopie van zijn rijbewijs opladen, geen auto-ongeluk gehad hebben in de voorbije 5 jaar en mag er geen intrekking of weigering van verzekering gebeurd zijn de afgelopen 5 jaar. Het identificeren van de huurder is inderdaad geen overbodige luxe. Het aantal autodiefstallen bij autoverhuurmaatschappijen neemt immers steeds grotere proporties aan<sup>403</sup>. In Nederland neemt men om die reden zelfs een vingerafdruk af van de klant<sup>404</sup>. In tegenstelling tot CarAmigo voert Drivy bijvoorbeeld geen identiteitscontrole uit, toch wel een sterk hekelpunt ten aanzien van hun diensten (terwijl zij wel aangeven de identificatie te kunnen eisen van verhuurders die meer dan 500 EUR opbrengsten hebben via hun platform). Wij raden verhuurders van die dienst dan ook ten stelligste aan om aldus op zijn minst zelf een kopij te vragen van het identiteitsbewijs van de huurder.

Ook de identificatie van het voertuig verloopt strenger. CarAmigo vraagt o.a. het merk, het type, de leeftijd, een kopie van het inschrijvingsbewijs, de datum van de technische controle, het nummer van de verzekeringspolis en de beschikbare dagen. Op deze manier kan er minder gefraudeerd worden. Het voertuig moet bovendien in perfecte staat verkeren, volkomen veilig zijn en geen schade-sporen bezitten. Bij voorkeur wordt het voertuig afgeleverd met een volle brandstoftank.

<sup>403</sup> *Vr. en Antw.* Kamer 2008-09, 10 november 2008 (vr. nr. 434 P. LOGGE).

<sup>404</sup> Zie voor een nieuwsartikel terzake: X, "Vingerafdrukken voor huurauto in Nederland", *Het Laatste Nieuws* 2008, geraadpleegd op 8 december 2016, van [www.hln.be/hln/nl/927/Auto/article/detail/417614/2008/09/16/Vingerafdruk-voor-huurauto-in-Nederland.dhtml](http://www.hln.be/hln/nl/927/Auto/article/detail/417614/2008/09/16/Vingerafdruk-voor-huurauto-in-Nederland.dhtml); zie ook: *Vr. en Antw.* Kamer 2008-09, 10 november 2008 (vr. nr. 434 P. LOGGE).



#### 2.4.2.8. Annulatie

Bij annulatie van meer dan 24 uur voor de aanvang, verloopt dit zonder kosten of boete. Annuleert de huurder binnen een termijn van 24 uur voor de aanvang, dan is hij de bijstandspremie en de reserveratievergoeding van de eerste dag verschuldigd. De verhuurder ontvangt een kwart van de huur die verschuldigd zou geweest zijn bij de eerste dag autodelen<sup>405</sup>.

#### 2.4.2.9. Verzekeringen

Wanneer voertuigen op het platform geregistreerd zijn, worden zij verzekerd indien aan een aantal **voorwaarden** voldaan is: (i) de wagen moet ingeschreven zijn in België, (ii) de wagen moet verzekerd zijn door een verzekeringsmaatschappij erkend door de Belgische regulator, (iii) de wagen moet een geldige technische controle ondergaan hebben en (iv) een vermogen hebben van minder dan 150 Kw. Verder worden een aantal luxe-automerken uitgesloten<sup>406</sup>. Daarnaast moet ook een overeenkomst voor autodelen ondertekend worden.

De verzekeraar is NV L'Ardenne Prévoyante en de verzekeringsgarantie houdt drie verzekeringen in: (i) een BA-verzekering, (ii) een rechtsbijstandverzekering en (iii) een omniumverzekering<sup>408</sup>. Het maximumbedrag dat de verzekering dekt is 30.000 EUR. De franchise bedraagt maximaal 500 EUR. De volgende schadegevallen worden niet gedekt: schade aan de banden, schade aan verschillende elementen van het voertuig die geen deel uitmaakten van het voertuig op het moment van ongeval, schade aan de carrosseriebodem en schade aan de ruiten<sup>409</sup>.

Bij de intekening op het platform **verklaren** de gebruikers op eer dat ze de afgelopen 5 jaar geen auto-ongeluk met letsels hebben veroorzaakt en dat hun rijbewijs niet werd ingetrokken. Daarbij verklaart men overigens ook dat men niet medisch ongeschikt is om te rijden en dat men de voorbije 5 jaar geen veroordelingen heeft gehad wegens intoxicatie of dronkenschap. In geval van betwisting van de geloofwaardigheid van deze verklaringen op eer, ligt de bewijslast bij de verzekeraar<sup>410</sup>.

*J. M. (Coördinator Autodelen): "Er zijn een aantal platformen zoals CarAmigo die beweren dat ze een goede oplossing hebben en dat zal ook zo zijn. Alleen is dat juridisch gezien nog niet volledig sluitend." <sup>407</sup>*

*L. B. (Medeoprichter CarAmigo): "Wij vragen altijd een kopie van het rijbewijs. Er zijn ook een aantal criteria waar ze moeten aan voldoen. Bij elke verhuur weten zij (de verzekeraar, red.) wie de chauffeur is en hebben zij criteria opgelegd." <sup>408</sup>*

#### 2.4.2.10. Verhuurcontract

CarAmigo stelt een contract voor autodelen ter beschikking, maar laat haar diensten niet afhangen van het gebruik ervan en dat in tegenstelling tot Drivy. Het is duidelijk dat ze haar eigen contract

<sup>405</sup> Art. 3.9 Algemene Gebruikersvoorwaarden van de Website [www.caramigo.co](http://www.caramigo.co).

<sup>406</sup> Zo worden de merken AC, Alpine, Aston Martin, Bentley, Bugatti, Corvette, De Tomaso, Ferrari, Lamborghini, Ligier, Lotus, Maserati, McLaren, Pegaso, PGO, Pininfarina, Porsche, Rolls Royce, TVR, Tesla en Zagato specifiek uitgesloten.

<sup>407</sup> Het volledig uitgeschreven interview is niet opgenomen in dit dossier, wegens confidentialiteit, zie Bijlage 4.

<sup>408</sup> Het volgende wordt gedekt door de omniumverzekering: schade aan het voertuig door verkeersongeluk, brand, diefstal of poging tot diefstal met uitzondering van misbruik of onrechtmatige toe-eigening door de bestuurder, krachten van de natuur, natuurrampen en aanrijden van dieren; Art. 5.2.1 Algemene Gebruikersvoorwaarden van de Website [www.caramigo.co](http://www.caramigo.co).

<sup>409</sup> Art. 5.2.1 Algemene Gebruikersvoorwaarden van de Website [www.caramigo.co](http://www.caramigo.co).

niet aan de gebruikers wil opdringen. Het heeft enkel als doel het autodelen vlotter te laten verlopen. Gebruikers mogen gebruik maken van het contract, maar kunnen ook gewoon zelf een overeenkomst opstellen.

#### 2.4.2.11. Pechverhelping

In geval van panne moet de huurder onmiddellijk de pechbijstandsdienst verwittigen. Daarbij verwittigt hij ook Sharonomy en de verhuurder via e-mail. De pechverhelping wordt geleverd door Touring wegehulp. **Pechverhelping** zit inbegrepen in de verhuurprijs. In de volgende gevallen wordt pechverhelping aangeboden: bijstand na een ongeval, technische panne, lekke band, gebruik van foutieve brandstof of verlies van sleutels. Daarbij wordt het voertuig weggesleept naar een locatie, gekozen door de eigenaar en wordt, wanneer onmiddellijke herstelling niet mogelijk lijkt, een vervangingsvoertuig ter beschikking gesteld voor maximum 5 dagen<sup>411</sup>.

#### 2.4.3. Juridische kwalificatie van de overeenkomst

Zoals eerder bij Drivy besproken, heeft de overeenkomst tussen het platform en de gebruiker de vorm van **aannemingsovereenkomst**. Voor een uitgebreidere bespreking van de aannemingsovereenkomst verwijzen wij graag terug naar het de bespreking van Drivy.

De overeenkomst die tussen gebruikers onderling afgesloten wordt, heeft de vorm van een huurovereenkomst. Hierbij is de wetgeving<sup>412</sup> rond gemene huur van toepassing. Voor een uitgebreide bespreking van de huurovereenkomst, verwijzen wij eveneens graag terug naar het hoofdstuk van Drivy.

#### 2.4.4. Enkele praktische vragen

*Waarin verschillen Drivy en CarAmigo?*

Drivy en CarAmigo vertonen vele gelijkenissen met elkaar. Toch verschillen ze op een aantal vlakken *qua* dienstverlening. Zo bieden beide bedrijven een sterk arsenaal aan verzekeringen aan: een BA-motorrijtuigen verzekering, een omniumverzekering en een rechtsbijstandverzekering. Bij Drivy geniet de gebruiker bovendien ook nog van de bestuurdersverzekering. Zo is bij een ongeval de bestuurder ook voor zijn eigen lichamelijke schade verzekerd wanneer hij aansprakelijk gesteld wordt. CarAmigo heeft deze bijkomende verzekering niet. Daarentegen heeft CarAmigo wel een *ruling* kunnen bekomen met de FOD Financiën, waardoor er een duidelijk fiscaal kader gecreëerd werd voor haar gebruikers. Zo weten gebruikers duidelijk wanneer ze hun verhuurinkomsten kunnen aangeven als roerend inkomen en vanaf welk bedrag (2.400 EUR) dit eventueel aanzien kan worden als een beroepsinkomst. Bij Drivy heerst een grote fiscale onduidelijkheid. De fiscale regeling is bij haar dan ook niet altijd even duidelijk en rechtlijnig. Echter verwijst Drivy in haar Alg.Voorw. wel naar de *ruling* van CarAmigo, doch is het niet van toepassing op haar gebruikers.

---

<sup>410</sup> Art. 870 Ger.W.

<sup>411</sup> Art. 5.1.1 Algemene Gebruikersvoorwaarden van de Website [www.caramigo.co](http://www.caramigo.co)

<sup>412</sup> Art. 1708 e.v. BW.

*Mag ik mijn bedrijfswagen verhuren via het platform?*

Hiervoor kijk je best eens in de *car policy* (bedrijfswagensbeleid) die je werkgever heeft opgesteld. In sommige eerder uitzonderlijke gevallen is dit toegelaten. In de meeste gevallen wordt het verhuren van een bedrijfswagen verboden.

#### 2.4.5. Conclusie

CarAmigo kan gezien worden als een betrouwbaarder initiatief, zeker in vergelijking met Drivy. De ingehouden commissie ligt dan misschien wel iets hoger, maar men valt wel meteen onder de dekking van de bijhorende verzekering (en dit zonder afbreuk te doen aan het recht om een eigen huurovereenkomst te gebruiken).

CarAmigo heeft bovendien een fiscale *ruling* weten te bekomen waardoor er op fiscaal vlak, althans tot een hoogte van 2.400 EUR, duidelijkheid is omtrent de aangifte van de inkomsten. Zie voor een verdere bespreking ook het fiscaal luik in deze bachelorproef (3. *Fiscale regelgeving en de Programmawet van 1 juli 2016*).

### 2.5. *Het (gratis) uitlenen van een wagen*

Iedereen heeft al eens zijn of haar wagen uitgeleend aan zijn of haar echtgenoot<sup>413</sup>, familie, vrienden of zelfs aan zijn buurman of -vrouw. Men krabt zich best eens goed achter de oren want aan het uitlenen van een wagen zijn ook risico's verbonden. Denk bijvoorbeeld aan een schadegeval of verkeersovertreding: wie zal uiteindelijk (moeten) opdraaien voor de kosten? Op basis van de geldende wetgeving zetten wij de voornaamste risico's voor u even op een rij.

#### 2.5.1 Wetgevend kader

In de wet wordt lenen ook wel '**bruikleen**' genoemd. Hier zijn de artikelen 1874 tot 1914 van het Burgerlijk Wetboek van toepassing. Bruikleen kan daarbij omschreven worden als zijnde een (benoemde) overeenkomst waarbij een persoon aan een ander het tijdelijke en kosteloze gebruik van een zaak afstaat<sup>414</sup> en dit onder de verplichting om de zaak **in natura terug te geven** na het gebruik of op een overeengekomen tijdstip<sup>415</sup>. Het gaat daarbij om een eenzijdige<sup>416</sup> en zakelijke<sup>417</sup> overeenkomst om niet<sup>418</sup>. Bovendien heeft de overeenkomst geen karakter *intuitu personae* (het gaat niet om een persoonsgebonden overeenkomst), tenzij uitdrukkelijk anders overeengekomen. Ook wanneer een eigenaar van een wagen een persoon vraagt om Bob te zijn zal, in de zin van bruikleen, de bestuurder als bewaker van de auto aanzien worden<sup>419</sup>.

Ten gevolge van de bruikleen krijgen zowel ontlener als uitlener wederzijdse **verplichtingen** ten opzichte van elkaar. Zo zal de **ontlener** (*i*) de zaak als een goede huisvader moeten bewaren en on-

---

<sup>413</sup> Zie hieromtrent: G. VAN DESSEL, "Uitsluiting van de vergoeding van materiële schade: het lot van de echtgenoot", *Verzekeringsnieuws* 2012, afl. 3, p. 1-3.

<sup>414</sup> Om het tijdelijk recht van een zaak af te staan moet je uiteraard ook over het beschikkingsrecht van deze zaak beschikken. Indien het gaat om een bedrijfswagen is dit niet altijd toegestaan.

<sup>415</sup> Art. 1875 BW ; A.L. VERBEKE, *Bijzondere overeenkomsten in kort bestek*, Antwerpen, Intersentia, 2013, p. 205.

<sup>416</sup> Van zodra de zaak wordt afgegeven, rusten er op de uitlener enkel nog accidentele verplichtingen.

<sup>417</sup> De overeenkomst komt tot stand door de loutere afgifte van de zaak.

<sup>418</sup> Art. 1876 BW.

<sup>419</sup> Rb. Brussel 4 maart 2005, *Res Jur.Imm.* 2005, afl2, p. 167.

derhouden (waarbij normale onderhoudskosten ter zijner laste zijn<sup>420</sup>), (ii) hij zal de zaak in natura moeten teruggeven<sup>421</sup> op het overeengekomen tijdstip of wanneer de zaak gediend heeft voor het gebruik waarvoor het was voorzien<sup>422</sup> en zal (iii) de ontlener aansprakelijk zijn voor de schade ingevolge de lichtste fout<sup>423</sup>. Enkel indien de uitlener zijn zaak dringend en onvoorzien nodig heeft, kan hij via de rechter de ontlener verplichten om het goed vroeger terug te geven<sup>424</sup>. De ontlener mag dan weer het voertuig gebruiken volgens de bestemming zoals volgt uit de overeenkomst<sup>425</sup>. In hoofde van de uitlener bestaan er geen principiële verplichtingen (het gaat immers om een eenzijdig contract), alhoewel de uitlener wel tot bepaalde vergoedingsverplichtingen kan aangezet worden (denk bijvoorbeeld aan de terugbetaling van buitengewone uitgaven tot behoud van de zaak<sup>426</sup>).

Samengevat heeft de **uitlener** de volgende verplichtingen<sup>427</sup>: (i) wachten om de geleende zaak terug te vorderen tot de overeengekomen tijd verstreken is of tot de zaak diende waarvoor ze werd uitgeleend<sup>428</sup>, (ii) de kosten vergoeden die de ontlener dringend en voor het behoud van de geleende zaak diende te verrichten (zonder dat hij de uitlener hiervan in kennis kon stellen)<sup>429</sup>, de schade vergoeden die de ontlener heeft opgelopen ten gevolge van de gebreken van de geleende zaak, indien de uitlener die gebreken kende en de ontlener niet op de hoogte heeft gebracht (zie verder)<sup>430</sup>. *In casu* kan daar nog een derde verplichting aan toegevoegd worden: (iii) de auto moet over de nodige technische goedkeuringen en verzekeringen beschikken. Rechtspraak oordeelde inderdaad dat het aan de eigenaar is om de nodige stappen te ondernemen aangezien het zijn voertuig is die in het verkeer wordt gebracht<sup>431</sup>.

Wat indien de partijen **geen tijdsduur** bepalen? Dan kan de uitlener in theorie de dadelijke teruggave vorderen. Echter is dit recht onderworpen aan een toetsing van de rechter die daarbij een uitsel aan de ontlener kan toekennen<sup>432</sup>. Wat indien de partijen een **onbepaalde tijdsduur** afspreken<sup>433</sup>? In dat geval is er inderdaad geen tijd voorzien en kan de uitlener niet dadelijk terugvorderen. Het is de rechter die een oordeel velt over de feitelijke termijn, rekening houdende met de toepasselijke omstandigheden<sup>434</sup>.

---

<sup>420</sup> Art. 1886 BW. *In casu* kan het bijvoorbeeld gaan om reinigings- en brandstofkosten; de buitengewone uitgaven zijn ten laste van de uitlener conform art. 1890 BW.

<sup>421</sup> In de staat waarin de ontlener het ontving met inachtneming van schade te wijten aan normaal gebruik conform art. 1884 BW.

<sup>422</sup> Art. 188BW (zijnde een resultaatsverbintenis).

<sup>423</sup> Art. 1880 en 1882BW; R. DE CORTE en B. DE GROOTE, *Handboek Civiel Recht – Herziene editie*, Brussel, Larcier, 2011, p. 696-698.

<sup>424</sup> Art. 1889 BW en Rb. Doornik (3e k.) 11 december 2001, *T.Agr.R.* 2002, afl. 1, 45 en *T.Not.* 2002, afl. 12, 746, “de uitlener kan de bruiklening niet alleen opzeggen, indien hij zijn zaak dringend en onvoorzien nodig heeft (art. 1889 BW)”.

<sup>425</sup> Art. 1880 BW; R. DE CORTE en B. DE GROOTE, *Handboek Civiel Recht – Herziene editie*, Brussel, Larcier, 2011, p. 696-698.

<sup>426</sup> Art. 1875 BW; A.L. VERBEKE, *Bijzondere overeenkomsten in kort bestek*, Antwerpen, Intersentia, 2013, p. 205-212.

<sup>427</sup> R. DE CORTE en B. DE GROOTE, *Handboek Civiel Recht – Herziene editie*, Brussel, Larcier, 2011, p. 696-698.

<sup>428</sup> Art. 1888 BW; behoudens wanneer de uitlener de zaak dringend en onvoorzien nodig heeft conform art. 1889 BW.

<sup>429</sup> Art. 1890 BW.

<sup>430</sup> Art. 1891 BW.

<sup>431</sup> Cass. 26 november 2004, P.05.0055.F., “het aan hem stond, in zijn hoedanigheid van eigenaar van het voertuig, om zich ervan te vergewissen dat dit geldig verzekerd was en ingeschreven werd”.

<sup>432</sup> Art. 1900 BW.

<sup>433</sup> Bijvoorbeeld het uitlenen van een wagen tot de lener geld genoeg heeft om een nieuwe wagen te kopen.

<sup>434</sup> Art. 1901 BW; R. DE CORTE en B. DE GROOTE, *Handboek Civiel Recht – Herziene editie*, Brussel, Larcier, 2011, p. 696-698.

## 2.5.2. Risico's

### 2.5.2.1. Ongeval en aansprakelijkheid

*Veroorzaakt door de bestuurder van de uitgeleende wagen*

Zoals eerder ter sprake gebracht heeft de ontlener de plicht om als een **goede huisvader** te zorgen voor de bewaring en het behoud van de geleende zaak. Hij moet de zaak dan ook in natura teruggeven en dit in de staat zoals hij het ontving (schade van normaal gebruik buiten beschouwing gelaten). Deze dubbele plicht, zijnde de **zorg- en teruggaveplicht**, kan bij een schadegeval in het gedrang komen.

Waar de verplichte BA-autoverzekering de **schade** aan de andere partijen zal dekken (gaande van materiële en lichamelijke schade tot zelfs inkomstenverlies en arbeidsongeschiktheid), zal het niet tot vergoeding van de schade aan de wagen en de bestuurder overgaan. Enkel een **omniumverzekering** en een **bestuurdersverzekering** zullen deze vormen van schade vergoeden<sup>435</sup>. Beschikt u niet over een omniumverzekering, dan zal u de schade aan uw wagen van de ontlener moeten **terugvorderen**.

Het belang van de verplichte **BA-autoverzekering** mag hoe dan ook niet onderschat worden, ook als ontlener. Bij een schadegeval zal de WAM-verzekeraar immers een regresvordering uitoefenen ten aanzien van de eigenaar voor de aan de benadeelden betaalde schadevergoeding. Het Hof van Cassatie oordeelde daarbij wel dat de eigenaar van het voertuig het recht heeft om die schadevergoeding terug te vorderen van de bestuurder, aangezien zonder zijn fout de eigenaar geen schade opgelopen zou hebben<sup>436</sup>.

A. MEULEMAN haalt in ons interview de problematiek van de **verzekeringen** uitdrukkelijk aan. Hij pleit ervoor om de verzekering aan de gebruiker te koppelen en niet aan de wagen zelf. Op die manier kunnen er al heel wat problemen vermeden worden. Ook P.-J. DE KONING bevestigt dit. Hij haalt aan dat bezit steeds minder en minder belangrijk wordt, terwijl gebruik in toenemende mate de markt bepaalt. Ook hij pleit in het bijzonder voor een verzekeringswezen waarbij de gebruiker zich persoonlijk kan verzekeren, zonder dat dit aan een specifiek voertuig gekoppeld wordt.

*A. M. (Taxistop): "In België wordt het systeem in verband met de autoverzekering gekoppeld aan een gebruiker en niet aan de wagen."*<sup>437</sup>

*P.-J. D.K. (BV-OECO): "Nu wat is het met de deeleconomie: het bezit verandert eigenlijk naar gebruik. We zouden moeten durven zeggen van «kijk we gaan niet meer de auto verzekeren, maar we gaan de persoon verzekeren»."*<sup>438</sup>

Alsook op te merken valt dat ook de uitlener zowel burgerrechtelijk<sup>439</sup> als zelfs strafrechtelijk **aansprakelijk**<sup>440</sup> gesteld kan worden bij een fout van de bestuurder-ontlener. Het gaat in feite om een geval van buitencontractuele aansprakelijkheid met de daarbij horende fout ("*pas de responsabilité sans faute*") waarbij de lichtste fout kan volstaan om de aansprakelijkheid teweeg te brengen

<sup>435</sup> "Uw auto uitlenen: ja, maar niet zomaar! Controleer uw verzekeringen", *Touring verzekeringen*, geraadpleegd op 1 november 2016, van <https://emag.touring-verzekeringen.be/auto/2013/december/auto-uitlenen.html>.

<sup>436</sup> Gent 24 december 1998, *RW* 1999-2000, 776, noot B. WEYTS.

<sup>437</sup> Het volledig uitgeschreven interview is niet opgenomen in dit dossier, wegens confidentialiteit, zie Bijlage 4.

<sup>438</sup> Het volledig uitgeschreven interview is niet opgenomen in dit dossier, wegens confidentialiteit, zie Bijlage 4.

<sup>439</sup> Art. 1382 e.v. BW.

<sup>440</sup> Art. 418-422 Sw.

(“*chaque faute entraîne la responsabilité*”)<sup>441</sup>. Zo kan men bijvoorbeeld ook aansprakelijk gesteld worden voor de fout van de bestuurder indien er door de uitlener aan deze fout werd bijgedragen. Volgens de *conditio sine qua non-theorie* zal de fout dan een noodzakelijke voorwaarde moeten zijn voor de schade en zal de schade aldus het gevolg moeten zijn van die fout. Ook volgens de *equivalentietheorie*<sup>442</sup> zal tussen de noodzakelijke fouten, zonder dewelke aldus geen schade zou kunnen ontstaan, geen keuze gemaakt worden: allen zijn zij evenredig de oorzaak van de schade<sup>443</sup>. Ook strafrechtelijk kan geoordeeld worden dat men zo onopzettelijk de dood of de verwonding van een derde heeft veroorzaakt conform artikelen 418-422 Strafwetboek.

Hoe dan ook zal het feitelijk uitlenen van de auto dus een **fout** moeten uitmaken, wat slechts uitzonderlijk het geval zal zijn. Daarbij kan onder andere gedacht worden aan het uitlenen van de auto aan een bestuurder waarvan men wist of hoorde te weten dat hij de wagen niet kon besturen (medisch ongeschikt, geen rijbewijs, dronken,...). Een en ander werd eind 2016 nogmaals geconfirmeerd door de politierechtbank van Halle<sup>444</sup>. *In casu* werd de wagen uitgeleend aan een bestuurder die klaarblijkelijk dronken was (1,42 promille alcohol in het bloed) en die niet over een geldig rijbewijs beschikte (hij bezat wel een tijdelijk rijbewijs).

De bestuurder reed meer dan 40 km/u te snel en verongelukte, waarbij één van de passagiers overleed. Niet alleen de bestuurder werd veroordeeld, maar ook degene die de wagen aan de bestuurder toevertrouwde werd strafrechtelijk aansprakelijk gesteld. De uitlener werd door de rechter veroordeeld tot een celstraf van 1 jaar met uitstel, 6.000 EUR boete en 1 jaar rijverbod.

*K. S. (Politierechter Leuven):  
“Puur juridisch kan inderdaad geoordeeld worden dat iemand door een gebrek aan voorzorg de onopzettelijke dood van een slachtoffer heeft veroorzaakt. Maar het is aan de rechter om die inschatting te maken.”<sup>445</sup>*

Wat in bovenstaand geval niet werd aangehaald, maar zeker ook bemerkenswaardig is, zijn de gevolgen op **verzekeringstechnisch** vlak. Als immers wordt aangenomen dat de bestuurder<sup>446</sup> dronken was, dan kan de verzekeringsmaatschappij die tot uitbetaling overging zijn regresrecht tegenover de schadeverwekker uitvoeren<sup>447</sup>. Allereerst moet hier wel een misverstand de wereld uitgeholpen worden. In bovenstaand geval oordeelde de politierechter inderdaad dat de bestuurder dronken was, maar dat hoeft niet steeds het geval te zijn – ook niet wanneer de bestuurder zoals in bovenstaand voorbeeld 1,4 promille alcohol in het bloed had. We moeten immers een wig drijven tussen **dronkenschap** enerzijds en **intoxicatie** anderzijds. Enige verduidelijking is op zijn plaats. Volgens het Hof van Cassatie betreft dronkenschap een toestand waarbij een persoon zijn daden niet

<sup>441</sup> R. DE CORTE en B. DE GROOTE, *Handboek Civiel Recht – Herziene editie*, Brussel, Larcier, 2011, p. 631-634.

<sup>442</sup> Ook wel eens de leer van de gelijkwaardigheid der oorzaken genoemd.

<sup>443</sup> E. CLAES, M. KRUIHOF en S. GUILIAMS, *Feitelijke versus juridische causaliteit: volgt de Belgische rechtspraak werkelijk de equivalentieleer?*, onuitg. masterproef Rechten UGent, 2013-14, <http://lib.ugent.be/catalog/rug01:002163047>, 15-29.

<sup>444</sup> B. KERCKHOVEN en M. VANHINSBERG, “Celstraf + rijverbod voor uitlenen auto aan dronken chauffeur”, *Het Laatste Nieuws* 2016, geraadpleegd op 8 december 2016 van [www.hln.be/plus/nieuws/nieuws/celstraf-rijverbod-voor-uitlenen-auto-aan-dronken-chauffeur-a3025485](http://www.hln.be/plus/nieuws/nieuws/celstraf-rijverbod-voor-uitlenen-auto-aan-dronken-chauffeur-a3025485).

<sup>445</sup> B. KERCKHOVEN en M. VANHINSBERG, “Celstraf + rijverbod voor uitlenen auto aan dronken chauffeur”, *Het Laatste Nieuws* 2016, geraadpleegd op 8 december 2016 van [www.hln.be/plus/nieuws/nieuws/celstraf-rijverbod-voor-uitlenen-auto-aan-dronken-chauffeur-a3025485](http://www.hln.be/plus/nieuws/nieuws/celstraf-rijverbod-voor-uitlenen-auto-aan-dronken-chauffeur-a3025485).

<sup>446</sup> Ongeacht het feit dat de bestuurder niet de verzekeringnemer was maar louter een toevallig bestuurder. Zie daarover: art. 11, 2 wet 1 juli 1956; art. 24 KB van 14 december 1992 met betrekking tot de modelovereenkomst voor de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, *BS* 3 februari 1993 en S. HERMAN, “Regresvordering tegen de verzekerde, niet verzekeringnemer”, in *De regresvordering van de verzekeraar, tegen de verzekerde, die niet de verzekeringnemer is*, p. 136- 137, geraadpleegd op 8 december 2016, van [www.law.kuleuven.be/jura/art/13n1/sonck.pdf](http://www.law.kuleuven.be/jura/art/13n1/sonck.pdf).

<sup>447</sup> Art. 24 – 25.2 KB van 14 december 1992 met betrekking tot de modelovereenkomst voor de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, *BS* 3 februari 1993.

meer blijvend beheerst, zonder noodzakelijkerwijze het besef van zijn daden verloren te hebben<sup>448</sup>. Binnen de rechtspraak staat het ontbreken van die bestendige controle steeds centraal en wordt telkens opgemerkt dat het verlies van bewustzijn geen criterium is<sup>449</sup>. Nergens wordt inderdaad iets gerept over het alcoholgehalte in het bloed en ook de rechtspraak heeft reeds aangegeven dat dronkenschap onafhankelijk is van het bloedgehalte<sup>450</sup>, immers is de invloed van de graad van alcoholintoxicatie op de persoon niet bij iedereen gelijk<sup>451</sup>. Voorgaande ondanks het feit dat dronkenschap met **alle middelen van recht** bewezen kan worden<sup>452</sup>. In voorgaand geval werd het dronkenschap door de rechter als bewezen geacht, maar bij een regresvordering is de verzekeraar niet gebonden aan deze strafrechtelijke kwalificatie<sup>453</sup> waardoor hij ook bij het tegendeel nog steeds zelf het bestaan van het dronkenschap kan trachten te bewijzen, zelfs indien de bestuurder niet strafrechtelijk werd vervolgd<sup>454</sup>. Naast het dronkenschap zal hij ook de **causaliteit** moeten aantonen<sup>455</sup>. Dat de verzekeraar een regresrecht heeft ten aanzien van de dronken bestuurder wiens fout in causaal verband stond met het schadegeval moge duidelijk zijn. Volledigheidshalve moeten we natuurlijk ook aanhalen dat de verzekeraar *in casu* alsook een regresrecht heeft op basis van de juridisch niet bekwame bestuurder, ongeacht of deze al dan niet feitelijk bekwaam was<sup>456</sup>. De verzekeraar zal *in casu* dus een **verhaalrecht** hebben ten opzichte van zowel (i) de verzekeringnemer<sup>457</sup> als (ii) de bestuurder, of (iii) tegen ieder andere burgerrechtelijk aansprakelijke<sup>458</sup>. Deze regresvordering kan gelijktijdig worden ingesteld tegen zowel de verzekeringnemer als tegen de verzekerde<sup>459</sup>. Ten aanzien van de uitlener zal de verzekeraar moeten bewijzen dat deze wist of instemde met het feit dat de bestuurder niet had mogen rijden<sup>460</sup>.

*Veroorzaakt door een andere wagen*

Bij het uitlenen van een voertuig is er het risico dat de uitlener in een ongeval betrokken raakt, veroorzaakt door een andere wagen. De **verzekering van de andere wagen** zal de schade aan de uitge-

<sup>448</sup> Art. 35, § 1 Wegverkeerswet; Cass. 13 februari 2002, *Verkeersrecht* 2002, nr. 2002/105; Cass. 25 september 2013, *Pas.* 2013, afl. 9, 1776.

<sup>449</sup> Cass. 28 maart 1968, *Pas.* 1969, I, 361; Cass. 17 augustus 1978, *Pas.* 1978, I., 1259; recenter: Cass. 12 maart 2002, *Pas.* 2002, 412.

<sup>450</sup> Cass. 25 oktober 1965, *Pas.* 1966, I, 272.

<sup>451</sup> Rb. Gent 30 juni 2003, *T.Vred.* 2003, afl. 10, 453.

<sup>452</sup> L. VAN BESIEEN, "Dronkenschap of soortgelijke staat", in R. SIERENS en G. JOCQUÉ (eds.), *Wegverkeer Duiding 2016*, Brussel, Larcier, 2016, p. 27.

<sup>453</sup> De verzekeraar die als tussenkomen partij in de juridische onmogelijkheid verkeerde om zich in het debat over de toepassing van de strafwet te mengen, mag de mogelijkheid niet ontzegd worden om de door de strafrechter aangenomen afwezigheid van oorzakelijk verband tussen het ongeval en de afzonderlijk bestrafte alcoholintoxicatie te weerleggen voor de burgerlijke rechter. Zie: L. BREWAEYS, "Dronkenschap, oorzakelijk verband", in R. SIERENS en G. JOCQUÉ (eds.), *Wegverkeer Duiding 2016*, Brussel, Larcier, 2016, p. 994; Gent 21 oktober 1994, *RW* 1994-95, 1279; Bergen 29 juni 1993, *JLMB* 1993, 1417; Antwerpen 20 november 1991, *RGAR* 1993, nr. 12, 246.

<sup>454</sup> Luik 18 juni 1993, *De Verz.* 1995, 407, noot; L. BREWAEYS, "Dronkenschap, oorzakelijk verband", in R. SIERENS en G. JOCQUÉ (eds.), *Wegverkeer Duiding 2016*, Brussel, Larcier, 2016, p. 994.

<sup>455</sup> L. BREWAEYS, "Dronkenschap, oorzakelijk verband", in R. SIERENS en G. JOCQUÉ (eds.), *Wegverkeer Duiding 2016*, Brussel, Larcier, 2016, p. 994.

<sup>456</sup> Art. 25, 3°, b) KB van 14 december 1992 met betrekking tot de modelovereenkomst voor de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, *BS* 3 februari 1993; *In casu*, waarbij geoordeeld werd dat de WAM-verzekeraar zijn uitgaven kan verhalen op de verzekerde die met een voorlopig rijbewijs een passagier jonger dan 24 jaar vervoerde: Rb. Antwerpen (6e B k.) 9 juni 2009, *VAV* 2010, afl. 3, 199.

<sup>457</sup> Art. 25, 1° KB van 14 december 1992 met betrekking tot de modelovereenkomst voor de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, *BS* 3 februari 1993.

<sup>458</sup> Bij het eerder aangehaald vonnis was het eigenlijk de dochter van de verzekeringnemer die de wagen niet had mogen uitlenen; Art. 25, 4° KB van 14 december 1992 met betrekking tot de modelovereenkomst voor de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, *BS* 3 februari 1993.

<sup>459</sup> G. JOCQUÉ, "Excepties, niethgied en verval van recht in de aansprakelijkheidsverzekering", in C. ENGELS en P. LECOCQ (eds.), *Rechtskroniek voor de vrede- en politierechters 2006*, Brugge, die Keure, 2006, p. 204; S. VEREECKEN, E. LIEVENS en I. TUYTTENS, "Personen tegen wie het verhaalsrecht kan worden uitgeoefend", in R. SIERENS en G. JOCQUÉ (eds.), *Wegverkeer Duiding 2016*, Brussel, Larcier, 2016, p. 889.

<sup>460</sup> Zie, in een ander geval: Pol. Mechelen 2 december 2005, *CRA* 2006, p. 649.

leende wagen moeten vergoeden alsook de verzorging aan de uitlener. Indien er hier een geschil aan verbonden is dan zal de uitlener beroep moeten doen op zijn rechtsbijstandsverzekering<sup>461</sup>.

#### *Aansprakelijkheid voor gebrekkige zaken*

De vraag rest uiteraard in welke mate u als eigenaar aansprakelijk gesteld kan worden voor een ongeval ten gevolge van gebreken aan uw wagen. Artikel 1384, eerste lid BW stelt uitdrukkelijk dat men aansprakelijk is voor de zaken die men onder zijn bewaring heeft. Het gaat om een zogenaamd **vermoeden van aansprakelijkheid**. Het slachtoffer zal dan ook enkel en alleen moeten bewijzen dat de schade door een zaak werd veroorzaakt en dit ten gevolge van een gebrek van de zaak (bijvoorbeeld het loskomen van een onderdeel van de wagen)<sup>462</sup>. Dat de bewaarder van de zaak niet samenvalt met de eigenaar van de zaak moge duidelijk zijn. Hoe dan ook is het de rechter die, op grond van de feitelijke omstandigheden, oordeelt of de uitlener dan wel de ontlener aanzien moet worden als de bewaarder van de gebrekkige zaak<sup>463</sup>. Zo zal er bijvoorbeeld geen overdracht van bewaking zijn indien de bestuurder van het voertuig zijn stuur tijdelijk uit handen geeft aan een vriendin, plaatsneemt op de achterbank en in slaap dommelt<sup>464</sup>. Alsook moet opgemerkt worden dat het om een **onweerlegbaar** vermoeden gaat: de enige manier waarop de ontlener (aangenomen dat deze door de rechter als bewaarder van de gebrekkige zaak werd aangewezen) zich kan ontdoen van zijn aansprakelijkheid is dan ook door het bewijzen van een vreemde oorzaak, overmacht of fout van het slachtoffer.

Een praktisch voorbeeld hiervan is het optreden van een klapband met als oorzakelijk gevolg de aanrijding door een derde. De derde zal zich kunnen beroepen op deze buitencontractuele aansprakelijkheidsgrond en zal het gebrek aan de band moeten bewijzen (door aan te tonen dat elke andere oorzaak uitgesloten is). De bestuurder zal uiteraard proberen om zich te beroepen op **overmacht**. De verzekeraar zal trachten zijn betaalplicht te ontlopen aangezien het ongeval veroorzaakt werd door een toevallig feit, waardoor uiteindelijk het Gemeenschappelijk Waarborgfonds mogelijks tot uitbetaling moet overgaan<sup>465</sup>.

Ontloopt de eigenaar hier nu volledig de dans? Zoveel is nog niet zeker. Indien de eigenaar immers een fout beging in het onderhoud van de wagen gaat het om een **noodzakelijke voorwaarde** voor de schade. Conform de *conditio sine qua non* theorie kan hij aldus ook als aansprakelijk aanzien worden. Hij zal in dat geval en conform de *equivalentietheorie* alsook gelijkwaardig aansprakelijk gesteld kunnen worden en hij zal medeaansprakelijk zijn voor het geheel van de schade ten opzichte van het slachtoffer (uiteraard is er bij deze medeaansprakelijkheid een regresrecht)<sup>466</sup>.

---

<sup>461</sup>“Auto uitlenen 2013”, *Touring Assurance*, geraadpleegd op 1 november 2016, van <https://emag.touring-verzekeringen.be/auto/2013/december/auto-uitlenen.html#>.

<sup>462</sup> Over de al dan niet kwalificatie als gebrekkige zaak, zie: Brussel 18 april 2007, *TBBR* 2008, 33; Rb. Hasselt 5 december 2007, *VAV* 2008, afl. 3, 209; Brussel 23 maart 2004, *RGAR* 2006, afl. 2, nr. 14081; Vred. Diest 18 november 1985, *RGAR* 1986, nr. 1149; Gent 27 november 1996, *RGAR* 1998, nr. 13011.

<sup>463</sup> H. VANDENBERGHE, M. VAN QUICKENBORNE en L. WYNANT, “Overzicht van rechtspraak. Aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad 1985-1993”, *TPR* 2000, 1306-1307.

<sup>464</sup> Brussel 6 mei 1992, *De Verz.* 1993, 44, noot J. MUYLDERMANS.

<sup>465</sup> R. SIERENS, “Klapband: dansen op een slappe koord tussen bewijs van een gebrekkige zaak of bewijs van overmacht”, *RABG* 2006, afl. 19, 1434-1437; Cass. (1e k.) 24 februari 2006, AR C.05.0112.F, *H.F.*, *Axa Belgium / R.H.*, *Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds*, *Arr. Cass.* 2006, afl. 2, 443, *Pas.* 2006, afl. 2, 442, *RABG* 2006, afl. 19, 1431, noot R. SIERENS, *RGAR* 2007, afl. 8, nr. 14299 en *RW* 2008-09, afl. 29, 1219, samenvatting.

<sup>466</sup> H. BOCKEN en I. BOONE, *Inleiding tot het schadevergoedingsrecht. Buitencontractueel aansprakelijkheidsrecht en andere schadevergoedingsstelsels*, Brugge, die Keure, 2012.



Voorgaande bespreking geldt bovendien indien we aannemen dat de uitlener het gebrek niet kende. Indien de uitlener het gebrek kende en niet ter kennis stelde van de ontlener, dan zal de uitlener de schade moeten vergoeden conform artikel 1891 BW. Was de uitlener op de hoogte van het gebrek en deelde hij dit mee aan de ontlener ontslaat dit hem echter niet van zijn aansprakelijkheid en zal ook hier de gedeelde aansprakelijkheid zijn toepassing vinden.

Een juridische veldslag is geboren: dat het van belang is om enkel een wagen van uitstekende kwaliteit uit te lenen (die voldoende onderhouden en recent gekeurd werd) moge hier duidelijk zijn.

#### 2.5.2.2. Inbreuk: wat bij een snelheidsovertreding door een derde?

Bij het uitlenen van een voertuig aan een derde kan er een geval zijn van een **inbreuk op de snelheidsreglementering**. U, als eigenaar, zal een snelheidsboete toegestuurd krijgen met daarin de overschreden snelheid en het te betalen bedrag.

Bij ieder proces-verbaal dat wordt toegestuurd, vindt u in bijlage een voorstel tot minnelijke schikking<sup>467</sup> en een **antwoordformulier**<sup>468</sup>. Op dit formulier zal u de gegevens van de derde moeten invullen en opsturen opdat deze laatste kan aangesproken worden om de kosten te vergoeden<sup>469</sup>.

Het antwoordformulier mag dus enkel ingevuld en opgestuurd worden wanneer de eigenaar op het moment van de feiten niet de bestuurder van de wagen was, wanneer deze niet akkoord gaat met de overtrekking of indien er geen boetebedrag aangegeven werd op het proces-verbaal. Dit formulier zal moeten verzonden worden ten aanzien van de politiezone die het proces-verbaal opstelde. De eigenaar zal ook onderaan het formulier een motivering moeten schrijven waarbij hij, in dit geval, aangeeft dat hij niet op de plaats van de feiten aanwezig was en dat hij de wagen niet bestuurde op dat moment. Het kan ook steeds interessant zijn om naar een aantal bewijzen van de feiten in het antwoordformulier te verwijzen.

Ben je eigenlijk verplicht om een derde aan te wijzen om zelf de ‘boetedans’ te ontspringen? Een en ander wordt uiteengezet in artikel 67bis-67ter Wegverkeerswet. Indien het voertuig aldus ingeschreven is op naam van een natuurlijk persoon, creëert dit inderdaad een vermoeden van schuld<sup>470</sup> ten opzichte van degene op wiens naam het voertuig (de nummerplaat) werd ingeschreven<sup>471</sup>. Echter betreft dit een weerlegbaar vermoeden en scheidt het geen plicht tot melding van de daadwerkelijke bestuurder<sup>472</sup>. Het volstaat dan ook om aan te tonen dat de feitelijke bezitter op het ogenblik van de feiten **onmogelijk de overtrekking kon hebben begaan**<sup>473</sup>. Het is de rechter die vrij over

<sup>467</sup> Cass. (2e k.) 27 september 2016, AR P.15.0783.N.

<sup>468</sup> I. BRUGGEMAN en E. VAN DEN HEUVEL, *Postal Wegverkeer*, Mechelen, Kluwer, 2011.

<sup>469</sup> “FAQ - Verkeersboetes”, *Lokale Politie*, geraadpleegd op 1 november 2016, van [www.lokalopolitie.be/5416/faq/120.html#K](http://www.lokalopolitie.be/5416/faq/120.html#K).

<sup>470</sup> Dit vermoeden van schuld gaat, volgens het Arbitragehof (Grondwettelijk Hof) en het Hof van Cassatie, niet in tegen artikel 6.2 EVRM (vermoeden van onschuld), zie: Arbitragehof 21 maart 2000, *BS* 26 mei 2000, 17910, *AA* 2000, 335, *JT* 2000, 718, *RW* 2000-01, 192, *TBP* 2001, 47, verkort, *TGR* 2000, 182 en *Verkeersrecht* 2000, 320 en Cass. 16 april 2002, AR P.01.0119.N, *Arr.Cass.* 2002, afl. 4, 999, *Pas* 2002, afl. 4, 902.

<sup>471</sup> Cass. 11 maart 2014, *Pas.* 2014, afl. 3, 688 en *Arr.Cass.* 2014, afl. 3, 743.

<sup>472</sup> Dit is trouwens anders indien de bezitter een rechtspersoon is, zie aldus artikel 67ter Wegverkeerswet, alsook: Cass. 14 oktober 2014, *RW* 2015-16, afl. 2, 64, samenvatting, “wanneer de overtrekking is begaan met een trekker die ingeschreven is op naam van een natuurlijke persoon waaraan een aanhangwagen is gehecht die ingeschreven is op naam van een rechtspersoon, is die rechtspersoon evenals de natuurlijke personen die de rechtspersoon in rechte vertegenwoordigen ertoe gehouden de verplichtingen bij artikel 67ter Wegverkeerswet na te leven”; Cass. 29 april 2014, *Arr.Cass.* 2014, afl. 4, 1022 en 1024, *Pas.* 2014, afl. 4, 1008, *VAV* 2014, afl. 3, 100 en *VAV* 2014, afl. 4, 46, noot C. DE ROY; Cass. 25 januari 2012, *Arr.Cass.* 2012, afl. 1, 214, *Pas.* 2012, afl. 1, 191 en *RW* 2013-14, afl. 42, 1655, noot P. BOLS.

<sup>473</sup> Cass. 5 mei 2004, *Arr.Cass.* 2004, afl. 5, 780, *JLMB* 2005, afl. 12, 514, *Pas.* 2004, afl. 5-5, 758 en *RGAR* 2006, afl. 2, 14082, verkort, “noch art. 67bis, Wegverkeerswet, noch enig andere wettelijke bepaling verplichten de titularis van de nummerplaat ertoe om, als hij het voertuig op het ogenblik van de feiten niet bestuurde, de identiteit van de bestuurder kenbaar te maken (art. 67bis,

deze bewijswaarde kan beslissen<sup>474</sup>. Dit vermoeden van schuld is bovendien transposeerbaar naar andere inbreuken waarvan geen werkelijke vaststelling werd gedaan<sup>475</sup>.

### 2.5.3. Enkele praktische vragen

*Wat indien de ontlener een ongeval begaat met mijn wagen en schade oploopt?*

De ontlener moet net als een **goede huisvader** voor uw wagen zorgen. Indien de ontlener een fout beging en u daardoor schade aan uw wagen opliep, dan zal hij deze **schade ook moeten vergoeden**. Uiteraard zal u zijn fout wel moeten kunnen bewijzen. Indien er een politieverslag werd opgemaakt is dit niet zo moeilijk, maar indien de ontlener tegen een paal rijdt en daar geen melding van maakt kan het soms een pak ingewikkelder zijn. Hoe dan ook moet de ontlener de auto in dezelfde staat teruggeven zoals hij hem gekregen had (buiten normale slijtage of moddervlekken), maar ook daar zal je de oorspronkelijke staat van de auto moeten kunnen aantonen. Het voornaamste advies is dan ook om een en ander in een **statusverslag** uit te schrijven of er foto's aan toe te voegen: goede afspraken maken immers nog steeds goede vrienden.

*Wat indien de ontlener een verkeersovertreding beging met mijn wagen en dat na dien betwist?*

Het feit dat de ontlener dit betwist wil nog niet zeggen dat jij de verkeersboete zal moeten betalen. Het volstaat om aan te tonen dat jij, als natuurlijk persoon, de overtreiding niet kon begaan. Dat kan bijvoorbeeld door aan te tonen dat jij op dat moment op jouw werk aanwezig was en dus niet 50 kilometer verder de overtreiding kon begaan.

*Wie moet welke kosten ter zijner laste nemen?*

De **gewone uitgaven** horende bij het normale gebruik van de wagen zijn ten laste van de **ontlener**. De **buitengewone uitgaven** zijn ten laste van de **uitlener**, zelf indien de ontlener ze hoogdringend en zonder kennisgeving liet uitvoeren. Praktisch gezien zal de ontlener dus de normale brandstofkosten en eventuele reinigingskosten betalen. Loopt de ontlener een klapband op, zal het veeleer eerder om een buitengewone uitgave gaan en zal de uitlener dit moeten vergoeden.

*Wat indien geen leentermijn overeengekomen werd en de ontlener mijn wagen niet wilt teruggeven?*

Het feit dat geen leentermijn overeengekomen werd wil niet zeggen dat de ontlener onbeperkt in tijd over de wagen mag beschikken, integendeel. Een leenovereenkomst zonder tijdsbepaling speelt **in het voordeel van de uitlener**: u kan de wagen dus op ieder moment terugvorderen. Enige redelijkheid is echter wel op zijn plaats aangezien ook de rechter uitstel kan verlenen.

---

Wegverkeerswet); Pol. Brugge 12 oktober 2009, VAV 2010, afl. 1, 57, noot, "indien de titularis van de nummerplaat aantoonde dat hij op het ogenblik van de feiten de overtreiding onmogelijk kan hebben gepleegd, weerlegt hij het vermoeden van artikel 67bis van de Wegverkeerswet en dient hij bijgevolg te worden vrijgesproken".

<sup>474</sup> F. GLORIEUX en S. SLACHMUYLDERS, in R. SIERENS en G. JOCQUÉ (eds.), *Wegverkeer Duiding 2016*, Brussel, Larcier, 2016, p. 74; Cass. 22 oktober 2013, *Pas* 2013, afl. 10, 2003, "De rechter beoordeelt onaantastbaar de bewijswaarde van de door de titularis van de nummerplaat voorgelegde bewijzen die van aard zijn het in artikel 67bis wegverkeerswet bepaald vermoeden te weerleggen zonder dat hij ertoe gehouden is om bijkomende bewijsgegevens te verzoeken wanneer hij oordeelt dat de voorgelegde gegevens onvoldoende zijn. Dit levert geen omkering van de bewijslast noch miskennis van het recht van verdediging op".

<sup>475</sup> F. GLORIEUX en S. SLACHMUYLDERS, in R. SIERENS en G. JOCQUÉ (eds.), *Wegverkeer Duiding 2016*, Brussel, Larcier, 2016, p. 74; zie bijvoorbeeld Rb. Brussel 25 april 2014, VAV 2015, afl. 2, 61, noot L. BREWAEYS.

*Wat indien ik mijn wagen uitleende tot de ontlener zelf een nieuwe wagen kocht, maar hij nu geen nieuwe wagen meer wilt kopen?*

Het gaat in dit geval om een leenovereenkomst zonder tijdsbepaling. Wil dat zeggen dat de ontlener de wagen zolang mag houden als hij wil? Neen, uiteraard niet. De **rechter** zal over de exacte duur moeten **oordelen**. Meent de rechter bijvoorbeeld dat er voldoende tijd verstrekt sinds het uitlenen en de ontlener, gelet op zijn inkomen, een nieuwe wagen had kunnen kopen, dan kan de rechter oordelen dat de ontlener de wagen terug dient te bezorgen.

*Hoe zit het met mijn verzekering? Laat mijn verzekering het uitlenen van een wagen toe?*

Indien u beschikt over een BA-verzekering dan mag u uw auto inderdaad gratis uitlenen aan vrienden of familieleden. Pas wanneer dit **eerder regelmatig** plaatsvindt zal u dit moeten **melden** aan uw verzekeraar, hij zal dan de regelmatige ontleners als (occasionele) bestuurders in de polis opnemen (dit kan bovendien een invloed hebben op de te betalen premie). Heeft uw vriend of familielid een ongeval veroorzaakt, dan zal de BA-autoverzekering de schade aan derden vergoeden. Echter zal u over een **omniumverzekering** moeten beschikken om ook de schade aan uw eigen wagen door de verzekeraar te kunnen laten vergoeden, in het andere geval zal u het moeten terugvorderen van de ontlener. Houd bovendien rekening met het feit dat bij een ongeval uw persoonlijke *bonus-malus* zal stijgen, zelfs al beging u persoonlijk helemaal geen fout<sup>476</sup>.

*Wat neem ik best allemaal op in een leenovereenkomst?*

Om een en ander voor u te vergemakkelijken hebben wij in bijlage een **voorbeeldovereenkomst** voor u opgenomen waar alle noodzakelijke bepalingen reeds in zijn uitgewerkt<sup>477</sup>.

#### 2.5.4. Conclusie

Het uitlenen van wagen is bij sommigen als schering en inslag, ook dat laatste soms iets te letterlijk. Met het uitlenen is helemaal niets mis, het is dan ook een mooie getuigenis van de menselijke wil tot delen en naastenliefde. Uiteindelijk zijn wij allemaal sociale wezens en elkaar helpen door te delen valt zeker aan te moedigen, of toch niet helemaal? Op vlak van verzekeringen is er geen probleem, of toch zolang het uitlenen van de auto eerder een occasionele gebeurtenis is. Anderzijds zal toch moeten rekening gehouden worden met enkele juridische gevolgen. Alhoewel alles uiteraard vertrekt vanuit goede bedoelingen moet toch, reeds bij aanvang, rekening gehouden worden met allerhande risico's die later de kop op kunnen steken. Denk bijvoorbeeld aan de gevolgen van een ongeval. Het is wel degelijk zo dat de ontlener als een goede huisvader voor jouw wagen moet zorgen en de eventuele schade moet vergoeden, maar soms kan het wel heel lastig worden op vlak van bewijslast. Ook wanneer er later schade de kop opsteekt kan het nog moeilijk worden om die schade te verhalen op de ontlener in kwestie. Denk bij uitbreiding ook aan de mogelijkheid waarbij de ontlener een verkeersinbreuk begaat en jij de boete krijgt opgestuurd of aan andere onverwachte kosten. In het beste geval beschikt u over een aanvullende omniumverzekering, maar hoe dan ook is het opstellen van een geschikte **leenovereenkomst** van groot belang.

---

<sup>476</sup> "Auto uitlenen: wat met de verzekering?", P&V, geraadpleegd op 2 november 2016, van [www.pv.be/dossiers/auto/auto-verzekeren/auto-uitlenen-verzekering](http://www.pv.be/dossiers/auto/auto-verzekeren/auto-uitlenen-verzekering)

<sup>477</sup> Zie bijlage 2.

De voornaamste conclusie is dan ook dat je (i) best een en ander **op papier** zet. Goede bedoelingen zijn maar goede bedoelingen, het zijn goede afspraken die nog steeds goede vrienden maken. Bovendien gaat het gezegde ‘*krakende wagens rijden het langst*’ hier zeker niet op: (ii) leen enkel een wagen uit van **uitstekende staat** opdat jij niet aansprakelijk zou kunnen zijn bij een later schadegeval.

## 2.6. Groepsaankoop van een wagen

In tijden waar het leven steeds duurder en duurder wordt is het samen aankopen van een wagen een uitstekend alternatief. Het gaat daarbij om het delen van de aankoopprijs en het collectief gebruik van een wagen. Dit kan bijvoorbeeld met een familielid, maar ook met een vriend of met de bureu. Toch moet men bij een dergelijke aankoop met een en ander rekening houden. Hoe zit het bijvoorbeeld op vlak van verzekeringen of wat bij een schadegeval?

### 2.6.1. Wetgevend kader

#### 2.6.1.1. Koopovereenkomst

Het koopcontract houdt in essentie een eigendomsoverdracht in tegen betaling van een prijs<sup>478</sup>. Een koopovereenkomst komt dan ook tot stand door enerzijds een aanbod (de tekoopstelling van een wagen aan een bepaalde prijs) en anderzijds de aanvaarding, waardoor aldus een overeenkomst wordt bereikt over zowel prijs als voorwerp<sup>479</sup>.

De **eigendomsoverdracht** is een essentieel element van deze overeenkomst: zonder eigendomsoverdracht geen koopovereenkomst. De eigendomsoverdracht vindt in beginsel plaats op het moment van de wilsovereenkomst (tenzij andersluidende afspraken werden vastgelegd, bijvoorbeeld na betaling van de prijs door alle betrokken partijen)<sup>480</sup>.

Het woord *andersluidende afspraken* is hier zeer belangrijk. Indien er bijvoorbeeld voor wordt gekozen om (met de groep) een wagen tweedehands aan te kopen, is het ook belangrijk om een en ander op papier te zetten. Wat bijvoorbeeld indien de wagen, nog voor de levering, wordt gestolen? In principe gaat het risico samen over met de eigendom<sup>481</sup>, waardoor de groep *solo consensu* eigenaar werd van het voertuig en de bijhorende **risico's**<sup>482</sup>. Ook deze regeling is van aanvullend recht waardoor je er in de overeenkomst best van afwijkt (zogenaamde clausules van **eigendomsvoorbehoud**)<sup>483</sup>. Een **geschrift** is hoe dan ook steeds wenselijk, aangezien het in burgerlijke zaken als bewijs verplicht is indien de waarde hoger is dan 375 EUR<sup>484</sup>, het feit dat een koopcontract een consensueel en wederkerig contract onder bezwarende titel is (en aldus vrij is van iedere vormvereiste<sup>485</sup>) doet daar geen afbreuk aan.

---

<sup>478</sup> Art. 1582 e.v. BW

<sup>479</sup> P. LEPERE, *De koop-verkoopovereenkomst*, Antwerpen, Maklu, 2007, p. 7.

<sup>480</sup> Ten aanzien van derden en in het specifieke geval van roerende goederen geldt het bezit als titel (art. 2279 BW), dit wil zeggen dat voor hen de eigendom pas overgaat indien de wagen ook daadwerkelijk wordt geleverd aan de koper.

<sup>481</sup> Waarbij, zoals eerder aangehaald, het eigendom overgaat op het moment van wilsovereenstemming.

<sup>482</sup> Art. 1138 BW.

<sup>483</sup> R. DE CORTE en B. DE GROOTE, *Handboek Civiel Recht – Herzienne editie*, Brussel, Larcier, 2011, p. 672 e.v.

<sup>484</sup> Art. 1341 BW.

<sup>485</sup> Art. 1583 BW.

Hoe zit het wettelijk met de **verplichtingen** van beider partijen (de verkoper enerzijds en de (groep) koper(s) anderzijds)? Principieel heeft de **verkoper** twee verplichtingen: (i) de zaak leveren<sup>486</sup> (op het afgesproken tijdstip<sup>487</sup> en conform wat werd overeengekomen) en (ii) vrijwaren<sup>488</sup>.

De **koper** heeft dan weer drie basisverplichtingen die voortvloeien uit de overeenkomst: (i) de prijs betalen op tijdstip en plaats voor de levering bepaald<sup>489</sup>, (ii) de kosten van de koop dragen tenzij anders is overeengekomen en (iii) de zaak aanvaarden voor zover ze geen gebreken vertoont<sup>490</sup>.

Belangrijk om te vermelden is dat het feit dat men met verschillende consumenten aankoopt geen afbreuk doet aan de wetgeving omtrent consumentenkoop<sup>491</sup>, op voorwaarde dat de tegenpartij uiteraard een professionele verkoper is. Zo blijven de regels omtrent de garantieplicht<sup>492</sup>, de remediëring en de waarborgtermijn<sup>493</sup> onverkort gelden<sup>494</sup>.

### 2.6.1.2. Groepsgebruikersovereenkomst

Tussen de kopers onderling zal meestal een **gebruikersovereenkomst** opgesteld worden. Het gaat om een overeenkomst waarbij de partijen het gebruik van de wagen contractueel regelen. Een dergelijke overeenkomst toont in feite veel gelijkenissen met een overeenkomst omtrent het gebruik van een bedrijfswagen. Deze overeenkomst heeft als voornaamste doel de wilsovereenstemming tussen de partijen vast te leggen om zo juridisch afdwingbare afspraken te doen ontstaan<sup>495</sup>. Net zoals bij de eerder aangehaalde koopovereenkomst is het aanbod en de aanvaarding voldoende om de overeenkomst te doen ontstaan<sup>496</sup>. Het gaat hierbij om een onbenoemd wederkerig contract waarbij de partijen zich ten opzichte van elkaar verbinden<sup>497</sup>. Een dergelijke overeenkomst is gebaseerd op de **contractsvrijheid** en de **wilsautonomie** van de partijen<sup>498</sup> en strekt de betrokken partijen dan ook tot wet: ze moeten deze overeenkomst ter goeder trouw uitvoeren. In volgend onderdeel gaan we verder in op de afspraken die best worden opgenomen in deze groepsgebruikersovereenkomst. Ter volledigheid werd in bijlage een desgevallige overeenkomst opgenomen<sup>499</sup>.

---

<sup>486</sup> Art. 1604 BW.

<sup>487</sup> Ten aanzien van consumenten is trouwens ieder beding waarbij de verkoper eenzijdig de leveringstermijn kan wijzigen nietig.

<sup>488</sup> Bestaande uit de vrijwaring voor verborgen gebreken en de vrijwaring tegen uitwinning. Zie art. 1641-1649 BW; A.L. VERBEKE, *Bijzondere overeenkomsten in kort bestek*, Antwerpen, Intersentia, 2013, p. 57 e.v.

<sup>489</sup> Art. 1650 e.v. BW.

<sup>490</sup> R. DE CORTE en B. DE GROOTE, *Handboek Civiel Recht – Herzijene editie*, Brussel, Larcier, 2011, p. 672 e.v.

<sup>491</sup> Art. 1649bis-1649octies BW.

<sup>492</sup> En zonder dat dit afbreuk doet aan de bepalingen omtrent de vrijwaring voor verborgen gebreken (art. 1649quater, § 5 BW, zie eerder).

<sup>493</sup> Let op: voor een tweedehands wagen is een contractuele beperking van deze waarborgtermijn tot minimaal 1 jaar toegestaan. Zie art. 1649quater, § 1, laatste lid BW.

<sup>494</sup> Deze zijn dan ook van dwingend recht (relatieve nietigheid).

<sup>495</sup> R. DE CORTE en B. DE GROOTE, *Handboek Civiel Recht – Herzijene editie*, Brussel, Larcier, 2011, p. 577 e.v.

<sup>496</sup> Om een onnodige uitwijding tegen te gaan is een uitwijding over de zogenaamde geldigheidsvereisten ((i) geldige toestemming, (ii) handelingsbekwaamheid, (iii) geldig voorwerp en (iv) oorzaak) hier buiten beschouwing gelaten. Zie voor een goede uiteenzetting hieromtrent: A.L. VERBEKE, *Bijzondere overeenkomsten in kort bestek*, Antwerpen, Intersentia, 2005, p. 129 e.v.

<sup>497</sup> Art. 1102-1103 BW.

<sup>498</sup> Het verbintenissenrecht kent in feite vier basispijlers: (i) de wilsautonomie van de partijen, (ii) het consensualisme, (iii) de bindende kracht van de overeenkomst en (iv) de uitvoering ter goeder trouw. Zie: R. DE CORTE en B. DE GROOTE, *Handboek Civiel Recht – Herzijene editie*, Brussel, Larcier, 2011, p. 577 e.v.

<sup>499</sup> Zie bijlage 3.

## 2.6.2. Op te nemen afspraken in de groepsgebruikersovereenkomst

### 2.6.2.1. Verdeling van de kosten

Enerzijds is het van belang in de overeenkomst aan te geven hoe de verdeling van de **aankoopkost** zal gebeuren, anderzijds moeten we er ons ook van bewust zijn dat een auto geen eeuwig en langdurig leven is beschoren: voortdurend zullen **bijkomende kosten** de kop op steken. Ook deze kosten, bv. herstelling of vervanging van een band, zullen de partijen onderling moeten verdelen. Een eerlijke manier van werken lijkt ons inderdaad om de kosten tot behoud van de zaak evenredig te verdelen onder de partijen. Daarvoor kan dan een gemeenschappelijke rekening geopend worden waar de partijen maandelijks een overeengekomen bedrag op zullen storten. De gelden van deze rekening zullen dan gebruikt worden tot betaling van deze noodzakelijke kosten. Ook keurings-, inschrijf-, verzekerings-<sup>500</sup> en maandelijksse reinigingskosten kunnen daaronder vallen.

Wat dan met de **normale gebruikskosten**? Op zich lijkt het ons eerlijk dat deze door de gebruiker bekostigt moeten worden. Toch kan ook dit voor wrevel zorgen, zeker als iemand telkenmale de wagen terugbrengt met een lege tank. Een regeling kan zijn dat er in de wagen een kilometeroverzicht wordt bijgehouden waarbij iedere gebruiker de gereden kilometers na gebruik noteert. De betaling van de brandstofkosten dient dan te gebeuren met de gemeenschappelijke rekening en op een bepaald (maandelijks) moment krijgen de gebruikers de brandstofafrekening op basis van de gereden kilometers. Deze regeling is voldoende objectief<sup>501</sup> om verdere discussies uit te sluiten.

### 2.6.2.2. Locatie van de wagen

Waar moet de wagen geplaatst worden na gebruik? Ook dit wordt best vooraf afgesproken om latere discussies te vermijden. Bovendien is het belangrijk dat iedereen weet waar de wagen zich bevindt. Het kan bijvoorbeeld zijn dat de partijen beslissen dat de wagen telkens bij x wordt achtergelaten omdat hij/zij een garage heeft. Dat kan, maar er kan ook afgesproken worden dat de wagen op de oprit van de laatste gebruiker blijft staan en de volgende gebruiker hem daar komt ophalen. De wilsovereenstemming van de partijen prevaleert.

### 2.6.2.3. Reservatie van de wagen

Een ander belangrijk onderdeel van de overeenkomst is uiteraard de reservatie van de wagen. Indien hier geen afspraken over gemaakt worden zal dit onvermijdelijk in hardnekkige discussies resulteren. Zo kan er bijvoorbeeld afgesproken worden dat eens per jaar iedere gebruiker de wagen gedurende een volledige week mag reserveren en dit aan de hand van een lijst dat gezamenlijk op een bepaalde datum van het jaar wordt opgemaakt (bijvoorbeeld om de beschikbaarheid tijdens de jaarlijkse vakantie te garanderen). Maar wat dan gedurende de rest van het jaar? Is er een dagelijkse beurtrol? Is er een maximaal aantal keren per maand dat iemand de wagen kan reserveren? Is er een regeling ‘*wie eerst reserveert heeft voorrang*’? Deze afspraken worden best op papier overeengekomen om latere discussies uit de weg te gaan.

---

<sup>500</sup> Hier komen we in 2.6.3. *Groepsaankoop en de verzekering* uitbundig op terug.

<sup>501</sup> We zijn er ons echter van bewust dat dit uiteraard nog steeds niet in een exacte weergave van de te dragen kosten zal resulteren. Het exacte brandstofverbruik is immers niet afhankelijk van het aantal gereden kilometers maar ook van tal van andere zaken zoals de lading, de rijstijl, de gemiddelde snelheden tot zelfs het openen of sluiten van de ramen. Een verdeelsleutel op basis van het aantal gereden kilometers zal echter, volgens ons, de waarheid het dichtst mogelijk benaderen.

#### 2.6.2.4. Gebruikers

Net zoals we het vaak terugvinden in een *car policy* (bedrijfswagensbeleid) bij salariswagens, wordt ook hier best aangegeven wie de wagen mag gebruiken. Worden bijvoorbeeld ook de kinderen (beschikkende over een geldig rijbewijs) toegelaten om de wagen te gebruiken, of enkel de wettelijke partner (of geen van beide)? Dit kan door de partijen worden afgesproken. Wordt ervoor gekozen om ook andere gebruikers toe te laten, is het wel van belang om een rangorde vast te leggen bij de reservatie van de wagen, waarbij de kopers voorrang hebben op bijvoorbeeld de kinderen van andere kopers.

#### 2.6.2.5. Schade

Schade is bij een wagen sneller opgelopen dan verwacht. Naast de verplichte BA-verzekering is ook een **omniumverzekering** aangeraden (zie *supra*). Toch zal ook dit nog geen uitsluitel geven: heel vaak is in een dergelijke omniumverzekering een zogenaamde **franchise** opgenomen. Ook over dat gedeelte worden er best afspraken gemaakt: zal de bekostiging van die franchise gebeuren met de gemeenschappelijke rekening of door de aansprakelijke bestuurder? Een en ander op papier zetten is ook hier aangeraden.

#### 2.6.2.6. Bemiddeling

Volledigheidshalve halen we ook het belang van een **bemiddelingsbeding** aan. Bemiddeling wordt gezien als een volwaardige optie in het procesrecht<sup>502</sup>. Het gaat om een alternatieve vorm van conflictoplossing waarbij een bemiddelaar het conflict tracht te ondermijnen<sup>503</sup>. De wetgever staat bemiddelingsbedingen dan ook uitdrukkelijk toe<sup>504</sup>. De vraag blijft echter of een dergelijk bemiddelingsbeding nut heeft indien een partij niet wenst te bemiddelen. Of zoals K. ANDRIES het stelt: “*is enige vorm van dwang wel überhaupt te verenigen met het vrijwillige karakter van dit procedé?*”<sup>505</sup>. Principieel zijn er geen bezwaren om een partij die aanvankelijk instemde met het bemiddelingsbeding effectief te dwingen om deze verplichting na te komen<sup>506</sup>, de dwang betreft immers enkel de medewerking om de bemiddeling aan te gaan en niet om effectief tot een schikking over te gaan. Alhoewel de praktische implementatie van het bemiddelingsbeding altijd omstrede blijft<sup>507</sup>, is het opnemen van een dergelijk beding al een eerste stap om de andere partij aan te zetten tot buitengerechtelijke oplossingen. Uiteindelijk zal men zich hoe dan ook steeds moeten afvragen of men op het moment zelf baat heeft om met een niet-enthousiaste wederpartij aan tafel te gaan zitten (zie alsook de eerdere desgevallende bespreking over het bemiddelingsbeding).

### 2.6.3. Groepsaankoop en de verzekering

#### 2.6.3.1. BA-verzekering auto

Deze verzekeringsplicht rust, op basis van artikel 2 WAM-wet, op de eigenaar van het motorvoertuig. Bij meerdere eigenaars volstaat het dat een andere persoon de verzekering heeft aangegaan, de

<sup>502</sup> Zie de wet van 21 februari 2005 en de artikelen 1724 e.v. Ger.W.

<sup>503</sup> R. DE CORTE en B. DE GROOTE, *Handboek Civiel Recht – Herziened editie*, Brussel, Larcier, 2011, p. 672 e.v.

<sup>504</sup> Bijvoorbeeld aangaande de geldigheid van de overeenkomst (art. 1725, § 1 Ger.W.).

<sup>505</sup> K. ANDRIES, “Bemiddelingsbeding”, *NJW* 2011, afl. 242, 318-328.

<sup>506</sup> Het gaat immers om een uitvoering in natura. De rechter kan dan ook het bemiddelingsbeding kracht bijzetten door de procedure te schorsen (art. 1725, § 2 Ger.W.).

<sup>507</sup> Zie K. ANDRIES, “Bemiddelingsbeding”, *NJW* 2011, afl. 242, 318-328.

andere eigenaars zijn dan geschorst voor de duur van de door de andere persoon gesloten overeenkomst<sup>508</sup>. Ook in dit geval wordt best een en ander aangegeven bij de verzekeraar. Alle autodelers zullen dan vermeld worden op de polis van de plaathouder als **gebruikelijke bestuurders**<sup>509</sup>. Dit is uiteraard geen eerlijke regeling<sup>510</sup> en dus worden de kosten best als groep gedragen.

Speciaal voor deze situatie werd er een **autodeelverzekering** uitgewerkt met een persoonlijke *bonus-malus* en zonder premieverhoging<sup>511</sup>. Maar zoals reeds eerder aangehaald dekt deze verzekering de aansprakelijkheid tegenover derden en dus niet de eigen schade. De hoedanigheid van verzekerde heeft dan ook tot gevolg dat men niet gelijktijdig rechthebbende als verzekerde kan zijn ten aanzien van hetzelfde ongeval. Word je aangereden door een andere eigenaar-verzekerde dan zal de verzekeraar jouw schade gelijkstellen met de niet-gedekte persoonlijke schade<sup>512</sup>. Hoe dan ook zal de persoonlijke schade dus nooit vergoed worden wat alsook voor heikele situaties kan zorgen. Een omniumverzekering kan soelaas bieden.

Nog vermeldenswaardig is de kritische noot die P.-J. DE KONING hier tegenover stelt. Hij haalt aan dat de verzekeringssector nog te vaak vertrekt van het **eigendomsprincipe**. Ze verzekeren in feite het bezit en niet de gebruiker. Eigenlijk zou iedere gebruiker zich individueel moeten kunnen verzekeren, met een eigen premie op basis van hun profiel en persoonlijk schadeverleden.

Ook volgens ons is dat inderdaad een belangrijke weg die de verzekeringssector moet durven inslaan om echt op de kar van de deeleconomie te springen<sup>515</sup>. Hij is alsook uitdrukkelijk voorstander van een systeem waarbij de verhoging van de premie ook niet ten laste van de groep komt te vallen. Onder de huidige regeling haalt hij aan dat bij een geval van artikel 1382 BW en de verhoging van de premie, zeker bij autodelen, reeds in de overeenkomst concrete afspraken gemaakt moeten worden. Ook met betrekking tot de berekening van die premie hekelt hij in het bijzonder de huidige regelgeving waarbij het al dan niet ontbreken van een schadeverleden, bijvoorbeeld door jarenlang te rijden met een platform als CarAmigo, niet aan de verzekeraar kan aangetoond worden. In feite is dat een oneerlijke situatie. Ook wij volgen hem in die visie<sup>516</sup>.

P.-J. D.K. (BV-OECO): *“Volgens mij zijn verzekeraars [...] bang [...] die niet durven mee te evolueren. Verzekeraars, die willen zo weinig mogelijk verandering.[...] Ik versta hun angst ook wel. Dat is deels gegrond, maar langs de andere kant denk ik dat verzekeraars zouden moeten meedenken om die deeleconomie te stimuleren.”*<sup>513</sup>

A. M. (Taxistop): *“Ze doen het vandaag nog te veel vanuit marketing en te weinig binnen een productonderzoek. [...] Ja, als het gaat over autodelen en de verzekeringen, hebben ze schrik.”*<sup>514</sup>

<sup>508</sup> Art. 2, § 1, lid 2 WAM-wet; G. JOCQUÉ en B. WEYTS, *Wet en duiding Verzekeringen*, Brussel, Larcier, 2013, p. 226-290.

<sup>509</sup> X, “Starten met autodelen?”, *Bewust verbruiken*, geraadpleegd op 2 november 2016, van [www.bewustverbruiken.be/artikel/starten-met-autodelen](http://www.bewustverbruiken.be/artikel/starten-met-autodelen).

<sup>510</sup> Bovendien besliste het Hof van Cassatie eerder dat de andere eigenaars aansprakelijk en vervolgbaar blijven indien zij het gebruik van een motorrijtuig toelieten zonder voldoende waarborgen te hebben gekregen dat een verzekering werd afgesloten (Cass. 29 maart 2006, *RGAR* 2006, afl. 10, nr. 14,194, concl. VANDERMEERSCH).

<sup>511</sup> Zie bijvoorbeeld : X, “Avira Autodelen”, *REVA*, geraadpleegd op 2 november 2016, online publicatie.

<sup>512</sup> Cass. 23 november 1967, *Arr.Cass.* 1968, 423 en *RW* 1967-68, 1317.

<sup>513</sup> Het volledig uitgeschreven interview is niet opgenomen in dit dossier, wegens confidentialiteit, zie Bijlage 4.

<sup>514</sup> Het volledig uitgeschreven interview is niet opgenomen in dit dossier, wegens confidentialiteit, zie Bijlage 4.

<sup>515</sup> Nu ook steeds meer autofabrikanten erkennen dat de rol van ‘bezit’ afneemt, is het echter maar een kwestie van tijd tot de verzekeringssector zich ook transparant aanpast, zie bijvoorbeeld: B. VAN DE WEIJER, “Autofabrikanten gaan Uber achterna en investeren massaal in autodelen”, *De Morgen* 2016, geraadpleegd op 13 december 2016, van [www.demorgen.be/economie/autofabrikanten-gaan-uber-achterna-en-investeren-massaal-in-autodelen-b97e1519](http://www.demorgen.be/economie/autofabrikanten-gaan-uber-achterna-en-investeren-massaal-in-autodelen-b97e1519). Ook in Nederland zijn ze die mening duidelijk toegedaan, zie bijvoorbeeld: DENEDERLANDSCHEBANK, *Visie op de toekomst van de Nederlandse verzekeringssector*, Amsterdam, DNB, 2016, p. 26 en 35.

<sup>516</sup> Het volledig uitgeschreven interview is niet opgenomen in dit dossier, wegens confidentialiteit, zie Bijlage 4.



### 2.6.3.2. Omniumverzekering

Aangeraden valt inderdaad om ook de eigen schade aan het voertuig te laten verzekeren met behulp van een zogenaamde omniumverzekering. Het gaat in de meeste gevallen om een zogenaamde combinatiepolis<sup>517</sup> waarbij de polis BA en de polis omnium samen worden afgesloten.

Een dergelijke **omniumverzekering** is wettelijk niet verplicht en dekt bijna alle risico's waarin kosten aan het voertuig, veroorzaakt door externe oorzaken, gedekt worden. Ook de schade aan de eigen wagen ten gevolge van een ongeval waarbij men zelf in fout was wordt gedekt. Niet gedekt zijn mechanische defecten of schade naar aanleiding van onderhoud. Vaak wordt er nog een onderscheid gemaakt tussen volledige omniumverzekeringen<sup>518</sup> en kleine omniumverzekeringen<sup>519</sup>. Specifiek in dit geval is een volledige omniumverzekering aan te raden. De premie wordt daarbij best gemeenschappelijk bekostigd op basis van de afspraken in de groepsgebruikersovereenkomst. Net zoals reeds eerder aangehaald is er in een dergelijke omniumverzekering en zeker ingevolge van een schadegeval waarbij de bestuurder in fout was, een **franchise** ingewerkt. Dit kan (i) een vast bedrag zijn, (ii) een percentage op de catalogusprijs (waarde van het voertuig) zijn, of (iii) een zogenaamde Engelse vrijstelling zijn<sup>520</sup>. Zelfs bij een omniumverzekering zullen **contractuele bepalingen** omtrent het schadegeval (en de desgevallende franchise) alsnog onontbeerlijk zijn.

### 2.6.4. Enkele praktische vragen

*Wat indien een van de bestuurders schade aan de wagen veroorzaakt? Wie moet daarvoor opdraaien?*

Indien je een **overeenkomst** hebt gesloten met de mede-eigenaars van de wagen waarin de vergoeding bij schade is geregeld, dan kan je simpelweg de regeling hanteren die jullie voorhanden hebben. Is er echter geen bepaling hieromtrent in de overeenkomst of is een overeenkomst niet bestaande, dan gelden de regels van de buitencontractuele aansprakelijkheid. Hierbij zal de bestuurder die schade heeft veroorzaakt moeten instaan voor de geleden schade indien jij en de eventueel andere schadelijder(s)/mede-eigenaars kunnen aantonen dat de bestuurder een fout heeft begaan die de schade heeft veroorzaakt. Er moet dus een oorzakelijk verband zijn tussen de fout en de schade. Binnen de buitencontractuele aansprakelijkheid volstaat het dat er sprake is van de lichtste fout. Hoe dan ook ligt de bewijslast hier redelijk hoog, goede afspraken maken is dus de boodschap.

*Wat indien we kiezen voor een gemeenschappelijke rekening voor het beheer van de kosten en de wagen definitief tenietgaat? Wat moet er gebeuren met de gelden?*

Bij het tenietgaan van de wagen gaat het voorwerp van de overeenkomst met de financiële instelling, waarbij de gemeenschappelijke rekening werd geopend, verloren. De overeenkomst zal ontbonden worden, met andere woorden zal de rekening alsook worden afgesloten. De overgebleven gelden zullen dan vrijgegeven worden ter verdeling tussen de verschillende partijen, rekening houdende met het feit dat de financiële instelling nog een vergoeding kan vragen voor het stopzetten van de rekening.

---

<sup>517</sup> Zie ook art. 12 Wet van 25 juli 1992 op de landverzekeringsovereenkomst, BS 20 augustus 1992.

<sup>518</sup> Waarbij naast de de schade ten gevolge van (i) brand, (ii) diefstal, (iii) natuurkrachten of (iv) glasbreuk, ook de (v) eigen schade wordt gedekt. Bij zogenaamde kleine omniumverzekering zijn meestal enkel de eerste vier gedekt.

<sup>519</sup> G. DEHOUCQ *et al*, *Goed verzekerd?! De basis*, Tielt, Uitgeverij Lannoo, 2016.

<sup>520</sup> Bij een Engelse vrijstelling wordt de franchise buiten beschouwing gelaten indien de volledige schade een bepaald bedrag overschrijdt. Zie: G. DEHOUCQ *et al*, *Goed verzekerd?! De basis*, Tielt, Uitgeverij Lannoo, 2016.

*Wat indien een van de partijen niet langer wilt voldoen aan zijn maandelijkse betaalverplichtingen. Welke stappen kunnen de andere bestuurders dan ondernemen en kunnen wij hem de toegang tot de wagen ontzeggen?*

Wanneer partijen een overeenkomst aangaan, dan moeten de partijen deze overeenkomst **te goeder trouw** uitvoeren. Doen ze dit niet kunnen er inderdaad sancties tegenover staan. Dergelijke sancties kunnen reeds in de overeenkomst opgenomen worden. Zo kan bijvoorbeeld overeengekomen worden dat, indien één van de partijen zich niet houdt aan de maandelijkse betalingsverplichtingen, het gebruik wordt opgeschort tot wanneer hij aan zijn betaalverplichtingen heeft voldaan.

Het is inderdaad zo dat men bij een zogenaamde wederkerige overeenkomst, de gedwongen uitvoering van de overeenkomst kan vorderen of de ontbinding ervan met schadevergoeding<sup>521</sup>. Men zal hoe dan ook de zogenaamde contractbreuk moeten bewijzen. De vraag rest uiteraard of dure procedurele stappen effectief aangewezen zijn voor eenvoudige conflicten, een bemiddelingsbeding kan soelaas bieden. Een en ander is om die reden opgenomen in de voorbeeldovereenkomst zoals weergegeven in bijlage<sup>522</sup>.

*Wat indien een van de eigenaars komt te overlijden. Moet de wagen dan verkocht worden in functie van de erfgenamen?*

Het is inderdaad zo dat bij een overlijden de overeenkomst niet zomaar komt te vervallen, integendeel. De erfgenamen erven zowel de rechten als de plichten van de erflater en nemen in de overeenkomst dus zijn plaats in. Ook zij worden dus eigenlijk gedeeltelijk mede-eigenaar van de wagen, moeten de nodige betalingen doen en kunnen de wagen ook gebruiken conform de overeenkomst<sup>523</sup>. Uiteraard was dit helemaal niet de oorspronkelijke bedoeling van de oorspronkelijke partijen en moet hier een oplossing voorzien worden<sup>524</sup>. Zo zal het aangeraden zijn om in de overeenkomst een **beding van aanwas** op te nemen. Indien een van de partijen dan komt te overlijden, zal het aandeel van de overledene naar de andere deelgenoten gaan<sup>525</sup>. Een en ander is om die reden opgenomen in de voorbeeldovereenkomst zoals weergegeven in bijlage 3.

### 2.6.5. Conclusie

Samen een wagen aankopen lijkt leuk en handig, toch wordt ook hier best een en ander op papier uitgezet. Tussen de partijen onderling zullen concrete afspraken moeten gemaakt worden, zeker om latere conflicten te vermijden (want geloof ons vrij, die komen vroeg of laat wel eens boven water). Denk bijvoorbeeld aan afspraken over de verdeling van de kosten, het achterlaten van de wagen, de reservatie van de wagen, de toegelaten gebruikers, een regeling bij opgelopen schade, een beding van aanwas en een eventuele bemiddeling wanneer noodzakelijk. Wij namen in bijlage 3 een voorbeeld op van een dergelijke **overeenkomst** om u alvast op de goede weg te zetten.

---

<sup>521</sup> Op grond van artikel 1184 BW; B. CLAESSENS, *Totstandkoming en bewijs van overeenkomsten: algemene beginselen en contractuele modalisering*, onuitg., van [http://users.ugent.be/~rdecorte/documenten/doctrine/Claessens\\_verbintenis.pdf](http://users.ugent.be/~rdecorte/documenten/doctrine/Claessens_verbintenis.pdf).

<sup>522</sup> Zie bijlage 3.

<sup>523</sup>X, "FAQ: Mijn vader sterft. Moet ik nu instaan voor de betaling van de huur van zijn woning en andere kosten of leningen die nog verder lopen?", *Notaris*, van [www.notaris.be/faq/erven-schenken/mijn-vader-sterft-moet-ik-nu-instaan-voor-de-betaling-van-de-huur-van-zijn-woning-en-andere-kosten-of-leningen-die-nog-verder-lo](http://www.notaris.be/faq/erven-schenken/mijn-vader-sterft-moet-ik-nu-instaan-voor-de-betaling-van-de-huur-van-zijn-woning-en-andere-kosten-of-leningen-die-nog-verder-lo); H. GELDOLF, *Beding van aanwas van roerende goederen. Aandachtspunten bij de redactie*, onuitg. masterproef Rechten UGent, 2012, <http://lib.ugent.be/catalog/rug01:001891903>, 28-40.

<sup>524</sup> De vraag is bovendien of een dergelijke mede-eigendom in hoofde van de erfgenamen wel gezien kan worden als zijnde niet-toevallig. Bij een kwalificatie als toevallige mede-eigendom in hoofde van de erfgenamen kan dit immers verregaande gevolgen hebben. Zo kan een schuldeiser van een toevallige mede-eigenaar zonder meer beslag leggen op het voorwerp van deze mede-eigendom. Deze situatie laat ons echter te ver uitweiden van de essentie van dit onderzoek, om nog maar te zwijgen van de implicaties indien zij uit die onverdeeldheid willen treden. Een onderzoek naar deze situatie, alsook de mogelijkheid om het goed in gemeenschap te brengen aan de hand van een vennootschap, zou eigenlijk een onderzoek op zich kunnen uitmaken. Zie voor een eerste aanzet: S. SNAET en A.-L. VERBEKE, "Mede-eigendom en onverdeeldheid", geraadpleegd op 5 januari 2017, van <https://lirias.kuleuven.be/bitstream/123456789/310378/1/mede-eigendom+en+onverdeeldheid.pdf>.

<sup>525</sup> J. BAEL, "Het beding van aanwas", in C. DE WULF (ed.), *Notarieel familierecht en familiaal vermogensrecht. Het opstellen van notariële akten*, Deel II, Mechelen, Kluwer, 2011, p. 609 e.v.

### 3. FISCALE REGELGEVING EN DE PROGRAMMAWET VAN 1 JULI 2016

#### 3.1. *Aanleiding van de nieuwe wet*

De deeleconomie is alomtegenwoordig, maar tot voorkort was ons belastingregime daar niet voor aangepast. De deeleconomie situeerde zich tot dusver in een **grijze zone** die grotendeels aan de Belgische fiscus ontsnapte. In principe moest men inkomsten uit occasionele activiteiten aangeven als **diverse inkomsten**. Deze inkomsten werden dan belast aan een tarief van 33%. Echter gaven maar weinig belastingplichtigen dit aan in hun belastingaangifte<sup>526</sup>.

Zoals elke nieuwe ontwikkeling doet ook de deeleconomie een reeks vragen rijzen. De wetgever had dan ook verschillende beweegredenen voor het opstellen van haar fiscaal kader (zie ook verder):

- België mocht de kans op de ontwikkeling van deze nieuwe economie niet mislopen;
- Een fiscale, sociale en administratieve rechtszekerheid moet zowel voor de gebruikers als voor de dienstverleners worden geschept (en op die manier wordt de deeleconomie uit de huidige grijze zone gehaald);
- Op termijn ondernemerschap stimuleren.

Een eenvoudig en aantrekkelijk kader was dus nodig om de deeleconomie uit deze grijze zone te halen<sup>527</sup>.

Daarom werd begin juni 2016 een wetsontwerp<sup>528</sup> ingediend waarbij er eindelijk een introductie kwam van een nieuw fiscaal regime voor zij die hun diensten aanbieden onder de noemer ‘deeleconomie’. De nieuwe regels traden op 1 juli 2016 in werking, maar op het desgevallig uitvoeringsbesluit is het echter nog steeds koffiedik kijken. Hopelijk heeft de berg geen muis gebaard (zie verder).

#### 3.2. *Doelstelling van de wetgever*

De programmawet, meer bepaald de regelgeving inzake de deeleconomie, is er in de eerste plaats gekomen om de **oneerlijke concurrentie** die ontstaan was efficiënt te bestrijden<sup>529</sup>. UberPOP is daar een mooi en actueel voorbeeld van. Zij werden namelijk aangeklaagd door de taxifederatie omdat zij hun diensten aan veel lagere tarieven konden aanbieden, dit aangezien de dienstverleners niet als taxichauffeur werden aanzien en dus ook niet aan alle voorwaarden moesten voldoen<sup>530,531</sup>. Een grondige kwalificatie van de noemer ‘deeleconomie’ drong zich op (zie *supra*). Daarbij is **ridesharing**, waar het intussen stopgezette UberPOP onder valt, fundamenteel anders dan reguliere

---

<sup>526</sup> C. BINNEMANS, “Nieuw fiscaal kader voor de deeleconomie: verlaagd tarief tegen 10% voor inkomsten onder de 5000 EUR/jaar”, *Fisc.Week*. 2016, nr. 250, 2.

<sup>527</sup> Ontwerp van programmawet, *Parl.St.* Kamer 2015-16, nr. 1875, 13.

<sup>528</sup> Ontwerp van programmawet, *Parl.St.* Kamer 2015-16, nr. 1875.

<sup>529</sup> Ontwerp van programmawet, *Parl.St.* Kamer 2015-16, nr. 1875, 13.

<sup>530</sup> Kh. Brussel (NL/FR) 23 september 2015; E. DE RIDDER, “Tijd voor de sharing economie?”, *Juristenkrant* 2015, (305), 12-13.

<sup>531</sup> Uber weerlegt nog steeds de stelling dat zij voor oneerlijke concurrentie zouden zorgen. Zo stelt J. VERDIESEN dat ridesharing, waar uberPOP onder valt, fundamenteel anders is dan reguliere taxidiensten. Ze houden immers geen taxi’s aan op straat en maken geen gebruik van taxistandplaatsen of busbanen (zie interview 2, echter niet opgenomen in bijlage 4). Die mening volgen wij niet helemaal, het lijkt immers moeilijk te ontkennen dat Uber en haar diensten de klassieke taxisector geen concurrentie aandoet. De waarheid ligt zoals wel vaker waarschijnlijk ergens middenin.

taxidiensten. Er is namelijk geen sprake van het aanhouden van taxi's op straat, het gebruik van taxistandplaatsen of busbanen.

Ten tweede ontsnapten velen aan iedere vorm van controle en belasting aangezien ze in een grijze zone zaten, aldus was een degelijk **wettelijk kader** noodzakelijk<sup>532</sup>. De dienstverrichters gaven heel vaak hun inkomsten niet aan, maar onder de nieuwe regelgeving moeten de elektronische platformen inlichtingen doorgeven aan de bevoegde administratie, o.a. omtrent de vergoedingen die de dienstverrichter opstrijkt. De fiscale inhoudingen zullen bij de elektronische platformen afgehouden worden<sup>533</sup>.

Daarnaast wil men met deze nieuwe regelgeving ook een **stimulerend effect** hebben op:

- Het ondernemerschap op lange termijn (na deze ervaringen zullen sommigen een activiteit als zelfstandige in hoofdberoep of in bijberoep opstarten, of voor degenen die reeds zelfstandig zijn, van sector veranderen);
- Deze nieuwe economische vorm en haar economische en maatschappelijke potentie<sup>534</sup>. Zo zouden, volgens CD&V-mobiliteitsspecialist D. DE KORT, initiatieven als Uber ingezet kunnen worden als aanvulling of ter vervanging van de gekende belbus<sup>535</sup>.

Dit wettelijk kader zal moeten resulteren in een systeem waarbij natuurlijke personen die een **occasionele**<sup>536</sup> activiteit binnen de deeleconomie uitoefenen aan een transparante en stimulerende regelgeving zijn onderworpen, waarbij de **administratieve lasten worden geminimaliseerd**<sup>537</sup>.

### 3.3. *Wat houdt de nieuwe wet in?*

Het nieuw wettelijk kader voor de deeleconomie voorziet in een regelgeving op **sociaal en fiscaal vlak**. Binnen het fiscaal domein werden er wijzigingen doorgevoerd omtrent de **inkomstenbelasting** en de **belasting op de toegevoegde waarde**. Het basisprincipe waarvan men vertrekt is de **vereenvoudiging** en de **stimulering** van het ondernemerschap. Daarom werd er uitdrukkelijk gekozen om duidelijk in de wet op te nemen dat personen die in België occasioneel een activiteit uitoefenen waaruit diverse inkomsten voortvloeien in het kader van de deeleconomie, niet onderworpen zijn aan het sociaal statuut der zelfstandigen voor deze activiteit<sup>538</sup>. Men wordt voor inkomsten uit de deeleconomie dus **niet aanzien als zelfstandige**. Men zal ook als dienstverrichter binnen de

---

<sup>532</sup> Ontwerp van programmawet, *Parl.St.* Kamer 2015-16, nr. 1875, 13; C. BINNEMANS, "Nieuw fiscaal kader voor de deeleconomie: verlaagd tarief tegen 10% voor inkomsten onder de 5000 EUR/jaar", *Fisc.Week.* 2016, nr. 250, 2; N. VAN DIEST en K. VANMEER-HAEGHE, "Deeleconomie – een nieuw fiscaal regime", *Moore Stephens*, geraadpleegd op 2 november 2016, van [www.moorestephens.be/nl/diensten/tax-legal-services/294-deeleconomie-een-nieuw-fiscaal-regime](http://www.moorestephens.be/nl/diensten/tax-legal-services/294-deeleconomie-een-nieuw-fiscaal-regime) en *Vr. en Antw.* Kamer 2015-16, nr. 1076 (Vr. nr. 2 G. VANDEN BURRE).

<sup>533</sup> Art. 36, 3° Programmawet 1 juli 2016, *BS* 4 juli 2016; gewijzigd in ontwerp art. 90, tweede lid WIB 1992; C. BINNEMANS, "Nieuw fiscaal kader voor de deeleconomie: verlaagd tarief tegen 10% voor inkomsten onder de 5000 EUR/jaar", *Fisc.Week.* 2016, nr. 250, 2.

<sup>534</sup> Ontwerp van programmawet, *Parl.St.* Kamer 2015-16, nr. 1875, 13; C. BINNEMANS, "Nieuw fiscaal kader voor de deeleconomie: verlaagd tarief tegen 10% voor inkomsten onder de 5000 EUR/jaar", *Fisc.Week.* 2016, nr. 250, 2.

<sup>535</sup> A. DE BOECK, "CD&V: Vervang Belbus door Uber", *De Morgen* 2015, geraadpleegd op 2 november 2016, van [www.demorgen.be/binnenland/cd-v-vervang-belbus-door-uber-b52720c4](http://www.demorgen.be/binnenland/cd-v-vervang-belbus-door-uber-b52720c4).

<sup>536</sup> Er wordt echter geen definitie gegeven voor wat een occasionele activiteit is. Er is daarentegen wel een formulering omtrent de beroepswerkzaamheid opgenomen in de memorie van toelichting bij de Programmawet van 1 juli 2016, maar ook hier gaat het om een feitenkwestie en dus geen strikte definitie. Indien de activiteiten na de beoordeling van de beroepswerkzaamheid negatief is, dan is er sprake van een occasionele activiteit (zie *supra*).

<sup>537</sup> Ontwerp van programmawet, *Parl.St.* Kamer 2015-16, nr. 1875, 26; C. BINNEMANS, "Nieuw fiscaal kader voor de deeleconomie: verlaagd tarief tegen 10% voor inkomsten onder de 5000 EUR/jaar", *Fisc.Week.* 2016, nr. 250, 2.

<sup>538</sup> Art. 22 Programmawet 1 juli 2016, *BS* 4 juli 2016; door ontwerp ingevoerd art. 5ter, tweede lid KB nr. 38.

deeleconomie niet vallen onder de **btw-verplichtingen**<sup>539</sup>. Binnen de inkomstenbelasting was er dan weer de invoering van een fiscaal gunstregime dat voorziet in een **afzonderlijke belasting** aan 20%<sup>540</sup> voor bepaalde ‘diverse’ inkomsten. Men kan dus op een gemakkelijke en *quasi* risicoloze manier een ‘zelfstandige’ activiteit uitoefenen<sup>541</sup>. Dit alles wil echter niet zeggen dat elke vorm van deeleconomie onder deze nieuwe regelgeving valt. Er werden namelijk **strengere regels** ingevoerd in artikel 90, *1bis* WIB 1992<sup>542</sup> en men moet rekening houden met het **bruto-grensbedrag** van 5.000 EUR<sup>543</sup> per jaar<sup>544</sup>, in het ander geval zouden deze inkomsten immers onder het belastingregime van de beroepsinkomsten vallen<sup>545</sup>.

### 3.4. Inhoudelijke bespreking

#### 3.4.1. Fiscaal: Inkomstenbelasting

Het nieuwe fiscale gunstregime voorziet in een afzonderlijke belastingheffing van 20% op diverse ‘deel’-inkomsten<sup>546</sup>, tenzij de globalisatie<sup>547</sup> voordeliger is. Deze belastingen worden aan de bron afgehouden, nl. door de erkende platformen (en van zodra die er zijn, zie *supra*). Bijgevolg zullen alle betalingen in het kader van de deeleconomie traceerbaar zijn aangezien alle transacties **elektronisch** gebeuren. De elektronische platformen zullen alsook moeten voldoen aan een **informatieverplichting**<sup>548</sup>. Elk platform zal jaarlijks een inlichtingenfiche moeten opstellen, die hij bezorgt aan de belastingadministratie en de dienstverrichter. Op die fiche zal o.m. de identiteit van de dienstverrichter, een omschrijving van de dienstprestaties, het bedrag van de vergoedingen en het bedrag van de ingehouden voorheffing en andere ingehouden bedragen moeten worden aangegeven<sup>549</sup>. Volledigheidshalve moet opgemerkt worden dat de inkomsten alsnog moeten opgenomen worden in de aangifte personenbelasting<sup>550</sup>.

<sup>539</sup> Art. 40-43 Programmawet 1 juli 2016, *BS* 4 juli 2016; gewijzigd door ontwerp art. 50, *53quinquies* en art. *56bis*, § 2 Btw-wetboek.

<sup>540</sup> Art. 38, 2° Programmawet 1 juli 2016, *BS* 4 juli 2016; gewijzigd door ontwerp art. 171 WIB 1992; *Vr. en Antw. Kamer* 2015-16, nr. 1076, (Vr. nr. 2 G. VANDEN BURRE).

<sup>541</sup> C. BINNEMANS, “Nieuw fiscaal kader voor de deeleconomie: verlaagd tarief tegen 10% voor inkomsten onder de 5000 EUR/jaar”, *Fisc.Week.* 2016, nr. 250, 2.

<sup>542</sup> Art. 36, 2° Programmawet 1 juli /2016, *BS* 4 juli 2016; gewijzigd door ontwerp art. 90, eerste lid, 1° *bis* WIB.

<sup>543</sup> Dit is het bedrag voor 2016, dit wordt bekomen door de inzake inkomstenbelastingen toepasselijke bepalingen met betrekking tot indexatie toe te passen op het grensbedrag van 3.255 EUR dat zowel wordt aangegeven in artikel *37bis*, § 2 WIB 1992 als in artikel 50, § 4, 6° Btw-Wetboek. Deze benadering garandeert met name dat de grensbedragen die voor de bijzondere regelingen worden gehanteerd inzake inkomstenbelastingen enerzijds en inzake btw anderzijds met elkaar gelijk blijven lopen over de jaren heen.

<sup>544</sup> Art. 35, 2° Programmawet 1 juli 2016, *BS* 4 juli 2016; gewijzigd door ontwerp art. *37bis*, § 2 WIB 1992.; art. 40, 6° Programmawet 1 juli 2016, *BS* 4 juli 2016; gewijzigd door ontwerp art. 50 Btw-Wetboek.

<sup>545</sup> Ontwerp van programmawet, *Parl.St.* Kamer 2015-16, nr. 1875, 12-15, 17-30; C. BINNEMANS, “Nieuw fiscaal kader voor de deeleconomie: verlaagd tarief tegen 10% voor inkomsten onder de 5000 EUR/jaar”, *Fisc.Week.* 2016, nr. 250, 2; N. VAN DIEST en K. VANMEERHAEGHE, “Deeleconomie”, *Moore Stephens*, geraadpleegd op 2 november 2016, van [www.moorestephens.be/nl/diensten/tax-legal-services/294-deeleconomie-een-nieuw-fiscaal-regime](http://www.moorestephens.be/nl/diensten/tax-legal-services/294-deeleconomie-een-nieuw-fiscaal-regime); C. VAN GEEL, “Inkomsten uit deeleconomie afzonderlijk belast sinds 1 juli 2016 (art. 35-43 PW)”, *Legal world*, geraadpleegd op 2 november 2016, van [www.legalworld.be/legalworld/content.aspx?id=96512&LangType=2067](http://www.legalworld.be/legalworld/content.aspx?id=96512&LangType=2067).

<sup>546</sup> Art. 35, 2° Programmawet 1 juli 2016, *BS* 4 juli 2016; gewijzigd door ontwerp art. *37bis*, § 2 WIB 1992; art. 40, 6° Programmawet 1 juli 2016, *BS* 4 juli 2016; gewijzigd door ontwerp art. 50 Btw-Wetboek.

<sup>547</sup> In principe worden alle inkomsten van de belastingplichtige samengeteld en de belasting wordt berekend op het verkregen resultaat, dit is globalisatie. Hierop bestaan verschillende uitzonderingen, waarbij de globalisatie niet wordt toegepast: dit is bv. het geval bij het diverse inkomsten uit de deeleconomie. (R. ABIUSO *et al*, *Tiberghien – Handboek voor fiscaal recht 2016-2017*, Mechelen, Kluwer, 2016, randnr. 1000).

<sup>548</sup> C. BINNEMANS, “Nieuw fiscaal kader voor de deeleconomie: verlaagd tarief tegen 10% voor inkomsten onder de 5000 EUR/jaar”, *Fisc.Week.* 2016, nr. 250, 2

<sup>549</sup> Art. 36, 3° Programmawet 1 juli 2016, *BS* 4 juli 2016; gewijzigd door ontwerp art. 90, tweede lid WIB 1992; Ontwerp van programmawet, *Parl.St.* Kamer 2015-16, nr. 1875, 25-26; C. BINNEMANS, “Nieuw fiscaal kader voor de deeleconomie: verlaagd tarief tegen 10% voor inkomsten onder de 5000 EUR/jaar”, *Fisc.Week.* 2016, nr. 250, 2.

<sup>550</sup> X, “Wat moet u zeker weten over de zgn. deeleconomie?”, *Tips & Advies Belastingen* 2016, geraadpleegd op 5 december 2016, van [http://plus.indicator.be/belastingen/articles/article/VLTABTAR\\_EU22190201/?q=deeleconomie](http://plus.indicator.be/belastingen/articles/article/VLTABTAR_EU22190201/?q=deeleconomie).

### 3.4.1.1. Voorwaarden

Zoals eerder aangehaald moet men voldoen aan enkele voorwaarden om aanspraak te maken op het fiscaal gunstregime. De **voorwaarden** zijn als volgt:

- Het moet gaan om winsten of baten die buiten het uitoefenen van een beroepswerkzaamheid verworven werden<sup>551</sup>;
- Dewelke uitsluitend voortkomen uit diensten aan natuurlijke personen die niet handelen in het kader van hun beroepswerkzaamheid;
- Deze diensten worden uitsluitend verleend in het kader van overeenkomsten die tot stand zijn gebracht door tussenkomst van een erkend elektronisch platform<sup>552</sup> of een elektronisch platform dat door een overheid werd georganiseerd;
- Bovendien mag de betaling van de vergoedingen enkel door het platform of door hun tussenkomst gebeuren<sup>553</sup>.

Daarbovenop werd in artikel 37bis, § 2 WIB 1992<sup>554</sup> aangegeven dat het brutobedrag van de inkomsten uit deze activiteiten niet meer mag bedragen dan 5.000 EUR<sup>555</sup> per kalenderjaar. Bij overschrijding van dit grensbedrag worden alle inkomsten, met inbegrip van de inkomsten die dit grensbedrag niet overschrijden, behoudens tegenbewijs aanzien als **beroepsinkomsten**. Voor het aanleveren van dit tegenbewijs zal de belastingplichtige moeten aantonen dat de activiteiten in kwestie geen activiteiten zijn die zich vaak genoeg voordoen en voldoende met elkaar verbonden zijn om als een voortdurende bedrijvigheid met een beroepskarakter te worden beschouwd, bijvoorbeeld door aan te tonen dat de gebeurlijke overschrijding van de grens van 5.000 EUR te wijten is aan een gebrek aan overeenstemming tussen het tijdstip van het verlenen van de diensten en het tijdstip van betaling<sup>556</sup>.

Indien men in een bepaald kalenderjaar deze grens overschrijdt, zullen deze inkomsten niet alleen voor het desbetreffende jaar, maar ook voor het daaropvolgende jaar aanzien worden als beroepsinkomsten<sup>557</sup>. Om te oordelen of de grens van 5.000 EUR al dan niet overschreden is, wordt rekening gehouden met het brutobedrag van de vergoedingen die voor de diensten worden toegekend. Dat **brutobedrag** is gelijk aan het bedrag dat door het platform zelf of via zijn tussenkomst effectief betaald wordt aan de dienstverstrekker, inclusief verhoging met de sommen die door of door tussenkomst van het platform zijn ingehouden<sup>558</sup>. Naast de ingehouden bedrijfsvoorheffing kan het hier ook gaan om bv. de kosten die aan de dienstverrichter in rekening worden gebracht door het

---

<sup>551</sup> Ook personen met een vervangingsinkomen, bv. werklozen, mogen occasioneel bijverdienen. De voorwaarde is wel dat deze activiteit aangegeven wordt op de controlekaart van de dienstverrichter, indien men niet in het bezit is van een controlekaart dan moet met de activiteiten aangeven bij de vakbond of de Hulpkas voor Werkloosheidsuitkeringen. Zie: E. CLEEREN, "Hoe u ongestraft kunt bijklossen", *De Tijd* 2013, van [www.tjd.be/nieuw/archief/Hoe\\_u\\_ongestraft\\_kunt\\_bijklossen.9394308-1615.art](http://www.tjd.be/nieuw/archief/Hoe_u_ongestraft_kunt_bijklossen.9394308-1615.art), p. 37; Arbh. Luik 6 december 1985, *JTT* 1986, 361, noot P. GOSSERIES.

<sup>552</sup> Deze erkenning geschiedt door de Koning onder de voorwaarden die hij bepaalt (art. 36, 3° Programmawet 1 juli 2016, gewijzigd in ontwerp art. 90, tweede lid WIB 1992).

<sup>553</sup> Art. 36, 2° Programmawet 1 juli 2016, *BS* 4 juli 2016; gewijzigd in ontwerp art. 90, 1°bis WIB 1992; Ontwerp van programmawet, *Parl.St.* Kamer 2015-16, nr. 1875, 12; N. VAN DIEST en K. VANMEERHAEGHE, "Deeleconomie", *Moore Stephens*, geraadpleegd op 2 november 2016, van [www.moorestephens.be/nl/diensten/tax-legal-services/294-deeleconomie-een-nieuw-fiscaal-regime](http://www.moorestephens.be/nl/diensten/tax-legal-services/294-deeleconomie-een-nieuw-fiscaal-regime).

<sup>554</sup> Art. 35, 2° Programmawet 1 juli 2016, *BS* 4 juli 2016; gewijzigd in ontwerp art. 37bis, § 2 WIB 1992.

<sup>555</sup> Dat bedrag van 5.000 EUR wordt bekomen door de inzake inkomstenbelastingen toepasselijke bepalingen met betrekking tot indexatie toe te passen op het grensbedrag van 3.255 EUR dat zowel wordt vermeld in artikel 37bis, § 2, nieuw in het Wetboek van de inkomstenbelasting 1992 als in artikel 50, § 4, 6°, nieuw van het Btw-Wetboek. Deze benadering garandeert met name dat de grensbedragen die voor de bijzondere regelingen worden gehanteerd inzake inkomstenbelastingen enerzijds en inzake btw anderzijds met elkaar gelijk blijven lopen over de jaren heen (ontwerp van programmawet, *Parl.St.* Kamer 2015-16, nr. 1875, 27-28).

<sup>556</sup> Ontwerp van programmawet, *Parl.St.*, Kamer 2015-16, nr. 1875, 24.

<sup>557</sup> C. BINNEMANS, "Nieuw fiscaal kader voor de deeleconomie: verlaagd tarief tegen 10% voor inkomsten onder de 5000 EUR/jaar", *Fisc.Week* 2016, nr. 250, 2; N. VAN DIEST en K. VANMEERHAEGHE, "Deeleconomie", *Moore Stephens*, geraadpleegd op 2 november 2016, van [www.moorestephens.be/nl/diensten/tax-legal-services/294-deeleconomie-een-nieuw-fiscaal-regime](http://www.moorestephens.be/nl/diensten/tax-legal-services/294-deeleconomie-een-nieuw-fiscaal-regime).

platform (commissie) of door een financiële dienstverrichter. Ook de toeristenbelasting die door het platform wordt ingehouden valt hier onder<sup>559</sup>.

De nieuwe bepalingen zijn van toepassing op de inkomsten die worden betaald of toegekend vanaf 1 juli 2016. Vermits de periode waarover de inkomsten in 2016 worden verkregen niet samenvallen met het de duur van het belastbare tijdperk, wordt de inkomstengrens, zoals aangegeven in artikel 37bis, § 2 WIB 1992, voor dat inkomstenjaar naar verhouding gereduceerd<sup>560</sup>.

### 3.4.1.2. Welke inkomsten?

Niet alle inkomsten verworven uit de deeleconomie vallen onder het nieuw fiscaal wettelijk kader. Daarom is het aldus belangrijk om, zoals voor alle andere inkomsten, een kwalificatie te doen voor deze inkomsten. De leidraad die men moet volgen voor de kwalificatie van de inkomsten uit de deeleconomie zijn de voorwaarden zoals aangegeven in artikel 90, 1bis WIB 1992. Voldoet men niet aan deze voorwaarden, dan valt men simpelweg niet onder het nieuwe gunstregime<sup>561</sup>.

*Maar onder welk regime vallen ze dan wel?*

Inkomsten uit de loutere terbeschikkingstelling van een onroerend of roerend goed zijn belastbaar als respectievelijk **onroerend** inkomen en **roerend** inkomen<sup>562</sup>. Vergoedingen voor het ter beschikking stellen van kapitaal zijn in beginsel belastbaar als **interest** of **dividend**<sup>563</sup>. Eventuele inkomsten uit onderverhuring zullen verder bij toepassing van artikel 90, eerste lid, 5° WIB 1992 worden belast volgens de gewone **diverse inkomsten**. Dit is natuurlijk niet langer het geval wanneer de goederen en kapitalen gebruikt worden voor het uitoefenen voor een beroepswerkzaamheid en derhalve als **beroepsinkomsten** moeten worden aanzien<sup>564</sup>.

Het kan echter voorvallen dat een extra dienst die wordt aangeboden bovenop de loutere terbeschikkingstelling gekwalificeerd wordt als divers inkomen in het kader van de toepassing van het fiscaal gunststelsel, bv. het aanbieden van ontbijt in het geval van Airbnb. Om de grens van 5.000 EUR te beoordelen dient dus rekening gehouden te worden met de inkomsten uit die specifieke diensten.<sup>565</sup> In het geval van afzonderlijk bepaalde vergoedingen is het eenvoudig te bepalen met welk bedrag er rekening zal gehouden worden bij de berekening van de belastingen van deze diverse ‘deel’-inkomsten, nl. het bedrag dat men aanreket voor die specifieke dienst. Indien er één globale vergoeding voor het totaal pakket wordt gevraagd, dan zal dat worden **omgeslagen** over de verschillende soorten diensten<sup>566</sup>. In de nieuwe regeling wordt een forfaitaire omslagvoet van 20% op de globale gevraagde prijs als redelijk aanzien<sup>567</sup>. Bovendien kan men van dit percentage ten

---

<sup>558</sup> Artikel 37 Programmawet 1 juli 2016, *BS* 4 juli 2016; ingevoerd door ontwerp art. 97/1 WIB 1992.

<sup>559</sup> Ontwerp van programmawet, *Parl.St.* Kamer 2015-16, nr. 1875, 25-26.

<sup>560</sup> Ontwerp van programmawet, *Parl.St.* Kamer 2015-16, nr. 1875, 26.

<sup>561</sup> N. VAN DIEST en K. VANMEERHAEGHE, “Deeleconomie”, *Moore Stephens*, geraadpleegd op 2 november 2016, van [www.moorestephens.be/nl/diensten/tax-legal-services/294-deeleconomie-een-nieuw-fiscaal-regime](http://www.moorestephens.be/nl/diensten/tax-legal-services/294-deeleconomie-een-nieuw-fiscaal-regime); X, “Wat moet u zeker weten over de zgn. deeleconomie?”, *Tips & Advies Belastingen* 2016, geraadpleegd op 5 december 2016, van [http://plus.indicator.be/belastingen/articles/article/VLTABTAR\\_EU22190201/?q=deeleconomie](http://plus.indicator.be/belastingen/articles/article/VLTABTAR_EU22190201/?q=deeleconomie).

<sup>562</sup> Art. 7 en 17, § 1, 3° WIB 1992.

<sup>563</sup> Art. 17, § 1, 1° en 2° WIB 1992.

<sup>564</sup> Art. 37 WIB 1992; Cass. 22 januari 2010; Cass. 4 oktober 2013.

<sup>565</sup> N. VAN DIEST en K. VANMEERHAEGHE, “Deeleconomie”, *Moore Stephens*, geraadpleegd op 2 november 2016, van [www.moorestephens.be/nl/diensten/tax-legal-services/294-deeleconomie-een-nieuw-fiscaal-regime](http://www.moorestephens.be/nl/diensten/tax-legal-services/294-deeleconomie-een-nieuw-fiscaal-regime).

<sup>566</sup> Art. 36 Programmawet 1 juli 2016, *BS* 4 juli 2016; gewijzigd door ontwerp art. 90 WIB 1992; Ontwerp van programmawet, *Parl.St.* Kamer 2015-16, nr. 1875 25; N. VAN DIEST en K. VANMEERHAEGHE, “Deeleconomie”, *Moore Stephens*, geraadpleegd op 2 november 2016, van [www.moorestephens.be/nl/diensten/tax-legal-services/294-deeleconomie-een-nieuw-fiscaal-regime](http://www.moorestephens.be/nl/diensten/tax-legal-services/294-deeleconomie-een-nieuw-fiscaal-regime).

<sup>567</sup> Art. 36, laatste lid Programmawet 1 juli 2016, *BS* 4 juli 2016; gewijzigd door ontwerp art. 90, derde lid WIB 1992.

behoefte van de vergoeding voor de diensten afwijken, mits kritische noot dat dit niet altijd aangeraden is om de fiscale grens van respectievelijk 2.500 EUR en 5.000 EUR niet te overschrijden<sup>568</sup>.

Inkomsten die voortkomen uit het normaal beheer van een privévermogen, zoals de verkoop van kledij of huisraad die niet meer worden gebruikt, zijn niet belastbaar<sup>569</sup>.

Voor de andere inkomsten moet worden uitgemaakt of het gaat om inkomsten die worden verworven in het kader van de beroepsactiviteit of winst of baten die eerder **occasioneel** worden verworven<sup>570</sup>. De kwalificatie als beroepsinkomsten is een **feitenbeoordeling**, waarbij rekening wordt gehouden met de aard<sup>571</sup> en de frequentie<sup>572</sup> van de verrichte handelingen, hun onderling verband, hun belang en de organisatie die dit vereist<sup>573</sup>, het feit of er al dan niet met geleende kapitalen wordt gewerkt of met andere personen wordt samengewerkt, het feit of het een nevenactiviteit betreft die nauw aansluit bij de hoofdactiviteit<sup>574</sup>, enz.<sup>575</sup>. Indien de diensten geen beroepswerkzaamheid uitmaken dan vallen ze onder de regelgeving van artikel 90, eerste lid, 1° WIB 1992, deze diverse inkomsten worden dan belast aan een belastingvoet van 33%. Vallen de diensten wel onder de beroepswerkzaamheid, dan dient men zich in te schrijven als zelfstandige en voldoen aan de toepasselijke formaliteiten<sup>576</sup>.

*Waar ligt de grens van de diverse 'deel'-inkomsten met inkomsten uit de beroepswerkzaamheid?*

Niet enkel bij onroerende, roerende of gewone diverse inkomsten is het van belang om de grens met de beroepsinkomsten te bepalen, dit is ook het geval bij de inkomsten die vallen onder artikel 90, 1°bis WIB 1992. De diensten die worden aangeboden mogen namelijk niet nauw verbonden zijn met een activiteit die de belastingplichtige als zelfstandige verricht of met de activiteit van de vennootschap waarvan hij bedrijfsleider is. Voor werknemers die in dezelfde branche als dat waarop hun arbeidsovereenkomst betrekking heeft een dienst aanbieden is er geen probleem, de nieuwe regeling wil dan ook zelfstandigheid en ondernemerschap aanmoedigen en zo kan een werknemer daarvan proeven zonder al te grote risico's. Het is echter niet de bedoeling dat zelfstandigen hun activiteiten (deels) zouden verplaatsen onder het nieuw fiscaal stelsel<sup>577</sup>.

<sup>568</sup> X., "Hoe worden inkomsten van gastenkamers belast?", *Tips & Advies Belastingen* 2016, geraadpleegd op 5 december 2016, van [http://plus.indicator.be/belastingen/articles/article/VLTABTAR\\_EU22200201/?q=deeleconomie](http://plus.indicator.be/belastingen/articles/article/VLTABTAR_EU22200201/?q=deeleconomie).

<sup>569</sup> Ontwerp van programmawet, *Parl.St.* Kamer 2015-16, nr. 1875, 22.

<sup>570</sup> Art. 90, eerste lid, 1°, WIB 1992.

<sup>571</sup> Bergen 16 juni 1995, *FJF* 1996, 80; Brussel 25 april 2013, *FJF* 2013, afl. 10, 961; Rb. Bergen (fisc. kamer) 20 juni 2013, nr. 07/110/A, 08/1462/A, 08/1463/A, 08/1464/A, 08/1465/A, *FJF* 2015 afl. 3, 77, samenvatting; Brussel 16 november 2012, *FJF* 2013, afl. 6, 589, noot; Luik 3 december 2008, *FJF* 2010, afl. 2, 158.

<sup>572</sup> Gent (fisc.) (5e bis k.) 25 maart 2014, nr. 2012/AR/1365, *FJF* 2015, afl. 4, 119, samenvatting en *TFR* 2015, afl. 477, 203, noot J. VANDEN BRANDEN; Arbh. Luik 24 maart 1992, *JTT* 1992, 396 en *Soc.Kron.* 1994, 204 en Cass. (1e k.) 6 mei 2011, AR F.10.0050.N, *W.H. / Belgische Staat, Fisc.Koer.* 2011, afl. 11, 340, weergave, noot X., *FJF* 2012, afl. 1, 49, [www.cass.be](http://www.cass.be) (31 mei 2011), concl. THUIS, *Pas.* 2011, afl. 5, 1309, *TFR* 2011, afl. 404, 563, noot L. VANHEESWIJCK, F. VANNESTE en K. SPAGNOLI en *TFR* 2011, afl. 407, 707, samenvatting, noot L. KELL.

<sup>573</sup> Rb. Luik 22 november 2007, *Fiscoloog* 2008, afl. 1114, 12, weergave CB; Cass. (1e k.) 6 mei 2011, AR F.10.0050.N, *W.H. / Belgische Staat, Fisc.Koer.* 2011, afl. 11, 340, weergave, noot X., *FJF* 2012, afl. 1, 49, [www.cass.be](http://www.cass.be) (31 mei 2011), concl. THUIS, *Pas.* 2011, afl. 5, 1309, *TFR* 2011, afl. 404, 563, noot L. VANHEESWIJCK, F. VANNESTE en K. SPAGNOLI en *TFR* 2011, afl. 407, 707, samenvatting, noot L. KELL.

<sup>574</sup> Luik 3 december 2008, *FJF* 2010, afl. 2, 158.

<sup>575</sup> Ontwerp van programmawet, *Parl.St.* Kamer 2015-16, nr. 1875, 22.

<sup>576</sup> X., "Zelfstandig worden", *Belgium.be*, geraadpleegd op 2 november 2016, van [www.belgium.be/nl/economie/onderneming/oprichting/zelfstandigen](http://www.belgium.be/nl/economie/onderneming/oprichting/zelfstandigen).

<sup>577</sup> Ontwerp van programmawet, *Parl.St.* Kamer 2015-16, nr. 1875, 24; C. BINNEMANS, "Nieuw fiscaal kader voor de deeleconomie: verlaagd tarief tegen 10% voor inkomsten onder de 5000 EUR/jaar", *Fisc.Week.* 2016, nr. 250, 2-3.



Hierbij kan wel de opmerking gemaakt worden of het als werknemer verrichten van een gelijkaardige activiteit niet in het nadeel speelt van de werkgever. Doet de werknemer zijn werkgever dan geen **concurrentie** aan?

Als werknemer mag je jouw werkgever inderdaad geen concurrentie aandoen, hiervoor kan men immers ontslagen worden om dringende redenen en heeft men geen recht op enige vergoeding of opzegtermijn. Het is daarom uitgesloten dat men voor een concurrent gaat werken. Indien men een activiteit zou beginnen als zelfstandige in bijberoep geldt inderdaad ook dezelfde. Dit gaat zelfs zo ver dat er al sprake is van onrechtmatige concurrentie indien het gaat om het handelen met personen die nooit klant geweest zijn van diens werkgever. Dit alles vloeit voort uit de gedachte dat een werknemer zijn werk te goeder trouw en loyaal moet uitvoeren<sup>578</sup>. Het is aldus verboden om tijdens de duur van de arbeidsovereenkomst de werkgever concurrentie aan te doen, zowel eerlijke- als oneerlijke<sup>579</sup> concurrentie<sup>580</sup>.

Maar wat houdt concurrentie nu precies in? Concurrentie kan omschreven worden als de strijd om de voorkeur van een ruilpartij, afnemer of leverancier van goederen en diensten, met het oog op het tot stand brengen van een transactie, waarvan de verwezenlijking door de ene tegenstrever, het verlies der kansen betekent van de andere op het doorvoeren van een gelijkwaardige verrichting<sup>581</sup>.

Nergens wordt er echter gesproken over occasionele activiteiten die concurrentie veroorzaken ten aanzien van een werkgever, maar afgaand op bijvoorbeeld de uitspraak van het Arbeidshof te Bergen van 3 februari 2004<sup>582</sup>, die stelt dat **elke daad van concurrentie** tijdens de overeenkomst uiteraard deloyaal is, kan men stellen dat zelfs indien het gaat om een **occasionele** activiteit men geen gelijkaardige werkzaamheden aan de arbeidsovereenkomst mag uitvoeren. Voorgaande sluit een concurrerende activiteit binnen een niet-concurrerend geografisch gebied echter niet uit, hier is immers geen sprake van concurrentie wegens het ontbreken van het criterium van verlies der klanten.

Vermits de nieuwe inkomstencategorie pas vanaf het inkomstenjaar (belastbare tijdperk) 2016 bestaat, zal een **herkwalificatie** van de inkomsten als beroepsinkomsten omwille van het overschrijden van de grens in het vorige belastbare tijdperk (dit is 2.500 EUR in 2016<sup>583</sup>, en 5.000 EUR voor de volgende jaren) pas vanaf het inkomstenjaar (belastbare tijdperk) 2017 kunnen worden toegepast. Dit bedrag is uiteraard een optelsom van de verschillende inkomsten en wordt niet per indivi-

---

<sup>578</sup> E. CLEEREN, "Hoe u ongestraft kunt bijkluilen", *De Tijd* 2013, van [www.tijd.be/nieuw/archief/Hoe\\_u\\_ongestraft\\_kunt\\_bijkluilen.9394308-1615.art](http://www.tijd.be/nieuw/archief/Hoe_u_ongestraft_kunt_bijkluilen.9394308-1615.art), p. 37; Arbh. Bergen 13 september 2005, *JTT* 2006, 14; art. 1134, *3bis* BW; art. 17, 1° WAO; W. VAN EECKHOUTTE en M. RIGAUX (eds.), *Sociaal recht: niets dan uitdagingen*, Gent, Mys & Breesch, 1996 (245), p. 284, nr. 465; Arbrb. Oudenaarde 6 maart 1997, *AJT* 1997-98, 87, noot B. LIETAERT; R. LEMARCO, H. DE WULF, E. MATTHYS en W. VAN EECKHOUTTE, *Concurrentie en de arbeidverhouding*, onuitg. masterproef Rechten UGent, 2013, <http://lib.ugent.be/nl/catalog/rug01:002060871>, 4-38, onuitg. en Arbh. Bergen (3e k.) 9 juli 2014, nr. 2013/AM/80, *JLMB* 2015, afl. 27, 1294, samenvatting en *JTT* 2014, afl. 1203, 485.

<sup>579</sup> Oneerlijke concurrentie is concurrentie die in strijd is met de eerlijke gebruiken in handels-, industriële en dienstzaken. Zie: Arbh. Brussel (3e k.) 22 mei 2015, nr. 2014/AB/552 en *JTT* 2015, afl. 1227, 385.

<sup>580</sup> Arbh. Brussel (3e k.) 22 mei 2015, nr. 2014/AB/552 en *JTT* 2015, afl. 1227, 385.

<sup>581</sup> H. VAN HOOGENBEMT, "De arbeidsovereenkomst en het vermogen van de werknemer" in W. VAN EECKHOUTTE en M. RIGAUX (eds.), *Sociaal recht: niets dan uitdagingen*, Gent, Mys & Breesch, 1996 (245), p. 284, nr. 465; gedeeltelijk overgenomen uit R. LEMARCO, *Concurrentie en de arbeidsverhouding. Een analyse van het concurrentiebeding in diverse situaties*, onuitg. masterproef Rechten UGent, 2012, [http://lib.ugent.be/fulltxt/RUG01/002/060/871/RUG01-002060871\\_2013\\_0001\\_AC.pdf](http://lib.ugent.be/fulltxt/RUG01/002/060/871/RUG01-002060871_2013_0001_AC.pdf).

<sup>582</sup> Arbh. Bergen (3e k.) 3 februari 2004, nr. 14349, *JTT* 2004, afl. 890, 288.

<sup>583</sup> X, "Wat moet u zeker weten over de zgn. deeleconomie?", *Tips & Advies Belastingen* 2016, geraadpleegd op 5 december 2016, van [http://plus.indicator.be/belastingen/articles/article/VLTABTAR\\_EU22190201/?q=deeleconomie](http://plus.indicator.be/belastingen/articles/article/VLTABTAR_EU22190201/?q=deeleconomie); X, "Art 37bis § 2 deeleconomie", *Fiscalist 2016 - Bedragen oktober 2016*, geraadpleegd op 12 december 2016, van [www.securex.eu/lex-go.nsf/vwDocuments/D5817291AD57C683C1257F4C005822A1/\\$File/D5817291AD57C683C1257F4C005822A1\\_11\\_nl.pdf](http://www.securex.eu/lex-go.nsf/vwDocuments/D5817291AD57C683C1257F4C005822A1/$File/D5817291AD57C683C1257F4C005822A1_11_nl.pdf).

dueel platform berekent<sup>584</sup>. Wanneer de inkomsten evenwel als **beroepsinkomsten** werden aangemerkt voor het inkomstenjaar 2015, kunnen de inkomsten voor het inkomstenjaar 2016 niet als een divers inkomen uit de deeleconomie worden aanzien, vermits ze verband houden met een beroepsactiviteit die in het vorige belastbare tijdperk werd uitgeoefend<sup>585</sup>.

#### 3.4.1.3. *Kostenforfait*

Er wordt een **kostenforfait** toegestaan van 50%<sup>586</sup>. Het aangeven of het bewijs leveren van de werkelijke kosten is niet mogelijk. Het bedrag werd bewust hoog gelegd om de werkelijke kosten zoveel mogelijk te dekken en tegelijk de **administratieve last** laag te houden door het gebruik van forfaitaire kosten<sup>587</sup>.

Het kostenforfait berekenen dient te gebeuren op het brutobedrag van de inkomsten, dit omvat het door het platform betaalde bedrag (of door de tussenkomst ervan), inclusief alle sommen en commissies die door het platform of door de tussenkomst van het platform werden ingehouden (zie *supra*)<sup>588</sup>. De berekeningsbasis van deze 20%<sup>589</sup> is dan weer het nettobedrag van de inkomsten, dit is dus het voormeld brutobedrag verminderd met het voormelde kostenforfait van 50%<sup>590</sup>. De eigenlijke belasting bedraagt in feite slechts 10%<sup>591</sup>.

#### 3.4.2. Fiscaal: belasting op toegevoegde waarde

Eerder werd al aangehaald dat men met deze nieuwe regeling de administratieve lasten laag wil houden voor activiteiten binnen de deeleconomie. Deze lijn wordt verder doorgetrokken naar de btw-administratie. Zo baseerde men zich in eerste instantie op de vrijstelling voor kleine ondernemingen, mits vereenvoudiging opdat men geen administratieve formaliteiten meer zou moeten vervullen<sup>592</sup>. Dit geldt echter alleen voor het leveren van diensten die aan de voorwaarden op de volgende pagina voldoen. Indien er sprake is van het leveren van goederen kan men nog steeds beroep doen op de vrijstellingsregeling voor kleine onderneming, maar slechts indien de inkomsten, exclusief btw, onder de grens van 25.000 EUR blijven<sup>593</sup>.

<sup>584</sup> X, "Wat moet u zeker weten over de zgn. deeleconomie?", *Tips & Advies Belastingen* 2016, geraadpleegd op 5 december 2016, van [http://plus.indicator.be/belastingen/articles/article/VLTABTAR\\_EU22190201/?q=deeleconomie](http://plus.indicator.be/belastingen/articles/article/VLTABTAR_EU22190201/?q=deeleconomie).

<sup>585</sup> Ontwerp van programmawet, *Parl.St.* Kamer 2015-16, nr. 1875, 25.

<sup>586</sup> Art. 37, eerste lid Programmawet 1 juli 2016, *BS* 4 juli 2016; ingevoerd door ontwerp art. 97/1 WIB 1992.

<sup>587</sup> Ontwerp van programmawet, *Parl.St.* Kamer 2015-16, nr. 1875, 26.

<sup>588</sup> Artikel 37, tweede lid Programmawet 1 juli 2016, *BS* 4 juli 2016; ingevoerd door ontwerp art. 97/1, tweede lid WIB 1992.

<sup>589</sup> In de literatuur kom je ook vaak een belastingpercentage tegen van 10%. Hierin zit het kostenforfait verrekend. Bv. C. BINNEMANS, "Nieuw fiscaal kader voor de deeleconomie: verlaagd tarief tegen 10% voor inkomsten onder de 5000 EUR/jaar", *Fisc.Week.* 2016, nr. 250.

<sup>590</sup> Artikel 37, eerste lid Programmawet 1 juli 2016, *BS* 4 juli 2016; ingevoerd door ontwerp art. 97/1, eerste lid WIB 1992.

<sup>591</sup> De diensten worden aan 20% belast, met een kostenforfait van 50%. Het effectieve belastingtarief is dus 10%.; *Vr. en Antw.* Kamer 2015-16, nr.1076, Vr. nr. 1 1076, G. VANDEN BURRE.

<sup>592</sup> S. RUYSSCHAERT, "Deeleconomie en btw", *Fisc.Week.* 2016, nr. 252, 5; N. VAN DIEST en K. VANMEERHAEGHE, "Deeleconomie", *Moore Stephens*, geraadpleegd op 2 november 2016, van [www.moorestephens.be/nl/diensten/tax-legal-services/294-deeleconomie-een-nieuw-fiscaal-regime](http://www.moorestephens.be/nl/diensten/tax-legal-services/294-deeleconomie-een-nieuw-fiscaal-regime).

<sup>593</sup> Ontwerp van programmawet, *Parl.St.* Kamer 2015-16, nr. 1875, 27; Dit wordt gecontesteerd door N. VAN DIEST in ons interview met haar (zie interview 7, echter niet opgenomen in bijlage 4) en door Unizo (X, "De occasionele activiteit", *UNIZO*, geraadpleegd op 18 december 2016, van [www.unizo.be/images/res125952\\_2.doc](http://www.unizo.be/images/res125952_2.doc)). Zij stellen dat wanneer het gaat om occasionele activiteiten, wat het geval is voor activiteiten binnen de deeleconomie, dat dergelijke administratieve verplichtingen wissieso uitgesloten zijn door het occasioneel karakter. Wij volgen inderdaad die redenering en nemen akte van de tegenstredigheid zoals weergegeven in het ontwerp van programmawet. De exacte bedoeling van de wetgever is tot op heden nog niet helemaal duidelijk.

### 3.4.2.1. Voorwaarden

Om een klaar en duidelijk kader te scheppen werd getracht dezelfde voorwaarden als bij de directe belastingen te hanteren binnen de regeling van de indirecte belastingen, namelijk<sup>594</sup>:

- Geografische beperking tot het Belgisch grondgebied;
- De diensten worden verricht voor andere doeleinden dan die van de economische activiteit van de belastingplichtige;
- De diensten worden uitsluitend verricht in het kader van overeenkomsten die tot stand zijn gebracht door tussenkomst van een door de Koning erkend elektronisch platform of een platform dat door een overheid werd georganiseerd;
- De toekenning van de vergoedingen aan de dienstverstrekker mag enkel gebeuren door het in het voorgaande bedoelde platform of door tussenkomst van dat platform;
- De omzet die bestaat uit de vergoedingen bedoeld in het voorgaande, met inbegrip van alle sommen die door dat platform of door tussenkomst van dat platform zijn ingehouden, bedraagt per kalenderjaar niet meer dan 5.000 EUR.

Een merkwaardig verschil is dat hier het woord ‘**economische activiteit**’ wordt gebruikt in plaats van ‘*beroepsactiviteit*’<sup>595</sup>. Dit laatste is namelijk vreemd aan de btw-wetgeving. Het enige schijnbare equivalent inzake btw, ‘economische activiteit’, heeft een andere draagwijdte want het beperkt zich tot activiteiten die op zelfstandige basis worden uitgeoefend. Om die reden werd geopteerd voor een alternatieve formulering van het toepassingsgebied van de voorwaarde omtrent de economische activiteit (positief in plaats van negatief) die de draagwijdte van de voorwaarde opgenomen in de regeling inzake directe belastingen zo accuraat mogelijk benadert, namelijk de diensten worden verricht voor andere doeleinden dan die van de economische activiteit van de belastingplichtige<sup>596</sup>.

Een tweede verschil ligt bij de herkwalificatie van de inkomsten bij een drempeloverschrijding. De regeling met betrekking tot de directe belastingen voorziet in een **weerlegbaar vermoeden** indien er sprake is van de overschrijding van het grensbedrag van 5.000 EUR. Men zal dus kunnen of trachten aantonen dat de inkomsten, desondanks de overschrijding, nog steeds onder de diverse inkomsten vallen (zie *supra*). De regeling binnen de indirecte belastingen voorziet dan weer in een **maximale overschrijding van 10%** van het grensbedrag van 5.000 EUR. Hoe dan ook heeft een overschrijding geen effect op de inkomens kwalificatie van de directe belastingen, deze regelgeving heeft namelijk enkel als finaliteit een vereenvoudiging inzake bepaalde administratieve verplichting en niet de vereenvoudiging van de kwalificatie en taxatie van bepaalde inkomsten. Tegen die achtergrond is het dan ook niet zinvol dezelfde regeling te handhaven als bij de directe belastingen. Een uitzonderlijke overschrijding van het drempelbedrag in de vereenvoudigingsregeling voor de deeleconomie beïnvloedt immers de btw-vrijstelling niet aangezien die vrijstelling gebonden is aan een hogere drempel zoals vastgelegd in de bijzondere regeling van artikel 56*bis* van het Btw-Wetboek, namelijk 25.000 EUR<sup>597</sup>.

<sup>594</sup> Artikel 40 Programmawet 1 juli 2016, *BS* 4 juli 2016; gewijzigd door ontwerp art. 50, § 4 Btw-Wetboek.

<sup>595</sup> Of ‘beroepswerkzaamheid’.

<sup>596</sup> Ontwerp van programmawet, *Parl.St.* Kamer 2015-16, nr. 1875, 27-28. De formulering in artikel 90, eerste lid, 1<sup>o</sup>*bis* luidt als volgt: “winst of baten, die, buiten het uitoefen van de beroepswerkzaamheid, voortkomen uit diensten”.

<sup>597</sup> Ontwerp van programmawet, *Parl.St.* Kamer 2015-16, nr. 1875, 28-29; S. RUYSSCHAERT, “Deeleconomie en btw”, *Fisc.Week.* 2016, nr. 252, 5; N. VAN DIEST en K. VANMEERHAEGHE, “Deeleconomie”, *Moore Stephens*, geraadpleegd op 2 november 2016, van [www.moorestephens.be/nl/diensten/tax-legal-services/294-deeleconomie-een-nieuw-fiscaal-regime](http://www.moorestephens.be/nl/diensten/tax-legal-services/294-deeleconomie-een-nieuw-fiscaal-regime).

### 3.4.2.2. Minimale verplichtingen

Er moet geen btw-identificatie gebeuren, noch moet er een jaarlijkse opgave van belastingplichtige afnemers (*klantenlisting*) worden ingediend<sup>598</sup>. In de memorie van toelichting staat ook te lezen dat er geen inschrijvingsplicht bij de Kruispuntbank van Ondernemingen (KBO) is voor de personen die onder de vereenvoudigde regeling van de deeleconomie opereren<sup>599</sup>.

De administratieve **vereenvoudigingsregeling** werd doorgetrokken naar alle belastingplichtigen die de vrijstelling van de belasting bedoeld in artikel 56*bis* Btw-Wetboek genieten, slechts in die mate dat zij niet meer gehouden zijn tot het indienen van een jaarlijkse opgave van belastingplichtige afnemers wanneer dat een nihil-opgave blijkt te zijn<sup>600</sup>.

Belastingplichtige natuurlijke personen die onder voormelde voorwaarden vallen blijven echter nog steeds onderworpen aan de andere btw-verplichting van de belastingplichtigen waarop artikel 56*bis* Btw-Wetboek van toepassing is. Zo moeten zij zich laten identificeren voor btw-doeleinden wanneer zij intracommunautaire verwervingen verrichten of wanneer zij afnemer zijn van intracommunautaire diensten waarvoor zij schuldenaar zijn van de btw overeenkomstig artikel 51, § 2, eerste lid, 1° Btw-Wetboek. Er zal dus een btw-identificatie nodig zijn wanneer men de drempel van 11.200 EUR aan intracommunautaire verwervingen overschrijdt (aankopen uit andere EU-lidstaten) of wanneer men intracommunautaire diensten afneemt waarvan men schuldenaar is van de btw<sup>601</sup>.

Ten slotte is de bijzondere vrijstellingsregeling inzake deeleconomie ook van toepassing op particulieren die werken in onroerende staat (stukadoor, aannemer, tuinonderhoud, ...) doen binnen de deeleconomie met de voormelde voorwaarden in acht genomen<sup>602</sup>.

### 3.4.3. Sociale zekerheid

Inzake sociale zekerheid is er slechts één artikel toegevoegd aan het koninklijk besluit nr. 38, nl. artikel 5*ter*. In dit artikel stelt men dat personen die in België een activiteit uitoefenen die de inkomsten zoals bedoeld in artikel 90, eerste lid, 1°*bis* WIB 1992 genereren, niet onderworpen zijn aan dat besluit. Deze personen worden dus niet aanzien als zelfstandigen en moeten bijgevolg ook **geen sociale bijdragen** leveren<sup>603</sup>. Daar één van de voorwaarden van het regime van de deeleconomie is dat het niet gaat om een beroepswerkzaamheid, lijkt deze specifieke uitsluiting overbodig.

<sup>598</sup> Art. 50, § 4 en art. 53*quinquies* Btw-Wetboek.

<sup>599</sup> Ontwerp van programmawet, *Parl.St.* Kamer 2015-16, nr. 1875, 29 N. VAN DIEST en K. VANMEERHAEGHE, “Deeleconomie”, *Moore Stephens*, geraadpleegd op 2 november 2016, van [www.moorestephens.be/nl/diensten/tax-legal-services/294-deeleconomie-een-nieuw-fiscaal-regime](http://www.moorestephens.be/nl/diensten/tax-legal-services/294-deeleconomie-een-nieuw-fiscaal-regime); X, “Wat moet u zeker weten over de zgn. deeleconomie?”, *Tips & Advies Belastingen* 2016, geraadpleegd op 5 december 2016, van [http://plus.indicator.be/belastingen/articles/article/VLTABTAR\\_EU22190201/?q=deeleconomie](http://plus.indicator.be/belastingen/articles/article/VLTABTAR_EU22190201/?q=deeleconomie).

<sup>600</sup> Art. 41 Programmawet 1 juli 2016, *BS* 4 juli 2016; gewijzigd door ontwerp art. 53*quinquies* Btw-wetboek; Ontwerp van programmawet, *Parl.St.* Kamer 2015-16, nr. 1875, 29.

<sup>601</sup> Ontwerp van programmawet, *Parl.St.* Kamer 2015-16, nr. 1875, 29; N. VAN DIEST en K. VANMEERHAEGHE, “Deeleconomie”, *Moore Stephens*, geraadpleegd op 2 november 2016, van [www.moorestephens.be/nl/diensten/tax-legal-services/294-deeleconomie-een-nieuw-fiscaal-regime](http://www.moorestephens.be/nl/diensten/tax-legal-services/294-deeleconomie-een-nieuw-fiscaal-regime).

<sup>602</sup> Art. 44 Programmawet 1 juli 2016, *BS* 4 juli 2016; Ontwerp van programmawet, *Parl.St.* Kamer 2015-16, nr. 1875, 27-29. N. VAN DIEST en K. VANMEERHAEGHE, “Deeleconomie”, *Moore Stephens*, geraadpleegd op 2 november 2016, van [www.moorestephens.be/nl/diensten/tax-legal-services/294-deeleconomie-een-nieuw-fiscaal-regime](http://www.moorestephens.be/nl/diensten/tax-legal-services/294-deeleconomie-een-nieuw-fiscaal-regime).

<sup>603</sup> X, “Wat moet u zeker weten over de zgn. deeleconomie?”, *Tips & Advies Belastingen* 2016, geraadpleegd op 5 december 2016, van [http://plus.indicator.be/belastingen/articles/article/VLTABTAR\\_EU22190201/?q=deeleconomie](http://plus.indicator.be/belastingen/articles/article/VLTABTAR_EU22190201/?q=deeleconomie).

Wellicht vindt dit wetgevend initiatief dan ook zijn oorsprong in het wegnemen van enige twijfel omtrent het al dan niet verschuldigd zijn van de sociale bijdragen op deze inkomsten<sup>604</sup>

Concreet gaat het om de personen die inkomsten hebben zoals aangegeven in artikel 90, eerste lid, 1<sup>o</sup> bis WIB 1992 van maximum 5.000 EUR bruto per jaar. Wanneer men meer dan 5.000 EUR bruto per jaar ontvangt, worden deze inkomsten behoudens tegenbewijs<sup>605</sup>, gekwalificeerd als beroepsinkomsten en zijn de normale regels voor onderwerping en aansluiting van toepassing.

In artikel 5<sup>ter</sup> KB nr. 38 stelt men bovendien dat 25% van de belastingen op de ‘deel’-inkomsten zullen worden aangewend voor het globaal financieel beheer in het sociaal statuut der zelfstandigen<sup>606</sup>. Onrechtstreeks doet men dus wel een soort sociale bijdrage, aangezien 2,5% naar het globaal financieel beheer gaat<sup>607</sup>.

### 3.5. Toepassing binnen de mobiliteitssector

#### 3.5.1. Verlenen van chauffeurdiensten<sup>608</sup>

Voorlopig schrijft geen enkele tekst of de particulier die via een platform particulieren vervoert met de eigen wagen eveneens de hiervoor ontvangen vergoeding dient op te splitsen in enerzijds een vergoeding voor de verhuur van een roerend goed en anderzijds een vergoeding voor het besturen van een wagen<sup>609</sup>. We zouden dus, theoretisch, **2 mogelijke situaties** kunnen onderscheiden:

- Men beschouwt de inkomsten volledig als **inkomsten uit diensten**;
- Men maakt een opsplitsing tussen de inkomsten uit diensten en het louter ter beschikking stellen van een **roerend goed**.

In het eerste geval dient men na te gaan of de voorwaarden van artikel 90, eerste lid, 1<sup>o</sup> bis WIB 1992 worden nageleefd rekening houdende met het grensbedrag van 5.000 EUR en het kostenforfait van 50%. Werden alle voorwaarden vervuld, dan kan men aanspraak maken op het fiscaal gunstregime met een belastingtarief van 20%. Wordt niet aan de voorwaarden voldaan, dan valt men onder de regeling van artikel 90, eerste lid, 1<sup>o</sup> WIB 1992<sup>610</sup> waarvoor een belastingtarief van 33% geldt. In beide gevallen zal men niet onderworpen worden aan de regels voor zelfstandigen en btw aangezien het gaat om occasionele activiteiten<sup>611</sup>. Indien er geen sprake is van occasionele activiteiten, dan zal men zich moeten inschrijven als zelfstandige. Inzake btw is er een vrijstelling van de btw-verplichtingen voor het leveren van diensten binnen de deeleconomie<sup>612</sup>.

---

<sup>604</sup> N. VAN DIEST en K. VANMEERHAEGHE, “Deeleconomie”, *Moore Stephens*, geraadpleegd op 2 november 2016, van [www.moorestephens.be/nl/diensten/tax-legal-services/294-deeleconomie-een-nieuw-fiscaal-regime](http://www.moorestephens.be/nl/diensten/tax-legal-services/294-deeleconomie-een-nieuw-fiscaal-regime).

<sup>605</sup> Zie alsook de bespreking onder 3.4.1.1. Voorwaarden.

<sup>606</sup> Ontwerp van programmawet, *Parl.St.* Kamer 2015-16, nr. 1875, 14.

<sup>607</sup> Verklaring: de diensten worden aan 20% belast, met een kostenforfait van 50%. Het effectieve belastingtarief is dus 10%. 25% van die 10% gaat naar het globaal beheer. Alhoewel geen sociale bijdragen in rekening worden gebracht, draag je onopgemerkt alsnog bij ten belope van 2,5% van de bruto inkomsten.

<sup>608</sup> Dit gaat om chauffeurdiensten die niet onder ridesharing vallen. Bij ridesharing is er namelijk geen sprake van inkomsten.

<sup>609</sup> N. VAN DIEST en K. VANMEERHAEGHE, “Deeleconomie”, *Moore Stephens*, geraadpleegd op 2 november 2016, van [www.moorestephens.be/nl/diensten/tax-legal-services/294-deeleconomie-een-nieuw-fiscaal-regime](http://www.moorestephens.be/nl/diensten/tax-legal-services/294-deeleconomie-een-nieuw-fiscaal-regime).

<sup>610</sup> Artikel 90, eerste lid, 1<sup>o</sup> WIB 1992: “Onverminderd het bepaalde in 1<sup>o</sup> bis, 8<sup>o</sup> en 10<sup>o</sup> winst of baten, hoe ook genaamd, die zelfs occasioneel of toevallig, buiten het uitoefenen van een beroepswerkzaamheid, voortkomen uit enige prestatie, verrichting of speculatie of uit diensten bewezen aan derden, daaronder niet begrepen normale verrichtingen van beheer van een privé-vermogen bestaande uit onroerende goederen, portefeuillewaarden en roerende voorwerpen”.

<sup>611</sup> Zie terzake ook interview 7, echter niet opgenomen in bijlage 4 en X, “De occasionele activiteit”, *UNIZO*, geraadpleegd op 18 december 2016, van [www.unizo.be/images/res125952\\_2.doc](http://www.unizo.be/images/res125952_2.doc).

<sup>612</sup> Ontwerp van programmawet, *Parl.St.* Kamer 2015-16, nr. 1875, 27.

In het tweede geval gaat men dus uit van een opsplitsing tussen de dienst als chauffeur en het ter beschikking stellen van je wagen. Naar analogie van de regeling omtrent extra diensten die worden aangeboden bovenop de loutere terbeschikkingstelling van een onroerend goed, zoals besproken in de memorie van toelichting bij de Programmawet van 1 juli 2016, zou het volgens N. VAN DIEST logisch zijn dat 20% van de globale vergoeding (zie *supra*) wordt beschouwd als **divers inkomen** waarop het fiscaal gunststelsel van toepassing is. Fiscaal (en hypothetisch) gezien kan bovenstaande inderdaad kloppen, maar praktisch gezien niet: een dergelijke chauffeur moet immers nog steeds over een statuut als zelfstandige beschikken. Waardoor, conform artikel 37 WIB 92 (zie *supra*), de roerende inkomsten als beroepsinkomst belast zullen worden<sup>613</sup> (uiteraard alsook opgaande voor het eerste geval).

Indien de diensten afzonderlijk aangerekend worden, dan telt het bedrag betaald voor de dienst mee voor de bepaling van de belastingen op de diverse inkomsten die onder het gunstregime vallen. Dit alles ervan uitgaande dat bovenstaande dienstverlening gedaan wordt met inachtneming van de voorwaarden uit artikel 90, *1bis* WIB 1992. De inkomsten die worden verworven uit het ter beschikking stellen van je wagen wordt hieronder uiteengezet<sup>616</sup>.

Dit is de uiteenzetting besproken op fiscaal vlak, maar zoals F. NUYTEMANS, voorgaand Belgisch directeur van Uber, zegt: “*De fiscale regeling is een, maar daarnaast heb je ook de wetgeving rond betaald personenvervoer, en daaraan verandert voorlopig niets*”<sup>617</sup>. Uit de artikelen in hoofdstuk ‘IV de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder’ van het decreet betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de mobiliteitsraad van Vlaanderen kan men namelijk afleiden dat men als zelfstandige zal worden aanzien bij het aanbieden van een dergelijke dienst. Er is namelijk een verplichte vergunning volgens artikel 41, § 1 van datzelfde decreet. Het vereisen van een vergunning zal dus resulteren in een vermoeden van kwalificatie als beroepsactiviteit<sup>618</sup>. Bovendien moet men, afhankelijk van gemeente tot gemeente, aan bijkomende voorwaarden voldoen voor het exploiteren van een dienst voor het verhuren van voertuigen met bestuurder. De minimale voorwaarden waaraan men moet voldoen worden opgesomd in artikel 42 van datzelfde decreet.

N. V.D. (*Senior-manager Tax & Legal bij Moore Stephens Belgium*): “*Wanneer een taxi-chauffeur zijn wagen ter beschikking stelt is dat eigenlijk de verhuur van een roerend goed. Dat wat hij meer vraagt is geen beroepsinkomen maar een divers inkomen uit de deeleconomie.*”<sup>614</sup>

N. v.D. (*Senior-manager Tax & Legal bij Moore Stephens Belgium*): “*Een opsplitsing tussen roerend en diverse inkomsten, daar is eigenlijk nog niets over te lezen, over hoe we dat moeten doen.*”<sup>615</sup>

<sup>613</sup> X., “De fiscus kan niet zomaar kiezen hoe hij iets belast...!”, *Tips & Advies* 2010, geraadpleegd op 08-01-2017, van [http://ondernemingsdatabank.indicator.be/privé\\_\\_\\_roerende\\_inkomsten/de\\_fiscus\\_kan\\_niet\\_zomaar\\_kiezen\\_hoe\\_hij\\_iets\\_belast\\_\\_\\_/VLTABTAR\\_EU161507/7/related](http://ondernemingsdatabank.indicator.be/privé___roerende_inkomsten/de_fiscus_kan_niet_zomaar_kiezen_hoe_hij_iets_belast___/VLTABTAR_EU161507/7/related); Cass. 22 januari 2010.

<sup>614</sup> Het volledig uitgeschreven interview is niet opgenomen in dit dossier, wegens confidentialiteit, zie Bijlage 4.

<sup>615</sup> Het volledig uitgeschreven interview is niet opgenomen in dit dossier, wegens confidentialiteit, zie Bijlage 4.

<sup>616</sup> N. VAN DIEST en K. VANMEERHAEGHE, “Deeleconomie”, *Moore Stephens*, geraadpleegd op 2 november 2016, van [www.moorestephens.be/nl/diensten/tax-legal-services/294-deeleconomie-een-nieuw-fiscaal-regime](http://www.moorestephens.be/nl/diensten/tax-legal-services/294-deeleconomie-een-nieuw-fiscaal-regime).

<sup>617</sup> D. BAUWENS, “Onvrede over fiscaal gunstregime deeleconomie: dit stimuleert ontduiking”, *De Morgen* 2016, geraadpleegd op 2 november 2016, van [www.demorgen.be/binnenland/onvrede-over-fiscaal-gunstregime-deeleconomie-dit-stimuleert-ontduiking-b565b55d](http://www.demorgen.be/binnenland/onvrede-over-fiscaal-gunstregime-deeleconomie-dit-stimuleert-ontduiking-b565b55d).

<sup>618</sup> Voor de toepassing van de Programmawet en het statuut als beroepswerkzaamheid, zie: “Geldt die zgn. deeleconomie ook voor u?”, *Tips & Advies* 2016, 3, p. 8.

Ook J. VERDIESEN, huidig operationeel directeur van Uber, hekelt de wetgeving op het personenvervoer. Zo haalt hij niet enkel aan dat de wetgeving nog dateert uit het pre-smartphonetijdperk, maar dat het door de erg restrictieve regels, de geregionaliseerde wetgeving, de bijhorende onduidelijkheid en vele *numerus clausus* voor het verkrijgen van een vergunning, iedere vorm van concurrentie erg moeilijk maakt en in feite een kunstmatig monopolie in stand houdt waarbij de grote taxibedrijven 80-90% van de licenties in hun bezit hebben. Dit resulteert volgens hem in een systeem waarbij de service achteruit gaat en de prijzen niet gedrukt worden<sup>619</sup>. Voorgaande mag zeker als **kritische noot** geplaatst worden tegenover de reeds aangehaalde programmawet. Doch zou het ook mogelijk kunnen zijn dat, bij een kwalificatie als occasionele activiteit, er in de toekomst geen vergunning nodig zal zijn<sup>620</sup>. De (langetermijn)visie van de wetgever is ons niet helemaal duidelijk.

J. V. (Uber): “Wij hopen dat de regering het kunstmatige monopolie op de Brusselse markt zal openbreken, zodat gezonde concurrentie kan zorgen voor een meer kwalitatieve en goedkopere service voor de consument.”<sup>621</sup>

### 3.5.2. Uitlenen van je auto tegen betaling

Er is geen juridisch definitie voor het autodelen (hier: uitlenen van je auto tegen betaling) en hoewel de argumenten van een eigenaar om zijn wagen ter beschikking te stellen niet noodzakelijk financieel moeten zijn, staat het concept juridisch gezien het dichtst bij dat van verhuur<sup>622</sup>.

Ook hier moet er gekeken worden of dat er al dan niet sprake is van beroepsinkomsten (m.b.t. die kwalificatie, zie *supra*). Bijkomend kan men stellen dat bedragen die particulieren bekomen geen beroepsinkomsten zijn in de zin van artikel 23, § 1 WIB 1992. Er kan immers worden aangenomen dat de aankoop en het delen van een wagen niet vallen binnen het kader van een beroepsactiviteit in hoofde van particuliere natuurlijke personen<sup>623</sup>. In de verdere uiteenzetting gaan we ervan uit dat het niet gaat om beroepsinkomsten.

Het betreft *in casu* **roerende inkomsten**<sup>624</sup>. In artikel 17, § 1, 3° WIB 1992 staat namelijk uitdrukkelijk aangegeven dat inkomsten uit de verhuur van roerende goederen onder de roerende inkomsten vallen. Verder kan men zich hiervoor ook beroepen op de *theorie van de bronnen*<sup>625</sup>, gebruikt door het Hof van Cassatie<sup>626</sup>, die stelt dat roerende of onroerende inkomsten slechts belast kunnen worden binnen hun eigen categorie<sup>627</sup>. Bedragen die aldus ontvangen worden voor het ‘verhuren’ van een wagen worden belast aan 27%<sup>628</sup> (2017: 30%).

<sup>619</sup> Het volledig uitgeschreven interview is niet opgenomen in dit dossier, wegens confidentialiteit, zie Bijlage 4.

<sup>620</sup> Het volledig uitgeschreven interview is niet opgenomen in dit dossier, wegens confidentialiteit, zie Bijlage 4.

<sup>621</sup> Het volledig uitgeschreven interview is niet opgenomen in dit dossier, wegens confidentialiteit, zie Bijlage 4.

<sup>622</sup> F. LEDAIN, “Autodelen: beroepsinkomsten, diverse inkomsten of roerende inkomsten?”, *Fisc. Week.* 2016, nr. 226, 2-3.

<sup>623</sup> F. LEDAIN, “Autodelen: beroepsinkomsten, diverse inkomsten of roerende inkomsten?”, *Fisc. Week.* 2016, nr. 226, 2-3.

<sup>624</sup> In het geval van CarAmigo zijn de maximale te behalen roerende inkomsten beperkt tot 2.400 EUR

<sup>625</sup> P. STEENHAUT, *Typedwang in de inkomstenbelasting*, onuitg. masterproef Rechten UGent, 2014-15, [http://lib.ugent.be/fulltxt/RUG01/002/213/474/RUG01-002213474\\_2015\\_0001\\_AC.pdf](http://lib.ugent.be/fulltxt/RUG01/002/213/474/RUG01-002213474_2015_0001_AC.pdf), 9.

<sup>626</sup> Cass. 14 december 2007, F.06.0055.F., *P.D., M.M./Etat Belge, Arr. Cass.* 2007, afl. 12, 2474, *FJF* 2008, afl. 4, 398 en *Pas.* 2007, afl. 12, 2343.

<sup>627</sup> Ontwerp van programmawet, *Parl. St.* Kamer 2015-16, nr. 1875 25; F. LEDAIN, “Autodelen: beroepsinkomsten, diverse inkomsten of roerende inkomsten?”, *Fisc. Week.* 2016, nr. 226, 2-3.

<sup>628</sup> Art. 171, 3° WIB 1992.

Hier kan men wel gebruik maken van een aftrek van de werkelijke kosten<sup>629</sup> middels het voorleggen van bewijsstukken of, wanneer deze niet beschikbaar zijn, het wettelijk forfait van 15%.

### 3.5.2.1. Specifiek geval: CarAmigo

De grens tussen delen en werkelijk bewust bijverdienen is vaag. De nieuwe programmawet brengt daar voor de diverse inkomsten verandering in. Voor roerende inkomsten is die grens echter nog steeds onduidelijk.

CarAmigo zat ook met dat probleem en ging in 2015 preventief naar de belastingdienst om duidelijkheid te scheppen. CarAmigo heeft daarom bij de Dienst Voorafgaande Beslissingen in fiscale zaken (DVB) een voorafgaande beslissing<sup>630</sup> (een zgn. *ruling*) aangevraagd<sup>631</sup>. Hierbij werden de gangbare regels met betrekking op de roerende inkomsten praktisch uitgewerkt. Het belastingtarief bedraagt ook 27% (2017: 30%) en er is een kostenforfait van 15% (zie *supra*). Het verschil zit hem in het feit dat er een grens werd vastgelegd om te bepalen vanaf wanneer er sprake is van beroepsinkomsten. De inkomsten onder 2.400 EUR verkregen via CarAmigo vallen dus sowieso onder de regeling inzake roerende inkomsten. Eenmaal die grens wordt overschreden vallen ook de inkomsten onder die grens onder de regeling inzake beroepsinkomsten met alle gevolgen van dien (statuut als zelfstandige, verplichtingen inzake btw, ...).

Wat betekent deze *ruling* nu voor andere soortgelijke platformen? Een *ruling* is een beslissing waarmee de FOD Financiën bepaalt hoe de belastingwetten zullen worden toegepast op een specifieke situatie of verrichting die op fiscaal vlak nog geen uitwerking heeft gehad. Deze *ruling* geeft **rechtszekerheid** aan de aanvrager, alle diensten van de FOD Financiën moeten deze *ruling* met andere woorden inacht nemen<sup>632</sup>.

Deze voorafgaande beslissingen worden openbaar<sup>633</sup> gemaakt waardoor iedereen kan grasduinen in eerder genomen beslissingen. Andere belastingplichtigen, of hier desgevallend Drivy, laten zich vaak inspireren door de ingenomen standpunten en dienen geen aanvraag in voor hun individueel en gelijkaardig geval. Men rekent dus op de precedentswaarde van deze eerdere *ruling*<sup>634</sup>. Hierbij is het van belang om aan te halen dat een *ruling* geldt voor een bijzondere situatie of verrichting die nog geen uitwerking heeft gehad op fiscaal vlak én de FOD Financiën op een eenzijdige wijze verbindt. De FOD Financiën is dus niet verplicht om een voorafgaande beslissing in een specifiek en concreet dossier, ook te volgen in andere (soortgelijke) dossiers<sup>635</sup>. Rechtspraak en rechtsleer zijn duidelijk **verdeeld over de precedentswaarde** van eerdere voorafgaande beslissingen. Er is geen zekerheid dat de FOD Financiën, indien de vergelijkbaarheid kan aangetoond worden, eenzelfde

---

<sup>629</sup> Art. 22, § 3 WIB 1992.

<sup>630</sup> Rulingovereenkomst 29 september 2015, beslissing nr. 2015.4555, *Fiscalnet*.

<sup>631</sup> P. DECROCK, "Autodelen 2.0 en P2Pplatformen", *Newsmonkey* 2016, geraadpleegd op 12 december 2016, van <http://newsmonkey.be/article/64145>.

<sup>632</sup> X, "Ruling", *FOD Financiën*, geraadpleegd op 12 december 2016, van [www.ruling.be/nl](http://www.ruling.be/nl).

<sup>633</sup> J. LEMMENS, "Voorafgaande fiscale beslissingen ('rulings'): ultieme hallucinatie?", *TaxWorld* 2011, geraadpleegd op 12 december 2016, van [www.taxworld.be/taxworld/voorafgaande-fiscale-beslissingen-rulings-ultieme-hallucinatie.html?LangType=2067](http://www.taxworld.be/taxworld/voorafgaande-fiscale-beslissingen-rulings-ultieme-hallucinatie.html?LangType=2067).

<sup>634</sup> J. LEMMENS, "Voorafgaande fiscale beslissingen ('rulings'): ultieme hallucinatie?", *TaxWorld* 2011, geraadpleegd op 12 december 2016, van [www.taxworld.be/taxworld/voorafgaande-fiscale-beslissingen-rulings-ultieme-hallucinatie.html?LangType=2067](http://www.taxworld.be/taxworld/voorafgaande-fiscale-beslissingen-rulings-ultieme-hallucinatie.html?LangType=2067).

<sup>635</sup> J. LEMMENS, "Voorafgaande fiscale beslissingen ('rulings'): ultieme hallucinatie?", *TaxWorld* 2011, geraadpleegd op 12 december 2016, van [www.taxworld.be/taxworld/voorafgaande-fiscale-beslissingen-rulings-ultieme-hallucinatie.html?LangType=2067](http://www.taxworld.be/taxworld/voorafgaande-fiscale-beslissingen-rulings-ultieme-hallucinatie.html?LangType=2067).



beslissing zal nemen. Veel hangt af van de kwaliteit van de aanvraag. Het uitwerken van een rulingdossier vergt dan ook heel wat juridische en fiscale kennis<sup>636</sup>.

De *ruling* die CarAmigo<sup>637</sup> heeft bekommen is dus enkel van toepassing op hen. Drivy beroept zich op diezelfde *ruling*, maar dit biedt echter geen zekerheid voor de gebruikers van dat platform.

### 3.6. *Kritische noot*

De nieuwe regels inzake deeleconomie traden op 1 juli 2016 in werking. Het via operationele platformen diensten aanbieden aan andere particulieren is echter nog steeds niet mogelijk<sup>638</sup>. Er zijn namelijk nog geen erkende elektronische platformen aangezien het nog steeds wachten is op het KB met de desbetreffende erkenningsvoorwaarden<sup>639</sup>. Op dit moment is er in de praktijk niets veranderd aangezien er aan één van de voorwaarden, de vereiste tussenkomst van een erkend elektronisch platform, niet werd voldaan en zelfs niet kan voldaan worden.

Wanneer er effectief elektronische platformen **erkend** worden is nog steeds niet duidelijk. Is Saul zelfs nog onder de profeten? Aldus is het nog steeds afwachten of het uitgedachte regime de lacune zal opvangen en de mensen ertoe zal aanzetten om *deeleconomist* te worden<sup>640</sup>. Momenteel zal men dus nog steeds vallen onder de gewone diverse inkomsten aan een belastingtarief van 33%, of in het geval van het ter beschikking stellen van onroerende of roerende goederen, respectievelijk onder de onroerende of roerende inkomsten.

Zoals eerder al werd besproken is er wel een fiscaal regime uitgedacht maar andere regelgeving werd niet aangepast. Zo werd de regelgeving inzake **betaald personenvervoer** niet gewijzigd. Er heerst nog steeds onzekerheid of een vergunning al dan niet vereist is. Gaat de wetgever de occasionele chauffeurdiensten al dan niet onder de regeling voor betaald personenvervoer laten vallen of wordt voor hen een uitzondering gemaakt omdat het om occasionele activiteiten gaat? De toekomst zal het moeten uitwijzen<sup>642</sup>.

*L. B. (Mede-oprichter CarAmigo): “Voor het verhuur van goederen, zoals uiteindelijk een platform als Drivy of CarAmigo is die wetgeving er eigenlijk nog altijd niet en dat is wel heel spijtig.”<sup>641</sup>*

<sup>636</sup> J. LEMMENS, “Voorafgaande fiscale beslissingen (‘rulings’): ultieme hallucinatie?”, *TaxWorld* 2011, geraadpleegd op 12 december 2016, van [www.taxworld.be/taxworld/voorafgaande-fiscale-beslissingen-rulings-ultieme-hallucinatie.html?LangType=2067](http://www.taxworld.be/taxworld/voorafgaande-fiscale-beslissingen-rulings-ultieme-hallucinatie.html?LangType=2067).

<sup>637</sup> Zie ook de desgevallende bespreking bij CarAmigo en Drivy.

<sup>638</sup> N. VAN DIEST en K. VANMEERHAEGHE, “Deeleconomie”, *Moore Stephens*, geraadpleegd op 2 november 2016, van [www.moorestephens.be/nl/diensten/tax-legal-services/294-deeleconomie-een-nieuw-fiscaal-regime](http://www.moorestephens.be/nl/diensten/tax-legal-services/294-deeleconomie-een-nieuw-fiscaal-regime).

<sup>639</sup> X, “Wat moet u zeker weten over de zgn. deeleconomie?”, *Tips & Advies Belastingen* 2016, geraadpleegd op 5 december 2016, van [http://plus.indicator.be/belastingen/articles/article/VLTABTAR\\_EU22190201?q=deeleconomie](http://plus.indicator.be/belastingen/articles/article/VLTABTAR_EU22190201?q=deeleconomie).

<sup>640</sup> N. VAN DIEST en K. VANMEERHAEGHE, “Deeleconomie”, *Moore Stephens*, geraadpleegd op 2 november 2016, van [www.moorestephens.be/nl/diensten/tax-legal-services/294-deeleconomie-een-nieuw-fiscaal-regime](http://www.moorestephens.be/nl/diensten/tax-legal-services/294-deeleconomie-een-nieuw-fiscaal-regime).

<sup>641</sup> Het volledig uitgeschreven interview is niet opgenomen in dit dossier, wegens confidentialiteit, zie Bijlage 4.

<sup>642</sup> Het volledig uitgeschreven interview is niet opgenomen in dit dossier, wegens confidentialiteit, zie Bijlage 4.

Hierbij is het misschien niet onbelangrijk om aan te halen dat de nieuwe regeling voornamelijk tot stand is gekomen na de actualiteit omtrent Uber en Airbnb – *in concreto* het feit dat de klassieke aanbieders de hete adem al in hun nek voelden. Maar voor hen wijzigt er nu nagenoeg niets<sup>643</sup> en is de regeling eigenlijk een maat voor niks<sup>644</sup>.

*J. V. (Uber): “Op de chauffeurs die van onze UberX en Uber-BLACK diensten gebruik maken heeft deze wet inderdaad weinig invloed. Zij zijn zelfstandigen met een eigen btw-nummer. Al deze chauffeurs zijn verzekerd en voldoen aan alle wettelijke vereisten omtrent fiscaliteit.”<sup>645</sup>*

Deze nieuwe regeling had dus als doel om oneerlijke concurrentie tegen te gaan, maar is het toelaten van diensten binnen de deeleconomie aan een gunstig tarief wel een oplossing? P. STEENBERGHEN, secretaris-generaal van GTL, staat daar heel sceptisch tegenover. Hij ziet deze regeling niet als een cadeau voor mensen die occasioneel willen bijklussen of deelnemen aan de werkelijke deeleconomie, maar wel als een **vrijgeleide voor multinationals** zoals Uber, die er een sport van maken om elke wettelijke, fiscale en werkgeversverplichting te omzeilen<sup>646</sup>. Uiteraard veel te kort door de bocht, maar het is wel degelijk zo dat er voor de grootste disrupteurs heel weinig verandering op til is.

---

<sup>643</sup> Bij het afsluiten van deze bachelorproef kwamen er in Vlaanderen wel striktere veiligheidsregels voor wie verhuurt via platformen zoals Airbnb. De concurrenten zullen het uiteraard graag horen. Zie: J.-F. ABBELOOS, “Strengere regels voor Airbnb”, *De Morgen* 2016, geraadpleegd op 5 januari 2017, van [http://www.standaard.be/cnt/dmf20161229\\_02651070](http://www.standaard.be/cnt/dmf20161229_02651070).

<sup>644</sup> A. BAERT, “Deeleconomie kent groot groeipotentieel in België”, *ING*, 2015, geraadpleegd op 2 november 2016, van <https://about.ing.be/Over-ING/Press-room/Press-article/Deeleconomie-kent-groot-groeipotentieel-in-Belgie-2.htm>.

<sup>645</sup> Het volledig uitgeschreven interview is niet opgenomen in dit dossier, wegens confidentialiteit, zie Bijlage 4.

<sup>646</sup> X., “Wie bijklust in de deeleconomie moet 10 procent belastingen betalen”, *Knack* 2016, geraadpleegd op 22 september 2016, van <http://moneytalk.knack.be/geld-en-beurs/belastingen/wie-bijklust-in-de-deeleconomie-moet-10-procent-belastingen-betalen/article-normal-702517.html>.

### 3.7. *Enkele praktische vragen*

*Moet ik mij inschrijven als zelfstandige als ik mijn auto verhuur of mijn diensten als chauffeur aanbied?*

Op fiscaal vlak geldt voor beide gevallen dat men zich niet moet inschrijven als zelfstandige indien het niet gaat om beroepsinkomsten. Het echter moeilijk te bepalen wanneer er al dan niet sprake is van beroepsinkomsten. Dit is namelijk een feitenkwestie en een echt *fingerspitzengefühl* dat zal afhangen van situatie tot situatie.

In het geval van autoverhuur is er specifiek voor CarAmigo een *ruling* die stelt dat men niet meer dan 2.500 EUR mag verdienen. Zit je boven die grens dan worden de totale inkomsten als beroepsinkomsten aanzien, met de noodzaak van het statuut als zelfstandige tot gevolg.

Ook bij *ridesharing* zal je je nooit moeten inschrijven als zelfstandige, op voorwaarde dat het bij de vergoeding uiteraard gaat om een deelname in de kosten. Gaat het niet om een deelname in de kosten en betreft het een erkend platform? Dan mag men niet meer dan 5.000 EUR verdienen. Gaat het niet om een erkend platform? Dan moet er aangetoond worden dat de activiteiten niet beroepsmatig zijn.

*Ben ik btw-plichtig?*

Als particulier ben je niet btw-plichtig. Of je nu al dan niet particulier bent is een feitenkwestie, zoals in voorgaande vraag aangegeven. Ben je zelfstandig dan is de regel dat men btw verschuldigd is, maar er is wel een vrijstelling mogelijk voor kleine ondernemingen indien de inkomsten, exclusief btw, onder de grens van 25.000 EUR blijven.

*Wanneer val ik onder de regeling van de programmawet en wat houdt die precies in?*

De programmawet voorziet in een gunstregime voor activiteiten uit de deeleconomie. Hierbij werd vastgelegd dat inkomsten uit de deeleconomie worden belast aan het gunsttarief van 20% en dat er een forfaitaire kostenaf trek is van 50%. Er werden echter wel enkele strenge **voorwaarden** aan verbonden om hier aanspraak op te kunnen maken.

- Het moet gaan om inkomsten (winsten of baten) verkregen buiten het uitoefenen van een beroepswerkzaamheid;
- De activiteit wordt uitsluitend verleend aan een natuurlijk, niet-beroepsmatig handelend, persoon;
- De verleende diensten moeten worden aangeboden op een erkend platform;
- Ten laatste moet de vergoeding worden uitbetaald door het erkende platform of door zijn tussenkomst.

Opmerking: op dit moment werden er echter **nog geen erkende platformen** bekendgemaakt en is de nieuwe programmawet **praktisch nog niet uitvoerbaar** (vanwege het ontbreken van het erkenningsbesluit). Momenteel rest ons met andere woorden niets anders dan kijken hoe de hazen lopen.

*Blijft de ruling van CarAmigo gelden?*

De programmawet verandert niets voor inkomsten uit de terbeschikkingstelling van roerende goederen. De *ruling* van CarAmigo zal dus blijven gelden, tenzij CarAmigo zelf beslist om hiervan af

te wijken. Dit zullen ze naar alle waarschijnlijkheid niet doen zolang de onduidelijkheid omtrent de roerende inkomsten blijft bestaan. Als gebruiker kan je daarentegen wel op beide oren slapen.

*Ik verhuur mijn auto: hoe moet ik mijn inkomsten aangeven?*

*(i) In de huidige situatie, waar er nog geen erkende platformen zijn*

Zoals de situatie nu is wordt er van je verwacht dat je jouw inkomsten aangeeft in je personenbelasting onder de roerende of diverse inkomsten, afhankelijk van de aangeboden activiteit (respectievelijk autoverhuur of chauffeurdienst).

*(ii) In de toekomstige situatie, waarbij er erkende platformen zijn*

Indien je inkomsten hebt gegenereerd uit activiteiten die werden aangeboden op een erkend platform, dan worden de belastingen aan de bron afgehouden. Je moet wel nog je inkomsten aangeven in je personenbelasting, maar je zal er niet meer voor moeten betalen. Indien je geen gebruik hebt gemaakt van een erkend platform ben je verplicht om je inkomsten aan te geven in je personenbelasting, zoals ook momenteel het geval is.

### 3.8. Conclusie

De Programmawet van 1 juli 2016 voorziet in een regeling waarbij de inkomsten uit diensten die een belastingplichtige (particulier) zelf levert aan derden via een erkend elektronisch platform **belastbaar** zijn tegen 20%, met een **forfaitaire kostenaf trek** van 50%. Er zijn wel **uitzonderingen**. Wie onder de nieuwe fiscale regeling valt, moet geen btw-identificatienummer aanvragen en is dus **vrijgesteld van btw**. Er is ook geen inschrijvingsverplichting bij de KBO. De nieuwe regeling is enkel van toepassing als de belastingplichtige per belastbaar tijdperk niet meer dan **5.000 EUR** bruto<sup>647</sup> aan inkomsten uit deze diensten verkrijgt. Wie onder deze drempel blijft, moet zich ook niet aansluiten als zelfstandige, en zal dus bijgevolg ook **geen sociale bijdragen** betalen. De belastingheffing gebeurt **aan de bron**, namelijk bij de elektronische platformen. Met deze regeling wil men ervoor zorgen dat inkomsten die anders veelal ontsnappen aan de belastingheffing **uit een grijze zone** halen. Daarbovenop wil men hiermee ook het **ondernemerschap aanmoedigen** door met een minimum aan formaliteiten een beperkte activiteit uit te oefenen. Er zijn echter **strikte voorwaarden** verbonden aan het nieuwe taxatiestelsel<sup>648</sup>.

Deze regeling inzake de deeleconomie is een stap in de goede richting, maar er is **nog veel werk aan de winkel**. Zo is de regeling in theorie al in werking, maar in de praktijk is er nog geen enkel erkend platform waardoor nog niemand onder het gunstregime kan vallen<sup>649</sup>. Verder verandert er niets voor diensten zoals Uber en Airbnb, die eigenlijk aanzien worden als de voornaamste aanleiding van deze nieuwe regeling. Het ter beschikking stellen van onroerende of roerende goederen valt nog steeds onder de belastingen voor respectievelijk de onroerende en roerende inkomsten. Hiervoor geldt dus geen gunstregime en daarbovenop is de controle op die inkomsten ongewijzigd gebleven. Mensen die voordien hun inkomsten niet aangaven kunnen dus nog steeds vrij eenvoudig aan hun fiscale verplichtingen verzaken: de toekomst zal daaromtrent inderdaad meer duidelijkheid moeten brengen.

Daarbovenop rijzen er **nog vele vragen** omtrent het kader van betalend personenvervoer. Deze regelgeving vereist nog steeds dat men in het bezit is van een vergunning om personen tegen betaling te vervoeren. Volstaat het feit dat men voor diensten binnen de deeleconomie valt onder de diverse inkomsten? Moet men dan al dan niet een vergunning kunnen voorleggen? En gaat men er in het tweede geval niet automatisch vanuit dat het gaat om beroepsinkomsten? Een gek kan blijkbaar meer vragen dan tien wijzen kunnen beantwoorden.

We kunnen dus stellen dat de komst van de programmawet een verbetering is, doch onvoldoende om alle problemen binnen de huidige problematiek op te lossen en de vooropgestelde doelstelling te verwezenlijken. Het is slechts een **kleine pleister op een dieperliggende gapende wonde**.

*J. V. (Uber): “Zowel voor het verder uitbouwen van onze diensten in Brussel als het opstarten in andere regio’s, kijken wij ook naar de respectievelijke regeringen om daad bij het woord te voegen en werk te maken van hun intenties om de wetgeving rond bezoldigd personenvervoer te actualiseren.”<sup>650</sup>*

<sup>647</sup> Geïndexeerd bedrag aanslagjaar 2017.

<sup>648</sup> C. VAN GEEL, “Inkomsten uit deeleconomie afzonderlijk belast sinds 1 juli 2016 (art. 35-43 PW)”, *Legal world*, geraadpleegd op 2 november 2016, van [www.legalworld.be/legalworld/content.aspx?id=96512&LangType=2067](http://www.legalworld.be/legalworld/content.aspx?id=96512&LangType=2067).

<sup>649</sup> Over het uitblijven van het desbetreffende uitvoeringsbesluit betreffende de erkenningscriteria heeft ook het Rekenhof zich reeds kritisch uitgesproken, zie: REKENHOF, *Commentaar en opmerkingen bij de ontwerpen van staatsbegroting voor het begrotingsjaar 2017*, Brussel, Rekenhof, 2016, p. 39, geraadpleegd op 13 december 2016, van [www.ccrek.be/NL/Publicaties/Fiche.html?id=2016d303-eaa1-4482-b07c-4a40710958c3](http://www.ccrek.be/NL/Publicaties/Fiche.html?id=2016d303-eaa1-4482-b07c-4a40710958c3).

<sup>650</sup> Het volledig uitgeschreven interview is niet opgenomen in dit dossier, wegens confidentialiteit, zie Bijlage 4.

## 4. AANBEVELINGEN VOOR EEN VLAANDEREN VOL AUTODELERS

Dit onderzoek, in combinatie met de vele gesprekken en interviews, stelde ons in staat om verschillende pijnpunten van de huidige regelgeving bloot te leggen. Omdat wij liever iemand in het zonnetje zetten dan de hakken in het zand te plaatsen hebben wij deze verschillende kritische invalshoeken omgezet tot praktische aanbevelingen. De onderstaande zeven aanbevelingen zouden moeten zorgen voor een samenleving waar delen even normaal is als een broodje kopen bij de zaak om de hoek. Er kan inderdaad niet ontkent worden dat ook de wetgever hier een grote rol in speelt. Afsluiten doen we dan ook met enkele praktische aanbevelingen die de Vlaming pas echt zou moeten leren delen.

1. **Kies voor een nog extensievere informatieplicht.** Gedurende ons onderzoek werd voortdurend duidelijk dat niemand echt weet hoe een en ander fiscaal moet worden aangegeven. De nieuwe Programmawet van 1 juli 2016 is één ding, maar aangezien ook in de toekomst nog niet ieder platform daaronder zal vallen moeten ook de andere platformen de gebruikers voldoende informeren. Laat platformen duidelijk aangeven of ze al dan niet erkend zijn, hoe een en ander verzekeringstechnisch werkt en hoe de gebruikers hun fiscale verplichtingen moeten nakomen.
2. **Verzekeraars: spring op de kar.** Verzekeraars zijn nog steeds te afwachtend als het aankomt op de deeleconomie. Ze zijn angstig en zien voornamelijk risico's in deze nieuwe manier van delen. Eigenlijk is dat volledig onterecht, want voor hen ligt een hele wereld met opportuniteiten open. Stap eindelijk af van bezitverzekeringen en verzeker het gebruik. Werk nog intensiever samen met platformen en stel verzekeringspolissen op (op maat van het platform). Uiteindelijk ligt ook bij de verzekeraar een heel grote maatschappelijke rol.

*J. M. (Coördinator Autodelen):  
“Er is dringend **nood aan een soort fiscaal kader waarin dat alles heel duidelijk is opgelijst** [...]. Dus het komt er eigenlijk op neer dat als je geld verdient, je dat in feite ergens moet aangeven, maar dat is niet duidelijk op welke manier.”<sup>653</sup>*

*P.-J. D.K. (BV-OECO): “Volgens mij zijn **verzekeraars [...bang...] die niet durven mee te evolueren. Verzekeraars, die willen zo weinig mogelijk verandering.[...] Ik versta hun angst ook wel. Dat is deels gegrond, maar langs de andere kant denk ik dat verzekeraars zouden moeten meedenken om die deeleconomie te stimuleren.**”<sup>654</sup>*

*J. M. (Coördinator Autodelen):  
“Dat is iets waar we nog niet klaar voor zijn in België. Maar er zijn toch al een aantal gelijkgestemden die inderdaad vinden dat je **eigenlijk jezelf moet verzekeren en niet het voertuig.**”<sup>655</sup>*

<sup>653</sup> Het volledig uitgeschreven interview is niet opgenomen in dit dossier, wegens confidentialiteit, zie Bijlage 4.

<sup>654</sup> Het volledig uitgeschreven interview is niet opgenomen in dit dossier, wegens confidentialiteit, zie Bijlage 4.

<sup>655</sup> Het volledig uitgeschreven interview is niet opgenomen in dit dossier, wegens confidentialiteit, zie Bijlage 4.

3. **Wijs de platformen op hun verantwoordelijkheid.** Maar al te veel platformen verschuilen zich keer op keer achter het feit dat ze ‘*slechts een makelaar*’ zijn. Het gaat zelfs zo ver dat ze niet eens de identiteit van hun gebruikers controleert en aldus geen enkele veiligheidsgarantie kan bieden - *an sich* toch een vereiste van een makelaar? Gebruikers staan in hun onderlinge relatie zwakker, kunnen *peer-to-peer* geen beroep doen op de consumentenregeling en ten aanzien van het platform vinden we voornamelijk exonerationbedingen terug. Hoe kan delen ooit gestimuleerd worden en hoe kunnen honderden wagens van de weg gehaald worden als we terechtkomen in een situatie waarbij bezit gewoon veiliger is dan delen? Maak er bij het opstellen van het erkenningskader werk van om ook de platformen verschillende vereisten en beperkingen op te leggen.
4. **Kies niet voor een pleister, maar opereer de fiscaal gapende wonde.** De nieuwe programmawet van 1 juli 2016 is misschien wel een stap in de goede richting maar, zolang de voornaamste platformen hier niet onder zullen vallen, toch een maat voor niks. Alleen al op fiscaal vlak blijven er te veel onduidelijkheden. Er moet gekozen worden voor een inclusieve benadering waar iedereen die gebruik maakt van een deelplatform onder kan vallen. Ongeacht of het gaat om het uitlenen van een auto, het verlenen van een chauffeurdienst of het verhuren van een kamer. Bij de kwalificatie tot beroepsinkomsten moet er inderdaad ergens een lijn getrokken worden, maar wordt die lijn al niet getrokken op basis van het bedrag van het inkomen zelf?
5. **Zie de deeleconomie niet als een probleem, maar als een oplossing** voor de steeds groter wordende mobiliteitsproblematiek. In Brussel bijvoorbeeld is de taxiwetgeving erg streng. Chauffeurs moeten er aan een hele resem van verplichtingen voldoen. Bovendien zijn er op doordeweekse dagen te veel aanbieders, maar op de piekmomenten te weinig. Autodelen vormt de oplossing voor heel wat praktische problemen, bijvoorbeeld ook als oplossing voor de zogenaamde *last-mile challenge*: autodelen als aanvulling op het openbaar vervoer. Omarm de deeleconomie, stimuleer het en regel het.

K. N. (BlaBlaCar): “*De verantwoordelijkheid ligt eigenlijk in alle gevallen bij de bestuurder. Dit staat ook heel expliciet vermeld in de Algemene Voorwaarden. We zijn echt een platform dat bestuurder en passagier met elkaar verbindt. Als platform informeren en verbinden we mensen, maar de verantwoordelijkheid ligt bij de bestuurder.*”<sup>656</sup>

J. M. (Coördinator Autodelen): “*De overheid moet eisen dat er een zekere transparantie is naar verzekeringen, maar ook naar de wagens bijvoorbeeld. Worden die gekeurd? Nu zeggen we wel dat ze technisch gekeurd moeten zijn, maar worden die niet gecontroleerd.*”<sup>657</sup>

L. B. (Medeoprichter Car-Amigo): “*Wij vragen niet dat er geen belasting moet zijn. We vragen gewoon om de administratieve last zo laag mogelijk te houden en de duidelijkheid naar fiscale behandeling ook te gaan brengen.*”<sup>658</sup>

J. V. (operationeel directeur Uber): “*Uber biedt een betaalbare oplossing om van A naar B te komen en maakt ondemand vervoer daarmee toegankelijker voor de inwoners van Brussel. In veel steden zien wij dat Uber wordt gebruikt als verlengstuk van het openbaar vervoer, om de zogeheten last-mile challenge te tackelen.*”<sup>659</sup>

<sup>656</sup> Het volledig uitgeschreven interview is niet opgenomen in dit dossier, wegens confidentialiteit, zie Bijlage 4.

<sup>657</sup> Het volledig uitgeschreven interview is niet opgenomen in dit dossier, wegens confidentialiteit, zie Bijlage 4.

<sup>658</sup> Het volledig uitgeschreven interview is niet opgenomen in dit dossier, wegens confidentialiteit, zie Bijlage 4.

<sup>659</sup> Het volledig uitgeschreven interview is niet opgenomen in dit dossier, wegens confidentialiteit, zie Bijlage 4.



6. **Wijs de werkgever op zijn maatschappelijke verplichtingen.** Meer dan een half miljoen Belgen heeft een salariswagen die ook privé gebruikt wordt, 90% van de tijd staan die wagens ook stil<sup>651</sup>. Niet onlogisch, in een dergelijke *car policy* (bedrijfswagensbeleid) wordt bijna standaard opgenomen dat het verboden is de wagen uit te lenen. In feite draagt de werkgever hier een grote maatschappelijke verplichting, hij zou hier dan ook op moeten gewezen worden. Zeker in tijden waar de mobiliteitsproblematiek dagelijks meermaals voelbaar is, zou een dergelijk beding gewoon niet meer toegelaten mogen worden.
7. **Toon zelf het goede voorbeeld.** Ook de verschillende overheden hebben een uitgebreid wagenpark. De overheid beschikt over duizenden wagens<sup>652</sup>. Als je als overheid geeft om delen en het milieu, waarom dan niet zelf het goede voorbeeld tonen en ook zelf (een deel van) auto's delen, of een stap verder gaan en het eigen wagenpark (gedeeltelijk) vervangen door autodeelinitiatieven?

L. B. (Medeoprichter Car-Amigo): *“Ik denk dat het niet slecht zou zijn moest je als werkgever verplicht worden om autodelen mogelijk te maken, ook voor dat soort wagens.”*<sup>660</sup>

J. M. (Coördinator Autodelen): *“De salariswagen is de grootste concurrent van autodelen. Iemand die een salariswagen heeft wordt niet aangezet om na te denken over de kost van mobiliteit. Salariswagens zouden op een andere manier ingevuld moeten worden.”*<sup>661</sup>

L. B. (Medeoprichter Car-Amigo): *Ik denk dat de overheid: 1) heel neutraal moet zijn; en 2) autodelen als een deel van haar eigen leven moet maken. Er zijn veel te weinig steden en overheden die hun eigen wagenpark gaan delen of het actief gaan promoten bij de bevolking.”*<sup>662</sup>

J. M. (Coördinator Autodelen): *“Dat is zeker een belangrijke maatregel, maar uiteindelijk vinden wij dat we naar een situatie moeten gaan waarbij de overheid geen wagens meer bezit, maar ze gewoon alles via autodeelplatformen doen.”*<sup>663</sup>

<sup>651</sup> Geen exacte cijfers.

<sup>652</sup> Zie bijvoorbeeld: X, “Wagenpark Vlaamse overheid”, *Statistieken Vlaanderen*, geraadpleegd op 5 december 2016, van <http://statistieken.vlaanderen.be/QvAJAXZfc/opendoc.htm?document=DIV%2FWagenpark.qvw&host=QVS%40cww100154&anonymous=true>.

<sup>660</sup> Het volledig uitgeschreven interview is niet opgenomen in dit dossier, wegens confidentialiteit, zie Bijlage 4.

<sup>661</sup> Het volledig uitgeschreven interview is niet opgenomen in dit dossier, wegens confidentialiteit, zie Bijlage 4.

<sup>662</sup> Het volledig uitgeschreven interview is niet opgenomen in dit dossier, wegens confidentialiteit, zie Bijlage 4.

<sup>663</sup> Het volledig uitgeschreven interview is niet opgenomen in dit dossier, wegens confidentialiteit, zie Bijlage 4.



## REFERENTIELIJST

### 1. *The Sharing Economy: What's in a name?*

#### Rechtsleer en literatuur

BAERT, A., “Deeconomie kent groot groeipotentieel in België”, *ING*, 2015, van <https://about.ing.be/Over-ING/Press-room/Press-article/Deeconomie-kent-groot-groeipotentieel-in-Belgie-2.htm>.

BAUWENS, M., “Deeconomie, grootkapitaal en de nieuwe sociale klasse”, *Mondiaal Nieuws*, 2014, geraadpleegd op 12 december 2016, van [www.mo.be/opinie-mo/deeconomie-groot-kapitaal-en-de-nieuwe-sociale-klasse](http://www.mo.be/opinie-mo/deeconomie-groot-kapitaal-en-de-nieuwe-sociale-klasse).

BEERMAN, J., “Regulation of the sharing economy: Uber and Beyond”, *Administrative & Regulatory Law News* 2016, vol. 41.

BOCKMANN, M., *The Shared Economy: It is time to start caring about sharing; value creating factors in the shared economy*, Twente, University of Twente, 2014.

BOTSMAN, R., “The Sharing Economy Lacks A Shared Definition”, *Collaborative consumption*, geraadpleegd op 7 november 2016, van [www.collaborativeconsumption.com/2013/11/22/the-sharing-economy-lacks-a-shared-definition](http://www.collaborativeconsumption.com/2013/11/22/the-sharing-economy-lacks-a-shared-definition).

COOPBURO PAPER, *Coöperatief ondernemen en deeconomie*, Leuven, Cera, 2016.

DARCY, A., “The Sharing Economy”, *Institute of Public Affairs Review* 2015, vol. 67, 3.

DECREUS, T., “Verwar deeconomie niet met platformkapitalisme”, *DeWereldMorgen*, geraadpleegd op 12 december 2016, van [www.dewereldmorgen.be/artikel/2016/07/05/verwar-deeconomie-niet-met-platformkapitalisme](http://www.dewereldmorgen.be/artikel/2016/07/05/verwar-deeconomie-niet-met-platformkapitalisme).

DIRECTORATE-GENERAL FOR INTERNAL POLICIES, “Research for tran committee-tourism and the sharing economy: challenges and opportunities for the EU”, *European parlement*, 2015, geraadpleegd op 28 september 2016, van [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2015/563411/IPOL\\_STU\(2015\)563411\\_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2015/563411/IPOL_STU(2015)563411_EN.pdf).

DYAL-CHAND, R., “Regulating Sharing: The Sharing Economy as an Alternative Capitalist system”, *Tulane Law Review* 2015, vol. 90, nr. 2.

GILLMORE, J. H. en JOSEPH PINE, B., *The experience economy*, Boston, Harvard Business Press, 2011.

GORE, E., “Nonprofits should lead the Sharing Economy”, *Stanford Social Innocation Review*, 2014, van [www.ssir.org/articles/entry/nonprofits\\_should\\_lead\\_the\\_sharing\\_economy](http://www.ssir.org/articles/entry/nonprofits_should_lead_the_sharing_economy).

HENWOOD, D., “What the sharing economy takes”, *Nation* 2015, vol. 300, 7.

KREIJVELD, M., “De deeconomie heeft platformen als Uber nodig”, *Marketing facts*, 2014, geraadpleegd op 5 januari 2017, van [www.marketingfacts.nl/berichten/de-deeconomie-heeft-platformen-als-uber-nodig](http://www.marketingfacts.nl/berichten/de-deeconomie-heeft-platformen-als-uber-nodig).

MATOFKA, B., “What is the Sharing Economy?”, *The people who share*, geraadpleegd op 6 oktober 2016, van [www.thepeoplewhoshare.com/blog/what-is-the-sharing-economy](http://www.thepeoplewhoshare.com/blog/what-is-the-sharing-economy).

MILLER, S., “First principles for regulating the sharing economy”, *Harvard Journal on Legislation* 2016, vol. 53, 1.

NICA, E. en POTCOVARU, A.-M., *The social sustainability of the Sharing Economy*, Bucharest, Bucharest University of Economic Studies, 2015.

OWYANG, J., “Collaborative Economy Honeycomb 3.0”, *Web strategist*, 2016, geraadpleegd op 5 januari 2017, van [www.web-strategist.com/blog/2016/03/10/honeycomb-3-0-the-collaborative-economy-market-expansion-sxsw](http://www.web-strategist.com/blog/2016/03/10/honeycomb-3-0-the-collaborative-economy-market-expansion-sxsw).

PAREKH, E.-J. en MARCHI, A., “How the sharing economy can make its case”, *McKinsey Quarterly* 2016, 1<sup>st</sup> Quarter, Issue 1.

SCHOR, J., “Debating the Sharing Economy”, *A Great Transition Initiative Essay*, 2014, geraadpleegd op 5 januari 2017, van [www.tellus.org/pub/Schor\\_Debating\\_the\\_Sharing\\_Economy.pdf](http://www.tellus.org/pub/Schor_Debating_the_Sharing_Economy.pdf).

SHARE NORT, “Voorstel fiscaal kader deeleconomie”, *Taxistop*, 2016, online publicatie.

SHARE THE WORLD’S RESOURCES, *Financing the global sharing economy*, Londen, STWR, 2012.

STEMBLER, A., “Betwixt and between: regulating the shared economy”, *Fordham Urban Law Journal* 2016, vol. 43, 1.

TRIBUNELLA, T. en TRIBUNELLA, H., “Twenty questions on the sharing economy and mobile Apps”, *The CPA Journal* 2016, 07.

VAN DE GLIND, P. en VAN SPRANG, H., *Share. Kansen en uitdagingen van de deeleconomie.*, Antwerpen, Uitgeverij Business Contact, 2016.

VAN LIEFLAND, S., “Deeleconomie (2) volgens ING”, *Slimme financiering*, 2016, van [www.slimmefinanciering.nl/deeleconomie-2-volgens-ing](http://www.slimmefinanciering.nl/deeleconomie-2-volgens-ing).

VOLBERDA, H., “Deeleconomie of platformkapitalisme”, *Management executive* 2015.

WEESSIES, R., “Panda: een wapen tegen ‘platformkapitalisme’”, *Architectenweb*, 2016, geraadpleegd op 5 januari 2017, van [http://architectenweb.nl/aweb/redactie/redactie\\_detail.asp?iNID=39618ID=39618](http://architectenweb.nl/aweb/redactie/redactie_detail.asp?iNID=39618ID=39618).

X, “Faq – Deeleconomie”, *FiscoNet*, geraadpleegd op 12 december 2016, van <http://ccff02.minfin.fgov.be/KMWeb/document.do?method=view&id=e91ba733-ee24-4dbb-8b81-972bbb26b6dc&caller=1#findHighlighted>.

ZEIJLSTRA, M. en VISSCHER, R., *Delen doe je zo – De deeleconomie in de praktijk*, Baarn, Forte Uitgevers BV, 2016.

## **2. Platformen en diensten**

### **2.1. BlaBlaCar**

#### **Wetgeving**

Besluit van de Vlaamse regering van 18 juli 2003 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder, *BS* 19 september 2003.

Burgerlijk Wetboek.

Circulaire *AAFisc* 15 juli 2016, nr. 26/2016, nr. Ci.706.530.

Decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg, *BS* 21 augustus 2001.

MB 22 augustus 2006 waarbij de modaliteiten van afgifte en het model van de vrijstellingen van het verplicht gebruik van de veiligheidsgordel en het kinderbeveiligingssysteem op grond van gewichtige medische tegenindicaties worden bepaald, *BS* 25 augustus 2006.

Omzendbrief nr. 654. “Aanpassing van het bedrag van de kilometervergoeding 2016”, *BS* 29 juni 2016.

Politicodex, Titel 6 - Specifieke regelgevingen, hoofdstuk 7 - Taxidiensten en diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurde, [https://assets.antwerpen.be/srv/assets/api/download/dc5bc349-4fa0-410a-a794-e7dcadf75610/code\\_van\\_politiereglementen.pdf](https://assets.antwerpen.be/srv/assets/api/download/dc5bc349-4fa0-410a-a794-e7dcadf75610/code_van_politiereglementen.pdf).

Reglement voor de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder, Antwerpen, [www.ondernemeninantwerpen.be/content/stedelijk-taxireglement](http://www.ondernemeninantwerpen.be/content/stedelijk-taxireglement).

Richtlijn 91/671/EEG Raad 16 december 1991 betreffende het verplichte gebruik van veiligheidsgordels en kinderbeveiligingssystemen in voertuigen, *PB. L* 373, 31 december 1991.

Stedelijk reglement inzake taxidiensten en diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder, Brugge, van [www.brugge.be/taxidiensten-en-verhuur-voertuigen-met-chauffeur-reglement-dd-13-september-2016](http://www.brugge.be/taxidiensten-en-verhuur-voertuigen-met-chauffeur-reglement-dd-13-september-2016).

*Vr. en Antw.* Kamer 2006-2007, 20 augustus 2009 (Vr. nr. 110, 226, 531, 538, 553 en 640 PIETERS, T.)

## **Rechtspraak**

Antwerpen 17 februari 1982, *De Verz.* 1984, noot J.R.

Antwerpen 23 januari 1986, *RW* 1986-87, noot PAUWELS, C.

Bergen 9 april 1992, *RGAR* 1995, nr. 12.474.

Brussel (5e k. S) 2 december 2003, *RHA* 2004, afl. 2.

Cass. (2e k.) 23 september 1997, AR P.96.0526.N, Royale Belge N.V. / Hug, *Arr.Cass.* 1997, *Bull.* 1997, *Pas.* 1997, I en *Verkeersrecht* 1998.

Cass. 10 mei 1984, AR 7051, Nationale Maatschappij der Waterleiding / Entreprises Laurent N.V., *Arr.Cass.* 1983-84, *Bull.* 1984, *JT* 1984, *Pas.* 1984, I, *RW* 1984-85, *Res.Jur.Imm.* 1985, *Res.Jur.Imm.* 1986 en *T.Aann.* 1985, noot FLAMME, M.

Cass. 19 juni 1890, *Pas.* 1890, I.

Cass. 22 maart 1979, *Arr.Cass.* 1978-79.

Cass. 23 december 1986, AR 444, *De Sociale Voorzorg C.V./De Paepe*, *Arr.Cass.* 1986-87, *Bull.* 1987, *Pas.* 1987, I en *Verkeersrecht* 1987, noot.

Cass. 25 januari 1968, *Arr.Cass.* 1968, *Bull.* 1968, *Pas.* 1968, I en *RGAR* 1968, nr. 8086.

Cass. 25 september 1959, *JT* 1960, noot ROTHIER, J., *Pas.* 1960, I, noot MAHAUX, P., *RCJB* 1960, noot DABIN, J., *RGAR* 1960, nr. 6.574, noot DALCQ, R., en *Arr.Verbr.* 1960.

Cass. 25 september 1970, *Arr.Cass.* 1971.

Cass. 27 mei 1993, Haegeman / Delgleize, *Arr.Cass.* 1993, *Bull.* 1993, *Pas.* 1993, I en *Verkeersrecht* 1993.

Cass. 4 juni 1971, *RW* 1971-72, *Pas.* 1971, I, *RCJB* 1976, *Arr.Cass.* 1971 en *Eur.Vervoerr.* 1974.

Corr. Aarlen 26 juni 1976, *Revue Regional de droit* 1976-1977.

Gent 18 februari 2009, nr. 2007/AR/1761, *TVV* 2009, afl. 4.

Kh. Hasselt (4e k.) 29 april 2003, *NJW* 2003, afl. 43, noot F. BRULOOT, *RW* 2004-05, afl. 9, *TBH* 2004, afl. 6.

Luik (20e k.) 22 november 2002, *RGAR* 2004, afl. 6, nr. 13.881.

Pol. Brussel (20<sup>e</sup> k.) 4 mei 2015, nr. 15B02898, *Juristenkrant* 2015, afl. 312, weergave DE RIDDER, E., *JLMB* 2015, afl. 24, noot en *VAV* 2015, afl. 3.

Rb. Antwerpen (14e k. B) 24 april 2009, *RW* 2010-11, afl. 2.

Rb. Antwerpen 19 maart 1982, *RW* 1982-83, noot.

Rb. Brussel (76e k.) 29 januari 2007, nr. 2003/6330/A, *TBBR* 2008, afl. 7, 385, noot STEENNOT, R. en *TBH* 2009, afl. 1, noot ANDRE-DUMONT, A.

Vred. St.-Truiden 22 november 2007, *T.Agr.R.* 2010, afl. 2.

### **Rechtsleer en literatuur**

AERTS, S., CANTERS, R., DE CEUSTER, G., DE KONINCK, K., DENYS, T., DESMEDT, B., GOOSSENS, Y., KLYNEN, E. en VANDERBEYREN, R., *Op weg naar een duurzame mobiliteit. Praktijkboek voor bedrijven en organisaties.*, Mechelen, Kluwer, 2013.

ALBERT, J., "Compensation of victims of cross-border road traffic accidents in the eu: comparison of national practices, analysis of problems and evaluation of options for improving the position of cross-border victims", *Commission europeenne for internal market and services*, 2007, geraadpleegd op 6 januari 2017, van [http://ec.europa.eu/finance/insurance/docs/motor/20090129report\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/finance/insurance/docs/motor/20090129report_en.pdf).

DE RIDDER, E., "Uberchauffeur verliest wagen na veroordeling", *Juristenkrant* 2015, afl. 312.

DEBRUYNE, E., "Taxidiensten en diensten voor het verhuren van voertuigen met een bestuurder", *Vereniging van Vlaamse steden en gemeenten vzw*, 2012, online publicatie.

ENKELS, E., VAN DEN BROEKE S., DE CLERCK, T. en SCHRAEYEN, J. (ed.), *Algemene voorwaarden*, Brussel, Larcier, 2012.

GOOSSENS, V., "Speciale AXA verzekering voor autodelen BlaBlaCar", *Knack*, geraadpleegd op 1 november 2016, van <http://kanaalz.knack.be/nieuws/speciale-axa-verzekering-voor-auto-delen-blablacar/video-normal-687963.html>.

HELSEN, F., "Deeleconomie: de wetgever wordt pas wakker", *Juristenkrant* 2015, 305.

JOCQUE, G., "Verjaring en verzekering", *T.Verz.* 2006, afl. 1 en *De Verz.* 1983, 172-174.

LENAVAIN, P., "Gedrag van weggebruikers", *Bestendig handboek verkeer*, IV.

LEPERE, P., *Koop-verkoopovereenkomst en de nuttige clauses in de recente regelgeving*, Antwerpen, Maklu, 2007.

- LUCY, “Make Your Impact with uberPOOL This Earth Day”, *Uber*, geraadpleegd op 28 november 2016, van <https://newsroom.uber.com/us-california/make-your-impact-with-uber-pool-this-earth-day>.
- R. DE CORTE, R. en B. DE GROOTE, *Handboek civiel recht – Herziene editie*, Brussel, Larcier, 2011.
- R. KRUIHOF, “Contractele aansprakelijkheidsregelingen”, *TPR* 1984.
- RUTSAERT, J., “Omtrent de verjaring van de regresvordering van de verzekeraar”, *De Verz.* 1983.
- VAN BOXSTAEL, K., “Vlaamse successierechten: voorwaarde van ‘loonlasten’ in artikel 60bis Wetboek van Successierechten – wat bedoelt de decreetgever eigenlijk?”, *TFR* 2009, 362-363.
- VAN HOOF, N., “Carpoolplatform BlaBlaCar maakt Belgische intrede”, *Zdnet*, geraadpleegd op 7 november 2016, van [www.zdnet.be/nieuws/179113/carpoolplatform-blablacar-maakt-belgische-intrede](http://www.zdnet.be/nieuws/179113/carpoolplatform-blablacar-maakt-belgische-intrede).
- VAN MIEGHEM, L., “De veiligheidsgordel en de medeaansprakelijkheid van het slachtoffer: een rechtspraakonderzoek”, *20 jaar Jura Falconis*, 1984, Mechelen, Kluwer.
- VANDEN BERGHE, O., “Exoneratiebedingen in het gemeen recht en in het consumentenrecht” in STIJNS, S. en VANDERSCHOT, K., *Contractuele clausules rond de niet-uitvoering en beëindiging van contracten*, Antwerpen, Intersentia, 2006.
- WAUMAN, P., “Slachtoffer van oneerlijke concurrentie: wat kan u ertegen beginnen?”, *Ondernemingsdatabank*, geraadpleegd op 12 december 2016, van [http://ondernemingsdatabank.indicator.be/oneerlijke\\_concurrentie/slachtoffer\\_van\\_oneerlijke\\_concurrentie\\_wat\\_kunt\\_u\\_ertegen\\_beginnen\\_VLTAEBAR\\_EU08021401/91/related](http://ondernemingsdatabank.indicator.be/oneerlijke_concurrentie/slachtoffer_van_oneerlijke_concurrentie_wat_kunt_u_ertegen_beginnen_VLTAEBAR_EU08021401/91/related).
- X, “Algemene Voorwaarden”, BlaBlaCar, geraadpleegd op 3 oktober 2016, 14 november 2016 en 12 december 2016, van [www.nl.blablacar.be/blog/algemene-voorwaarden](http://www.nl.blablacar.be/blog/algemene-voorwaarden).
- X, “Attest voor personenvervoer voor eigen rekening”, *Vlaanderen*, geraadpleegd op 19 december 2016, van [www.vlaanderen.be/nl/mobiliteit-en-openbare-werken/voertuigen/attest-voor-personenvervoer-voor-eigen-rekening](http://www.vlaanderen.be/nl/mobiliteit-en-openbare-werken/voertuigen/attest-voor-personenvervoer-voor-eigen-rekening).
- X, “Autoverzekering BlaBlaCar carpooling”, *Axa Belgium*, van [www.axa.be/ab/NL/Pages/autoverzekering-blablacar-carpooling.aspx](http://www.axa.be/ab/NL/Pages/autoverzekering-blablacar-carpooling.aspx).
- X, “AXA Belgium & BlaBlaCar slaan de handen in elkaar om carpooling nog betrouwbaarder te maken”, *AXA Belgium*, geraadpleegd op 12 december, van [www.axa.be/ab/NL/Pages/autoverzekering-blablacar-carpooling.aspx](http://www.axa.be/ab/NL/Pages/autoverzekering-blablacar-carpooling.aspx).
- X, “BlaBlaCar in een notendop”, *BlaBlaCar*, geraadpleegd op 3 oktober 2016 van [www.nl.blablacar.be/blog/over-ons](http://www.nl.blablacar.be/blog/over-ons).
- X, “Budgetvriendelijk carpoolen: een korte handleiding”, *BNP Paribas Fortis*, 2016, geraadpleegd op 12 december 2016, van [http://cpb.bnpparibasfortis.be/Publieke-en-Social-Profit-sector/News-and-multimedia/Newsdetail/page.aspx/6124?xd\\_itemId=8777&i=Budgetvriendelijk-carpoolen-korte-handleiding](http://cpb.bnpparibasfortis.be/Publieke-en-Social-Profit-sector/News-and-multimedia/Newsdetail/page.aspx/6124?xd_itemId=8777&i=Budgetvriendelijk-carpoolen-korte-handleiding).
- X, “Carpoolen”, *Vlaanderen*, geraadpleegd op 12 december 2016, van [www.vlaanderen.be/nl/mobiliteit-en-openbare-werken/verkeer/carpoolen](http://www.vlaanderen.be/nl/mobiliteit-en-openbare-werken/verkeer/carpoolen).

- X, “Daling kilometervergoeding tot 0,3363 euro per kilometer”, *Acerta voor boekhouders en accountants*, geraadpleegd op 12 december 2016, van [www.ikbenboekhouder.be/infobank/nieuws/daling-kilometervergoeding-tot-0-3363-euro-per-kilometer](http://www.ikbenboekhouder.be/infobank/nieuws/daling-kilometervergoeding-tot-0-3363-euro-per-kilometer).
- X, “Eigen materiële schade aan auto”, *Verzekeringen*, van [www.verzekeringen.be/auto-verzekering-eigen-schade-aan-het-voertuig](http://www.verzekeringen.be/auto-verzekering-eigen-schade-aan-het-voertuig).
- X, “FAQ - Kan ik pendelen met BlaBlaCar”, *BlaBlaCar*, van [www.blablacar.nl/faq/vraag/kan-ik-pendelen-met-blablacar](http://www.blablacar.nl/faq/vraag/kan-ik-pendelen-met-blablacar).
- X, “Fiscale handleiding voor de Carpooler”, *Taxistop*, online publicatie.
- X, “Hoe werkt het?”, *BlaBlaCar*, geraadpleegd op 12 december 2016, van [www.nl.blablacar.be/hoe-werkt-blablacar#drvr](http://www.nl.blablacar.be/hoe-werkt-blablacar#drvr)
- X, “Kilometervergoeding gedaald sinds 1 juli”, *Tips & Advies* 2016, 2.
- X, “Motorrijtuigen Algemene Polisvoorwaarden”, *Piette & Partners*, [www.pnp.be/files/cms1/3005565-1-1-pl-alg\\_vrw\\_motorrijtuigen\\_635658952671748000.pdf](http://www.pnp.be/files/cms1/3005565-1-1-pl-alg_vrw_motorrijtuigen_635658952671748000.pdf).
- X, “Nieuw bedrag kilometervergoeding vanaf 01/07/2016”, *Alteor bvba*, geraadpleegd op 12 december 2016, van [www.alteor.be/actua/2016/nieuw-bedrag-kilometervergoeding-vanaf-01072016](http://www.alteor.be/actua/2016/nieuw-bedrag-kilometervergoeding-vanaf-01072016).
- X, “Ridesharing – kostendelend op reis”, *Wegwijzer vzw*, online publicatie.
- X, “Van Blablacar tot Uber... Meerijden naar je reisbestemming: mogelijke valkuilen en hoe ze te ontwijken”, *Wegwijzer vzw*, geraadpleegd op 12 december 2016, van [www.wegwijzer.be/blablacar%20tot%20Uber](http://www.wegwijzer.be/blablacar%20tot%20Uber).
- X, “Veel gestelde vragen: hoe bepaal ik mijn prijs”, *BlaBlaCar*, geraadpleegd op 5 januari 2017 van [www.nl.blablacar.be/faq/vraag/hoe-bepaal-ik-mijn-prijs](http://www.nl.blablacar.be/faq/vraag/hoe-bepaal-ik-mijn-prijs).
- X, “Verbeurdverklaring goederen”, *Justitie België*, geraadpleegd op 12 december 2016, van [http://justitie.belgium.be/nl/themas\\_en\\_dossiers/straffen\\_en\\_boetes/soorten\\_straffen/bijkomende\\_straffen/verbeurdverklaring\\_goederen](http://justitie.belgium.be/nl/themas_en_dossiers/straffen_en_boetes/soorten_straffen/bijkomende_straffen/verbeurdverklaring_goederen).
- X, “Vervoer voor eigen rekening”, *FOD Mobiliteit*, geraadpleegd op 12 december 2016, van [http://mobiliteit.belgium.be/nl/wegverkeer/vervoer\\_van\\_goederen\\_en\\_reizigers/reizigers/vervoer\\_eigen\\_rekening](http://mobiliteit.belgium.be/nl/wegverkeer/vervoer_van_goederen_en_reizigers/reizigers/vervoer_eigen_rekening).
- X, “Wat dekken de verzekering en de bijstand van BlaBlaCar”, *BlaBlaCar*, van [www.nl.blablacar.be/faq/vraag/wat-dekken-de-verzekering-en-de-bijstand-van-blablacar](http://www.nl.blablacar.be/faq/vraag/wat-dekken-de-verzekering-en-de-bijstand-van-blablacar).
- X, “Wat is BlaBlaCar”, *BlaBlaCar*, geraadpleegd op 12 december 2016, van [www.blablacar.nl/faq/vraag/wat-is-blablacar](http://www.blablacar.nl/faq/vraag/wat-is-blablacar).
- X, “Welke autopapieren moeten steeds in uw wagen liggen?”, *AG Insurance*, geraadpleegd op 12 december 2016, van [www.aginsurance.be/Retail/nl/mobiliteit/auto/Paginas/boord\\_documenten.aspx](http://www.aginsurance.be/Retail/nl/mobiliteit/auto/Paginas/boord_documenten.aspx).
- X, “Welke vergoeding betaal ik als passagier aan mijn carpoolchauffeur”, *Eurostop*, geraadpleegd op 12 december 2012, van [www.eurostop.be/eurnl/common/faq/](http://www.eurostop.be/eurnl/common/faq/)
- X, “Report from the commission to the european parliament and the council on certain issues relating to Motor Insurance”, *European Commission*, geraadpleegd op 6 januari 2017, van [http://ec.europa.eu/finance/insurance/docs/motor/report2006\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/finance/insurance/docs/motor/report2006_en.pdf).

X., “Retail Insurance Market Study”, *European, Commission, Final Report* by Europe Economics, Europe Economics Chancery House, Londen, 2009, geraadpleegd op 6 januari 2017, van [http://ec.europa.eu/finance/insurance/docs/motor/20100302rim\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/finance/insurance/docs/motor/20100302rim_en.pdf).

## 2.2. Uber(POOL)

### Wetgeving

Arbitragereglement van de Internationale Kamer van Koophandel, [www.icc.nl/docman-geschillen/docman-geschillen-arbitrage/94-icc-arbitration-rules-2012-en-mediation-rules-2014](http://www.icc.nl/docman-geschillen/docman-geschillen-arbitrage/94-icc-arbitration-rules-2012-en-mediation-rules-2014).

Besluit van 18 juli 2003 van de Vlaamse regering betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder, *BS* 19 september 2005.

Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 29 maart 2007 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, *BS* 3 mei 2007.

Burgerlijk Wetboek.

Burgerlijk Wetboek (Nederland).

Decreet van 18 oktober 2007 betreffende de taxidiensten en de diensten van verhuur van wagens met chauffeur, *BS* 20 november 2007.

Decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg, *BS* 21 augustus 2001.

Europees Verdrag voor Rechten van de Mens, [www.echr.coe.int/Documents/Convention\\_NLD.pdf](http://www.echr.coe.int/Documents/Convention_NLD.pdf).

Gerechtelijk Wetboek.

Ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, *BS* 1 juni 1995.

Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=celex%3A12012E%2FTXT>.

Verordening (EG) nr. 593/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 inzake het recht dat van toepassing is op verbintenissen uit overeenkomst, <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/593/oj>.

*Vr. en Antw.* Kamer, 2010-2011, 8 juli 2011 (Vr. nr. 5-2682 WINCKEL, F.).

Wet van 14 juli 1991 handelspraktijken en de voorlichting en bescherming van de consument, *BS* 28 augustus 1991.

Wet van 25 februari 1991 betreffende de aansprakelijkheid voor produkten met gebreken, *BS* 22 maart 1991.

Wet van 4 juli 1972 tot goedkeuring van de Europese Overeenkomst houdende een eenvormige wet inzake arbitrage, ondertekend te Straatsburg op 20 januari 1966, en tot invoering in het Gerechtelijk Wetboek van een zesde deel betreffende arbitrage, *BS* 8 augustus 1972.

Wet van 6 april 2010 betreffende marktpraktijken en consumentenbescherming, *BS* 12 april 2010.

## Rechtspraak

Cass. (1e k.) 8 februari 2001, AR. C.98.0470.N, *Arr.Cass.* 2001, afl. 2, *Pas.* 2001, afl. 2, *RW* 2001-02, *TBBR* 2004, afl. 7 en *T.Not.* 2001.

Gent (6de kamer) 4 februari 2013, *TGR* 2014.

Gent 19 april 2004, *Jaarboek Handelspraktijken & Mededinging* 2004, noot WELLENS, V.

Gent 21 september 2009, *NJW* 2010, afl. 232.

Hof Arnhem-Leeuwarden 8 januari 2013, 200.097.851/01, geraadpleegd op 31 oktober 2016, van <http://uitspraken.rechtspraak.nl/inziendocument?id=ECLI:NL:GHARL:2013:BY8106>.

HvJ 12 augustus 2010, *CDC/Neolia Environment*, 139/2004.

HvJ 27 oktober 2016, [www.stradalex.com](http://www.stradalex.com).

HvJ, *Associaciòn Professional Elite Taxi / Uber Systems*, C-434/15.

KG Kh. Hasselt 15 februari 1999, *Limb.Rechtsl.* 1999, noot MARTENS, P. en *TBH* 1999, 872, noot DE WILDE, A.

Kh. Brussel 23 september 2015, *Taxis Vertsnetwerk/Uber*, onuitg.

Kh. Brussel 9 juni 2016, onuitg.

Kh. Ieper 5 december 1994, *TBH* 1995.

Nederlandse Hoge Raad 19 mei 1967, *Saladin/HBU* en *NJ* 1967.

Pol. Brussel (Fr.) (20e k.) 4 mei 2015, nr. 15B002898, *Juristenkrant* 2015, afl. 312, weergave DE RIDDER, E., *JLMB* 2015, afl. 24, noot, en *VAV* 2015, afl. 3.

Rb. Amsterdam 12 november 1975, *NJ* 1977.

Rb. Arnhem 13 januari 1994, *NJkort* 1994, 16 en *TVC* 1994.

Rb. Kortrijk 11 oktober 1994, *TBH* 1994.

Rb. Roermond (vzr.) 18 september 2008, LJN BF 3687, r.o. 4.8.

Rb. Tongeren 15 januari 1997, *Limb.Rechtsl.* 1997, noot.

Rb. 's-Hertogenbosch 27 januari 1977, *NJ* 1978.

Voorz. Kh. Brussel 8 maart 1996, *DCCR* 1996, noot STUYCK, J., *Jaarboek Handelspraktijken & Mededinging* 1996.

Vred. Brussel 29 april 1999, *Jaarboek Handelspraktijken & Mededinging* 1999, noot DEMUYNCK, I. "De bescherming van de consument tegen een onrechtmatig bevoegdheidsbeding".

## Rechtsleer en literatuur

AERTS, P-J., "Uber pop(s) and then... it stops", *Juristenkrant* 2015, afl. 315.

ALLEMEERSCH, B., "Een geactualiseerde inleiding tot de bemiddelingswet", in VAN RANSBEECK (ed.), *Bemiddeling*, Brugge, die Keure, 2008.



- ANALDEZ, J.-J., “Réflexions sur l’autonomie et le caractère international du Règlement d’arbitrage de la CCI”, *Journ.dr.intern* 1993.
- BAECK, J., “Bijzondere overeenkomsten. Artikelsgewijze commentaar met overzicht van rechtspraak en rechtsleer”, in *IV, Commentaar Verbintenissenrecht, Titel II, Hoofdstuk 6* (bijwerking 1 september 2006), 2006.
- BALLON, G. en SAMOY, I., *De factuur en verwante documenten*, Brugge, Vanden Broele, 2008.
- BALLON, G.L., “Exoneratieclausules in de relatie leverancier – consument”, in HERBOTS, J.H. (ed.), *Exoneratiebedingen*, Brugge, die Keure, 1993.
- BUYLE, J. en THUNIS, X., “La fixation unilatérale du taux d’intérêt par le banquier est-elle opposable au client”, *TBH* 1995.
- CAMBIE, P., *Onrechtmatige bedingen*, Brussel, Larcier, 2009.
- CL, “Bespreking Hof van Beroep te Gent”, *NJW* 2010, nummer 232.
- CLAES, M., “De plichten van de werknemer en werkgever”, in *Individueel arbeidsrecht in de praktijk 2*, Apeldoorn, Maklu, 1999.
- CORNELIS, L. en CLAEYS, I., “De tegenstelbaarheid van algemene bankvoorwaarden en hun eenzijdige wijziging”, in *Algemene bankvoorwaarden*, Brussel, Bruylant, 2005.
- DE BROECK, A., “UberPool komt naar Brussel”, *De Morgen*, geraadpleegd op 31 oktober 2016, van [www.demorgen.be/binnenland/uberpool-komt-naar-brussel-b523c362](http://www.demorgen.be/binnenland/uberpool-komt-naar-brussel-b523c362).
- DE BUS, W., “Bespreking van een aantal gebruikelijke bepalingen in algemene voorwaarden”, in ONGENA, S. (ed.), *Algemene Voorwaarden (Reeks Recht en Praktijk)*, Mechelen, Kluwer, 2006.
- DE CONINCK, C., *Glossarium van Latijnse en Romeinse rechtstermen*, Antwerpen, Maklu, 1997.
- DE SAEDELEER, G., “Specifieke info taxibedrijven”, *Boekhouding Taxibedrijf*, geraadpleegd op 12 december 2016, van <http://boekhouding-taxibedrijf.be/?menu=startersinfo&submenu=taxibedrijven>.
- DEBRUYNE, E., “Taxidiensten & diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder”, *Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten vzw*, Brussel, 2012, online publicatie.
- DEMUYNCK, I. en MERCHIEERS, Y., *De inhoudelijke controle van onrechtmatige bedingen*, onuitg. doctoraatsthesis Rechten UGent, 1999-2000, <http://lib.ugent.be/catalog/rug01:000729533>.
- DIRIX, E., “Bezwarende bedingen”, in STUYCK, J. en WYTINCK, P. (eds.), *De nieuwe Wet Handelspraktijken*, Brussel, Story Scientia, 1992.
- DIRIX, E., “De bezwarende bedingen in de wet handelspraktijken”, *RW* 1991-92.
- ENGELFRIET, A., “Contracten en algemene voorwaarden”, *ICT-recht*, geraadpleegd op 31 oktober 2016, van [www.ictrecht.nl/contracten-en-algemene-voorwaarden/veranderen-van-uw-algemene-voorwaarden](http://www.ictrecht.nl/contracten-en-algemene-voorwaarden/veranderen-van-uw-algemene-voorwaarden).
- ENKELS, E., VAN DEN BROEKE S., DE CLERCK, T. en SCHRAEYEN, J. (ed.), *Algemene voorwaarden*, Brussel, Larcier, 2012.
- ERAUW, J. en VERBIST, H., “Analyse van de resultaten van de enquête over commerciële arbitrage bij de bedrijfsjuristen”, *CJ* 2000, 2 en *Jura Falconis* 1992-93.

- GLANSDORFF, F., "Contractuele aspecten van de burgerlijke en handelsmediatie" in VAN HOUTTE, H. en WAUTELET, P., (eds.), *Mediatie van handelsgeschillen*, Leuven, Acco, 2000.
- GUBBELS, B., "Exoneratiebeding: aansprakelijkheid uitsluiten", *Wet en Recht*, geraadpleegd op 31 oktober 2016, van [www.wetrecht.nl/exoneratiebeding-aansprakelijkheid-uitsluiten](http://www.wetrecht.nl/exoneratiebeding-aansprakelijkheid-uitsluiten).
- GUBBELS, B., "Reflexwerking: als bedrijf aanspraak maken op consumentenrecht", *Wet en Recht*, geraadpleegd op 12 december 2016, van [www.wetrecht.nl/reflexwerking-als-bedrijf-aanspraak-maken-op-consumentenrecht](http://www.wetrecht.nl/reflexwerking-als-bedrijf-aanspraak-maken-op-consumentenrecht).
- JONGBLOED, A.W., *Burgerlijk procesrecht praktisch belicht*, Deventer, Kluwer, 2011.
- KORTMANN, S.C.J.J., "Exoneratiebedingen", *TPR* 1988.
- LAPAGE, M., PIERS, R. EN STENHIT, R., *Consumentenarbitrage in België en Europa*, onuitg. masterproef Recht UGent, 2015, <http://lib.ugent.be/catalog/rug01:002213464>.
- MANSVELD, W.J., "Kamerbrief over evaluatie Taxiwet", *Rijksoverheid* 2015, geraadpleegd op 12 december 2016, van [www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/kamerstukken/2015/05/05/evaluatie-taxiwet/evaluatie-taxiwet.pdf](http://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/kamerstukken/2015/05/05/evaluatie-taxiwet/evaluatie-taxiwet.pdf).
- PIERS, M., "Consumer arbitration and European private law: a seminal consumer arbitration model for Europe", *EPLR* 2013.
- PIERS, M., "Is de contractpartij, wiens algemene voorwaarden verwijzen naar institutionele arbitrage, bevoorrecht bij de aanstelling van arbiters?", *P&B* 2004, afl. 3-4.
- PRUJNER, A., "La gestion des arbitrages commerciaux internationaux: l'exemple de la Cour d'Arbitrage de la CCI", *Journ.dr.intern.* 1998.
- RAUWS, W., VAN PUYVELDE, I. en VAN OEVELEN, A., (ed.), *De bedongen arbeid : notie en relatie tot de goede trouw en goed werkgeverschap*, Antwerpen, Intersentia, 2005.
- REINER, A., "Le règlement d'arbitrage de la CCI, version 1998", *Rev.arb.* 1998.
- SCHOUTEN, S., "Exoneratiebedingen: hoe ver mag je gaan?", *AMS Advocaten*, geraadpleegd op 31 oktober 2016, van [www.amsadvocaten.nl/blog/verbintenissenrecht/exoneratiebeding-hoe-ver-mag-je-gaan](http://www.amsadvocaten.nl/blog/verbintenissenrecht/exoneratiebeding-hoe-ver-mag-je-gaan).
- SMITS, R., STIJNS, S. en VANDERSCHOT, K., "Algemene bankvoorwaarden", in TILLEMANN, B. en DU LAING, B. (eds.), *Bankcontracten, Recht en Onderneming* 9, Brugge, die Keure, 2004.
- SNIJDERS, H. en DE TAVERNIER, P. *Onvoorziene omstandigheden, verstoring en herstel van contractueel evenwicht*, Apeldoorn, Maklu, 2013.
- STEENNOT, R., *Beëindigings-, exoneratie- en schadebedingen bij bijzondere overeenkomsten*, Gent 2008, onuitg.
- STEENNOT, R., *Handboek consumentenbescherming en handelspraktijken*, Antwerpen, Intersentia, 2008.
- STEYAERT, J., "Het internationaal arbitragehof van de internationale kamer van koophandel", *Cepina* 1991, 1.
- STRAETMANS, G., "Recente tendensen in handelspraktijken", *CBR-Jaarboek* 2005-2006, Antwerpen, Maklu, 2006

- STUYNCK, J., “Handelspraktijken”, in *Beginselen van het Belgisch privaatrecht*, Mechelen, Kluwer, 2003.
- VANDE LANOTTE, J. en HAECK, Y., *Handboek EVRM, deel 2, volume 1*, Antwerpen, Intersentia, 2004.
- VANDERHAEGHEN, A., “Bemiddelbare geschillen”, in DAUW, P., DECONINCK, B. en WYLLEMAN, B. (eds.), *Duiding Burgerlijk Procesrecht, I*, Brussel, Larcier, 2016.
- VERBIST, H., “De arbitrage van het internationaal arbitragehof van de internationale kamer van koophandel”, *Jura Falconis* 1992-93, 4.
- VERBITS, H. en IMHOOS, C., “Le nouveau règlement d’arbitrage de la Chambre de Commerce Internationale de 1998”, *Rev.dr.af.intern* 1997, nr. 8.
- VERHEUGT, J.W.P., *Inleiding in het Nederlandse Recht, Hoofdstukken Vermogensrecht*, Den Haag, Boom uitgevers.
- VERSPEELT, F., “Drie vangnetten voor een danser op een slappe koord: de bescherming van de menselijke informatiebron in het strafproces ( deel I)”, *Vigiles* 2007, 1.
- VERVOORT, D., “Rechtbank verbant UberPop uit België”, *Zdnet*, geraadpleegd op 31 oktober 2016, van [www.zdnet.be/nieuws/172202/rechtbank-verbant-uberpop-uit-belgie](http://www.zdnet.be/nieuws/172202/rechtbank-verbant-uberpop-uit-belgie).
- WESSELS, B., JONGENEEL, R.H.C. en HENDRIKSE, M.L., *Algemene voorwaarden*, Deventer, Kluwer, 2010.
- “Wettelijk vermoeden”, in THOE SCHWARTZENBERG, H.W.B., *Civiel bewijsrecht voor de rechtspraktijk*, Apeldoorn, Maklu, 2008
- X, “Algemene Voorwaarden”, *Uber*, geraadpleegd op 14 november 2016 en 12 december 2016, van [www.uber.com/legal/terms/be-nl](http://www.uber.com/legal/terms/be-nl).
- X, “Chauffeur Uber – Je hebt nog geen vergunning”, *Uber*, geraadpleegd op 28 november 2016, van [www.chauffeur-uber.be/nl/je-hebt-nog-geen-vergunning](http://www.chauffeur-uber.be/nl/je-hebt-nog-geen-vergunning).
- X, “Het wijzigen van de algemene voorwaarden”, *Webwinkelrecht*, geraadpleegd op 12 december 2016, van <https://webwinkelrecht.nl/algemeen/het-wijzigen-van-de-algemene-voorwaarden>.
- X, “Uber, Professionele chauffeur worden”, *Uber*, geraadpleegd op 31 oktober 2016, van [www.chauffeur-uber.be/nl/faq](http://www.chauffeur-uber.be/nl/faq).
- Y. HERINCKX, “Le nouveau règlement d’arbitrage de la CCI: observations de droit belge”, *TBH* 2012, 3.
- ZEIJLSTRA, B.L.V., *Het exoneratiebeding in een overeenkomst met een kleine wederpartij niet-consument*, onuitg. masterproef Privaatrecht Universiteit Amsterdam, 2013.
- ZWAGER, D., “Algemene voorwaarden en bestaande overeenkomsten”, *Dirkzwager ondernemingsrecht*, geraadpleegd op 6 januari 2016, van <http://dirkzwagerondernemingsrecht.nl/2016/03/02/algemene-voorwaarden-en-bestaande-overeenkomsten>.

### 2.3. Drivy

#### Wetgeving

Burgerlijk Wetboek.

Code Civil (Frankrijk).

Gerechtigd Wetboek.

KB van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg van 1 december 1975, *BS* 9 december 1975.

Verordening (EG) nr. 593/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 inzake het recht dat van toepassing is op verbintenissen uit overeenkomst, <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/593/oj>.

Verordening (EG) nr. 864/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 11 juli 2007 betreffende het recht dat van toepassing is op niet-contractuele verbintenissen, <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/864/oj>.

Wet van 25 februari 2003 ter bestrijding van discriminatie en tot wijziging van de wet van 15 februari 1993 tot oprichting van een Centrum voor gelijkheid van kansen en voor racismebestrijding, *BS* 17 maart 2003, *Err. BS* 13 mei 2003.

Wetboek van Economisch Recht.

### **Rechtspraak**

Antwerpen (5<sup>de</sup> kamer) 29 juni 2007, *RW* 2009-2010.

Antwerpen 12 juni 2012.

Bergen 23 februari 1999, *TBBR* 2000, nr. 2

Cass. 17 april 1979.

HvJ (3<sup>e</sup> kamer) 28 juli 2016, C-191/15, *Verein für Konsumenteninformation/Amazon EU Sàrl*.

Kh. Brussel 15 december 2006, *JDSC* 2008.

Kh. Gent (afd. Dendermonde) 21 november 2013, A/13/1167, *RW* 2015-16, afl. 32.

Kh. Hasselt 2 oktober 2007, *RW* 2008-09, afl. 13.

Rb. Leuven 7 april 2006.

Voorz. Kh. Brugge 23 februari 2006, *TVR* 2006, afl. 6.

Vred. Antwerpen 4 oktober 2007, *RW* 2009-10, afl. 7.

Vred. Charleroi 13 mei 2009, *JT* 2009, afl. 6363.

### **Rechtsleer en literatuur**

BAKKER, T.E., IJZERMAN, N., “Rome I vervangt het EVO: nieuw ipr voor de arbeidsrechtpraktijk”, *Arbeidsrecht* 2009/56, [www.stibbe.com/~media/03%20news/publications/amsterdam/sophie%20zwartkruis-bakker/sophie%20zwartkruis-bakker%20arbeidsrecht%202009-56.pdf](http://www.stibbe.com/~media/03%20news/publications/amsterdam/sophie%20zwartkruis-bakker/sophie%20zwartkruis-bakker%20arbeidsrecht%202009-56.pdf)

DAMS, K., DEWITTE, S., VAN LOON, P., en VERREET, I., “Opstellen van Privaatrechtelijke Akten”, *Cursus rechten Universiteit Antwerpen*, Antwerpen, Universiteit Antwerpen, 2007-08.

DE CORTE, R. en DE GROOTE, B., *Handboek Civiel Recht – Herziene editie*, Brussel, Larcier, 2011.

- DE MEYER, J., “De Rome I-verordening in een notendop: nieuwe verwijzingsregels voor het recht dat van toepassing is op verbintenissen uit overeenkomst”, *CJ* 2009, 3.
- DE PAUW, L. en DE BONDT, W., *Anticipatory breach of contract*, onuitg. masterproef Rechten UGent, 2009-10, <http://lib.ugent.be/catalog/rug01:001458278>.
- ENKELS, E., VAN DEN BROEKE S., DE CLERCK, T. en SSCHRAEYEN, J. (ed.), *Algemene voorwaarden*, Brussel, Larcier, 2012.
- HEEB, C., *De Makelaar: naar (een herinvoering van) een eengemaakt privaatrechtelijk statuut van de makelaar? Onderzoek naar de rechten en plichten in de verhouding tussen een makelaar en zijn opdrachtgever-consument*, onuitg. doctoraatsthesis Rechten KU Leuven, 2011.
- HOUBEN, I.S.J., *Contractsdwang*, Mechelen, Kluwer, 2005.
- S. STIJNS en K. VANDERSCHOT, *Contractuele clausules rond de beëindiging en de (niet-) uitvoering van overeenkomsten*, Antwerpen, Intersentia, 2006.
- STEENNOT, R., *Handel- en economisch recht. Commentaar met overzicht van rechtspraak en rechtsleer*, Antwerpen, Kluwer, losbl.
- VAN GERVEN, W., *Handels- en economisch recht. 1: Ondernemingsrecht in Beginselen van Belgisch privaatrecht*, Antwerpen, Standaard, 1989.
- VAN IN, F., CLAEYS, I., *Kwalificatie van beëindigingsbedingen*, onuitg. masterproef Rechten UGent, 2009-10, <http://lib.ugent.be/catalog/rug01:001458433>.
- VERBEKE, A.L. en ARTESCHENE, I., *Handboek Bijzondere overeenkomsten in kort bestek*, Morsel, Intersentia, 2013.
- WYMEERSCH, E., “Strafbedingen zijn verboden, schadebedingen niet”, *RW* 1973-74.
- X, “Aanvaarde voertuigen bij Drivy”, *Drivy*, geraadpleegd op 12 december 2016, van [www.drivy.be/help/articles/145851ae14c2](http://www.drivy.be/help/articles/145851ae14c2).
- X, “Algemene gebruiksvoorwaarden”, *Drivy*, geraadpleegd op 19 december 2016, van [www.drivy.com](http://www.drivy.com).
- X, “Annulaties”, *Drivy*, geraadpleegd op 12 december 2016, van [www.drivy.be/help/articles/4a125c54591c](http://www.drivy.be/help/articles/4a125c54591c).
- X, “Bereken BIV/belasting auto op cilinderinhoud/VAA”, Kluwer, geraadpleegd op 6 januari 2017, van [http://tools.kluwer.be/BIV\\_AB/information\\_nl/legalhelp\\_nl.jsp](http://tools.kluwer.be/BIV_AB/information_nl/legalhelp_nl.jsp).
- X, “Btw-plichtig”, *Belgium.be*, geraadpleegd op 31 oktober 2016, van [www.belgium.be/nl/belastingen/btw/btw-plichtig\\_zijn](http://www.belgium.be/nl/belastingen/btw/btw-plichtig_zijn).
- X, “Budgetinfo: kostprijs per kilometer berekenen”, *Autogids*, geraadpleegd op 12 december 2016, van [www.autogids.be/financieel-advies/kostprijs-per-km-per-maand.html](http://www.autogids.be/financieel-advies/kostprijs-per-km-per-maand.html).
- X, “Huurovereenkomst”, *Drivy*, geraadpleegd op 12 december 2016, van [www.drivy.be](http://www.drivy.be).
- X, “Professionals”, *Drivy*, geraadpleegd op 12 december 2016, van [www.drivy.com/professionals](http://www.drivy.com/professionals).
- X, “Ruling”, *FOD Financiën*, geraadpleegd op 12 december 2016, van [www.ruling.be/nl](http://www.ruling.be/nl).

X, “Voertuigcategorieën”, *Drivy*, geraadpleegd op 10 december 2016, van [www.drivy.be/help/articles/ffffc5ffb4bf](http://www.drivy.be/help/articles/ffffc5ffb4bf).

## 2.4. CarAmigo

### Wetgeving

Burgerlijk Wetboek.

Gerechtelijk Wetboek.

*Vr. en Antw.* Kamer 2008-09, 10 november 2008 (vr. 434 LOGGE, P.).

### Rechtsleer en literatuur

B. DEBRUYNE, “CarAmigo wordt een Airbnb voor autodelen”, *Knack* 2014, geraadpleegd op 12 december 2016, van <http://trends.knack.be/economie/ondernemen/caramigo-wordt-een-airbnb-voor-autodelen/article-normal-512891.html>.

Kbo: Public Search, geraadpleegd op 12 december 2016, van <http://kbopub.economie.fgov.be/kbopub/toonvestigingsps.html?vestigingsnummer=2225548105>.

R. DE CORTE en B. DE GROOTE, *Handboek Civiel Recht – Herziene editie*, Brussel, Larcier, 2011.

X, “Aanmaken van een ledenprofiel: professioneel bedrijf”, *CarAmigo*, geraadpleegd op 12 december 2016, van <http://nl.support.caramigo.be/support/solutions/articles/6000134587-aanmaken-van-een-ledenprofiel-professioneel-bedrijf>.

X, “Algemene Gebruikersvoorwaarden”, *CarAmigo*, geraadpleegd op 19 december 2016, van [www.caramigo.co](http://www.caramigo.co).

X, “Te respecteren criteria”, *CarAmigo*, geraadpleegd op 12 december 2016, van <http://nl.support.caramigo.be/support/solutions/articles/6000115052-te-respecteren-criteria>.

X, “Vingerafdrukken voor huurauto in Nederland”, *Het Laatste Nieuws* 2008, geraadpleegd op 8 december 2016, van [www.hln.be/hln/nl/927/Auto/article/detail/417614/2008/09/16/Vingerafdruk-voor-huurauto-in-Nederland.dhtml](http://www.hln.be/hln/nl/927/Auto/article/detail/417614/2008/09/16/Vingerafdruk-voor-huurauto-in-Nederland.dhtml).

## 2.5. Het (gratis) uitlenen van een wagen

### Wetgeving

Burgerlijk Wetboek.

KB van 14 december 1992 met betrekking tot de modelovereenkomst voor de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, *BS* 3 februari 1993.

Strafwetboek.

Wet 1 juli 1956 inzake de verplichte aansprakelijkheidsverzekering voor motorrijtuigen, *BS* 15 juli 1956.

Wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, *BS* 27 maart 1968.

## Rechtspraak

Antwerpen 20 november 1991, *RGAR* 1993, nr. 12.

Arbitragehof 21 maart 2000, *BS* 26 mei 2000, 17910, *AA* 2000, *JT* 2000, *RW* 2000-01, *TBP* 2001, verkort, *TGR* 2000, en *Verkeersrecht* 2000.

Bergen 29 juni 1993, *JLMB* 1993.

Brussel 18 april 2007, *TBBR* 2008.

Brussel 23 maart 2004, *RGAR* 2006, afl. 2, nr. 14081.

Brussel 6 mei 1992, *De Verz.* 1993, noot MUYLDERMANS, J.

Cass. (1e k.) 24 februari 2006, AR C.05.0112.F, *H.F.*, *Axa Belgium / R.H.*, *Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds*, *Arr.Cass.* 2006, afl. 2, *Pas.* 2006, afl. 2, *RABG* 2006, afl. 19, noot SIERENS, R., *RGAR* 2007, afl. 8, nr. 14299 en *RW* 2008-09, afl. 29, samenvatting.

Cass. (2e k.) 27 september 2016, AR P.15.0783.N.

Cass. 11 maart 2014, *Pas.* 2014, afl. 3 en *Arr.Cass.* 2014, afl. 3.

Cass. 12 maart 2002, *Pas.* 2002.

Cass. 13 februari 2002, *Verkeersrecht* 2002, nr. 2002/105.

Cass. 14 oktober 2014, *RW* 2015-16, afl. 2, samenvatting.

Cass. 16 april 2002, AR P.01.0119.N, *Arr.Cass.* 2002, afl. 4 en *Pas* 2002, afl. 4.

Cass. 17 augustus 1978, *Pas.* 1978, I.

Cass. 22 oktober 2013, *Pas* 2013, afl. 10.

Cass. 25 januari 2012, *Arr.Cass.* 2012, afl. 1, *Pas.* 2012, afl. 1 en *RW* 2013-14, afl. 42, noot BOLS, P

Cass. 25 oktober 1965, *Pas.* 1966, I.

Cass. 25 september 2013, *Pas.* 2013, afl. 9.

Cass. 26 november 2004, P.05.0055.F.

Cass. 28 maart 1968, *Pas.* 1969, I.

Cass. 29 april 2014, *Arr.Cass.* 2014, afl. 4, *Pas.* 2014, afl. 4, *VAV* 2014, afl. 3 en *VAV* 2014, afl. 4, noot DE ROY, C.

Cass. 5 mei 2004, *Arr.Cass.* 2004, afl. 5, *JLMB* 2005, afl. 12, *Pas.* 2004, afl. 5-5 en *RGAR* 2006, afl. 2, verkort.

Gent 21 oktober 1994, *RW* 1994-95.

Gent 24 december 1998, *RW* 1999-2000, noot WEYTS, B.

Gent 27 november 1996, *RGAR* 1998, nr. 13011.

Luik 18 juni 1993, *De Verz.* 1995, noot.

Pol. Brugge 12 oktober 2009, *VAV* 2010, afl. 1, noot.

Pol. Mechelen 2 december 2005, *CRA* 2006.

Rb. Antwerpen (6e B k.) 9 juni 2009, *VAV* 2010, afl. 3.

Rb. Brussel 25 april 2014, *VAV* 2015, afl. 2, noot BREWAEYS, L.

Rb. Brussel 4 maart 2005, *Res Jur.Imm.* 2005, afl. 2.

Rb. Doornik (3e k.) 11 december 2001, *T.Agr.R.* 2002, afl. 1 en *T.Not.* 2002, afl. 12.

Rb. Gent 30 juni 2003, *T.Vred.* 2003, afl. 10.

Rb. Hasselt 5 december 2007, *VAV* 2008, afl. 3.

Vred. Diest 18 november 1985, *RGAR* 1986, nr. 1149.

### **Rechtsleer en literatuur**

BOCKEN, H. en BOONE, I., *Inleiding tot het schadevergoedingsrecht. Buitencontractueel aansprakelijkheidsrecht en andere schadevergoedingsstelsels*, Brugge, die Keure, 2012.

BREWAEYS, L., “Dronkenschap, oorzakelijk verband”, in SIERENS, R. en JOCQUÉ, G. (eds.), *Wegverkeer Duiding 2016*, Brussel, Larcier, 2016.

BRUGGEMAN, I. en VAN DEN HEUVEL, E., *Postal Wegverkeer*, Mechelen, Kluwer, 2011.

CLAES, E., KRUTHOF, M. en GUILIAMS, S., *Feitelijke versus juridische causaliteit: volgt de Belgische rechtspraak werkelijk de equivalentieleer?*, onuitg. masterproef Rechten UGent, 2013-14.

DE CORTE, R. en DE GROOTE, B., *Handboek Civiel Recht – Herziene editie*, Brussel, Larcier, 2011.

GLORIEUX, F. en SLACHMUYLDERS, S., in SIERENS, R. en JOCQUÉ, G. (eds.), *Wegverkeer Duiding 2016*, Brussel, Larcier, 2016.

HERMAN, S., “Regresvordering tegen de verzekerde, niet verzekeringnemer”, in *De regresvordering van de verzekeraar, tegen de verzekerde, die niet de verzekeringnemer is*, geraadpleegd op 8 december 2016, van [www.law.kuleuven.be/jura/art/13n1/sonck.pdf](http://www.law.kuleuven.be/jura/art/13n1/sonck.pdf).

JOCQUÉ, G., “Excepties, niethgied en verval van recht in de aansprakelijkheidsverzekering”, in ENGELS, C. en LECOCQ, P. (eds.), *Rechtskroniek voor de vrede- en politierechters 2006*, Brugge, die Keure, 2006.

KERCKHOVEN, B. en VANHINSBERG, M., “Celstraf + rijverbod voor uitlenen auto aan dronken chauffeur”, *Het Laatste Nieuws* 2016, geraadpleegd op 8 december 2016 van [www.hln.be/plus/nieuws/nieuws/celstraf-rijverbod-voor-uitlenen-auto-aan-dronken-chauffeur-a3025485](http://www.hln.be/plus/nieuws/nieuws/celstraf-rijverbod-voor-uitlenen-auto-aan-dronken-chauffeur-a3025485).

SIERENS, R., “Klapband: dansen op een slappe koord tussen bewijs van een gebrekkige zaak of bewijs van overmacht”, *RABG* 2006, afl. 19.

VAN BESIEN, L., “Dronkenschap: oorzakelijk verband”, in SIERENS, R. en JOCQUÉ, G. (eds.), *Wegverkeer Duiding 2016*, Brussel, Larcier, 2016.

VAN DESSEL, G., “Uitsluiting van de vergoeding van materiële schade: het lot van de echtgenoot”, *Verzekeringsnieuws* 2012, afl. 3.

VANDENBERGHE, H., VAN QUICKENBORNE, M., en WYNANT, L., “Overzicht van rechtspraak. Aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad 1985-1993”, *TPR* 2000.



VERBEKE, A.L., *Bijzondere overeenkomsten in kort bestek*, Antwerpen, Intersentia, 2013.

VEREecken, S., LIEVENS, E., en TUYTTENS, I., “Personen tegen wie het verhaalsrecht kan worden uitgeoefend”, in SIERENS, R. en JOCQUÉ, G. (eds.), *Wegverkeer Duiding 2016*, Brussel, Larcier, 2016.

X, “Auto uitlenen 2013”, *Touring Assurance*, geraadpleegd op 1 november 2016, van <https://emag.touring-verzekeringen.be/auto/2013/december/auto-uitlenen.html#>.

X, “Auto uitlenen: wat met de verzekering?”, *P&V*, geraadpleegd op 2 november 2016, van [www.pv.be/dossiers/auto/auto-verzekeren/auto-uitlenen-verzekering](http://www.pv.be/dossiers/auto/auto-verzekeren/auto-uitlenen-verzekering).

X, “Uw auto uitlenen: ja, maar niet zomaar! Controleer uw verzekeringen”, *Touring verzekeringen*, geraadpleegd op 1 november 2016, van <https://emag.touring-verzekeringen.be/auto/2013/december/auto-uitlenen.html>.

X, “Veelgestelde vragen”, *Lokale Politie*, geraadpleegd op 1 november 2016, van [www.lokalepolitie.be/5416/faq/120.html#K](http://www.lokalepolitie.be/5416/faq/120.html#K).

## 2.6. Groepsaankoop van een wagen

### Wetgeving

Burgerlijk Wetboek.

Gerechtigd Wetboek.

Wet van 21 februari 2005 tot wijziging van het Gerechtigd Wetboek in verband met de bemiddeling, *BS* 22 maart 2005.

Wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, *BS* 8 december 1989.

Wet van 25 juli 1992 op de landverzekeringsovereenkomst, *BS* 20 augustus 1992.

### Rechtspraak

Cass. 23 november 1967, *Arr. Cass.* 1968, en *RW* 1967-68.

Cass. 29 maart 2006, *RGAR* 2006, afl. 10, nr. 14, concl. VANDERMEERSCH.

### Rechtsleer en literatuur

ANDRIES, K., “Bemiddelingsbeding”, *NJW* 2011, afl. 242

BAEL, J., “Het beding van aanwas”, in DE WULF, C. (ed.), *Notarieel familierecht en familiaal vermogensrecht. Het opstellen van notariële akten*, Deel II, Mechelen, Kluwer, 2011.

CLAESSENS, B., *Totstandkoming en bewijs van overeenkomsten: algemene beginselen en contractuele modalisering*, onuitgeg., van [http://users.ugent.be/~rdecorte/documenten/doctrine/Claessens\\_verbintenis.pdf](http://users.ugent.be/~rdecorte/documenten/doctrine/Claessens_verbintenis.pdf).

DE CORTE, R. en DE GROOTE, B., *Handboek Civiel Recht – Herziene editie*, Brussel, Larcier, 2011.

DEHOUCK, G. en DE PAEP, B., *Goed verzekerd?! De basis*, Tielt, Uitgeverij Lannoo, 2016.

DENEDERLANDSCHEBANK, *Visie op de toekomst van de Nederlandse verzekeringssector*, Amsterdam, DNB, 2016.

GELDOF, H., *Beding van aanwas van roerende goederen. Aandachtspunten bij de redactie*, onuitg. masterproef Rechten UGent, 2012, <http://lib.ugent.be/catalog/rug01:001891903>.

JOCQUÉ, G. en WEYTS, B., *Wet en duiding Verzekeringen*, Brussel, Larcier, 2013.

LEPERE, P., *De koop-verkoopovereenkomst*, Antwerpen, Maklu, 2007.

SNAET, S. en VERBEKE, A.-L., “Mede-eigendom en onverdeeldheid”, geraadpleegd op 5 januari 2017, van <https://lirias.kuleuven.be/bitstream/123456789/310378/1/mede-eigendom+en+onverdeeldheid.pdf>.

VAN DE WEIJER, B., “Autofabrikanten gaan Uber achterna en investeren massaal in autodelen”, *De Morgen* 2016, geraadpleegd op 13 december 2016, van [www.demorgen.be/economie/autofabrikanten-gaan-uber-achterna-en-investeren-massaal-in-autodelen-b97e1519](http://www.demorgen.be/economie/autofabrikanten-gaan-uber-achterna-en-investeren-massaal-in-autodelen-b97e1519).

VERBEKE, A.L., *Bijzondere overeenkomsten in kort bestek*, Antwerpen, Intersentia, 2013.

X, “Avira Autodelen”, *REVA*, geraadpleegd op 2 november 2016, online publicatie.

X, “FAQ”, *Notaris*, van [www.notaris.be/faq/erven-schenken/mijn-vader-sterft-moet-ik-nu-instaan-voor-de-betaling-van-de-huur-van-zijn-woning-en-andere-kosten-of-leningen-die-nog-verder-lo](http://www.notaris.be/faq/erven-schenken/mijn-vader-sterft-moet-ik-nu-instaan-voor-de-betaling-van-de-huur-van-zijn-woning-en-andere-kosten-of-leningen-die-nog-verder-lo).

X, “Starten met autodelen?”, *Bewust verbruiken*, geraadpleegd op 2 november 2016, van [www.bewustverbruiken.be/artikel/starten-met-autodelen](http://www.bewustverbruiken.be/artikel/starten-met-autodelen).

### **3. Fiscale regelgeving en de programmawet van 1 juli 2016**

#### **Wetgeving**

Burgerlijk Wetboek.

Ontwerp van programmawet, *Parl.St.* Kamer 2015-16, nr. 1875.

Programmawet 1 juli 2016, *BS* 4 juli 2016.

Rulingovereenkomst 29 september 2015, beslissing nr. 2015.4555, *Fiscalnet*.

*Vr. en Antw. Kamer* 2015-16, nr. 1076 (Vr. nr. 2, VANDEN BURRE, G.).

Wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten, *BS* 22 augustus 1978.

Wetboek van de belastingen over de toegevoegde waarde.

Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992.

#### **Rechtspraak**

Arbh. Bergen (3e k.) 3 februari 2004, nr. 14349 en *JTT* 2004, afl. 890.

Arbh. Bergen (3e k.) 9 juli 2014, nr. 2013/AM/80, *JLMB* 2015, afl. 27, samenvatting, en *JTT* 2014, afl. 1203.

Arbh. Bergen 13 september 2005, *JTT* 2006.

Arbh. Brussel (3e k.) 22 mei 2015, nr. 2014/AB/552 en *JTT* 2015, afl. 1227.

Arbh. Luik 24 maart 1992, *JTT* 1992, en *Soc.Kron.* 1994.

Arbh. Luik 6 december 1985, *JTT* 1986, noot GOSSERIES, P.

Arbrb. Oudenaarde 6 maart 1997, *AJT* 1997-98, noot LIETAERT, B.

Bergen 16 juni 1995, *FJF* 1996.

Brussel 16 november 2012, *FJF* 2013, afl. 6, noot.

Brussel 25 april 2013, *FJF* 2013, afl. 10.

Cass. (1e k.) 6 mei 2011, AR F.10.0050.N, *W.H. / Belgische Staat, Fisc.Koer.* 2011, afl. 11, weergave, noot X., *FJF* 2012, afl. 1, [www.cass.be](http://www.cass.be) (31 mei 2011), concl. THUIS, *Pas.* 2011, afl. 5, *TFR* 2011, afl. 404, noot VANHEESWIJCK, L., VANNESTE, F. en SPAGNOLI, K. en *TFR* 2011, afl. 407, samenvatting, noot KELL, L.

Cass. 14 december 2007, F.06.0055.F., *P.D.,M.M./Etat Belge, Arr.Cass.* 2007, afl. 12, *FJF* 2008, afl. 4 en *Pas.* 2007, afl. 12.

Cass. 22 januari 2010, onuitg.

Cass. 4 oktober 2013, onuitg.

Gent (fisc.) (5e bis k.) 25 maart 2014, nr. 2012/AR/1365, *FJF* 2015, afl. 4, samenvatting, en *TFR* 2015, afl. 477, noot VANDEN BRANDEN, J.

Kh. Brussel (NL/FR) 23 september 2015, onuitg.

Luik 3 december 2008, *FJF* 2010, afl. 2.

Rb. Bergen (fisc. kamer) 20 juni 2013, nr. 07/110/A, 08/1462/A, 08/1463/A, 08/1464/A, 08/1465/A en *FJF* 2015 afl. 3, samenvatting.

Rb. Luik 22 november 2007, *Fiscoloog* 2008, afl. 1114, weergave CB.

## Rechtsleer en literatuur

ABBELOOS, J.-F., “Strengere regels voor Airbnb”, *De Standaard* 2016, geraadpleegd op 5 januari 2017, van [http://www.standaard.be/cnt/dmf20161229\\_02651070](http://www.standaard.be/cnt/dmf20161229_02651070).

ABIUSO, R. *et al*, *Tiberghien – Handboek voor fiscaal recht 2016-2017*, Mechelen, Kluwer, 2016.

BAERT, A., “Deeconomie kent groot groeipotentieel in België”, *ING*, 2015, van <https://about.ing.be/Over-ING/Press-room/Press-article/Deeconomie-kent-groot-groeipotentieel-in-Belgie-2.htm>.

BAUWENS, D., “Onvrede over fiscaal gunstregime deeconomie: dit stimuleert ontduiking”, *De Morgen*, geraadpleegd op 2 november 2016, van [www.demorgen.be/binnenland/onvrede-over-fiscaal-gunstregime-deeconomie-dit-stimuleert-ontduiking-b565b55d](http://www.demorgen.be/binnenland/onvrede-over-fiscaal-gunstregime-deeconomie-dit-stimuleert-ontduiking-b565b55d).

BINNEMANS, C., “Nieuw fiscaal kader voor de deeconomie: verlaagd tarief tegen 10% voor inkomsten onder de 5000 euro/jaar”, *Fisc.Week.* 2016, nr. 250.

CLEEREN, E., “Hoe u ongestraft kunt bijklussen”, *De Tijd* 2013, van [www.tijd.be/nieuws/archief/Hoe\\_u\\_ongestraft\\_kunt\\_bijklussen.9394308-1615.art](http://www.tijd.be/nieuws/archief/Hoe_u_ongestraft_kunt_bijklussen.9394308-1615.art).

- DE BOECK, A., “Vervang Belbus door Uber”, *De Morgen*, geraadpleegd op 2 november 2016, van [www.demorgen.be/binnenland/cd-v-vervang-belbus-door-uber-b52720c4](http://www.demorgen.be/binnenland/cd-v-vervang-belbus-door-uber-b52720c4).
- DE RIDDER, E. “Tijd voor de sharing economie?”, *Juristenkrant* 2015.
- DECROCK, P., “Autodelen 2.0 en P2Pplatformen”, *Newsmonkey*, geraadpleegd op 12 december 2016, van <http://newsmonkey.be/article/64145>.
- LEDAIN, F., “Autodelen: beroepsinkomsten, diverse inkomsten of roerende inkomsten?”, *Fisc. Week*. 2016, nr. 226.
- LEMARCO, R., DE WULF, H., MATTHYS, E. en VAN EECKHOUTTE, W., *Concurrentie en de arbeidsverhouding*, onuitg. masterproef Rechten UGent, 2013, <http://lib.ugent.be/nl/catalog/rug01:002060871>.
- LEMMENS, J., “Voorafgaande fiscale beslissingen (‘rulings’): ultieme hallucinatie?”, *TaxWorld*, 2011, geraadpleegd op 12 december 2016, van [www.taxworld.be/taxworld/voorafgaande-fiscale-beslissingen-rulings-ultieme-hallucinatie.html?LangType=2067](http://www.taxworld.be/taxworld/voorafgaande-fiscale-beslissingen-rulings-ultieme-hallucinatie.html?LangType=2067).
- REKENHOF, *Commentaar en opmerkingen bij de ontwerpen van staatsbegroting voor het begrotingsjaar 2017*, Brussel, Rekenhof, 2016, p. 39, geraadpleegd op 13 december 2016, van [www.ccrek.be/NL/Publicaties/Fiche.html?id=2016d303-eea1-4482-b07c-4a40710958c3](http://www.ccrek.be/NL/Publicaties/Fiche.html?id=2016d303-eea1-4482-b07c-4a40710958c3).
- RUYSSCHAERT, S., “Deeleconomie en btw”, *Fisc. Week*. 2016, nr. 252.
- STEENHAUT, P., *Typedwang in de inkomstenbelasting*, onuitg. masterproef Rechten UGent, 2014-15, [http://lib.ugent.be/fulltxt/RUG01/002/213/474/RUG01-002213474\\_2015\\_0001\\_AC.pdf](http://lib.ugent.be/fulltxt/RUG01/002/213/474/RUG01-002213474_2015_0001_AC.pdf).
- VAN DIEST, N. en VANMEERHAEGHE, K., “Deeleconomie – een nieuw fiscaal regime”, *Moore Stephens* 2016, geraadpleegd op 2 november 2016, van [www.moorestephens.be/nl/diensten/tax-legal-services/294-deeleconomie-een-nieuw-fiscaal-regime](http://www.moorestephens.be/nl/diensten/tax-legal-services/294-deeleconomie-een-nieuw-fiscaal-regime).
- VAN EECKHOUTTE, W. en RIGAUX, M. (eds.), *Sociaal recht: niets dan uitdagingen*, Gent, Mys & Breesch, 1996.
- VAN GEEL, C., “Inkomsten uit deeleconomie afzonderlijk belast sinds 1 juli 2016 (art. 35-43 PW)”, *Legal world*, geraadpleegd op 2 november 2016, van [www.legalworld.be/legalworld/content.aspx?id=96512&LangType=2067](http://www.legalworld.be/legalworld/content.aspx?id=96512&LangType=2067).
- VAN HOOGENBEMT, H. “De arbeidsovereenkomst en het vermogen van de werknemer” in VAN EECKHOUTT en W. en RIGAUX, M. (eds.), *Sociaal recht: niets dan uitdagingen*, Gent, Mys & Breesch, 1996.
- X, “Art 37bis § 2 deeleconomie”, *Fiscalist 2016 - Bedragen oktober 2016*, geraadpleegd op 12 december 2016, online publicatie.
- X., “De fiscus kan niet zomaar kiezen hoe hij iets belast...!””, *Tips & Advies* 2010, geraadpleegd op 08-01-2017, van [http://ondernemingsdatabank.indicator.be/privé\\_\\_roerende\\_inkomsten/de\\_fiscus\\_kan\\_niet\\_zomaar\\_kiezen\\_hoe\\_hij\\_iets\\_belast\\_\\_\\_\\_/VLTABTAR\\_EU161507/7/related](http://ondernemingsdatabank.indicator.be/privé__roerende_inkomsten/de_fiscus_kan_niet_zomaar_kiezen_hoe_hij_iets_belast____/VLTABTAR_EU161507/7/related).
- X, “De occasionele activiteit”, *UNIZO*, geraadpleegd op 18 december 2016, van [www.unizo.be/images/res125952\\_2.doc](http://www.unizo.be/images/res125952_2.doc).
- X, “Geldt die zgn. deeleconomie ook voor u? ”, *Tips & Advies* 2016, 3.

X, "Hoe worden inkomsten van gastenkamers belast?", *Tips & Advies Belastingen* 2016, geraadpleegd op 5 december 2016, van [http://plus.indicator.be/belastingen/articles/article/VLTABTAR\\_EU22200201/?q=deeleconomie](http://plus.indicator.be/belastingen/articles/article/VLTABTAR_EU22200201/?q=deeleconomie).

X, "Ruling", *FOD Financiën*, geraadpleegd op 12 december 2016, van [www.ruling.be/nl](http://www.ruling.be/nl).

X, "Wat moet u zeker weten over de zgn. deeleconomie?", *Tips & Advies Belastingen* 2016, geraadpleegd op 5 december 2016, van [http://plus.indicator.be/belastingen/articles/article/VLTABTAR\\_EU22190201/?q=deeleconomie](http://plus.indicator.be/belastingen/articles/article/VLTABTAR_EU22190201/?q=deeleconomie).

X, "Wie bijklust in de deeleconomie moet 10 procent belastingen betalen", *Knack*, geraadpleegd op 22 september 2016, van <http://moneytalk.knack.be/geld-en-beurs/belastingen/wie-bijklust-in-de-deeleconomie-moet-10-procent-belastingen-betalen/article-normal-702517.html>.

X, "Zelfstandig worden", *Belgium.be*, geraadpleegd op 2 november 2016, van [www.belgium.be/nl/economie/onderneming/oprichting/zelfstandigen](http://www.belgium.be/nl/economie/onderneming/oprichting/zelfstandigen).

#### **4. Aanbevelingen voor een Vlaanderen vol delers**

X, "Wagenpark Vlaamse overheid", *Statistieken Vlaanderen*, geraadpleegd op 5 december 2016, van <http://statistieken.vlaanderen.be/QvAJAXZfc/opendoc.htm?document=DIV%2FWagenpark.qvw&host=QVS%40cwv100154&anonymous=true>.

#### **5. Bijlagen**

##### **Rechtsleer en literatuur**

COZYCAR, *Huishoudelijk reglement m.b.t. mede-eigendom van auto. Bijlage bij de overeenkomst van mede-eigendom van auto d.d.*, Cozycar, in samenwerking met autodelen.net, niet gepubliceerd.

COZYCAR, *Huishoudelijk reglement m.b.t. uitleen van auto. Bijlage bij de overeenkomst m.b.t. uitleen van auto d.d.*, Cozycar, met ondersteuning van autodelen.net, niet gepubliceerd

COZYCAR, *Mede-eigendom met reservatiesysteem. Overeenkomst van mede-eigendom van auto*, Cozycar, in samenwerking met autodelen.net, niet gepubliceerd.

COZYCAR, *Uitleensysteem. Overeenkomst met betrekking tot uitleen van auto*, Cozycar, met ondersteuning van autodelen.net, niet gepubliceerd.

H. GELDOF, *Beding van aanwas van roerende goederen. Aandachtspunten bij de redactie*, onuitg. masterproef Rechten UGent, 2012, <http://lib.ugent.be/catalog/rug01:001891903>.

PEETERS, K., *Overeenkomst uitlenen/gebruik auto*, geraadpleegd op 5 december 2012, van [www.kantoorpeeters.be/uploads/docs/overeenkomst\\_uitleen\\_auto.pdf](http://www.kantoorpeeters.be/uploads/docs/overeenkomst_uitleen_auto.pdf).

X, "Bereken kilometer afstanden", van [www.kilometerafstanden.be/bereken-kilometer-afstanden-tussen-twee-plaatsen.htm](http://www.kilometerafstanden.be/bereken-kilometer-afstanden-tussen-twee-plaatsen.htm).

X, "Mijlpaal voor BlaBlaCar: 10 miljoenleden", *Emerce* 2014, geraadpleegd op 5 januari 2017, van [www.emerce.nl/wire/mijlpaal-blablacar-10-miljoen-leden](http://www.emerce.nl/wire/mijlpaal-blablacar-10-miljoen-leden).

X., "Auto uitleenen" *Budget & Recht* 2015, nr. 240.

## **BIJLAGEN**

|  |     |
|--|-----|
| – Bijlage 1: Bespreking prijzenonderzoek BlaBlaCar | 152 |
| – Bijlage 2: Overeenkomst bruikleen auto           | 157 |
| – Bijlage 3: Groepsgebruikersovereenkomst          | 158 |
| – Bijlage 4: Interviews                            | 167 |
| – Bijlage 5: Steekproef Drivy                      | 223 |
| – Bijlage 6: Verantwoording quoterings Brochure    | 229 |

## BIJLAGE 1: BESPREKING PRIJZENONDERZOEK BLABLACAR

### Reden van dit onderzoek

Comuto geeft in zijn Alg.Voorw. uitdrukkelijk aan dat de bestuurders geen commerciële of winstgevendende doeleinden mogen nastreven. De wetgever legde zelf een grens vast van 0,3363 EUR per kilometer. Een simpele berekening toont aan dat, indien men vier passagiers vervoert, deze fiscale grens wel degelijk overschreden kan worden. In dat geval spreken we niet langer over een bijdrage in de kosten, maar over zogenaamde winst. Met dit onderzoek bij 284 aanbieders onderzoeken wij of dergelijke overschrijdingen al dan niet voorvallen.

### Werkwijze van dit onderzoek

#### Criteria voor opname in het onderzoek

Op de website is niet te vinden hoeveel plaatsen een bepaalde bestuurder aanbiedt, enkel de nog vrije plaatsen worden weergegeven. Het is met andere woorden onmogelijk om te weten hoeveel plaatsen de aanbieder oorspronkelijk aanbod. Ook een algemene zoekfunctie is niet mogelijk, er moet steeds een bepaalde vertrek- of aankomststad worden ingevuld (een datum is niet verplicht). Om dit in de mate van het mogelijke zoveel mogelijk weg te zuiveren diende iedere aanbieding aangeklikt en dieper onderzocht te worden. Indien een aanbieding aangeklikt wordt is het immers mogelijk om te raadplegen wanneer de rit geplaatst werd. Wij kozen enkel voor ritten die vandaag geplaatst werden en/of minder dan 5 keer bekeken werden, de andere ritten werden buiten beschouwing gelaten<sup>664</sup>. Waterdicht is het zeker niet, maar we hadden toch de hoop om onregelmatigheden te kunnen vaststellen. Ook het criterium dat minstens een van de twee steden (aankomst-/vertrekstad) in België gelegen moest liggen was een belangrijk criterium. Het zijn dan ook enkel deze ritten die werden opgenomen.

The screenshot shows a BlaBlaCar offer for a trip from Gent to Rijsel. The offer details are as follows:

- Route:** Gent → Rijsel
- Price:** € 4 per seat, 2L (2 seats available)
- Departure:** Tomorrow at 06:40
- Details:** Departure on time, small car, max. 15 minutes
- Options:** Max. 2 seats on the back seat
- Passengers:** 1 seat selected
- Buttons:** "Boeken" (Book)

The offer is for a trip that was posted on 04/11/2016 and has been viewed 0 times. The driver's name is Claire, and there is a note that the driver has no description for this offer.

Figuur 10. Ritaanbieding (BlaBlaCar)

<sup>664</sup> Zie figuur 10, rechterbovenhoek.

### Genoteerde gegevens en duur van het onderzoek

Verder noteerden wij van iedere aanbieding de totale prijs, de vertrek- en de aankomstplaats. Ook hier moeten we opmerken dat enkel een postcode zichtbaar was, de exacte afstand bepalen was dan ook niet mogelijk – voor iedere aanbieder werd er gekozen om het vertrekpunt in het centrum van de stad te plaatsen. Op deze manier verzamelden wij de gegevens van de aanbieders die dezelfde dag nog een rit online plaatsten, afgenomen in de periode tussen 3 en 17 oktober 2016. Het moge duidelijk zijn dat de opname van gegevens niet op een enkele dag kon plaatsvinden, gezien het criterium dat het om *recente aanbiedingen* moet gaan.

← Terugkeren naar resultaten NIEUW! Boek je zitplaats online

Gent → Rijsel Bekijk route Rit geplaatst op 04/11/2016 - Rit 0 keer bekeken

|             |   |
|-------------|---|
| Vertrek     | <span style="color: green;">●</span> Gand, Belgique                                 |
| Aankomst    | <span style="color: red;">●</span> Lille, France                                    |
| Vertrektijd | <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">Morgen - 06:40</span>          |
| Details     | <span>Ik vertrek stipt op tijd</span> <span style="margin-left: 20px;">Klein</span> |
|             | <span>Van max. 15 minuten</span>  |
| Opties      | <span>Max. 2 op de achterbank</span>  |

*Claire*  
De bestuurder heeft geen beschrijving over de rit gegeven.  
[Stel Claire een vraag](#)

Passagiers voor deze rit

Je boeking wordt automatisch goedgekeurd

1 zitplaats

Ik accepteer de [Algemene Voorwaarden](#) en het [Privacy beleid](#).

Boeken

| Nummer | Vertrek   | Aankomst   | Aantal kilometer | Prijs per zitplaats | Aantal zitplaatsen |
|--------|---|--|------------------|---------------------|--------------------|
| 1      | <span style="color: green;">●</span> Gand, Belgique | <span style="color: red;">●</span> Lille, France | 76,3             | € 4                 | 2L                 |

Figuur 11. Verwerking ritaanbieding (BlaBlaCar)<sup>665</sup>

### Berekening van de afstanden

De afstanden werden nadien handmatig ingevoerd<sup>666</sup>. Dit resulteerde in een totale prijs per kilometer per persoon en in een totale maximale prijs indien alle zetels volzet waren. Met deze steekproef konden wij dan ook achterhalen hoeveel aanbieders 4 passagiers wensten te vervoeren en hoeveel aanbieders de voorgaande fiscale grens overschrijden.

<sup>665</sup> Voor de berekening van de afstanden, zie verder.

<sup>666</sup> Gebruik makende van de online tool X, “Bereken afstand tussen twee plaatsen”, van [www.kilometerafstanden.be/bereken-kilometerafstand-tussen-twee-plaatsen.htm](http://www.kilometerafstanden.be/bereken-kilometerafstand-tussen-twee-plaatsen.htm).



|          |   |
|----------|---|
| Vertrek  | <span style="color: green;">●</span> Gand, Belgique |
| Aankomst | <span style="color: red;">●</span> Lille, France 🚗  |

**Bereken de kilometerafstand tussen twee plaatsen**

Van plaats:

Naar plaats:

**De kilometerafstand is:**

76,3 km

**Figuur 12. Berekening kilometerafstand tussen twee plaatsen (BlaBlaCar)**

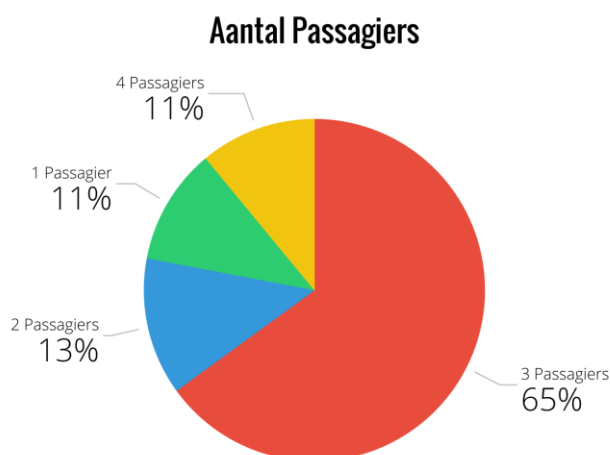
### *Grootte van de steekproef*

De grootte van de steekproef werd op basis van een geschatte populatie van 20.000 en een maximaal foutpercentage van 5% bepaald op 284.

### **Bespreking resultaten**

#### *Omschrijving van de trajecten*

Het bleek in ons onderzoek voornamelijk te gaan om nationale trajecten (56%) en slechts in beperkte mate om internationale trajecten (44%). De meest gekozen vertrekplaats was Brussel, de meest gekozen bestemming was Namen. De gemiddelde afstand per traject bedraagt daarentegen wel 178,14 kilometer. Het merendeel van de bestuurders koos voor 3 passagiers (65%), slechts een minderheid koos voor 1, 2 of 4 passagiers (respectievelijk 11%, 13% en 11%). De gemiddelde afstand lag het hoogst bij zij die slechts 1 of 2 passagiers vervoerden (200 – 230 kilometer). De laagste gemiddelde afstand vinden we bij zij die 3 passagiers vervoeren (165 kilometer), gevolgd door zij die 4 passagiers vervoeren (170 kilometer). Comuto haalt een gemiddelde bezettingsgraad aan van 2,8 passagiers/wagen<sup>667</sup>, desgevallend vinden we hier een gemiddelde bezettingsgraad van 2,76 passagiers/wagen terug, mooi in de lijn met de gegevens van Comuto.

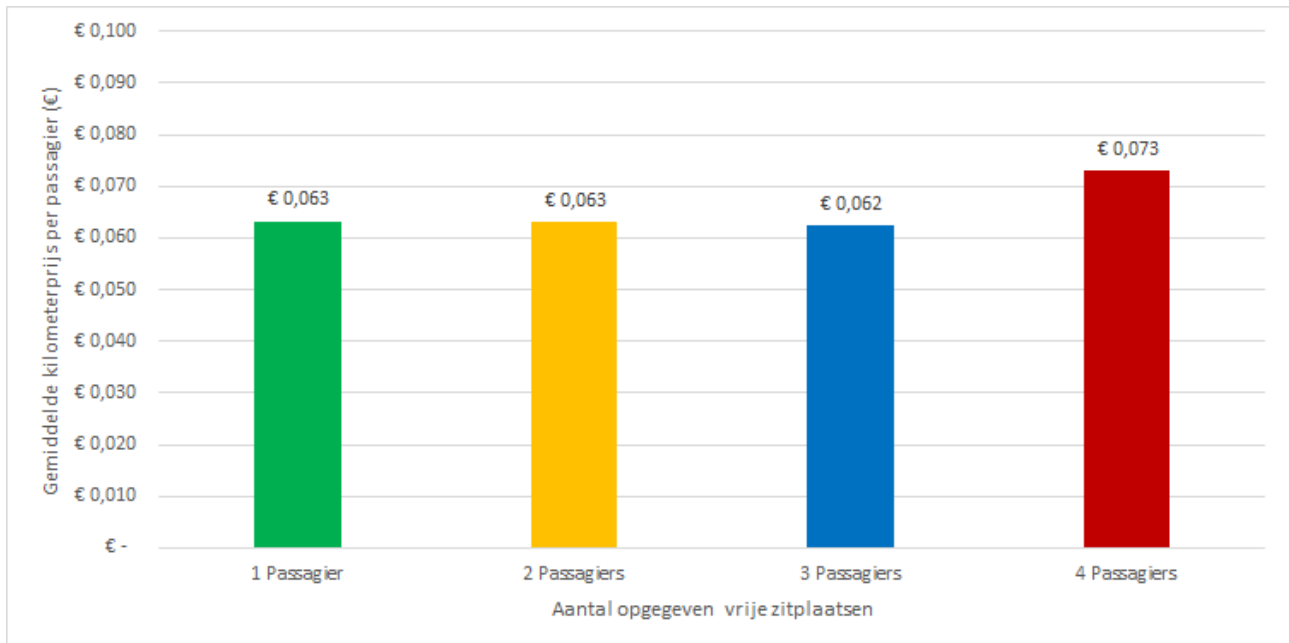


**Figuur 13. Gemiddeld aantal passagiers (BlaBlaCar)**

<sup>667</sup> X, “Mijlpaal voor BlaBlaCar: 10 miljoenleden”, *Emerce* 2014, geraadpleegd op 5 januari 2017, van [www.emerce.nl/wire/mijlpaal-blablacar-10-miljoen-leden](http://www.emerce.nl/wire/mijlpaal-blablacar-10-miljoen-leden). Zie ook Interview 4, zoals opgenomen in bijlage 4.

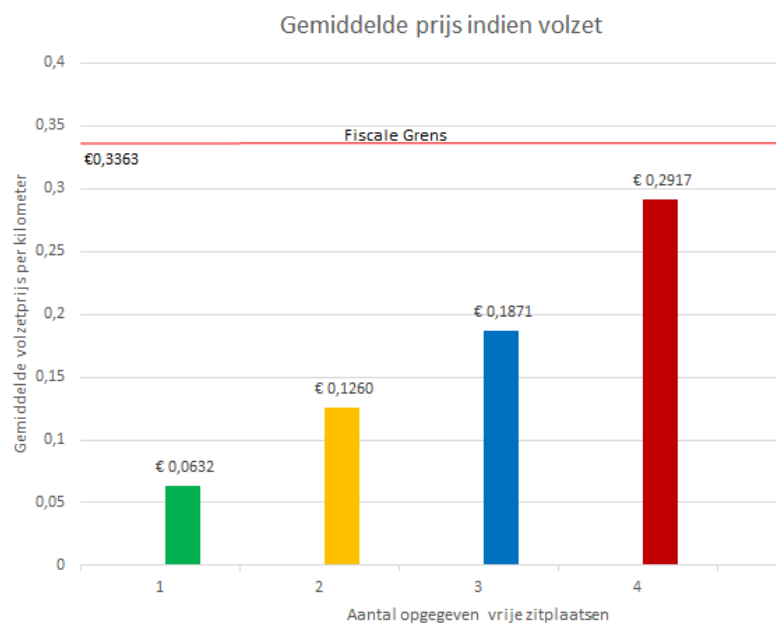
## Prijzen

Opmerkelijk is dat zij die 4 passagiers vervoeren de hoogste prijs per kilometer per persoon aanrekenen (€0,0729), gevolgd door zij met 1 passagier (€0,0632). Zij die de laagste prijs per kilometer per persoon aanrekenen vervoerden 3 personen (€0,0624). Comuto rekent gemiddeld 1.76 EUR (incl. btw) commissie aan per persoon per rit.



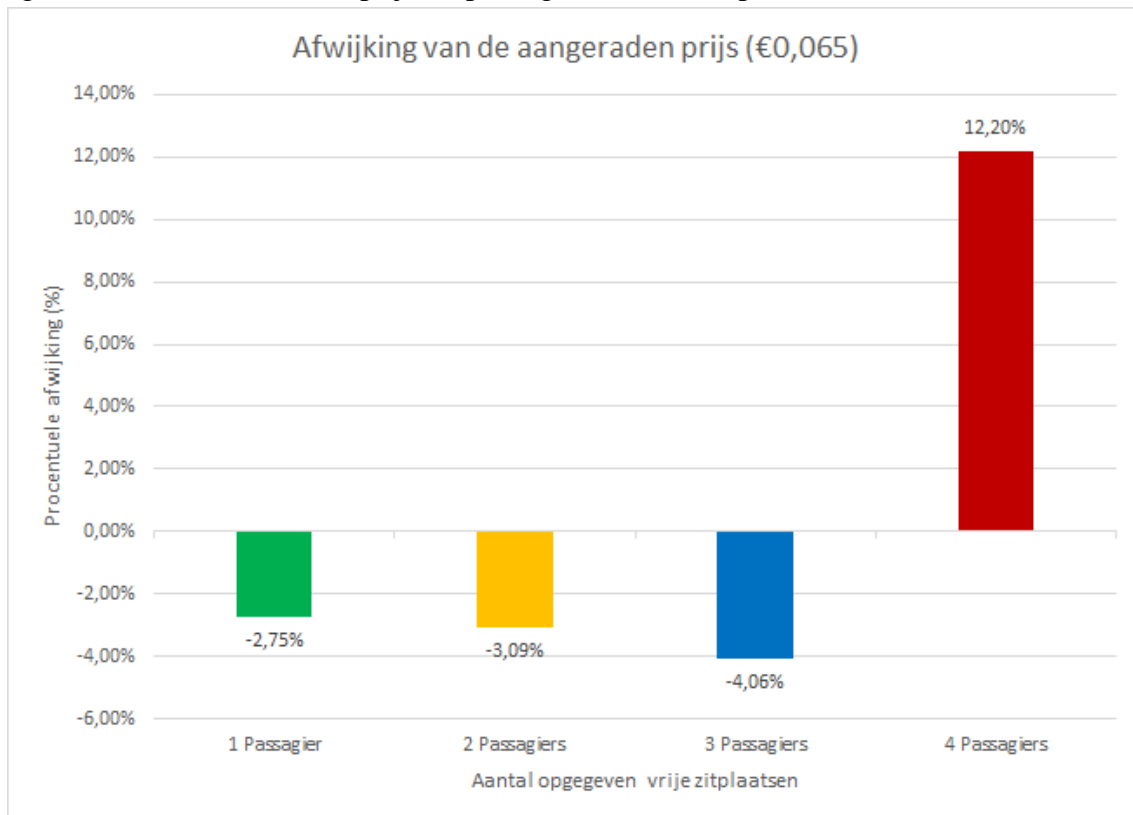
**Figuur 14. Gemiddelde kilometerprijs per passagier (BlaBlaCar)**

Zij die met andere woorden 4 personen vervoeren doen dat voor minder lange trajecten aan de hoogste kilometerprijs per passagier. Dit resulteert uiteraard ook in de hoogste gemiddelde prijs per kilometer indien er sprake is van volzetting (€0,2917).



**Figuur 15. Gemiddelde prijs indien volzet (BlaBlaCar)**

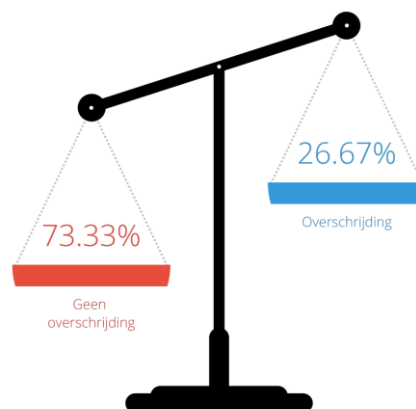
Dit komt bovendien ook tot uiting op vlak van de afwijking van de aangeraden prijs door BlaBlaCar, zijnde 0.065 EUR: zij met 4 passagiers wijken gemiddeld +12% af van deze aangeraden prijs, terwijl het algemeen gemiddelde -2% bedraagt. De stelling van Kiki Korbus dat velen hun prijs lager instellen dan de adviesprijs klopt volgens deze steekproef inderdaad<sup>668</sup>.



**Figuur 16. Afwijking van de aangeraden prijs (BlaBlaCar).**

Dit zorgt uiteraard voor een probleemsituatie: terwijl enkel degenen die 4 passagiers vervoeren het risico lopen om winst te maken, zijn ze ook degene die de hoogste kosten aanrekenen. Bij 284 afnames constateerden wij 8 overtredingen (2.84%), waarvan allen 4 passagiers vervoerden. Het gaat om maar liefst meer dan één op vier bestuurders met vier passagiers (26.67%). Geldgewin blijkt bij hen een doorslaggevendere rol te spelen.

### Overschrijdingen fiscale grens (4 zitplaatsen)



**Figuur 17. Overschrijding fiscale grens (BlaBlaCar)**

<sup>668</sup> Zie interview 4, zoals opgenomen in bijlage 4.

## BIJLAGE 2: OVEREENKOMST BRUIKLEEN AUTO<sup>669</sup>

### Overeenkomst bruikleen auto

Tussen de volgende partijen wordt overeengekomen

|                  |  |
|------------------|--|
| Voornaam en naam |  |
| Adres            |  |

*Hierna genoemd eigenaar*

En

|                           |  |           |  |        |  |
|---------------------------|--|-----------|--|--------|--|
| Voornaam en naam          |  |           |  |        |  |
| Adres                     |  |           |  |        |  |
| Geboortedatum en - plaats |  |           |  |        |  |
| Rijbewijsnr.              |  | Categorie |  | Sedert |  |

*Hierna genoemd lener*

Dat de wagen, toebehorende aan de eigenaar, met volgende kenmerken

|             |  |               |  |
|-------------|--|---------------|--|
| Merk        |  | Model         |  |
| Nummerplaat |  | Chassisnummer |  |

Toevertrouwd wordt aan de lener voor de periode van:

.....(datum en uur) - tot: .....(datum en uur)

En mits onderstaande bepalingen in acht genomen:

| <b>De eigenaar verklaart:</b>   | <b>De lener verklaart:</b>   |
|---|--|
| <p>1. De eigenaar geeft aan dat de lener voor de opgegeven periode de gemachtigde bestuurder is voor het voertuig dat hem/haar toebehoort.</p> <p>2. De eigenaar geeft aan dat het voertuig voldoet aan alle wettelijke vereisten en in het bijzonder de verzekeringen en de technische controle.</p> <p>3. De eigenaar geeft aan dat de gebreken zoals aangehaald door de lener correct zijn.</p> <p>4. De eigenaar zal het voertuig gedurende de volledige aangehaalde periode in bruikleen geven aan de lener.</p> <p>5. De eigenaar verklaart dat er <b>wel / niet</b> (omcirkelen wat past) een omniumverzekering werd afgesloten voor het voertuig.</p> | <p>1. De lener geeft aan het voertuig op het afgesproken moment op te halen en op het afgesproken moment terug te geven.</p> <p>2. De lener verklaart dat de wagen:</p> <p style="padding-left: 40px;">0 In uitstekende staat verkeert</p> <p style="padding-left: 40px;">0 Volgende gebreken vertoont:</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>3. De lener verklaart als een goede huisvader voor het voertuig te zorgen en alle normale kosten van gebruik te voldoen.</p> <p>4. De lener verklaart de opgelopen schade, rechtstreeks en onrechtstreeks, die niet gedekt wordt door de verzekering aan de eigenaar te vergoeden.</p> <p>5. De lener bevestigt in goede gezondheid te verkeren en wettelijk gezien het voertuig te mogen besturen.</p> <p>6. De lener verklaart op de hoogte te zijn van de beperkingen van de verplichte autoverzekering en het al dan niet aanwezig zijn van een omniumverzekering.</p> <p>7. De lener verklaart te weten dat alle verkeersboetes en overtredingen opgelopen in deze periode ter zijner laste zullen zijn.</p> |

Beide partijen bevestigen dat bovenstaande verklaringen volledig en oprecht zijn.

Opgemaakt te ..... op datum van ....., in twee originele exemplaren, waarbij beider partijen erkennen een exemplaar te hebben ontvangen.

Handtekening, voorafgegaan door de handgeschreven mededeling "gelezen en goedgekeurd":

De eigenaar

De lener

<sup>669</sup> Gebaseerd op en fragmenten overgenomen uit: K. PEETERS, *Overeenkomst uitlenen/gebruik auto*, geraadpleegd op 5 december 2016, van [www.kantoorpeeters.be/uploads/docs/overeenkomst\\_uitleen\\_auto.pdf](http://www.kantoorpeeters.be/uploads/docs/overeenkomst_uitleen_auto.pdf); X., "Auto uitlenen" *Budget & Recht* 2015, nr. 240.; COZYCAR, *Uitleensysteem. Overeenkomst met betrekking tot uitleen van auto*, Cozycar, met ondersteuning van autodelen.net, niet gepubliceerd; COZYCAR, *Huishoudelijk reglement m.b.t. uitleen van auto. Bijlage bij de overeenkomst m.b.t. uitleen van auto d.d.*, Cozycar, met ondersteuning van autodelen.net, niet gepubliceerd.

## BIJLAGE 3: GROEPSGEBRUIKERSOVEREENKOMST<sup>670</sup>



Met ondersteuning van:



### MEDE-EIGENDOM MET RESERVATIESYSTEEM

#### Overeenkomst van mede-eigendom van auto

Tussen de ondergetekenden:

- na(a)m(en) <...>, adres <...>
- na(a)m(en) <...>, adres <...>
- na(a)m(en) <...>, adres <...>

hierna genoemd "de mede-eigenaars", wordt overeengekomen wat volgt.

(1) Deze overeenkomst wordt afgesloten in het kader van een systeem van autodelen, dat tot doel heeft om de auto zo optimaal mogelijk te gebruiken en het milieu minder te belasten. De overeenkomst heeft geen winstoogmerk, maar beoogt een kostenbesparing voor de partijen.

(2) De mede-eigenaars nemen in mede-eigendom de auto van het merk <...>, model <...>, brandstof <...>, bouwjaar <...>, nummerplaat <...>, chassisnummer <...>.

(3) De auto wordt gedeeld door x personen/huishoudens. Het mede-eigendom geldt voor elk van de partijen voor een evenredige fractie, dus voor  $1/x$ .

(4) De waarde van de auto is op datum van ondertekening van deze overeenkomst <...> EUR. De auto wordt afgeschreven over <...> jaar. De jaarlijkse afschrijving bedraagt <...> EUR ; de maandelijkse afschrijving bedraagt  $1/12$  van de jaarlijkse afschrijving. De minimumwaarde van de auto is vastgesteld op <...> EUR.

(5) Voor de deelauto zijn 3 rekeningen afgesloten bij bank <...> : zichtrekening <...>, spaarrekening <...> en waarborgrekening <...>..

(6) Elke mede-eigenaar stort binnen de week na ondertekening van deze overeenkomst op de waarborgrekening een waarborg van <...> EUR.

(7) De vaste standplaats van de auto is <...>.

(8) De vaste garagist van de auto is <...>, adres <...>, tel. <...>.

---

<sup>670</sup> Overgenomen van: COZYCAR, *Mede-eigendom met reservatiesysteem. Overeenkomst van mede-eigendom van auto*, Cozycar, in samenwerking met autodelen.net, niet gepubliceerd; COZYCAR, *Huishoudelijk reglement m.b.t. mede-eigendom van auto. Bijlage bij de overeenkomst van mede-eigendom van auto d.d.*, Cozycar, in samenwerking met autodelen.net, niet gepubliceerd; Kleine wijzigingen doorgevoerd, waarbij clause 15 gedeeltelijk werd overgenomen uit H. GELDOLF, *Beding van aanwas van roerende goederen. Aandachtspunten bij de redactie*, onuitg. masterproef Rechten UGent, 2012, <http://lib.ugent.be/catalog/rug01:001891903>, 3.

(9) De auto is verzekerd bij maatschappij <...>, onder polisnummer <...>, klantnummer <...>, via makelaar <...>, adres <...>, tel. <...>, fax <...>, email <...>. Ondergetekenden hebben kennis genomen van deze polis. De auto is wel/niet omnium verzekerd. + Eventuele andere opties.

(10) Er is een pechverzekering afgesloten bij <...>, onder lidnummer <...>, geldig in België/Benelux/Europa, met/zonder optie vervangwagen. + Eventuele andere opties. Oproepnummer bij pech = <...>.

(11) De partijen maken een beschrijving op van de toestand van de auto, m.i.v. het beschikbare materiaal in de auto, binnen de week na de ingangsdatum van deze overeenkomst.

(12) Ondergetekenden hebben kennis genomen van en onderschrijven het huishoudelijk reglement, dat inherent deel uitmaakt van deze overeenkomst.

(13) Voor alles wat niet geregeld is in deze overeenkomst of het huishoudelijk reglement, zijn de bepalingen uit het Burgerlijk Wetboek (Art. 577 e.v.) van toepassing.

(14) Deze overeenkomst wordt automatisch beëindigd bij definitieve onbeschikbaarheid van de auto wegens "perte totale", diefstal of verkoop.

(15) De mede-eigenaars komen uitdrukkelijk overeen dat bij het overlijden van de eerststervende onder hen, zijn aandeel in de wagen in volle eigendom zal aangroeien bij dat van de overlevende mede-eigenaars. Deze overlevende mede-eigenaars zijn niets verschuldigd aan de erfgenamen of de rechtverkrijgenden van de eerststervende. Aldus staat ieder van de kopers zijn aandeel af aan de andere onder opschortende voorwaarde van zijn vooroverlijden. Als tegenprestatie voor deze afstand verkrijgt degene die afstaat een gelijke kans om het aandeel van de andere te verwerven, indien hij het langst leeft.

Opgemaakt te <...>, op <...>

in (x + 1) exemplaren (1 voor elke mede-eigenaar en 1 bewaard in de auto)

De mede-eigenaars

*(handtekening van alle partijen, telkens voorafgegaan door datum en de woorden "gelezen en goedgekeurd")*

## Huishoudelijk reglement m.b.t. mede-eigendom van auto

### Bijlage bij de overeenkomst van mede-eigendom van auto d.d. <...>

#### 1. Aansluitingsvoorwaarden

1.1. Men wordt mede-eigenaar van de deelauto door het kopen van een aandeel, berekend op basis van de waarde van de deelauto op het ogenblik van de aansluiting, gedeeld door het aantal mede-eigenaars van de auto.

1.2. Het aantal en de identiteit van de mede-eigenaars wordt bepaald in de overeenkomst van mede-eigendom van de auto. Het mede-eigendom geldt voor elk van de mede-eigenaars voor een evenredige fractie in verhouding tot het aantal mede-eigenaars (bv. x eigenaars bezitten de auto elk voor  $1/x$ ). Samenwonende leden die aansluiten als één huishouden, zijn samen solidair aansprakelijk en ieder van hen voor de totaliteit; wijzigingen in gezinssituatie worden onmiddellijk gemeld aan de secretaris van de autodeelgroep en leiden tot aanpassing van de overeenkomst.

1.3. De gegevens van alle mede-eigenaars worden opgenomen in een lijst in bijlage en doorgegeven aan de verzekeringsmaatschappij, samen met een kopie van de overeenkomst en dit reglement en met een kopie van de identiteitskaart en het rijbewijs van alle mede-eigenaars.

1.4. Men krijgt een sleutel en kan men de deelauto reserveren na betaling van het aandeel (zie §1.1), de waarborg (zie §7.2), de vaste bijdrage voor het eerste semester (zie §7.5), na voorlegging van het vereiste rijbewijs en een uitleg en demonstratie over het gebruik van de auto.

1.5. De mede-eigenaars verklaren te beschikken over de nodige rijvaardigheid en over de lichamelijke geschiktheid om een voertuig te besturen. Elke mede-eigenaar bezorgt aan de administratief verantwoordelijke een kopie van een geldig rijbewijs.

1.6. Geen der partijen mag iets veranderen aan het algemene uitzicht van de wagen, zowel binnen- als buitenkant, zonder instemming van de overige mede-eigenaars.

1.7. Alle praktische en financiële kwesties worden geregeld per semester, dat loopt van 1 januari tot en met 30 juni en van 1 juli tot en met 31 december.

#### 2. Taakverdeling

2.1. Als bijlage wordt een lijst opgenomen van de taken m.b.t. de auto en de personen die deze taken op zich nemen.

#### 3. Einde van het mede-eigendom en overdracht van eigendom

3.1. De mede-eigenaars kunnen hun aandeel in het mede-eigendom halfjaarlijks verkopen, nl. per 1 januari of per 1 juli. Het voornemen tot verkoop wordt minimum één maand voor het einde van het lopende semester (zoals omschreven in §1.7), schriftelijk meegedeeld aan de secretaris van de autodeelgroep. De verkoopprijs van het aandeel is geregeld in de afschrijvingstabel. Men kan het eigen aandeel niet verkopen zonder instemming van de overige mede-eigenaars met de nieuwe mede-eigenaar. De verkoper en de resterende mede-eigenaars engageren zich om een nieuwe mede-eigenaar te zoeken. Indien die niet gevonden wordt voor

de ingang van het nieuwe semester, kunnen de resterende mede-eigenaars beslissen om het aandeel over te kopen.

3.2. Het aandeel en de waarborg, verminderd met de afschrijving en eventuele niet betaalde rekeningen of kosten, worden terugbetaald binnen de maand na het einde van het semester en na teruggave van de auto-sleutel. Er worden geen aandelen lager dan <...> EUR terugbetaald.

3.3. Indien men het aandeel verkoopt tijdens het lopende semester, is de vaste bijdrage niet terugvorderbaar en worden de variabele kosten binnen de maand na het einde van het lopende semester afgerekend.

#### 4. Reserveren van de auto

4.1. De deelauto dient vooraf gereserveerd te worden, door telefonisch of per email contact op te nemen met de reserveringsverantwoordelijke, die de reservatie onmiddellijk in het reserveringsboek noteert, of via de website van Cozycar. Bij het reserveren geeft men datum, begin- en einduur op.

4.2. Men reserveert zo vroeg mogelijk. Dit vergemakkelijkt de organisatie en geeft de beste kans dat de deelauto beschikbaar is. De deelauto kan max. 6 maanden vooraf gereserveerd worden.

4.3. Als algemene regel geldt dat wie eerst reserveert, voorrang heeft.

4.4. Men reserveert de deelauto enkel voor momenten waarop en de duur waarvoor men hem effectief wil gebruiken.

4.5. Eventuele wijzigingen in reservaties dienen medegedeeld te worden aan de reserveringsverantwoordelijke. Wie de auto toch niet nodig heeft op een gereserveerd moment, verwittigt onmiddellijk de reserveringsverantwoordelijke.

4.6. Indien de auto reeds gereserveerd is, kan men een optie nemen. Indien degene die de auto eerst reserveerde, annuleert, wordt de persoon met een optie hiervan onmiddellijk door de reserveringsverantwoordelijke verwittigd.

4.7. Indien de auto reeds gereserveerd is, kan de reserveringsverantwoordelijke de naam van de persoon die de auto eerst reserveerde, doorgeven, zodat onderling afspraken kunnen gemaakt worden.

4.8. De deelauto kan niet worden gebruikt voor regulier woon-werk-verkeer, wel voor occasionele woon-werk-verplaatsingen. Wie de auto voor het werk wil gebruiken, brengt hiervan de secretaris op de hoogte en zorgt tevens voor de nodige formaliteiten t.a.v. de werkgever.

4.9. Men kan de deelauto voor maximum <3> opeenvolgende dagen reserveren. Aan het einde van de gebruikperiode kan de reservatie wel verlengd worden, voor zover de auto niet door een andere mede-eigenaar werd gereserveerd.

4.10. Iedereen heeft het recht om halfjaarlijks gedurende <één> volledige week (= 7 opeenvolgende dagen) de deelauto te gebruiken. Uitzonderingen kunnen worden toegestaan met instemming van de ganse groep van mede-eigenaars.

4.11. Per halfjaar heeft elke mede-eigenaar de kans om de auto maximaal 1 volledig weekend (d.i. van vrijdag 18u tot maandag 8u) te reserveren. Hiertoe moet men de deelauto minstens <3 weken> op voorhand bespreken.

4.12. Bijkomende volledige weekends kan men reserveren vanaf donderdagavond, indien de deelauto voor het komende weekend nog vrij is (= last minute reservatie).

4.13. De deelauto kan enkel gebruikt worden door de geregistreerde mede-eigenaars en kan in geen geval uitgeleend worden aan derden.



4.14. In geval van verkeersovertredingen, ongeval of schade is de persoon die op dat ogenblik de auto in gebruik heeft (zoals blijkt uit het ritboek) verantwoordelijk. De ondertekenaars verbinden zich ertoe in dit geval de herstellingen en boetes te betalen, volgens de afspraken vermeld in §9.8 en §10.

4.15. De gebruiker is slechts verantwoordelijk voor de auto gedurende de periodes waarin hij/zij de auto heeft gereserveerd. Wie verzuimt om de auto na de reservatieperiode terug te brengen naar de standplaats, blijft verantwoordelijk voor de auto, alsof hij/zij de auto had gereserveerd en voor zolang de auto niet teruggebracht is naar de standplaats.

## 5. Afhalen, gebruik en terugplaatsen van de deelauto

5.1. De deelauto wordt afgehaald en teruggeplaatst op de vaste standplaats, zoals bepaald in de overeenkomst.

5.2. Men zorgt ervoor dat de deelauto steeds op het afgesproken uur is teruggebracht. Voorzie een voldoende ruime marge voor onverwacht oponthoud.

5.3. Indien het onmogelijk is om de auto op de staanplaats te parkeren, kan men ofwel de auto op de dichtsbijzijnde plaats parkeren – daarna verwittigt men de reservatieverantwoordelijke, die de volgende gebruiker verwittigt ofwel de reservatieverantwoordelijke vragen wie de volgende gebruiker is en de auto daar in de buurt parkeren – daarna verwittigt men die persoon

5.4. Indien men de auto niet op het gereserveerde uur op de standplaats aantreft, verwittigt men eveneens de reservatieverantwoordelijke, die mogelijk reeds werd ingelicht over het oponthoud. Indien men de deelauto niet tijdig op de standplaats kan bezorgen, verwittigt men zo snel mogelijk de reservatieverantwoordelijke.

5.5. De auto wordt steeds goed afgesloten. Controleer telkens of deuren en koffer gesloten zijn.

5.6. Na gebruik wordt de auto nooit met lege tank achtergelaten. De brandstoftank is altijd voor minstens 1/4 gevuld. Indien getankt wordt, wordt dit genoteerd in het ritboek en wordt het tankbonnetje toegevoegd. Het bagagerek wordt aan het einde van de gebruiksperiode gedemonteerd en in de kofferruimte gelegd.

## 6. Ritboek

6.1. De ondertekenaars verbinden zich ertoe alle gebruiksgegevens te noteren in het ritboek : naam, begin-datum en -uur, begin- en eindkilometerstand en het verschil tussen beide, en aan het einde van de gebruiksperiode het ritboek af te tekenen. De kilometerstand wordt afgerond naar boven, indien het cijfer na de komma = 5, naar onder indien dit < 5. Ook eventuele opmerkingen en onregelmatigheden worden in het ritboek genoteerd.

6.2. Indien de vorige gebruiker verzuimde om de kilometerstanden correct in te vullen, is de volgende gebruiker gerechtigd om een schatting te maken van het aantal gereden kilometers en deze in het ritboek te noteren.

6.3. Voor het gebruik leest de gebruiker het ritboek.

6.4. Het ritboek dient steeds volledig, correct en leesbaar te worden ingevuld en blijft in de auto, behalve om de gegevens voor de halfjaarlijkse afrekening te verzamelen.

6.5. Het ritboek bevat de lijst met de namen, adressen en telefoonnummers van de mede-eigenaars van de deelauto en alle gegevens die relevant zijn i.v.m. de auto (verzekering, pechhulp, garage, ...).

6.6. De gegevens genoteerd in het ritboek zijn bindend voor de halfjaarlijkse berekening van de kosten en voor de bepaling van verantwoordelijkheid voor schade of boetes (zie §4.14).

## 7. Financiën

7.1. Er wordt onderscheid gemaakt tussen 3 soorten kosten :

- vaste kosten : verzekering, taksen, controle, pechverzekering en algemene werkingskosten
- variabele kosten : brandstof, periodiek onderhoud, herstellingen o.w.v. slijtage
- individueel gedragen kosten : boetes (zie §9.9) en schade (zoals omschreven in §10).

7.2. De mede-eigenaars bij het instappen een waarborg van <...> EUR op de waarborgrekening, die ze bij het uitstappen terugkrijgen, verminderd met eventuele openstaande kosten.

7.3. Elke mede-eigenaar krijgt 1 sleutel van de auto en kan op eigen kosten een sleutel laten bijmaken voor een eventuele tweede geregistreerde gebruiker in het gezin. Bij verlies van de sleutel staat men zelf en op eigen kosten in voor vervanging.

7.4. M.b.t. de auto wordt door de financieel verantwoordelijke een eenvoudige boekhouding bijgehouden, die ten allen tijde door de overige mede-eigenaars kan ingezien worden.

7.5. Voor de autodeelgroep worden een of meerdere rekeningen geopend, die worden beheerd door de penningmeester. Alle betalingen gebeuren via overschrijving op deze rekening(en) en binnen de 14 dagen na verzending van de nota. Tegoeden op de rekening(en) worden ethisch belegd.

7.6. In de auto bevindt zich een bankkaart, die gekoppeld is aan een zichtrekening op naam van de groep en die enkel kan gebruikt worden om te tanken. De penningmeester zorgt dat op deze rekening steeds voldoende geld staat om de brandstofkosten te betalen.

7.7. Aan het begin van elk semester betalen de mede-eigenaars een basisprijs, die bestaat uit

- een forfaitaire, niet terugvorderbare vaste bijdrage, waarmee een deel van de vaste kosten voor het komende halfjaar betaald wordt
- een voorschot, om de overige vaste en de variabele kosten te betalen. Deze kosten worden aan het einde van het semester verrekend in verhouding van het aantal gereden kilometers. Dit voorschot wordt voor nieuwe mede-eigenaars vastgesteld op een evenredig deel van de kosten van het voorbije semester, in verhouding tot het totaal aantal eigenaars (bv.  $1/x$  bij  $x$  eigenaars).

Bij de overige mede-eigenaars wordt het berekend in verhouding tot het eigen aandeel in de gereden kilometers van de voorbije periode. Indien blijkt dat het aantal afgelegde kilometers van een der gebruikers in de loop van het semester sterk stijgt t.o.v. het vorige semester, kan deze persoon gevraagd worden om een bijkomend voorschot te storten.

Deze wijze van berekenen kan aan het einde van het eerste semester herzien worden.

7.8. Aan het einde van elk semester krijgen de mede-eigenaars een afrekening met vermelding van het aantal gereden kilometers.

7.9. De mede-eigenaars betalen aan het einde van elk semester <0,02> EUR per gereden kilometer, voor de opbouw van een reserve voor herstellingen o.w.v. slijtage. Deze som is niet terugvorderbaar bij uitstap uit de autodeelgroep. De spaarpot die met deze reserve wordt opgebouwd, wordt bij grote herstellingskosten in eerste instantie aangesproken.

7.10. Bij onduidelijkheid of onenigheid over financiële kwesties neemt men contact op met de penningmeester.

7.11. Bij verkoop van de deelauto beslissen de mede-eigenaars gezamenlijk over de verkoopprijs en overnemers van de auto. De opbrengst kan worden geïnvesteerd in de aankoop van een andere deelauto, maar elke mede-eigenaar kan evenzeer zijn/haar evenredig deel opeisen (bv. dus bij x eigenaars krijgt elk  $1/x$ ).

7.12. Indien de groep volledig stopt, worden de tegoeden op de rekeningen, na afrekening van alle kosten, evenredig verdeeld onder de mede-eigenaars van dat moment.

## 8. Onregelmatigheden

8.1. Alle onregelmatigheden (schade, defecten, verdachte geluiden) worden onmiddellijk aan de technisch verantwoordelijke gemeld, die zo vlug mogelijk het nodige doet. Noteer ook deze informatie in het ritboek zodat de volgende gebruiker weet dat de onregelmatigheid gemeld is.

8.2. Alle onregelmatigheden i.v.m. het gebruik van de auto, d.w.z. wat indruist tegen de gemaakte afspraken, worden gemeld aan de secretaris. Dringende boodschappen moeten meteen worden doorgebeld, niet dringende boodschappen worden in het ritboek genoteerd.

## 9. Gebruikersstijl

9.1. Autodelen steunt op onderling vertrouwen en solidariteit. Elke autodeler is medeverantwoordelijk voor het welslagen van het hele opzet. De mede-eigenaars engageren zich tot strikte naleving van alle gemaakte mondelinge en schriftelijke afspraken.

9.2. Het gebruik van de auto gebeurt op basis van gelijkwaardigheid en billijke afspraken.

9.3. De deelauto dient gebruikt te worden als een goede huisvader/moeder en in het besef van de gemeenschappelijkheid van het bezit.

9.4. Het interieur van de auto wordt steeds proper achtergelaten. Bij vervoer van goederen worden de nodige voorzieningen getroffen om vuil of schade te vermijden. Het meer dan normale vuil - zowel aan binnen- als buitenkant - wordt steeds door de vervuiler opgeruimd.

9.5. De mede-eigenaars ondertekenen de principes van ecodriving. De zogenaamde 'sportieve rijstijl' is gevaarlijk en hinderlijk voor mens en milieu en wordt niet getolereerd.

9.6. De mede-eigenaars verbinden zich ertoe niet te (laten) roken in de auto.

9.7. De gebruikers rijden nuchter. Ze hebben geen alcohol, drugs of medicamenten die invloed kunnen hebben op het rijgedrag, gebruikt. Wie toch dergelijke middelen gebruikt heeft en bij een verkeersongeval betrokken wordt, draagt zelf alle kosten.

9.8. Bij verkeersovertredingen wordt de voorzitter onmiddellijk verwittigd. Alle boetes zijn voor rekening van de persoon die op dat ogenblik de auto in gebruik had. Een uitzondering hierop vormen de boetes die de technische staat van de auto betreffen, tenzij de gebruiker op de hoogte was of kon zijn van deze gebreken en deze had kunnen (laten) verhelpen. De boete wordt onmiddellijk na ontvangst doorgegeven aan de veroorzaker, die de boete binnen de gestelde termijn betaalt.

## 10. Veiligheid, ongevallen, schade, herstellingen

10.1. De gebruikers zijn ervoor verantwoordelijk dat ze de deelauto tijdens hun reservatieperiode niet lootstellen aan situaties waarin de auto het voorwerp kan worden van vandalisme of diefstal. Zo zorgt hij/zij dat de auto altijd op een veilige plaats en onder veilige omstandigheden wordt geparkeerd. Hij/zij zal ook niet door onverantwoordelijk gedrag de mogelijkheid tot diefstal vergroten. Wie bv. sleutels op de deur of het stuur laat zitten of het raam laat openstaan, wordt bij diefstal in of van de auto automatisch verantwoordelijk geacht. Andere gevallen van vandalisme of diefstal worden altijd door de volledige groep besproken. Wie op basis van dit artikel of van een beslissing van 2/3 van de groep verantwoordelijk geacht wordt voor schade aan of diefstal in/aan de deelauto, moet de groep volledig schadeloosstellen. Dit impliceert :

- bij diefstal in de auto : de verantwoordelijke gebruiker zorgt ervoor dat de voorwerpen die uit de auto gestolen zijn, vervangen worden door eenzelfde of evenwaardig voorwerp en dat de schade door braak hersteld wordt
- bij diefstal van de auto : de verantwoordelijke gebruiker betaalt aan de andere mede-eigenaars de actuele waarde van het aandeel terug + hetgeen bepaald is over diefstal in de auto
- bij vandalisme : de verantwoordelijke gebruiker staat in voor alle kosten

10.2. Alle uit te voeren herstellingen ten bedrage van min. <...> EUR of van structurele aard moeten voorgesteld worden, op basis van een bestek van de garagist, aan alle mede-eigenaars en goedgekeurd door een gewone meerderheid en door een 2/3 meerderheid indien de herstelling meer dan <...> EUR kost. Dit geldt niet bij overmacht of hoogdringendheid, indien een van de mede-eigenaars onbereikbaar is binnen de termijn dat de herstelling zich opdringt (bv. pech onderweg, in het buitenland, ...). In dit geval worden de mede-eigenaars zo snel mogelijk na de herstelling op de hoogte gebracht.

10.3. Indien kosten voor herstellingen groter zijn dan het bedrag in de spaarpot (waarvan sprake in §7.9) (incl. de te verwachten inlagen voor het lopende semester), wordt de auto alleen hersteld indien de groep van mede-eigenaars hierover unaniem akkoord is.

10.4. De verzekeringnemer verbindt zich ertoe elke schadegeval dat mogelijks door de verzekering gedekt is, aan de verzekeringsmaatschappij te melden.

10.5. Bij ongeval in fout vergoedt de schadeveroorzaker de verzekeringnemer voor de meerkost als gevolg van de stijging van de verzekeringspremie voor de volgende 5 jaar. Dit bedrag wordt door de schadeveroorzaker in één maal volstort op de rekening van de verzekeringnemer.

10.6. Wie betrokken raakt bij een ongeval of schade veroorzaakt en daarbij in fout is en/of onder invloed reed (zie §9.7) en/of oneigenlijk gebruikt maakt van de auto, staat zelf in voor alle kosten aan de auto, o.a. de niet door de verzekering gedekte schade. In andere gevallen valt de niet door de verzekering gedekte schade ten laste van de groep.

10.7. Indien de schade zo zwaar is dat de overige mede-eigenaars (d.w.z. iedereen excl. de bestuurder die de schade veroorzaakte) in unanimitéit beslissen dat herstelling niet meer de moeite waard is, wordt de deelauto niet hersteld.

Indien de schade te wijten is aan een ongeval waarbij een medegebruiker in fout is en/of onder invloed reed (zie §9.7), legt deze laatste zich neer bij deze beslissing van de groep. Hij/zij stort binnen de maand na deze beslissing het bedrag van de geldende waarde van de deelauto op de rekening van de deelauto, vermeerderd

met de reeds gemaakte vaste kosten en verminderd met de waarde van het wrak. In andere gevallen (niet in fout en niet onder invloed) wordt het eventuele verlies verdeeld over alle mede-eigenaars.

10.8. Wie zelf schade berokkent aan de deelauto, staat in voor de kosten. Voor kleine esthetische schade (vb. verf af, blutsje) stort de betrokkene een bedrag van minimum <...> EUR op de rekening van de deelauto.

10.9. Indien de auto o.w.v. herstelling of diefstal niet beschikbaar is, is geen der partijen een schadevergoeding verschuldigd aan de overige gebruikers voor de periodes waarop ze de auto gereserveerd hadden. Indien er geen vervangwagen via de pechverzekering beschikbaar is, kan de groep beslissen om een auto te huren. De kosten hiervan zijn ten laste van de groep als vaste kost, de gereden kilometers worden aan de gebruikers aangerekend volgens het gebruikelijke systeem. Dit geldt niet als de veroorzaker van het ongeval in fout was, in dat geval betaalt deze de autohuurkosten, verminderd met de kilometervergoedingen betaald door de gebruikers.

## 11. Sancties

11.1. Indien er aanwijzingen zijn van grove of herhaaldelijke inbreuken op dit reglement of andere gemaakte afspraken, kan elke mede-eigenaar het initiatief nemen om de groep hierrond bijeen te roepen. De betrokkene kan verplicht worden zijn/haar aandeel te verkopen indien 2/3 van de aanwezigen op deze vergadering zich hiervoor uitspreekt. Wie de wagen bestuurt en zwaar onder invloed is (m.b.t. alcohol betekent dit : boven het wettelijk toegestane promillage), wordt zonder discussie hiertoe verplicht. Binnen de maand na het einde van het lopende semester worden de finances afgerekend. De forfaitaire vaste bijdrage wordt in geen geval terugbetaald. Het aandeel in de deelauto en de waarborg worden terugbetaald, verminderd met de nog te betalen variabele kosten, de afschrijving en eventuele andere nog uitstaande kosten.

11.2. Wanneer rekeningen niet worden betaald, kan de deelauto niet worden gebruikt, totdat deze vereffend zijn.

11.3. In geval van onenigheid doen de partijen beroep op de bemiddeling van <...>, wiens oordeel bindend is.

## 12. Wijzigingen aan het huishoudelijk reglement

12.1. Deze afspraken kunnen jaarlijks op een vergadering van de mede-eigenaars verder op punt gesteld en gewijzigd worden.

12.2. Wijzigingen moeten minstens door 2/3 van de aanwezigen worden goedgekeurd en zijn bindend voor alle mede-eigenaars.

12.3. Afwijkende beslissingen t.a.v. de overeenkomst en het reglement kunnen genomen worden met 2/3 meerderheid.

12.4. Wijzigingen worden steeds schriftelijk meegedeeld aan alle mede-eigenaars.

Dit huishoudelijk reglement telt 5 bladzijden.

(handtekening van de partijen, telkens voorafgegaan door datum en de woorden "gelezen en goedgekeurd")

## BIJLAGEN

- takenlijst
- beschrijving van de deelauto
- afschrijvingstabel
- gegevens van de mede-eigenaars

## **BIJLAGE 4: INTERVIEWS**

- Interview 1: Angelo Meuleman, Taxistop
- Interview 2: Joost Verdiesen, Uber
- Interview 3: Laurent Baeke, CarAmigo
- Interview 4: Kiki Norbruis, BlaBlaCar
- Interview 5: Pieter-Jan De Koning, BV OECO
- Interview 6: Jeffrey Matthijs, Autodelen
- Interview 7: Nathalie van Diest, Moore Stephens

## ***Interview 1***

Interviewee Meuleman, Angelo

---

Omschrijving opname Angelo Meuleman is ‘*Sharing Mobility – Sharing Economy expert*’. Hij is niet enkel project manager van ‘*Sharing and Sustainable Mobility*’ (Taxistop), maar ook consultant *Shared Mobility – Sharing Economy*. Hij gelooft oprecht in een economie gebaseerd op delen en samenwerking en dat dit een oplossing kan vormen voor vele complexe uitdagingen in deze wereld. Hij kruipt ook regelmatig in zijn pen en schrijft met alle plezier over *Sharing Mobility*. Wij lazen een en ander door en hadden in een open gesprek enkele prangende vragen voor hem. Over verzekeringen, fiscale kaders, de toekomst en platformkapitalisten om uiteindelijk opnieuw uit te komen bij de *kwintessens*: het hart van de deeleconomie.

---

Tijdsduur 38:35

---

Bestandsnaam Angelo\_Meuleman.mp3

---

Soort transcriptie Letterlijk (weggelaten in dit dossier omwille van confidentialiteit)

---

Partijen X : Interviewers (Vandenbergh, Natasja en Standaert, Leen)  
Y : Interviewee (Meuleman, Angelo)

## ***Interview 2***

Interviewee

Verdiesen, Joost

---

Omschrijving interview    Uber werkt sinds kort samen een extern PR-kantoor (Interel) met betrekking tot alle mogelijke vragen en communicatie. Inhoudelijk konden we daar echter geen concrete antwoorden op onze vragen bekomen. Na enig aandringen bij Steven van Kerkhoven werd overeengekomen dat onze vragen schriftelijk werden doorgegeven aan Joost Verdiesen, die er ook schriftelijk op zou antwoorden. Enige dank gaat om die reden sowieso uit naar Steven van Kerkhoven. Sommige van deze antwoorden zijn duidelijk commercieel ingegeven, anderen zijn inhoudelijk dan weer een meerwaarde. Onderstaande is een letterlijke weergave van de schriftelijke vragen en antwoorden zoals deze van Joost Verdiesen verkregen werden.

---

Soort interview

Schriftelijk, vraag en antwoord. (weggelaten in dit dossier omwille van confidentialiteit)



### ***Interview 3***

Interviewee                      Baeke, Laurent

---

Omschrijving opname      Laurent Baeke werkt bij CarAmigo en is medeoprichter van dit platform. Het algemeen management en de financiën horen tot zijn voornaamste bezigheden. In theorie is hij de financiële directeur, in de praktijk is hij voornamelijk bezig met marketing. Hij houdt van auto's en van cijfers, beide passies weet hij te combineren binnen CarAmigo. Hij heeft een uitgesproken blik op autodelen en doet zijn verhaal, met een uitgebreide kritische noot naar de wetgever toe.

---

Tijdsduur                      19:44

---

Bestandsnaam                Laurent\_Baeke.mp3

---

Soort transcriptie            Letterlijk (weggelaten in dit dossier omwille van confidentialiteit)

---

Partijen                        X : Interviewers (Vandenbergh, Natasja en Standaert, Leen)  
                                      Y : Interviewee (Baeke Laurent)

#### ***Interview 4***

Interviewee

Norbruis, Kiki

---

Omschrijving opname

Kiki Norbruis werkt als *PR & Communications Manager* bij BlaBlaCar Benelux. BlaBlaCar Benelux is gevestigd in Nederland en zorgt ervoor dat personen hun wagen via een online platform gaan delen. Kiki is verantwoordelijke voor de persinformatie en staat ook ons graag ter woord. Het gesprek gebeurde, omwille van allerhande praktische redenen, telefonisch.

---

Tijdsduur

21:32

---

Bestandsnaam

Kiki\_Norbruis.mp3

---

Soort transcriptie

Letterlijk (weggelaten in dit dossier omwille van confidentialiteit)

---

Partijen

X : Interviewers (Vandenbergh, Natasja en Standaert, Leen)

Y : Interviewee (Norbruis, Kiki)

## ***Interview 5***

Interviewee

De Koning, Pieter-Jan

---

Omschrijving opname

Pieter-Jan werkt bij BV-OECO (*Belgische Vereniging voor Onderzoek en Expertise voor Consumentenorganisaties*). Hij heeft binnen deze consumentenorganisatie ook onderzoek gedaan over de verzekeringen in functie van de deeleconomie. Hij is geïnspireerd door de deeleconomie en hoopt dat deze ook in de toekomst verder zal uitgroeien tot een iets bekendere term dan wat het vandaag de dag is.

We voeren een openhartig gesprek over de verzekeringstechnische aspecten en de verzekeringssector in het algemeen.

---

Tijdsduur

42:39

---

Bestandsnaam

Pieter-Jan\_DeKoning.mp3

---

Soort transcriptie

Letterlijk (weggelaten in dit dossier omwille van confidentialiteit)

---

Partijen

X : Interviewers (Vandenbergh, Natasja en Standaert, Leen)

Y : Interviewee (De Koning Pieter-Jan)

## ***Interview 6***

|                     |   |
|---------------------|---|
| Interviewee         | Matthijs, Jeffrey   |
| Omschrijving opname | Jeffrey Matthijs is coördinator bij Autodelen.net. Hij stuurt daarbij de teams aan en is samen met de Raad van Bestuur verantwoordelijk voor het bepalen van de strategie. Hij ondersteunt niet enkel de particuliere delers, maar voert ook onafhankelijk onderzoek en hij pleit voor een intensieve samenwerking met de bevoegde overheden. Hij wijst de wetgever met plezier op diens verplichtingen en voert hier desomtrent een open gesprek over. Wij legden hem onze conclusies en aanbevelingen voor en lieten hem de nodige kritische noot hieromtrent formuleren. |
| Tijdsduur           | 46:16   |
| Bestandsnaam        | JeffreyMatthijs.mp3   |
| Soort transcriptie  | Letterlijk (weggelaten in dit dossier omwille van confidentialiteit)  |
| Partijen            | X : Interviewers (Vandenberghe, Natasja en Standaert, Leen)<br>Y : Interviewee (Matthijs, Jeffrey)  |

## **Interview 7**

|                     |  |
|---------------------|--|
| Interviewee         | van Diest, Nathalie  |
| Omschrijving opname | Nathalie van Diest is <i>senior-manager Tax &amp; Legal</i> bij <i>Moore Stephens</i> . Ze heeft onderzoek gedaan naar de fiscale regelgeving binnen de deeleconomie en geeft regelmatig lezingen en voordrachten hieromtrent. Wij focussen tijdens dit interview uiteraard op de fiscale regelgeving en de programmawet van 1 juli 2016 |
| Tijdsduur           | 31:22  |
| Bestandsnaam        | Nathalie van Diest   |
| Soort transcriptie  | Letterlijk (weggelaten in dit dossier omwille van confidentialiteit)   |
| Partijen            | X : Interviewers (Vandenbergh, Natasja en Standaert, Leen)<br>Y : Interviewee (van Diest, Nathalie)  |

## BIJLAGE 5: STEEKPROEF DRIVY

### Reden van dit onderzoek

Op het platform van Drivy kunnen zowel particulieren als professionelen zich aanmelden om hun voertuig(en) te verhuren. Tijdens ons onderzoek was het niet altijd even duidelijk of er effectief ook professionelen actief waren op het platform. Beide groepen worden gewoon naast elkaar weergegeven, zonder duidelijk kenmerk of het al dan niet om een professionele dienstverlener of om een particulier gaat. Vandaar dan ook deze kleine steekproef om het kaf van het koren te scheiden.

### Werkwijze van dit onderzoek

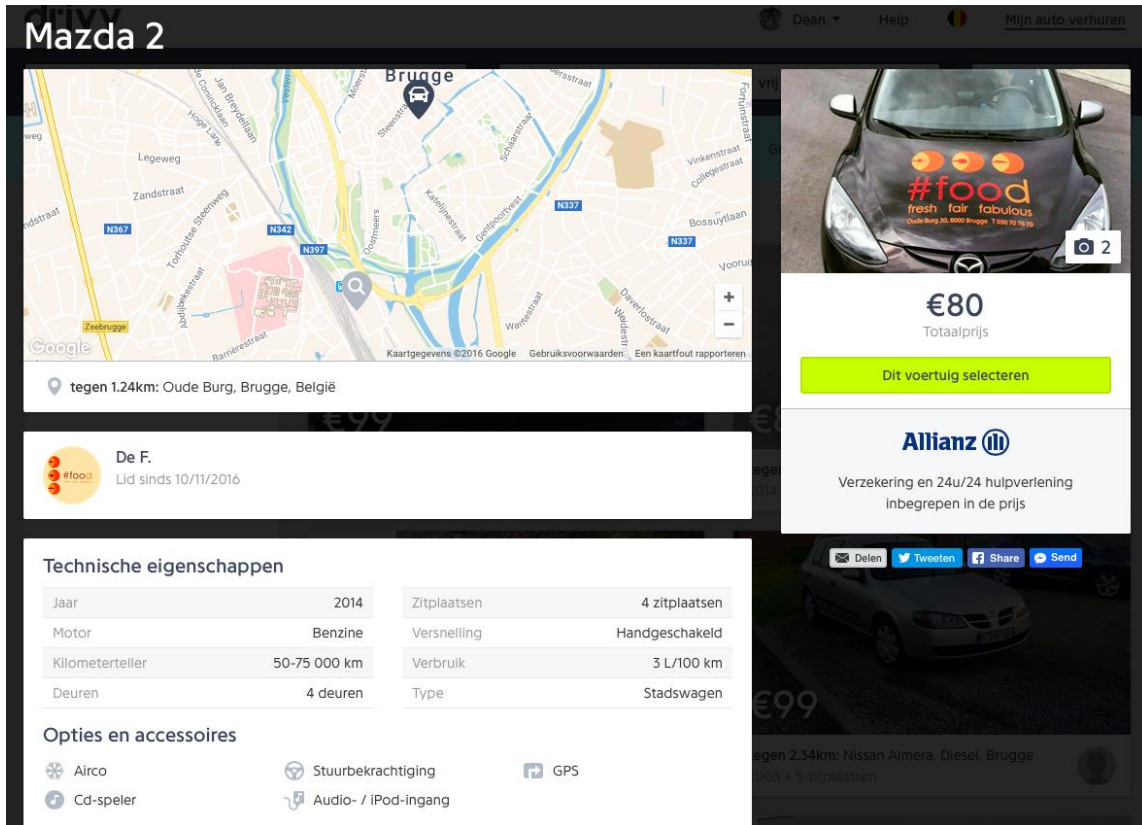
Om na te gaan wat de verhouding tussen het aantal professionelen en het aantal particulieren is, maakten wij een zoekopdracht aan via het platform. Zo zochten wij voertuigen uit die beschikbaar waren voor de periode van maandag 19 december om 7.00 u. tot en met vrijdag 23 december 2016 om 8.00 u., met een forfaitair inbegrepen aantal kilometers van 150 km. Telkens werd gezocht in de volgende regio's: regio Gent-Sint-Pieters, regio Brussel-Zuid, regio Antwerpen-Centraal, regio Brugge station, regio Kortrijk, regio Charleroi, regio Namen, regio Luik, regio Hasselt, regio Leuven, regio Turnhout, regio Bergen, regio Aalst, regio Mechelen, regio Herentals, regio Ieper, regio Peer, regio Landen, regio Lichtervelde en regio Nijvel. In de afbeelding hieronder is een lijst met beschikbare voertuigen te vinden in regio Brugge station, rekening houdende met bovenvermelde criteria. Er werden 284 voertuigen onderzocht.

The screenshot shows the Drivy website interface for a car rental search. At the top, the Drivy logo is on the left, and user information (Dean), help, and a language selector (Belgium) are on the right. The search bar contains 'Station Brugge', the dates 'ma 19 dec. om 10:00' to 'vrij 23 dec. om 08:00', and a distance of '150 km'. Below the search bar, a status bar indicates 'Geen enkel voertuig geselecteerd' and a 'Doorgaan' button. The main content area is divided into a left sidebar with filters and a main grid of car listings. The filters include 'Type auto' (Stadswagen, Berline, Gezinsauto, Bestelwagen), 'Prijs voor 4 dagen en 150 km' (Alle prijzen), and 'Aanvaardingsratio' (Hoger dan 30%, Alles). The car listings are as follows:

| Price | Model         | Year | Seats |
|-------|---------------|------|-------|
| €99   | Seat Ibiza    | 2015 | 5     |
| €80   | Mazda 2       | 2014 | 4     |
| €320  | Mercedes V220 | 2016 | 5     |
| €99   | Nissan Almera | 2003 | 5     |

Figuur 18. Beschikbare voertuigen zoekopdracht (Drivy)

In de lijst met beschikbare voertuigen, gingen we telkens per voertuig naar de pagina van de eigenaar-verhuurder. Om uit te maken of het al dan niet ging om een voertuig van een professionele aanbieder werd gekeken naar de beschrijving en afbeeldingen van het voertuig. In de beschrijving zochten wij naar links naar een bedrijfswebsite en naar woorden zoals ‘bedrijf’ of ‘professioneel’. Op de afbeelding gingen wij telkens na of er reclame te zien was van een specifiek bedrijf.



**Figuur 19. Schermafbeelding aanbieding (Drivy)**

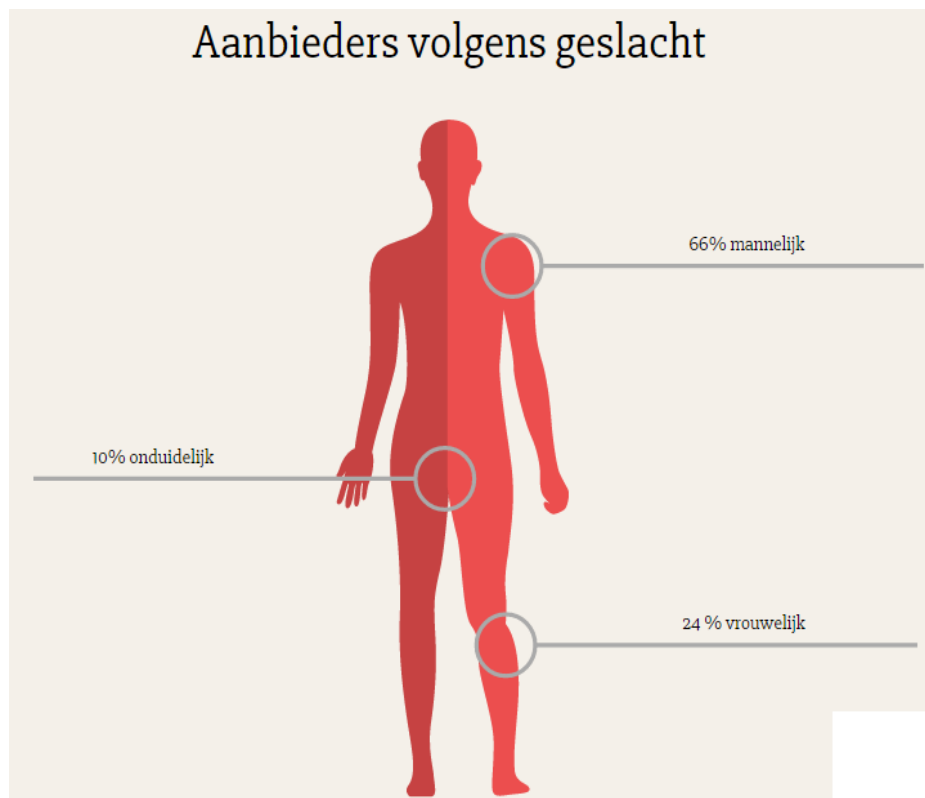
Zoals uit bovenstaande figuur blijkt, is de eigenaar van dit voertuig een onderneming. Op de wagen staan immers reclamekenmerken en de profielfoto van de eigenaar is hun bedrijfslogo.

Zo werden bovenvermelde regio's doorgedaan en kwamen wij tot de volgende conclusies.

## Conclusie

### Aanbieders

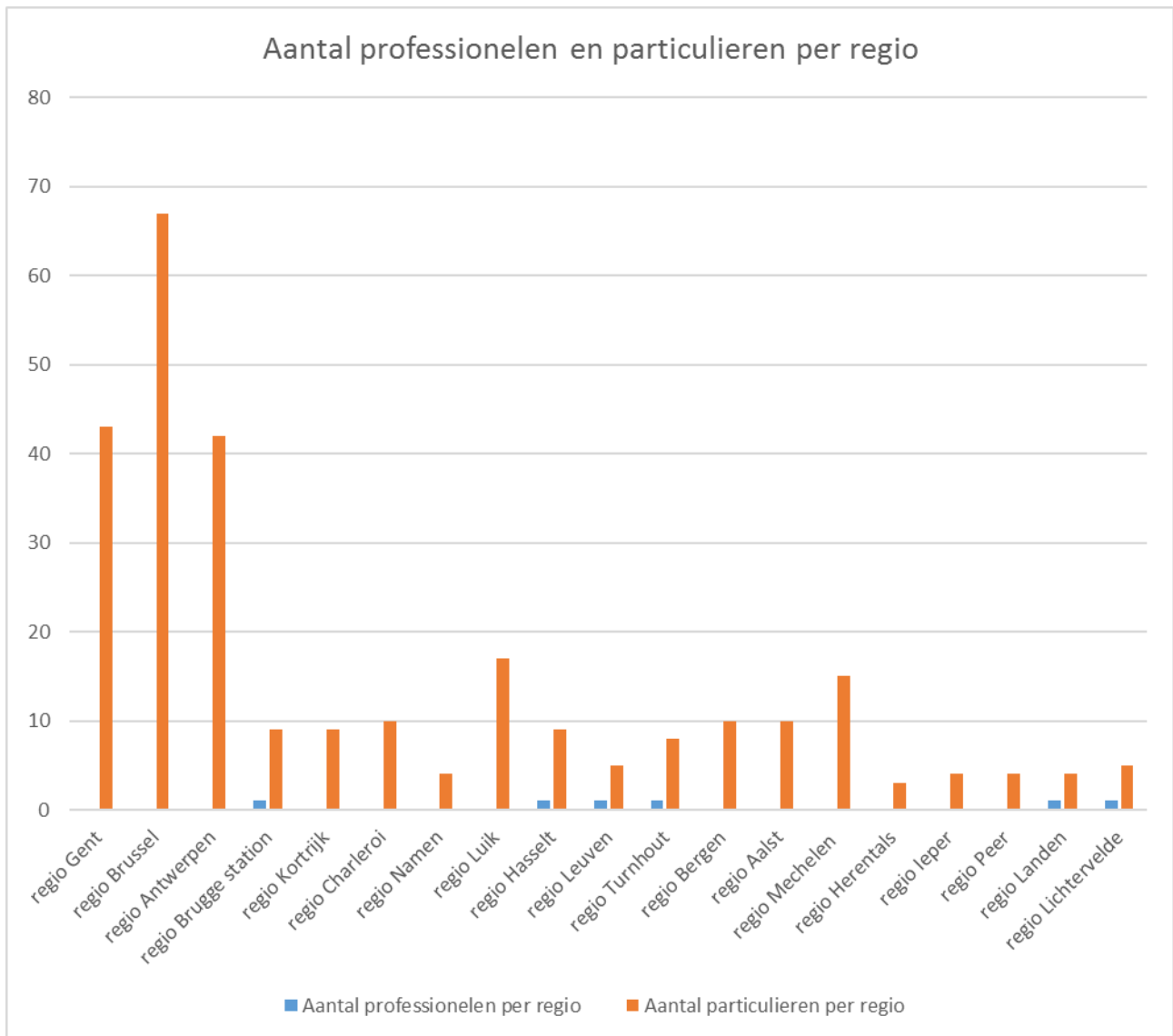
Van de 284 onderzochte aanbieders ging het voornamelijk om mannelijke aanbieders. Het ging in het bijzonder om 188 mannelijke aanbieders (66,2%) tegenover 68 vrouwelijke aanbieders (23,94%), mits de opmerking dat bij 28 aanbieders het geslacht niet te achterhalen viel aangezien het ging om initialen of uniseks namen (9,86%). Het aantal professionele aanbieders bleef hierbij beperkt tot 6 (2,11%), tegenover 278 particuliere aanbieders (97,89%).



**Figuur 20. Aanbieders volgens geslacht (Drivy)**



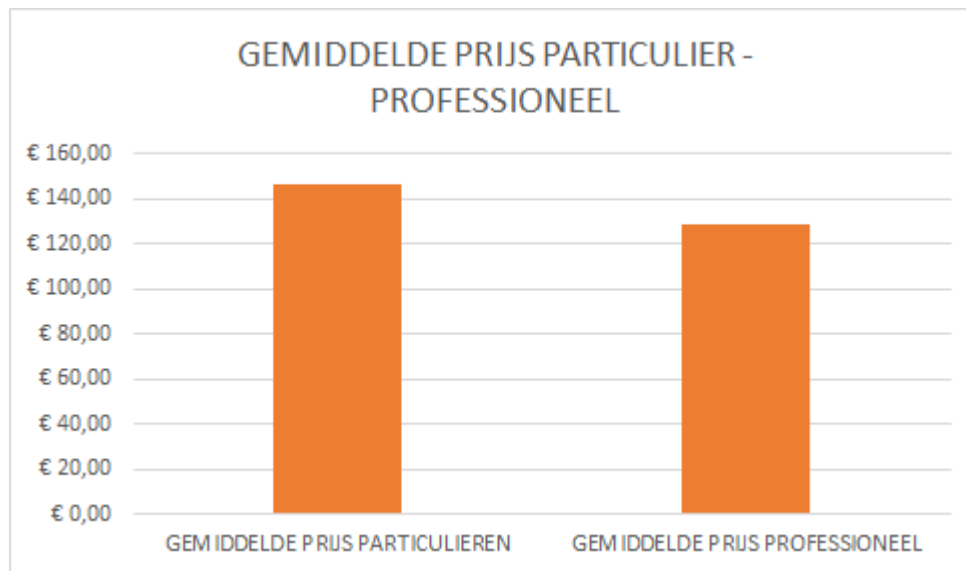
Alhoewel het aantal professionele aanbieders zeer beperkt bleef geven we alsnog een overzicht van het onderscheid per regio, zoals hieronder weergegeven.



**Figuur 21. Aantal professionelen en particulieren per regio (Drivy)**

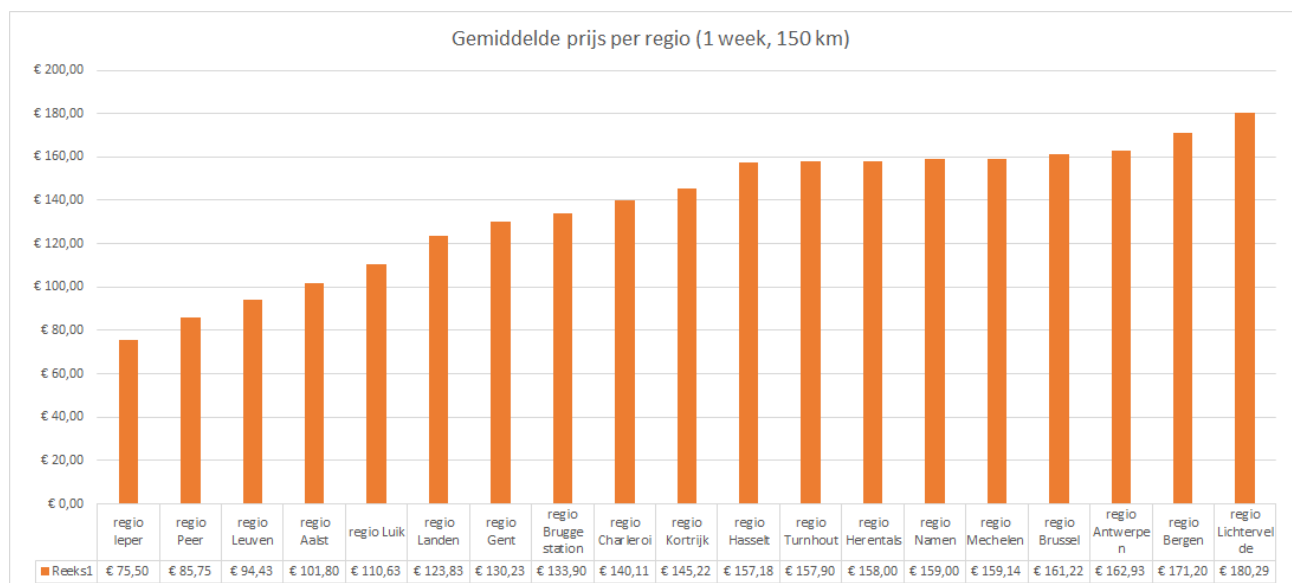
## Prijzen

Met betrekking tot de prijzen stellen we vast dat de gemiddelde huurprijs voor een week, met een maximum van 150 kilometer, bemerkenswaardig hoger ligt bij particulieren dan bij professionele aanbieders (respectievelijk 146,24 EUR ten opzichte van 129,00 EUR). Natuurlijk kunnen bij die tweede groep zeker vragen gesteld worden met betrekking tot de accuraatheid gezien het zeer beperkt opgenomen aantal professionele aanbieders.



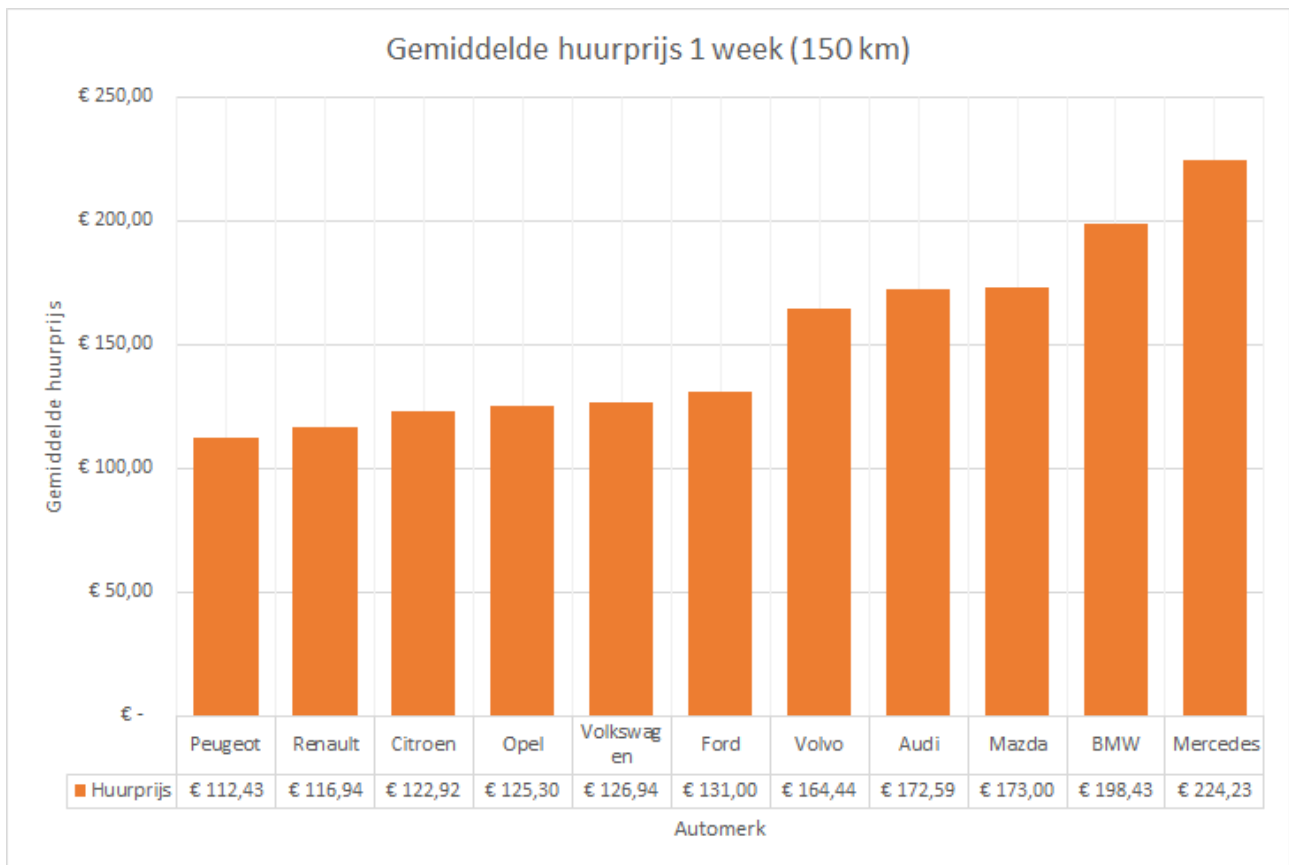
**Figuur 22. Gemiddelde huurprijs bij particuliere en professionele aanbieders (Drivy)**

We stellen hierbij ook uitdrukkelijke prijsverschillen vast per regio, gaande van 75,50 EUR in de regio Peer tot 180,29 EUR in regio Lichtervelde (huur van 1 week en een maximum van 150 km). Een en ander alsook hieronder weergegeven.



**Figuur 23. Gemiddelde huurprijs per regio (Drivy)**

Bekijken we de gemiddelde huurprijs per automerk, zien we alsook een variatie tussen 112,43 EUR voor een Peugeot, tot 224,23 EUR voor een Mercedes. Onderstaande figuur geeft een duidelijk overzicht van de gemiddelde huurprijs per week (met een maximum van 150 km) per automerk.



**Figuur 24. Gemiddelde huurprijs per automerk (Drivy)**

## BIJLAGE 6: VERANTWOORDING QUOTERINGEN BROCHURE

In onze brochure werd aan ieder platform een quotering toegewezen. Bij ieder criterium werd een betekenis gegeven aan de desbetreffende score. Op die manier kan het scoreverloop objectief verlopen volgens vooraf vastgelegde criteria, waarbij 1 de minst gebruiksvriendelijke score is en 5 de meest gebruiksvriendelijke schorre inhoudt.

Onderstaand overzicht moet duidelijkheid scheppen:

| Criteriaum/Score                 | 1   | 2   | 3   | 4   | 5  |
|----------------------------------|---|---|---|---|--|
| <b>Commissie</b>                 | 80,01 % of meer   | 60,01-80%   | 40,01-60%   | 20,01-40%   | 0-20%  |
| <b>Fiscale duidelijkheid</b>     | Volledige fiscale onduidelijkheid: nergens is informatie te vinden.   | Belangrijke opmerkingen met belangrijke fiscale gevolgen.   | Er zijn belangrijke opmerkingen zonder grote gevolgen.  | Fiscale duidelijkheid maar toch enkele opmerkingen.   | Volledige fiscale duidelijkheid en transparantie   |
| <b>Controle en transparantie</b> | Er is geen enkele vorm van controle, zelfs niet na een klacht, bovendien is men niet transparant omtrent de manier van werken.                        | Er is slechts uitzonderlijk een controle, bijvoorbeeld na een klacht.   | Er gebeurt een controle maar deze is niet volledig of strikt genoeg.  | Uitstekende controle maar beperkte transparantie daaromtrent.   | Geen opmerkingen omtrent de gevoerde controles en de transparantie daaromtrent.  |
| <b>Aansprakelijkheid</b>         | Het platform exonereert zich voor iedere vorm van aansprakelijkheid.  | Het platform exonereert zich tot een bedrag dat maximaal 499 EUR bedraagt.  | Het platform exonereert zich gedeeltelijk of beperkt zijn aansprakelijkheid tot een bedrag dat minstens 500 EUR bedraagt.   | Het platform exonereert zich slechts voor beperkte zaken zoals overmacht.   | Het platform exonereert zich helemaal niet.  |
| <b>Verzekeringen</b>             | Er heerst grote onduidelijkheid over de noodzakelijke verzekeringen.  | Het platform heeft geen eigen verzekering en bespreekt slechts beperkt de toepasselijke verzekeringen                                 | Het platform heeft geen eigen verzekering, maar is wel transparant over de toepasselijke verzekeringen.   | Het platform biedt een eigen verzekering aan maar die is niet voor iedereen toegankelijk of niet standaard inbegrepen.  | Het platform is transparant omtrent de verzekeringsverplichtingen en biedt ook (kosteloos) een eigen verzekering aan                   |
| <b>Gebruiksvriendelijkheid</b>   | Het platform is onduidelijk. Er is geen informatie of FAQ beschikbaar. Er is geen mogelijkheid om in de eigen taal contact op te nemen met de dienst. | Er heerst onduidelijkheid over de manier van werken, onder andere door vreemde vertalingen, of: het platform is moeilijk te bereiken. | Het platform is vrij vlot te gebruiken, maar er zijn belangrijke vraagtekens of opmerkingen aangaande de gebruiksvriendelijkheid, bijvoorbeeld een slecht uitgewerkt inlogstelsel, contactformulier,... | Het platform is makkelijk in gebruik maar men moet eerst een volledige aanmeldingsprocedure doorlopen. Men kan vlot contact opnemen met het betrokken platform. | Het platform is makkelijk in gebruik. Inloggen kan via sociale media. Bij problemen kan men vlot contact opnemen met de contactdienst. |

## BEHANDELDE PRAKTISCHE VRAGEN

### 1. BlaBlaCar

#### 1.1. Bestuurder

- Is dit wettelijk toegestaan? 33
- Over welke documenten of verzekeringen moet ik beschikken? 33
- Kan ik Comuto aansprakelijk stellen indien er iets misloopt? 34
- Ik vervoer mensen veel goedkoper dan een taxi, is er dan geen sprake van oneerlijke concurrentie? 34
- Moet ik mijn inkomsten aangeven bij de fiscus? 34
- Er was een rit overeengekomen, maar ik wens die te annuleren. Kan dat zomaar? 34

#### 1.2. Passagier

- Wat als de bestuurder winst maakt: bied ik dan ‘zwart werk’ aan? 35
- Wat als de auto niet voorzien is van een veiligheidsgordel: wie is dan aansprakelijk voor mijn letselschade bij een ongeval? 35
- Wat als er een ongeval plaatsvindt? Wie gaat mijn persoonlijke schade vergoeden? 36

### 2. UberPOOL

- Is uberPOOL wettelijk toegestaan? 53
- Aan welke wettelijke verplichtingen moet ik voldoen om Uber-chauffeur te worden? 53

### 3. Drivy

- Hoezo, een huurovereenkomst? 79
- Tot wanneer kan ik de reservatie annuleren? 79
- Welke prijs mag ik vragen als verhuurder? 79
- Het voertuig dat ik wil huren is niet veilig of vertoont gebreken, wat nu? 79
- Welke procedure moet gevolgd worden bij een ongeval? 80
- Hoe zit het met de verzekeringen? Welke verzekeringen zijn er? Wat is gedekt? 80
- Mag ik mijn wagen verhuren van mijn BA-verzekeraar? 80

|  |     |
|--|-----|
| <b>4. CarAmigo</b>   |     |
| – Waarin verschillen Drivy en CarAmigo?  | 90  |
| – Mag ik mijn bedrijfswagen verhuren via het platform?   | 90  |
| <b>5. Gratis uitlenen van een wagen</b>  |     |
| – Wat indien de ontlener een ongeval begaat met mijn wagen en schade oploopt?  | 98  |
| – Wat indien de ontlener een verkeersovertreding beging met mijn wagen en dat nadien betwist?  | 98  |
| – Wie moet welke kosten ter zijner laste nemen?  | 98  |
| – Wat indien geen leentermijn overeengekomen werd en de ontlener mijn wagen niet wilt teruggeven?  | 98  |
| – Wat indien ik mijn wagen uitleende tot de ontlener zelf een nieuwe wagen kocht, maar hij nu geen nieuwe wagen meer wilt kopen?   | 98  |
| – Hoe zit het met mijn verzekering? Laat mijn verzekering het uitlenen van een wagen toe?  | 99  |
| – Wat neem ik best allemaal op in een leenovereenkomst?  | 99  |
| <b>6. Groepsaankoop van een wagen</b>  |     |
| – Wat indien een van de bestuurders schade aan de wagen veroorzaakt? Wie moet daarvoor opdraaien?  | 106 |
| – Wat indien we kiezen voor een gemeenschappelijke rekening voor het beheer van de kosten en de wagen definitief tenietgaat? Wat moet er gebeuren met de gelden?   | 106 |
| – Wat indien een van de partijen niet langer wilt voldoen aan zijn maandelijkse betaalverplichtingen? Welke stappen kunnen de andere bestuurders dan ondernemen en kunnen wij hem de toegang tot de wagen ontzeggen? | 106 |
| – Wat indien een van de eigenaars komt te overlijden? Moet de wagen dan verkocht worden in functie van de erfgenamen?  | 107 |
| <b>7. Fiscale regelgeving ‘Programmawet’</b>   |     |
| – Moet ik mij inschrijven als zelfstandige als ik mijn auto verhuur of mijn diensten als chauffeur aanbied?  | 124 |
| – Ben ik btw-plichtig?   | 124 |
| – Wanneer val ik onder de regeling van de programmawet en wat houdt die precies in?  | 124 |
| – Blijft de ruling van CarAmigo gelden?  | 124 |
| – Ik verhuur mijn auto: hoe moet ik mijn inkomsten aangeven?   | 125 |

## Trefwoordenregister

Aannemingsovereenkomst, p. 61, 77, 82-83, 89.  
Aansprakelijkheid, p. 19-20, 27-31, 34-36, 45-46, 48, 61, 70, 72-74, 76-77, 79, 84, 90-96, 99, 103-104, 106.  
Annulatie, p. 19, 27, 29, 34, 37, 71-72, 79, 88.  
Arbitrage, p. 41, 48-52.  
**BA**-verzekering, p. 28, 33-34, 36-37, 65, 70, 76, 80, 88, 99, 103.  
Beding van aanwas, p. 107.  
Beroepsinkomsten, p. 79, 90, 110-115, 119-121, 124, 126, 128.  
Bestuurdersverzekering, p. 70, 80, 90, 92.  
Boetebeding, p. 67-69.  
Bruikleen, p. 91-92, 98-99, 157.  
Btw, p. 63, 110-111, 115-118, 124, 126.  
Carpoolen, p. 20-22, 25-26, 28, 152-156.  
Commissie, p. 17, 55, 66, 69, 111.  
Conditio sine qua non, p. 93, 96.  
Consumentenbescherming, p. 30, 41, 43-45, 47-48, 50-51, 57-59, 64, 71, 77, 100-101, 128.  
Contractdwang, p. 75-76.  
**Diverse inkomsten**, p. 108-110, 112-113, 115-116, 119, 121-122, 125-126.  
**Eenzijdige wijzigingsclausule**, p. 41-44.  
Equivalentielear, p. 93, 96.  
Exoneratiebeding, p. 29-31, 45-48.  
**Fiscale ruling**, p. 59-60, 85-86, 90, 121-122, 124.  
Forfaitaire kostenvergoeding, p. 25, 115, 118, 121, 124, 126.  
**Groepsgebruikersovereenkomst**, p. 101-103, 158-166.  
**Informatieverplichting**, p. 127.  
Inkomstenbelasting, p. 110-115.  
**Koopovereenkomst**, p. 100-101.  
**Leenovereenkomst**, p. 98-99, 157.  
**Middelenverbintenis**, p. 72-73, 84.  
Nietigheid, p. 30, 43, 46-47, 50.  
**Omniumverzekering**, p. 28, 33, 37, 70, 76, 81-82, 88, 90, 92, 99, 103-105.  
Oneerlijke concurrentie, p. 34, 108, 114, 123.  
**Platformkapitalisme**, p. 17.  
**Rechtskeuze**, p. 40-41, 56-58.  
Reflexwerking, p. 47-48.  
Regresrecht, p. 94-96.  
Resultaatsverbintenis, p. 72-73.  
Ridesharing, p. 18-22, 24, 29, 32-34, 37-39, 118, 124.  
Rijbewijs, p. 28-29, 33, 37, 64, 74, 76, 80, 84, 87-88, 94-95, 102.  
Roerende inkomsten, p. 86-87, 90, 112, 119-122, 124.  
Rome-I-Verordening, p. 41, 56-58.  
Rome-II-Verordening, p. 56.  
Snelheidsovertreding, p. 97.  
Sociale bijdragen, p. 117-118, 126.  
Transparantieverplichting, p. 58, 64.  
Uitdrukkelijk ontbindend beding, p. 62.  
Verhuur van voertuig met bestuurder, p. 54, 178.  
Verjaring, p. 31-32.  
Vervoer voor eigen rekening, p. 22-23.  
**Zelfstandige**, p. 33, 54, 61, 63, 87, 109-110, 113-114, 116-119, 124, 126.

## COLOFON

### **DECOCK, ELLEN**

Ellen Decock focuste zich voornamelijk op het fiscaal luik van deze bachelorproef. Zij heeft het onderste uit de kan gespit om deze ingewikkelde materie zo duidelijk en verstaanbaar mogelijk te verwoorden. Ook intern was zij het voornaamste aanspreekpunt aangaande deze materie. Na het indienen van deze bachelorproef hoopt zij aan de slag te gaan binnen de juridische sector. Ze kijkt hoe dan ook uit naar wat de toekomst haar moge brengen.

### **MESSANY, DEAN**

Dean Messany was de ondervoorzitter van dit team. Hierbij richtte hij zich voornamelijk op de bespreking van de platformen Drivy en CarAmigo en dook hij zich in de -voor ons- nieuwe wereld van rechtskeuzebedingen en contractdwang. Welke keuzes hij gaat maken of welke richting hij uit gaat na het indienen van deze bachelorproef, ligt nog volledig open.

### **RISACK, LORENZO**

Lorenzo Risack was de motivator, aanstuurder en voorzitter van het onderzoeksteam. Hij heeft steeds getracht om het maximale uit zijn team te halen. Het voortdurend opnemen van de nodige verantwoordelijkheid en het uitbundig opnemen van de noodzakelijke taken resulteerde dan ook in het resultaat dat wij vandaag aan u kunnen voorleggen. Hij staat met plezier klaar voor toekomstige vragen aangaande deze materie, ook na het afronden van zijn studies. Na het indienen van deze bachelorproef zal hij niet enkel verder gaan met zijn zelfstandige activiteiten als copywriter, maar bovendien ook aan de slag gaan binnen het redactieteam van uitgeverij Larcier. De literaire wereld zit hem als gegoten en hij hoopt zijn opgedane kennis en expertise ook daar aan de dag te kunnen brengen.

### **STANDAERT, LEEN**

Leen Standaert haar voornaamste focus lag op de basisreglementering en de toepasselijke algemene rechtsbeginselen. Daarnaast stond Leen in voor het afnemen van de verschillende interviews bij zowel experts als bij de betrokken platformen. Zij was voor de interviewees het eerste aanspreekpunt. Leen wil na het indienen van deze bachelorproef een volgende stap zetten en haar talenkennis verder uitbreiden. Ze hoopt aan de slag te gaan binnen een meertalige juridische omgeving. Op termijn houdt ze ook de mogelijkheid open om alsnog verder te studeren.

### **VANDEBERGHE, NATASJA**

Natasja Vandenberghe was de secretaris van de groep. Zij verzorgde het wekelijks verslag van alle bijeenkomsten van deze groep. Zij richtte zich gedeeltelijk op de particuliere vormen van delen en legde de basis waar Dean en Lorenzo op konden bouwen. Hiernaast was zij, samen met Leen, verantwoordelijk voor het afnemen en transcriberen van de interviews. Zij dient eerst nog een stage te doorlopen bij een gerechtsdeurwaarder, waarna ze na een schakeljaar haar master in de rechten hoopt te behalen.



## **Interviewees**

### **BAEKE, LAURENT**

Laurent Baeke werkt niet alleen bij CarAmigo, hij is tevens de medeoprichter van dit platform. Als algemeen manager vormen cijfers en marketing zijn voornaamste bezigheid. Hij houdt van auto's en van cijfers en weet beiden te combineren binnen CarAmigo. Hij heeft een uitgesproken visie op autodelen en stond ons uitdrukkelijk bij in al onze vragen omtrent CarAmigo.

### **DE KONING, PIETER-JAN**

Pieter-Jan De Koning werkt bij BV-OECO (Belgische Vereniging Voor onderzoek en Expertise voor Consumentenorganisaties). Hij heeft reeds een uitgebreid onderzoek gevoerd naar de verzekeringsproblematiek binnen de deeleconomie. Hij is niet enkel geboeid maar bovendien ook geïnspireerd door de deeleconomie en heeft een uitgesproken visie op de verzekeringssector in het algemeen. Hij stond ons bij in al onze verzekeringstechnische vragen.

### **MATTHIJS, JEFFREY**

Jeffrey Matthijs is coördinator binnen autodelen.net, het vroegere Autopia. Hij is de draaischijf achter de organisatie en leidt alles in goede banen. Hij streeft samen met het Vlaams Netwerk Autodelen de maximalisatie na van de ecologische, sociale en economische voordelen van autodelen. Belangrijk hierbij is het verdedigen van de particuliere belangen. Onze praktische aanbevelingen werden bij hem getoetst en aan de nodige kritische blik onderworpen.

### **MEULEMAN, ANGELO**

Angelo Meuleman werkt al sedert 9 jaar voor Taxistop. Hij is daar verantwoordelijk voor de verschillende diensten met betrekking tot de gedeelde mobiliteit. Hij is niet enkel projectmanager van *Sharing and Sustainable Mobility*, maar ook consultant *Shared Mobility – Sharing Economy*. Hij gelooft oprecht in een economie waarbij delen en samenwerken een oplossing kunnen vormen voor allerhande complexe uitdagingen. Hij kruipt regelmatig in zijn pen en schrijft met alle plezier over *Sharing Mobility*.

### **NORBRUIS, KIKI**

Kiki Norbruis is werkzaam als PR & Communications Manager bij BlaBlaCar Benelux. Vanuit de vestiging in Amsterdam stuurt zij alle externe communicatie aan met onder andere de pers. Kiki was ons aanspreekpunt aangaande BlaBlaCar en speelde eventuele vragen graag door aan de bevoegde personen.

### **VAN DIEST, NATHALIE**

Nathalie van Diest is *senior-manager Tax & Legal* en heeft zichzelf verdiept in het fiscaal kader van de deeleconomie. Tussen de cijfers door heeft ze ook een eigen visie en deelt die graag aan ons mee.

### **VERDIESEN, JOOST**

Joost Verdiesen is operationeel directeur van Uber in België. Sinds 2015 was hij actief als operationeel en logistiek manager bij Uber en sinds augustus 2016 als operationeel directeur. Hij stond ons bij in onze praktische vragen omtrent de organisatie Uber, de programmawet van 1 juli 2016, de wetgeving omtrent personenvervoer en de mobiliteitssituatie in Brussel.