



LBO-Express

Nr. 28/2015

München, 31.07.2015

1) LBO: Seminar „Praktischer Umgang mit dem Digitalen Tachographen“ – Zusatztermine!

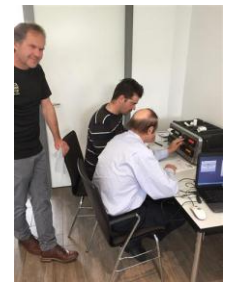
Am 29. Juli 2015 fand in Kooperation mit SBS Fahrertraining aus Salem zum zweiten Mal das LBO-Praxisseminar zum richtigen Umgang mit dem Digitalen Tachographen statt. Zum Training brachte Referent und Inhaber von SBS Fahrertraining, **Olaf Horwarth**, mehrere Schulkoffer mit, die sämtliche möglichen Tachographen-Modelle beinhalten. Jeder Teilnehmer kann so anhand von speziellen Trainingsfahrerkarten selbst an den Geräten üben.



Am Vormittag erklärte der Referent ausführlich die rechtlichen Rahmenbedingungen sowie die Bedienung der Kontrollgeräte direkt am Gerät, insbesondere die Nachträge von Zeiten, die nicht auf der Fahrerkarte dokumentiert sind. Schwerpunktartig wurden die korrekten Nachträge von Arbeits-, Bereitschafts- und Ruhezeiten an den verschiedenen Gerätegenerationen der digitalen Tachographen vorgeführt




Am Nachmittag hatten die Teilnehmer selbst die Gelegenheit, die verschiedenen Geräte zu bedienen. Anhand von Praxisbeispielen konnten alle Teilnehmer die ordnungsgemäßen Nachträge selbst üben. Zudem wurden die eigenen Fahrerkarten ausgelesen und auf Fehlerquellen analysiert.



Auch die Frage der korrekten Abfahrtskontrolle und der richtigen Ländereingabe zu Dienstbeginn und Ende wurden ausführlich erläutert, ebenso wie die Dokumentation der Sozialvorschriften. Am Schluss der Veranstaltung erhielten die Teilnehmer einen 2-seitigen Wissens-Check zur Überprüfung der gewonnenen Erkenntnisse aus der Veranstaltung.

Die nächsten Schulungen finden am 18.08. und 19.08. in München statt. Aufgrund der großen Resonanz bieten wir weitere Termine im Herbst an:

- **Dienstag, 06. Oktober 2015 von 09.00 bis 17.30 Uhr**
- **Mittwoch, 07. Oktober 2015 von 09.00 bis 17.30 Uhr**

Die maximale Teilnehmerzahl beträgt 15, die Mindestteilnehmerzahl 10 Personen. Bei Interesse bitten wir um Anmeldung mittels  beigefügter **Formulare**.



2) Süddeutsche Zeitung: Wettbewerb zwischen Bahn und Fernbus

Die Süddeutsche Zeitung befasste sich in dieser Woche ausführlich mit der Wettbewerbssituation der Deutschen Bahn und dem Fernbusverkehr. In einem Kommentar von Thomas Öchsner vom 28. Juli wurden ungleiche Wettbewerbsbedingungen zwischen „klimaschädlichen Fernbussen und umweltfreundlicher Bahn“ ausgemacht. Der LBO sah sich daraufhin veranlasst, an den Kommentator wie folgt zu schreiben:

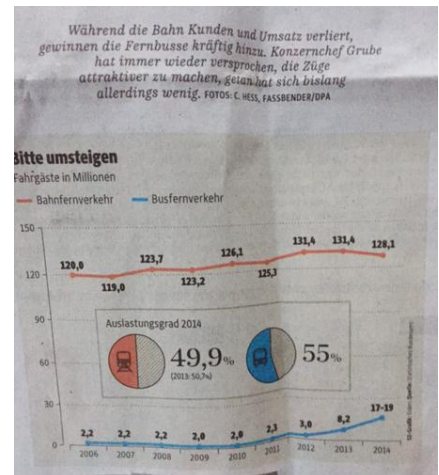
„Ihr Kommentar ist ein unfairer Beitrag zur Wettbewerbssituation der Verkehrsträger Bus und Schiene. Es ist schade, dass Sie die Rhetorik der DB unkritisch übernommen haben. Ein Blick in den Sonderbericht der Monopolkommission "Bahn", der erst letzte Woche vorgelegt wurde, beweist, dass Ihre Meinung abwegig ist. Die deutschen Busunternehmen tragen im Gegensatz zum Bahnverkehr ihre Wegekosten zu mehr als 100 % und bekommen im Gegensatz zum Flug- und Schienenverkehr keine Subventionen in Milliardenhöhe. Der Busverkehr und seine Fahrgäste werden ohne

sachlichen Grund seit Jahrzehnten benachteiligt. Außerdem ist der Bus das umweltfreundlichste Verkehrsmittel“, korrigierte Geschäftsführendes Präsidialmitglied **Horst Schilling**.

In einem weiteren Artikel „Warum die Krise der Bahn nötig ist“ vom 29. Juli 2015 wird die Konkurrenz der Bahn durch den Fernbus begrüßt. Der LBO hat sich daraufhin ebenfalls an die Redaktion gewandt:

„Wir sind Ihnen sehr dankbar, dass Sie in der gestrigen Ausgabe die Graphik "Bitte umsteigen" veröffentlicht haben. Danach ging die Zahl der Fahrgäste im Schienenverkehr von 2014 im Vergleich zu 2013 lediglich um 3,3 Millionen zurück, während sie im Fernbus um nahezu 8 Millionen Reisende stieg. Unter Berücksichtigung der Streiks im Schienenverkehr und des geschlossenen Hauptbahnhofs Mainz wird damit eindeutig widerlegt, dass der Fernbus am schlechten Betriebsergebnis der DB Schuld sei.

Der Fernbus hat vielmehr dafür gesorgt, dass jetzt Menschen mit kleinem Geldbeutel reisen können, und das mit dem umweltfreundlichsten und sichersten Verkehrsmittel. Erfreulich ist auch, dass der Steuerzahler im Gegensatz zum Schienen- und Flugverkehr bis jetzt diese Mobilität nicht subventionieren muss. Dass selbst der Schienenverkehr und dessen Fahrgäste von der Liberalisierung des Busverkehrs profitiert haben, hat die Monopolkommission der Bundesregierung erst letzte Woche hinlänglich nachgewiesen. Es wäre schön, wenn diese Erkenntnisse sich auch in den Veröffentlichungen der SZ niederschlagen würden.“



3) Berufskraftfahrerqualifikationsrecht: 2. Auflage der Anwendungshinweise veröffentlicht

Die Anwendungshinweise zum Berufskraftfahrerqualifikationsrecht, die von den für die Umsetzung des BKrFQG zuständigen obersten Behörden des Bundes und der Länder erarbeitet wurden, sind überarbeitet worden (siehe hierzu auch LBO-Express Nr. 34/2014). Die Zweite Auflage wurde auf der Internetseite des Bundesamtes für Güterverkehr unter www.bag.bund.de unter der Rubrik „Rechtsvorschriften → Qualifikation und Weiterbildung“ zum Download eingestellt.

Die Anwendungshinweise zur Auslegung der Vorschriften des BKrFQG und der Berufskraftfahrerqualifikations-Verordnung (BKrFQV) sollen sowohl dem Fahrpersonal und den Unternehmen als auch den für die Anwendung des Gesetzes zuständigen Behörden eine Hilfestellung für die tägliche Arbeit bieten und eine einheitliche Rechtsanwendung ermöglichen.

4) IRU-Diplom D'Honneur 2015: Anmeldefrist bis 31. August 2015 nicht verpassen!

Auch in diesem Jahr verleiht die IRU wieder das **IRU-Diplom D´Honneur** an besonders erfahrene Fahrer im Straßenverkehr. Für die internationale Auszeichnung können sich ausschließlich Verbandsmitglieder bewerben und langjährige Fahrer nominieren. Voraussetzungen:

- ☞ Mitglied im Verband
- ☞ mind. 20 Jahre Berufserfahrung
- ☞ mind. 5 Jahre im selben Unternehmen tätig
- ☞ mind. 1 Million Kilometer im Straßenverkehr zurückgelegt
- ☞ keine selbst verschuldeten Unfälle in den letzten 20 Jahren
- ☞ keine Verstöße der Verkehrsregeln, Zoll- oder Verwaltungsvorschriften in den letzten fünf Jahren
- ☞ noch kein IRU Diplom erhalten

Unter https://www.iru.org/iforms-app?form_id=2281&lng=en&src=email finden Sie einen Fragebogen, der online ausgefüllt, ausgedruckt und an die IRU elektronisch versandt werden kann.

Der Unternehmer muss in die erste Spalte bei Nationaler Verband „bdo“ eintragen. Pro Fahrer / FahrerIn muss ein Fragebogen einzeln ausgefüllt werden. Nur komplett und richtig ausgefüllte Fragebögen können ausgewertet und bearbeitet werden. Einsendeschluss ist der **31. August 2015**. Nach diesem Datum eingehende Fragebögen können leider nicht mehr berücksichtigt werden.

5) Fernbusverkehr: „Barrierefreiheit im grenzüberschreitenden Verkehr“

Der bdo hatte vor geraumer Zeit das Bundesverkehrsministerium befragt, wie die im PBefG verankerten Vorschriften zur barrierefreien Beförderung im Fernlinienverkehr im grenzüberschreitenden Verkehr zur Anwendung kommen. Zunächst ist der bdo darauf verwiesen worden, dass die Durchführung des PBefG Ländersache sei. Daraufhin hat man in zwei Sitzungen des Bund-Länder-Fach-Ausschusses vergeblich versucht, eine abgestimmte und einheitliche Rechtsauffassung zu erzielen.

Nunmehr hat das BMVI zumindest den aktuellen Sachstand der Meinungsfindung (vorbehaltlich einer Intervention der EU-Kommission, wovon aber nicht auszugehen ist) mitgeteilt:

■ Linienverkehre innerhalb der EU (Europäische Union und Europäischer Wirtschaftsraum)

Die Regelungen des PBefG zur Barrierefreiheit sind für grenzüberschreitende Beförderungen nicht anzuwenden, da hierfür abschließend die Verordnung 1073/2009 (Marktzugangs-VO des Road Package) gilt und es gemäß Art. 1 Abs. 1 Unterabs. 1 dieser VO genügt, dass der Bus im Heimatstaat des Unternehmers zugelassen ist.

Umstritten ist nach wie vor das Thema Kabotage im grenzüberschreitenden Linienverkehr (also die Aufnahme und das Absetzen von Fahrgästen). Nach Auffassung des Ministeriums kann § 42 b PBefG und somit die Anforderungen an eine barrierefreie Beförderung auf die Kabotage im Linienverkehr erstreckt werden; dies wird aus Art. 16 Abs. 1 c der VO 1073/2009 hergeleitet, wonach die Durchführung der Kabotage den Rechtsvorschriften des jeweiligen Mitgliedsstaats für die Beförderung bestimmter Personengruppen (z. B. Körperbehinderter) unterliegt.

Für die Praxis bedeutet dies folgendes:

Beförderungen im Fernlinienverkehr mit Bussen in Deutschland unterliegen den Anforderungen des PBefG, d.h. die Busse müssen spätestens ab 01.01.2020 (neu zugelassene ab 2016) über zwei Rollstuhlplätze und eine Einstiegshilfe verfügen. Busse auf grenzüberschreitenden Linien müssen diese Voraussetzung nicht erfüllen, aber ein Fahrgastwechsel innerhalb Deutschlands ist dann nicht zulässig. Führt z. B. eine Linie von Berlin über Frankfurt nach Paris, muss der Bus nicht barrierefrei sein. Sollen aber auf dieser Linie auch Fahrgäste nur von Berlin nach Frankfurt befördert werden können, gilt das PBefG, d.h. der Bus muss den Anforderungen des § 42 b PBefG genügen.

Das BMVI hat mitgeteilt, im Rahmen der Überarbeitung des Road Package (das Gesetzgebungsverfahren soll im kommenden Jahr stattfinden) werde Deutschland vehement die Einführung einer dem § 42 b PBefG entsprechenden Vorschrift in der Verordnung 1073/2009 fordern, so dass EU-weit die gleichen Anforderungen für eine barrierefreie Beförderung im Busfernlinienverkehr gelten.

■ Linienverkehre mit Drittstaaten

Hier gilt die VO 1073/2009 nur für die im Transit befahrenen EU-Länder; im Mitgliedstaat, in dem die Fahrgäste aufgenommen oder abgesetzt werden, gilt diese VO nicht. Dies hätte zur Folge, dass das PBefG und damit die Vorschriften zur Barrierefreiheit Anwendung fänden, wenn in Deutschland Fahrgäste aufgenommen oder abgesetzt würden. Da diese Auslegung aber womöglich gegen Gemeinschaftsrecht verstößt, soll hier von einer Anwendbarkeit des PBefG (bzw. von Sanktionierungen) abgesehen werden.

Kabotagebeförderungen durch Unternehmen aus Drittstaaten sind nicht zulässig; dies gilt auch für ausländische Unternehmen, die im Auftrag deutscher Unternehmen fahren. Wenn deutsche Unternehmen bei Drittstaatenverkehren Kabotage durchführen, gelten wiederum die Anforderungen des § 42 b PBefG.

6) Dashcams: Erlaubt oder verboten? Zulässigkeit von Videokameras im In- und Ausland

Die Verwendung von Mini-Videokameras (sog. Dashcams) im öffentlichen Verkehrsraum ist in Deutschland rechtlich umstritten (siehe hierzu auch LBO-Express Nr. 13/2014 sowie Nr. 33/2014). Laut dem ADAC ist folgendes zu beachten:

■ In Deutschland:

Der Einsatz sog. Dashcams kann gegen die Bestimmungen des Datenschutzes verstoßen: Aufzeichnungen dürfen nicht ins Internet gestellt oder der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden, ohne Personen und Autokennzeichen unkenntlich gemacht zu haben. Darüber hinaus sind Videoaufnahmen zur Strafverfolgung eigentlich nur der Polizei erlaubt, und auch dies nur in engen Grenzen. Wer mit der Dashcam Verstöße anderer aufnehmen und zur Anzeige bringen will, läuft Gefahr, gegen geltendes Recht zu verstoßen. Das AG Nienburg hat sich als erstes Gericht in seiner Entscheidung vom 20.01.2015 (Az: 4 DS 520 Js 39473/14 (155/14)) mit der Verwertung von Dashcam-Aufnahmen im Strafverfahren befasst und kommt zur Verwertbarkeit der Aufnahmen nur in sehr engen Grenzen. So dürfen die Aufzeichnungen z.B. nur kurz und rein anlassbezogen sein.

Wenn mit einer im Fahrzeug montierten Kamera das Ziel verfolgt wird, einen Unfallhergang beweissicher zu dokumentieren, um Schadensersatzansprüche durchzusetzen oder abzuwehren, ist vor allem interessant, ob die Aufnahmen überhaupt in einen Prozess eingeführt werden können. Hierzu hat das AG München (Az.: 343 C 4445/13) am 06.06.2013 in einem Unfallprozess die Verwertung einer durch einen Radfahrer selbst aufgenommenen Videoaufzeichnung für zulässig erachtet. Eine andere Abteilung desselben Gerichts hat allerdings in einem Hinweisbeschluss vom 13.08.2014 (Az: 345 C 5551/14) die Auffassung vertreten, dass Bestimmungen des Datenschutzes und des Kunsturhebergesetzes einer Verwertung entgegenstehen. Genauso hat das LG Heilbronn mit Urteil vom 03.2.2015 (Az.: I 3 S 19/14) entschieden, dass die mittels einer Dashcam angefertigten Aufnahmen im Zivilprozess nicht als Beweismittel für den Hergang eines Unfalls verwertet werden dürfen. Die Rechtslage ist also uneinheitlich.

Hinweis: Nach Einschätzung des bdo und seiner Landesverbände ist die permanente Aufzeichnung des Verkehrsgeschehens mittels einer Dashcam datenschutzrechtlich zumindest als bedenklich einzustufen. Demgegenüber halten wir jedoch den Einsatz von anlassbezogenen Unfallkameras, also solchen Geräten, die lediglich im Falle eines Unfalls Bildmaterial speichern, für mit den datenschutzrechtlichen Anforderungen vereinbar. Zu Unfalldatenspeichern oder Geräten, die nur situationsbezogen Videoaufnahmen erstellen und speichern, ist bislang kein Verbot oder eine Einschränkung der Nutzung bekannt.

■ Im Ausland

Auch im europäischen Ausland fehlen bislang konkrete gesetzliche Regelungen zur Verwendung von Dashcams zur Videoaufzeichnung während der Fahrt. Der ADAC informiert wie folgt:

☞ Verwendung unproblematisch

Laut Auskunft der jeweiligen Automobilclubs ist die Verwendung unproblematisch in: Bosnien-Herzegowina, Dänemark, Großbritannien, Italien, Malta, Niederlande, Norwegen (lediglich für den privaten Gebrauch, Fahrer darf hiervon nicht abgelenkt sein), Frankreich (solange keine Sichtbehinderung gegeben ist), Serbien, Spanien.

☞ Von der Verwendung wird abgeraten

In folgenden Ländern wird von der Verwendung einer Dashcam abgeraten: Belgien, Luxemburg, Portugal, Schweden, Schweiz.

☞ Nur mit Genehmigung

In Österreich ist das Anbringen einer Minikamera im Auto ohne Genehmigung verboten.

Da sich die Diskussion in vielen Ländern noch im Anfangsstadium befindet, sind kurzfristige Änderungen der Rechtslage in den einzelnen Ländern möglich.

7) Europa: Neue EU-Fahrtenblätter

Wie bereits informiert (siehe LBO-Express Nr. 16/2014 vom 25.04.2014 sowie LBO-Info vom 28.4.2015) wurde durch Inkrafttreten der Verordnung (EU) Nr. 361/2014 vom 9. April 2014 u.a. eine

Überarbeitung der grünen EU-Fahrtenhefte für den grenzüberschreitenden Verkehr mit Kraftomnibussen zwischen Mitgliedstaaten notwendig. Hierzu nochmals die wichtigsten Infos:

- Geändert wurde insbesondere das Deckblatt der 25-seitigen EU-Fahrtenhefte entsprechend der **neuen Verordnung (EG) Nr. 1073/2009**
- Die Angaben auf den 25 Fahrtenblättern sind gleich geblieben, so dass sich **beim Ausfüllen nichts ändert**. Lediglich das Design hat sich etwas verändert.
- Der LBO liefert seit dem 27. April 2015 **nur noch die neuen Hefte** aus, die ab sofort verwendet werden dürfen.
- Auch die „alten“ Exemplare behalten noch bis Ende des Jahres ihre Gültigkeit und können bis **31. Dezember 2015** verwendet werden.
- Ab **1. Januar 2016** sind ausschließlich die **neuen** EU-Fahrtenhefte zu verwenden! Obwohl sich an den Fahrtenblättern nur das Design geändert hat, empfehlen wir dringend, ab nächstes Jahr nur noch die Fahrtenblätter aus den neuen Heften zu verwenden, da insbesondere im Ausland hohe Bußgelder nicht ausgeschlossen werden können!
- Bei Interbus- und ASOR-Fahrtenheften gab es keine Änderungen.



8) Frankreich: Pauschalpässe in Paris

In Paris gibt es zwar keine Einfahrtsgebühren, jedoch ist für das Parken von Bussen auf öffentlichen Flächen der Kauf eines Pauschalpasses „pass autocar“ erforderlich. Hierbei ist zu beachten:

- Zum 1. Mai 2015 wurden die Tarife enorm erhöht (siehe LBO-Express Nr. 6/2015)
- Seit dem 1. Juli 2015 dürfen in Paris keine Reisebusse mehr einfahren, die nicht mindestens die Emissionsklasse **Euro 1** erfüllen.
- Für die Online-Bestellung der Pauschalpässe ist eine Registrierung unter <http://www.passautocar.paris.fr/de> notwendig. Danach können die Pässe online bestellt, bezahlt, ausgedruckt und verwaltet werden. Auch die Shuttleboote können hier gebucht werden.
- Im zweiten Schritt der Registrierung wird neben der Eingabe der Unternehmensdaten nach einem **"Code (SIRET)"** gefragt. Bitte geben Sie hier **0000** ein.
- Die Pässe für **Schüler- und Behindertengruppen** können nicht mehr vor Ort sondern **nur noch online** bestellt werden (hier müssen zudem noch Nachweise eingereicht werden).
- Die Pässe berechtigen zum Parken in den meisten Parkräumen sowie auf den für Reisebusse bestimmten Parkstellen auf den Straßen. Für den bewilligten Zeitraum kann der Bus zwischen den verschiedenen zugelassenen Parkflächen pendeln. Mit dem Pauschalpass sind 476 Parkplätze in 32 Parkhäusern und -räumen zugänglich (Karte: <http://www.passautocar.paris.fr/>).
- Jeder Pass gilt für den vom Nutzer gewählten Zeitraum für eine oder mehrere Parkflächen. Aber Achtung: Auf folgenden Parkplätzen ist die Parkdauer auf insgesamt 3 Stunden beschränkt: A. Comte, Bourse, Bouvard, Carrousel Louvre, Cours de Maréchaux, Cours la Reine, Eiffel, Emile Laurent, Lowendal, Opéra, Provence, Vauban

Ein deutschsprachiges „Handout“ enthält weitere Infos: <http://www.passautocar.paris.fr/de>.

9) Frankreich: Fahrverbot für Busse mit Kindergruppen am 1. August 2015

Zur Erinnerung: In diesem Jahr gilt in Frankreich am **Samstag, 1. August 2015** ein Beförderungsverbot von Kindergruppen. Busse, die mehr als acht Kinder / Jugendliche im Alter bis 17 Jahre befördern, dürfen an diesem Tag von 0 bis 24 Uhr auf allen französischen Straßen nicht Departement überschreitend unterwegs sein. Ausnahmen werden grundsätzlich nicht erteilt.

10) Österreich: Brennerautobahn gesperrt

Aufgrund der Sanierung der Paschbergbrücke, der Sillbrücke und des Bergiseltunnels müssen auf der österreichischen Brennerautobahn A13 bei Innsbruck bis in den Herbst Behinderungen in Kauf genommen werden. Die Brennerautobahn ist jeweils zwischen Montagabend und Samstagmorgen zu folgenden Zeiten gesperrt:

- A13 Innsbruck - Brenner in Richtung Brenner zwischen Innsbruck-Amras und Innsbruck-Berg Isel **von 20 bis 5 Uhr**
- A13 Brenner - Innsbruck in Richtung Innsbruck zwischen Innsbruck-Berg Isel und Innsbruck-Amras **von 22 bis 5 Uhr**

In den Nächten Samstag/Sonntag und Sonntag/Montag besteht freie Fahrt. Die Umleitung erfolgt über die Anschlussstelle Innsbruck-Kranebitten an der Inntalautobahn A12 und führt nicht durch das Stadtgebiet. Laut Auskunft der österreichischen Autobahngesellschaft ASFINAG muss dazu eine etwa fünf bis sieben Minuten längere Fahrzeit in Kauf genommen werden. Größere Staus gab es bislang nicht. Außerhalb der Sperrzeiten ist die Anzahl der Fahrstreifen pro Richtung generell von drei auf zwei reduziert. Vor allem in den Stoßzeiten sind dadurch Engpässe nicht auszuschließen.

11) Italien / Österreich: Vermehrte Buseinbrüche in Rom und Wien

In Italien kommt es vermehrt zu Buseinbrüchen. Bereits im Mai gab es einen Bericht über einen Einbruch in Mailand. In der KW 30 ereigneten sich in Rom folgende Zwischenfälle bei Mitgliedern aus Baden-Württemberg:

21. Juli 2015: Buseinbruch im Stadtteil Pietralata

Am Nachmittag wurde gegen 15.20 Uhr der Bus auf einem Hotelparkplatz aufgebrochen. Der Fahrer war nur ca. 50 m entfernt bei der Kaffeepause. Es wurden die Fahrermappe sowie Reisegepäck der Gäste entwendet. Zudem entstand erheblicher Sachschaden.

22. Juli 2015: Buseinbruch am Lido di Roma

Die Täter waren anscheinend gut vorbereitet und haben es, nachdem sie die Einstiegstüre aufgehebelt hatten, ausschließlich auf den Tresor abgesehen. Darin befanden sich Bargeld und eine Scheckkarte. Auch dieser Einbruch ereignete sich am Tage (wurde um 18.00 Uhr festgestellt).

Auch der österreichische Verband WKO meldet wiederholte Buseinbrüche in **Wien Erdberg**. Die Einbrüche haben im Umkreis des Busparkplatzes Baumgasse 60, beispielsweise in der Erdbergstraße vorm Hotel IBIS, Franzosengraben, Litfaßstraße etc. stattgefunden. Üblicherweise sind die Seitenscheiben eingeschlagen worden und der oder die Täter haben gezielt nach Bargeld gesucht.

12) Norwegen: Zollbestimmungen und Freimengen bei Alkoholeinfuhr strikt beachten!

Norwegen ist kein Mitglied der EU und es gelten daher strenge Zollbestimmungen. Insbesondere der Import von Alkohol, aber auch Tabakwaren unterliegt strikten Begrenzungen und wird häufig kontrolliert. Daher ist bei der Ein- bzw. Ausreise nach Norwegen die Einhaltung der Freimengen zu beachten. Nähere Infos hierzu finden Sie in der Länderdatenbank oder beim norwegischen Zoll hier: <http://www.toll.no/en/international/deutsch/reise/norwegische-zollbestimmungen/>

Achtung: Es ist nicht zulässig die zollfreie Menge an Alkohol pro Person mit der Anzahl der Fahrgäste zu multiplizieren und als Gesamtmenge zollfrei einzuführen. Die zollfreien Waren müssen den einzelnen Passagieren jeweils eindeutig zugeordnet werden können. Der Fahrer kann dabei für die mitgebrachten Waren seiner Passagiere im Bus verantwortlich gemacht werden. Das heißt, dass Passagiere ihre Waren nicht einfach an Bord zurücklassen dürfen, wenn sie den Bus z.B. bei Fährüberfahrten verlassen. Die Ware muß von den Gästen mitgenommen werden. Nur wenn die Waren eindeutig den Fahrgästen zugeordnet werden können, entgeht der Fahrer hohen Strafen. Es empfiehlt sich daher alle Gepäckstücke eindeutig zu beschriften!