

STELLUNGNAHME

Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen (ADSp): Position der Nichteisen-Metallindustrie

In Deutschland werden seit September 2015 unterschiedliche Transportbedingungen empfohlen. Das schafft Unsicherheit im Markt. Die Nichteisen-Metallindustrie fordert einheitliche Empfehlungen und abgestimmte Grundlagen.

Seit Ende 2015 werden der Industrie und der verladenden Wirtschaft unterschiedliche Allgemeine Geschäftsbedingungen für Speditionsleistungen empfohlen. Das führt nicht nur in der Nichteisen-Metallindustrie (NE-Metallindustrie) zu Unmut. Denn in der Praxis werden de facto drei unterschiedliche Grundlagen angewendet, was zu einer Art Rechtsunsicherheit aufgrund mangelnder Transparenz bei der Abwicklung von Transporten bezüglich Lagerhaltung führt.

Untenstehend werden diese drei Varianten kurz erklärt und im Anschluss bewertet. Überdies finden Sie am Ende der zweiten Seite die Forderungen der NE-Metallindustrie.

1. ADSp 2016

Die vom Deutschen Speditions- und Logistikverband (DSLVL) herausgegebenen Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen 2016 (ADSp 2016) sind seit 1. Januar 2016 zur unverbindlichen Anwendung empfohlen. Mit den ADSp 2016 hat der DSLVL die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen der Gesetzeslage, der neueren Rechtsprechung sowie den aktuellen Entwicklungen in der Logistikwelt angepasst. Sie regeln die Allgemeinen Geschäftsbedingungen und kommen zur Anwendung, wenn der Auftraggeber bei Vertragsabschluss auf das Klauselwerk hinweist und der Auftraggeber der Einbeziehung nicht widerspricht. Es sind erstmalig einseitig vom DSLVL ausgesprochene Empfehlungen, da die Verladerverbände mit den Deutschen Transport- und Lagerbedingungen (DTLB) eigene Bedingungen zur Anwendung empfehlen. Schätzungen gehen davon aus, dass bereits 66 Prozent auf Basis der ADSp 2016 arbeiten (Quelle: DVZ).

2. DTLB

Im vergangenen Jahr 2015 haben sich Industrievertreter getroffen, leider ohne alle Industrievertreter zu beteiligen, und über die Ausgestaltung der ADSp 2016 beraten. Die Industrievertreter konnten sich auf keinen Kompromiss verständigen und gaben folgendes Statement ab:

„Nach Überzeugung der verladenden Wirtschaft entsprechen die bisherigen ADSp nicht mehr den Realitäten und Anforderungen internationaler und zunehmend digitalisierter Logistik- und Supply-Chain-Ketten. Der strukturelle Wandel der Wirtschaft erfordert auch Anpassungen in den Beziehungen zwischen Spediteuren und Verladern. Die Einschätzung zur Zukunftsfähigkeit der ADSp sowie zu Haftungsregelungen, die sich aus Änderungen des HGB ergeben, sind letztendlich der Grund für das Scheitern der Verhandlungen.“

Das Ergebnis war dann der Auslöser, dass die Verbände BDI, BGA, BWLV und der HDE ein eigenes Regelwerk konzipiert haben. Die o.g. Verbände empfehlen seit September 2015 die Anwendung der Deutschen Transport- und Lagerbedingungen.

Nach Ansicht der Verbände hat die DTLB u.a. folgende Vorteile:

- Sicherer und beherrschbarer
- Frachtführer, Logistikleister, Spediteure und Verlader können nunmehr ein Qualitätsmanagement, Notfallpläne und ein IT-Monitoring vereinbaren
- Kontraktlogistik kann besser abgewickelt werden
- Preisverhandlungen sind einfach zu bewerkstelligen

3. ASDP 2003 - neueste Fassung

Überdies kommen in der Praxis auch noch die ADSP 2003 zur Anwendung. Diese haben sich in der Praxis bewährt und werden noch von einigen angewendet. Einige Details der ADSP 2003 sind aber nicht mehr zeitgemäß. Deswegen entscheiden sich immer mehr Unternehmen dafür, die DTLB oder die ADSp 2016 zu nutzen.

4. Zusammenfassung

Als Ergebnis der divergenten Empfehlungen kommen in Deutschland unterschiedliche Geschäftsbedingungen beim Gütertransport zur Anwendung. Das erschwert nicht nur die Abwicklung der Transporte und des Lagergeschäftes. Es bedeutet für die Unternehmen auch einen zusätzlichen Verwaltungsaufwand. Das belastet die Konkurrenzfähigkeit der deutschen NE-Metallindustrie.

Die Nichteisen-Metallindustrie fordert die Wirtschaft und Verbände auf, sich schnellstmöglich auf ein einheitliches Vertragswerk zu einigen. Nur so können Verwaltungskosten gespart und das System harmonisiert werden. Andererseits entstehen für die Unternehmen vermeidbare Unsicherheiten.

UNSER VORSCHLAG / BOTSCHAFT / FORDERUNG

Einheitliche Rechtsgrundlage: Die Beteiligten Stakeholder sollten sich auf ein bestehendes Vertragswerk einigen.

Verbände müssen zusammenarbeiten: Alle Verbände sollten die Gespräche noch einmal aufnehmen und nach einer gemeinsamen Lösung suchen.

Planungssicherheit muss gegeben sein: Politik muss dafür Sorge tragen, dass Planungssicherheit besteht.

Berlin, den 20. September 2016

Kontakt:

Sebastian Schiweck
Handels- und Rohstoffpolitik/Verkehrs- und Zollpolitik
Telefon: 030 / 72 62 07 – 107
E-Mail: schiweck@wvmetalle.de

Wirtschaftsvereinigung Metalle, Wallstraße 58/59, 10179 Berlin