



Rundschreiben Nr. 222 / 21
Bremen, den 14.10.2021

Quelle: KDS
Thomas Schröder

Verschiedenes aus den Seehäfen

- Qualität und Zuverlässigkeit der Containerschiffahrt
- Besteuerung von Reedereien erbrachter schifffahrtsferner Logistikleistungen
- Antworten der Parteien zur Einfuhrumsatzsteuer
- Weiterentwicklung des Slotbuchungsverfahrens – Neue Infoveranstaltung
- Überprüfung der Gruppenfreistellungsverordnung für Konsortien gefordert
- Federal Maritime Commission (FMC) setzt Beraterkommission ein
- FMC startet Initiativen gegen überhöhte Demurrage- und Detention-Gebühren

Sehr geehrte Damen und Herren,

nachfolgend erhalten Sie verschiedene Meldungen aus den deutschen Seehäfen zu Ihrer Information:

Qualität und Zuverlässigkeit der Containerschiffahrt

Unverändert ist die Qualität und Zuverlässigkeit der Containerschiffahrt weit entfernt von einem akzeptablen Zustand. Dabei sind die exorbitant gestiegenen Seefrachtraten alleine gesehen nicht zu beanstanden. Dass die Reedereien die Marktlage für sich ausnutzen, ist grundsätzlich legitim und letztlich das Ergebnis von Angebot und Nachfrage.

Mit der mangelnden Containerverfügbarkeit, fehlenden Transportkapazitäten und der Unpünktlichkeit der Schiffsankünfte mussten sich die Mitarbeiter/-innen in den Speditionsbüros inzwischen arrangieren, wobei die Fahrplanteure der Reedereien im August ein neues Allzeittief (33,6 Prozent) in den zehn Jahren erreicht hat. Das jedenfalls geht aus der neuesten [Ausgabe](#) des Global Liner Performance Report hervor. Die durchschnittliche Verspätung bei den Schiffsankünften liegt danach weltweit bei 7,5 Tagen.

Ausgesprochen problematisch wird von vielen Spediteuren hingegen die Tatsache angesehen, dass trotz der hohen Frachtraten die Servicequalität der Containerlinienreedereien sich immer weiter verschlechtert. Die telefonische Erreichbarkeit der Kundenbetreuung in den Häusern der Containerlinienreedereien ist quasi nicht mehr gegeben. E-Mails werden, wenn überhaupt, nur mit Verzögerungen beantwortet.

Auch die kurzfristige Einführung immer neuer Zuschläge und die Art und Weise, wie diese durchgesetzt werden, unterstreicht den Wandel in den Beziehungen zwischen den Reedereien und den Spediteuren. Früher seien Spediteure der Vertriebsarm der Reedereien gewesen, heute knallharter Wettbewerber. Der Wunsch nach Verhandlungen oder das Bemühen um einen berechtigten Interessenausgleich werden von den Reedereien einfach ignoriert. Es gilt die Devise „take it or leave it“.

Besteuerung von Reedereien erbrachter schifffahrtsferner Logistikleistungen

Dabei können sich die Reedereien (noch?) der Unterstützung der EU-Kommission und der Politik sicher sein. So hatte der DSLV Bundesverband Spedition und Logistik im Vorfeld zur Bundestagswahl 2021 die im Bundestag vertretenen Parteien um konkrete Stellungnahme zu acht Themenfeldern gebeten. Zur Frage, wie die Parteien zur Besteuerung von Reedereien erbrachter schifffahrtsferner Logistikleistungen stehen, kommt allein die SPD zu einer dezidierten Bewertung und stellt Wettbewerbsverzerrungen von Speditionen gegenüber Reedereien aufgrund steuerlicher Ungleichbehandlungen fest, die sie auch auflösen will. Damit entspricht sie der Forderung des DSLV. Die FDP schließt eine Überprüfung der Tonnagesteuer nicht grundsätzlich nicht aus, äußert sich ansonsten aber inhaltlich nicht zum Thema. CDU/CSU sehen demgegenüber keinen Änderungsbedarf und auch Die Grünen sehen keinen Bedarf für eine Anpassung von Steuersätzen.

Einfuhrumsatzsteuer

Für Kopfschütteln haben auch die Antworten von CDU/CSU und insbesondere der SPD auf die vom DSLV gestellten Fragen („Wahlprüfsteine“) zur Einfuhrumsatzsteuer gesorgt. Auf die Frage, ob die Parteien das in anderen EU-Mitgliedstaaten längst etablierte Verfahren der Verrechnung der Einfuhrumsatzsteuer unterstützen, haben CDU und SPD schlichtweg die Notwendigkeit einer weiteren Einfuhrumsatzsteuer-Reform verneint und sich dabei allein auf die bestehende Fristenverlängerung bezogen. Die SPD geht fälschlicherweise sogar davon aus, dass mit dem Fristenmodell eine Anpassung an die Regelungen vieler europäischer Nachbarstaaten erfolgt ist und damit der Wettbewerbsnachteil für deutsche See- und Flughäfen beseitigt worden wäre. Dem ist natürlich nicht so, weil das eigentliche Ziel, nämlich Zahlungsströme von vornherein zu verhindern, nicht erreicht wurde. Der DSLV will die Antworten so nicht akzeptieren und das Thema anlässlich von Koalitionsverhandlungen wieder an die Parteien herantragen.

Weiterentwicklung des Slotbuchungsverfahrens

Über die geplante Weiterentwicklung des Slotbuchungsverfahrens an den Containerterminals bzw. der Container-Prüfanlage in Hamburg hatten wir zuletzt mit den Rundschreiben KDS 010/2021 und 011/2021 berichtet. In diesem Zusammenhang hat die HHLA den Mitgliedsfirmen im KDS einen Folgetermin am Dienstag, 30. November 2021, 15.00-16.30 Uhr angeboten. Wenn Sie also die Möglichkeit nutzen wollen, sich über die geplante Weiterentwicklung des Slotbuchungsverfahrens in Hamburg zu informieren und Ihre Ideen, kritischen Betrachtungen oder Fragen direkt mit den Verantwortlichen der HHLA auszutauschen, dann können Sie sich über einen [Link](#) unseres Hamburger Landesverbandes anmelden.

Die Einwahldaten werden allen angemeldeten Mitgliedsfirmen rechtzeitig vor der Sitzung übermitteln. Auch auf europäischer bzw. internationaler Ebene spielt die angespannte Situation der maritimen Lieferkette weiterhin eine große Rolle.

Gruppenfreistellungsverordnung für Konsortien

So hat der europäische Spediteurverband CLECAT die Europäische Kommission erneut dazu [aufgefordert](#), die Gruppenfreistellungsverordnung für Konsortien so früh wie möglich zu überprüfen. Die Pandemiegeschehnisse können aus Sicht von CLECAT nicht länger als Grund für die Untätigkeit der EU dienen. Die EU könne nicht tatenlos zuschauen, wie den Marktteilnehmern entlang der Logistikkette irreparablen Schäden zugefügt werden. Angesichts der Rekordgewinne der Reedereien sei es jetzt an der Zeit, mit der Überprüfung des regulatorischen Rahmens der Linienschifffahrt zu beginnen.

Welche Höhen die operativen Gewinne der Containerreedereien inzwischen erreicht haben, zeigt eine Analyse der betreffenden Unternehmenskennzahlen im DVZ-Brief Nummer 39. Danach verblassen selbst größten Tech-Konzerne vor den Margen der Containerreedereien.

Die gleiche Zielrichtung hatte auch das Mitte September von zehn Verlader- und Spediteurorganisationen (u.a. FIATA und CLECAT) unterzeichnete [Schreiben](#) an die EU-Kommission. In dem Schreiben haben die Organisationen ihre Besorgnis über den Linienschifffahrtsmarkt zum Ausdruck gebracht und den Vorwurf erhoben, dass die Reedereien ihre marktbeherrschende Stellung auch dazu ausnutzen, um an wirtschaftlich sensible Daten zu gelangen.

Dem Schreiben zufolge beziehen sich die von den Linienreedereien geforderten Informationen auf Standorte, das Volumen, die Zeiträume und die Bestimmungsorte der von den Ladungseigentümern beförderten Frachtsendungen und könnten somit als sensible Geschäftsdaten betrachtet werden. In dem Schreiben wird zum Ausdruck gebracht, dass diese Informationen als „börsenrelevant“ angesehen werden könnten und daher die Weitergabe an Dritte einer strengen Kontrolle unterliegt.

In Anbetracht der Tatsache, dass Artikel 3.4(a) der Gruppenfreistellungsverordnung (GVO) die Verwendung von computergestützten Datenaustauschsystemen für die Durchführung von Vereinbarungen, die in den Anwendungsbereich fallen, zulässt, gibt es derzeit keine Kontrollen für die Verwendung, die Weitergabe, den Schutz und die Speicherung solcher Daten zwischen Beteiligten innerhalb der Konsortien.

Die Generaldirektorin von CLECAT, Nicolette van der Jagt, erklärte gegenüber Online-Portal „The Loadstar“, dass kleinere und mittlere Spediteure und Verlader besonders anfällig für den Druck der Reedereien seien, sensible Informationen preiszugeben, da die Reedereien Frachtofferten zurückhielten, bis diese Informationen zur Verfügung gestellt würden.

Aufgrund dieser und anderer Bedenken haben die o.g. Unterzeichner die Europäische Kommission ebenfalls gebeten, den Termin für die Überprüfung der Gruppenfreistellungsverordnung auf diesen Herbst vorzuziehen und nicht bis zum nächste Frühjahr zu warten, wenn die Überprüfung ohnehin fällig wird. Unabhängig davon hat die Europäische Kommission Mitte September auf die [Anfrage](#) des niederländischen Europaabgeordneten Tom Berendsen zu unlauteren Praktiken in der Containerschifffahrt [geantwortet](#).

In ihrer Antwort bleibt die Kommission bei ihrem Standpunkt, dass die Pandemie beispiellose Auswirkungen auf die Versorgungskette hatte, und stellt fest, dass sie die Marktbedingungen weiterhin anhand einer Reihe von Indikatoren (z.B. Hafenanläufe, Einsatz der Schiffe, Frachtraten) sowie die Einhaltung des Kartellrechts in Bezug auf Allianzen überwacht.

Federal Maritime Commission

Die US-amerikanische Seeschiffverkehrsbehörde Federal Maritime Commission (FMC) scheint bei dem Thema eine deutlich weniger reederei-freundliche Haltung einzunehmen und soll dies dem Vernehmen nach auch in dem [Treffen](#) am 7. September mit den für Schifffahrtsfragen zuständigen Behörden in China und Europa deutlich zum Ausdruck gebracht haben. Dies wird auch dadurch sichtbar, dass die FMC nur zwei Tage später die Gründung eines National Shipper Advisory Committee [bekanntgegeben](#) hat. Der Ausschuss soll die FMC in Bezug auf die Wettbewerbsfähigkeit, Zuverlässigkeit, Integrität und Fairness des internationalen Seefrachtsystems beraten.

Am 15. September hat die FMC außerdem in einer [Erklärung](#) bekannt gegeben, dass sie zwei Initiativen im Zusammenhang mit Demurrage- und Detention-Gebühren beschlossen hat, um Konflikte im Zusammenhang mit verspäteten Waren in US-Häfen zu klären.

Diese Maßnahmen folgen auf die Unterzeichnung einer [Durchführungsverordnung](#) durch US-Präsident Joe Biden, mit der die FMC angewiesen wird, gegen unangemessene Gebühren vorzugehen, die von Reedereien für Verspätungen und Engpässe in den Häfen erhoben werden.

Die erste Initiative besteht darin, eine Grundsatzerklärung zu Fragen herauszugeben, die sich auf die Möglichkeiten von Verladern, Spediteuren und anderen Beteiligten auswirken, Entschädigungen für Verhaltensweisen zu erhalten, die gegen das Schifffahrtsgesetz verstoßen, einschließlich Verhaltensweisen im Zusammenhang mit Demurrage und Detention. Die Grundsatzerklärung wird Hinweise zum Umfang des Verbots von Vergeltungsmaßnahmen von Reedereien geben, wann einer nicht obsiegenden Partei Anwaltsgebühren auferlegt werden können und wer bei der FMC eine Beschwerde wegen unangemessenen Verhaltens einreichen kann.

Darüber hinaus wird die FMC eine [Vorabbekanntmachung](#) (Advance Notice of Proposed Rulemaking, ANPRM) herausgeben, in der die Öffentlichkeit um Stellungnahmen zu zwei Fragen gebeten wird: Erstens, ob die FMC von Reedereien und Terminalbetreibern verlangen sollte, bestimmte Mindestinformationen auf oder zusammen mit Rechnungen über Demurrage und Detention zu übermitteln; und zweitens, ob die FMC von Reedereien und Terminalbetreibern verlangen sollte, bestimmte Praktiken in Bezug auf den Zeitpunkt der Abrechnung von Demurrage und Detention einzuhalten.

Mit freundlichen Grüßen

Verein Bremer Spediteure e.V.

Robert Völkl