

Stellungnahme

Statement zum Konsultationsprozess der EU-Kommission zur Verlängerung der Gruppenfreistellungsverordnung für Seeschifffahrtsunternehmen (GVO)

DSLV Bundesverband Spedition und Logistik e. V.

Friedrichstraße 155-156 | Unter den Linden 24
10117 Berlin

Telefon: +49 30 4050228-0

E-Mail: info@dslv.spediteure.de

www.dslv.org | de.linkedin.com/company/spediteure

Stand: 30. September 2022

Zum Konsultationsprozess der EU-Kommission zur Verlängerung der Gruppenfreistellungsverordnung für Seeschiffahrtsunternehmen (GVO) nimmt der DSLV wie folgt Stellung:

Die Gruppenfreistellungsverordnung für Seeschiffahrtskonsortien wurde 2009 angenommen und jeweils 2014 und 2020 verlängert. Ziel der Verordnung sollte es ursprünglich sein, eine effizientere Nutzung der Schiffskapazität, eine höhere Produktivität und letztendlich eine bessere Servicequalität für die europäischen Unternehmen und Verbraucher zu erreichen.

Durch die Veränderungen der Wettbewerbsstruktur in der Containerschiffahrt musste die EU-Kommission schon für die Verlängerung der Verordnung im Jahr 2020 einräumen, dass die für die europäischen Verbraucher und Unternehmen wesentlichen Wettbewerbsparameter, wie z.B. Höhe der Frachtraten, Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit der Dienste, sich schon seit 2014 nicht verbessert haben. Damit wurde eines der Hauptziele der Verordnung – eine bessere Servicequalität für die europäischen Verbraucher und Unternehmen zu erreichen – deutlich verfehlt.

In Anbetracht der Tatsache, dass die ursprünglichen Ziele der Verordnung schon seit Jahren verfehlt werden und angesichts der Entwicklungen in der Seeschiffahrt seit 2020, muss die EU-Kommission zur Kenntnis nehmen, dass die eingeräumten Sonderregelungen für die Containerschiffahrt in Bezug auf Wettbewerb, staatliche Beihilfen und Besteuerung zu massiven Marktverzerrungen geführt haben.

Daher fordert der DSLV von einer weiteren Verlängerung der Gruppenfreistellungsverordnung in der aktuellen Ausgestaltung Abstand zu nehmen.

Die in den zurückliegenden zwei Jahren zunehmend sichtbar gewordenen Defizite in der Containerschiffahrt, weisen eindeutig darauf hin, dass es in der Containerschiffahrt viel weniger Wettbewerb gibt als gemeinhin angenommen. Eine Studie des International Transport Forum (ITF) hat ausführlich dargelegt, dass sich de facto knapp ein Dutzend Reedereien den Markt untereinander aufgeteilt haben. Allein in Europa sind die neun größten Carriers in Hunderten von verschiedenen Konsortien engagiert, zusätzlich zu ihrer Zusammenarbeit in drei globalen Allianzen. Diese Vernetzung versetzt die Reedereien in die Lage, ihre Interessen zu synchronisieren, statt zu konkurrieren.

Die Folgen dieser fehlgeleiteten Wettbewerbspolitik zeigen sich regelmäßig in einer künstlichen Verknappung der Schiffskapazitäten, einer Reduzierung der Schiffsabfahrtfrequenzen und der Abnahme von direkt angelaufenen Häfen in Europa. Hinzu kommt eine massive Erhöhung der Frachtraten bei gleichzeitiger Abnahme der Servicequalität in Bezug auf die Pünktlichkeit bzw. Zuverlässigkeit der Schiffsankünfte bzw. Schiffsabfahrten. Weitere Qualitätsdefizite zeigen sich z.B. bei der Erstellung der Frachtdokumentationen, der Nichtbereitstellung von Containerequipment in benötigter Anzahl und Güte sowie in der diskriminierenden Strategie, Spediteuren den Zugang zu Transportkapazitäten bzw. Kontraktraten (Beispiel Maersk/Hamburg Süd) zu versagen.

Diese Maßnahmen haben schwerwiegende Auswirkungen auf die maritime Logistikkette und die Verbraucher und Unternehmen in Europa. Um die Wettbewerbsfähigkeit Europas zu sichern, bedarf es deshalb einer grundlegenden Reform der Wettbewerbspolitik, insbesondere, wenn man Tätigkeiten der Wettbewerbsbehörden in anderen Teilen der Welt betrachtet.

Dabei verschließen wir keineswegs die Augen vor der Tatsache, dass Europa eine wettbewerbsfähige Containerschiffahrt benötigt. Allerdings muss dabei berücksichtigt werden, dass die allermeisten Container-Linienreedereien inzwischen keine klassischen Schiffahrtsunternehmen mehr sind, die mit den reinen Schiffstransporten von Hafen zu Hafen ihr Geld verdienen, sondern global agierende Großkonzerne, die integrierte Transport- und Logistikdienstleistungen von Haus-zu-Haus erbringen. Der reine Seetransport ist inzwischen fast zur Nebensache geworden.

Die Vorteile, die die Gruppenfreistellungsverordnung den Container-Linienreedereien ohnehin schon gewährt, werden durch weitere, eingeräumte Sonderregelungen in Bezug auf die Besteuerung nach der Tonnagemethode zusätzlich verstärkt. So werden in einigen europäischen Mitgliedsstaaten die Einnahmen aus landseitigen Verkehren unzulässiger Weise in die Besteuerung nach der Tonnagemethode einbezogen, mit der Folge, dass diese Container-Linienreedereien für ihre Einnahmen aus landseitigen Transporten weniger Steuer zahlen müssen als deren europäischen Mitbewerber aus dem Speditions- und Logistikgewerbe. Der so erzielte Liquiditätsvorteil verfälscht den Wettbewerb zusätzlich, was bereits auch seitens des Internationalen Verkehrsforum bei der OECD kritisiert worden ist.

Daher muss bei der Entwicklung möglicher zukünftiger Alternativen zur bisherigen Gruppenfreistellungsverordnung zwingend darauf geachtet werden, dass ausschließlich Regelungen in Betracht kommen können, die eng auf den Betrieb eines Seeschiffes begrenzt sind und keine Auswirkungen auf den europäischen Güterlandtransportmarkt haben.

Der DSLV fordert daher

1. Ein Ende der Gruppenfreistellungsverordnung für Konsortien, die wir für eine veraltete Maßnahme halten, die den Containerschiffahrtsunternehmen zu viel Interpretationsspielraum lässt. Die Kunden des Containerschiffahrtssektors haben das Vertrauen verloren, dass die Gruppenfreistellung Vorteile bringt und dass alle Vorteile fair mit allen Parteien der Lieferkette geteilt werden.
2. Die Gruppenfreistellungsverordnung auslaufen zu lassen, wird nicht zu einer pauschalen Kündigung von Vereinbarungen über die gemeinsame Nutzung von Schiffen oder zum Zusammenbruch des Containerschiffahrtssektors führen, wie es oft prognostiziert wird. Unternehmen, die weiterhin in Konsortien tätig sein möchten, können dies entweder auf der Grundlage einer Selbstbewertung nach Artikel 101 AEUV und den neuen horizontalen Leitlinien tun, zu denen die Kommission derzeit eine öffentliche Konsultation durchführt und die am 1. Januar 2023 in Kraft treten sollen.

-
-
3. Nach dem Auslaufen der GVO wird angesichts der Besonderheiten dieser Branche eine Orientierungshilfe zur Anwendung der EU-Wettbewerbsregeln im Containerschiffahrtssektor erforderlich sein. Notwendig ist daher die Entwicklung spezifischer Richtlinien für diesen Sektor, um sicherzustellen, dass der wettbewerbsrechtliche Rahmen für Vereinbarungen über die gemeinsame Nutzung von Schiffen transparent, durchsetzbar und in Zeiten von Marktstress einer Überprüfung zugänglich ist.

Verbandsstruktur, Leistungsprofil und Leitlinien

Als Spitzen- und Bundesverband repräsentiert der DSLVL durch 16 regionale Landesverbände die verkehrsträgerübergreifenden Interessen der 3.000 führenden deutschen Speditions- und Logistikbetriebe, die mit insgesamt 600.000 Beschäftigten und einem jährlichen Branchenumsatz in Höhe von 135 Milliarden Euro wesentlicher Teil der drittgrößten Branche Deutschlands sind (Stand: Juli 2022).

Die Mitgliederstruktur des DSLVL reicht von global agierenden Logistikkonzernen, 4PL- und 3PL-Providern über inhabergeführte Speditionshäuser (KMU) mit eigenen LKW-Flotten sowie Befrachter von Binnenschiffen und Eisenbahnen bis hin zu See-, Luftfracht-, Zoll- und Lagerspezialisten.

Speditionen fördern und stärken die funktionale Verknüpfung sämtlicher Verkehrsträger. Die Verbandspolitik des DSLVL wird deshalb maßgeblich durch die verkehrsträgerübergreifende Organisations- und Steuerungsfunktion des Spediteurs bestimmt.

Der DSLVL ist politisches Sprachrohr sowie zentraler Ansprechpartner für die Bundesregierung, für die Institutionen von Bundestag und Bundesrat sowie für alle relevanten Bundesministerien und -behörden im Gesetzgebungs- und Gesetzumsetzungsprozess, soweit die Logistik und die Güterbeförderung betroffen sind.

Gemeinsam mit seinen Landesverbänden ist der DSLVL Berater und Dienstleister für die Unternehmen seiner Branche. Als Arbeitgeberverbände und Sozialpartner vertreten die DSLVL-Landesverbände die Branche in regionalen Tarifangelegenheiten.

Der DSLVL ist Mitglied des Europäischen Verbands für Spedition, Transport, Logistik und Zolldienstleistung (CLECAT), Brüssel, der Internationalen Föderation der Spediteurorganisationen (FIATA), Genf, sowie assoziiertes Mitglied der Internationalen Straßentransport-Union (IRU), Genf. In diesen internationalen Netzwerken nimmt der DSLVL auch Einfluss auf die Entwicklung des EU-Rechts in Brüssel und Straßburg und auf internationale Übereinkommen der UN, der WTO, der WCO, u. a.

Die Mitgliedsunternehmen des DSLVL fühlen sich den Zielen der Sozialen Marktwirtschaft und der Europäischen Union verpflichtet.