

Teilnahme am Konsultationsprozess der EU-Kommission

**zur Verlängerung der
Gruppenfreistellungsverordnung
für Seeschiffahrtsunternehmen (GVO)**

Bundesverband der Deutschen Industrie e.V.

Vorbemerkung

Die 2009 erlassene Verordnung über eine Gruppenfreistellung für Seeschiff-fahrtsunternehmen ist als Instrument konzipiert, eine leistungsfähige und effiziente Schifffahrt zu gewährleisten. Die Verordnung kann somit einen Beitrag zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie auf den Weltmärkten leisten.

Die Gruppenfreistellungsverordnung sieht vor, dass Reedereien gemeinsame Seefrachtverkehrsdienstleistungen als Konsortium durchführen können, ohne dabei in den Verdacht eines kartellrechtswidrigen Verhaltens zu geraten, solange der gemeinsame Marktanteil der Mitglieder des Konsortiums auf dem relevanten Markt nicht mehr als 30 Prozent der insgesamt beförderten Gütermenge beträgt.

Die Europäische Kommission leitete im Herbst 2018 eine öffentliche Konsultation ein, um die Kommission bei der Bewertung der Auswirkungen und der Relevanz der Gruppenfreistellungsverordnung für Konsortien zu unterstützen. An die Evaluierung anknüpfend beabsichtigt die Kommission, die Gruppenfreistellungsverordnung unverändert bis zum 24. April 2024 zu verlängern.

Anmerkungen

Der BDI befürwortet grundsätzlich eine weitere Verlängerung der GVO. Bei dieser empfehlen wir die Aufnahme von Ergänzungen, die die Qualität der Transportdienstleistungen und Pünktlichkeit der Konsortien nachweisbar gewährleisten.

Zugleich sind in den zurückliegenden Jahren zunehmend Defizite im Seeverkehrs-Transportmarkt erkennbar geworden, die auf ein abnehmendes Wettbewerbsniveau hindeuten. Hierzu zählen eine immer wieder spürbare Verknappung des Schiffsraums, das bisherige Ausbleiben einer Erhöhung der Schiffsabfahrtfrequenzen und die Abnahme angebotener Hafenpaare mit direkten Diensten. Insbesondere ist bei der Pünktlichkeit bei anhaltender Volatilität kein Trend der Verbesserung erkennbar. Die Pünktlichkeit bzw. Zuverlässigkeit auf transatlantischen Handelsrouten fluktuierte im Zeitraum von 2012 bis 2018 zwischen 46 und 92 Prozent.¹ Die Zuverlässigkeit der Transportdienstleistungen ist von starken Schwankungen geprägt und bewegt sich auf einem niedrigen Niveau, das nicht den Anforderungen der Verloader genügt.

Hinzu kommen Qualitätsdefizite, wie hohe Fehlerraten bei der Erstellung der *Bills of Lading*, die Nichtnutzung von Digitalisierungspotentialen, Beschädigungen an gestellten Containern und Defizite bezüglich der Pünktlichkeit der Containerbereitstellung sowie der Pünktlichkeit der Schiffsankünfte. Insgesamt ist zu beobachten, dass mit dem Trend zu immer größeren Schiffen die Herausforderung einhergeht, die Flexibilität der Containerschifffahrt beizubehalten.

Aufgrund des spürbar abnehmenden Wettbewerbsdrucks ist daher eine Überprüfung der Qualität der Konsortien im Sinne der Transparenz erforderlich. Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit fluktuiert zwischen 70 und 80 Prozent, wie das International Transport Forum basierend auf Daten von Sea Intelligence berichtet, und Ankunftsverspätungen belaufen sich auf drei Tage. Dies ist weder Zeichen einer leistungsfähigen und zuverlässigen Schifffahrt, noch erfüllt dies die Bedürfnisse der Seeverlader.

Die Kosten sind äußerst volatil, teilweise in enormen Ausmaß, und erscheinen nicht die Skalenaufwände der Konsortien wiederzugeben.

Die Definition des „relevanten Markts“ bleibt ohne eine Änderung der GVO weiterhin unklar. Daher erscheint uns ein potenziell hohes Risiko, dass der erlaubte Marktanteil von 30 Prozent unbemerkt überschritten werden könnte, insbesondere von den größeren Konsortien.

Wir verstehen, dass die größten zwei der drei globalen Allianzen nicht von den Konsortien von der GVO profitieren. Allerdings ist zu befürchten, dass ohne die vorgeschlagenen Änderungen, Konsortien keinen Druck haben, Qualitätslevel bei der Transportdienstleistung und Pünktlichkeit hochzuhalten und sich so Defizite kontinuierlich mehren. Die Folgekosten für die Verloader infolge von Verspätungen sind enorm und haben potenziell

ITF (2019), "Container Shipping in Europe: Data for the Evaluation of the EU Consortia Block Exemption", Working Document, International Transport Forum, Paris.

schwerwiegende Auswirkungen auf Produktionsprozesse und die Logistikkette.

Da die Gruppenfreistellungsverordnung zudem generell Potentiale zur Sicherung bzw. zur Anhebung des Qualitätsniveaus der Transportdienstleistung Seeschifffahrt bietet, votiert der BDI für eine Verlängerung der Gruppenfreistellungsverordnung. Folgende Punkte sollten als Leitlinien für weitergehende Ergänzungen dienen:

1. Das zentrale Ziel der regulatorischen Ermöglichung der Konsortienbildung, nämlich eine Produktivitätssteigerung und eine Steigerung der Qualität der Transportdienstleistung, sollten deutlicher als bisher im Text der Verordnung fixiert werden.
2. Inwieweit diese mit der Verordnung verbundenen Ziele erreicht werden, sollte effizient ermittelbar sein. Hierzu sollte die Kommission einheitliche, mit wenig Aufwand erfüllbare Berichts- und Transparenzpflichten vorschreiben. So sollte zum Beispiel auf den von Konsortien betriebenen Routen die Ankunftspünktlichkeit durch regelmäßig zu veröffentlichende Berichte transparent gemacht werden. Auch die Bestellung eines unabhängigen Treuhänders zur regelmäßigen Prüfung der Zielerreichung ist aus Sicht des BDI erwägenswert.
3. Die bestehende Begrenzung der zulässigen Größe eines Konsortiums auf maximal 30 Prozent Marktanteil beugt negativen Kollateralwirkungen vor und sollte daher keinesfalls erhöht werden. Die Voraussetzungen für den Schwellenwert sollten jedoch eingehender untersucht und auf die gegenwärtige Wettbewerbssituation bezogen werden. Ferner sollten Änderungen vorgenommen werden, die eine unbemerkte Überschreitung des maximalen Marktanteils von Konsortien effektiv vorbeugen und eine Einhaltung der zulässigen Größe garantieren.

Über den BDI

Der BDI transportiert die Interessen der deutschen Industrie an die politisch Verantwortlichen. Damit unterstützt er die Unternehmen im globalen Wettbewerb. Er verfügt über ein weit verzweigtes Netzwerk in Deutschland und Europa, auf allen wichtigen Märkten und in internationalen Organisationen. Der BDI sorgt für die politische Flankierung internationaler Markterschließung. Und er bietet Informationen und wirtschaftspolitische Beratung für alle industrierelevanten Themen. Der BDI ist die Spitzenorganisation der deutschen Industrie und der industrienahen Dienstleister. Er spricht für 36 Branchenverbände und mehr als 100.000 Unternehmen mit rund 8 Mio. Beschäftigten. Die Mitgliedschaft ist freiwillig. 15 Landesvertretungen vertreten die Interessen der Wirtschaft auf regionaler Ebene.

Impressum

Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI)
Breite Straße 29
10178 Berlin
www.bdi.eu
T: +49 30 2028-0

Ansprechpartner

Jürgen Hasler
Leiter der Abteilung Mobilität und Logistik
T: +493020281436
J.Hasler@bdi.eu