

Sąd Handlowy obradujący w języku niderlandzkim w Brukseli
WYROK – Izba przewodniczącego Sądu ds. nakazów zaprzestania szkodliwych praktyk

W SPRAWIE:

Spółki prawa belgijskiego SPRL UBER BELGIUM wpisanej do Centralnego Rejestru Przedsiębiorców [BCE] pod numerem 0501.967.674, z siedzibą w 1060 Saint-Gilles, Marcel Broodthaers 8/5,

nazywanej w dalszej treści „Uber SPRL”

strony wnoszącej sprzeciw
strony pozwanej w pierwszym postępowaniu,

reprezentowanej przez Mecenasów M. Pittie i N. Callens, adwokatów mających siedzibę w Brukseli kod pocztowy 1000, 40 Square de Meeûs,

I

Spółki SA TAXI RADIO BRUXELLOIS wpisanej do Centralnego Rejestru Przedsiębiorców [BCE] pod numerem 0457.504.062, z siedzibą w Brukseli 1190, 54-56 Brandstoffenstraat, która wznowiła postępowanie

nazywanej w dalszej treści „TRB”

strony pozwanej na skutek sprzeciwu drugiej strony
strony powodowej w pierwszym postępowaniu
strony pozwanej w sprawie z powództwa wzajemnego
ewentualnie: czwarta strona występująca dobrowolnie

Reprezentowanej przez Mecenasa E. MARON i JY Cerckel, adwokatów z siedzibą w Brukseli 1060, Charleroi 138/6,

I

1. Spółki prawa niderlandzkiego UBER BV, wpisanej pod numerem 56317441 w Izbie Handlowej w Amsterdamie, z siedzibą w Holandii, NL-1017 HN Amsterdam, Vijzelstraat 68,

Pierwszej strony pozwanej, wezwanej w interwencji przymusowej,
Strony powodowej w sprawie z powództwa wzajemnego,

2. Spółki prawa niderlandzkiego UBER International BV, wpisanej pod numerem 55808646 w Izbie Handlowej w Amsterdamie, z siedzibą w Holandii, NL-1017 HN Amsterdam, Vijzelstraat 68,

Drugiej strony pozwanej, wezwanej w interwencji przymusowej,
Strony powodowej w sprawie z powództwa wzajemnego,

3. Spółki prawa niderlandzkiego RASIER OPERATIONS BV, wpisanej pod numerem 59888261 w Izbie Handlowej w Amsterdamie, z siedzibą w Holandii, NL-1017 HN Amsterdam, Vijzelstraat 68,

Trzeciej strony pozwanej, wezwanej w interwencji przymusowej,
Strony powodowej w sprawie z powództwa wzajemnego,

nazywanych łącznie „Uber BV i al.”

Reprezentowanych przez Kancelarię Le Gryse, E. Cornu i J. Clinck Association z siedzibą w Brukseli 1050, avenue Louise 149/20

I

Regionu Stołecznego Brukseli, reprezentowanego przez pana Pascala Smet, Ministra Transportu i Robót Publicznych, z siedzibą w Brukseli 130, le Roi Albert II 37, 12. piętro,

Pierwszej strony interweniującej dobrowolnie,

Reprezentowanej przez Mecenasów F. Schmitz, M. i M. Vanderbiest Vanderhasselt, Adwokatów z siedzibą w Brukseli 1180, Avenue Brugmann 403,

I

1. Belgijskiej Federacji Taksówkarzy, w skrócie „FeBeT”, stowarzyszenia branżowego prawa belgijskiego, z siedzibą w Brukseli 1080 (Molenbeek-Saint-Jean), Jean Dubrucqlaan 204, wpisanej do Centralnego Rejestru Przedsiębiorców [BCE] pod numerem 0550.653.063,

Drugiej strony interweniującej dobrowolnie,

2. Regroupement national de sociétés de taxi et l'emplacement Voitures avec chauffeur, VZW [*Krajowego porozumienia firm taksówkarskich i firm wynajmujących samochody z kierowcą*] w skrócie „GTLVZW”, stowarzyszenia o celu niezarobkowym prawa belgijskiego, z siedzibą w Brukseli 1130 (Haren) de la Métrologie 8, wpisanego do Centralnego Rejestru Przedsiębiorców [BCE] pod numerem 0409.739.975,

Trzeciej strony interweniującej dobrowolnie,

Oba stowarzyszenia są reprezentowane przez Mecenasą J. Ciarniello, adwokata w Brukseli 1060, Rue de la Skurce 68.

Sędzia ds. nakazów zaprzestania szkodliwych praktyk wydaje niniejszy wyrok.

1. Postępowanie

1. Pismem doręczonym w dniu 5 marca 2014 r. TRB wniosła pozew do przewodniczącego sądu handlowego w Brukseli w sprawie o zaprzestanie szkodliwych praktyk przeciwko Uber SPRL.

2. Postępowanie to zostało wszczęte na podstawie ustawy z 6 kwietnia 2010 r. w sprawie praktyk rynkowych i ochrony konsumentów oraz ustawy z 6 kwietnia 2010 r. w sprawie regulacji niektórych procedur w ramach ustawy z 6 kwietnia 2010 r. w sprawie praktyk rynkowych i ochrony konsumentów (księga VI i XVII kodeksu prawa gospodarczego).

3. Wyrokiem wydanym w trybie zaocznym w dniu 31 marca 2014 r. Przewodniczący sądu uznał, że żądania TRB są dopuszczalne i uzasadnione.

4. Wyrok ten został należycie doręczony firmie Uber SPRL w dniu 11 kwietnia 2014 r.

5. Pismem dostarczonym w dniu 24 kwietnia 2014 r. Uber SPRL odwołała się od tego wyroku.
6. Sprawa została przekazana do rozstrzygnięcia przez przewodniczącego sądu handlowego obradującego w języku francuskim w Brukseli.
7. W dniu 23 maja 2014 r. spółki Uber i al. zostały pozwane w interwencji przymusowej w procesie apelacyjnym przez TRB.
8. Na posiedzeniu wszczynającym postępowanie w dniu 5 czerwca 2014 r. Uber i al. złożyła wniosek o zmianę języka. Firma TRB sprzeciwiła się zmianie języka.
9. Na zmianę języka wydano zgodę wyrokiem z dnia 17 września 2014 r. i sprawa została przekazana do Sądu Handlowego obradującego w języku niderlandzkim w Brukseli.
10. Strony przedstawiły swoje argumenty i swoje roszczenia na posiedzeniach jawnych w dniu 2 i 9 września 2015 r. Sędzia ds. nakazów zaprzestania szkodliwych praktyk przyjął sprawę pod obrady w dniu 9 września 2015 r.
11. Zostały zastosowane przepisy ustawy z dnia 15 czerwca 1935 r. dotyczące używania języków w postępowaniu sądowym.
12. Wyrok został wydany w postępowaniu kontradiktoryjnym.

2. FAKTY

13. Fakty potrzebne do oceny sprawy można streścić w następujący sposób.
14. Uber BV i al. przedstawiają się jako firmy tworzące aplikacje mobilne („aplikacji”) na smartfony, które są wykorzystywane do kontaktu użytkowników-pasażerów z użytkownikami-kierowcami. Specjalna aplikacja, której dotyczy ta sprawa jest sprzedawana pod nazwą UberPop.

Na stronie internetowej <https://www.uber.com/legal/ndl/term> i w warunkach ogólnych (dowód III.1bundel Uber BV i al.) podana jest następująca definicja usług Uber BV:

„Uber oferuje informacje i umożliwia korzystanie z usług przewozowych oferowanych przez osoby trzecie będące przewoźnikami, kierowcami lub użytkownikami floty samochodowej („przewoźnik”). Usługi te mogą być zamawiane za pośrednictwem aplikacji dostarczanej przez Uber oraz pobieranej i instalowanej przez Państwa na swoich telefonach komórkowych (smartfonach) („aplikacja”).”

Ponadto:

*„Aby uniknąć wszelkich dwuznaczności: Uber **nie jest** dostawcą usług przewozowych; Uber nie jest firmą transportową. To przewoźnik jest odpowiedzialny za dostarczenie usług, które mogą być zamówione za pośrednictwem aplikacji i/lub usługi. Uber występuje jedynie jako pośrednik między przewoźnikiem a Państwem. Świadczenie usług transportowych przez przewoźnika podlega więc*

warunkom umowy, która powinna być zawarta przez Państwa i przewoźnika. Uber nigdy nie jest stroną tej umowy”.

15. Firma TRB (strona powodowa w pierwszym postępowaniu) sama nie wykonuje usług taksówkarskich, lecz „pełni rolę pośrednika w kontakcie telefonicznym między klientami a taksówkarzami, którzy jej podlegają, i to głównie na terenie Regionu Stołecznego Brukseli.” Firma TRB, działająca na rynku pod nazwą „Taxis Verts” lub, w tłumaczeniu na niderlandzki „Groene Taxi’s” nie podlega więc sama przepisom dotyczącym usług taksówkarskich, jakie zostały zdefiniowane w Rozporządzeniu. Zawodowi kierowcy taksówek, którzy należą do jej sieci i do których są przesyłane zlecenia kursów, tym przepisom podlegają. Strony są zgodne w tym punkcie.

16. Firma TRB uważa, że usługa sprzedawana przez Uber powinna być w całości porównywana z usługami, które oferuje firma TRB. TRB utrzymuje, że w obu przypadkach klienci korzystają z płatnego przewozu, który odpowiada definicji usług taksówkarskich podanej w artykule 2, 1° Rozporządzenia z 27 kwietnia 1995 r. TRB uważa, że oferowane usługi są tym bardziej teraz porównywalne, że TRB również udostępnia klientom aplikację internetową. TRB uważa, że ta aplikacja pozwala zamówić kurs i posiada takie same cechy, jak aplikacja firmy Uber i al. (UberPop).

17. Podsumowując: TRB zarzuca firmom Uber SPRL i Uber i al. sprzedawanie lub przynajmniej udział w sprzedaży usługi w ramach której kursy, odpowiadające definicji usług taksówkarskich, są powierzane kierowcom, którzy nie posiadają wymaganej licencji i nie przestrzegają zobowiązań nałożonych na nich przepisami obowiązującymi w tej kwestii. TRB uważa, że ta sytuacja powoduje zakłócenie warunków konkurencji na szkodę operatorów i kierowców posiadających licencję, jak również na szkodę central obsługi telefonicznej, takich jak TRB, którym ci kierowcy podlegają.

3. DZIAŁANIA STRON

3.1. Uber SPRL wnosi do sędziego ds. nakazów zaprzestania szkodliwych praktyk:

„W pierwszej kolejności:

o unieważnienie wyroku z dnia 31 marca 2014 r. wydanego przez Sąd Handlowy obradujący w języku francuskim w Brukseli

Dodatkowo:

Jeśli tutejszy sąd oceni, że wniosek główny nie może być uwzględniony, o uznanie początkowego wniosku strony pozwanej w procesie apelacyjnym w sprawie SPRL Uber za niedopuszczalny lub przynajmniej nieuzasadniony.

W każdym razie o skazanie strony pozwanej w procesie apelacyjnym na zapłatę kosztów sądowych, w tym na wyrównanie przewidziane w artykule 1022 kodeksu sądowego.”

3.2. TRB wnosi do sędziego ds. nakazów zaprzestania szkodliwych praktyk:

„O orzeczenie, że przesyłając zlecenia kursów kierowcom, którzy nie posiadają licencji, o której mowa w artykułach 3 i 16 Rozporządzenia z 27 kwietnia 1995 r. dotyczącego usług taksówkarskich i usług najmu samochodów z kierowcą, lub przynajmniej uczestnicząc w wysyłaniu tych zleceń i/lub przyczyniając się do nich, strona powodowa w procesie apelacyjnym i strona pozwana, wezwana w interwencji przymusowej, wykonują działania, które naruszają uczciwe praktyki rynkowe;

- o nakazanie stronie powodowej w procesie apelacyjnym i stronie pozwanej, wezwanej w interwencji przymusowej, do zaprzestania zlecania kursów kierowcom, którzy nie posiadają licencji, o której mowa w artykułach 3 i 16 ww. Rozporządzenia, jak również zaprzestania przesyłania tych kursów i/lub udziału w ich pozyskiwaniu, pod karą grzywny w wysokości 10.000 € dla każdej ze stron i za każde przestępstwo stwierdzone od dnia następującego po ogłoszeniu nieprawomocnego wyroku;

- o nakazanie publikacji nieprawomocnego wyroku, na koszt strony powodowej i stron pozwanych wezwanych w interwencji przymusowej, w dziennikach *Le Soir*, *La Libre Belgique* i *La Dernière Heure*, jednocześnie w ich wydaniach papierowych i na ich stronach internetowych;

- o nakazanie publikacji nieprawomocnego orzeczenia sądu na stronie internetowej strony powodowej w procesie apelacyjnym i stron pozwanych wezwanych w interwencji przymusowej (www.uber.com) oraz w samej aplikacji, jak również o nakazanie publikacji następującego komunikatu „Sąd Handlowy w Brukseli – Izba ds. nakazów zaprzestania szkodliwych praktyk skazał Uber Belgium SPRL, UBER BV, UBER International BV i RASIER OPERATIONS BV, na podstawie wyroku z dnia z powodu oszukańczych praktyk handlowych i z powodu naruszenia zasad uczciwego handlu, za namawianie osób, które zapoznają się z różnego rodzaju reklamami nadawanymi przez stronę powodową i strony pozwane, wezwane w interwencji przymusowej, do udziału, w charakterze kierowców lub pasażerów, w usłudze przewozowej nazywanej UBERPOP, stwarzając wrażenie, że usługa jest legalna i dopuszczalna, chociaż tak nie jest, narażając jej użytkowników, poprzez takie praktyki, na sankcje karne;”

- o nakazanie, by został usunięty dostęp do aplikacji UBER na „portalach przeznaczonych do sprzedaży oprogramowania” Apple Store i Google Play w Belgii, pod karą grzywny w wysokości 10.000 € dla każdej ze stron i za każdy dzień opóźnienia liczony od dnia doręczenia nieprawomocnego wyroku;

- o nakazanie, by strona powodowa i strony pozwane, wezwane w interwencji przymusowej, zaprzęstały rejestracji użytkowników aplikacji, pod karą grzywny w wysokości 10.000 € dla każdej ze stron i za każdy dzień opóźnienia liczony od dnia doręczenia nieprawomocnego wyroku”;

3.3. Uber BV i al. wnosi do sędziego ds. nakazów zaprzestania szkodliwych praktyk:

„- o uznanie wniosku TRB za niedopuszczalny lub przynajmniej niezasadniony;

- o stwierdzenie, że TAXI RADIO BRUXELLOIS jest winne, wprowadzając klauzule o zakazie konkurencji w swoich umowach oraz zawierając porozumienia ograniczające konkurencję z firmami konkurencyjnymi i kontrahentami, naruszenia prawa do konkurencji, w myśl artykułów VI.1§1 i /lub VI.2 kodeksu prawa gospodarczego i/lub w myśl artykułów 101 i/lub 102 TFUE [Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej], jak również stosowania nieuczciwych praktyk rynkowych przewidzianych przepisami artykułów VI104 i VI.105 kodeksu prawa gospodarczego;

- o zakazanie firmie TAXI RADIO BRUXELLOIS wprowadzania klauzul o zakazie konkurencji w swoich umowach oraz zawieranie porozumień ograniczających konkurencję z firmami konkurencyjnymi i kontrahentami oraz zakazanie stosowania takich praktyk, pod karą grzywny w wysokości 10.000 € za każdy czyn naruszający nakaz zaprzestania szkodliwych praktyk i za każdy dzień stosowania takiej praktyki;

- o skazanie firmy TAXI RADIO BRUXELLOIS na pokrycie wszystkich kosztów, w tym kosztów sądowych przewidzianych przepisami artykułu 1022 kodeksu sądowego.”

3.4. Region Stołeczny Brukseli wnosi do sędziego ds. nakazów zaprzestania szkodliwych praktyk:

- „o orzeczenie, że przekazując zlecenia kursów kierowcom, którzy nie mają licencji, o której mowa w artykułach 3 i 16 Rozporządzenia z 23 kwietnia 1995 r. dotyczącego usług taksówkarskich i usług najmu samochodów z kierowcą, lub przynajmniej uczestnicząc w wysyłaniu tych zleceń i/lub

przyczyniając się do nich, strona powodowa w procesie apelacyjnym i strona pozwana, wezwana w interwencji przymusowej, wykonują działania naruszające uczciwe praktyki rynkowe;

- o nakazanie stronie powodowej w procesie apelacyjnym i stronie pozwanej, wezwanej w interwencji przymusowej, do zaprzestania zlecania kursów kierowcom, którzy nie posiadają licencji, o której mowa w artykułach 3 i 16 ww. Rozporządzenia, jak również zaprzestania przesyłania tych kursów i/lub udziału w ich pozyskiwaniu, pod karą grzywny w wysokości 10.000 € dla każdej ze stron i za każde przestępstwo stwierdzone od dnia następującego po ogłoszeniu nieprawomocnego wyroku;

- o nakazanie publikacji nieprawomocnego wyroku, na koszt strony powodowej i stron pozwanych wezwanych w interwencji przymusowej, w dziennikach Le Soir, La Libre Belgique i La Dernière Heure, jednocześnie w ich wydaniach papierowych i na ich stronach internetowych;

- o nakazanie publikacji nieprawomocnego orzeczenia sądu na stronie internetowej strony powodowej w procesie apelacyjnym i stron pozwanych wezwanych w interwencji przymusowej (www.uber.com) oraz w samej aplikacji, jak również o nakazanie publikacji następującego komunikatu „Sąd Handlowy w Brukseli – Izba ds. nakazów zaprzestania szkodliwych praktyk skazał Uber Belgium SPRL, UBER BV, UBER International BV i RASIER OPERATIONS BV, na podstawie wyroku z dnia z powodu oszukańczych praktyk handlowych i z powodu naruszenia zasad uczciwego handlu, za namawianie osób, które zapoznają się z różnego rodzaju reklamami nadawanymi przez stronę powodową i strony pozwane, wezwane w interwencji przymusowej, do udziału, w charakterze kierowców lub pasażerów, w usłudze przewozowej nazywanej UBERPOP, stwarzając wrażenie, że usług jest legalna i dopuszczalna, chociaż tak nie jest, narażając jej użytkowników, poprzez takie praktyki, na sankcje karne”;

- o nakazanie, by został usunięty dostęp do aplikacji UBER na „portalach przeznaczonych do sprzedaży oprogramowania” Apple Store i Google Play w Belgii, pod karą grzywny w wysokości 10.000 € dla każdej ze stron i za każdy dzień opóźnienia liczony od dnia doręczenia nieprawomocnego wyroku;

- o nakazanie, by strona powodowa i strony pozwane, wezwane w interwencji przymusowej, zaprzestały rejestracji użytkowników aplikacji, pod karą grzywny w wysokości 10.000 € dla każdej ze stron i za każdy dzień opóźnienia liczony od dnia doręczenia nieprawomocnego wyroku.”

3.5. FeBeT i G.T.L. wnoszą do sędziego ds. nakazów zaprzestania szkodliwych praktyk:

„O zezwolenie stronom powodowym na ich dobrowolny udział w postępowaniu o sygnaturze A/14/52859 i o uznanie, że ten udział jest dopuszczalny i uzasadniony”.

4. WZNOWIENIE POSTĘPOWANIA PRZEZ TBR

18. Uber BV i al. utrzymują, że akt wznowienia postępowania przez TRB jest nieważny. Uber BV i al. uważa, że akt wznowienia postępowania powinien, w myśl przepisów artykułów 815 i 816 kodeksu sądowego zawierać powody, dla których TBR wznowia postępowanie, a w tym przypadku powody te nie są jasne. Według Uber BV i al. nie dowiedziono, że TRB miała zdolność prawną konieczną do wznowienia postępowania.

19. Sędzia ds. nakazów zaprzestania szkodliwych praktyk uważa, że wznowienie postępowania jest dosyć jasne. W akcie podano wyraźnie, że został on złożony w ramach sporu między SA Coficab i pozostałymi stronami. Po

tym komunikacie, na stronie 2 i 3 u dołu znajduje się informacja, że wznowienie postępowania ma miejsce na żądanie TRB. Dowody wskazują, że TRB jest upoważniony, jako spadkobierca, do dalszego uczestnictwa w tym postępowaniu.

20. W przeciwieństwie do tego, co utrzymują Uber BV i al., o wznowieniu postępowania zostały również powiadomione pozostałe strony, pismem sądowym z 16 kwietnia 2015 r.

21. Sędzia ds. nakazów zaprzestania szkodliwych praktyk oddała zarzut. Wynika z tego również brak podstaw dla wniosku o dobrowolną interwencję TRB.

5. DOPUSZCZALNOŚĆ WNIOSKU

5.1. Dopuszczalność początkowego wniosku TRB

22. Firma Uber SPRL podnosi, że nie otrzymała wezwania i powołuje się na treść artykułów 700 i kolejnych kodeksu sądowego, żądając unieważnienia tego wezwania do stawiennictwa.

23. Uber SPRL nie jest w stanie wyjaśnić, które z wymogów formalnych miały zostać pogwałcone. Wezwanie nie może zostać unieważnione tylko dlatego, że jedna ze stron uważa, że nie otrzymała pozwu (jego kopii). Dokument znajdujący się w aktach sprawy (póki nie zostanie wykazane, że jest inaczej) ma decydujące znaczenie. Sędzia ds. nakazów zaprzestania szkodliwych praktyk oddała więc ten zarzut.

5.2. Dopuszczalność wniosku o interwencję przymusową przeciwko Uber i al.

24. Uber BV i al. utrzymują, że wniosek TRB jest niedopuszczalny z braku słusznego i legalnego interesu. Uważają one, że TRB ma pozycję monopolisty i wykorzystuje tę pozycję oraz że ma na celu jego zachowanie dzięki nakazowi, o który wnosi do sądu.

25. Dąży w ten sposób, występując z wnioskiem, do zachowania tej sytuacji sprzecznej z porządkiem publicznym, brak więc tutaj słusznego i legalnego interesu ¹.

26. Co do istoty sprawy Uber BV i al. powołują się na to, że ich firma i firma należąca do TRB prowadzą działalność, których przedmiot jest całkowicie różny. Ogólnie rzecz biorąc Uber i al. (zgodnie z ich oświadczeniem) prowadzą działalność polegającą na ułatwianiu wspólnego oszczędzania, gdzie koszty są rozdzielone między osobami prywatnymi, podczas gdy TRB zajmuje się rozdziałem płatnych kursów w ramach przewozu osób.

¹ Artykuł 17 kodeksu sądowego, patrz Wyrok Kasacyjny z 2 kwietnia 1998 r., C940438N, www.juridat.be

27. Z tezy postawionej przez Uber i al. wynika, że jeśli wniosek TRB zostanie uznany za zasadny, nie będzie to miało wpływu na działalność firmy TRB.

Inaczej mówiąc, wniosek nie ma na celu wyłącznie utrzymanie tej sytuacji, która jest sprzeczna z zasadami porządku publicznego.

28. Dlatego też sędzia ds. nakazów zaprzestania szkodliwych praktyk oddała zarzut Uber i al.

5.3. Wniosek Regionu Stołecznego Brukseli

29. Region Stołeczny Brukseli powołuje się na przepisy artykułu VI. 104 kodeksu prawa gospodarczego, które zakazują wszelkich działań niezgodnych z uczciwymi praktykami rynkowymi w relacjach między przedsiębiorstwami. Region, reprezentowany przez ministra, kwalifikuje „wszelkie działania sprzeczne z uczciwymi praktykami rynkowymi, poprzez które jedno przedsiębiorstwo szkodzi lub może szkodzić interesom zawodowym jednego lub kilku innych przedsiębiorstw”, w tym naruszenie przepisów Rozporządzenia Brukselskiego, jako działanie sprzeczne z uczciwymi praktykami rynkowymi w myśl przepisów artykułu VI. 104 kodeksu prawa gospodarczego.

30. Możliwość wniesienia przez ministra wniosku o nakaz zaprzestania szkodliwych praktyk jest ograniczona przepisami art. XVII.7 kodeksu prawa gospodarczego:

Pozew odwołujący się do przepisów artykułu XVII.7 jest wniesiony na wniosek:

„1° zainteresowanych;

2° ministra odpowiedzialnego za odnośny zakres spraw lub dyrektora naczelnego z Generalnej Dyrekcji ds. Kontroli i Mediacji z Federalnego Wydziału Gospodarczego, MŚP, klas średnich i energii, oprócz przypadków, kiedy wniosek dotyczy działania, o którym mowa w artykule VI. 104;

3° (...)

Podkreślony fragment mówi, że pozew o zaprzestanie szkodliwych praktyk na podstawie artykułu VI. 104 kodeksu prawa gospodarczego jest poza kompetencją ministra ². Ministrem jest minister gospodarki, jak zostało określone w artykule I.1.3^o kodeksu prawa gospodarczego.

Region Stołeczny Brukseli nie może zostać zastąpiony przedsiębiorstwami. Norma, która została w sposób domniemany pogwałcona, jest tylko powodem, dla którego został złożony wniosek o nakaz zaprzestania szkodliwych praktyk na podstawie artykułu VI. 104 kodeksu prawa gospodarczego.

W tej sytuacji wniosek Regionu Stołecznego Brukseli, reprezentowanego przez ministra transportu, jest niedopuszczalny.

31. W swoich dodatkowych roszczeniach i w roszczeniach podsumowujących Region Stołeczny Brukseli wskazuje, że jego wniosek opiera się również na przepisach artykułu XVII.2.12^o kodeksu prawa gospodarczego. Artykuł ten miałby wskazywać ministra transportu i robót publicznych jako „jedyną osobę” właściwą do wszczęcia postępowania na podstawie tych przepisów prawa.

Artykuł ten stanowi, że:

„Przewodniczący sądu handlowego stwierdza istnienie i nakazuje jednocześnie zaprzestania wykonywania przestępstw, o których mowa poniżej: (...)

12^o wykonywanie działalności przewoźnika drogowego rzeczy lub osób bez wymaganych licencji i pozwoleń na transport.”

² A. Tallon, De wet op de markpraktijken – Procedures en sancties, Bibliotheek Larcier, Larcier 2012, 63, nr 84

Ten przepis prawny nie jest właściwym przepisem w tym przypadku. Region Stołeczny Brukseli podaje nieprawidłowy zakres obowiązywania tego przepisu.

32. Termin „przewoźnik drogowy rzeczy lub osób” podany w artykule XVII.2.12 kodeksu prawa gospodarczego pochodzi z Dyrektywy 96/26 z 29 kwietnia 1996³, która reguluje dostęp do zawodu przedsiębiorcy, w szczególności w zakresie drogowego przewozu osób, w ramach którego artykuł 97 ustawy o praktykach handlowych i o informowaniu oraz ochronie konsumenta (który stał się później artykułem XVII.2 kodeksu prawa gospodarczego) prawa belgijskiego został uzupełniony przepisem: „wykonywanie działalności przewoźnika drogowego rzeczy lub osób (czy to bezpośrednio czy jako podwykonawca) bez wymaganych licencji i pozwoleń na transport jest samo w sobie powodem do złożenia wniosku o zaprzestanie szkodliwych praktyk” (który stał

się później artykułem XVII.2 kodeksu prawa gospodarczego)⁴. Dyrektywa ta została uchylona przez Rozporządzenie Europejskie 1071/2009⁵.

Innymi słowy, artykuł XVII.2.12^o kodeksu prawa gospodarczego odnosi się do europejskich instrumentów prawnych (na dzień dzisiejszy do Rozporządzenia) i musi być więc wyjaśniany na tej podstawie.

Artykuł 2.2 Rozporządzenia 1071/2009 określa, co powinno być uznawane za „zawód przewoźnika drogowego rzeczy lub osób”: „zawód przewoźnika drogowego pasażerów” oznacza działalność każdego przedsiębiorcy użytkującego pojazdy silnikowe o odpowiedniej konstrukcji i wyposażeniu, przeznaczone do przewozu ponad dziewięciu osób, łącznie z kierowcą, w celu świadczenia usług przewozu osób dostępnych publicznie lub dostępnych dla pewnych grup osób w zamian za opłatę ponoszoną przez osobę przewożoną lub przez organizatora transportu;”

Termin „przewoźnika drogowego osób” obejmuje wyłącznie pojazdy, które są zdolne i przeznaczone do przewozu ponad dziewięciu osób. Oznacza to, że „usługi taksówkarskie” w myśl Rozporządzenia Brukselskiego nie są objęte tym przepisem dlatego, że ten rodzaj transportu osób jest ograniczony do pojazdów „zdolnych do przewozu maksymalnie dziewięciu osób” (artykuł 2.1, a) Rozporządzenia). Artykuł XII.2.12^o kodeksu prawa gospodarczego jest więc ograniczony i nie może, tak jak Region Stołeczny Brukseli usiłuje to robić, obejmować szerszego zakresu. Rozporządzenie ma charakter bardzo ogólny. Jest ono obowiązkowe we wszystkich swoich elementach i bezpośrednio stosowane we wszystkich Państwach Członkowskich.

Podstawa wniosku Regionu Stołecznego Brukseli jest więc nieprawidłowa. Uznaje on, że firmy Uber BV i al. popełniły przestępstwo z artykułu XII.2.12^o kodeksu prawa gospodarczego, ponieważ Uber BV i al. nie mają licencji wymaganej dla usług taksówkarskich, ale cytowany artykuł kodeksu prawa gospodarczego nie dotyczy usług taksówkarskich. Interwencja Regionu Stołecznego Brukseli nie może być w tym względzie podtrzymana.

33. Wniosek Regionu Stołecznego Brukseli jest więc niedopuszczalny.

³ Dyrektywa Rady 96/26/WE z dnia 29 kwietnia 1996 r. w sprawie dostępu do zawodu przewoźnika drogowego transportu rzeczy i przewoźnika drogowego transportu osób oraz wzajemnego uznawania dyplomów, świadectw i innych dokumentów potwierdzających posiadanie kwalifikacji, mająca na celu ułatwienie im korzystania z prawa swobody przedsiębiorczości w dziedzinie transportu krajowego i międzynarodowego.

⁴ Ustawa z 24 marca 2004 r. zmieniająca ustawę z 3 maja 1999 r. dotyczącą drogowego transportu rzeczy i ustawę z 14 lipca 1991 r. dotyczącą praktyk handlowych i informowania oraz ochrony konsumenta.

⁵ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE [D. U. 14.11.2009 r.].

6. UZASADNIENIE DECYZJI

6.1. O początkowym pozwie TRB przeciwko Uber BVBA

34. Firma Uber SPRL utrzymuje, że to nie ona, lecz pozostałe firmy z grupy Uber, oferują usługi, których dotyczy wyrok wydany zaocznie.

Przedmiotem działalności firmy Uber SPRL jest wsparcie usług przewozowych za pomocą urządzeń mobilnych.

35. TRB sprzeciwia się temu, ale jednocześnie nie udowadnia, że Uber SPRL prowadzi działalność w zakresie rozdziału zleceń kursów wśród przewoźników. Oczywiście to nie dlatego że, jak utrzymuje TRB, nazwa Uber pojawia się w nazwie handlowej i w marce Uber SPRL, to Uber SPRL miałby rozdzielać zlecenia przewozów. Fakt, że niektóre osoby zarządzające Uber SPRL piastują stanowiska w innych spółkach tej grupy nie dowodzi tego, że Uber SPRL rozdziela te kursy. Wspólna marka i wspólnie osoby zarządzające są niezależne od działania międzynarodowych koncernów, w których poszczególne spółki prowadzą odrębne działalności. Na podstawie dowodów nie wydaje się, by Uber SPRL nigdy nie twierdziła czy nawet nie sugerowała, że rozdziela zlecenia przewozów w Brukseli. Uber BV i al. nie kwestionują tego, że rozdziela zlecenia kursów i potwierdzają, że Uber SPRL nie rozdziela zleceń kursów.

36. Z tego powodu wyrok wydany zaocznie w dniu 31 marca 2014 r. powinien być zmieniony. Początkowy pozew firmy TRB przeciwko Ubez SPRL jest bezzasadny.

2.6. O pozwie TRB przeciwko Uber BV i al.

37. Firmy Uber BV i al. przedstawiają się jako przedsiębiorstwa dostarczające aplikację z oprogramowaniem do nawiązywania kontaktu przez osoby prywatne, w tym przypadku przez przewoźnika i pasażera. Jest to, według firm Uber BV i al. system odpowiadający systemowi wspólnego oszczędzania. Prywatni przewoźnicy są kontaktowani z potencjalnymi pasażerami, którzy chcą przejechać z punktu A do punktu B. Zasadniczym celem jest, według firm Uber BV i al., dzielenie się kosztami przejazdu samochodem z innymi osobami. Taksówki należą do środków transportu zbiorowego (w przypadku, gdy są widoczne, jeżdżą po wyznaczonych pasach, itp.) a ponadto istnieje system Ubera, który ma „wspomagać” użytkowników. System Uber jest taką formą transportu, w której osoby prywatne, które chcą pojechać w jakieś miejsce, mogą liczyć na inne osoby. To zasada „peer-to-peer”, której realizacja jest możliwa dzięki użyciu technologii komunikacji stworzonej przez firmy Uber BV i al. Użytkownicy i przewoźnicy są częścią „społeczności” (społeczności, która powstała na zamkniętej stronie internetowej), gdzie istnieje pewien rodzaj kontroli społecznej. Przewoźnicy otrzymują oceny i jeśli coś jest nie tak, wszyscy się o tym dowiadują.

38. Firmy Uber BV i al. są jedynie pośrednikami, a więc nie oferują usług taksówkarskich. Ube BV i al. nie muszą więc posiadać licencji. W tej kwestii nie ma żadnych wątpliwości. TRB nie posiada ponadto pozwoleń na swoje usługi polegające na rozdzielaniu kursów (usługi dispatchingu).

39. Należy sobie odpowiedzieć na pytanie, czy przewoźnicy, których firmy Uber BV i al. kontaktują z użytkownikami, posiadają licencję wymaganą przepisami artykułu 3 i artykułu 2, 1° Rozporządzenia z 27 kwietnia 1995 r. w sprawie usług taksówkarskich i usług wynajmu samochodów z kierowcą (nazywanym w dalszej treści „Rozporządzeniem”).

40. Firmy Uber BV i al. powołują się słusznie na fakt, że rozporządzenie określające zasady rządzące usługami taksówkarskimi w Brukseli pochodzi z okresu, kiedy Internet dopiero co zaczynał działać czy też przynajmniej nie było mowy o Internecie dostępnym dla szerszego kręgu odbiorców.

Sędzia ds. nakazów zaprzestania szkodliwych praktyk zgadza się z firmami Uber BV i al., że oprogramowanie, które te firmy stworzyły oraz ww. idea nie były wyraźnie określone w przepisach prawa.

41. Sędzia ds. nakazów zaprzestania szkodliwych praktyk stwierdza, że nie kwestionuje się tego, że przewoźnicy realizujący kursy dzięki aplikacji UberPop nie posiadają zezwoleń na wykonywanie usług taksówkarskich.

42. Artykuł 2, 1° rozporządzenia definiuje usługi taksówkarskie w następujący sposób:

1° usługi taksówkarskie: usługi realizowane przez kierowcę, zapewniające płatny przewóz osób pojazdami samochodowymi i spełniające łącznie następujące warunki:

a) pojazd typu samochodowego, pojazd wielorakiego użytku lub minibus, zgodnie z rozporządzeniem królewskim z 15 marca 1968 r. zawierającym ogólne przepisy dotyczące warunków technicznych, które

muszą spełnić pojazdy samochodowe i dołączone do nich przyczepy, ich elementy jak również urządzenia bezpieczeństwa, o odpowiedniej konstrukcji i wyposażeniu, jest zdolny do przewozu maksymalnie dziewięciu osób, łącznie z kierowcą, i jest przeznaczony do tego celu;

b) pojazd jest udostępniony szerszemu odbiorcy, bądź w miejscu postoju wyznaczonym na drodze publicznej, w myśl ogólnych przepisów o policji drogowej, bądź w jakimkolwiek innym miejscu zamkniętym dla ruchu publicznego;

c) udostępnienie dotyczy pojazdu a nie każdego miejsca w pojeździe, jeśli pojazd jest używany jako taksówka, lub każdego miejsca w pojeździe a nie samego pojazdu, jeśli pojazd jest używany jako taksówka zbiorowa posiadająca pozwolenie Rządu Regionu Stołecznego Brukseli;

d) cel podróży jest wyznaczany przez klienta;

43. Warunki zastosowania tego rozporządzenia są więc następujące:

- Usługa polega na przewozie osób za opłatą przez przewoźnika z użyciem pojazdu, który posiada cechy wymienione w artykule 2, 1^o a) Rozporządzenia;
- pojazd jest udostępniony szerszemu odbiorcy bądź na specjalnym parkingu na drodze publicznej, bądź w miejscu, które jest zamknięte dla ruchu publicznego;
- cel podróży jest wyznaczany przez klienta.

44. TRB słusznie zauważa, że pojęcie „usługi taksówkarskiej” nie jest definiowane w zależności od jakości przewoźnika realizującego kurs ani w zależności od rodzaju dobra publicznego.

45. W ten sposób firmy Uber BV i al. niesłusznie podnoszą, że fakt, że kurs jest wykonywany przez „osobę prywatną” wyklucza istnienie usługi taksówkarskiej. Nie jest w żaden sposób konieczne, by kurs był wykonywany przez zawodowca, tym bardziej nie przez profesjonalnego przewoźnika z licencją, by to można było uznać za usługę taksówkarską. Jeśli pójść tym tokiem myślenia, wystarczyłoby nie być profesjonalnym przewoźnikiem, żeby być w stanie wykonywać całkowicie dowolne kursy, bez konieczności wcześniejszego uzyskiwania pozwoleń i przestrzegania jakichkolwiek przepisów rozporządzeń. Ta szeroka interpretacja nie znajduje oparcia w Rozporządzeniu.

46. Firmy Uber BV i al. twierdzą również niesłusznie, że artykuł 2, 1^o b) Rozporządzenia określa rolę, jaką pełnią usługi taksówkarskie, tj. rolę użyteczności publicznej. Użyteczność publiczna usług taksówkarskich jest zdefiniowana w artykule 5 Rozporządzenia. *„Zezwolenie jest wydawane ze względu na użyteczność publiczną”*. Żaden fragment tekstu Rozporządzenia nie wymaga tego, by usługa miała cechy użyteczności publicznej, aby można było mówić o usłudze taksówkarskiej. Kiedy tylko kierowca Ubera odpowiada na zapytanie o kurs, udostępnia swój samochód, w większości przypadków ma to miejsce na specjalnym parkingu na drodze publicznej. Jest wtedy spełniony warunek określony w artykule 2, 1^o b) Rozporządzenia.

47. Sędzia ds. nakazów zaprzestania szkodliwych praktyk nie podziela również stwierdzeń firm Uber BV i al., że w ramach dostarczanych przez nich usług cel podróży nie jest wyznaczany przez pasażera, lecz przez przewoźnika. Kiedy pasażer zamawia kurs za pośrednictwem UberPop, wskazuje rzeczywiście żądany przez niego cel podróży. Jeśli przewoźnik przyjmuje kurs, będzie musiał zawieźć swojego klienta pod wskazany adres. Cel podróży jest więc określany przez pasażera, w myśl przepisów artykułu 2, 1^o d) Rozporządzenia.

48. Pozostaje jeszcze analiza pierwszego warunku: pobieranie opłaty za przejazd lub brak opłaty.

49. Uber BV i al. stwierdzają, co następuje:

„Taxi Radio BRUXELLOIS wskazuje na istnienie „umowy o usługę przewozową”, którą użytkownicy-przewoźnicy korzystający z przedmiotowej usługi zawierają z Rasier Opérations BV [uwaga od tłumacza: Rasier jest oddziałem Ubera]. Jednakże nie jest to tylko umowa, która umożliwia korzystanie z usług za pośrednictwem platformy mobilnej, przy czym nie ma żadnego „wynagrodzenia”.

W swoich roszczeniach Taxi Radio BRUXELLOIS odnosi się do struktury cen stosowanych przez UberPop, jak również do handlowego charakteru usługi, aby „udowodnić”, że rekompensaty przyznawane użytkownikom-przewoźnikom są wyższe niż „koszt”. Firmy [Uber BV i al.] nie twierdzą, że realizacja kursu pokrywa dokładnie koszt pojazdu użytego do danego przejazdu. Rekompensata ma jednak na celu pokrycie części kosztów, co ma być raczej pomocą dla osoby prywatnej w pokryciu kosztów amortyzacji pojazdu, niż pensją czy wynagrodzeniem w rozumieniu Rozporządzenia. Elastycznie ustalana taryfa w UberPop pozwala po prostu dopasować ofertę do podaży. Użytkownik-przewoźnik, który odpowiada na zapytanie o kurs, może również otrzymać wyższą rekompensatę, ale która i tak będzie niższa niż wynagrodzenie, które otrzymują taksówkarze.

UberPop jest przeznaczone do świadczenia usług okazjonalnych i nie daje żadnego „wynagrodzenia” użytkownikom-przewoźnikom będącym tylko kandydatami.

Wystarczy więc zauważyć, że nawet jeśli rekompensata jest zmienna lub jest wyższa w przypadku konkretnego kursu niż rzeczywisty koszt pojazdu wykorzystanego do wykonania tego kursu, nie ma nigdy mowy o „wynagrodzeniu” w rozumieniu Rozporządzenia, ale jest tylko wynagrodzenie, które może pomóc osobom prywatnym w ponoszeniu kosztów utrzymania samochodu, dzięki podziałowi kosztów tegoż samochodu z innymi osobami.”

Sędzia ds. nakazów zaprzestania szkodliwych praktyk uznaje, że można z tego wyciągnąć taki wniosek, że przewoźnicy-Uber mogą być wynagradzani na dwa sposoby: bądź w formie pokrycia poniesionych kosztów, bądź w formie rekompensaty w kwocie wyższej niż koszty rzeczywiście poniesione w czasie tego kursu. Przewoźnik-Uber może w rzeczywistości otrzymywać dużo wyższą rekompensatę przy tym elastycznym cenniku, jeśli odpowiada na zlecenia kursów w odpowiednich momentach. Można dojść do takiego wniosku po lekturze broszury sporządzonej przez przewoźników Uber BV i al. (dowód 9 w dokumentacji TRB), w której jest podane, że usługa pozwala „zarabiać pieniądze w czasie wolnym od pracy... między godziną 19.00 a 2.00 możesz zarobić więcej niż 100 euro zarabiać pieniądze w łatwy i prosty sposób”.

Sędzia ds. nakazów zaprzestania szkodliwych praktyk nie podziela interpretacji firm Uber BV i al., kiedy te twierdzą, że „wynagrodzenie, które może pomóc osobom prywatnym ponieść koszty związane z utrzymaniem pojazdu dzięki podziałowi kosztów tegoż samochodu z innymi osobami” nie stanowi „wynagrodzenia”. Oczywiście pojęcie „wynagrodzenia” nie jest definiowane pod kątem wykorzystania rekompensaty, którą przewoźnik-Uber otrzymuje poza zwrotem kosztów.

To nie jest też tak, że skoro cena za przejazd jest niższa od ceny zawodowych taksówkarzy, to nie uzyskuje się korzyści w postaci „wynagrodzenia”, jak to utrzymują firmy Uber BV i al. Użycie słowa „zarabiać” w ww. broszurce sugeruje, że mamy do czynienia z czymś więcej niż tylko zwrot kosztów, przynajmniej nie wyklucza to wynagrodzenia uzyskiwanego oprócz zwrotu kosztów. W sytuacji, kiedy rekompensata przekracza rzeczywisty koszt przejazdu, sędzia ds. nakazów zaprzestania szkodliwych praktyk uznaje, że jest to przewóz za wynagrodzeniem.

52. Wniosek: w przypadku, gdy rekompensata przekracza rzeczywiście poniesione koszty, są spełnione łącznie warunki określone w artykule 2, 1^o Rozporządzenia. Przesyłając zlecenia płatnego przewozu przewoźnikom-Uber, którzy nie posiadają licencji w myśl artykułu 3 Rozporządzenia, Uber BV i al. wykonują czynności sprzeczne z uczciwymi praktykami rynkowymi. Należy zabronić prowadzenia tego typu działalności.

53. Należy jednakże inaczej oceniać sytuację, w której przewoźnik-Uber jest naprawdę osobą prywatną, która organizuje przejazdy i otrzymuje za to tylko rekompensatę za rzeczywiście poniesione koszty. Jeśli chodzi o tych przewoźników nieotrzymujących wynagrodzenia, należy sobie postawić pytanie, czy Rozporządzenie,

interpretowane w taki sposób, że narzuca ono konieczność posiadania licencji przez przewoźników, jest do pogodzenia ze swobodami gwarantowanymi w artykułach 15, 16 i 17.1 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej oraz artykułów 49 i 56 TFUE [Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej].

54. Karta praw podstawowych Unii Europejskiej („Karta”) gwarantuje między innymi następujące podstawowe prawa człowieka: prawo do podejmowania pracy i wolność prowadzenia działalności gospodarczej.

„Artykuł 15.

Wolność wyboru zawodu i prawo do podejmowania pracy

- 1. Każdy ma prawo do podejmowania pracy oraz wykonywania swobodnie wybranego lub zaakceptowanego zawodu.*
- 2. Każdy obywatel Unii ma swobodę poszukiwania zatrudnienia, wykonywania pracy, korzystania z prawa przedsiębiorczości oraz świadczenia usług w każdym Państwie Członkowskim.*
- 3. Obywatele państw trzecich, którzy posiadają zezwolenie na pracę na terytorium Państw Członkowskich, mają prawo do takich samych warunków pracy, z jakich korzystają obywatele Unii.*

Artykuł 16

Swoboda prowadzenia działalności gospodarczej

Uznaje się wolność prowadzenia działalności gospodarczej zgodnie z prawem Unii oraz ustawodawstwami i praktykami krajowymi.”

Jak to zostało wyrażone w Preambule do Karty, ochrona tych praw powinna być wdrażana między innymi w obliczu postępu technicznego i naukowego.

Należy również mieć na względzie wolność korzystania z posiadanego przez siebie mienia, zagwarantowaną przepisami artykułu 17.1 Karty oraz przepisami artykułu 1 Protokołu dodatkowego Europejskiej konwencji praw człowieka. Zakaz używania pojazdu do pewnych celów nałożony na właściciela pojazdu stanowi ograniczenie tej wolności.

55. Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (w skrócie „TFUE”) gwarantuje również swobodę przedsiębiorczości (która zawiera między innymi wolność działalności gospodarczej w myśl artykułu 16 Karty) i wolność świadczenia usług:

„Artykuł 49 TFUE

Swoboda przedsiębiorczości

Ograniczenia swobody przedsiębiorczości obywateli jednego Państwa Członkowskiego na terytorium innego Państwa Członkowskiego są zakazane w ramach poniższych postanowień. Zakaz ten obejmuje również ograniczenia w tworzeniu agencji, oddziałów lub filii przez obywateli danego Państwa Członkowskiego, ustanowionych na terytorium innego Państwa Członkowskiego.

Artykuł 56 TFUE

Wolność świadczenia usług

W ramach poniższych postanowień ograniczenia w swobodnym świadczeniu usług wewnątrz Unii są zakazane w odniesieniu do obywateli Państw Członkowskich mających swe przedsiębiorstwo w Państwie Członkowskim innym niż Państwo odbiorcy świadczenia.

56. Należy sprawdzić zgodność ww. interpretacji Rozporządzenia z prawem europejskim, zwracając się z zapytaniem do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej.

57. Podstawą prawną w tym zakresie są przepisy artykułu 52, § 1 Karty:

„Wszelkie ograniczenia w korzystaniu z praw i wolności uznanych w niniejszej Karcie muszą być przewidziane ustawą i szanować istotę tych praw i wolności. Z zastrzeżeniem zasady proporcjonalności, ograniczenia mogą być wprowadzone wyłącznie wtedy, gdy są konieczne i rzeczywiście odpowiadają celom interesu ogólnego uznawanym przez Unię lub potrzebom ochrony praw i wolności innych osób.”

58. W konsekwencji stosowanie Rozporządzenia, nawet jeżeli sprzyja pojęciu użyteczności publicznej, musi respektować zasadę proporcjonalności, jeżeli ogranicza przedsiębiorców w korzystaniu ze swoich swobód, kiedy tworzą oni innowacyjne technologie komunikacyjne przeznaczone dla osób prywatnych i dostarczające skuteczny sposób na wspólne korzystanie z samochodu. Zasada proporcjonalności jest ogólną zasadą prawa europejskiego.

Zasada proporcjonalności pozwala znaleźć równowagę między różnymi, będącymi w konflikcie, prawami i obowiązkami lub interesami firmy. Jeśli pojęcie „usługa taksówkarska” użyta w Rozporządzeniu jest interpretowana w taki sposób, że uniemożliwia wszelkie nowe inicjatywy dotyczące wspólnego korzystania z samochodu, w którym przewoźnik otrzymuje tylko rekompensatę, a nie wynagrodzenie, i który jest stworzony w celu umożliwienia bardziej skutecznego przemieszczania się poprzez lepsze wykorzystania prywatnego środka transportu, może to ewentualnie stanowić naruszenie zasady proporcjonalności w obliczu fundamentalnej swobody przedsiębiorczości, swobody prowadzenia działalności gospodarczej i swobody świadczenia usług na terenie Unii Europejskiej. Innymi słowy, czy jest zasadne, by każdy prywatny przewoźnik niepobierający wynagrodzenia i oferujący przewóz za pośrednictwem platformy UberPop był traktowany jak taksówkarz, z takim skutkiem, że przedsiębiorstwa mające siedzibę w innym Państwie Członkowskim Unii Europejskiej nie mogłyby wykonywać swojej działalności, polegającej na organizacji grupowych przejazdów samochodami osobowymi, bez licencji na terenie Regionu Stołecznego Brukseli?

59. Dlatego też sędzia ds. nakazów zaprzestania szkodliwych praktyk podejmuje decyzję o zwróceniu się z wstępnym zapytaniem do Trybunału sprawiedliwości Unii Europejskiej, zgodnie z artykułem 267 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, jak o to proszą firmy Ubec BV i al. tytułem ewentualnym:

„Czy zasada proporcjonalności, o której mowa w artykule 5 TUE i 52 § 1 Karty, w powiązaniu z artykułami 15, 16 i 17 Karty oraz artykułami 28 TFUE i 56 TFUE musi być interpretowana w taki sposób, że stoi na przeszkodzie zasadzie przewidzianej Rozporządzeniem Regionu Stołecznego Brukseli z 27 kwietnia 1995 o usługach taksówkarskich i usługach wynajmu samochodów z kierowcą, według której pojęcie „usługi taksówkarskiej” byłoby stosowane również dla przewoźników okazjonalnych niepobierających wynagrodzenia, zapewniających wspólny przejazd samochodem (ride-sharing), w odpowiedzi na zapytanie o przewóz przesłane za pośrednictwem aplikacji stworzonej przez firmy Uber BV i al. mających siedzibę w innym Państwie Członkowskim?”

O wnioskowanych środkach w postaci publikacji wyroku

61. Sędzia ds. nakazów zaprzestania szkodliwych praktyk uznaje, że prawa stron są w dostatecznym stopniu chronione poprzez nałożenie grzywny, z określeniem odsetek karnych. Dodatkowe środki, których żądała firma TRB nie są środkami, które mogłyby przyczynić się do zaprzestania spornych działań czy ich skutków. TRB nie przedstawia żadnych argumentów na poparcie swoich racji. Waga zastosowanej kary jest wystarczająco wysoka, by odwieść strony od popełniania nowych przestępstw.

62. Ponadto firma TRB nie wypowiada się na temat kwoty, którą miałyby zapłacić firmie Uber BV i al., jeśli ww. środek w postaci publikacji wyroku zostanie unieważniony w postępowaniu apelacyjnym. Artykuł XVII.4 kodeksu prawa gospodarczego stanowi w szczególności, że „Prezes sądu handlowego ustala kwotę, którą strona, której został przyznany środek w postaci publikacji wyroku, zgodnie z przepisami pierwszego akapitu, i która wykonała ten środek mimo terminowego odwołania od wyroku, będzie musiała zapłacić stronie, na szkodę której ten środek w postaci publikacji wyroku został orzeczony, jeśli w postępowaniu apelacyjnym środek ten zostanie anulowany.”

O wnioskowanych karach grzywny

63. Ww. naruszenia przepisów nie mogą być zminimalizowane i uzasadniają nałożenie kary grzywny. Otóż ryzyko ponownego popełnienia przestępstwa obiektywnie nie jest wykluczone. Należy z drugiej strony wyznaczyć górną granicę całkowitej wysokości zasądzonych kar grzywny do jednego miliona euro.

O wykonaniu decyzji

64. W myśl przepisów artykułu XVII.6 kodeksu prawa gospodarczego, decyzja ma klauzulę tymczasowej wykonalności. Skutek takiej dyspozycji jest taki, że strona powodowa nie musi już wnosić o nadanie klauzuli wykonalności, a sędzia ds. nakazów zaprzestania szkodliwych praktyk nie musi wyraźnie tego wzmiankować w wyroku.

6.3. O powództwie wzajemnym firm Uber BV i al.

65. Firmy Uber BV i al. zgłaszają, że TRB popełnia podwójne przestępstwo łamiąc prawo do konkurencji, jednocześnie w zakresie zasad dotyczących nadużycia pozycji dominującej, jak to zostało opisane w artykule IV.2 kodeksu prawa gospodarczego i w artykule 102 TFUE oraz zasad dotyczących zakazu porozumień ograniczających konkurencję określonych w artykule V.1 § 1 kodeksu prawa gospodarczego i w artykule 101 TFUE.

66. W przypadku stosowania artykułu 102 TFUE zajmowanie pozycji dominującej jest kluczowe. Pozycja na rynku lub pozycja dominująca jest pozycją, która pozwala firmie zablokować skutecznie konkurencję na danym rynku i podejmować decyzje, które są daleko niezależne od działań i reakcji konkurencji, klientów i konsumentów finalnych. Dominująca pozycja może wynikać ze współistnienia kilku czynników, które same w sobie nie muszą być konieczne determinujące. W momencie określania pozycji dominującej, bierze się pod uwagę konkurencyjną strukturę rynku, a w szczególności pozycję rynkową przedsiębiorstwa i jego konkurentów; możliwa ekspansja ze strony obecnych konkurentów lub wejście potencjalnych konkurentów na rynek; silna pozycja negocjacyjna klientów/producentów.⁶

67. Aby określić, czy przedsiębiorstwo zajmuje pozycję dominującą, sędzia ds. nakazów zaprzestania szkodliwych praktyk musi najpierw zdefiniować rynek odniesienia. W wyroku SIV⁷ sąd orzekł, że „adekwatna definicja odnośnego rynku jest niezbędnym warunkiem, który musi zostać sformułowany jeszcze przed wydaniem jakiegokolwiek wyroku na temat domniemanego zachowania naruszającego zasady konkurencji”. Komisja musi dokonać tego podziału na podstawie faktów występujących w każdym przypadku osobno, „bez powiązania z wcześniejszymi decyzjami dotyczącymi innych przedsiębiorstw, innych rynków wyrobów i usług lub innych rynków geograficznych w różnych momentach”. Aby móc ocenić rynek odniesienia, należy dokonać jednoczesnej analizy produktu i/lub usługi i odnośnego rynku geograficznego. Sędzia ds. nakazów zaprzestania szkodliwych praktyk stwierdza, że strony nie wypowiadają się w tej kwestii.

68. Ponieważ definicja odnośnego rynku jest fundamentalna we wszystkich sprawach dotyczących konkurencji, Komisja opublikowała w 1997 roku komunikat na temat obowiązującej procedury, stosowanych kryteriów i elementów dowodowych, na których opiera ona swoje decyzje w zakresie analizy odnośnego rynku. Komunikat Komisji na temat definicji odnośnego rynku pod kątem prawa wspólnotowego ds. konkurencji jest konsolidacją decyzji i praktyk prawnych oraz uznaje on przedstawioną analizę za środek, który „pozwała zidentyfikować i zdefiniować obszar, w granicach którego istnieje konkurencja między firmami”.

69. W ramach poszukiwań pojęcia „*odnośnego rynku*”, interpretacja podana przez trybunał sprawiedliwości i przez sąd ma pierwszeństwo przed interpretacją podaną przez Komisję. Nie zmienia to jednak faktu, że Komunikat zawiera skonsolidowane i przydatne rady, które pozwalają zidentyfikować, „*w sposób uporządkowany, ograniczenia które konkurencja nakłada na odnośne przedsiębiorstwa*”.⁸

70. Paragraf siódmy Komunikatu z 1997 roku⁹ definiuje odnośny rynek wyrobu w następujący sposób: „*Oдноśny rynek wyrobu zawiera wszystkie wyroby i/lub usługi, które konsument uznaje za wzajemnie wymienne lub substytucyjne z uwagi na ich cechy, ich cenę i zamierzone przeznaczenie.*”

71. Pojęcie ograniczeń związanych z konkurencją odnosi się do presji (lub nacisku), która jest wywierana przez aktualnych konkurentów i do miary, w jakiej są oni „*zdolni wywierać nacisk na zachowanie odnośnych przedsiębiorstw lub uniemożliwiać ich niezależną działalność*” (punkt 2 – Komunikat z 1997 roku). Artykuł 13 wymienia trzy główne źródła ograniczeń, to jest substytucyjność podaży, substytucyjność oferty i potencjalna konkurencja.

⁶ Geens, K. ea. Handels-, venootschaps- en economisch recht, Acco 2014, str. 331,

⁷ Sąd 10 marca 1992, SIV, sprawy połączone, T-68/89, T-77/89 i T-78/88. Jur. 1992, II-1403 (159).

⁸ Komunikat Komisji dotyczący definicji odnośnego rynku na potrzeby prawa wspólnotowego dotyczącego konkurencji, D. U. 9 grudnia 1997 r., nr C 372, 2, niżej: „Komunikat z 1997 r.”; Dehaeck, V. i Anne-Marie Van den Bossche, Overzicht van rechtspraak van europees mededingingsrecht, TPR, 2014, 268 i kolejne z innymi odniesieniami.

⁹ Komunikat Komisji dotyczący definicji odnośnego rynku na potrzeby prawa wspólnotowego dotyczącego konkurencji, D. U. 9 grudnia 1997 r., nr C 372, 5.

72. Dodatkowo, paragrafy od 36 do 43 zawierają ogólny opis rodzaju danych, które Komisja uznaje za istotne w definiowaniu odnośnego rynku wyrobu. W skrócie chodzi o: dowody zastępcze w niedalekiej przeszłości, o doświadczenia ilościowe, z punktu widzenia klientów i konkurentów, preferencje konsumentów (ewentualnie zmierzone w ramach analizy rynku), przeszkody i koszty związane z żądaniem zmiany potencjalnych substytutów, poszczególne kategorie klientów i dyskryminacja cenowa. Jest oczywiste, że na podstawie tych definicji i kryteriów badanie dotyczące odnośnego rynku wyrobów daje w rezultacie efekt w postaci analizy ekonomicznej stanu faktycznego.

73. W orzecznictwie analiza odnośnego rynku wyrobu jest opisana jako badanie możliwości konkurowania „w ramach rynku wszystkich wyrobów, które są szczególnie dostosowane, poprzez swoje cechy, do tego, by spełnić stałe potrzeby i które mogą być tylko w ograniczonym stopniu zastąpione innymi wyrobami”. Ważne jest, by analiza możliwości konkurowania nie ograniczała się do obiektywnych cech odnośnych wyrobów, w wyniku czego będą one po prostu w stanie spełnić stałe potrzeby, ale by objęła ona również warunki konkurowania, strukturę oferty i podaż na rynku (na przykład: różnica między oligopolem a rynkiem o normalnej konkurencji) oraz, w niektórych przypadkach, ilościowe ograniczenia wyrobu.¹⁰

74. Firmy Uber BV i al. powołują się na to, że istnieje odrębny rynek wyrobów służący rozdziłowi zleceń kursów kierowcom taksówek.

Jednakże w wyroku w sprawie France Télécom¹¹ zdecydowano, że nawet jeśli wyrób może być używany do różnych celów, a więc jeśli może należeć do różnych rynków, z których każdy ma specjalne cechy, nie oznacza to, że „ten wyrób stanowi sam w sobie rynek z wszystkimi innymi, które, w różnych zastosowaniach do których mogą być przypisane, mogą być z nim wzajemnie wymienne i dla których, w zależności od przypadku, stanowi konkurencję.” Rzeczywiście trzeba, by między wyrobami na odnośnym rynku wyrobu istniała „rzeczywista konkurencja” (tj. wystarczający poziom wymienności).

75. To prawda, że wszystkie usługi przewozowe dostępne w Brukseli są w pewnym stopniu w konkurencji z innymi usługami, w tym również z usługami taksówkarskimi. Nie oznacza to jednak, że, jak utrzymuje firma TRB, alternatywne środki transportu, jak „Cambio” (system najmu samochodu bez kierowcy, pod warunkiem zapłaty abonamentu i rezerwacji w stałym miejscu do tego przeznaczonym) i „Villo” (podobny system dla rowerów, ale bez rezerwacji) są również częścią rynku, na którym działa firma TRB.

76. Jednakże trzeba mieć na uwadze transport, który jest oferowany za pośrednictwem Uber BV i al. Działalność firm Uber BV i al., które kontaktują ze sobą osoby prywatne poszukujące środka transportu do podziału z innymi osobami prywatnymi dysponującymi samochodem, gotowymi zrealizować żądany kurs i należącymi również do platformy UberPop, z jednej strony i TRB z drugiej strony, są w rzeczywistości mocno ze sobą związane i w dużym stopniu wymienne.

77. Sędzia ds. nakazów zaprzestania szkodliwych praktyk stwierdza, że Uber i al. nie ujawnia danych dotyczących rynku w zakresie transportu, dla którego firmy te oferują kontakt z przewoźnikami (liczba przewoźników, liczba pojazdów, liczba pasażerów, cena, ...). Sędzia ds. nakazów zaprzestania szkodliwych praktyk podejmuje decyzję o wznowieniu obrad w celu umożliwienia stronom uzupełnienia braków proceduralnych w zakresie powództwa wzajemnego.

¹⁰ Dehaeck, V. i Anne-Marie Van den Bossche, Overzicht van rechtspraak van europees mededingingsrecht, TPR, 2014, 268 i kolejne z innymi odniesieniami

¹¹ Sąd – 3 stycznia 2007 r., France Télécom, T-340/03, Jur. 2007, II-107, 80.

6.4. O dobrowolnej interwencji Belgijskiej Federacji Taksówkarzy i GTL Krajowego porozumienia firm taksówkarskich i firm wynajmujących samochody z kierowcą.

78. Sędzia ds. nakazów zaprzestania szkodliwych praktyk stwierdza, że ta interwencja ma wyłącznie charakter zabezpieczający.

79. W związku z powyższym do wydania wyroku w tej sprawie inne środki nie są konieczne.

7. KOSZTY

80. Zgodnie z Rozporządzeniem Królewskim z 26 października 2007 r. o stawkach opłat sądowych, o których mowa w artykule 1022 kodeksu sądowego i ustalającego datę wejścia w życie przepisów artykułów od 1 do 13 ustawy z 21 kwietnia 2007 r. o pokrywaniu honorariów i kosztów zastępstwa procesowego, kwota bazowa (bez możliwości reklamacji) wynosi 1.320 euro.

8. SENTENCJA WYROKU

W związku z powyższym sędzia ds. nakazów zaprzestania szkodliwych praktyk podejmuje następujące decyzje.

Sędzia ds. nakazów zaprzestania szkodliwych praktyk stwierdza dobrowolną interwencję Regionu Stołecznego Brukseli, Belgijskiej Federacji Taksówkarzy i GTL Krajowego porozumienia firm taksówkarskich i firm wynajmujących samochody z kierowcą.

Sędzia ds. nakazów zaprzestania szkodliwych praktyk oddala wniosek o interwencję TRB jako bezzasadny.

8.1. O skardze firmy Uber SPRL

Sędzia ds. nakazów zaprzestania szkodliwych praktyk uznaje, że skarga firmy Uber SPRL na wyrok z 31 marca 2014 r. wydany przez Prezesa Sądu Handlowego obradującego w języku francuskim jest dopuszczalna i uzasadniona w następującym zakresie:

Sędzia ds. nakazów zaprzestania szkodliwych praktyk zmienia wyrok Prezesa Sądu Handlowego obradującego w języku francuskim wydany dnia 31 marca 2014 r.

Orzekł jeszcze raz co następuje:

Sędzia ds. nakazów zaprzestania szkodliwych praktyk uznaje pozew TRB przeciwko Uber SPRL za dopuszczalny ale bezzasadny.

Sędzia ds. nakazów zaprzestania szkodliwych praktyk skazuje TRB na pokryciem kosztów tego postępowania na rzecz Uber SPRL w wysokości 1.320 euro, do której należy dodać kwotę 346,25 euro tytułem kosztów wezwania w postępowaniu odwoławczym.

8.2. O pozwie Regionu Stołecznego Brukseli przeciwko Uber SPRL i Uber BV i al.

Sędzia ds. nakazów zaprzestania szkodliwych praktyk uznaje pozew Regionu Stołecznego Brukseli przeciwko Uber SPRL i Uber BV i al. za bezzasadny.

Sędzia ds. nakazów zaprzestania szkodliwych praktyk skazuje Region Stołeczny Brukseli na pokrycie kosztów tego postępowania na rzecz Uber SPRL w wysokości 1320 euro i na rzecz Uber BV i al. w wysokości 1320 euro.

8.3. O pozwie TRB przeciwko Uber BV i al

Sędzia ds. nakazów zaprzestania szkodliwych praktyk uznaje, że pozew TRB przeciwko Uber BV i al. jest dopuszczalny i uzasadniony ponieważ:

Sędzia ds. nakazów zaprzestania szkodliwych praktyk stwierdza, że Uber BV i al., poprzez przekazywanie zleceń płatnych kursów na terenie Regionu Stołecznego Brukseli kierowcom, którzy nie mają licencji, o której mowa w artykułach 3 i 16 Rozporządzenia z 23 kwietnia 1995 r. dotyczącego usług taksówkarskich i usług najmu samochodów z kierowcą wykonują działania, które naruszają uczciwe praktyki rynkowe w myśl artykułu VI. 104 kodeksu prawa gospodarczego.

Sędzia ds. nakazów zaprzestania szkodliwych praktyk nakazuje firmom Uber BV i al. zaprzestania ww. praktyk pod karą grzywny w wysokości 10.000 dla każdej strony i za każde przestępstwo stwierdzone począwszy od 21. dnia kalendarzowego od dnia ogłoszenia niniejszego wyroku.

Sędzia ds. nakazów zaprzestania szkodliwych praktyk ustala, że maksymalna wysokość grzywny to 1.000.000 euro.

Przed wydaniem orzeczenia co do istoty sprawy

Sędzia ds. nakazów zaprzestania szkodliwych praktyk zadaje trybunałowi sprawiedliwości następujące pytanie prejudycjalne:

„Czy zasada proporcjonalności, o której mowa w artykule 5 TUE i 52 § 1 Karty, w powiązaniu z artykułami 15, 16 i 17 Karty oraz artykułami 28 TFUE i 56 TFUE musi być interpretowana w taki sposób, że stoi na przeszkodzie zasadzie przewidzianej Rozporządzeniem Regionu Stołecznego Brukseli z 27 kwietnia 1995 o usługach taksówkarskich i usługach wynajmu samochodów z kierowcą, według której pojęcie „usługi taksówkarskiej” byłoby stosowane również dla przewoźników okazjonalnych niepobierających wynagrodzenia, zapewniających wspólny przejazd samochodem (ride-sharing), w odpowiedzi na zapytanie o przewóz przesłane za pośrednictwem aplikacji stworzonej przez firmy Uber BV i al. mających siedzibę w innym Państwie Członkowskim?”

Sędzia ds. nakazów zaprzestania szkodliwych praktyk zawiesza rozpatrywanie sprawy i odracza rozprawę w oczekiwaniu na odpowiedź na pytanie prejudycjalne.

8.4. O pozwie wzajemnym Uber BV i al. przeciwko TRB

Sędzia ds. nakazów zaprzestania szkodliwych praktyk wznawia obrady w celu umożliwienia stronom uzupełnienia braków formalnych w zakresie pozwu wzajemnego, z uwzględnieniem postanowień w punkcie 6.3. Z inicjatywą ustalenia terminu rozprawy może wystąpić strona, która pierwsza wystąpi w tej sprawie.

Sędzia ds. nakazów zaprzestania szkodliwych praktyk zastrzega sobie prawo orzekania o wysokości pozostałych kosztów.

Niniejszy wyrok został wydany przez Panią Natalie Swalens, Wiceprezes, w zastępstwie Prezesa Sądu, nieobecnego z prawnie dopuszczonych powodów i w obecności Pani Martine Vanden Eycken, protokolantki, na posiedzeniu jawnym izby ds. nakazów zaprzestania szkodliwych praktyk, obradującej w przedmiocie środków tymczasowych w sali E-NL Sądu Handlowego obradującego w języku niderlandzkim w Brukseli, Waterloolaan 70, 1000 Bruksela, w dniu 23 września 2015 r.