



EUROPEAN
TRANSPORT
WORKERS'
FEDERATION

ETF-Position

Zur Bewertung der
Gruppenfreistellungsverordnung für
Konsortien

ETF-Position zur Bewertung der Gruppenfreistellungsverordnung für Konsortien

Die EU-Gruppenfreistellungsverordnung für Konsortien in der Linienschifffahrt besteht seit 1995 und wurde im Jahr 2010 überarbeitet. Seitdem wurde sie alle fünf Jahre ohne Änderungen verlängert.

Im März 2020 beschloss die Europäische Kommission, die GFVK unverändert um weitere vier Jahre zu verlängern und ignorierte dabei das Ergebnis der Konsultation der Interessengruppen, die sich sehr kritisch über die Art und Weise äußerten, wie Ausnahmen für Konsortien gewährt werden.

Infolge der erneuten Freistellung ist es den Reedereien weiterhin gestattet, Informationen zwischen den in Konsortien tätigen Reedereien auszutauschen, um die gemeinsame Nutzung von Schiffsraum und die Koordinierung von Fahrplänen zu ermöglichen.

Die ETF sprach sich nachdrücklich gegen die Verlängerung der GFVK aus und bekräftigte die Tatsache, dass eine angemessene Analyse der Auswirkungen von Linienschifffahrtskonsortien auf den Hafenbetrieb und den landseitigen Transport erforderlich ist, und forderte die Europäische Kommission auf, entsprechend zu handeln.

Der Grundgedanke der GFVK besteht darin, den Reedereikonsortien ein gemeinsames Kapazitätsmanagement zu ermöglichen, „um sich an Nachfrage- und Angebotsschwankungen anzupassen“ (EG, 2009), während die EU-Kartellvorschriften Vereinbarungen zwischen Unternehmen, die den Wettbewerb einschränken, generell verbieten. Die Vorzugsbehandlung gilt nur für Reedereien mit einem gemeinsamen Marktanteil von unter 30 % auf einem bestimmten Handelskorridor.

Obwohl die Europäische Kommission erklärt, dass die GFVK für zwei der drei globalen Allianzen nicht mehr gilt, sind Konsortien mit Marktanteilen von über 30 % seit langem eine gängige Praxis¹ auf vielen Handelskorridoren von und nach Europa.

Die Europäische Kommission sollte nicht aus den Augen verlieren, dass die Verhandlungsmacht der Reedereien gegenüber den Terminalbetreibern in den letzten Jahren aufgrund von Größenvorteilen, Subventionen für den Seeverkehrssektor und in jüngster Zeit aufgrund der Auswirkungen des Ausbruchs der Covid-19-Pandemie und der darauffolgenden massiven Unterbrechungen der globalen maritimen Logistikkette immer stärker geworden ist.

¹ Merk und Teodoro, 2022

Die Hafenarbeiter, die während der Pandemie unermüdlich dafür sorgten, dass lebenswichtige Güter und medizinische Hilfsgüter ihren Bestimmungsort erreichten, mussten die Kosten für die Unterbrechung der weltweiten maritimen Versorgungskette tragen: Der zunehmende Druck im Zusammenhang mit der riesigen Zahl von Leerfahrten im Jahr 2020 sowie die Verschlechterung der Kapazitätsverfügbarkeit und der Zuverlässigkeit der Fahrpläne in den Jahren 2021 und 2022 führten zu einer erheblichen Verschlechterung ihrer Arbeitsbedingungen aufgrund immer größerer Arbeitsspitzen.

Darüber hinaus kann die Europäische Kommission nicht über die Veränderungen in der Linienschiffahrtsbranche hinwegsehen: Die Beförderer beschränken ihre Dienste nicht mehr auf den Hafen-zu-Hafen-Verkehr, sondern praktizieren auch den Haus-zu-Haus-Verkehr, wobei sie sich längs der Lieferketten auf verschiedene Verkehrsträger wie Luftfracht und Schienengüterverkehr ausdehnen.

In diesem Szenario begünstigt der Zusammenschluss von Linienreedereien in Konsortien die Bildung von Oligopolen, die zu Marktverzerrungen führen: Konsortien sind häufig vertikal integriert und üben eine beherrschende Rolle aus, indem sie von der Anwendung der Tonnagesteuer für den Terminalbetrieb profitieren.

Dies führt zu einem Druck auf die Arbeitsbedingungen aller Beschäftigten entlang der Lieferkette: auf See, an Land in den Häfen und im Logistiksektor.

Wir sind daher der Meinung, dass die Europäische Kommission die Auswirkungen von Linienschiffahrtskonsortien auf den Hafenbetrieb und den landseitigen Transport angemessen analysieren sollte, insbesondere im Hinblick auf die folgenden Punkte:

Marktveränderungen

Die Konsolidierung des Seefrachtverkehrs, die zunehmende Konzentration und die wachsende Größe der Schiffe (ULCV) wirken sich maßgeblich auf die Verhandlungsposition der Containerschiffahrtlinien gegenüber Terminals und anderen Dienstleistern aus und verlangen von den Terminals und Infrastrukturbetreibern erhebliche Investitionen, um den Bedürfnissen der Schiffahrtsallianzen gerecht zu werden, während gleichzeitig eine Verschlechterung der Wettbewerbsparameter (Preis, Qualität) zu beobachten ist.

Daraus entsteht ein Schneeballeffekt, da sich infolgedessen die Arbeitsbedingungen und die Arbeitsplatzsicherheit in den Häfen verschlechtert.

Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz sind ebenfalls betroffen, da Allianzen und der Einsatz von Megaschiffen zu größeren Spitzen beim Containerumschlag führen. Die in mehreren europäischen Häfen bestehenden Arbeitsregelungen gewährleisten die ständige Verfügbarkeit von qualifizierten Hafenarbeitern zur Bewältigung von Arbeitsspitzen und sichern gleichzeitig Flexibilität und Arbeitsplatzkontinuität für die Beschäftigten. Daher sollte die Europäische Kommission politische Maßnahmen und Rechtsvorschriften fördern, die auf die Erhaltung hochwertiger und stabiler Arbeitsplätze im Hafensektor ausgerichtet sind.

Keine Umverteilung von Leistungen

Die Arbeitnehmer und Nutzer des Verkehrssektors profitieren keineswegs von den Vorteilen der GFVK: Die steigenden Preise und die Verschlechterung der Qualität der Dienstleistungen zeigen, dass die von der GFVK festgelegte Vorzugsbehandlung nicht nur zu einer Verzerrung des

Umschlagmarktes führt, sondern auch zu einem unausgewogenen Verhältnis zwischen den an den Allianzen beteiligten Schifffahrtsunternehmen und den Häfen sowie den Unternehmen, die Dienstleistungen in den Häfen erbringen.

Bei gleichbleibenden Seemeilen sind die Tarife für den Transfer eines Containers von Fernost nach Europa in den letzten Jahren um 600 % gestiegen. Dieses Phänomen muss anhand umfangreicher und transparenter Argumente erklärt werden, und die Europäische Kommission sollte in der Lage sein zu beweisen, dass es keinen Zusammenhang zwischen diesem Trend und der Anwendung der GFVK gibt.

Die extrem hohen Frachtraten während der Corona-Pandemie können auch als Ergebnis eines erfolgreichen Kapazitätsmanagements durch Schifffahrtsallianzen bezeichnet werden. Dieses Kapazitätsmanagement trägt in Verbindung mit der Ausweitung der Tonnagesteuer auf Terminalbeteiligungen und Hafenhinterland-Aktivitäten aktiv zu einem verzerrten Markt bei.

Mit dem durch die GFVK ermöglichten Kapazitätsmanagement können die Schifffahrtsallianzen die Seefrachtraten aktiv beeinflussen, indem sie die Kapazitäten konsolidieren, d.h. das Netz durch Leerfahrten anpassen, um die Seefrachtraten bei sinkender Nachfrage, aber konstantem Angebot zu stabilisieren.

Im Ergebnis kann festgehalten werden, dass die GFVK entgegen der ursprünglichen Zielsetzung einer Wettbewerbsverzerrung zum Nachteil der Verbraucher Vorschub geleistet hat.

Konsortien sind kein effizientes Mittel zur Erbringung von Dienstleistungen

Das Verhalten der globalen Reedereien und ihrer Konsortien hat zu einem Tarifanstieg und einer Verringerung der für die Kunden in Europa verfügbaren Kapazitäten geführt. Diese Trends wurden insbesondere nach der Covid-19-Pandemie deutlich.

Wie kürzlich veröffentlichte Studien² belegen, stiegen einerseits die Nettogewinne der Reedereien im Jahr 2021 um bis zu 50 % - ein Nettogewinn von 186 Milliarden Dollar.

Andererseits bauen die Reedereien ihre Kapazitäten nach Europa weiter ab, wobei sich die Zuverlässigkeit und Qualität der Dienstleistungen verschlechtert.

Covid-19 und Unterbrechungen der Lieferkette

Angesichts der Probleme und Unterbrechungen in der maritimen logistischen Lieferkette sollte man das Verhalten und die Praktiken der Containerschifffahrtsunternehmen in den letzten zwei Jahren eingehend untersuchen.

Einer der Gründe für die Überlastung der Hafenterminals im letzten Jahr und den Mangel an Containerkapazitäten besteht darin, dass die Spediteure bei der Zuweisung von Kapazitäten äußerst selektiv vorgegangen sind und leere Container nach Asien zurückbefördert haben, um bessere Frachtraten für Importe zu erhalten. Dies führte zu unzuverlässigen Fahrplänen und damit zu betrieblichen Problemen für die Hafenarbeiter und zu Verzögerungen bei der Anbindung des Hinterlandes, was zusätzliche Kosten für andere Akteure in der Lieferkette mit sich brachte.

Während der Abbau von Schiffskapazitäten im Jahr 2020 aufgrund der gesunkenen Beförderungsnachfrage gerechtfertigt sein könnte, kann diese Argumentation nicht als Erklärung

² ITF (2022), "Performance of Maritime Logistics", International Transport Forum Policy Papers, Nr. 106, OECD Publishing, Paris.

für die äußerst geringe Zuverlässigkeit der Fahrpläne dienen, die 2021 und 2022 in vielen Häfen zu Überlastungen und anderen Problemen geführt hat.

Obwohl die Covid-19-Krise objektiv schwerwiegende wirtschaftliche Folgen für den Sektor hatte, liegt die Hauptursache für die gegenwärtigen Störungen unserer Ansicht nach nicht in der Pandemie selbst, sondern vielmehr in den profitorientierten Entscheidungen der Reedereien, die durch ein Regelwerk begünstigt werden, das ihnen die Möglichkeit gibt, von den Wettbewerbsregeln ausgenommen zu werden.

Als Verband, der die europäischen Arbeitnehmer im Seeverkehr vertritt, sind wir der festen Überzeugung, dass die Europäische Kommission bei ihrer Bewertung der Gruppenfreistellungsverordnung für Konsortien alle oben genannten wichtigen Veränderungen berücksichtigen sollte, die den Markt in den letzten Jahren geprägt haben: vertikale Integration, Seeverkehrsallianzen, Megaschiffe, Übernahme zusätzlicher Funktionen in der Lieferkette durch Reedereien, Entwicklungen beim Informationsaustausch, geringere Verfügbarkeit und Effizienz von Dienstleistungen.

Darüber hinaus halten wir es für notwendig, erneut darauf hinzuweisen, dass **die Anwendung der derzeitigen Ausnahmeregelungen es den an Konsortien beteiligten Reedereien ermöglicht, so zu tun, als seien sie die einzigen Akteure in der Seeverkehrsbranche, und diese Vorteile als Hebel zu nutzen, um ihre Gewinne auf Kosten der übrigen Lieferkette massiv zu steigern**, insbesondere nach dem Ausbruch der Covid-19-Pandemie.

Tatsächlich sind die Kosten für den Versand in den letzten zwei Jahren erheblich gestiegen, während die Verfügbarkeit immer weiter zurückgegangen ist.

Im Lichte der obigen Ausführungen sind wir der Ansicht, dass sich die GFVK als ein unverhältnismäßiges und übermäßig liberales Zugeständnis an die normalen Wettbewerbsregeln erwiesen hat, wodurch den europäischen Arbeitnehmern des Sektors weiterhin schwerer und nicht wiedergutzumachender Schaden zugefügt werden könnte, während die Rolle der Europäischen Kommission darin bestehen sollte, wirklich gleiche Wettbewerbsbedingungen zu gewährleisten.

Indes vertreten wir die Auffassung, dass die Unterstützung der Terminalbetreiber und ihrer Beschäftigten anstelle der weiteren Anwendung der GFVK eine bessere sozioökonomische Nachhaltigkeit des Sektors und gute Arbeitsbedingungen für die Hafenarbeiter in Europa gewährleisten würde.

Aus diesen Gründen spricht sich die ETF für eine Aufhebung der derzeitigen GFVK aus und fordert alle zuständigen Dienststellen der Europäischen Kommission (MOVE, COMP und EMPL) auf, einen konzertierten Ansatz zu verfolgen, der auf der aktiven Einbeziehung aller beteiligten Interessengruppen basiert, um eine Hafen- und Seeverkehrspolitik zu formulieren, die in der Lage ist, die künftige soziale und wirtschaftliche Nachhaltigkeit im gesamten maritimen Sektor der EU sicherzustellen.

Brüssel, im September 2022