

Sąd krajowy we Frankfurcie nad Menem

Wyrok z dnia 18 marca 2015 r., syg.: 18.03.2015 – 3-08 O 136/14

Sąd krajowy we Frankfurcie nad Menem, 18.03. 2015 – 3-08 O 136/14

Tenor rozstrzygnięcia:

Skazuje się Pozwanego na zaniechanie przekazywania życzeń transportowych pasażerów w transporcie publicznym w celach konkurencyjnych za pomocą aplikacji technicznej Uber oraz aplikacji technicznej UberPop, jak również zakazuje się Pozwanemu realizowania tych życzeń w ramach odpłatnego transportu osób wszelkimi pojazdami bez ważnego zezwolenia przewidzianego Ustawą o Przewozie Osób, chyba, że łączna zapłata za transport nie przewyższa kosztów eksploatacyjnych (paliwo, środki do smarowania, zużycie opon, czyszczenie tapicerki i poszczególne koszty konserwacji), jak to miało miejsce w przypadku przewozów testowych realizowanych w okresie od 24 lipca do 6 sierpnia 2014 r. (Strony 7-12 Pozwu, ark. 7-12). Pozwany wykona powyższe oraz wpłaci grzywnę w wysokości 250.000 EURO. W przypadku uchylania się od grzywny zastosuje się areszt do 6 tygodni lub 6 miesięcy.

Koszty postępowania ponosi Pozwany.

Wyrok jest tymczasowo wykonalny za złożeniem zabezpieczenia w wysokości 400 000 EURO.

Wartość przedmiotu sporu wynosi 375 000 Euro.

Stan faktyczny:

1. Powodem jest Spółdzielnia Taksówkarzy zrzeszająca związki taksówkarskie we Frankfurcie, Monachium, Dortmundzie, Bremie oraz Hamburgu, a także innych miastach niemieckich. Przedmiotem działalności Powoda jest wspieranie i wspomaganie swoich członków. Powód używa systemu Taxi-Bestell-App (Taxi Niemcy) oraz centrali ogólnoniemieckiej działającej pod numerem 22456, za pomocą której, zamawiający taksówkę w miastach o liczbie ponad 5000 mieszkańców uzyskują połączenie z lokalną centralą lub przedsiębiorstwem taksówkarskim. Zarejestrowane centrale oraz przedsiębiorstwa taksówkarskie wnoszą na rzecz Powoda roczną opłatę licencyjną w wysokości od 100 do 1800 Euro za członkostwo w centrali ogólnoniemieckiej.
2. Taksówkę można zamówić również poprzez system Taxi-Bestell-App. Aplikacja rejestruje lokalizację użytkownika i po potwierdzeniu zamówienie taksówki jest przekazywane

automatycznie do centrali podłączonej do systemu, która potem wysyła taksówkę do zamawiającego.

3. Pozwany – spółka działająca według prawa holenderskiego- stosuje aplikację mobilną, opartą o Software, za pomocą której łączy grupy użytkowników, korzystających z przejazdów prywatnymi samochodami osobowymi (tzw. Ride-Sharing). Pozwany oferuje platformę pośredniczącą w przejazdach organizowanych prywatnie (UberPOP), która obsługiwana jest przez Smartphony. Jedną stroną stanowią użytkownicy, którzy nie dysponują swoim własnym pojazdem i, od czasu do czasu, potrzebują skorzystać z transportu (użytkownicy – pasażerowie), drugą stroną stanowią posiadacze własnych pojazdów (użytkownicy-kierowcy), którzy są zainteresowani oferowaniem użytkownikom-pasażerom wspólnego przejazdu.
4. Aby skorzystać z usług oferowanych za pomocą UberPOP użytkownicy App, którzy od czasu do czasu potrzebują przejazdu mogą zarejestrować się u Pozwanego poprzez aplikację Uber obsługiwaną przez Internet oraz Smartphony. Użytkownicy aplikacji, którzy chcą zaoferować przejazd własnymi samochodami osobowymi, muszą dokonać rejestracji w R...O...B.V.-spółce powiązanej z Pozwanym.
5. W Ogólnych Warunkach działalności Pozwanego, które opisują proces rejestracji użytkowników/pasażerów, pod hasłem „opłaty” widnieje między innymi:
6. Ceny transportu i przewozu, obowiązujące osoby oferujące transport lub przewóz znajdują Państwo na stronie internetowej lub poprzez Aplikację. Ceny podlegają, co pewien czas zmianom i aktualizacjom. W Państwa gestii leży być odpowiednio poinformowanym o aktualnych cenach usług transportowych i przewozowych.
7. Uber, w imieniu osoby oferującej transport lub przewóz wystawi Państwu rachunek za usługę transportową lub przewozową. Wyrażają Państwo zgodę na pokrycie wszystkich kosztów, które osoba oferująca transport lub przewóz wystawi za usługę oraz na to, by Uber obciążył Państwa kartę, której numer został podany przy rejestracji do systemu usług transportowych i przewozowych (wraz z wszelkimi podatkami i, ewentualnie, opłatami za zwłokę, pobieranymi przez Państwa bank). Ponoszą Państwo odpowiedzialność za terminowe dokonywanie opłat na rzecz Uber oraz za posiadanie ważnej karty przy każdorazowym dokonywaniu płatności. Wszelkie płatności nie podlegają zwrotowi.
8. Cena za przejazd zostanie podana po tym, jak użytkownik aplikacji złoży zapytanie za pomocą UberPOP oraz określi cel podróży. Cena dzieli się na opłatę podstawową (z reguły 1,00 Euro), opłatę czasową (z reguły 0,25 Euro za minutę) oraz ryczałt odległości (z reguły 1,00 Euro za kilometr). W momencie potwierdzenia zamówienia przejazdu, użytkownik otrzymuje wiadomość, która zawiera: typ pojazdu, dane kierowcy, trasę, a także szacowany czas dojazdu.

9. Po zakończonej jeździe użytkownik zostaje poinformowany o przejechanych kilometrach, czasie przejazdu oraz zestawieniu kosztów podróży. Na końcu komunikatu znajduje się wiadomość:
10. Droga Pasażerko/Drogi Pasażerze, pragnę podziękować za przyjemną podróż i mam nadzieję, że ty również jesteś zadowolony. W celu usprawnienia transakcji płatniczej zostanie uruchomiony asystent płatności. Kwota zryczałtowana, która zostanie pobrana z Twojej karty kredytowej w zaproponowanej wysokości.... stanowi dobrowolną opłatę za przyjemną jazdę oraz świadczoną usługę. Jeśli zaproponowana kwota nie odpowiada Tobie, możesz ją dopasować do swoich potrzeb i oczekiwań lub całkowicie od niej odstąpić. Po krótkiej wiadomości o treści wysłanej pod numer asystenta płatności, odpowiednia kwota zostanie zwrócona na Twoją kartę.
11. Dalsze informacje na temat komunikatów związanych z płatnościami znajdują się w załączniku K7, ark. 48.
12. Za pośrednictwo i rozliczenie Pozwany otrzymuje 20% ceny przejazdu wraz z 4,2% ceny na podatki, podlegające uiszczeniu w Holandii.
13. Wszyscy użytkownicy, oferujący przejazd swoim pojazdem muszą mieć skończone 21 lat, posiadać pełnoprawne prawo jazdy oraz ubezpieczenie pojazdu. W przypadku, gdy użytkownicy UberPOP, oferujący przejazdy nie posiadają ubezpieczenia, R... O... B.V. dysponuje ubezpieczeniem dodatkowym, pokrywającym potencjalne wypadki. Ubezpieczenie w wysokości do 5 mln. \$ obejmuje zarówno szkody poniesione przez ludzi, jak i szkody mienia.
14. Kierowcy, którzy wykonują przejazdy za pośrednictwem Pozwanego muszą posiadać zezwolenie określone w §2 ust. 1 Ustawy o Przewozie Osób.
15. Aplikacja, którą oferuje Pozwany, umożliwi, w szczególności mieszkańcom centrów aglomeracji miejskiej, rezygnację z zakupu samochodu bez ograniczania ich mobilności i propaguje tzw. "Share Economy" wśród osób posiadających własne auto i oferujących wspólną podróż.
16. Pozwany reklamuje swoją działalność przez Internet oraz wśród potencjalnych użytkowników- pasażerów jak i użytkowników- kierowców. W tym temacie więcej szczegółów znajduje się w Załączniku K4 (screenshoty w ark. 24-31).
17. W Hamburgu, Berlinie oraz Düsseldorfie przeciwko działalności UberPOP zostało wszczęte postępowanie administracyjne i wydane rozporządzenie zakazujące (ark. 282, 285 i 288), wobec których Pozwany każdorazowo zgłaszał sprzeciw.

18. Powód w okresie od 24.07 do 06.08.2014 zlecił przeprowadzenie przejazdów testowych, w których pośrednikiem był UberPOP. W tym temacie więcej szczegółów znajduje się na str. 7-12 Pozwu w ark. 7-12.
19. Powód informuje, że wniosek z powództwa powinien być wystarczający, gdyż orzecznictwo reguluje definicję kosztów eksploatacyjnych. Według orzecznictwa poprzez koszty eksploatacyjne rozumie się tylko te koszty, które są kosztami bezpośrednio związanymi ze zużyciem, jak koszt paliwa, oleju czy zużycia opon. Znaczenie kosztów eksploatacji w rozumieniu § 2 Ustawy o Przewozie Osób zostało dokładnie wyjaśnione i spór w tym temacie nie będzie kontynuowany w postępowaniu wykonawczym.
20. Wniosek nie mógł zostać sformułowany precyzyjniej, ponieważ wysokość kosztów eksploatacyjnych zależała indywidualnie od każdego przypadku i nie była możliwa do oszacowania.
21. Pomiędzy Stronami zachodzi stosunek konkurencji, ponieważ obie ze Stron świadczą pośrednictwo indywidualnych usług związanych z odpłatnym przewozem osób. Pozostaje bez znaczenia fakt, że Powód świadczy płatne usługi przewozu osób taksówkami, a Pozwany prywatnymi samochodami. Obie Strony kierują swoje usługi do tego samego kręgu klientów.
22. Pozwany działał łamiąc § 4 Nr 11 Ustawy o nieuczciwej konkurencji oraz § 2 I § 2 ust. 1 Ustawy o Przewozie Osób, ponieważ pośredniczył w zamówieniach przejazdów pomiędzy kierowcami, nieposiadającymi wymaganego zezwolenia przewidzianego Ustawą o Przewozie Osób, które dopuszczałoby wykonywanie takich usług.
23. Przewóz osób oferowany przez kierowców podlega opłacie, nie jest to usługa bezpłatna, o której mowa w § 2 pkt. 1, zd. 1 Ustawy o Przewozie Osób, gdyż pobierana opłata przewyższa koszty eksploatacyjne.
24. Poprzez koszty eksploatacyjne rozumie się tak zwane koszty zużycia podczas jazdy, jak paliwo, olej, jednakże nie ubezpieczenie, podatki i stratę na wartości.
25. Opłata za przewóz przewyższała każdy z kosztów zużycia wynikający z przejazdu. Powód wskazuje to w wywodzie na stronach 7-12 Pozwu, w ark. 7-12 i załączniku K32 w ark. 347. Poza tym, ciężar kompletnego przedstawienia sprawy oraz ciężar dowodu spoczywają na Powodzie, jako że żądana opłata przewyższa koszty eksploatacyjne.
26. Pozwany odpowiada jako współsprawca, inicjator oraz/i pomocnik.
27. Reklama oferowana przez Pozwanego była kierowana do interesariuszy na terenie całego kraju.
28. Reklama Pozwanego nadal kierowana jest do interesariuszy na terenie całego kraju. Pozwany wykonuje niezgodne z prawem, odpłatne pośrednictwo w ramach przewozu osób prywatnymi pojazdami, nie zważając na urzędowe zakazy obowiązujące we Frankfurcie nad

Menem oraz w Monachium. Oferuje swoje usługi za pomocą Internetu w kolejnych miastach, jak np. Drezno i Brema. (Zał. K27 w ark. 312)

29. Powód wnosi o to, żeby:

30. W przypadku, gdy Pozwany będzie uchylał się od zapłacenia kary grzywny w wysokości 250000 EURO lub zamiennie do 6 tygodni aresztu, zasądzić na rzecz reprezentantów Pozwanego areszt w wymiarze do 6 miesięcy za każdy przypadek

31. Oferowania w ramach transportu publicznego w celach konkurencyjnych

32. Pośrednictwa w przekazywaniu życzeń transportowych pasażerów w transporcie publicznym za pomocą aplikacji technicznej Uber oraz aplikacji technicznej UberPop, jak również realizowania tych życzeń w ramach odpłatnego transportu osób wszelkimi pojazdami bez ważnego zezwolenia przewidzianego Ustawą o Przewozie Osób, chyba, że łączna zapłata za transport nie przewyższa kosztów eksploatacyjnych (paliwo, środki do smarowania, zużycie opon, czyszczenie tapicerki i poszczególne koszty konserwacji), jak to miało miejsce w przypadku przewozów testowych realizowanych w okresie od 24 lipca do 6 sierpnia 2014 r. (Strony 7-12 Pozwu, ark. 7-12).

33. Pozwany wnosi o:

34. Oddalenie Pozwu.

35. Pozwany twierdzi, że wniosek o zaniechanie jest z powodu sformułowania

36. chyba, że łączna zapłata za transport nie przewyższa kosztów eksploatacyjnych”

37. Nieprecyzyjny. W szczególności wykładnia i zastosowanie ustawowego znamienia czynu przestępczego “kosztów eksploatacyjnych” jest niejasne, gdyż nie istnieje prawodawstwo dotyczące komponentów kosztów eksploatacyjnych, a co za tym idzie brak jest regulacji dotyczących obliczania konkretnych wysokości kosztów eksploatacyjnych.

38. Ponadto, nie istnieje ogólnoniemiecki zakaz, który wynikałby z rozporządzenia zakazującego w Hamburgu, Berlinie oraz Düsseldorfie.

39. Nie zachodzi również niebezpieczeństwo powtórzenia czynu. Pozwany nie planuje stworzenia oferty platformy pośredniczącej w kolejnych dużych miastach niemieckich, innych niż Hamburg, Düsseldorf, Berlin, Frankfurt i Monachium. Pozwany stosuje się do obowiązujących rozporządzeń zakazujących w Hamburgu, Berlinie i Düsseldorfie. W ten sposób Powód pozostaje chroniony.

40. Urzędowe rozporządzenie z natychmiastowym rygorem wykonania nie może być inaczej traktowane, niż jako cywilny wykonawczy tytuł zaniechania. Według orzecznictwa Trybunału Federalnego nie uwzględnia się w prawomocnym wyroku niebezpieczeństwa powtórzenia czynu, również w stosunku do osób trzecich, będących uczestnikami postępowania.

41. Nie zachodzi niebezpieczeństwo inicjacji czynu w innych miastach, poza pięcioma już wymienionymi. Abstrakcyjna i teoretyczna możliwość inicjacji nie jest wystarczająca. Niebezpieczeństwo złamania prawa musi stanowić poważne zagrożenie.
42. W żadnym innym mieście nie miały miejsca działania przygotowawcze mające na celu oferowanie usług przewozowych poprzez UberPOP.
43. Ponadto, Pozwany oświadcza, że działalność UberPOP jest postrzegana jako dalszy rozwój techniczny znanych i uznanych już centrali wspólnych przejazdów i przyczynia się do realizacji celów związanych z ochroną środowiska, jako że optymalizuje prywatne wykorzystanie pojazdów i skutecznie koordynuje działania uczestników ruchu drogowego.
44. Nie zachodzi również żaden stosunek konkurencji. Ponieważ nie ma mowy o funkcjonalności i porównywalności pomiędzy usługami pośrednictwa, które oferuje Powód a przygotowaniem infrastruktury technicznej przez Pozwanego. W przypadku oferowanego przez użytkowników-kierowców „Ride Sharingu” chodziło o prywatne wspólne przejazdy bez obowiązkowej opłaty. Natomiast Powód pośredniczy w komercyjnych przewozach taksówkami. Opłata za taką usługę przewozową jest zawsze obowiązkowa. Natomiast użytkownicy- kierowcy prowadzą działalność, za którą nie otrzymują wynagrodzenia.
45. Kierowcy oferujący „ Ride Sharing” nie łamią również Ustawy o Przewozie Osób. „Ride Sharing” nie podlega pod wyjątkową postać czynu przestępczego w rozumieniu § 1 ust. 2 pkt. 1 zd. 1 Ustawy o Przewozie Osób. Nie ma, bowiem mowy o wynagrodzeniu. W szczególności nie istnieje zobowiązanie do wniesienia określonej opłaty za usługę.
46. Za przejazd zaaranżowany poprzez UberPOP nie obowiązuje cena ani wynagrodzenie. Proponuje się jedynie dobrowolną opłatę ryczałtową za podróż. Czy, i w jakiej wysokości użytkownik- pasażer ustali opłatę ryczałtową zależy jedynie od jego preferencji. Jeśli użytkownik- pasażer nie zgadza się na zaproponowaną opłatę ryczałtową, może dopasować kwotę do swoich potrzeb lub z niej zrezygnować.
47. Opłata ryczałtowa nie przewyższa również kosztów eksploatacyjnych. Do kosztów eksploatacyjnych należą również koszty związane z przeglądem technicznym, czyszczeniem jak również koszty związane ze stratą na wartości. Ponadto, należy również wziąć pod uwagę aspekty związane z ochroną środowiska. (Strony 22 i 23 Ss z dnia 4 marca 2015 r. ark. 384/385)
48. Pozwany zastrzegł w swoich Postanowieniach Ogólnych możliwość dokonywania zmian warunków użytkowania w każdym czasie. W tychże Postanowieniach stoi również, że do obowiązków użytkowników-pasażerów należy uzyskanie aktualnych informacji na temat usługi pośrednictwa, z której korzysta. Postanowienia Ogólne, o których mowa, stanowią

wyciąg z Załącznika K7. W Załączniku jest również mowa o braku obowiązku uiszczania opłaty ryczałtowej.

49. Wydanie wyroku zakazującego naruszyłoby również wolność zawodową Pozwanego (art. 12 ust 1. Konstytucji. W zakazie ulokowane byłoby ograniczenie wyboru zawodu, czyli najcięższa ingerencja w wolność zawodową. Taka ingerencja mogłaby być uzasadniona jedynie w celu obrony przed dowiedzionym lub też bardzo prawdopodobnym zagrożeniem dla dobra ogólnego. Zakaz ogólnoniemiecki służyłby wyłącznie ochronie transportu taksówkarskiego, który, jednakże, nie stanowi dobra ogólnego.
50. Ponadto, zakaz naruszałby swobodę wykonywania usług i swobodę osiedlania się i wykonywania zawodu w rozumieniu art. 56 i 49 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Ingerencja przewidziana w art. 56 i 49 w żaden sposób nie jest prawnie uzasadniona.
51. Posiłkowo, Pozwany wnosi o odroczenie sporu prawnego z powodu zawisłego postępowania administracyjnego i o przedłożenie Europejskiemu Trybunałowi Sprawiedliwości wniosku o postępowanie w trybie prejudycjalnym na podstawie art. 267 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.
52. W piśmie procesowym z dnia 11 marca 2015. (Ark. 424) Pozwany zaprzecza, jakoby aplikacja Bestell-App oraz ogólny numer centrali Powoda były faktycznie do dyspozycji i korzystania na terenie całych Niemiec.
53. Odnośnie do dalszych oświadczeń Stron, zainteresowanych kieruje się do odpowiedniej wymiany pism procesowych między nimi.

Podstawy decyzji:

54. Pozew zostaje przyjęty.
55. Wniosek z powództwa w rozumieniu §253 ust. 2 pkt. 2 Kodeksu Postępowania Cywilnego jest wystarczająco szczegółowo określony.
56. Według §253 ust.2 pkt.2 Kodeksu Postępowania Cywilnego wniosek z powództwa nie może być do tego stopnia nieprecyzyjnie sformułowany, żeby przedmiot i zakres uprawnienia do podejmowania decyzji sądu nie mogłyby być jasno od siebie oddzielone, a w wyniku tego Pozwany nie byłby w stanie wyczerpująco bronić się, a w końcu decyzja o tym, co jest Pozwanemu zabronione zostałaby pozostawiona Sądowi Wykonawczemu. Z tego powodu wnioski o wydanie zakazu, które tylko i wyłącznie cytują brzmienie ustawy, rozpatrywane są z zasady jako niedopuszczalne i nieprecyzyjne. Jako odstępstwo można jedynie uznać sytuację, gdy ustawowy stan faktyczny zakazu sam w sobie jest odpowiednio jednoznaczny i precyzyjnie sformułowany lub zakres zastosowania normy prawnej jest wyjaśniony

ugruntowaną wykładnią prawa oraz, gdy Powód wystarczająco precyzuje, iż nie wnosi on o zakaz w zakresie brzmienia Ustawy, lecz żąda wydania zakazu wobec konkretnego działania powodującego dane naruszenie. (M.in. Federalny Trybunał Sprawiedliwości i ustawy towarzyszące).

57. Ponadto, wymagania skonkretyzowania przedmiotu sporu we wniosku o wydanie zakazu są uzależnione również od pojedynczego przedmiotu sprawy (Federalny Trybunał Sprawiedliwości).
58. Idąc dalej, przedmiot pozwu może zostać skonkretyzowany w drodze interpretacji na podstawie uzasadnienia.
59. Kończąc, należy wziąć pod uwagę ewentualną ubogą interpretację sformułowania wniosku w celu zagwarantowania skutecznej ochrony prawa.
60. Mając na uwadze powyższe zasady można stwierdzić, że wniosek z powództwa jest wystraszająco precyzyjnie sformułowany.
61. Powód zadał sobie wyjątkowo wiele trudu, aby działalność Pozwanego została opisana abstrakcyjnie, a w ten sposób nie odzwierciedlała brzmienia § 1 ust. 2 pkt. 1 zd. 1 Ustawy o Przewozie Osób. Poza tym, Powód zwrócił uwagę na konkretyzację zakazu i skupił się na konkretnych działaniach na szkodę, zamieszczając również informacje w nawiasie na temat znamion czynu przestępczego – kosztów eksploatacyjnych- i dodał, jak należy je rozumieć w sensie § 1 ust. 2 pkt 1, zd. 1 Ustawy o Przewozie Osób. W przypadku, gdy wniosek mimo to potrzebuje dodatkowej interpretacji/wykładni, możliwe jest sporządzenie uzasadnienia powództwa w celu konkretyzacji. Pozwoli to też zachować interes skutecznej ochrony prawa.
62. Powód jest również świadomy potrzeby ochrony prawa w związku z ogólnoniemieckim zakazem wobec rozporządzeń obowiązujących w Düsseldorfie, Berlinie i Hamburgu. Akty prawne wydane w tych miastach nie są, bowiem prawomocne i mogą w każdej chwili zostać podważone w postępowaniu odwoławczym, nie dając Powodowi możliwości do zareagowania w odpowiednim czasie. Powód musi mieć możliwość do wniesienia Pozwu i uniknięcia przedawnienia. Przedawnienie, bowiem, wynosi tylko sześć miesięcy.
63. Ponadto, pośredniczenie w transporcie jest już wówczas nieuczciwe, gdy taki transport jest wykonywany bez zezwolenia. Inaczej, niż w postępowaniu administracyjnym, w prawie konkurencji nie jest to uzależnione od tego, czy transport taki może być obwarowany zezwoleniami stosownie do § 13 Ustawy o Przewozie Osób. Mało tego, już taki transport bez odpowiedniego zezwolenia jest nieuczciwy. Dlatego też, ewentualne uchylene rozporządzenia o zakazie nie oznacza automatycznie uczciwości takiego transportu.
64. Pozew jest również uzasadniony.

65. Powód posiada czynną legitymację procesową w rozumieniu § 3, pkt 1 Ustawy o nieuczciwej konkurencji do nadania mocy sprawczej roszczeniu o wydanie zakazu, ponieważ Pozwany przekazywał życzenia transportowe pomiędzy pasażerami a kierowcami prywatnych pojazdów za pomocą App i UberPOP. W ten sposób Powód stał się konkurencją wobec Pozwanego.
66. W myśl § 3, pkt 1 Ustawy o nieuczciwej konkurencji Konkurentem jest każdy przedsiębiorca, który za pomocą jednego lub wielu przedmiotów działalności oferuje lub czerpie korzyści z towarów lub usług w ramach konkretnego stosunku konkurencji. O konkretnym stosunku konkurencji mówi się, gdy obie Strony starają się zbyć artykuły lub usługi tego samego rodzaju w kręgu tych samych odbiorców końcowych. Skutkiem tego zaistniały stosunek konkurencji działa na szkodę lub stanowi przeszkodę wobec któregoś z uczestników procesu.
67. W interesie prawnie chronionego dobra indywidualnego nie stawia się wysokich wymagań jak chodzi o zaistnienie stosunku konkurencji.
68. Ocena pod względem uczciwości konkurencji jest dokonywana w ramach konkretnie istniejącej działalności konkurencyjnej. Konkurent, zatem, musi być określony ściśle względem danej działalności. Dlatego też zależy, czy konkretne pośrednictwo poprzez UberPOP wykonywane przez Pozwanego, faktycznie przeszkadzało Powodowi w zbyciu jego usług, bądź też uniemożliwiało ten zbyć. Ma to miejsce, jeśli czynności obu Stron związane z pośrednictwem są sobie tak bliskie, że pod względem sytuacyjnym mogłyby być stosowane wymiennie dla danego odbiorcy. Do tego dochodzi w tym przypadku.
69. Obie Strony świadczą usługi pośrednictwa za opłatą uiszczaną przez pasażerów na rzecz kierowców (opłata członkowska lub licencyjna w przypadku Powoda i opłata zryczałtowana ze strony Pozwanego). Ma to miejsce w przypadku obu Stron za pomocą Aplikacji, a w przypadku Powoda dodatkowo poprzez ogólnoniemiecki numer centrali. Pozostaje bez znaczenia dla wymienności usług, że Powód kieruje pasażerów jedynie do przedsiębiorstw taksówkarskich, a Pozwany jedynie do kierowców dysponujących prywatnymi samochodami. Finalnie obie Strony oferują swoje usługi pasażerom. Sąd pod tym względem uważa za wykluczone, że potencjalni pasażerowie widnieją w rejestrze jedynie Powoda lub Pozwanego, przez co krąg zainteresowanych pasażerów nie zazębia się.
70. Pozwany pośredniczy nie tylko w okazjonalnych wspólnych przewozach, lecz również w przewozach osób prywatnymi pojazdami w ramach transportu dorywczego w rozumieniu § 1 pkt 1 zd. 4 Ustawy o Przewozie Osób.
71. Okazjonalne wspólne przewozy charakteryzują się tym, że kierowca w każdym przypadku określa start i cel oferowanego przejazdu a interesariusz jest współprzewożony. Z kolei

usługa oferowana przez UberPOP polega na tym, że użytkownik aplikacji zgłasza swoje życzenia przewozowe Pozwanemu, który organizuje ten przewóz, lokalizuje użytkownika, aby za opłatą dowieźć go do celu przejazdu. W tym celu oferowane są usługi transportowe prywatnymi samochodami.

72. Nawet, jeśli Pozwany byłby traktowany nie tylko jako pośrednik, lecz również jako przedsiębiorca w myśl § 2 ust. 1 pkt 2 Ustawy o Przewozach Osób, a co za tym idzie nie pośredniczyłby jedynie w przewozie osób lecz wykonywałby przewozy jako przedsiębiorca, zachodziłby niniejszym stosunek konkurencji. Pomędzy przedmiotem działalności wykonywanym na kolejnych płaszczyznach: pośrednictwo w przewozie osób, przewóz osób zachodzi konkretny stosunek konkurencji. Dlatego też w tym miejscu pozostaje nieuregulowane, czy Pozwany jedynie pośredniczy, czy jest również przedsiębiorcą.
73. Niniejszy stosunek konkurencji zachodzi na terenie całych Niemiec, nawet, jeśli Pozwany w przeszłości oferował swoje usługi za pomocą UberPOP jedynie w Dusseldorfie, Hamburgu, Berlinie, Frankfurtie i Monachium. Ponadto, Pozwany jest w każdym razie potencjalnym konkurentem. Nie ma na to wpływu, jak bardzo zaawansowane były działania przygotowawcze prowadzone przez Pozwanego, a mające na celu rozszerzenie działalności. Model tej działalności stanowi, bowiem, jak najszybsze wprowadzenie oferowanych usług poprzez UberPOP na terenie całej Republiki Federalnej Niemiec.
74. Ponieważ Pozwany w piśmie procesowym z dnia 11 marca 2015 r. po raz pierwszy zaprzeczył, jakoby Powód również prowadził aktywną działalność na terenie całych Niemiec, nie dopuszczono spóźnionego sprzeciwu, jako że jego przyjęcie opóźniłoby proces, a Pozwany tego spóźnienia nie usprawiedliwił.
75. Sprzeciw był opóźniony, ponieważ Pozwanemu w decyzji z dnia 17.10.2010 r. został wyznaczony termin wynikający z § 275 ust. 1 pkt 1 Kodeksu Postępowania Cywilnego, a wyjaśnienie Powoda odnośnie do wykonywanej przez niego działalności na terenie całych Niemiec zawarte było już w uzasadnieniu Pozwu, zatem Pozwany mógł wnieść sprzeciw co do wyjaśnień Powoda już w sprzeciwie do Pozwu.
76. Dopuszczenie sprzeciwu opóźniłoby również proces z uwagi na fakt, że świadek Marten Cluver powołany przez Powoda musiałby zostać przesłuchany w odległym terminie, tak że gotowość do rozstrzygnięcia procesowego trwałaby dłużej.
77. Byłoby możliwe przesłuchanie świadka Cluvera w terminie 18.03.2015r., jeśli Pozwany wyraziłby sprzeciw wobec ogólnoniemieckiej działalności Powoda od razu w sprzeciwie do Pozwu. Kolejny termin został wyznaczony dopiero na g. 10: 30. Tym samym dopuszczono by przeprowadzenie postępowania spornego wraz z postępowaniem dowodowym poprzez przesłuchanie świadka.

78. Świadczeniowi Nie mógł zostać już wyznaczony termin w celu zapobieżenia opóźnieniu procesu, jako że pismo procesowe Pozwanego zostało wysłane tak krótko przed tym terminem, że reakcja na sprzeciw zawarty w tym piśmie była niemożliwa. Przewodniczący mógł zapoznać się z pismem dopiero 13.03.2015r.
79. Pośrednictwo za opłatą, prowadzone przez Pozwanego, jest również nieuczciwe w sensie § 4 pkt. 11 Ustawy o nieuczciwej konkurencji oraz 2, ust. 1 pkt. 1 Ustawy o Przewozie Osób, ponieważ przewóz pasażerów stanowi opłacony transport okazjonalny w rozumieniu § 46 Ustawy o Przewozie Osób, a przewoźcy nie dysponują zezwoleniem na przewóz osób.
80. Do przyjęcia wynagrodzenia wystarcza, jeśli przewóz ma na celu korzyści, które pośrednio służą ekonomiczności (rentowności) przewoźcy. (Flielitz/ Gratz Komentarz do Ustawy o Przewozie Osób). Dlatego też wystarczy, aby osoba trzecia obiecała opłatę za przewóz, a przewoźcy będzie brał w tym udział. Taka sytuacja ma miejsce i tutaj.
81. Ponieważ użytkownicy-pasażerowie na podstawie Ogólnych Warunków Pozwanego, będących sednem rejestracji użytkowników-pasażerów, zobowiązują się dokonać opłaty za usługi przewozowe, świadczone przez użytkowników-kierowców. Ponadto na końcu Postanowień Ogólnych znajduje się następująca fraza:
82. Wszelkie płatności nie podlegają zwrotowi.
83. Natomiast pojawia się wskazówka w komunikacie o rachunku po zakończeniu świadczenia usługi przewozowej:
84. Kwota zryczałtowana, która zostanie pobrana z Twojej karty kredytowej w zaproponowanej wysokości 5,00 Euro stanowi dobrowolną opłatę za przyjemną jazdę oraz świadczoną usługę. Jeśli zaproponowana kwota nie odpowiada Tobie, możesz ją dopasować do swoich potrzeb i oczekiwań lub całkowicie od niej odstąpić.
85. Powyższe nie poddaje w wątpliwość, że usługa podlega opłacie.
86. Umowa przewozowa, która zawiera konkretną usługę przewozową jest sfinalizowana w momencie rozpoczęcia przewozu. Do tego momentu dobrowolność poniesienia opłaty za przewóz nie jest objęta przedmiotową umową, pozostaje jedynie wskazanie na części składowe wynagrodzenia. W momencie zawarcia umowy użytkownik-pasażer nie jest jeszcze świadomy możliwości zmniejszenia opłaty poprzez zmianę kwoty na 0,00 Euro. Mało tego, Pozwany jest upoważniony do obciążenia karty kredytowej klienta za wykonaną usługę przewozową.
87. Dodatkowe przyznanie prawa podmiotowego kształtującego do zredukowania wynagrodzenia za przewóz do 0,00 Euro nie zubaża później zasadniczego charakteru wynagrodzenia w ramach umowy przewozowej. Prawo podmiotowe kształtujące nie wpływa

na wynagrodzenie. Zwłaszcza, że większość użytkowników-pasażerów nie dostrzega tej możliwości i w związku z tym z niej nie korzysta.

88. Za przewozem osób za wynagrodzeniem przemawia również to, że Pozwany w momencie rozpoczęcia przewozu informuje użytkownika-pasażera o częściach składowych wynagrodzenia (opłata podstawowa, opłata czasowa, opłata zryczałtowana odległości) bez wskazania na fakt, że jest to usługa dobrowolna. Dlatego też użytkownik-pasażer w momencie rozpoczęcia jazdy, czyli w momencie sfinalizowania umowy przewozowej będzie wychodził z założenia, że opłata za przewóz, składająca się z trzech komponentów zostanie ściągnięta z jego karty kredytowej w zakończenia jazdy, jak to ustalono przy rejestracji. Każda inna interpretacja jest oderwana od rzeczywistości.
89. Ponadto, użytkownik-kierowca w momencie rejestracji zobowiązuje się względem Pozwanego do uiszczenia opłaty przewozowej bez żadnych zastrzeżeń. Narusza to tym samym przyznane prawo podmiotowe, umowę przewozową zawartą pomiędzy kierowcą a pasażerem, powodując jednocześnie, że zobowiązanie do uiszczenia opłaty przewozowej przez użytkownika-pasażera względem Pozwanego pozostaje w mocy.
90. Ponadto możliwość zmniejszenia później opłaty za przewóz wiąże się z niedozwolonym obchodzeniem Ustawy o Przewozie Osób, a mianowicie możliwością powołania się na zwolnienie czynu przestępczego poprzez nieodpłatność w sensie §1 ust. 2 pkt 1 zd. 1 Ustawy o Przewozie Osób.
91. Ponadto, wskazówka, że zapłacona kwota zostanie ponownie zwrócona, zaprzecza Postanowieniom Ogólnym Pozwanego, w których stoi, że:
92. Wszelkie płatności nie podlegają zwrotowi.
93. Również to jest dowodem na zamiar obejścia przepisów przez Pozwanego.
94. Ponieważ Pozwany zatrzymuje jedynie 24,2% (20% ryczałtu za pośrednictwo i 4,2% podatków), a resztę- 75,8% przekazuje użytkownikom-kierowcom, zachodzi korzyść na rzecz użytkowników-kierowców, a co za tym idzie opłata za przewóz.
95. Łączne opłaty, które wnieśli testujący przewozy użytkownicy-pasażerowie, kilkakrotnie przewyższyły koszty eksploatacyjne przewozów testowych (§1 ust. 2, pkt 1, zd. 1 Ustawy o Przewozie Osób).
96. Do kosztów eksploatacyjnych przewozu należą również koszty paliwa, olejów, zużycia opon, czyszczenia tapicerki, koszty związane z konserwacją, (przy czym konserwacja wynikająca z przejazdu wcześniej czasowo podlegała opłacie przez UberPOP), ale nie koszty związane z ubezpieczeniem, podatkami, naprawami i amortyzacją.
97. Poczynając od jazdy testowej, która miała miejsce 24.07.2014 r. łączna opłata za trasę o długości 2,52 km. Wyniosła 5,00 Euro. Porównano z tą opłatą zużycie paliwa na tym

dystansie. Według § 287 Kodeksu postępowania cywilnego Sąd szacuje koszt na max. 0,65 Euro (16 litrów/100 kilometrów przy cenie benzyny 1,70 Euro za litr). Nawet, jeśli by do tego dodano 7 centów za smary i oleje, koszty czyszczenia, zużycie opon oraz towarzyszące koszty konserwacji i jeśli by odjęto od tego zryczałtowaną opłatę za pośrednictwo oraz podatki, łączna suma opiewa 3,79 Euro a koszty eksploatacyjne 0,72 Euro. Opłata za przejazd ponad czterokrotnie przewyższa koszty eksploatacyjne. Nawet przy hojnym podejściu z uwzględnieniem ochrony środowiska, musi być tu mowa o opłacie za przewóz.

98. Ponadto, Sąd wychodzi z założenia, że Pozwany był nie tylko pośrednikiem i inicjatorem jazd testowych, transportu okazjonalnego, lecz także przedsiębiorcą w sensie § 1 ust. 2, zd. 2 Ustawy o Przewozie Osób, a co za tym idzie- Sprawcą.

99. Wynika to z modelu działalności gospodarczej Pozwanego, który polega na wykonywaniu transportu okazjonalnego na terytorium Republiki Federalnej Niemiec za przy pomocy aplikacji technicznej UberPop oraz związanych przez nią kierowców.

100. W ten sposób Pozwany sam zawiera umowy przewozowe z użytkownikami-pasażerami jako wykonawca usług przewozowych. Pozwany ustala przed rozpoczęciem przewozu cenę przejazdu, komponenty wynagrodzenia. Przy rejestracji użytkownicy-pasażerowie zobowiązują się do uiszczenia opłaty na rzecz Pozwanego, a nie na rzecz Kierowcy. Pozwany wystawia pasażerom rachunek, ściąga opłatę i odprowadza ją po odliczeniu ryczałtu za pośrednictwo i podatków na rzecz Kierowcy.

101. Pozwany reklamuje swój model działalności gospodarczej, werbuje kierowców przez Internet oraz pozostaje w stosunku biznesowym z R...O...B.V, przez którą kierowcy muszą dokonywać rejestracji. Pozwany zarządza kierowcami poprzez ich Smartphony.

102. Wprawdzie Pozwany nie jest posiadaczem pojazdów i nie płaci również opłat socjalnych i podatków na rzecz kierowców. Niemniej jednak zarządza i odpowiada za przewóz użytkowników aplikacji, poczynwszy od reklamy, poprzez zaangażowanie kierowców, aż po opłatę za jazdę i wynagrodzenie kierowców.

103. Zagrożenie powtórzenia procederu z uwagi na szkodliwą działalność, jazdy testowe na terytorium całych Niemiec- jako, że obie Strony w momencie wykonywania szkodliwych działań były aktywne na terenie całego kraju- nie może zostać wyeliminowane poprzez wprowadzenie zakazu w miastach Dusseldorfie, Berlinie i Hamburgu, nawet również w tych miastach. Zagrożenie nie zostało wyeliminowane poprzez zmianę stanu prawnego jak i zmianę faktycznych okoliczności. Dlatego też zachodzi tutaj potrzeba usankcjonowania karnego wobec oświadczenia o zakazie

104. Zmiana stanu faktycznego lub prawnego jest w drodze wyjątku wystarczająca, jeśli zachodzi sytuacja, kiedy osoba zaniechająca powołuje się na ustanie niebezpieczeństwa

powtórzenia i zapewnia, że z uwagi na zmienione warunki faktyczne lub prawne, nie popełni więcej szkodliwych czynności. W przedmiotowej sprawie ostatniego nie stwierdzono.

105. Ponieważ Pozwany podał do wiadomości, że będzie kontynuował swój model działalności, działał niezgodnie z postanowieniem zakazującym wydanym w trzech miastach. Samo oświadczenie o zamiarze stosowania się do postanowień obowiązujących w Berlinie, Hamburgu i Dusseldorfie do póki nie zostaną one uchylone, nie wystarczy dla ustania niebezpieczeństwa powtórzenia. Ponadto, Pozwany kontynuuje reklamowanie swojego modelu działalności na terenie całych Niemiec. (Zał. K27, ark. 312 akt).
106. Postanowienie zakazujące, które jest natychmiast wykonalne, ale nie prawomocne, nie jest równoznaczne z prawomocnym tytułem zaniechania, który erga omnes wobec wszystkich uczestników eliminuje zagrożenie powtórzenia czynu.
107. Ponadto, przypadki łamania zasad konkurencji, do których dochodziło we Frankfurcie odnoszą się do zagrożenia powtórzenia na terenie całych Niemiec. Pozwany miał, bowiem zamiar na przestrzeni lipca/sierpnia 2014 r. rozszerzyć swoją działalność na terytorium całego kraju. Wpływa to na założenie istnienia ogólnokrajowego stosunku konkurencji, jak i na założenie wystąpienia ogólnokrajowego zagrożenia powtórzenia czynu. Pozwany nie zaniechał, bowiem swoich zamiarów rozszerzenia działalności na terenie całych Niemiec.
108. Zakaz wykonywania przewozów okazjonalnych bez zezwolenia nie stanowi naruszenia wolności wyboru zawodu. (Art. 12, ust. 1 Konstytucji)
109. Wprawdzie zachodzi ingerencja w wolność wyboru zawodu, jest ona jednak uzasadniona, jeśli działalności Pozwanego nie podlega zezwoleniom w rozumieniu §13 ust. 1 Ustawy o Przewozie Osób. Na tej podstawie stwierdza się ingerencję w wolność wyboru zawodu. Taka ingerencja może być uzasadniona w myśl interesów i dobra ogółu. Na podstawie incydentów można stwierdzić, że Pozwany jest przedsiębiorcą w niedozwolonym transporcie okazjonalnym, a nie tylko pośrednikiem.
110. Działalności prowadzona przez Pozwanego, która nie podlega zezwoleniom nie podlega kwestionowaniu pod względem zgodności z Konstytucją, ponieważ, jak dowiedziono, przedsiębiorca- w tym przypadku Pozwany- używa w celach gospodarczych nieubezpieczonych pojazdów i nie przewiduje uiszczenia podatków obrotowych w Niemczech ani opłaty kosztów socjalnych wobec kierowców. Ogół nie może funkcjonować bez uiszczania opłat skarbowych i socjalnych. Istnieje obowiązek odprowadzania obu opłat z zachowaniem ograniczeń wolności wyboru zawodu.
111. W przeważającym interesie ogółu jest, aby przewozy okazjonalne i pojazdy podlegały ubezpieczeniu. Wnioskuje się to z Ustawy o Obowiązkowym Ubezpieczeniu. W innym

wypadku koszty związane ze szkodami obciążałyby system ubezpieczeń społecznych, do którego nie wnosi opłat Pozwany.

112. Ponadto, ubezpieczenie ogólne dla samochodów prywatnych nie obowiązuje w razie wypadku w ramach transportu okazjonalnego i przewozu osób, ponieważ ubezpieczony pojazd jest wykorzystywany w innym celu niż określono w ubezpieczeniu. Ubezpieczenie powinno być rozszerzone o transport okazjonalny i przewóz osób. W innym przypadku, pojazd nie jest objęty ubezpieczeniem.

113. Pozwany nie może tłumaczyć się faktem, że R...O... B.V proponuje dodatkowe ubezpieczenie. Pozwany, jako wykonawca działalności gospodarczej musi zadbać o zawarcie umowy ubezpieczenia, które obejmuje szkody, w szczególności osobowe, do których może dojść w razie wypadku.

114. Obowiązek posiadania zezwolenia powinien zagwarantować pasażerom wysoki standard bezpieczeństwa. Pojazdy, które służą przewozowi osób, muszą być poddawane częstszym przeglądom technicznym. Ponadto, w razie wypadku istnieje obowiązek ubezpieczenia na korzyść pasażera. Kierowcy podlegają badaniom w celu uzyskania kwalifikacji do wykonywania zawodu. Również tych wymogów Pozwany nie respektuje przy wykonywaniu swojej działalności.

115. Nie zachodzi naruszenie art. 56 Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Według art. 58, ust. 1 TFUE w świadczeniu usług transportowych w dziedzinie transportu obowiązują postanowienia o transporcie w myśl art. 90-100 TFUE. Nie stwierdza się naruszenia tych przepisów.

116. Tak samo, nie zachodzi naruszenie art. 49 TFUE mówiącego o swobodzie osiedlania się i wykonywania zawodu, gdyż ingerencja w tę zasadę jest uzasadniona.

117. Państwa członkowskie mają obowiązek wymagać swobody osiedlania się i wykonywania zawodu. Obejmuje to również wyeliminowanie przeszkód, które wynikają z różnic zachodzących pomiędzy Państwami w przepisach dotyczących dopuszczenia do wykonywania zawodu oraz wykonywania zawodu. (zakaz ograniczania).

118. Ograniczenie może mieć miejsce tylko w przypadku przyczyn wynikających z dobra ogółu. Przepisy krajowe, które chronią egzekucję wolności określonych poprzez TFUE, muszą spełniać następujące wymogi w celu bycia uzasadnionymi:

119. Stosowanie &2 Ustawy o Przewozie Osób nie następuje w sposób dyskryminujący, ponieważ regulacja dotyczy wszystkich uczestników rynku w takim samym stopniu i nie jest celowo skierowana do konkurentów z innych krajów członkowskich.

120. Ograniczenie swobody osiedlania się i wykonywania zawodu poprzez &2 Ustawy o Przewozie Osób może być uzasadnione z przyczyn wynikających z dobra ogólnego.

121. Funkcjonalność systemu ubezpieczeń społecznych i zgodne z prawem wpływy podatkowe są ważne dla dobra ogółu. Jednocześnie zwraca się uwagę na incydenty związane z ingerencją w wolność wyboru zawodu.
122. Ochrona i bezpieczeństwo pasażerów stanowią jednakże podstawę do powyższego. W szczególności używanie nieubezpieczonych pojazdów uzasadnia stosowanie &2 Ustawy o Przewozie Osób.
123. Obowiązek uzyskania zezwolenia jest wymagany i konieczny, aby działać w zgodzie z interesami ogółu.
124. Ponadto, postępowanie będzie takie samo w przypadku ingerencji w wolność świadczenia usług.
125. Oddalenie pozwu w myśl &148 Kodeksu Postępowania Cywilnego nie może mieć miejsca, ponieważ wobec zachodzących incydentów Pozew jest uzasadniony.
126. Sąd, mając na uwadze zaistniałe incydenty uważa za zbędne uzyskanie postępowania w trybie prejudycjalnym, o co wnioskował Pozwany pismem z dnia 4.03.2015 r.
127. Koszty postępowania reguluje &91 Kodeksu Postępowania Cywilnego.
128. Postanowienie o natychmiastowej wykonalności wynika z &709 Kodeksu Postępowania Cywilnego.