

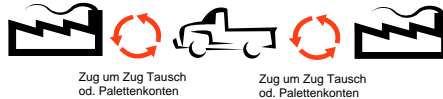


## Facts Situation in der Schweiz

- Seit dem Ausstieg der SBB im Jahr 1998 fehlt dem offenen Pool in der Schweiz eine offizielle Trägerorganisation
- Die Qualität der Tauschgeräte (Paletten, Rahmen, Deckel etc.) sank von Jahr zu Jahr. Dies führte häufig zu mechanischen Problemen (z.B. in Hochregallagern) und verhinderte einen effizienten Güterumschlag. Einige Unternehmen lancierten daraufhin private Poolmodelle (z.B. Migros und Coop).
- Der Transporteur trägt heute die Hauptlast im Bereich der Tauschgeräte. Ersatzbeschaffung (Schwund durch Verlust und Entsorgung), Bereitstellung, Administration, Reparaturen und Entsorgung von Paletten und Tauschgeräten fallen zu seinen Lasten an
- Die Kosten für die Tauschgeräte sind erheblich gestiegen. Seit Sommer 2006 betrug die Preissteigerung über 30 %. In Zukunft rechnen die Hersteller von Tauschgeräten mit einer weiteren Preissteigerung von ca. 15 %.

## TG-Ausstieg - ASTAG

Heute:



Ab 1.1.2008:



### Kostensätze für den Transport von leeren Ladehilfsmitteln

EURO-Palette	CHF 2.- pro Stk.	(min. CHF 20.- pro Transport)
Rahmen	CHF 6.- pro Stk.	(min. CHF 20.- pro Transport)
Deckel	CHF 1.- pro Stk.	(min. CHF 20.- pro Transport)
Leere Gitterboxen	CHF 30.- pro Stk.	(bei 1 - 3 Stk. pro Transport)
	CHF 24.- pro Stk.	(bei 4 - 5 Stk. pro Transport)
	CHF 20.- pro Stk.	(bei 6 u mehr Stk. pro Transport)

Jedoch Reduktion der Transporttarife um 1 - 2 %

## Tauschgeräte ab 1.1.2008

### Situation ab 1. Januar 2008

- Kein automatischer Tausch mehr → **Ladehilfsmittel**
- Verantwortung der Paletten geht zum Versender über

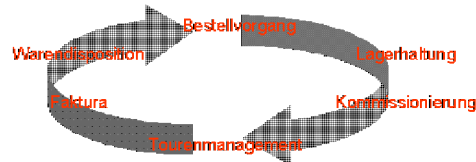
**Ohne Umtausch**



## Tauschgeräte ab 1.1.2008

### Konsequenzen für Versender und Kunden

- Versender muss logistische Abläufe überarbeiten
- Alternativen im Bereich Ladehilfsmittel prüfen



## Argumentarium GS1 Schweiz (1/2)

- **Die Kosten müssen in Zukunft gerechter verteilt werden**
  - Entlang der Wertschöpfungskette trägt jeder Palettenbenutzer zum Verschleiss und der Beschädigung der Ladungsträger bei. Pro Umlauf entstehen beträchtliche Kosten für Reparatur und Ersatz. Ein Verursacher gerechter Verrechnungsmechanismus existiert heute nicht.
- **Ein Systemwechsel verursacht Verunsicherung und Ineffizienzen**
  - Der Zug-um-Zug Tausch mit EPAL Paletten ist ein effizientes, ökonomisch und ökologisch sinnvolles System, um Waren auf Tauschpaletten zu verladen.
- **„Echte“ Alternativen fehlen**
  - Mietsysteme oder Einwegpaletten sind keine valable Alternativen zum heutigen System. Der im Ausstiegszenario vorgeschlagene Rücktransport der Paletten per Transportauftrag ist teuer, ineffizient und nicht umsetzbar.

## Argumentarium GS1 Schweiz (2/2)

- **Transportwirtschaft ist Dienstleister**
  - Die Paletten werden als Ladehilfsmittel betrachtet. Es ist sinnvoll und effizient, dass die Transportwirtschaft in der Rolle des Dienstleisters eine tragende Funktion bei der Bewirtschaftung übernimmt.
- **Internationaler Standard**
  - Die EPAL Palette 80x120 dient seit langem als Basis zur Entwicklung und Herstellung von Transport-, Förder- und Lagersystemen. Die Abhängigkeit der Wirtschaft an einer funktionierenden Palettenbewirtschaftung ist entsprechend gross.
- **International anerkannte Tauschkriterien**
  - EPAL Paletten werden in über 40 Länder anhand der Qualitätskriterien der EPAL hergestellt. Weltweit sind ca. 350 Mio. EPAL Paletten im Umlauf. Die Tauschkriterien Zug-um-Zug Tausch sind international anerkannt. In gewissen Länder wird der direkte Zug-um-Zug Tausch nicht mehr praktiziert.



## Antrag GS 1 an ASTAG

### – Am Ausstieg der ASTAG wird festgehalten

### – Der Zug um Zug Tausch soll als Alternative und somit als verrechenbare Dienstleistung möglich bleiben

- Sollte diese Alternative am Markt nicht akzeptiert werden, entfällt diese per 01.01.2009 und damit auch der Zug-um-Zug Tausch.
- Für jene Bereiche, wo keine marktverträgliche Lösung besteht, gilt alternativ weiterhin der Zug-um-Zug Tausch, jedoch nur in Abgeltung mittels einer Dienstleistungsgebühr.

## Antrag GS 1 an ASTAG

### – Die Verloader beteiligen sich an den Gesamtkosten

- Für die Palettenbewirtschaftung kann durch den Transporteur ab 01.01.08 eine so genannte „Dienstleistungsgebühr für Paletten“ erhoben werden.
- Die Dienstleistungsgebühr muss separat auf der Transportrechnung (analog Treibstoffzuschlag) ausgewiesen werden.
- Die Dienstleistungsgebühr wird in den Allgemeinen Bestimmungen AGB der ASTAG festgelegt und beträgt für tauschfähige EPAL Paletten 2 % vom fakturierten Netto-Transportumsatz.
- Bei Einsatz von Rahmen / Deckel sowie hellen / weissen Paletten, beträgt die Dienstleistungsgebühr 4 % vom fakturierten Netto-Transportumsatz.
- In Einzelabsprache wird ein fixer Kostensatz pro Ladehilfsmitteltyp vereinbart.

### – Ausbildung investieren

- GS1 Schweiz wird in Zusammenarbeit mit der EPAL ein Seminarangebot ausarbeiten, um den Bildungsstand bezüglich dem EPAL System zu verbessern.

## DL-Gebühr für Tauschgeräte

### % Wert auf Nettofracht:

- Einfach und sofort umsetzbar
- Auf EPAL Tauschgeräte bezogen, Basis Tauschkriterien
  - 2 % für tauschfähige Paletten gemäss EPAL Tauschkriterien
  - 4 % bei Einsatz von Rahmen / Deckel
  - 4 % bei Einsatz von weissen EPAL Paletten

### Fixer Wert:

- Gerechter, da tatsächliche Bewegungen berücksichtigt
- Verloader muss Rechnungskontrolle führen
- Differenzierung der Ladehilfsmittel
  - EPAL Paletten / CHF 1.-
  - EPAL Tauschrahmen / CHF 2.-
  - EPAL Deckel / CHF 1.-
  - Gitterboxen / kein Tausch
  - Mietsysteme (CHEP...) / keine Gebühr seitens Transporteur
  - Andere Dimensionen (z.B. Ew.-Pal. oder Halbpaletten) / kein Tausch



## Beurteilung Lösungsvorschlag

### – **Transparent**

- Die Bewirtschaftungskosten der Paletten werden separat und offen ausgewiesen.

### – **Marktverträglich**

- Die Verloader und Empfänger steuern ihren Nutzenbeitrag zur Beibehaltung des effizienten Systems bei und helfen mit, die Gesamtkosten verursachergerecht zu tragen. Die Transportwirtschaft übernimmt als Dienstleister eine Bewirtschaftungsfunktion.

### – **Operativ umsetzbar**

- Das heutige System kann beibehalten werden. Seitens der Verladerschaft fallen keine zusätzlichen Investitionskosten, kein zusätzlicher Personalbedarf und keine neuen administrativen Aufwendungen an.