

SĄD W MEDIOLANIE

Wydział gospodarczy

Sekcja A

Sąd, podejmując działania w osobie wyznaczonego sędziego Claudio Marangoni
wydał następujące

postanowienie

w postępowaniu zabezpieczającym pod numerem 16612/2015 wszczętym przez:

TAXIBLU S.C. – Taxiblu Consorzio Radiotaxi satellitare Società Cooperativa;

SOC. COOP. PRONTO TAXI S.C. A R.L.;

COOP RADIO TAXI TORINO S.C.;

COOP RADIOTAXI GENOVA S.C.;

ITALTAXI SERVICE s.r.l.;

Emilio Luigi BOCCALINI;

Claudio SEVERGNINI;

Adriano BIGLIO;

Alberto AIMONE CAT;

Davide AVANZI;

Valter CENTANARO;

**ASS. SINDACALE SATAM/CNA – SINDACATO ARTIGIANO TAXISTI DI MILANO E
PROVINCIA;**

ASS. UNICA MILANO E LOMBARDIA;

T.A.M. – TASSISTI ARTIGIANI MILANESI;

UNIONE ARTIGIANI DELLA PROVINCIA DI MILANO;

FEDERAZIONE NAZIONALE UGL TAXI;

ASSOCIAZIONE TUTELA LEGALE TAXI;

w dalszej części dokumentu określane jako spółki skarżące/strona powodowa

przeciwko:

UBER INTERNATIONALE BV;

UBER INTERNATIONAL HOLDING BV;

UBER BV;

RASIER OPERATIONS BV;

UBER ITALY s.r.l;

Roberto NOÈ;

strona pozwana

Składając odwołanie dnia 20 marca 2015 r., zgodnie z treścią art. 700 k.p.c., spółki świadczące usługi radio taxi w Mediolanie, Turynie i Genui (TAXIBLU s.c. – Taxiblu Consorzio Radiotaxi Satellitare soc. coop., SOCIETÀ COOPERATIVA PRONTO TAXI s.c. a r.l., COOPERATIVA RADIO TAXI TORINO s.c., COOPERATIVA RADIO TAXI GENOVA s.c., ITALTAXI SERVICE s.r.l.), niektórzy operatorzy świadczący usługi taxi w w/w miastach (Emilio Luigi BOCCALINI, Claudio SEVERGNINI, Adriano BIGLIO, Alberto AIMONE CAT, Davide AVANZI, Valter CENTANARO) niektóre organizacje związkowe i stowarzyszenia szczebla lokalnego zrzeszające taksówkarzy (ASSOCIAZIONE SINDACALE S.A.T.M./C.N.A. – Sindacato Artigiano Taxisti Di Milano e provincia, ASSOCIAZIONE UNICA MILANO E LOMBARDIA, T.A.M. – Tassisti Artigiani Milanesi, UNIONE ARTIGIANI DELLA PROVINCIA DI MILANO; FEDERAZIONE NAZIONALE UGL TAXI; ASSOCIAZIONE TUTELA LEGALE TAXI) złożyli do sądu wnioski w drodze postępowania zabezpieczającego o wydanie zakazu UBER INTERNATIONAL B.V., UBER INTERNATIONAL HOLDING BV; UBER BV; RAISER OPERATIONS BV; UBER ITALY s.r.l oraz osobie fizycznej, panu Roberto NOÈ wykorzystywania usługi UBER POP, oraz zablokowanie i/lub wyłączenie witryny internetowej i aplikacji, oraz składanie kolejnych wniosków mających na celu wydanie zakazu prowadzenia określonej działalności i jego skuteczne wprowadzenie w życie.

Strona skarżąca o wszczęcie postępowania poinformowała, że pozwane spółki opracowały UBER POP, aplikację on-line łatwo dostępną dla użytkownika, którą może on pobrać z sieci i zainstalować na smartfonie, oraz za pomocą której można proponować usługę całkowicie porównywalną z usługą radio taxi.

W szczególności, jeśli ktoś jest zainteresowany, aby przemieścić się z jednego miejsca w danym mieście do innego miejsca – zakładając, że usługa UBER POP jest dostępna w Mediolanie, Turynie, Genui i Padwie – zamiast wzywać taksówkę tradycyjną – *poprawnie* centrala radio taxi – mógłby za pomocą aplikacji udostępnionej przez stronę pozwaną skorzystać z usług kierowcy Uber, który za pomocą aplikacji byłby wzywany, aby świadczyć usługę przewozową. Biorąc pod uwagę fakt, że kierowca Uber ma za zadanie dojechać do użytkownika w określonym punkcie miasta, aby zawieźć go do innego punktu, który został wybrany wyłącznie przez pasażera za pomocą aplikacji, to wówczas usługa o której tutaj mowa okazałaby się identyczna w porównaniu do publicznej usługi realizowanej przez taksówki.

Strona pozwana, za pomocą aplikacji, zajmowałaby się rekrutacją kierowców w celu powierzenia im świadczenia usług transportowych, zarządzałyby fazą kontaktowania ze sobą osób zainteresowanych przemieszczaniem się na terenie miasta z kierowcami, i w rezultacie otrzymywałaby ona

wynagrodzenie za świadczenie usługi transportowej, którego jedynie niewielką część otrzymałby kierowca. Przedstawione wyżej kwestie definiują rolę, jaką odgrywa strona pozwana w wykorzystaniu metody Uber, zważywszy że poszczególni kierowcy, gdyby nie było aplikacji UBER POP nie byłiby w stanie świadczyć usług transportowych, w przeciwieństwie do taksówkarzy, dla których radio taxi stałoby się sposobem nabycia usługi.

Pozwane spółki opracowałyby zatem i zorganizowały system radio taxi, dzięki któremu pozyskani kierowcy oferowaliby usługę przewozów taksówkowych mającą znamiona nadużycia, w tym naruszenie przez tych ostatnich wszelkich przepisów dotyczących reklamy obowiązujących w tej branży, zarówno te określające subiektywne właściwości, które powinni posiadać operatorzy działający w sektorze transportu publicznego realizujący połączenia nieregularne, jak również i te, które odnosiłyby się do sposobu realizacji samej usługi.

Zgodnie z oświadczeniem podmiotów skarżących, w oparciu o naruszenie przepisów dotyczących reklamy, lub zastosowane środki – aplikacja UBER POP – niezgodne z przepisami poprawności zawodowej, działania podejmowane przez stronę pozwaną zostałyby uznane za przejaw nieuczciwej konkurencji, zgodnie z treścią art. 2598 ustęp 3 k.p.c., o ile naruszenie przepisów dotyczących reklamy pozwoliłoby pozwanym spółkom na uzyskanie przewagi konkurencyjnej polegającej na tym, że kierowcy świadczący tego rodzaju usługę nie ponosiliby określonych kosztów – nieuniknionych w trakcie regularnego świadczenia usług przewozów taksówkowych – i w konsekwencji oferowaliby, na rynku na którym prowadzą działalność spółki skarżące, taką samą usługę, jednakże w cenie znacznie niższej niż cena określona przez operatorów świadczących usługi w sektorze publicznym.

Zważywszy, że pozwane spółki korzystając z aplikacji świadczyłyby w sposób bezpośredni usługę transportową dla zysku, to ich zachowanie - również wtedy, gdy tylko pojedynczy kierowcy w istotny sposób naruszają przepisy dotyczące reklamy obowiązujące w branży – należy uznać za bardziej poważne naruszenie niż w przypadku innych kierowców, i w konsekwencji pozwane spółki stają się podmiotami odpowiedzialnymi za podejmowanie działań mających znamiona nieuczciwej konkurencji względem spółek skarżących.

Uwzględniając kryterium periculum in mora, zdaniem spółek skarżących działalność, o której mowa powoduje straty dochodów operatorów taxi z uwagi na fakt, że aplikacja UBER POP może wprowadzać w błąd klientów, którzy są zachęceni, by wybrać usługę oferowaną przez spółki pozwane z uwagi na jej zalety ekonomiczne i mogą wyrządzić szkody dotyczące wizerunku operatorów w tej branży.

Ponadto, biorąc pod uwagę okoliczności złożenia odwołania, miasto Mediolan przygotowuje się do goszczenia targów Expo 2015, wydarzenia, które z uwagi na dużą ilość oczekiwanych turystów stwarza okazję do uzyskania bardzo wysokich przychodów, które z braku wystąpienia szkodliwych praktyk zostałyby podzielone między podmioty konkurencyjne świadczące usługi transportowe w sposób będący nadużyciem; spór między taksówkarzami posiadającymi licencję taksówkarską a kierowcami należącymi do systemu UBER POP – który nawiasem mówiąc jest gotowy, aby można go było wprowadzić w innych miastach we Włoszech – może ponadto się rozszerzać, nie tylko pod względem konkurencyjności, ale także pod względem społecznym i porządku publicznego, zarówno z uwagi na napięcia spowodowane działaniami uderzającymi w taksówkarzy jako grupę zawodową, jak i z uwagi na zagrożenie dla społeczeństwa związane z możliwością kontaktu z nieuczciwymi kierowcami.

2. Wszystkie spółki pozwane stały się przed sądem podejmując razem czynności prawne i złożyły wniosek o odrzucenie odwołania tytułem żądania ewentualnego, w przypadku uwzględnienia wniosku

dotyczącego szkodliwych praktyk, aby wycofać zakaz wykorzystywania aplikacji UBER POP wyłącznie do usług świadczonych w związku z zamówieniami wysyłanymi z Włoch, oraz by zasądzić zgodnie z art. 669 k.p.c. od spółek skarżących wpłatę zabezpieczenia w kwocie 500 000 EUR.

Nie stawił się natomiast pozwany Roberto NOÈ.

Na wstępie, pozwane spółki zgłosiły wyjątek dotyczący braku ważnego zezwolenia na prowadzenie działalności przez spółkę skarżącą ITAL TAXI SERVICE s.r.l., o ile nie można mówić o spółdzielni zrzeszającej taksówkarzy ani o żadnym podmiocie ich reprezentującym, ale o podmiocie świadczącym usługi księgowe i administracyjne na rzecz spółek świadczących usługi taksówkarskie.

Również na wstępie, powołano się na brak zdolności procesowej pozwanych spółek UBER ITALY s.r.l., UBER INTERNATIONAL B.V., UBER INTERNATIONAL HOLDING BV; o ile z oświadczenia spółek skarżących wynikałoby, że spółkami świadczącymi usługę, o której mowa we wniosku dotyczącym szkodliwych praktyk są wyłącznie UBER B.V. i RASIER OPERATIONS B.V. De facto UBER ITALY s.r.l. prowadzi wyłącznie działalność doradczą na rzecz pozostałych spółek grupy, zaś jeśli chodzi o UBER INTERNATIONAL B.V. i UBER INTERNATIONAL HOLDING BV to nie da się określić działań niezgodnych z prawem, które można by przypisać właśnie tym spółkom.

Co do istoty sprawy, pozwane spółki uznały, że UBER POP można zaliczyć do transportowych usług taksówkowych, o ile chodzi o aplikację informatyczną pozwalającą na wykorzystanie form transportu dzielonego, realizowanych bezpośrednio przez użytkowników. W kontekście społecznym, tego rodzaju system stanowiłby rzeczywiście wyraz nowej koncepcji wykorzystania pojazdu w sposób dzielony w celu obniżenia kosztów eksploatacji pojazdu wykorzystywanego do celów prywatnych oraz obniżenia poziomu zanieczyszczenia środowiska. Dzięki systemowi opracowanemu przez pozwane spółki nastąpi utworzenie społeczności, do której będą należeć wyłącznie osoby, które zainstalują na swych smartfonach aplikację UBER POP: wprowadzenie tej właściwości zapewni prywatny charakter środka transportu, jako że w celu skorzystania z usługi, zarówno jako kierowca jak i jako pasażer należy spełnić warunek przynależności do grupy Uber. Opracowanie platformy technologicznej będzie miało na celu wyłącznie zwiększenie wydajności form transportu prywatnego, rozszerzając grono użytkowników.

Oznaczałoby to wykluczenie nielegalnego charakteru takiej formy transportu. W szczególności, kierowcy UBER POP dobrowolnie współdzieliliby podróż z użytkownikami, mając możliwość odrzucenia zapytania, podczas gdy taksówkarze świadczyliby usługi o charakterze publicznym i bez możliwości odrzucenia realizacji usługi. Należy podkreślić, że kierowcy UBER POP oraz osoby korzystające z tego rodzaju usługi utworzyłyby zamkniętą grupę, której członkowie mogliby podejmować działania wyłącznie za pośrednictwem wspomnianej aplikacji, podczas gdy taksówkarze oferowaliby swe usługi bezpośrednio „na ulicy”, co oznacza oczekiwanie w miejscu publicznym i z czego wynika, że pojazd jest wykorzystywany do celów publicznych, o ile pozostaje on do dyspozycji pasażerów bez konieczności wprowadzenia jakichkolwiek postanowień umownych. I wreszcie, kierowcy UBER POP uzyskują zwrot kosztów podróży oraz kosztów eksploatacji pojazdu, którego wysokość zostanie określona zawsze za pośrednictwem platformy, podczas gdy taksówkarze będą wynagradzani na podstawie ekwiwalentu w formie ustalonych taryf.

A zatem zależność jaka tworzy się między pasażerami a kierowcami dzięki użyciu aplikacji UBER POP w kontekście prawnym należy określić jako nietypowy kontrakt, wyrażenie zasady autonomii negocjacyjnej, o której mowa w art. 1322 k.p.c. i, w konsekwencji, jeśli nie mamy do czynienia z usługą transportu publicznego to nie ma miejsca żadne naruszenie przepisów dotyczących reklamy.

Niezależnie od sytuacji, zgodnie ze stanowiskiem spółek pozwanych, naruszenie przepisów dotyczących reklamy ze strony kierowców UBER POP nie stanowi wszakże samo w sobie wystarczającego powodu, by uznać to za działanie wyczerpujące znamiona nieuczciwej konkurencji.

Naruszenie przepisów nakładających na przedsiębiorcę proste obowiązki – wśród których, właśnie, przepisy podporządkowujące prowadzenie określonych form działalności uzyskaniu licencji – nie oznacza, że osoba dopuszczająca się wspomnianego naruszenia przepisów znajdzie się w położeniu przewagi konkurencyjnej, chyba że towarzyszy mu także naruszenie przepisów prowadzące do zwiększenia kosztów. W takiej sytuacji nie ma bezpośredniej korelacji między kosztami poniesionymi przez taksówkarzy podczas odsprzedaży licencji, ze względu na fakt, że odnosiłyby się one do rynku wtórnego podmiotów prywatnych i ekwiwalentu za usługę transportową; ponadto wprowadzenie stawek określonych administracyjnie oznaczałoby wprowadzenie kwot maksymalnych, które nie odpowiadałyby stałym wartościom, co oznacza, że pojawiłaby się możliwość zastosowania rabatów lub niższych cen, co stanowi opcję do rozpatrzenia także z punktu widzenia regulaminu taryfowego usług taksówkarskich.

Ponadto, w rzeczywistości nie dojdzie do żadnej utraty klientów, jako że UBER POP jest przeznaczona dla zamkniętej i określonej grupy użytkowników, która powstała na platformie.

I wreszcie, zgodnie z zasadą *fumus boni iuris*, pozwane spółki proponują interpretację art. 2598 k.p.c. zorientowaną na konstytucyjną zasadę wolności działalności gospodarczej ex art. 41 Konstytucji, która uwzględnia to w jaki sposób usługa UBER POP stara się spełnić oczekiwania zbiorowości, co można ocenić również dzięki odpowiedniej interpretacji zasad antitrust, przeciwnych tworzeniu monopoli i wspierających konkurencję. Zamiar spółek skarżących, aby wstrzymać usługę UBER POP stałby w sprzeczności z podstawowymi zasadami określonymi w Traktacie dotyczącym funkcjonowania Unii Europejskiej (TFUE) dotyczącym swobody prowadzenia działalności, swobody świadczenia usług, i konkurencji, które to zasady tworząc ograniczenia w zakresie zasad wewnętrznych doprowadziłyby do ewolucyjnego odtworzenia systemu przepisów na szczeblu krajowym, i w sposób znaczący w odniesieniu do ustawy nr 21/1992 i art. 86 k.s.h.

Jeśli chodzi o kryterium *periculum in mora* to ostatecznie uznano, że będzie to próba zgodności zachowań poddanych cenzurze, co może prowadzić do wystąpienia poważnych szkód oraz założenie dotyczące pilności, uwzględniając fakt, że czynności zabezpieczające zostały podjęte po upływie jednego roku od momentu wdrożenia UBER POP.

W rzeczywistości nie da się w żaden sposób sprawdzić jakie mogą być skutki utraty klientów oraz negatywny wpływ na wizerunek spółek skarżących będący wynikiem działalności prowadzonej przez spółki pozwane; ani też nie ma możliwości określenia związku przyczynowego między usługą UBER POP a sytuacją taksówkarzy, których udział w rynku zmniejsza się, sytuacją, która w żadnym wypadku nie oznacza obecności zbliżających się i nieodwracalnych szkód, które z kolei powinny wystąpić w celu przyjęcia środka prawnego o charakterze zabezpieczającym.

3. Wydaje się koniecznym wprowadzenie do analizy konkretnego przypadku poddawanego analizie syntetycznego odniesienia do specyfiki danej branży, w której obowiązujące przepisy na zasadach ogólnych przedstawiono w ustawie 21/92 i która należy do sektora publicznych nieregularnych usług przewozowych charakteryzujących się swą komplementarnością w stosunku do pozostałych usług o charakterze regularnym, o ile są realizowane, na życzenie pasażera, w sposób nieciągły lub okresowy, na odcinkach oraz wg rozkładów o charakterze tymczasowym.

W szczególności usługa taxi odnosi się do jednolitej grupy użytkowników, zakłada oczekiwanie w miejscu publicznym, przewiduje taryfy i rotacyjny system świadczenia usług określone wcześniej na zasadzie przepisów administracyjnych oraz obowiązek świadczenia usługi na korzyść pasażera (art. 2 ustawa 21/92).

Mowa jest o podmiotach prowadzących działalność jako przedsiębiorcy w sektorze prywatnym świadczący usługi o charakterze publicznym, w oparciu o licencję i wydanie takiego zezwolenia przez kompetentne władze zakłada podjęcie zapobiegawczych środków ostrożności w postaci zdefiniowania określonej roli wnioskodawcy jako kierowcy pojazdu przeznaczonego do świadczenia nieregularnych usług transportowych o charakterze publicznym. Określenie tego rodzaju roli zależy od tego czy kierowca posiada odpowiedni certyfikat potwierdzający jego kompetencje zawodowe wystawiony przez lokalny Wydział Ruchu Drogowego po przeprowadzeniu egzaminu.

Należy również wspomnieć, że w treści art. 82 k.s.h. rozróżniono różne typy pojazdów na podstawie ich wykorzystania i wyróżnia się tu wykorzystanie pojazdu do celów prywatnych, w przeciwieństwie do jego wykorzystania na rzecz osób trzecich, mając na myśli, pojazd używany, za wynagrodzeniem, w interesie osób nie będących posiadaczami dowodu rejestracyjnego.

Wykorzystanie pojazdu na rzecz osób trzecich obejmuje oczekiwanie na ulicy (taksówki), co dotyczy przewozu osób, zaś ogólnie rzecz ujmując wykorzystanie pojazdu do innego celu niż ten określony w dowodzie rejestracyjnym jest zabronione i podlega, jeśli wystąpi, sankcji administracyjnej (art. 82, ustęp 8 k.s.h.).

W szczególności art. 86 k.s.h. określa przypadek, gdy pojazd ma oczekiwać na ulicy (taksówka) lecz kierowca nie posiada licencji, o której mowa w art. 8 ust. 21/92, gdzie w takim przypadku przewidziano zastosowanie określonej sankcji administracyjnej.

Tak szybkie zdefiniowanie przypadku – gdzie należy dodać poszczególne przepisy na szczeblu lokalnym określające wymagania i warunki niezbędne dla uzyskania licencji, ich ilość, sposoby realizacji usługi oraz kryteria określania taryf – pozwala na wyraźne stwierdzenie braku możliwości, że usługa podobna do usługi taksówkarskiej mogłaby być świadczona przez podmiot nie posiadający licencji.

Tego rodzaju forma kontroli dostępu do rynku jak również koncepcja porządku administracyjnego związanego głównie z regulacją działalności (obowiązkowy system rotacyjny) i określeniem wysokości opłat nie zawiera w sobie elementów, które świadczyłyby o występowaniu sprzeczności z zasadami wolnej konkurencji, także na szczeblu wspólnotowym.

Należy zwrócić uwagę, że w art. 41 Konstytucji przewidziano iż swobodna prywatna działalność gospodarcza może być przedmiotem regulacji, podczas gdy w kontekście wspólnotowym zgodnie z treścią art. 58 TFUE, w dziedzinie transportu swobodne świadczenie usług jest regulowane nie przez treść art. 56 TFUE, ale w oparciu o treść VI rozdziału trzeciej części Traktatu FUE dotyczącego wspólnej polityki transportowej (patrz Trybunał Sprawiedliwości UE, orzeczenie z 22 grudnia 2010 r., Yellow Cab Verkehrsbetrieb, sprawa nr C-338/09). Jednakże działalność przewozów taksówkarskich i najmu wraz z kierowcą nie wchodzi w zakres przyjętych przepisów, na podstawie art. 91, paragraf 1, TFUE, dla celów związanych z liberalizacją usług transportowych.

W art. 3, ustęp 11 bis, ustawy 148/11 (ustawa o przekształceniu dekretu z mocą ustawy nr 138 z dnia 13 sierpnia 2011 r.) wyraźnie przewidziano, że nieregularne usługi przewozów taksówkarskich i najmu wraz z kierowcą, realizowane wyłącznie przy użyciu pojazdów kategorii M1 (pojazdy

przeznaczone do przewozu osób, posiadające maksymalnie osiem miejsc dla pasażerów, oprócz miejsca kierowcy) zostają wykluczone z uchylecia ograniczeń w zakresie dostępu i realizacji działalności gospodarczej, które określono w systemie przepisów zgodnym z dyrektywą 2006/123/CE.

Ponadto w treści art. 6 dekretu z mocą ustawy 59/10 (gdzie nastąpiło przekształcenie w system przepisów wewnętrznych dyrektywy 123/2006 w zakresie swobodnej wymiany usług) skierowanego w sposób szczególny na „usługi transportowe” wykluczono, że rozwiązania zawarte w treści wspomnianego dekretu znajdują zastosowanie, między innymi, również w przypadku miejskich usług przewozów taksówkarskich.

Żadne naruszenie parametrów wspólnotowych nie może być rozpatrywane jako naruszenie dyrektywy wspólnotowej nr 123/2006, ani też spółki pozwane nie dopuściły się takiego rodzaju naruszenia.

W opinii Wysokiego Sądu interes publiczny należy uznać za podstawę działań regulacyjnych o charakterze publicznym, gdzie uznaje się, że celem nieregularnie świadczonej usługi o charakterze publicznym wydaje się być zaspokojenie – w sposób komplementarny i uzupełniający w stosunku do usług świadczonych regularnie – interesu publicznego i zapewnienie swobody przemieszczania się, co narzuca konieczność udostępnienia usług świadczonych na rzecz społeczności w sposób jednolity oraz przy zapewnieniu niezbędnej ciągłości i regularności w każdym miejscu i momencie dnia. Do tego należy dodać także konieczność zapewnienia bezpieczeństwa i integralności osobowej użytkowników tego rodzaju usług poprzez kontrolę wymogów osobistych – zasad dobrego postępowania i technicznych – prywatnych podmiotów dopuszczonych do przyznania licencji, bezpieczeństwa technicznego pojazdów wykorzystywanych do takiego celu (okresowe przeglądy techniczne), jak również przygotowanie odpowiednich rozwiązań w zakresie ubezpieczenia na wypadek wystąpienia uszkodzeń ciała.

Należy zatem przyjąć jako pewną całkowitą swobodę ustawodawcy na szczeblu krajowym w zakresie zastosowania we wspomnianej branży określonych zasad, z których wynika przyznanie upoważnienia do prowadzenia określonej działalności, co jak się wydaje można także wywnioskować analizując charakter działań prowadzonych przez AGCM w odniesieniu do branży, o której tutaj mowa (patrz w szczególności interpelacja AS277, z którą zwrócono się do parlamentu dnia 3 marca 2004 r., ale także interpelacja AS1137 zgłoszoną niedawno, tzn. 4 lipca 2014 r.), których zadaniem było zdecydowane podkreślenie wymogu liberalizacji branży w odniesieniu do bariery dostępu, co wiąże się z obowiązkiem posiadania licencji, jednakże zwracając uwagę na różne elementy krytyczne związane ze sposobami regulacji usługi (system określania ilości licencji, większa elastyczność zmian, itp.).

4. Element konkurencyjności działalności prowadzonej przez spółki skarżące wymusza kontrolę obecności konkurencyjnej zależności, którą można ocenić w odniesieniu do konkretnej działalności prowadzonej przez strony oraz ich faktycznej wydajności odnoszącej się do klientów, istniejących lub potencjalnych.

W opinii Wysokiego Sądu charakter elementów przedstawionych w dokumentach i wyrażonych w argumentacji stron potwierdza, że działalność prowadzona przez spółki pozwane w sposób obiektywny koliduje z działalnością usług taksówkarskich zorganizowanych przez spółki, świadczonych przez posiadaczy licencji i wspieranych przez organizacje związkowe, które należą do strony skarżące.

Nawet jeśli nie istnieją elementy potwierdzające, że kierowcy należący od systemu zarządzanego za pomocą aplikacji pozwalającej na swobodne świadczenie usług z własnej inicjatywy kontaktują się z potencjalnymi klientami oczekując na nich na drodze publicznej, jednakże zlecenie przewozu

przekazana przez użytkownika za pomocą aplikacji UBER POP, pomijając fakt, że jest to narzędzie już wykorzystywane przez spółdzielnie zrzeszające taksówkarzy można połączyć z usługą radio taxi, która od lat jest wykorzystywana we wszystkich miastach.

Korzystając z tej aplikacji użytkownik zamawia usługę z miejsca, w którym się znajduje – bez konieczności przemieszczenia się do określonego postoju taksówek – i wówczas kierowca znajdujący się najbliżej udaje się w określone miejsce w celu zabrania pasażera, i w ten sposób następuje realizacja usługi w formie „na placu” oraz że nie można jej ograniczyć wyłącznie do usługi świadczonej przez kierowcę oczekującego w strefie publicznej ale można ją rozszerzyć na wszystkie formy kontaktu między kierowcą a użytkownikiem, gdzie transport osób nie rozpoczyna się – jak ma to miejsce w przypadku wynajmu auta wraz z kierowcą – w siedzibie przewoźnika.

Istnieje także kolejne wymaganie dotyczące wynagrodzenia z tytułu usługi świadczonej przez kierowcę, z którym kontakt nastąpił za pośrednictwem aplikacji UBER POP.

Jeśli już początkowe oświadczenia pozwanych spółek dotyczące charakteru zwykłego zwrotu kosztów poniesionych przez użytkownika z tytułu transportu okazywały się niejasne – o ile wspomniane taryfy znajdowały swe uzasadnienie jako wyznaczone „orientacyjnie” w odniesieniu do taryf ACI, bez dalszego szczegółowego uzasadnienia – dokumenty przedłożone przez spółki skarżące, także dokumenty powtarzające się, potwierdzają bez żadnej wątpliwości charakter prawdziwej i właściwej rekompensaty, którą należy uznać w przypadku tego rodzaju opłaty.

W rezultacie mechanizm „Surge” określa wzrost cen związany z przewidywalnym wzrostem popytu, zarówno w odniesieniu do konkretnych wydarzeń (wystawy, strajki, itp.), jak i w odniesieniu do ogólnego poziomu popytu, który można obserwować w różnych obszarach miasta (dok. 50), co pozwala na obiektywne wyeliminowanie informacji ile zapłacił użytkownik opierając się na dowolnej analizie porównawczej odnoszącej się do zakładanego zwrotu wydatków, na który w wyraźny sposób nie wpływają wspomniane wydarzenia o charakterze okazjonalnym oraz wydarzenia zewnętrzne.

W opinii Wysokiego Sądu nie można uznać za istotne okoliczności, że kierowcy zrzeszeni w UBER POP nie są zobowiązani do pracy w obowiązkowym systemie zmianowym oraz mają obowiązek przyjęcia wszystkich zleceń przewozu osób przesłanych przez użytkowników, w celu wykluczenia możliwości, że usługę świadczoną w warunkach, o których mowa powyżej można by porównać do usługi przewozów taksówkowych.

W rezultacie teza podtrzymywana przez spółki pozwane wydaje się paradoksalną, gdy można dostrzec, że wspomniane obowiązki, którym podlegają posiadacze licencji na świadczenie usług taksówkowych de facto tworzą swego rodzaju rekompensatę z uwagi na fakt, że dostęp do branży ma charakter regulowany (wcześniej ustalona ilość licencji) i ich celem jest zaspokojenie interesu publicznego, w związku z czym użytkownicy mogą liczyć na możliwość skorzystania z usługi także w okresach i godzinach, gdy popyt jest mniejszy.

Sam fakt, że nie jest się posiadaczem licencji pozwala na świadczenie usługi oraz uniknięcie obowiązków, o których mowa powyżej, które jednakże tworzą pewną możliwość wyboru legislacyjnego, gdzie ta konkretna branża transportowa zostaje podporządkowana regulacji administracyjnej.

Oświadczenie spółek pozwanych dotyczące przeznaczenia UBER POP dla podmiotów, które w żadnej sytuacji nie skorzystałyby z usług taxi wydaje się odpowiednia w celu skutecznego rozdzielenia zakresu konsumentów stanowiących grupę odniesienia.

Tego rodzaju oświadczenie samo w sobie jest pozbawione jakiegokolwiek rzeczywistego porównania, podczas gdy istotnym wydaje się obiektywny fakt, że zamiar i skutek świadczonej usługi polega na zaproponowaniu tańszej alternatywy w stosunku do usługi przewozów taksówkowych, co oznacza określenie niższej ceny za taką samą usługę polegającą na przewiezieniu użytkownika z dowolnego miejsca początkowego do wybranego przez niego miejsca przeznaczenia.

Pozwala to na zachowanie w materiale dowodowym grupy podmiotów zainteresowanych uzyskaniem oszczędności dotyczących ceny za przejazd taksówką – które mogą się nie pojawić podczas korzystania z usług o charakterze publicznym – co pozwala także na utrzymanie założenia o występowaniu praktyk nielegalnej konkurencji dotyczących dzielenia przez strony między siebie grupy konsumentów, co odgrywa istotną rolę, nawet jeśli ma charakter częściowy.

5. Pozwane spółki użyły argumentu, że działalność o której tutaj mowa w rzeczywistości odnosi się do pewnej wspólnoty, której członkami stają się wyłącznie osoby instalujące na smartfonie aplikację UBER POP sygnalizując w ten sposób prywatny charakter usług transportowych, o ile w celu skorzystania z usługi jako kierowca lub jako pasażer koniecznym jest przystąpienie do grupy Uber.

Powołując się na fakt, że – jak to uczyniono powyżej – usługa świadczona za pośrednictwem UBER POP łączy zgodnie z treścią art. 82 k.s.h. wykorzystanie przez osoby trzecie pojazdu, o ile zostaje on wynajęty, za wynagrodzeniem, w interesie osób nie będących posiadaczami dowodu rejestracyjnego i gdy użycie pojazdu wymaga koniecznie dokumentu zezwalającego, który powinien posiadać podmiot z niego korzystający (co dotyczy taksówek jak i wynajęcia pojazdu wraz z kierowcą), na podstawie obowiązujących przepisów nie wydaje się, aby obecność wspólnoty mogła pozwolić na prowadzenie działalności wyżej opisanej o charakterze prywatnym, nawet w sposób okazjonalny.

Ponadto podaż usług, o których tutaj mowa i ich dostępność dla użytkowników zostaje zapewniona w sposób jednolity poprzez propozycję ściągnięcia aplikacji, ani też oferta ta nie zostaje w żaden sposób oznaczona ani scharakteryzowana, co ograniczałoby ją od początku, i dlatego usługa jest następnie skutecznie świadczona na rzecz każdej osoby, która dokona wyboru, aby z niej skorzystać, jak to ma miejsce w przypadku każdej osoby, która podejmie decyzję, aby ściągnąć aplikacje pozwalające na zarządzanie w podobny sposób usługami świadczonymi przez osoby posiadające licencje taksówkarskie lub skontaktować się z telefoniczną centralą radiotaxi.

Zasadniczo żądanie wpisania na listę użytkowników usługi zostaje zrealizowana i można dokonywać opłat za przewóz osób za pomocą karty kredytowej.

6. Pozwane spółki jednakże przyznały, że w rzeczywistości UBER POP jest prostą aplikacją informatyczną służącą do uproszczenia form transportu dzielonego, tworzonych bezpośrednio przez użytkowników. W kontekście społecznym, tego rodzaju system stałby się de facto wyrazem nowej koncepcji wykorzystania pojazdu w sposób dzielony, a głównym celem jest obniżenie kosztów eksploatacji pojazdu wykorzystywanego do celów prywatnych oraz obniżenie zanieczyszczenia środowiska.

Należy tu przypomnieć fakt o którym była mowa powyżej, że nie ma możliwości, aby podmioty nie posiadające licencji mogły prowadzić działalność w formie prywatnej, która polegałaby na świadczeniu usług podobnych do usług przewozów taksówkowych, ani też usługi UBER POP nie można zgodnie z prawem porównać do form transportu dzielonego, w których to przypadkach dopuszczalność jest oczywista.

Chodzi tu w szczególności o formy takie jak car sharing i ride sharing, które istnieją od pewnego czasu, gdzie przyjmuje się założenie, że kierowca ma własną trasę do pokonania – zarówno na terenie miasta, by dojechać do miejsca pracy, jak i przy okazji podróży do określonego miejsca przeznaczenia z powodów osobistych – i że zwraca się do osób trzecich oferując możliwość przejazdu określonej trasy w celu podzielenia kosztów. Różnica w porównaniu do usługi UBER POP jest oczywista, gdyż można dostrzec, że kierowca w tego rodzaju sytuacjach pokonuje trasę we własnym interesie, zaś opłaty za przejazd od pasażerów zostają obniżone i ograniczają się do podziału ceny benzyny oraz opłat za korzystanie z autostrady – co w konsekwencji oznacza niemożność zastosowania sankcji przewidzianych w art. 8 k.s.h., nie wspominając o możliwości użycia pojazdu w interesie osób trzecich – podczas, gdy w przypadku usługi UBER POP kierowca nie ma żadnego osobistego interesu w dotarciu do miejsca określonego przez użytkownika i, w przypadku braku zapytania, nie zrealizowałby takiego przejazdu.

Wydaje się, że może się to stać źródłem wątpliwości dotyczących odpowiedniego podejścia do tego rodzaju usługi, aby mogły powstać korzyści dla społeczności w postaci obniżenia zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego oraz zużycia energii elektrycznej, zważywszy że wydaje się, iż takie zjawisko może stymulować wykorzystanie pojazdów używanych do celów prywatnych, zaś w odniesieniu do tego rodzaju zastosowań mogą zostać wprowadzone działania mające na celu programowanie i regulację mobilności, które jednomyślnie uznaje się za najważniejsze narzędzie pozwalające na podejmowanie interwencji w sektorze transportu miejskiego i pozostałych sektorach transportu.

Okoliczność, że w danym UBER POP znajduje się aplikacja informatyczna nie stanowi przyczyny, dla której należałoby wykluczyć istotę przeznaczenia i zastosowania tejże aplikacji w ramach systemu, w którym została zainstalowana.

W istocie, jeśli powyższe okoliczności prowadzą do wniosku, że działalność polegająca na świadczeniu nieregularnych usług transportowych w miastach na żądanie użytkownika może być realizowana wyłącznie przez podmioty posiadające licencję taksówkarską (lub licencję umożliwiającą wynajęcie auta z kierowcą) oraz że kierowca, świadczący tego rodzaju usługę nie posiadając licencji staje się osobą naruszającą przepisy Kodeksu Drogowego oraz przepisy na szczeblu krajowym i przepisy lokalne regulujące zasady dotyczące świadczenia usług o charakterze publicznym na szczeblu lokalnym w systemie nieregularnym, jednakże rola pozwanych spółek - realizowana za pomocą aplikacji informatycznej, z pełną świadomością, że kierowcy z niej korzystający nie posiadają żadnej licencji – wydaje się być kluczową dla funkcjonowania samej usługi i wywiera wpływ na sposób jej zorganizowania, w stopniu pozwalającym na wykluczenie sytuacji, że będziemy mieli do czynienia z pośrednikiem.

W rezultacie wydaje się oczywistym po pierwsze, że pozwane spółki doprowadziły do pojawienia się tego rodzaju zjawiska, tzn. że przed wprowadzeniem tej aplikacji podmioty nie posiadające licencji miały określony zakres działalności oraz możliwości kontaktu z użytkownikami – zasadniczo na poziomie kontaktu osobistego – podczas gdy cały materiał dowodowy potwierdza, że UBER POP pozwala na zwiększenie ilości podmiotów porównywalne do ilości podmiotów nie posiadających licencji, które podejmują się prowadzenia podobnego rodzaju działalności do działalności polegającej na realizacji przewozów taksówkarskich i równoległe analogicznie większa możliwość kontaktu z potencjalnymi klientami, generując w ten sposób prawdziwy wzrost jakości i jednocześnie zwiększając zakres i rozwijając zjawisko nadużywania przepisów.

Jeśli zatem wpływ jaki wywiera wspomniana aplikacja na daną branżę wydaje się decydujący w odniesieniu do samego faktu istnienia zjawiska, o którym tutaj mowa, to należy zwrócić uwagę, że prowadzi to do zwiększenia się ilości kierowców nie posiadających licencji, promując rekrutację głównie przez podmioty, które nigdy nie prowadziły tego rodzaju działalności, do pełnej świadomości spółek pozwanych, że nie posiadają dokumentów pozwalających na prowadzenie działalności – co można wywnioskować z faktu, że wśród elementów wymaganych od kierowców kandydujących nie pojawia się wzmianka o tym elemencie, zaś dane z dowodu rejestracyjnego pojazdu określają jego przeznaczenie do użytku własnego lub możliwość użycia przez osoby trzecie – jak również w odniesieniu do łącznej działalności związanej z generowaniem przychodów i płatności, która jest realizowana poprzez działania spółek pozwanych, które określają również taryfy i – przede wszystkim – zmiany tychże taryf (patrz wspomniany mechanizm „Surge”, w dok 50).

Wśród wielu wspomnianych rodzajów działalności można odnieść wrażenie, że następuje przekroczenie zakresu działalności zwykłego pośrednika, a zostają dołączone aspekty bezpośrednio organizacyjne i tworzące usługi, o których tutaj mowa – które to zagadnienie w opinii Wysokiego Sądu należy pogłębić, chociaż funkcja określona przez osoby odpowiedzialne za zarządzanie UBER POP może w rzeczywistości sprowadzać się do roli przewoźnika zgodnie z treścią art. 1678 i 1681 k.p.c. również, aby wykluczyć z zaplanowanych sytuacji kontraktowych – i przede wszystkim to wydaje się mieć znaczenie w kontekście nieuczciwej konkurencji, o ile właśnie dlatego, że aplikacja informatyczna, o której tu mowa doprowadziła do pojawienia się lub nagłej i zakrojonej na szeroką skalę ekspansji zachowań niedozwolonych przez ustawodawstwo na szczeblu krajowym, jej opracowanie i wykorzystanie stanowi główny i jedyny powód pojawiania się nielegalnych zachowań, prowadzących do działań rynkowych na szkodę spółek skarżących, i dzięki którym same spółki pozwane odnoszą bezpośrednie korzyści ekonomiczne.

7. Uwzględniając powyższe uwagi, sędzia orzekający uznaje, że przeznaczenie i zastosowanie aplikacji UBER POP wyczerpuje znamiona przestępstwa o charakterze nieuczciwej konkurencji, o których mowa w art. 2598 ustęp 3 k.p.c.

Spółki pozwane zakwestionowały możliwość przyjęcia hipotezy dotyczącej nielegalnej konkurencji, która ma związek z przewidywanym naruszeniem ze strony kierowców UBER POP przepisów dotyczących reklamy, o ile tego rodzaju postępowanie nie okaże się samo w sobie wystarczającym, by wyczerpać znamiona przestępstwa polegającego na przeciwdziałaniu konkurencji.

W tym kontekście warto zauważyć, że w bieżącym ustawodawstwie określono, że w przypadku nielegalnej konkurencji, zachowania naruszające przepisy prawa publicznego niekoniecznie stają się, same w sobie, czynem wyczerpującym znamiona nielegalnej konkurencji, zgodnie z treścią art. 2598 k.p.c., zważywszy że cel w postaci działań przeciwnych swobodnej konkurencji można także osiągnąć stosując zachowania, które, chociaż nie są zgodne z prawem, kojarzą się z niedozwolonym rodzajem działalności, jak w przypadku tych, które wyraźnie wynikają z przepisów. W szczególności naruszenie przepisów dotyczących reklamy jest wystarczającym powodem, aby pojawiło się działanie niezgodne z prawem, gdy była to bezpośrednia przyczyna obniżenia renomy innych spółek lub też, gdy samo w sobie, również bez uwzględniania wpływu jakichkolwiek czynników rynkowych, spowodowało to powstanie przewagi konkurencyjnej, która by nie wystąpiła, gdyby podmioty przestrzegały przepisów (jak w przypadku Cass. 8012/04).

W przypadku o którym tutaj mowa, działania podejmowane przez spółki pozwane – mające na celu tworzenie struktury organizacyjnej i wspieranie działalności kierowców nadużywających przepisów oraz uzyskiwanie przychodów ze wspomnianej działalności – mają w sposób oczywisty nierozzerwalny

związek z działaniami podejmowanymi przez poszczególnych kierowców, który poprzez podejmowanie tego rodzaju działań naruszają normę ustawy regulującej zasady świadczenia usług taksówkarskich i pozwalającą na jej wykorzystanie, rozszerzając w sposób wykładniczy możliwości zmiany rynku podlegającego regulacji administracyjnej, również na poziomie taryf.

Nie ulega wątpliwości, że przeznaczenie wynagrodzenia za świadczenie usług transportowych przez kierowców UBER POP – jak przedstawiono (mechanizm „Surge”) wykorzystane przez spółki pozwane – potwierdza, że stawki określono na poziomie znacznie niższym niż stawki za usługę transportową świadczoną przez taksówkarzy, co ma oczywisty związek z obniżeniem kosztów, których operatorzy nie posiadający licencji nie muszą ponosić.

Koszty, o których tu mowa są związane z nabyciem pojazdu przeznaczonego do wykorzystania przez osoby trzecie (który zgodnie z treścią wielokrotnie cytowanego art. 82 kodeksu spółek handlowych nie może zostać przeznaczony do własnego użytku taksówkarza, czyli tworzy majątek ruchomy bezpośrednio i wyłącznie związany z rodzajem działalności prowadzonej przez daną osobę), z instalacją urządzeń określonych w treści przepisów (taksometry), z przygotowaniem umów ubezpieczeniowych oraz gwarancji przekraczających wartość umowy ubezpieczeniowej dotyczącej pojazdu przeznaczonego do własnego użytku (które to gwarancje zawarte na korzyść osób trzecich korzystających z usługi transportowej mogłyby zostać odrzucone przez firmę ubezpieczeniową, jeśli istniałby związek ze świadczeniem usługi UBER POP), z powiązaniem z usługami zapewniającymi kontakt z klientami podobny do tego, jaki zapewnia aplikacja UBER POP oraz z instalacją odpowiednich urządzeń (centrala radio taxi; aplikacje informatyczne zarządzane przez spółdzielnie taksówkarzy; urządzenia umożliwiające przekaz drogą radiową oraz urządzenia ułatwiające lokalizację GPS, itp.)

Tego rodzaju obserwacje pozwalają na potwierdzenie, że brak uprawnień oraz działalność kierowców UBER POP, poza obowiązkami wynikającymi z przepisów administracyjnych prowadzą do powstania przewagi konkurencyjnej po stronie spółek pozwanych konkurujących między sobą w celu określenia rodzaju zachowań czy sposobu działalności niezgodnego z zasadami poprawności zawodowej i odpowiedniego, co mogłoby prowadzić do niesprawiedliwej utraty klientów.

Fakt, że kierowcy UBER POP nie ponoszą wspomnianych wyżej kosztów związanych ze świadczeniem usług taksówkarskich pozwala na zastosowanie stawek wyraźnie niższych niż te stosowane w przypadku usług o charakterze publicznym i nieosiągalnych dla taksówkarza. Powstałe w ten sposób straty wynikające z działań niezgodnych z przepisami powodują zatem zmianę cennika obowiązującego taksówkarzy, o ile zmienia się również całościowy obraz czynników ekonomicznych mających na niego konkretny wpływ (niekontrolowany wzrost podaży) oraz określają również dalsze niewłaściwe działania dotyczące konkurencji przejawiające się w zwolnieniu kierowców UBER POP z pozostałych obowiązków i ograniczeń, którym podlegają taksówkarze (także w odniesieniu do pracy w godzinach, kiedy popyt jest mniejszy) i które mają wpływ na rentowność działalności prowadzonej przez tych ostatnich.

8. Istnieje także kolejne założenie niezbędne w celu podjęcia działań zabezpieczających i w trybie natychmiastowym zgodnie z kryterium periculum in mora.

Wydaje się oczywiste, że świadczenie usług spornych jest związane ze zjawiskiem podlegającym szybkim zmianom, w stosunku do którego spółki pozwane zaplanowały bezpośrednią ekspansję na inne włoskie miasta.

W takim kontekście mamy do czynienia z progresywnym i intensywnym rozszerzeniem-świadczenia samej usługi, co powoduje że mało istotnym staje się fakt, iż świadczenie usługi rozpoczęło się mniej więcej rok temu, i zważywszy że rosnąca popularność usługi oraz wyjątkowe możliwości w zakresie rozszerzania zakresu świadczenia tej usługi wykorzystująca sieci informatyczne w celu intensywnej promocji usługi powodują, iż aktualną i trwałą staje się konieczność przewidzenia w trybie pilnym na ile szkodliwe skutki dla branży - jeśli można się spodziewać wniesienia przedmiotowej sprawy - mogłyby się okazać niemożliwymi do pokrycia w formie odszkodowania w formie pieniężnej.

Ponadto wydaje się oczywistym, że tego rodzaju szkoda ma wyjątkowo bieżący charakter, o ile zostaje to uwypuklone przez podanie wiarygodnej informacji na temat ilości osób odwiedzających wystawę Expo 2015, co stanowi ważną informację dla samego Mediolanu, ale może również wpłynąć na zwiększenie ilości turystów odwiedzających inne miasta włoskie, do których należą także te, gdzie prowadzą działalność spółki skarżące.

9. W odniesieniu do subiektywnych aspektów niniejszego sporu, za uzasadniony należy uznać wyjątek przedstawiony przez stronę pozwaną co do znaczenia sprawy nieuczciwej konkurencji dla interesów ITALTAXI SERVICE s.r.l.

Rzeczywiście wydaje się bezsporne, że spółka ta prowadzi działalność mającą na celu świadczenie usług administracyjnych i księgowych na rzecz firm świadczących usługi taxi.

W przypadku zaskarżonej nieuczciwej konkurencji nie występuje wspólnota rynku, zaskarżona działalność wystąpiła jednak na rynku użytkowników usług transportu nieregularnego.

Tymczasowy status sporu nie pozwala natomiast – z wyjątkiem głębszej refleksji odnośnie do kwestii zasadniczych -na zweryfikowanie stosunków łączących różne podmioty prawne, które wszystkie są jednak zaangażowane pod różnymi względami w organizację, promocję i upowszechnianie usługi UBER POP

Jeśli stosunki wewnątrz grupy między różnymi spółkami niderlandzkimi zostaną odpowiednio uwzględnione w tej sprawie, to można jednak zauważyć, że spółka UBER ITALY s.r.l z tego co wynika z akt i dokumentów sprawy wydaje się aktywnie uczestniczyć w rozwijaniu i promocji usługi UBER POP w kraju, co można odczytać zarówno z informacji dotyczących wsparcia samych kierowców, jak i z zakresu działalności prowadzonej przez dyrektora tejże spółki przy okazji publicznych wystąpień.

Środki zabezpieczające wymienione poniżej nie mogą być natomiast zastosowane wobec nieobecnego (nie stawił się) pozwanego Roberto Noe, który okazał się być jednym z kierowców korzystających z systemu UBER POP.

W rezultacie - świadcząc osobiście usługi transportowe bez zezwolenia, z czego wynika jego uczestnictwo w działalności o charakterze nieuczciwej konkurencji - jego osoba nie ma żadnego związku z przeznaczeniem i organizacją systemu UBER POP i aplikacji, o której tutaj mowa, i dlatego roszczeń zabezpieczających wniesionych przez spółki skarżące i skupiających się na wspomnianej

aplikacji oraz jej wykorzystaniu nie należy odnosić do osoby pozwanej, co wynika z braku stanowiska w przypadku pojawienia się kolejnych wniosków w przedmiotowej sprawie.

10. Podsumowując, należy zastosować środki zakazu, które są nakładane w celu zaprzestania bądź stosowania na terytorium kraju aplikacji pod nazwą UBER POP bądź jakiegokolwiek świadczenia usługi – jakkolwiek nazwanej i w jakikolwiek sposób reklamowanej i upowszechnianej – która polega na organizowaniu, rozpowszechnianiu i wspieraniu transportu osób trzecich za wynagrodzeniem i na życzenie pasażera, w sposób nieciągły lub okresowy, na odcinkach oraz wg rozkładów o charakterze tymczasowym.

Z takim zakazem wiąże się także stosowna kara w trybie art. 614 a) k.p.c w zakresie ustalonym w sentencji wyroku.

Sędzia nie uznaje konieczności zastosowania zabezpieczenia, o co wnosili spółki pozwane, ze względu na istniejące ramy prawne, które wydają się jasne i spójne z regulacjami dotyczącymi szczególnego obszaru usług transportu miejskiego.

Jeśli zabezpieczający charakter tego postępowania nie pozwala na określenie wysokości odszkodowania i wydanie wyroku przyznającego to odszkodowanie, to można jednak opublikować treść wyroku na warunkach określonych w jego sentencji.

Należy także umorzyć koszty postępowania na rzecz wygrywających stron skarżących, w zakresie określonym w sentencji wyroku, z uwzględnieniem przydatności środków zabezpieczających podjętych w celu ich zapewnienia stronom bez konieczności zakładania stosownej sprawy.

W odniesieniu do kosztów związanych z odrzuceniem wniosków o zabezpieczenie wniesionych przez ITALTAXI SERVICE s.r.l., mogą one być poniesione przez strony, natomiast brak stawiennictwa na sprawie pozwanej NOE nie pociąga za sobą umorzenia na jego rzecz jakiegokolwiek kwoty z tytułu kosztów.

Mając na względzie powyższe

oraz uwzględniając treść art. 669 pkt. g k.p.c.

(sąd postanawia co następuje)

1) częściowo uwzględniając skargę w ramach postępowania zabezpieczającego wniesioną przez TAXIBLU s.c. – Taxiblu Consorzio Radiotaxi Satellitare soc. coop., SOCIETÀ COOPERATIVA PRONTO TAXI s.c. a r.l., COOPERATIVA RADIO TAXI TORINO s.c., COOPERATIVA RADIO TAXI GENOVA s.c., Emilio Luigi BOCCALINI, Claudio SEVERGNINI, Adriano BIGLIO, Alberto AIMONE CAT, Davide AVANZI, Valter CENTANARO, ASSOCIAZIONE SINDACALE S.A.T.M./C.N.A. – Sindacato Artigiano Tassisti Di Milano e provincia, ASSOCIAZIONE UNICA

MILANO E LOMBARDIA, T.A.M. – Tassisti Artigiani Milanesi, UNIONE ARTIGIANI DELLA PROVINCIA DI MILANO; FEDERAZIONE NAZIONALE UGL TAXI; ASSOCIAZIONE TUTELA LEGALE TAXI przeciwko UBER INTERNATIONALE BV; UBER INTERNATIONAL HOLDING BV; UBER BV; RASIER OPERATIONS BV; UBER ITALY s.r.l.; stwierdza wystąpienie nieuczciwej konkurencji w rozumieniu art. 2598 ust. 3 k.c. ze strony pozwanych, zabrania w trybie pilnym w ramach środków zabezpieczających stosowania na terytorium kraju aplikacji pod nazwą UBER POP i jakiegokolwiek świadczenia usługi – jakkolwiek nazwanej i w jakikolwiek sposób reklamowanej i upowszechnianej – która polega na organizowaniu, rozpowszechnianiu i wspieraniu transportu osób trzecich przez podmioty nie posiadające zezwolenia administracyjnego i/lub licencji za wynagrodzeniem i na życzenie pasażera, w sposób nieciągły lub okresowy, na odcinkach oraz wg rozkładów o charakterze tymczasowym.

2) ustanawia tytułem kary za opóźnienie w realizacji zakazu, o którym mowa w ustępie 1) kwotę 20.000,00 euro za każdy dzień zwłoki począwszy od piętnastego dnia od daty doręczenia niniejszego postanowienia;

3) oddala wnioski złożone przez stronę skarżącą ITALTAXI SERVICE s.r.l., jak również te złożone przez wszystkie spółki skarżące przeciwko pozwanemu Roberto NOE oraz inne wnioski złożone przez spółki skarżące,

4) zarządza ogłoszenie sentencji wyroku dotyczącego niniejszego postępowania i prezentowanie jej przez 30 dni na głównej stronie portalu www.uber.com w części dedykowanej terytorium Włoch w sposób czytelny i bezpośredni (bez konieczności odsyłania za pomocą kolejnego linku) w ciągu piętnastu dni od daty doręczenia niniejszego postanowienia przez i na koszt spółek pozwanych;

5) zasądza od pozwanych spółek UBER INTERNATIONALE BV; UBER INTERNATIONAL HOLDING BV; UBER BV; RASIER OPERATIONS BV; UBER ITALY s.r.l.; solidarnie zwrot kosztów postępowania na rzecz powodów, płatnych w całkowitej kwocie 12 800,00 euro (w tym 800,00 euro tytułem kosztów oraz 12 000,00 euro tytułem rekompensaty) oprócz opłaty zryczałtowanej zgodnie z treścią art. 2, ustęp 2 Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości nr 55 z 2014 r. oraz obciążeń podatkowych i ogłasza podział kosztów między spółki pozwane i spółkę skarżącą ITALTAXI SERVICE s.r.l.,

Mediolan, 25 maja 2015

Sędzia Claudio Marangoni