

tenor

I. Se prohíbe al demandado evitar una multa de hasta € 250.000,--, alternativamente ordenar la prisión preventiva o ordenar la prisión preventiva hasta por 6 meses, para ejecutar a los directores generales del demandado, por cada caso de infracción en transacciones comerciales con fines competitivos1. órdenes de transporte pagado para coches de alquiler (§ 49Párrafo 4 PBefG), que se emiten a través de la aplicación para teléfonos inteligentes "....." operada por el demandado y en la que el precio del transporte supera el precio de operación los costos del viaje (los llamados costos variables del viaje, como combustible, lubricantes, desgaste de neumáticos, limpieza y mantenimiento, etc.) se repercutirán a las empresas de transporte si el viaje se solicita, selecciona o asigna a una empresa de alquiler de automóviles afiliada , la tarifa se calcula y el pago se procesa exclusivamente a través del sistema proporcionado por el demandado y el demandado no tiene un permiso de circulación para el tráfico de vehículos de alquiler (§ 49Párrafo 4 PBefG) es, si esto sucede como en el caso de los viajes en automóvil ..... el 10.7.2019 alrededor de las 23:55 y el 11.7.2019 alrededor de las 00:10 y las 00:26, 2. órdenes de transporte pagado para coches de alquiler (§ 49van a realizar, ha emitido la orden de transporte si esto sucede como en el caso de los viajes en automóvil ..... el 10.7.2019 alrededor de las 11:55 y el 11.7.2019 alrededor de las 00:10 y las 00:26, 3. Órdenes de transporte pagadas que se emiten a través de la aplicación de teléfono inteligente "..... operada por el demandado y en las que el precio del transporte excede los costos operativos del viaje (los llamados costos de viaje móviles como combustible, lubricantes, neumáticos desgaste, limpieza y mantenimiento, etc.) es transmitir a los conductores de vehículos de alquiler y/o a los conductores de vehículos de alquiler la información necesaria para la aceptación y ejecución de la orden de transporte a través del sistema ..... del demandado para realizar disponible, que en el momento en que se realiza el pedido en violación de lo dispuesto en el § 49 Párr. 4 PBefG obligación existente de regresar al área de destino de la colocación del pedido, a menos que el pedido de transporte ya se haya emitido antes del inicio del viaje desde la sede de la empresa o durante el viaje de transporte o durante el viaje de regreso a la empresa sede, si esto sucediera como en el incidente con el auto de alquiler..... del 19 de febrero de 2019 a partir de las 19:01 horas (expediente núm. 4 del anexo "obligación de devolución" a escrito de 5 de octubre de 2019).

II Se condena a la demandada al pago de la demandante 2.305,40 € más un interés del 5% sobre el tipo base del BCE desde el 28 de junio de 2019.

tercero El demandado debe hacerse cargo de las costas del juicio.

IV.- En cuanto al tenor de la medida cautelar, la sentencia es provisionalmente ejecutable contra una fianza de 150.000 €, en caso contrario es provisionalmente ejecutable contra una fianza del 110% del importe a ejecutar.

hechos

El demandante es una asociación de empresas de taxis de varias ciudades de Alemania. De acuerdo con sus estatutos, su objeto social es la promoción y el apoyo económico de sus empresas asociadas. Opera la aplicación de pedido de taxis "....." y la llamada de pedido de taxi móvil a nivel nacional ".....". Con la ayuda de la aplicación, los usuarios registrados pueden solicitar taxis a través de un teléfono inteligente con acceso a Internet en ciudades alemanas, en las que se disputa la ciudad específica, sin tener que llamar a un despachador de taxis o una compañía de taxis. La aplicación registra la ubicación del usuario y, después de confirmar el pedido, reenvía automáticamente el pedido de taxi al centro de taxis conectado al sistema, que luego envía un taxi al ordenante. Con la ayuda de la convocatoria de taxis a nivel nacional "....."

Con su aplicación de software (en adelante ..... app), la demandada opera una plataforma digital en la que los proveedores de servicios de transporte de pasajeros con licencia que tienen las capacidades apropiadas se conectan con particulares que necesitan transporte. Según sus propias declaraciones, ofrece este servicio en Alemania en las ciudades de Fráncfort del Meno, Berlín, Múnich, Düsseldorf, Colonia y Hamburgo. El acusado en sí no tiene un permiso de tráfico bajo el PBefG.

La aplicación ..... está disponible para el uso de empresas de alquiler de coches, entre otras. Aquellas empresas de alquiler de coches que quieran utilizar la .....App no tienen por qué vincularse exclusivamente a ....., sino que también pueden aceptar otros pedidos. El requisito previo para registrarse para usar la aplicación ..... es que la empresa de alquiler de coches tenga los permisos legalmente requeridos. Además, debe cumplir con las normas establecidas por ..... con respecto al vehículo. La demandada comunica en su ..... blog y en su sitio web ..... que actúa como intermediario (Anexos B 4, 5). Con respecto a su presentación externa en publicidad, se hace referencia al Anexo K 6. La demandada presenta su posición como intermediario de servicios de transporte en sus términos de uso,

El sistema funciona de tal manera que el pasajero utiliza la aplicación ..... para solicitar un viaje a un destino que ha especificado. Antes de confirmar su solicitud, se le mostrará el precio del viaje, el lugar de recogida y destino, el tiempo de espera y el medio de pago elegido. Luego, la aplicación ..... determina automáticamente un conductor adecuado que debe realizar el viaje. El criterio de selección es la ubicación actual del conductor, que el demandado determina continuamente a través de GPS mientras el conductor está listo para ser ubicado y se está realizando el viaje. Una vez que se ha seleccionado un conductor, recibe

una "notificación automática" a través de su teléfono inteligente y se le informa que se ha realizado una solicitud de viaje. Ya puede ver dónde está el pasajero. Al mismo tiempo se le pregunta espere una "instrucción" de la empresa de alquiler de coches. Sin embargo, es técnicamente posible que el conductor confirme la llegada en su vehículo. Al mismo tiempo que la notificación push al conductor, el sistema notifica a la empresa de alquiler de coches por correo electrónico sobre la nueva solicitud de viaje y pregunta si el conductor seleccionado por el demandado debe realizar el viaje. La empresa de alquiler de coches tiene 30 segundos para responder. Si el pedido es aceptado, la empresa de alquiler de coches hace clic en el enlace correspondiente del correo electrónico y el SMS generado indica al conductor que realice el viaje. Si no hay una respuesta positiva dentro de este período, el conductor recibe un mensaje en su teléfono móvil que debe cerrar sesión en la aplicación, al desconectarse y no poder realizar más viajes. Después de completar un viaje, el conductor informa al demandado a través de su sistema que el viaje ha terminado. Luego, el demandado calcula la tarifa específica, hace que el pasajero confirme la tarifa a través de la aplicación y luego carga la cuenta que debe depositar el pasajero (sección 3 de los Términos generales de uso) con la tarifa. Se hace referencia al Apéndice B 6 para un ejemplo de proceso de reserva. Una vez finalizado el viaje, el transporte se facturará en nombre, en nombre y a cuenta del NIF de la empresa de alquiler de coches a través de la aplicación ..... El pago se procesa de tal manera que la empresa de alquiler de coches contrata al demandado como agente de cobro limitado, recoger la tarifa del pasajero. Este último paga la liquidación de la deuda al demandado, quien remite el importe menos la tasa de servicio a la que tiene derecho a la empresa de alquiler de coches.

El sistema del demandado registra la posición respectiva de los vehículos conectados al menos durante el período en el que el conductor está conectado a la aplicación; cualquier conocimiento posterior del demandado sobre el paradero de los vehículos es cuestionado.

La actora apercibió a la demandada en carta de fecha 16 de mayo de 2019 y le solicitó la presentación de una declaración de desistimiento con sanción (Anexo K 1). El demandado rechazó esto en una carta fechada el 24 de mayo de 2019.

La demandante afirma que ofrece sus servicios de mediación antes mencionados a través de ..... en Frankfurt am Main, Berlín, Düsseldorf, Dortmund, Bremen y Hamburgo.

El demandante opina que el demandado es un empresario en el sentido del § 3PBefG y, por lo tanto, también necesitan una licencia de alquiler de automóviles porque organizan el transporte de los usuarios de su plataforma de corretaje. Así, contrariamente a lo dispuesto en sus condiciones de uso, según las cuales los respectivos precios del servicio de transporte o logística son determinados por el respectivo prestador de servicios independiente, en realidad

determina el precio del transporte que deben pagar los usuarios. De hecho, las condiciones de uso impiden el acuerdo de una tarifa diferente, más baja, entre el usuario y la empresa de transporte. La posibilidad de tal acuerdo no se le indica al usuario durante el proceso de pedido, sino que la tarifa calculada se denomina "precio fijo" en su sitio web. Además, exigen el 25% de comisión a la empresa de alquiler de coches, independientemente de que se acuerde con el usuario una tarifa más baja. El derecho de determinación unilateral del precio del demandado también puede verse en el hecho de que el demandado es el único que determina el momento de las tarifas "aumentadas" debido a la fuerte demanda.

La demandada tampoco se limita a los puros servicios de agencia, sino que organiza todo el curso del servicio de transporte de tal manera que la demandada aparece ante el usuario como la parte contratante del servicio de transporte. Así es como buscan el controlador "adecuado", el usuario no tiene posibilidad de influir en este proceso. Las empresas de alquiler de coches afiliadas tampoco tienen forma de influir en el proceso de mediación, ya que solo pueden aceptar al conductor específicamente seleccionado por el demandado o negarse a realizar el viaje.

La demandada solo cambió el modelo de negocio que introdujo en 2014 en la medida en que -tras su prohibición judicial- ahora reenvía las solicitudes de transporte a las empresas de alquiler de coches con licencia y, cuando los conductores se dan de alta que quieren participar en el sistema, comprueba su carnet de conducir en busca de pasajeros. Sin embargo, todos los demás criterios esenciales para la organización del transporte de pasajeros se han mantenido sin cambios.

Desde el punto de vista relevante del socio contractual del servicio de transporte acordado, es decir, el pasajero, el demandado es el socio contractual del servicio de transporte. Las empresas de alquiler de automóviles afiliadas a la demandada se comercializan bajo la marca uniforme ".....", al igual que la publicidad uniforme (Anexo K 6). La demandada controla todo el proceso de transporte desde el registro del cliente hasta la fijación de las condiciones de transporte y determinación -incluyendo la concesión de descuentos- así como el cobro del billete con el depósito obligatorio de medios de pago sin efectivo a favor de la demandada. Un acuerdo entre los demandados y sus "proveedores de servicios independientes" en el apéndice del contrato de servicios no cambia esto, ya que los términos de uso entre el demandado y los pasajeros aún prevén el depósito y el mantenimiento de opciones de pago que no sean en efectivo. La demandada determina la aprobación de las empresas de alquiler de coches y sus conductores según su propio criterio y decide sobre la exclusión de la plataforma. Usted es responsable de seleccionar y asignar solicitudes de transporte a empresas y conductores específicos. Las declaraciones hechas por la demandada en las condiciones de uso de que no presta ningún servicio de transporte no modifican el hecho de que es una parte contratante sobre la base de sus acciones

específicas. La demandada determina la aprobación de las empresas de alquiler de coches y sus conductores según su propio criterio y decide sobre la exclusión de la plataforma. Usted es responsable de seleccionar y asignar solicitudes de transporte a empresas y conductores específicos. Las declaraciones hechas por la demandada en las condiciones de uso de que no presta ningún servicio de transporte no modifican el hecho de que es una parte contratante sobre la base de sus acciones específicas. La demandada determina la aprobación de las empresas de alquiler de coches y sus conductores según su propio criterio y decide sobre la exclusión de la plataforma. Usted es responsable de seleccionar y asignar solicitudes de transporte a empresas y conductores específicos. Las declaraciones hechas por la demandada en las condiciones de uso de que no presta ningún servicio de transporte no modifican el hecho de que es una parte contratante sobre la base de sus acciones específicas.

Alega que la colocación del pedido de la demandada no cumple con los requisitos del PBefG, ya que ignora la disposición según la cual las empresas de alquiler de automóviles solo pueden realizar pedidos de transporte si han sido recibidos previamente en la sede de la empresa o en el apartamento del arrendatario. compañía de coches. Más bien, la aplicación técnica de la demandada permite a los conductores participantes aceptar las órdenes de conducción directamente en el vehículo. Esto también lo practican los conductores al cumplir órdenes de conducción sin haber recibido previamente una "instrucción de servicio" correspondiente que se haya emitido en la sede de la empresa de alquiler de coches o en el apartamento de la empresa de alquiler de coches. En la semana del 14.1. hasta el 21 de enero de 2019 varios conductores cumplían órdenes de conducción mediadas por la imputada, después de haber dado ellos mismos las "instrucciones" a través del "segundo teléfono inteligente" que llevaba en el vehículo. Por lo tanto, es posible aceptar la orden de conducción directamente en el vehículo. El uso de las posibilidades técnicas del sistema de cambio en violación del contrato es evidente, lo que se deriva del hecho de que las empresas de alquiler de coches afiliadas solo tienen 30 segundos para aceptar una orden de viaje. Dado que la demandada tiene un interés económico en cada viaje que organiza y ejecuta como consecuencia de la comisión que cobra del 25% de la tarifa, no hay interés en impedir el mal uso técnico del sistema de cambio. Por lo tanto, es posible aceptar la orden de conducción directamente en el vehículo. El uso de las posibilidades técnicas del sistema de cambio en violación del contrato es evidente, lo que se deriva del hecho de que las empresas de alquiler de coches afiliadas solo tienen 30 segundos para aceptar una orden de viaje. Dado que la demandada tiene un interés económico en cada viaje que organiza y ejecuta como consecuencia de la comisión que cobra del 25% de la tarifa, no hay interés en impedir el mal uso técnico del sistema de cambio. Por lo tanto, es posible aceptar la orden de conducción directamente en el vehículo. El uso de las posibilidades técnicas del sistema de cambio en violación del contrato es evidente, lo que se deriva del hecho de que las empresas de alquiler de coches

afiliadas solo tienen 30 segundos para aceptar una orden de viaje. Dado que la demandada tiene un interés económico en cada viaje que organiza y ejecuta como consecuencia de la comisión que cobra del 25% de la tarifa, no hay interés en impedir el mal uso técnico del sistema de cambio. que las empresas de alquiler de coches afiliadas solo tienen 30 segundos para aceptar una orden de viaje. Dado que la demandada tiene un interés económico en cada viaje que organiza y ejecuta como consecuencia de la comisión que cobra del 25% de la tarifa, no hay interés en impedir el mal uso técnico del sistema de cambio. que las empresas de alquiler de coches afiliadas solo tienen 30 segundos para aceptar una orden de viaje. Dado que la demandada tiene un interés económico en cada viaje que organiza y ejecuta como consecuencia de la comisión que cobra del 25% de la tarifa, no hay interés en impedir el mal uso técnico del sistema de cambio.

Si se niega el estatus empresarial de la demandada, ella es responsable por el mal uso técnico de sus empresas afiliadas como participante.

El desconocimiento de la obligación legal de devolución es provocado y alentado por el modelo de negocio operado por el demandado. Desde principios de 2019, se han producido numerosas infracciones de la obligación de devolución por parte de los conductores de ....., que han sido objeto de procedimientos sumarios en virtud del derecho de la competencia y que en muchos casos han desembocado en una declaración firme o una declaración de desistimiento. En estos casos, los conductores habrían permanecido fuera del lugar de trabajo de la respectiva empresa de alquiler de automóviles inmediatamente después del final de un viaje a través del sistema ..... El pedido para una promoción posterior también se realizó a través del sistema ..... Se hace referencia a los supuestos señalados en el anexo "obligación de devolución" del escrito de 5 de octubre de 2019.

El caso No. 1 del anexo "obligación de retorno" al escrito de 5 de octubre de 2019 se relaciona con un viaje en automóvil ..... 20 de 2019 a partir de las 16:19 Este caso es objeto de la orden judicial preliminar del tribunal de distrito Gießen Az. 8 O 45/19 del 24.07.2019 ..... contra ..... Se realizó un pedido ..... el 20/06/2019 a las 4:24 p.m. Se observó que el conductor estuvo parado en un estacionamiento de autobuses en Frankfurt am Main cerca de Eiserner Steg desde las 4:19 p.m. hasta las 4:24 p.m. Había aceptado la ..... orden dada a las 16:24. Se hizo una declaración final el 14 de agosto de 2019.

El caso No. 4 del anexo "obligación de regresar" al escrito de 5 de octubre de 2019 se relaciona con un viaje en automóvil ..... del 19 de febrero, 2019 a partir de las 19:01 Este caso es objeto de la orden judicial preliminar del Tribunal de Distrito de Frankfurt am Main Az3-06 O 22/19 de 26.03.2019 ..... contra .. ..... Se realizó un pedido ..... el 19 de febrero de 2019 a las 20:50 en la Terminal 2 del aeropuerto de Frankfurt. Según la información de la aplicación, el

conductor aceptó la solicitud de búsqueda de la Puerta 3. Estuvo en la Terminal 2 en 3 minutos y condujo hasta el hotel ..... como se le indicó. Antes de eso, se observó que estuvo parado con su vehículo en la gasolinera ..... en Unterschweinstiege desde las 7:01 p. m. hasta las 7:48 p. m. El conductor está en o estado en las inmediaciones de su coche. Se hizo una declaración final el 25 de abril de 2019.

La demandante afirma además que se realizaron pruebas de manejo el 10 de julio de 2019 y el 11 de julio de 2019. El 10 de julio de 2019, alrededor de las 23:55, el testigo ..... ordenó un vehículo para el transporte desde Marbachweg 318 hasta Fliederweg 35 a través de la aplicación de pedidos del acusado. El conductor del vehículo VW Passat con matrícula ..... recibió la orden de transporte. Primero recibió la notificación de la orden de transporte en el teléfono inteligente de su conductor. Unos segundos después, también se recibió la solicitud de transporte en el teléfono inteligente del empresario. El conductor aceptó la orden de transporte en el teléfono inteligente de su conductor sin responder primero a la solicitud de transporte en el teléfono inteligente del empresario. Esto solo sucedió después de que había comenzado la promoción.

El 11 de julio de 2019, alrededor de las 00:10, el testigo..... ordenó un vehículo para el transporte desde Fliederweg 35 hasta Bertramstraße a través de la aplicación de pedidos del demandado. El conductor del vehículo VW Passat con matrícula ..... recibió la orden de transporte. Primero recibió la notificación de la orden de transporte en el teléfono inteligente de su conductor. Unos segundos después, también se recibió la solicitud de transporte en el teléfono inteligente del empresario. El conductor aceptó la orden de transporte en el teléfono inteligente de su conductor sin responder primero a la solicitud de transporte en el teléfono inteligente del empresario. Esto solo sucedió después de que había comenzado la promoción. Al testigo se le cobró 10,82€ por el trayecto.

El 11 de julio de 2019, alrededor de las 00:26, el testigo ..... ordenó un vehículo para el transporte de Bertramstraße a Basaltstraße a través de la aplicación de pedidos del demandado. El conductor del vehículo VW Passat con matrícula ..... recibió la orden de transporte. Primero recibió la notificación de la orden de transporte en el teléfono inteligente de su conductor. Unos segundos después, también se recibió la solicitud de transporte en el teléfono inteligente del empresario. El conductor aceptó la orden de transporte en el teléfono inteligente de su conductor sin responder primero a la solicitud de transporte en el teléfono inteligente del empresario. Esto solo sucedió después de que había comenzado la promoción. Al testigo se le cobró ..... 15,00€ por el trayecto.

En los casos expuestos, la demandada emitió órdenes de viaje para los vehículos conectados, aunque les era reconocible que los vehículos no habían iniciado el viaje de regreso a la sede de la empresa después de la finalización del viaje de

transporte previamente dispuesto por la demandada, sino que habían permaneció en el área de destino de la llegada.

De los aproximadamente 360 vehículos que cumplieron órdenes de transporte para el demandado en Frankfurt am Main, solo aproximadamente 120 vehículos fueron asignados a la sede de una empresa allí, el resto registrados en los alrededores. Con mucho, la mayor cantidad de órdenes de transporte a través de la aplicación del demandado se emiten para el aeropuerto de Frankfurt y el área de la ciudad. Sin embargo, dado que la mayoría de los vehículos tienen su lugar de trabajo lejos de Fráncfort del Meno, una violación de la obligación de devolución es particularmente evidente.

El demandante solicita

I. Prohibir a la demandada eludir la multa de hasta 250.000 €, con carácter alternativo a la de prisión o prisión de hasta 6 meses, a aplicar a los administradores de la demandada por cada supuesto de infracción en operaciones comerciales con fines competitivos<sup>1</sup>. órdenes de transporte pagado para coches de alquiler (§ 49Párrafo 4 PBefG), que se emiten a través de la aplicación para teléfonos inteligentes "....." operada por el demandado y cuya tarifa excede los costos operativos del viaje (los llamados servicios flexibles gastos de viaje como combustible, lubricantes, desgaste de neumáticos, limpieza y mantenimiento, etc.) recae en las empresas de transporte al solicitar el viaje, seleccionar o asignar el viaje solicitado a una empresa de alquiler de coches afiliada, calcular la tarifa y procesar los pagos se realiza exclusivamente a través de el sistema proporcionado por el demandado y el demandado no tiene un permiso de circulación para el tráfico de vehículos de alquiler (§ 49Párrafo 4 PBefG) es si esto sucede como con los viajes con el ..... el 10.7.2019 alrededor de las 11:55 p.m. y el 11 de julio de 2019 en torno a las 00:10 y las 00:26 o como con los viajes enumerados en el anexo "obligación de retorno" al escrito de la actora de 7 de octubre de 2019,2. órdenes de transporte pagado para coches de alquiler (§ 49o vayan a realizar, ha emitido la orden de transporte si esto sucede como en los viajes con el ..... el 10.7.2019 aprox. 23:55 y el 11.7.2019 alrededor de las 0:10 y 0:26,3. Órdenes de transporte pagadas que se emiten a través de la aplicación de teléfono inteligente "....." operada por el demandado y en las que el precio del transporte excede los costos operativos del viaje (por lo que -llamado móvil Gastos de viaje, como combustible, lubricantes, desgaste de neumáticos, limpieza y mantenimiento, etc.) se transmitirá a los conductores de vehículos de alquiler y/o a los conductores de vehículos de alquiler la información necesaria para la aceptación y ejecución de la orden de transporte a través del del demandado .... - para proporcionar sistema, 49 Párr. 4 PBefG obligación existente de regresar al área de destino de la colocación del pedido, a menos que el pedido de transporte ya se haya emitido antes del inicio del viaje desde la sede de la empresa o durante el viaje de transporte o durante el viaje de regreso a la empresa sede, si esto sucede como



en el incidente con el coche de alquiler ..... el 19/02/2019 a partir de las 19:01 horas (expediente nº 4 de el anexo "obligación de devolución" al escrito de 05/10/2019)" alternativamente "si esto sucede como en el incidente con el coche de alquiler ..... del 20.06.2019 a partir de las 16:19 horas (expediente N° 1 del fajo de anexos "Obligación de devolución" al escrito de 5 de octubre de 2019)",

II Que se condene a la demandada a pagar a la demandante 2.305,40 € más un 5% sobre el tipo de interés base del BCE desde la interposición de la demanda.

El demandado solicita

rechazar la denuncia.

Como medida cautelar, la demandada solicitó mediante escrito de fecha 26 de noviembre de 2019, la constitución de una fianza para la ejecución provisional de una sentencia que concediera a la actora no inferior a 10 millones de euros y, como medida cautelar adicional, permitir para evitar la ejecución proporcionando una garantía sin tener en cuenta un depósito de garantía por parte del demandante.

Además, la demandada solicita que se le conceda a la demandada un plazo de conversión de al menos 6 meses en la alternativa en caso de que se resuelva a favor del número 1 de la demanda.

La demandada alega que las empresas de alquiler de automóviles con franquicia afiliadas a la demandada operan de forma independiente en el mercado, prestan servicios de transporte bajo su propia ley y publicitan sus servicios de transporte (Anexos B 1, B 2). Alega que los usuarios de los servicios de transporte verían claramente por la apariencia exterior que la demandada se limitaba a los servicios de corretaje (Anexos B 4-6, B 17, Anexo B 18). Los usuarios, que ya están acostumbrados a este tipo de plataforma de mediación en diversos ámbitos de la vida, lo saben claramente.

Es de la opinión de que es absurdo e incompatible con el concepto uniforme de empresarios de la PBefG para todo tipo de transporte que se permita un servicio de corretaje solo para taxis para prestar precisamente esos servicios de corretaje sin licencia bajo la PBefG para los cuales un alquiler la compañía de automóviles necesitaría una licencia.

Afirma que no proporciona ningún servicio de transporte, sino solo servicios típicos de la plataforma. En ausencia de su propia prestación de servicios de transporte de pasajeros de conformidad con la Sección 2 (1) PBefG, carece del estatus empresarial en el sentido de la Sección 3 Párrafo 1 PBefG. Las áreas de responsabilidad que realiza la propia empresa de alquiler de coches y en las que no interviene son las áreas centrales, tales como sus condiciones de transporte, uso de vehículos, horarios de turnos y uso de los conductores, operación de flota y requisitos legales para los vehículos. . Su falta de autoridad para dar instrucciones a la empresa de alquiler de coches y al conductor también es

crucial. Tampoco selecciona y no asigna solicitudes de promoción a empresas específicas, sino que solo media solicitudes o sugerencias que las empresas pueden aceptar o rechazar. Primero selecciona al conductor más cercano al pasajero, este es un criterio transparente.

Es de la opinión de que es crucial para la función intermediaria que las empresas de alquiler de coches realicen ellos mismos los servicios de transporte. A este respecto, se puede utilizar la jurisprudencia del BGH sobre servicios de agencia para empresas de taxis (BGH [NJW 2018, 2484](#) - Bonusaktion für Taxiapp).

Una aplicación del concepto de empresario según el PBefG al demandado es inconstitucional debido a la violación del Art. [20](#) Párrafo 3 GG y el Art. [12](#) GG. Además, las secciones [49](#) (4) frases 2 y 3 PBefG tendrían que interpretarse de acuerdo con la legislación europea. La condena del acusado por violar estas normas constituye una violación del principio del país de origen.

Su modelo de negocio actual es claramente diferente de los modelos de negocio anteriores ..... y ..... Se hace referencia a lo dicho en el escrito de contestación en las páginas 103 y siguientes.

Afirma además que es importante para ella que las empresas de alquiler de coches no infrinjan la ley en el contexto del transporte de pasajeros. Por lo tanto, las obligaciones de las empresas de alquiler de autos para cumplir con los requisitos legales están explícitamente reguladas en el contrato de servicio, allí N° 2.10, 3.2. En caso de incumplimiento de estas obligaciones, el demandado tiene el derecho de rescisión, el derecho de exclusión y, en su caso, una reclamación por daños y perjuicios, Sección 2.8, 17.2. Además, realizan jornadas informativas para conductores y empresas de alquiler de coches (B 20, 21), tras las cuales tienen confirmada su participación y cumplimiento de la obligación de devolución. Toman precauciones extraobligatorias en la aplicación recordando a los conductores el requisito de regreso para cada viaje (Anexo B 22). Como parte de una actualización, está disponible una función de regreso, hasta ahora solo en Düsseldorf y Frankfurt, después de lo cual se lleva al conductor a la sede de la empresa después de completar el viaje. Si no inicia el viaje de regreso, se le recordará nuevamente y se desconectará si no regresa a la sede de la empresa (Anexo B 23).

Ella afirma que su sistema solo reconoce la ubicación de un vehículo siempre que el conductor haya iniciado sesión en la aplicación, pero que estos datos no se almacenan. Por lo tanto, no les quedó claro si el conductor condujo de regreso al lugar de trabajo después de completar el pedido de transporte y antes de aceptar un nuevo pedido. La ley de protección de datos tampoco permite un control completo de los vehículos. Además, no puede verificar si los conductores están esperando las instrucciones de la sede de su empresa antes de abrir la aplicación y confirmar el viaje. El SMS correspondiente sería enviado por un proveedor externo. Sin embargo, compare la cantidad de instrucciones de servicio enviadas

por un socio contractual y la cantidad de viajes realmente realizados y, en caso de discrepancias, extraiga las consecuencias, como una advertencia o exclusión.

También es posible registrarse en la .....App sin especificar métodos de pago digitales. De acuerdo con el apéndice del contrato de servicio, ahora también es posible pagar el viaje en efectivo en Berlín y Düsseldorf (Anexo B 27).

Plantea la excepción de abuso de derecho en la medida en que la demandante se basa en las supuestas pruebas de conducción. Dado que aparentemente el demandante le había pedido al conductor del auto de alquiler que usara la aplicación en violación de las reglas, estas violaciones fueron construidas y no podían justificar un riesgo de repetición.

En la medida en que las infracciones deberían haber ocurrido por parte de los conductores, el demandado como participante también está excluido de responsabilidad. El modelo de mediación está de acuerdo con los requisitos legales del PBefG. Además, la acusada no tenía motivos para esperar ninguna violación de la ley, ni estaba al tanto de tales violaciones.

En cuanto al plazo de conversión solicitado por la demandada, ésta alega que una sentencia que permitiera a la demandante sería una completa sorpresa. La adquisición de un permiso en virtud de la ley sobre el transporte de pasajeros plantea requisitos considerables, que pueden demorar hasta seis meses. Además, tuvo que tomar considerables precauciones organizativas.

razones

La demanda es admisible.

Los juicios cumplen con el requisito de certeza según § [253](#) Abs. 2 S. 2 ZPO. Contrariamente a la opinión de la demandada, no se trata de denuncias vagas porque repiten la redacción de la ley y utilizan términos jurídicos vagos como "cálculo de la tarifa", "asignación del viaje ordenado" y "orden de transporte". A juicio de la Sala, los términos tienen un contenido inequívocamente reconocible. Además, el requisito de certeza se cumple en cualquier caso debido a la referencia al acto específico de infracción (Ohly/Sosnitza UWG 7th edition § 12 para. 65).

La demandada continúa diciendo que la solicitud número 3 es inadmisibles porque el proceso de transmisión es neutral y no ilegal per se. Sin embargo, esto ignora el hecho de que la prohibición general de transmisión de órdenes no es objeto de la demanda, sino la prohibición de transmisión de órdenes en el sistema del demandado en cuestión.

La demanda está justificada.

El demandante tiene derecho a las demandas de la ley de competencia afirmadas por medidas cautelares contra el demandado.

Las partes son competidores en el sentido del § 8 Párrafo 3 No. 1 UWG. Ambas partes compiten como proveedores de servicios de intermediación para el transporte individual de pasajeros. El hecho de que la demandante ofrezca estos servicios para el transporte de taxis y la demandada para el transporte de coches de alquiler no impide que se asuma una relación de competencia específica, ya que los servicios para el tráfico en cuestión son intercambiables.

Contrariamente a la opinión del demandado, las partes no tienen que enfrentarse como competidores en las mismas ciudades a nivel nacional. Más bien, la medida cautelar competitiva no está limitada en su alcance geográfico por un campo de actividad geográficamente limitado del acreedor o del deudor (BGH [GRUR 1999, 509](#), 510 - lagunas de inventario; Köhler / Bornkamm / Feddersen, UWG, 37th ed. § 8 párrafo 1.85). Como competidor del demandado, el demandante puede, por lo tanto, aplicar su solicitud de prohibición a todo el territorio federal, independientemente de la distribución local de sus servicios de corretaje.

El demandante tiene derecho a una demanda de medida cautelar contra el demandado de acuerdo con el número 1 de la parte dispositiva de §§ 3 párrafo 1, 3a, 8 párrafo 1, 3 no 1 UWG, § 2 párrafo 1 PBefG.

La disposición del § 2, apartado 1, n.º 4 PBefG, según la cual la prestación de servicios de transporte de pasajeros con vehículos de motor en tráfico ocasional requiere un permiso, representa una regulación de comportamiento de mercado en el sentido del § 3a UWG (Köhler / Bornkamm / Feddersen, loc. cit., § 3a marginal n.º 1.148). La norma prevé un permiso de derecho público para operar en un mercado específico y, por lo tanto, quiere garantizar una calidad, seguridad o inocuidad específicas del servicio en interés de los participantes del mercado (OLG Frankfurt GRUR-RR 2018, 199, párr. 13 - taxi [de reemplazo](#)).

El demandado es un empresario en el sentido de la Sección 3 (2) oración 1 PBefG. Como tal, requiere una licencia de alquiler de automóviles para el transporte de pasajeros de conformidad con la Sección 2 (1) No. 4 PBefG, que es indiscutible que no tiene.

Para la evaluación del carácter empresarial, es decisivo quién es el proveedor del servicio desde la perspectiva de los pasajeros (OLG Frankfurt, sentencia del 06.09.2016, Az. 6 [U 73/15](#), párr. 48 ss. - citado según juris). Después de la redacción del contrato y la prestación del servicio, el demandado es percibido como el proveedor del servicio de transporte. Desde el punto de vista de los pasajeros, es la propia demandada y no las empresas individuales de alquiler de automóviles las que prestan el servicio de transporte de pasajeros.

Ello resulta de la visión de conjunto de aquellos elementos que caracterizan decisivamente el servicio prestado por la demandada.

El hecho de que el demandado es el proveedor del servicio es inicialmente evidente para los pasajeros por la apariencia externa del demandado. Esto está

determinado en gran medida por su publicidad, como se puede ver en el Apéndice K 6. Al mirar las vallas publicitarias, el cliente reconoce que .....ofrece un servicio de transporte de viajeros y que los conductores profesionales -frente al modelo practicado anteriormente de conductores privados- ahora están activos. La información adicional impresa en letra muy pequeña, según la cual ..... media los pedidos a las empresas de alquiler de coches y no ofrece ninguna servicios de transporte en sí, no es entendido por el observador casual percibido. Lo mismo se aplica al anuncio presentado por la demandada, Apéndice B 18.

Contrariamente a la opinión del demandado, no se puede suponer que los usuarios que están acostumbrados a plataformas de corretaje en diversas áreas de la vida se den cuenta de inmediato de que el modelo de negocio en disputa del demandado es un corretaje de compañías de alquiler de automóviles individuales por parte del demandado. La apariencia externa del acusado no sugiere esto, pero se percibe de tal manera que ..... es el proveedor de servicios En el área de transporte de pasajeros, a diferencia del área de plataformas intermediarias para la venta de productos, la Cámara es de la opinión que no existe un entendimiento público generalizado de que la empresa presentada al consumidor cumpla una función puramente intermediaria.

A juicio de la Sala, el usuario que carga la aplicación no tratará los detalles de las condiciones generales de uso del demandado, en las que se hace referencia a las actividades de corretaje del demandado, incluso después de la experiencia de vida.

El hecho de que las empresas de alquiler de coches que están afiliadas al sistema de la demandada operen de forma independiente en el mercado, como alega la demandada con referencia a los anexos B 1 y 2, no impide que se presuma que la demandada es un empresario. De acuerdo con el modelo de negocio del demandado, las empresas de alquiler de automóviles pueden operar tanto de manera independiente como fuera del sistema del demandado, pero también como parte del sistema comercial del demandado (cf. BGH loc. cit. párr. 48).

Corresponde también al demandado seleccionar el conductor que va a realizar el viaje. El hecho de que actúe según criterios objetivos -a saber, la proximidad al pasajero potencial- no cambia el hecho de que sea ella quien haga la selección.

Otra característica a tener en cuenta es la fijación de precios. La demandada determina el precio del transporte, en particular los componentes individuales, como el precio básico, los costes por kilómetro, los costes por tiempo y la tarifa mínima. El proceso de reserva ejemplar en el Apéndice B 6 no muestra que sea posible la libre negociación de la tarifa entre el pasajero y el conductor. Por lo tanto, la decisión sobre la composición de los precios, pero también sobre la tarifa real, corresponde al demandado. Contrariamente a su opinión, no se trata de un servicio prestado por el demandado para apoyar a la empresa de alquiler de

coches, sino más bien de una determinación. Esto también se refleja en el hecho de que el conductor puede aceptar el viaje al precio dado por el demandado o puede rechazar el viaje, pero no cambiar el precio.

Contrariamente a la opinión de la demandada, el precio de un transporte para el pasajero juega un papel importante. El modelo comercial de la demandada se basa en esto, con la ayuda de la cual los servicios de transporte son significativamente más baratos que, p. B. Transporte en taxi.

Otro elemento esencial que sustenta la aceptación de la prestación del servicio de transporte por parte del demandado es la tramitación de las operaciones de pago realizadas por éste. De acuerdo con la Sección 3 de las condiciones generales de uso del demandado (Anexo B 9), el usuario debe crear y mantener su propia cuenta de usuario; para registrarse en una cuenta, debe proporcionar un método de pago válido, a saber, tarjeta de crédito o socio de pago reconocido.

De acuerdo con la Sección 9.1.4 del contrato de servicio (Anexo B 14), la tarifa se acepta en nombre y por cuenta del cliente a través de la función de procesamiento de pagos, que es a través de ..... - Se hace posible el servicio de mediación. Luego, el demandado calcula la tarifa específica, hace que el pasajero confirme la tarifa a través de la aplicación y luego carga la cuenta que debe depositar el pasajero (sección 3 de los Términos generales de uso) con la tarifa. Una vez finalizado el viaje, el transporte se facturará por cuenta, a nombre y a cuenta, con indicación del NIF de la empresa de alquiler de coches a través de ..... aplicación. El pago se procesa de tal manera que la empresa de alquiler de coches contrata al demandado como agente de cobro limitado, recoger la tarifa del pasajero. Este último paga la liquidación de la deuda al demandado, quien remite el importe menos la tasa de servicio a la que tiene derecho a la empresa de alquiler de coches.

El hecho de que después de la conferencia ahora sea posible pagar el viaje en efectivo en Berlín y Düsseldorf no está en conflicto con esto. Si el pasajero paga en efectivo, la tasa de servicio de las tarifas pagadas en efectivo, así como cualquier otra cantidad adeudada a ....., se pagará a .... a través de la compensación de las tarifas cobradas (no pagadas en efectivo) en nombre del cliente (sección 2 del apéndice del contrato de servicio de Düsseldorf, Anexo B 27). Esto significa que el sistema de pago, incluso para pagos individuales en efectivo, se basa en el hecho de que se utilizan métodos de pago sin efectivo; de lo contrario, no es posible la compensación. Después de todo, el proceso de pago está controlado por el demandado.

El demandado argumenta sin éxito que no está involucrado en áreas centrales de responsabilidad de una empresa de transporte, como el uso del vehículo, el horario de turnos, la estructura de la flota, la selección de rutas, servicios adicionales como el transporte de equipaje. Sin embargo, esto ignora el hecho de que estos no son componentes centrales del servicio de transporte, sino que

solo se ven afectados los detalles de la organización operativa que no dan forma significativa al servicio de transporte.

Contrariamente a la opinión del demandado, una aplicación del concepto de empresario según el PBefG al demandado no es inconstitucional por una violación del Art. [12](#) GG. Según el Art. [12](#) Párrafo 1 S. 2 GG, el ejercicio de la profesión puede ser regulado por ley o sobre la base de una ley. La Sección [49](#) (4) PBefG es una regulación de práctica profesional constitucionalmente inobjetable (BGH [GRUR 2019, 298](#) Párrafo 225 y siguientes - .....). No es evidente que el demandado fuera completamente incapaz de implementar un modelo de negocio, a pesar de que había implementado todos los requisitos del BGH en asuntos ..... . El objeto de la controversia en este procedimiento no es la correcta ejecución de la sentencia del Tribunal Federal de Justicia, sino las solicitudes específicas de medidas cautelares basadas en determinadas infracciones.

Tampoco hay violación del estado de derecho de conformidad con el artículo [20](#) (3) de la Ley Fundamental, ya que, contrariamente a la opinión del demandado, el PBefG cubre y regula las actividades del demandado.

Contrariamente a la opinión de la demandada, no existe violación del principio del país de origen de conformidad con el artículo 3 de la Directiva 2003/31/CE - Directiva de comercio electrónico. Según el artículo 3, apartado 2, de esta directiva, los estados miembros no pueden restringir la libre circulación de los servicios de la sociedad de la información desde otro estado miembro por razones que entren dentro del área coordinada.

Sin embargo, el servicio de que aquí se ocupa la demandada debe considerarse un servicio de transporte en el sentido del artículo 2, apartado 2, letra d), de la RiL 2006/123/CE - Directiva de servicios - y, por tanto, no un "servicio de la sociedad de la información dentro de el sentido del artículo 1 n° 2 de la Directiva 98/23 al que se refiere el artículo 2 letra b) de la Directiva de comercio electrónico.

Como se ha explicado anteriormente, el servicio prestado por la demandada no es sólo un servicio de intermediación, que se presta por medio del conductor ..... de coches de alquiler con pasajeros potenciales. Más bien, el demandado hace la selección de los conductores que realizan el viaje. Por otro lado, ejerce una influencia decisiva en las condiciones en las que actúan las empresas de alquiler de coches y sus conductores. Ella especifica la tarifa y se encarga de la liquidación del pago. Este servicio de conmutación es, por tanto, parte integrante de un servicio global que debe clasificarse como servicio de transporte.

El demandado está acusado de violar el § [2](#) Párr. 1 No. 4 PBefG por, sin estar en posesión de un permiso pertinente, sobre el ..... .. ha repercutido órdenes de transporte pagadas de vehículos de alquiler a empresas de alquiler de

vehículos a partir del 10 y 11 de julio de 2019 para viajes en automóvil ....., escrito de la actora en el escrito de 30 de julio de 2019 (fs. 69). referenciado.

El acusado niega con ignorancia que las supuestas pruebas de manejo hubieran arrojado el resultado informado. Una negación permisible con ignorancia según

La sección [138](#) (4) ZPO solo se aplica si se trata de hechos que no fueron ni las propias acciones de la parte ni el tema de su propia percepción. Los procesos en la propia área de negocio o responsabilidad se equiparan con esto. Esto se justifica por el hecho de que la parte no puede eludir sus obligaciones de declaración procesal organizando su área de actividad en base a la división del trabajo, sino que debe obtener información de las personas que han trabajado bajo su dirección, supervisión o responsabilidad (BGH NJW 1990, 453 ss. ).

Esas condiciones se cumplen aquí. La demandada tomó conocimiento del lugar, hora y datos del vehículo en relación con las supuestas pruebas de manejo de los días 10 y 11 de julio de 2019 a través de los escritos de la actora en el escrito de 30 de julio de 2019. Dado que las empresas de alquiler de coches eran las que prestaban servicios en el marco de los servicios operados por la demandada, y por lo tanto son empresas de alquiler de coches registradas, habría correspondido a la demandada cumplir para obtener información sobre los hechos alegados de acuerdo con sus obligación de consultar. La demandada tenía esta obligación de brindar información debido a que las empresas de alquiler de autos prestaban sus servicios en la división de la demandada. Dado que no existe una disputa admisible por parte del demandado, las alegaciones deben considerarse indiscutibles.

El hecho de que la demandante hiciera realizar las pruebas de conducción no puede considerarse un abuso de derecho. El demandante hizo que se llevaran a cabo estas pruebas de manejo para probar las acciones injustas del demandado. El objetivo no era "engañar" al demandado y eludir las medidas cautelares del demandado, sino demostrar que el modelo de negocio carecía realmente de cualquier medida cautelar efectiva.

No se concederá al demandado el plazo de conversión solicitado en relación con la pretensión del punto 1. Esta es una expresión del principio de proporcionalidad en el sentido del § [242](#)BGB y provoca una limitación legal sustantiva de la medida cautelar (Ohly/Sosnitza, ley contra la competencia desleal, 7ª edición 2016, § 8 párr. 39). Se debe conceder si las desventajas del deudor si la prohibición se aplicara inmediatamente fueran desproporcionadas con respecto al interés del acreedor y del público en general en la omisión inmediata (Ohly/Sosnitza, loc.cit., párr. 40). Al sopesar los intereses a realizar, deben sopesarse las desventajas amenazadas del lado del deudor y los intereses de los acreedores y los del público en general. Dado que los períodos de uso solo pueden concederse en casos excepcionales, los intereses del acreedor y del deudor deben ser claramente desproporcionados (Ohly/Sosnitza, loc.cit., apartado 43). Este no es el caso aquí.



Incluso antes de que se dictara la sentencia, la demandada podía esperar que en el futuro tendría que abstenerse del modelo de negocio que operaba. Al recibir la advertencia del demandante del 16 de mayo de 2019, el demandado se vio obligado a buscar una alternativa en caso de que las reclamaciones del demandante se ejecutaran con éxito para poder operar su modelo comercial de manera legalmente compatible. En cualquier caso, a raíz de las decisiones del Tribunal Regional Superior de Viena (Anexo K 10) de 14 de octubre de 2019, del Tribunal Regional de Colonia de 19 de julio de 2019 (Anexo K 11) y del procedimiento ante el Tribunal Regional de Munich, en el que se tomaron pruebas el 23 de septiembre de 2019 (Anexo K 12) esperan que se tenga que considerar una prohibición judicial de su modelo de negocio. El interés del demandante y de los demás participantes del mercado en

El demandante tiene derecho a una demanda de medida cautelar contra el demandado de conformidad con el número 2 de la parte dispositiva de §§ [3](#) párrafo 1, [3a](#), [8](#) párrafo 1, [3](#) no 1 UWG, § [49](#) párrafo 4 oración 2 PBefG .

De acuerdo con la regulación del § [49](#) párrafo 4 oración 2 PBefG, solo las órdenes de transporte que se hayan recibido en la sede de la empresa o en el departamento del empresario pueden llevarse a cabo con autos de alquiler. Las órdenes de transporte deben haberse recibido previamente en la sede de la empresa y desde allí se debe haber informado al conductor (BGH [GRUR 2019, 298](#), párrafo 33 Sobre el negro II). La solicitud de un mensaje "telefónico" incluye también un mensaje enviado por otro medio de comunicación móvil. Esta disposición contiene el criterio central de demarcación entre el tráfico de taxis y coches de alquiler, según el cual la aceptación directa de las órdenes de transporte por parte del conductor durante el viaje está reservada a los taxis (BGH loc.cit. párr. 33). Esta demarcación de los perfiles laborales de los operadores de taxis y autos de alquiler sirve para proteger la viabilidad y funcionalidad del tráfico de taxis, en el cual existe un importante interés público (Tribunal Federal de Justicia, loc.cit., párr. 37).

La norma representa una regulación del comportamiento del mercado en el sentido del § [3a](#) UWG con respecto a su función reguladora de la competencia en la relación entre las empresas de alquiler de automóviles y entre las empresas de alquiler de automóviles y taxis (BGH loc. cit. párr. 29).

La aceptación de las órdenes de transporte realizadas a través del ..... el 10 de noviembre de 2019 a las 0:10 horas y el 11 de julio de 2019 a las 0:26 horas por el conductor del vehículo VW Passat con el número de placa ... .. en el teléfono inteligente de su conductor sin responder primero a la solicitud de transporte en el teléfono inteligente del empresario constituye una violación de la Sección 49 (4 [\)](#) oración 2 PBefG.

El demandado es responsable de estas violaciones bajo el aspecto de violar una obligación de tráfico en virtud de la ley de competencia de acuerdo con el

§ 3UWG como perpetrador porque hizo posibles las violaciones específicas a través del sistema que creó y operó para la transmisión de órdenes de transporte a través de ..... La demandada ha creado así un modelo de negocio en el que se vulneran los intereses competitivos legalmente protegidos de terceros. Cualquiera que cree tal peligro a través de sus acciones en transacciones comerciales está obligado por la ley de competencia a limitar este peligro en la medida de lo posible y razonable (BGH NJW 2008 760, Tz. 36). Por lo tanto, quien crea una fuente de peligro en su área de responsabilidad o permite que persista, debe tomar las medidas y precauciones razonables que sean necesarias para evitar el peligro (Tribunal Federal de Justicia, loc. cit.). [GRUR 2014, 883](#), Tz. 21 - Responsabilidad del director general por actos de competencia desleal).

En el presente caso, la demandada tiene tales obligaciones de vigilancia e intervención, ya que no es simplemente un agente de servicios de transporte, sino que los presta ella misma en cooperación con las empresas de alquiler de automóviles. Como se explicó anteriormente, los servicios de la demandada son publicidad, selección de conductores, influencia en la fijación de precios y procesamiento de transacciones de pago, que son componentes integrales de un servicio de transporte de pasajeros.

La demandada no puede alegar que ha obligado contractualmente a las empresas de alquiler de coches a cumplir con las disposiciones legales y que prevé mecanismos de precaución y control para evitar que el sistema sea utilizado en violación del contrato. Ya que, de acuerdo con la obligación contractualmente estipulada de cumplir con el PBefG en la Sección 3.2.4 del Acuerdo de Usuario B 10, espera mala conducta por parte de los conductores, solo medidas de capacitación, comparando las instrucciones de servicio enviadas con el número de viajes realizados y las sanciones reservadas para ello no son suficientes. La demandada no presentó controles concretos reales de los usuarios conectados.

La demandada tampoco previó que el diseño técnico de la aplicación sea razonable en el marco de su obligación de crear precauciones efectivas para evitar el peligro, de modo que el conductor no pueda ver la ubicación del pasajero antes de recibir el servicio. instrucciones. El demandado justifica el hecho de que la confirmación del viaje en el vehículo es técnicamente posible diciendo que la plataforma es un sistema que se ha desarrollado globalmente. Pero esa no es razón para no modificar el sistema para Alemania de tal manera que cumpla con las disposiciones legales aplicables aquí.

Finalmente, también existe la demanda de medida cautelar presentada por el demandante contra el demandado de conformidad con la Sección 3 [1](#), [3a](#) UWG en relación con la Sección [49](#) (4) oración 3 PBefG de conformidad con la Sección 3 del escrito de demanda. Según esta norma -que supone una regulación de comportamiento de mercado- el coche de alquiler debe volver al domicilio social inmediatamente después de haber realizado la orden de transporte, salvo que

haya recibido una nueva orden de transporte por teléfono desde su domicilio social o domicilio antes el viaje o durante el viaje.

El conductor del ..... violó esta obligación de regresar el 19 de febrero de 2019. El pedido se realizó a través de ..... el 19 de febrero de 2019 a las 20:50 en la Terminal 2 del aeropuerto de Frankfurt. Según la aplicación, el conductor aceptó la solicitud de búsqueda de puerta 3 Estuvo en la Terminal 2 en 3 minutos y condujo hasta ..... en la puerta de enlace/aeropuerto según las instrucciones. Antes de eso, se observó que estaba parado con su vehículo en la gasolinera ..... en Unterschweinstiege desde las 7:01 p. m. hasta las 7:48 p. m. El conductor estaba dentro o en las inmediaciones de su automóvil.

El demandado no ha negado expresamente las infracciones, pero considera que estas no han sido suficientemente fundamentadas, pero sin embargo cuentan con la empresa de alquiler de coches ..... (Caso No. 4) identificado y pedido aclaración de las alegaciones. En un escrito de fecha 1 de noviembre de 2019, manifestó que desconocía si las presuntas violaciones se habían producido en casos individuales, y que tampoco podía entender los procesos en su sistema.

Contrariamente a la opinión de la demandada, la supuesta violación del 19 de febrero de 2019 (corresponde al caso No. 4 del anexo "obligación de devolver" al escrito del 5 de octubre de 2019) está suficientemente fundamentada en cuanto a tiempo, lugar, vehículo involucrados y el curso de los acontecimientos. Por lo tanto, era posible que el demandado cumpliera con su obligación de indagar y presentar pruebas fundamentadas. A falta de tal presentación, el curso del acto de infracción impugnado debe considerarse indiscutible.

La demandada ha creado -como se explica en las observaciones de la demanda número 2- un modelo de negocio en el que existe el riesgo de que terceros resulten lesionados en sus intereses competitivos legalmente tutelados y por tanto está obligada a limitar este riesgo en la medida de lo posible y razonable. Es su deber tomar medidas para asegurar un control efectivo de los vehículos de alquiler ejecutantes con respecto a su obligación de devolución.

Según el demandado, los datos de movimiento de los vehículos participantes se almacenan continuamente, pero solo mientras el conductor esté conectado a la aplicación y esté disponible para aceptar pedidos en la sede de la empresa. El almacenamiento más allá de esto no es factible por razones de economía de datos. La ganancia en conocimiento sería pequeña, ya que el acusado no podría saber si el conductor estaba listo o si estuvo parado por un momento por otro motivo, como un descanso o para repostar el vehículo.

En opinión de la Sala, estas razones no excluyen la obligación del demandado de garantizar mecanismos de control efectivos. Corresponde únicamente al demandado diseñar técnicamente el control dentro de su sistema de conformidad con la normativa de protección de datos de forma que se pueda comprobar fehacientemente el cumplimiento de la obligación de devolución.

La información facilitada por la demandada a los conductores sobre la existencia y la solicitud de cumplimiento de la obligación de devolución no constituye un medio suficiente para asegurar el cumplimiento efectivo.

El hecho de que existen posibilidades técnicas que contribuyan a controlar el cumplimiento de la obligación de devolución lo demuestra la alegación de la demandada, según la cual está habilitando una función de devolución en dos ciudades como parte de una actualización de la aplicación, según la cual el conductor es navegó a la sede de la empresa después del final del viaje y, no debe iniciar el viaje de regreso, se le recordará nuevamente y se desconectará si no regresa al lugar de negocios (Anexo B 23).

El demandado también tuvo que hacer frente a infracciones de este tipo, ya que en los casos en los que los lugares solicitados para recoger a los pasajeros, como el aeropuerto o el centro de la ciudad, no pueden ser alcanzados con poca antelación por empresas de alquiler de coches que se encuentran más alejadas, los conductores tener la tentación de quedarse en el área de los pasajeros que hacen los pedidos para ser alcanzado en poco tiempo. El estricto cumplimiento de la obligación de devolución tiene también, dentro del sistema de las demandadas, el inconveniente de que en aquellos casos en los que las casas matrices de las empresas de alquiler de coches se encuentran fuera de las zonas urbanas populares, los tiempos de atención de los pasajeros a las localidades de alta demanda son más prolongados y los viajes aumento de los costos podría. La notificación de la casa matriz Anexo B 28 muestra que

La pretensión de la demandante de que se le reembolsen los costes de su aviso por un importe de 2.305,40 € se basa en el artículo [12](#), apartado 1, frase 2 de la UWG. La reclamación de intereses se basa en § [291](#) ZPO.

La decisión sobre los costos se basa en la Sección [91](#) (1) ZPO.

La decisión sobre la ejecución provisional se deriva del § [709](#) oración 1, 2 ZPO.

El importe de la garantía en relación con las solicitudes de cese y desistimiento se fijará en 150.000 €, § [709](#) frase 1 ZPO. El monto de la garantía se medirá de tal manera que el deudor esté protegido contra daños por ejecución injustificada de acuerdo con la Sección [717 \(2\) ZPO](#). El perjuicio que podría sufrir la demandada a este respecto se derivaría del hecho de que la demandada obtendría un permiso de transporte de pasajeros en cumplimiento de la sentencia, que ya no necesita si se modifica la sentencia. El tribunal estima que los costos del proceso de aprobación no superan los 2.000 €.

En la medida en que la demandada se refiere en general al hecho de que perdió ventas por valor de 10 millones de euros debido a un proceso de aprobación que duró hasta 12 meses, esto no puede seguirse. En vista de lo dispuesto en el § [15](#) Párrafo 1 oración 2 PBefG, según el cual se debe tomar una decisión sobre la solicitud de aprobación dentro de los 3 meses posteriores a la recepción, no se

puede asumir una duración más larga del procedimiento. El demandado no ha demostrado ninguna dificultad particular que pueda esperarse que impida que se tome una decisión dentro del plazo legal. La objeción de que la autoridad de aprobación no podía considerar que las operaciones comerciales del demandado requerían aprobación puede ser contrarrestada presentando la sentencia de la Sala. La afirmación y justificación de un daño de al menos 10 millones de euros también es a tanto alzado y carece de fundamento y, por lo tanto, no es adecuada para basar la suposición de un daño de esta cantidad. Por lo tanto, la Sala fija un depósito de seguridad por el monto de la cantidad en disputa indicada en el escrito de demanda,

La solicitud alternativa de protección contra la ejecución del demandado en virtud del artículo [712](#) ZPO debe rechazarse porque, contrariamente al artículo [714](#) ZPO, no se presentó antes del final de la audiencia oral. Debido a la redacción clara de la regulación en la Sección [714](#) (1) ZPO, las solicitudes de protección no están permitidas después de este punto en el tiempo (Zöller/Herget, ZPO, 32nd ed. Sección 714 marginal número 1).