



Gemeinsame Stellungnahme des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz, des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr und des Bundeskartellamtes

Zur Evaluierung der Verordnung (EG) Nr. 906/2009 der Kommission zur Anwendung des Artikels 81 Absatz 3 EG-Vertrag auf bestimmte Gruppen von Vereinbarungen, Beschlüssen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen zwischen Seeschiffahrtsunternehmen („Konsortien“); geändert durch Verordnung (EU) 2020/436 der Kommission vom 24. März 2020 hinsichtlich ihrer Geltungsdauer

Die Europäische Kommission hat den Evaluierungsprozess der Verordnung (EG) Nr. 906/2009 der Kommission zur Anwendung von Artikel 81 Absatz 3 EG-Vertrag auf bestimmte Gruppen von Vereinbarungen, Beschlüssen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen zwischen Seeschiffahrtsunternehmen („Konsortien“), verlängert durch Verordnung (EU) 2020/436, (im Weiteren: Konsortien-GVO) eingeleitet. Die derzeit geltende Gruppenfreistellungsverordnung für die Seeschiffahrtskonsortien läuft am 25. April 2024 aus.

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz, das Bundesministerium für Digitales und Verkehr und das Bundeskartellamt begrüßen, dass die Kommission der Wirtschaft, den Mitgliedstaaten und allen Interessierten die Möglichkeit einräumt, im Rahmen des Evaluierungsprozesses Stellung zu nehmen. Auf die ausführlichere Stellungnahme des Bundeskartellamtes wird Bezug genommen.

Bei der letzten Verlängerung der Konsortien-GVO im Jahr 2020 wurde die Verordnung ohne inhaltliche Anpassungen verlängert. Die Dauer der Verlängerung wurde lediglich von fünf auf vier Jahre reduziert. Seitdem haben sich die Marktverhältnisse stark geändert. Seit einigen Jahren, auch bereits vor der letzten Verlängerung der Konsortien-GVO, lassen sich anhaltende Konzentrationstendenzen auf den Märkten beobachten. Die Marktanteile der größten Reedereien sind gestiegen. Daneben lässt sich eine hohe Dichte an Kooperationsvereinbarungen sowie ein anhaltender Trend zu verstärkter vertikaler Integration beobachten.

Auch die Marktergebnisse haben sich im Zeitraum seit der letzten Verlängerung der Konsortien-GVO erheblich verändert. So hatten sich die Frachtraten zwischenzeitlich verdrei- bis vervierfacht und aus der Branche kommen verstärkt Beschwerden über Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit der Dienste.¹ Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass unter anderem auch die zahlreichen Allianzen und Konsortien zwischen den größten Reedereien Preise und Qualität, beeinflusst haben.

¹ International Transport Forum (2022), Performance of Maritime Logistics, International Transport Forum Policy Papers, No. 106, OECD Publishing, S. 10ff.

Es bleibt insbesondere die globale Größe der Reedereien bei den Voraussetzungen für die Gruppenfreistellung unberücksichtigt. Dabei ist dieser Umstand bei der Frage nach den Vorteilen für die Verbraucher äußerst relevant. Bei den Voraussetzungen für die Freistellung sollten also nicht nur die Marktpositionen der Reedereien auf der betroffenen Route, sondern auch die Kapazitäten der Reedereien über die einzelne Route hinaus berücksichtigt werden.

Daneben kann eine zunehmende Verschränkung von Konsortien und Allianzen beobachtet werden. Es existieren mittlerweile viele Konsortien mit Reedereien aus verschiedenen der drei großen Allianzen.² Es ist dabei unwahrscheinlich, dass Mitglieder einer Allianz auf Routen, die nicht von der Allianz betrieben werden, mit den anderen Mitgliedern der Allianz ernsthaft miteinander im Wettbewerb stehen. Auch hier muss der gesamte Umfang von Kooperationsvereinbarungen, über die betroffene Route hinaus, berücksichtigt werden.

Einhergehend mit den vielen verschiedenen Konsortien wird durch die Verflechtung zwischen den großen Anbietern die Markttransparenz insgesamt erhöht. Mit jeder Kooperation erhalten die Unternehmen vertrauliche Informationen über ihre Wettbewerber und begeben sich in wechselseitige Abhängigkeiten. Dies dürfte insgesamt zu einer Dämpfung des Wettbewerbs führen. Somit verfehlt die Marktanteilsschwelle in Höhe von 30 % in Artikel 5 der Konsortien-GVO in der Praxis häufig ihr Ziel. Dies wird verstärkt durch die aktuell hohe Konsortien-dichte, welche eine Verschlechterung von Leistungsfähigkeit und Leistungsqualität verursachen dürfte und daher deutlich reduziert werden sollte.

Die zunehmenden Konzentrationstendenzen verbunden mit dem Trend zu verstärkter vertikaler Integration wirkt sich darüber hinaus marktbeeinflussend auf angrenzende Marktsegmente wie z.B. Hafendienstleistungen³ aus. Weitere Konzentrationstendenzen in diesen Bereichen im Rahmen bestehender Kooperationen oder Allianzen sind in diesem Zusammenhang nicht auszuschließen.

Eine Möglichkeit, die globalen Kapazitäten der Reedereien angemessen zu berücksichtigen, wäre beispielsweise die Einführung einer globalen Flottenkapazitätsgrenze. Wenn diese Grenze von einer Reederei überschritten wird, so wäre diese nicht mehr nach der Konsortien-GVO freigestellt.

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz, das Bundesministerium für Digitales und Verkehr sowie das Bundeskartellamt sind der Ansicht, dass eine Verlängerung der Konsortien-GVO aufgrund der oben beschriebenen Wettbewerbsprobleme nur mit einer entsprechenden Modifizierung erfolgen sollte. Durch eine solche Modifizierung können die globalen Kapazitäten der Reedereien besser berücksichtigt werden, während insbesondere kleinen und mittelständischen Reedereien die Bildung von Konsortien weiterhin ermöglicht wird.

² Merk, O., Teodoro, A.; Alternative approaches to measuring concentration in liner shipping. Marit Econ Logist (2022).

³ <https://www.weser-maritime-news.de/post/gro%C3%9Freederei-msc-ist-nun-auch-im-schleppgesch%C3%A4ft-t%C3%A4tig>