



Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Mitglieder,

mit dem vorliegenden Newsletter bieten wir Ihnen ab sofort einen weiteren Vorteil einer Mitgliedschaft im Trailer Industrie Verband: Aus erster Hand erhalten Sie künftig je nach Nachrichtenlage gebündelte Informationen und Serviceangebote zu aktuellen Entwicklungen in Technik, Recht, Politik und anderen Bereichen.

Sollten Sie Anregungen oder Themen haben, die für die Mitglieder interessant sind, lassen Sie uns diese bitte per E-Mail an kontakt@tiv-ev.eu zukommen.

Viel Spaß und Erkenntnisgewinn beim Lesen wünscht

Michael Jursch
Vorsitzender des Vorstands

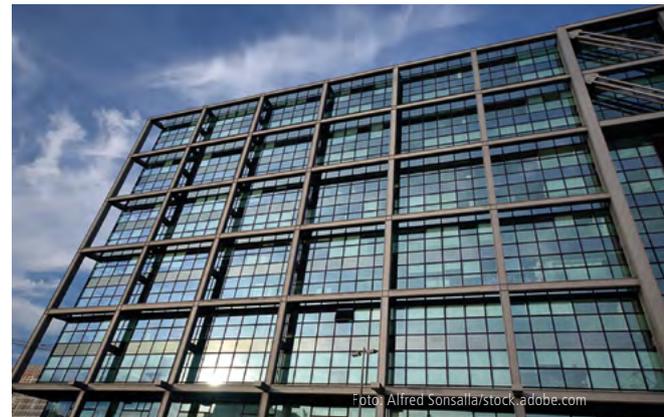
Aus dem Vorstand



Save the Date!

Nächste Mitgliederversammlung am 15.06.2018 – 11 Uhr
Berlin, Geschäftsstelle TIV - Trailer Industrie Verband e.V.,
Europaplatz 2, 10557 Berlin

Die Einladung mit Agenda und Unterlagen folgt zu gegebener Zeit. Auf der Mitgliederversammlung soll unter anderem das Thema „Weiterentwicklung des TIV zu einem Europäischen Dachverband“ beraten und ggf. beschlossen werden, über das wir in kommenden Newslettern berichten werden.



Satzungsänderung

Mitgliedschaft ausländischer Vereine im TIV

Für die Mitgliedschaft ausländischer Vereine im TIV haben wir mit dem Notar Henn eine Satzungsänderung vorbereitet, die in der Mitgliederversammlung 2018 zur Abstimmung kommt.

Vorstand derzeit zu zweit

Personelles

Unser Vorstandsmitglied Gunnar Bregler ist zu unserem Bedauern zum Jahresende aus dem Vorstand des TIV ausgeschieden. Wir wünschen ihm alles Gute und danken für die hervorragende geleistete Arbeit. Satzungsgemäß agiert bis zur Neuwahl des Vorstands in der Mitgliederversammlung 2018 der verbleibende Vorstand (Dr. Meyer, Hr. Jursch).

Aus Berlin



Erfolg: Fahrerlaubnis und Anhänger

TIV hat erfolgreiche Entwicklung angestoßen

Nach dem parlamentarischen Frühstück von Vertretern des TIV mit Mitgliedern des Bundes-Verkehrsausschusses zum Thema Fahrerlaubnis- und Anhängerklassen freuen wir uns, dass wir damit anscheinend Bewegung in die Sache gebracht haben.

Die Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Dorothee Bär antwortete dem Vorstand: „dass die Europäische Kommission derzeit die ... sog. 3. EU-Führerscheinrichtlinie ... evaluiert. In diesem Zusammenhang setzt sich das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gegenüber der Kommission dafür ein, das europäische

Führerscheinrecht ... verständlicher und praxisorientierter zu regeln. Ein wichtiger Gesichtspunkt dabei ist auch der Umfang der einzelnen Fahrerlaubnisklassen. ...“

Zudem schrieb uns MdB Dr. Anja Weisgerber (CSU): „Gerne möchte ich Sie darüber informieren, dass die EU-Kommission voraussichtlich im Jahr 2023 einen neuen Vorschlag zur EU-Führerscheinrichtlinie vorlegen wird. Nach Einschätzung der Verkehrspolitik im Europäischen Parlament werden dabei wahrscheinlich auch die Schwierigkeiten mit den Fahrerlaubnisklassen und Verbesserungsmöglichkeiten bezüglich des Höchstgewichts thematisiert werden.“

Aus Brüssel

Foto: artjazz/foto9.com

Europäische Union

Informationen aus unserem Brüsseler TIV-Büro



Spitzengespräch des TIV im Europäischen Parlament geplant

In Zusammenarbeit mit dem Brüsseler Büro des stellvertretenden Vorsitzenden des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr (TRAN), Dieter-Lebrecht Koch aus Altenburg (CDU/EVP), ist ein Spitzengespräch zwischen dem Vorstand des TIV und Vertretern der europäischen Institutionen im Europäischen Parlament geplant um neueste technische und regulatorische Fragestellungen zu erörtern. Das Gespräch soll im April stattfinden.



Treffen mit ECF-Generalsekretär

Mit dem ECF-Generalsekretär Jost Krüger fand im Januar ein Treffen in Brüssel statt. Er sieht das Zeitfenster für einen eigenen Anhänger-Führerschein derzeit geschlossen, ist aber auch mit der durch den B96 gefundenen Lösung nicht unzufrieden. Laut seiner Aussage besteht seitens

der Kommission durchaus ein Problembewusstsein dafür, dass es auch eine private Nutzung oberhalb der üblichen 3,5 Tonnen-Grenze (bis etwa 5–7 Tonnen) gibt, aber auf europäischer Ebene scheint diesbezüglich derzeit kein Handlungsdruck zu herrschen.

Schwere Nutzfahrzeuge: CO₂-Emissionen und Kraftstoffverbrauch

Quelle:
Europäische Kommission

Am 24. Januar 2018 stimmte der Umweltausschuss über seinen Bericht zum Vorschlag der Kommission vom 31. März 2017 über eine Verordnung zur Überwachung und Meldung von CO₂-Emissionen und den Kraftstoffverbrauch von neuen schweren Nutzfahrzeugen (HDV) ab. Im Jahr 2014 machten die Treibhausgasemissionen von HDVs 5 Prozent der gesamten EU-Emissionen aus, ein Fünftel aller Emissionen im Verkehrssektor und etwa ein Viertel der Emissionen im Straßenverkehr.

Der Berichterstatter, Damiano Zoffoli (I/S&D), begrüßte den Legislativvorschlag der Kommission und forderte diese auf,

einen Zeitplan für die Anwendung der VECTO-Software (Vehicle Energy Consumption Calculation Tool) auf die noch nicht abgedeckten HDVs zu erstellen und einen CO₂-Emissionstest für die Straße zu entwickeln, der unter der Aufsicht unabhängiger Stellen durchgeführt würde. Er betonte die Wichtigkeit, einen völlig transparenten Markt zu schaffen, indem bestehende Informationslücken geschlossen und es den Käufern ermöglicht werde, besser informierte Entscheidungen zu treffen. Der Berichtsentwurf schlägt vor, administrative Sanktionen anzuwenden, wenn Unregelmäßigkeiten oder Unstimmigkeiten aufgedeckt werden.

① [http://www.emeeeting.europarl.europa.eu/committees/agenda/201801/ENVI/ENVI\(2018\)0124_1/sitt-7666083](http://www.emeeeting.europarl.europa.eu/committees/agenda/201801/ENVI/ENVI(2018)0124_1/sitt-7666083)

② <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:52017PC0279&from=EN>



Service für
TIV-Mitglieder



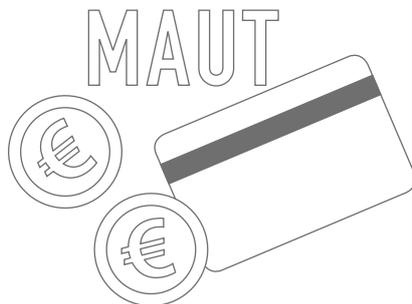
Achtung, Maut!

LKW-Maut ab 1. Juli 2018 auch auf Bundesstraßen – Informationen auf Anfrage

Für LKW über 7,5 t zulässigen Gesamtgewicht gilt ab 1. Juli die Maut auch auf Bundesstraßen. Etwa 150.000 Fahrzeuge in Deutschland werden erstmals mit einem Mauterfassungsgerät ausgestattet werden müssen. Die Höhe der Maut richtet sich nach Schadstoffklasse, Achszahl und Länge der gefahrenen Strecke.

Für Verbandsmitglieder mit eigenem LKW-Fuhrpark stellen sich viele Fragen, wie „Wie registriert man sich beim Mautbetreiber?“, „Was ist eine OBU und brauche ich die?“, „Mit welchen Kosten muss ich rechnen?“, „Wie funktioniert das mit der Mautabrechnung?“, „Wie und in welchen Fristen dokumentiere ich Fahrten richtig?“, und „Wie lässt sich die Mautbelastung durch Fördermittel senken?“.

Mitglieder des TIV können kostenlos entsprechendes Informationsmaterial der SVG Bundes-Zentralgenossenschaft Straßenverkehr eG Frankfurt/Main erhalten. Bei Interesse bitten wir um Rückmeldung an die SVG (info@svg.de) oder an die TIV-Geschäftsstelle (kontakt@tiv-ev.eu).



Aus der Technik



24./25. April: TIV trifft BMVI

Fachausschuss Kraftfahrzeugtechnik des BMVI tagt auf Einladung des TIV in Dresden

Bei der Tagung des Fachausschusses Kraftfahrzeug-Technik des BMVI werden wir die für uns relevanten Themen (u. a. Abriebseil, Kupplungshöhen) einbringen. Für den TIV werden Hr. Dr. Meyer und Hr. Jursch teilnehmen.

TIV besucht TÜV Nord

Zur Vereinheitlichung von O1- und O2-Steckern sowie zu Problemen der Ausstattung von Anhängern mit LED-Beleuchtung

Am 28.11. besuchten Matthias Kieslich (TIV Arbeitskreis Fahrwerk, Kupplung, 100 km/h, Mitarbeiter STEMA Metalleichtbau) und Erwin Steiner (ASPÖCK Systems) den Fachausschuss Kraftfahrzeugtechnik (FKT), Sonderausschuss „Lichttechnische Einrichtungen an Kraftfahrzeugen“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, um einige dringende technische Probleme anzusprechen, die die Mitglieder des TIV-Trailer Industrie Verband e.V. bewegen.

Vorstellung

In einer kurzen Präsentation stellten sie den TIV, seine Mitglieder, Charakteristik und die Motivation für die Verbandsgründung vor. Dabei wurde insbesondere auf die Ziele des TIV eingegangen, wie Neuregelungen oder Überarbeitungen technischer Anforderungen an O1- und O2-Fahrzeugen in den Bereichen Elektrik, Bremse und Kupplung. Ebenso konnte deutlich gemacht werden, dass geltende gesetzliche Vorschriften, wie die Zulassungsproblematik der 100-km/h-Regelung für O1- und O2-Fahrzeuge der dringenden Überarbeitung und einer europaweiten Angleichung bedürfen. Parallel zum Umbruch im Automobilbau mit der Neubewertung von Antriebskonzepten, insbesondere der Elektromobilität, muss, so konnte dargelegt werden, die Verbindung „Auto-Anhänger“ neu überdacht werden. Auch die Themen „Führerscheinregelung und Versicherungen“ (bei Unfällen mit Anhängergespannen) wurden angeschnitten.

Vereinheitlichung der 7-poligen Stecker O1 und der 13-poligen Stecker O2

Insbesondere wurde auf die Problematik der unterschiedlichen Stecker eingegangen, dazu hatte es in der Vergangenheit auch auf Seiten des FKT schon Aktivitäten gegeben. Als Ziel wurde damals formuliert, den Stecker in die ECE R 48 zu implementieren. Die Diskussion zu diesem Thema war beim FKT seinerzeit bereits sehr weit vorgeschritten, leider ohne, dass Änderungen Eingang in die Gesetzgebung gefunden hätten. Die Vertreter des FKT haben anlässlich des Treffens zugesagt, den Arbeitsstand kritisch zu überprüfen und diesen Punkt erneut auf die Agenda zu nehmen.

Ausstattung von O1- und O2-Fahrzeugen mit LED-Beleuchtung



Auch ein weiteres Problem konnte bei dem Treffen intensiver diskutiert werden: Im Zuge der Ausstattung von O1- und O2-Fahrzeugen mit LED-Beleuchtung ergeben sich zunehmend gravierende Fehlermeldungen in den Steuergeräten der Zugfahrzeuge. Grund ist das Fehlen einer genormten Schnittstelle zwischen Zugfahrzeug und Anhänger. Um dem zu begegnen, installieren viele Leuchtenhersteller eine „Blackbox“ im Kabelbaum des Anhängers, welche über Widerstände den geringeren Verbrauch der LED-Leuchten (3 W statt 21 W) korrigiert. Die Wärmeentwicklung in den Widerständen bzw. in der Blackbox ist erheblich, so können Temperaturen bis zu 130°C auftreten. Zudem wird ein Ausfall der LED-Beleuchtung am Anhänger nicht im Display des Zugfahrzeuges angezeigt, was nicht gesetzeskonform ist.

Der FKT hat auch dieses Problem erkannt, man hat jedoch mitgeteilt, dass hierfür eine schnelle Lösung nicht in Sicht ist. Man erinnerte sich, dass bereits der englische Verband SMMT dieses Thema behandelt hatte. Leider war es auch dort zu keinem erfolgreichen Abschluss gekommen, der sich in einer entsprechenden gesetzlichen Richtlinie geäußert hätte. Als Ergebnis des Treffens hat der FKT zugesagt, sich mit dem englischen Verband SMMT in Verbindung setzen, um zu erfahren, wie der aktuelle Stand zum Thema LED-Beleuchtung an O1- und O2-Fahrzeugen ist, und das Thema auch selbst weiter zu bearbeiten. Im Fachverband für Verkehr in Österreich wird Herr Steiner dieses Thema ebenfalls publik machen und auf die Agenda setzen. Flankiert von diesen Bemühungen wird der TIV die Problematik dann auch beim GRE in Brüssel vortragen.

FKT Sonderausschuss Bremsanlagen am 16. Januar

Genereller Einsatz der selbstnachstellenden Bremse für O2-Fahrzeuge

Der TIV Trailer Industrie Verband e. V. war in Person von Matthias Kieslich (TIV Arbeitskreis Fahrwerk, Kupplung, 100 km/h) am 16. Januar in der Sitzung des Sonderausschusses Bremsanlagen im TÜV Süd München-Garching vertreten. Hier diskutierten Vertreter der TÜV sowie namhafter Fahrzeug- und Bremsenhersteller auf Initiative von Herrn Westphäling vom TÜV Süd über den generellen Einsatz der selbstnachstellenden Bremse für O2-Fahrzeuge. Die Agenda der Beratung umfasste viele Anfragen bzw. Aufgabenstellungen und Prüfzyklen im Bereich der Bremse für die Fahrzeugklassen O3, O4, M1, N1 etc. Die Argumentation für eine zwingende gesetzliche Einführung der neuen selbstnachstellenden O2-Bremse wurde in mehreren Punkten begründet.

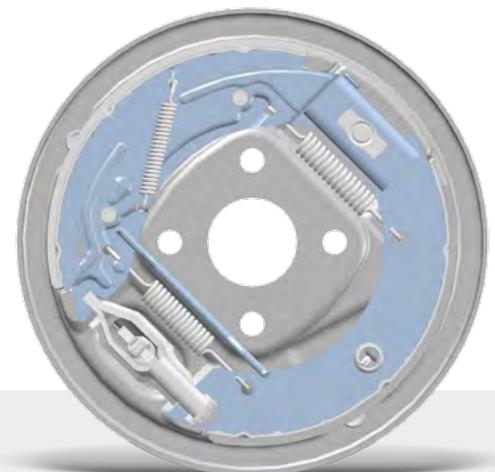
1. Jede Backenbremse muss sich einschleifen.
2. Nach dem Einschleifen der Bremsbacken an die Bremstrommel ergibt sich in der Bremse ein homogenes System. Beim Anpassungsprozess Bremsbacke/ Bremstrommel kommt es zu einer Vergrößerung des Bremsspiel, was zwangsläufig zu einer Verlängerung des Zustellweges am Bremsgestänge führt. Diese muss nach 50–500 km über eine manuelle Nachstellung des Bremsspiels am Bremsgestänge manuell korrigiert werden. Wird diese Korrektur nicht vorgenommen, kommt es zu einer verspäteten Ansprechzeit der Bremse am Anhänger gegenüber dem Zugfahrzeug. Es werden dabei bis zu 10 m Bremsweg „verschenkt“, bis die volle Wirksamkeit der Bremse erreicht wird.
3. Bei neuen Autos sind die Bremsen größer und wirksamer ausgelegt, so sind maximale Bremsverzögerungen von 8 m/s^2 derzeit der Trend im mittleren und gehobenen SUV-Bereich. Diese enormen Bremsverzögerungen bewirken, dass bei einer Vollbremsung des Zugfahrzeugs und einer nicht nachgestellten Bremsanlage am Anhänger dieser fast ungebremst auf das Fahrzeug aufläuft und damit die Zugvorrichtung am Auto enorm belastet.

Die Folge davon ist, dass die Zugvorrichtung regelrecht aus dem Fahrzeugheck herausgerissen wird bzw. die Befestigungsmittel abgerissen werden. Nachweislich haben nicht korrekt eingestellte Bremsen in Belgien und Deutschland bereits zu Unfällen geführt.

4. Bei einer automatisch nachstellbaren Bremse wird der oben beschriebene kritische Zustand vermieden. Ein immer gleichbleibender Abstand zwischen Bremsbelag und Bremstrommel würde bei jedem Bremsvorgang ein optimales Ansprechverhalten der Bremse gewährleisten.

In der Diskussion legte Herr Kieslich dem Sonderausschuss die Argumente aus der Praxis dar:

- › Durch das ständige Ansprechen der Bremse ist der Verschleiß der Bremsbeläge wesentlich größer als bei der jetzigen Bremse.
- › Bei Doppelachsaggregaten und ungleicher Gewichtsverteilung kann es zum Überbremsen einer Achse kommen.
- › Diese Bremse verteuert die Achse um 10–15 % je nach Achsausführung.



Im Fazit der Diskussion im Sonderausschuss wurde festgestellt, dass die Verfügbarkeit der automatisch nachstellbaren Bremse bei drei großen deutschen Herstellern gegeben ist. Der TIV e.V. wurde aufgefordert, eine abgestimmte technische Meinung zur selbstnachstellenden Bremse herauszuarbeiten, um eine europäische gesetzliche Bestimmung zu erwirken.

Herr Pehle und Herr Adam vom Sonderausschuss Bremse gaben den Hinweis, dass bei europäischen Gesetzesänderungen das Gremium des CLCCR in Genf der optimale Arbeitskreis sei.

In einer Präsentation wurden dem Sonderausschuss Bremse der Verband mit seinen Verbandsmitgliedern, die thematischen Arbeitskreise und die bis dato erfolgten Aktivitäten vorgestellt. Des Weiteren wurden sowohl die Ursachen zur Gründung des Trailer Industrie Verbandes als auch die Zielstellungen des Verbandes dargelegt. Die Präsentation des TIV wurde den Mitgliedern des Sonderausschusses zur Verfügung gestellt.

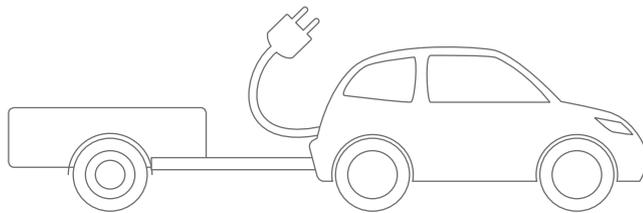
Aus den Arbeitsgruppen



Elektromobilität

Neue Mitglieder für TIV-Arbeitsgruppe gesucht

Die Arbeitsgruppe Elektromobilität bearbeitet ein spannendes Aufgabengebiet. Sie begleitet die neuen Entwicklungen im Individualverkehr und erarbeitet Zukunftskonzepte für unsere Branche. So besteht Kontakt zur Firma FSD Radeberg zur Entwicklung einer standardisierten Schnittstelle zwischen Anhänger und Elektroauto. Herr Jursch wird dazu in der nächsten Mitgliederversammlung berichten. Ebenfalls wird Herr Jursch den 20. Technischen Kongress des VDA (27. bis 28.02.2018) nutzen, um die Problematik mit den Automobilherstellern zu diskutieren.



Bisher bestand die Arbeitsgruppe aus dem AG-Leiter Hr. Winterhoff, Herrn Bregler und Herrn Jursch. Die Herren Winterhoff und Bregler stehen jeweils aufgrund von firmeninternen Änderungen leider nicht mehr für die Arbeitsgruppe zur Verfügung. Damit sucht der Vorstand neue Mitglieder, die für eine Mitarbeit an der Zukunft Elektromobilität aufgeschlossen sind.

Fahrwerk, Kupplung / 100 km/h

Abreißseil O1 und O2 Fahrzeuge

Nachdem das Thema von Seiten des Bundesverbandes der Fahrlehrer an den TIV herangetragen wurde, wird sich die Arbeitsgruppe Fahrwerk, Kupplung / 100 km/h des TIV eine Meinung bilden und diese in der kommenden Mitgliederversammlung zur Diskussion stellen. Nach Änderungsbeschluss oder Verabschiedung wird sich der Vorstand damit an den Verkehrsausschuss des Europaparlamentes wenden und diesen um eine entsprechende einheitliche Regelung bitten.

Aktuelle
EU-Verkehrspolitik



PKW-Maut

Niederlande schließen sich der Klage Österreichs vor dem EuGH gegen die deutsche PKW-Maut an

Am 13.12.2017 haben die Niederlande erklärt, sich der Klage Österreichs vor dem EuGH (C-591/17) vom 12.10.2017 gegen die Einführung einer Infrastrukturabgabe auf dem deutschen öffentlichen Straßennetz („Pkw-Maut“) anzuschließen (EB 17/17). Nach Ansicht der Niederlande würde die geplante Pkw-Maut ausländische Autofahrer diskriminieren und zu einer Behinderung des Verkehrsflusses führen. Jährlich werden schätzungsweise 22 Mio. Fahrten von den Niederlanden aus nach Deutschland unternommen, was bei Einführung des deutschen Mautsystems zu Kosten der niederländischen Autofahrer zwischen 60 und 100 Mio. € pro Jahr führen könnte.

Die Kommission hatte ihr Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland am 17.05.2017 nach Anpassung der Maut-Regeln eingestellt (EB 09/17). Das Verfahren vor dem EuGH kann bis zu zwei Jahre dauern. Die Klage Österreichs und der Niederlande habe keine aufschiebende Wirkung, so dass Deutschland weiterhin das Mautsystem ausschreiben und die Mautpflicht im Jahr 2019 in Kraft treten könne.

Mitteilung des EuGH in der Rechtssache C-591/17 Österreich/Deutschland:

① <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=197110&pageIndex=0&doclang=DE&mode=req&dir=&occ=first&part=1&cid=685134>

Pressemitteilung der Kommission vom 17.05.2017:

① http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-17-1280_de.htm

Zur Rechtmäßigkeit von Uber

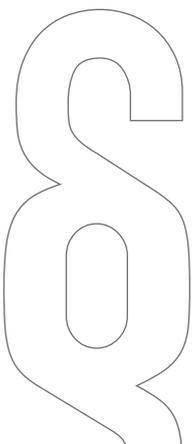
EuGH urteilt zur Einstufung der von Uber erbrachten Dienstleistung

Mit Urteil vom 20.12.2017 äußerte sich der EuGH im Vorabentscheidungsverfahren C-434/15 *Asociación Profesional Elite Taxi ./. Uber Systems Spain SL* zu der Frage des vorlegenden Gerichts, ob für die von der Plattform Uber angebotenen Leistungen als „Dienste der Informationsgesellschaft“ im Sinne der Richtlinie 98/34/EG der Grundsatz des freien Dienstleistungsverkehrs gelte oder ob sie zu dem im Recht der Mitgliedstaaten geregelten Verkehrssektor (Art. 2 Abs. 2 Buchst. d der Richtlinie 2006/123/EG) gehörten. Im erstgenannten Fall könnten die in der Taxi-Verordnung der Stadt Barcelona für den Betrieb von Uber vorgeschriebenen Lizenzen und Genehmigungen mit dem Grundsatz des freien Dienstleistungsverkehrs unvereinbar sein, während es den Mitgliedsstaaten im letztgenannten Fall grundsätzlich freistünde, die Tätigkeit von Uber zu reglementieren.

Im konkreten Fall hat die *Asociación Profesional Elite Taxi*, eine Taxifahrervereinigung in Barcelona, *Uber Systems Spain* vor dem Handelsgericht Barcelona Nr. 3 auf Unterlassung verklagt. Sie ist der Meinung, dass Uber unlauteren Wettbewerb betreibe, weil weder Uber selbst noch die Privatleute, die im Rahmen des Dienstes „Uber Pop“ mit ihren eigenen Autos Beförderungen anböten, die nötigen Lizenzen und Genehmigungen gemäß der Taxi-Verordnung des Verkehrsverbands von Barcelona besäßen.

Uber hingegen macht geltend, dass das Unternehmen keine genehmigungspflichtigen Verkehrsdienstleistungen anbiete, sondern genehmigungsfreie Dienstleistungen der Informationsgesellschaft.

Der EuGH stellt in seiner Entscheidung fest, dass ein Vermittlungsdienst wie Uber, der es mittels einer Smartphone-Applikation ermöglichen soll, gegen Entgelt eine Verbindung zwischen nicht berufsmäßigen Fahrern,



Quelle:
Europa-Bericht der
Bayerischen Landes-
vertretung Brüssel

die das eigene Fahrzeug benutzen, und Personen herzustellen, die im innerstädtischen Bereich eine Fahrt unternehmen möchten, als mit einer Verkehrsdienstleistung untrennbar verbunden anzusehen und daher als Verkehrsdienstleistung im Sinne des Unionsrechts (Art. 58 Abs. 1 AEUV und Art. 2 Abs. 2 Buchst. d der Richtlinie 2006/123) einzustufen ist. Eine solche Dienstleistung sei daher vom Anwendungsbereich des freien Dienstleistungsverkehrs im Allgemeinen sowie der Richtlinie über Dienstleistungen im Binnenmarkt und der Richtlinie über den elektronischen Geschäftsverkehr auszuschließen, so dass die Mitgliedstaaten die Bedingungen regeln können, unter denen diese Dienstleistung erbracht wird. „Uber Pop“ ist auch Gegenstand eines Vorabentscheidungsersuchens aus Frankreich: C 320/16 Uber France.

Dazu hat Generalanwalt Szpunar in seinen Schlussanträgen vom 04.07.2017 die Ansicht vertreten, dass die Mitgliedsstaaten die rechtswidrige Ausübung von Beförderungstätigkeiten im Rahmen des Dienstes „Uber Pop“ verbieten und strafrechtlich ahnden könnten, ohne der Kommission den Gesetzentwurf zuvor mitzuteilen; ein Urteilstermin steht noch aus. Ferner hat der deutsche Bundesgerichtshof dem EuGH im Mai 2017 Fragen zur Zulässigkeit der Mietwagen-App „UBER Black“ vorgelegt (C-371/17, Uber); hier gibt es ebenfalls noch keinen Termin.

Pressemitteilung des EuGH zum Urteil vom 20.12.2017:

🔗 <https://curia.europa.eu/jcms/upload/docs/application/pdf/2017-12/cp170136de.pdf>

Pressemitteilung des EuGH zu den Schlussanträgen des Generalanwalts:

🔗 <https://curia.europa.eu/jcms/upload/docs/application/pdf/2017-05/cp170050de.pdf>

Pressemitteilung des BGH zum Verfahren C-371/17:

🔗 <http://juris.bundesgerichtshof.de/cgi-bin/rechtsprechung/document.py?Gericht=bgh&Art=pm&Datum=2017-5&nr=78342&pos=7&anz=25>

Richtlinie 2006/123/EG:

🔗 <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:376:0036:0068:de:PDF>



TIV - Trailer Industrie Verband e. V.
Europaplatz 2
10557 Berlin

Tel. +49 30 408 192 322
Fax. +49 30 408 192 450
info@tiv-ev.eu
www.tiv-ev.eu

