



VCI-Stellungnahme

im Rahmen der öffentlichen Anhörung der Europäischen Kommission zur Bewertung der Gruppenfreistellungsverordnung für Schifffahrtskonsortien (Verordnung (EG) Nr.906/2009 vom 28.09.2009)

Kurzfassung

1. Der VCI befürwortet die **Aufrechterhaltung einer Gruppenfreistellung von Konsortien** in der globalen Containerschifffahrt. Jedoch sollte in der Verordnung deutlicher zum Ausdruck kommen, dass die Genehmigung von Konsortien verbindlich an die Erfüllung ihres Zwecks – Verbesserung der Leistungsfähigkeit und -qualität – geknüpft ist. Die Gruppenfreistellungsverordnung sollte verstärkt auf Nutzen und Ergebnis der Konsortien, einer messbaren nachhaltigen Steigerung von Qualität und Produktivität, abstellen.
2. Bei einer **Überarbeitung der Gruppenfreistellungsverordnung** muss nach unserer Auffassung ein Mechanismus definiert und aufgenommen werden, durch den sichergestellt wird oder zumindest überprüft werden kann, ob die verfolgten Ziele erreicht wurden. Deshalb sollte den Konsortien auferlegt werden, in einer einheitlichen, transparenten und plausiblen Art und Weise
 - a. über die Steigerung ihrer Leistungsfähigkeit zu berichten und
 - b. darzulegen, wie die Effizienzgewinne an die Verkehrsnutzer weitergegeben werden.
3. Um die Einhaltung der Ziele der Gruppenfreistellungsverordnung zu überprüfen, sollte den Konsortien **die Bestellung eines unabhängigen Treuhänders** auferlegt werden. Er hätte die Aufgabe, die Leistungsfähigkeit eines jeweiligen Konsortiums und dessen Entwicklung regelmäßig zu überprüfen und den Nutzern der Dienste der Containerschifffahrt darüber in öffentlich zugänglichen Reports zu berichten.
4. Von den Konsortien geht eine zunehmende und erhebliche Marktmacht aus. Verlaender stellen je nach Trade und Marktanteil der Konsortien eine spürbare **Abnahme des Wettbewerbsniveaus** fest. Erforderlich sind
 - a. eine Überprüfung der Höhe der zulässigen Marktanteile, wobei der festgelegte Schwellenwert (Marktanteil eines Konsortiums) von 30% darf nicht angehoben werden darf, sowie
 - b. eine genauere Definition des relevanten Marktes (Trade oder Port-Pair).

5. Die über Gefahrgutvorschriften hinausgehenden Anforderungen an die **Beförderung von gefährlichen Gütern** (zum Transport zugelassene Gefahrgüter, Dokumentationsanforderungen, etc.) sollten innerhalb eines Konsortiums zwingend und dringend einheitlich geregelt werden.

Anforderungen der chemischen Industrie an die Containerschifffahrt

Die chemische Industrie erwartet von der globalen Containerschifffahrt, dass sie ihre Rohstoffe und Produkte sicher und zuverlässig und zu wettbewerbsfähigen Kosten transportiert. Die Sicherheit für Mensch und Umwelt wird durch umfassende internationale Vorschriften gewährleistet. Dagegen unterliegt die Qualität einer Vielzahl von Einflussgrößen, die in den letzten Jahren, trotz der Vorteile von Konsortien und Anstrengungen einzelner Reedereien, zu einer Verschlechterung geführt haben. Die Folgekosten einer Transportverspätung sind in Einzelfällen das Vielfache der für den Transport vergüteten Fracht. Auch bei einer Lagerbestandsvorhaltung sind Vorräte immer nur endlich. Sind Lagerbestände einmal erschöpft, kann eine Verspätung einen Produktionsstillstand zur Folge haben und damit weitere Lieferverzögerungen.

Die chemische Industrie begrüßt es, dass die Gruppenfreistellung dazu beiträgt, dass Unternehmen der Containerschifffahrt bestrebt sind, ihre Leistungsfähigkeit und Leistungsqualität zu verbessern. Sie stellt jedoch fest, dass trotzdem der Service in den letzten Jahren vernachlässigt und Kostenreduktionszielen untergeordnet worden scheint. In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass die Steigerung der Schiffsgößen und Einführung von „Mega Vessels“ (> 20.000 TEU) inzwischen einen Grad erreicht hat, der dem mit der Gruppenfreistellungsverordnung verfolgten Ziel nach mehr Effizienzgewinn nicht mehr dienlich ist: Der Einsatz von Mega-Vessels, der durch die Bildung von Konsortien begünstigt wird bzw. diese erforderlich macht, führt inzwischen zu einem erheblichen Mehraufwand im Vor- und Nachlauf zu Seehäfen und damit zu erhöhten Folgekosten für die dem Seetransport vor- und nachgelagerte Infrastruktur und Verkehrsträger.

Schwachstellen und Leistungsdefizite in der Containerschifffahrt

Nach Erfahrungen der Chemieverlader hat die kontinuierliche Steigerung der Effizienz in der Containerschifffahrt, vor allen Dingen der Einsatz immer größerer Schiffe sowie auch die Neuformierung der Konsortien, dazu geführt, dass sich die Leistungsqualität in einem erheblichen Maße verschlechtert hat.

Hierzu sind insbesondere folgende Punkte zu nennen:

- Eine **Verschlechterung der Qualität der gestellten Container** (Beschädigungen) sowie der **Pünktlichkeit in der Containergestellung**. Container sind oft nicht in ausreichender Anzahl, weder im Seehafen noch im Hinterland, verfügbar. Auch kommt es regelmäßig und zunehmend zu Engpässen in den Transportkapazitäten der Vorläufe zum Seehafen (Verfügbarkeit). Der Grund hierfür ist unter anderem eine Reduktion der Verhältniszahl der Anzahl der Container in der globalen Boxcontainerflotte zur globalen Schiffstellplatzkapazität in TEU. Diese hat sich von einem Faktor von ca. 2,9 im Jahr 2000 auf einen Faktor von ca. 1,9 im Jahr 2016 reduziert¹.
- Eine **Verknappung des Schiffsraumes**, erkennbar an dem Auftragsbestätigungsverhalten der Reeder: Aufträge werden entweder gar nicht erst oder nur mit Verspätung angenommen. Container werden in einem zunehmenden Maße auf Schiffen mit späteren Abfahrtszeiten als von Verladern gewünscht verschifft.
- Der Zusammenschluss in Konsortien hat nicht zu der erwarteten (und erforderlichen) Zunahme der **Schiffsabfahrtfrequenzen** geführt. Abfahrten sind in der Regel nur wöchentlich und Kapazitäten werden durch Langsamfahrten („Slow Steaming“) wie auch Ausfall von Schiffsabfahrten („Blank Sailings“) künstlich verknappt. Auch die **Anzahl der zur Verfügung stehenden Hafenpaare („Port Pairs“)** hat auf vielen Trades teilweise signifikant abgenommen. Häfen werden, teilweise auch schiffsgrößenbedingt, nicht mehr (direkt) angefahren.
- Mängel in der **Qualität der Dokumentenerstellung/Aufwand und Komplexität in der Dokumentation**: Die Erstellung der Konnossemente („Bills of Lading“) ist nach wie vor mit einer nicht akzeptablen Fehlerquote behaftet. Die Möglichkeiten und Vorteile einer Digitalisierung und Prozessintegration, hin zu einer papierlosen Abwicklung, z.B. in der Rechnungserstellung, sind bei Weitem noch nicht ausgeschöpft.
- Bei Verschiffung von Containern über indirekte Dienste kommt es zunehmend zu **Leistungsstörungen im Transithafen/-terminal**. Container bleiben oft mehrere Schiffsabfahrten zurück. Feeder-Dienste sind überlastet oder aber Terminals arbeiten unzuverlässig. Es erfolgt in der Regel keine proaktive Information über Verzögerungen in der Lieferkette.
- Die **Ankunftspünktlichkeit** von Schiffen entspricht nicht den Erwartungen und Anforderungen der Verloader und der Warenempfänger. Auf vielen Trades ist ein Trend der Verschlechterung erkennbar. Sendungen treffen regelmäßig mit massiven Verspätungen ein. Dieses ist bedingt durch ein Vielzahl von Faktoren und Ereignissen: zu späte Verschiffung, Verzögerungen auf dem Seeweg, Verzögerungen in Häfen auf der Route sowie Verzögerungen bei Umladungen in Transithäfen und Terminals.

¹ Quelle: www.hellenicshippingnews.com/the-container-fleet-think-inside-the-box/

- Die Zunahme der Schiffsgrößen und Einsatz von „Mega Vessels“ (> 20.000 TEU) hat eine Abnahme der Flexibilität der Containerschifffahrt zur Folge: Dienste können nicht mehr so leicht umgestellt und Schwankungen in der Marktnachfrage angepasst werden. Eine Zunahme indirekter Dienste, mit erhöhtem Verspätungsrisiko, wie auch Zunahme von Hafen- und Terminalüberlastungen („Congestion“), sind eine unmittelbare Folge der Einsatz derartiger Schiffe. Darüber hinaus führt der Einsatz von „Mega Vessels“ zu erhöhten Kosten des Umschlags und der Infrastruktur, deren Kosten auf die Verlader umgelegt werden. Auch führt der Einsatz von „Mega Vessels“ dazu, dass an den Schiffs Liegeplätzen teilweise kein Platz mehr für die Anlieferung oder Abholung von Container über Binnenschiffe besteht. Terminals sind zunehmend aufgrund des signifikanten Anstiegs des mit einem Schiff einhergehenden Umschlagsvolumens überlastet. Bei einer weiteren Zunahme der Schiffsgröße ist mit insgesamt negativen Skalenerträgen zu rechnen.
- Mangelhafte Gefahrgut-Akzeptanz: Einzelne Reedereien innerhalb eines Konsortiums stellen über die internationalen Gefahrgutvorschriften hinausgehende Anforderungen an die Beförderung gefährlicher Güter. Unter den Mitgliedern der Konsortien besteht keine Einigkeit über derartige Regelungen und damit über Voraussetzungen zur Annahme von Gefahrgütern. Dies führt zur Ablehnung von Aufträgen oder aber Verzögerungen bei der Beförderung von Containern.

Fazit

Mit der Gruppenfreistellungsverordnung sind hohe Erwartungen an Konsortien hinsichtlich einer Verbesserung der Leistungsfähigkeit und –qualität, Effizienzgewinnen und Produktivitätssteigerungen verbunden. Die Verlader der chemischen Industrie müssen jedoch feststellen, dass sich diese Erwartungen nicht oder zumindest nur in geringem Maße erfüllt haben. **Bei einer Verlängerung der Gruppenfreistellungsverordnung müsste es deshalb folgende inhaltliche Änderungen geben:**

1. Aufrechterhaltung der Gruppenfreistellung von Konsortien

Wir befürworten die Aufrechterhaltung einer Gruppenfreistellung von Konsortien in der globalen Containerschifffahrt. Jedoch sollte in der Verordnung deutlicher zum Ausdruck kommen, dass die Genehmigung von Konsortien verbindlich an die Erfüllung ihres Zwecks – Verbesserung der Leistungsfähigkeit und –qualität, Effizienzgewinn, Produktivitätssteigerung – geknüpft ist.

2. Überarbeitung der Gruppenfreistellung

a. In der Gruppenfreistellungsverordnung muss nach unserer Auffassung ein Mechanismus definiert und aufgenommen werden, durch den sichergestellt wird oder zumindest überprüft werden kann, ob die verfolgten Ziele erreicht wurden.

Deshalb sollte den Konsortien auferlegt werden, in einer einheitlichen, transparenten und plausiblen Art und Weise über die Steigerung ihrer Leistungsfähigkeit zu berichten.

Folgende Qualitäts- und Leistungsmerkmale halten wir dabei für unerlässlich:

- Qualität und Verfügbarkeit von Leercontainern (termingerechte Gestellung ladefähiger Container)
- Termingerechte Verschiffung von Containersendungen (Abfahrtspünktlichkeit); gemessen als die Übereinstimmung von „ATS² vs. STS³“
- Termingerechte und fehlerfreie Bereitstellung von Konnossementen („Bills of Lading“) und anderen Dokumenten
- Termingerechte Ankunft von Containersendungen im Bestimmungshafen (Ankunftspünktlichkeit); gemessen als die Übereinstimmung von „ATA⁴ vs. ETA⁵“
- Proaktive Informationen bei Eintreten von Verzögerungen, inkl. Avisierung eines zuverlässigen neuen ETAs
- Fehlerfreie Erstellung von Rechnungen über Fracht und Frachtnebenkosten
- Messung der Entwicklung der Emission von Treibhausgasen und anderen Schadstoffen pro TEU, als Beitrag zur Steigerung der Nachhaltigkeit und zum Erreichen von Klimaschutzzielen

b. Darüber hinaus sollten die Konsortien darlegen, wie Effizienzgewinne an die Verkehrsnutzer weitergegeben werden.

3. Bestellung eines unabhängigen Treuhänders

Um die Einhaltung der Ziele der Gruppenfreistellungsverordnung zu überprüfen, sollte den Konsortien die Bestellung eines unabhängigen Treuhänders auferlegt werden. Er hätte die Aufgabe, die Leistungsfähigkeit eines jeweiligen Konsortiums und dessen Entwicklung regelmäßig (z.B. einmal pro Quartal) zu überprüfen und den Nutzern der Dienste der Containerschifffahrt darüber in öffentlich zugängigen Reports zu berichten.

Dabei ist wichtig, dass der Treuhänder ein kompetenter, glaubwürdiger Experte ist. Damit er wirklich neutral und unabhängig agiert, könnte die Bestellung möglicher Weise

² Actual Time of Sailing

³ Scheduled Time of Sailing

⁴ Actual Time of Arrival

⁵ Estimated Time of Arrival

durch DG COMP erfolgen. Diese sollte zumindest festlegen, welche Anforderungen und Eigenschaften der Treuhänder objektiv zu erfüllen hat.

4. Aufrechterhaltung des Wettbewerbsniveaus

a. Das Wettbewerbsniveau steht und fällt mit dem Marktanteil und der Marktmacht, die für ein Konsortium mit diesem Marktanteil potentiell einhergeht. **Wir vertreten die Auffassung, dass der in der Gruppenfreistellungsverordnung festgelegte Schwellenwert von 30% keinesfalls angehoben werden darf.** - Bereits heute kommt es vor, dass einige der im Markt vertretenen Konsortien zeit- und stellenweise diesen Schwellenwert überschreiten. Die Überprüfung, ob und wie lange eine Überschreitung und damit eine Verletzung der Gruppenfreistellungsverordnung vorliegt, wäre eine Aufgabe für den vorgeschlagenen Treuhänder.

b. Die Gruppenfreistellungsverordnung sollte in Bezug auf eine Festlegung der Kriterien für die Bestimmung des relevanten Marktes überarbeitet werden. Der aktuelle Verordnungstext lässt eine genauere Bestimmung des relevanten Marktes nicht zu. Es sollte geprüft werden, ob der relevante Markt auf Basis der Hafenpaare („Port Pairs“) oder aber auf der Ebene der „Trade Routes“⁶ festgelegt werden sollte.

5. Beförderung von Gefahrgütern

Einzelne Reedereien innerhalb eines Konsortiums stellen über die internationalen Gefahrgutvorschriften hinausgehende Anforderungen an die Beförderung gefährlicher Güter (zum Transport zugelassene Gefahrgüter, Dokumentationsanforderungen, etc.). Solche Regelungen sollten innerhalb eines Konsortiums zwingend und dringend einheitlich geregelt werden. Da dies heute oft nicht der Fall ist und führt es dazu, dass Sendungen mit Gefahrgütern entweder von einzelnen Mitgliedern eines Konsortiums nicht angenommen werden oder aber bei Annahme durch ein Mitglied und Verschiffung auf dem Schiff eines anderen Mitgliedes im Hafen stehen bleiben, bis ein Schiff des Mitglieds des Konsortiums zum Einsatz kommt, das den Auftrag angenommen hat. Diese Inkonsistenz führt zu einer weiteren Verschlechterung der Qualität und bringt einen erheblichen Aufwand in der Bearbeitung dieser Leistungsstörungen mit sich. **Daher ist ein klarstellender Passus in eine überarbeitete Gruppenfreistellungsverordnung aufzunehmen.**

⁶ Siehe dazu Definitionen des World Shipping Councils: <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/trade-routes>

Ansprechpartnerin: Andrea Heid, Bereichsleiterin Umweltschutz, Anlagensicherheit, Verkehr

Telefon: +49 (69) 2556-1444

E-Mail: heid@vci.de

Internet: www.vci.de · Twitter: <http://twitter.com/chemieverband> · Facebook: <http://facebook.com/chemieverbandVCI>

Verband der Chemischen Industrie e.V.

Mainzer Landstraße 55, 60329 Frankfurt

- Registernummer des EU-Transparenzregisters: 15423437054-40
- Der VCI ist in der „öffentlichen Liste über die Registrierung von Verbänden und deren Vertretern“ des Deutschen Bundestags registriert.

Der VCI vertritt die wirtschaftspolitischen Interessen von rund 1.700 deutschen Chemieunternehmen und deutschen Tochterunternehmen ausländischer Konzerne gegenüber Politik, Behörden, anderen Bereichen der Wirtschaft, der Wissenschaft und den Medien. Der VCI steht für mehr als 90 Prozent der deutschen Chemie. Die Branche setzte 2017 über 195 Milliarden Euro um und beschäftigte rund 453.000 Mitarbeiter.