

Antrag

der Abgeordneten Patrick Döring, Horst Friedrich (Bayreuth), Joachim Günther (Plauen), Jan Mücke, Jens Ackermann, Dr. Karl Addicks, Christian Ahrendt, Daniel Bahr (Münster), Uwe Barth, Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Ernst Burgbacher, Jörg van Essen, Paul K. Friedhoff, Dr. Edmund Peter Geisen, Hans-Michael Goldmann, Miriam Gruß, Heinz-Peter Haustein, Elke Hoff, Birgit Homburger, Michael Kauch, Hellmut Königshaus, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Heinz Lanfermann, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Ina Lenke, Sabine Leutheusser-Schnarrenberger, Michael Link (Heilbronn), Markus Löning, Horst Meierhofer, Patrick Meinhardt, Burkhardt Müller-Sönksen, Dirk Niebel, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Detlef Parr, Cornelia Pieper, Jörg Rohde, Frank Schäffler, Marina Schuster, Carl-Ludwig Thiele, Christoph Waitz, Dr. Volker Wissing, Hartfrid Wolff (Rems-Murr), Martin Zeil, Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP

Rollende Supermärkte von fahrpersonalrechtlichen Vorschriften ausnehmen

Der Bundestag wolle beschließen:

- I. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,
 1. die Ausnahmetatbestände in der zukünftigen Fassung der Fahrpersonalverordnung (Artikel 1 Nr. 10 der Zweiten Verordnung zur Änderung fahrpersonalrechtlicher Vorschriften) wie folgt zu ergänzen:
 - „5. Fahrzeuge mit einer zulässigen Höchstmasse von nicht mehr als 7,5 Tonnen, die in einem Umkreis von 50 km vom Standort des Unternehmens als Verkaufswagen auf örtlichen Märkten oder für den ambulanten Verkauf verwendet werden und für diesen Zweck besonders ausgestattet sind,“;
 2. dem Deutschen Bundestag nach Abstimmung mit der Europäischen Kommission einen Bericht darüber vorzulegen, welche mobilen Dienstleister der örtlichen Nahversorgung nach den europäischen Rechtsvorgaben ganz oder teilweise von den Vorschriften zu Lenk- und Ruhezeiten ausgenommen werden können und nach den Vorstellungen der Bundesregierung bei der Umsetzung von europäischem in nationales Recht ausgenommen werden sollen.

Berlin, den 10. Oktober 2007

Dr. Guido Westerwelle und Fraktion

Begründung

Zu Nummer 1

In Deutschland versorgen wöchentlich 1 800 rollende Supermärkte circa eine Million Menschen mit den Dingen des täglichen Bedarfs, vor allem mit Lebensmitteln. Vielfach gibt es, wo rollende Supermärkte halten, keine weiteren Einrichtungen der Nahversorgung. Für ältere und in der Mobilität eingeschränkte Menschen ist der Verkaufswagen oft die einzige Möglichkeit selbst noch einzukaufen und die eigene Versorgung ohne fremde Hilfe zu organisieren.

Diese Versorgung des ländlichen Raums, die auch aufgrund des demographischen Wandels immer bedeutender wird, ist durch die Anwendung der fahrpersonalrechtlichen Vorschriften auf die Verkaufswagen in Gefahr. Die Routen lassen sich nicht ohne weiteres verkürzen, weil es sich einfach nicht mehr lohnt, manche Ziele anzufahren, wenn die Lenkzeiten beschränkt sind, zu denen ja auch die Verkaufszeit gerechnet wird. Außerdem entstünden für die rollenden Supermärkte nach Schätzungen Bürokratiekosten in Höhe von 5 000 000 Euro für den Einbau von digitalen Fahrtenschreibern und die regelmäßige Auswertung und Kontrolle der Daten und Geräte.

Daher wird damit gerechnet, dass 20 bis 40 Prozent der derzeit angesteuerten Ziele in Zukunft nicht mehr angefahren würden. Das wiederum würde zu Betriebsaufgaben und zu einem Wegfall von Arbeitsplätzen sowie zu einer Unterversorgung peripherer Räume führen.

Die Inhaber der rollenden Supermärkte benötigen Rechtssicherheit. Dies ist jedoch aus folgenden Gründen bisher nicht gewährleistet: § 18 der Fahrpersonalverordnung (FPersV) nimmt in seiner bisherigen Fassung unter Absatz 1 Nr. 5 „Fahrzeuge, die in einem Umkreis von 50 Kilometern vom Standort des Fahrzeugs als Verkaufswagen auf örtlichen Märkten oder für den ambulanten Verkauf oder für ambulante Bank-, Wechsel- oder Spargeschäfte verwendet werden und für diese Zwecke besonders ausgestattet sind“ von der Anwendung der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und 3821/85 aus.

Am 11. April 2007 ist die Verordnung (EG) 561/2006 in Kraft getreten, die die Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und 3821/85 weitgehend ersetzt. Die Neuerungen haben die Anpassung der deutschen fahrpersonalrechtlichen Vorschriften erforderlich gemacht. Infolgedessen hat der Deutsche Bundestag am 6. Juli 2007 das Dritte Gesetz zur Änderung des Fahrpersonalgesetzes beschlossen. Gestützt auf § 2 FPersG beabsichtigt die Bundesregierung nun die Fahrpersonalverordnung zu ändern.

In § 18 FPersV werden die Ausnahmen von den fahrpersonalrechtlichen Vorschriften geregelt. Dabei fehlt in dem Entwurf der Bundesregierung (Bundsratsdrucksache 604/07) – wie auch in der Verordnung (EG) 561/2006 – eine Ausnahmenvorschrift für Verkaufswagen. Die Bundesregierung ist der Ansicht, dass die Streichung dieser Regelung unvermeidbar sei, weil das Gemeinschaftsrecht diese Ausnahme nicht zulasse. Die Bundesregierung richtet sich damit offensichtlich allein nach dem Wortlaut des Artikels 13 Abs. 1 Buchstabe d.

Damit folgt sie aber nicht dem Rechtsverständnis der EU-Kommission. Diese ist vielmehr der Ansicht, dass auch weitergehende Ausnahmen möglich sind. Das Fehlen einer expliziten Ausnahmeregelung im europäischen Recht beruht lediglich auf der Überlegung der EU-Kommission, dass Artikel 13 Abs. 1 Buchstabe d nach dem Urteil des Europäischen Gerichtshofs (Rechtssache C-128/04) weit auszulegen ist und die Verkaufswagen von dieser Ausnahmemöglichkeit daher erfasst werden. Dies geht auch aus der Begründung der Kommission für ihren Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr,

KOM (2001)573, der der Verordnung (EG) 561/2006 zugrunde liegt, hervor. Dort heißt es unter Punkt 40, vierter Spiegelstrich:

„– Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe f der bestehenden Verordnung – Fahrzeuge dieser Art sind mittlerweile selten anzutreffen und könnten durch viele der vorgeschlagenen Änderungen erfasst werden. Viele Unternehmen, die diese Freistellung derzeit nutzen, setzen schwere Fahrzeuge auf langen Strecken ein und sollten in den Geltungsbereich der Verordnung einbezogen werden. Für Fahrzeuge, die in einem kleineren Umkreis ihres Standorts verkehren, könnte Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe c [Anmerkung: in der heutigen Verordnung 561/2006 Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe d] des Vorschlags geltend gemacht werden. In beiden Fällen darf die Fahrtätigkeit nicht die Haupttätigkeit des Fahrers darstellen und die Ladung nicht zu kommerziellen und dem Wettbewerb unterliegenden Zwecken befördert werden.“ Dabei ist es gerade die Transporttätigkeit, die nicht zu kommerziellen und dem Wettbewerb unterliegenden Zwecken erfolgen darf. Dies ist bei rollenden Supermärkten der Fall, weil die Haupttätigkeit gerade das Verkaufen der Waren und nicht der Transport ist. Der rollende Supermarkt muss die Waren allein zu dem Zweck des Verkaufs vor Ort mitnehmen. Denn es handelt sich gerade nicht um eine Lieferung – die so genannte letzte Meile wird vom Verkäufer eines rollenden Supermarktes nicht mehr zurückgelegt. Eine weitere Voraussetzung ist, dass der Verkäufer seine Einnahmen aus der Haupttätigkeit erzielt. Das ist bei Verkäufern in rollenden Supermärkten in besonderem Maß gegeben. Denn vielfach werden die Verkäufer zu überwiegenden Anteilen mit Umsatzprovisionen entlohnt, die sie allein durch das Verkaufen von Waren erzielen können.

In diesem Sinne hat die Kommission am 1. Dezember 2006 auch auf die parlamentarische Frage von Jeanine Hennis-Plasschaert, MdEP, (E-4546/06) vom 26. Oktober 2006 geantwortet. Dabei geht es um die Frage, ob Fahrzeuge für kulturelle Veranstaltungen oder für Wanderausstellungen, die zuvor – wie die Verkaufswagen – durch den weggefallenen Artikel 13 Abs. 1 Buchstabe f der EG-Verordnung 3820/85 ausgenommen waren, nun unter eine andere Ausnahmenvorschrift fallen. Darauf hat die Kommission geantwortet, dass diese Fahrzeuge nun unter den anderslautenden Artikel 13 Abs. 1 Buchstabe k fallen.

Es ist also entgegen der Begründung des Verordnungsentwurfs der Bundesregierung durchaus so, dass der Wegfall des expliziten Ausnahmetatbestandes nicht automatisch auch den Wegfall auch der Ausnahmemöglichkeit bedeutet. Wie bei Handwerkern, die nach dem Willen der Bundesregierung gestützt auf Artikel 13 Abs. 1 Buchstabe d der Verordnung (EG) 561/2006 ausgenommen sein sollen, steht auch bei den rollenden Supermärkten nicht das Fahren, sondern eine andere Haupttätigkeit, nämlich das Verkaufen von Waren, im Vordergrund. Auf den meist kurzen Strecken zwischen zwei Orten besteht keine erhöhte Gefahr für die Straßenverkehrssicherheit. Aus diesen Gründen waren die Verkaufswagen bisher auch von der Anwendung der fahrpersonalrechtlichen Vorschriften ausgenommen und sollten auch in Zukunft von diesen ausgenommen werden.

Zu Nummer 2

Der angeforderte Bericht der Bundesregierung soll Klarheit schaffen, ob weitere europarechtlich zulässige Ausnahmen für mobile Nahversorger im ländlichen Raum erforderlich und möglich sind.

