



JAARVERSLAG 2007

INLEIDING

Betere resultaten expeditie sector vooral door omzetstijging

De stijgende lijn in de omzetontwikkeling zette in 2007 door. De ledenondernemingen wisten dit verslagjaar een omzetstijging van 13% te realiseren. Er was sprake van een toename in de goederenstromen, wederom vanuit het Verre Oosten. De resultaten van de sector waren beter dan in 2006. Een iets groter aantal leden wist in 2007 een positief resultaat te behalen. Ook werd een verschuiving geconstateerd van het aantal leden dat een negatief resultaat behaalde (12% in 2006 en 6,5% in 2007) naar het aantal leden dat een positief noch negatief resultaat behaalde (1% in 2006 en 5% in 2007).

De ontwikkeling in de omzet en de resultaten waren afhankelijk van de grootte van de onderneming. Het beeld was wisselend. Ondernemingen tot 11 werknemers en van 26 tot 50 werknemers realiseerden de grootste omzetstijging. Het dichtst benaderden ondernemingen van 11 tot 25 werknemers en meer dan 200 werknemers de gemiddelde omzetstijging. Wat opvalt, is dat ondernemingen in de grootte van 51 tot 100 werknemers en van 101 tot 200 werknemers lager scoorden dan het gemiddelde. De hoogste ontwikkeling in de resultaten werd behaald in ondernemingen in de grootte van 11 tot 25 werknemers, van 26 tot 50 werknemers en meer dan 200 werknemers.

Kostenstijgingen blijven de sector onverminderd parten spelen. In 2007 was er sprake van een hogere kostenstijging dan het jaar daarvoor. Met name de arbeidskosten - in een arbeidsintensieve sector als de expeditie sector spelen deze kosten een belangrijke rol - als kosten voor bedrijfsruimte gaven een stijging te zien. De hoogste kostenstijging was bij ondernemingen van 26 tot 50 werknemers. Ondernemingen tot 11 werknemers, van 51 tot 100 werknemers en van meer dan 200 werknemers lieten een hogere dan de gemiddelde kostenstijging zien. Vooral de hogere omzet heeft er voor gezorgd dat de resultaten van de sector verbeterden. Ledenondernemingen gaan er vanuit dat er in 2008 wederom sprake zal zijn van een omzetstijging, alhoewel deze naar verwachting lager zal uitvallen dan het jaar daarvoor.

In de expeditie sector is de beschikbaarheid van goed opgeleid en gekwalificeerd personeel een vereiste. In een krappere wordende arbeidsmarkt wordt dit door de ledenondernemingen als veruit het grootste probleem beschouwd. Uit reacties van de leden blijkt verder dat de concurrentie in de sector onverminderd groot is. Niet verbazingwekkend is dat de slechte bereikbaarheid en congestie eveneens als een groot probleem worden ervaren. Opvallend is dat het betalingsgedrag van opdrachtgevers als een toenemend knelpunt wordt ervaren.

Tenslotte blijkt dat ruim 60% van de leden verwacht de aanvraag voor de status van Authorized Economic Operator op termijn te zullen gaan doen of dit inmiddels heeft gedaan. Slechts 5% van de leden zal deze status vooralsnog niet aanvragen.

Doorberekenen van externe kosten van transport

Beleidsmakers op nationaal en Europees niveau denken na over het internaliseren van externe kosten van transport, dat wil zeggen dat milieukosten, kosten verbonden aan geluidsoverlast, congestie, ongevallen en dergelijke worden doorbelast aan gebruikers van transport. De ratio hierachter is dat dan een bewustere en efficiëntere keuze zal worden gemaakt, met gunstige effecten zoals energiebesparing en minder belasting van het milieu.

Bij deze logische veronderstelling vallen echter kanttekeningen te maken. Het enkel gebruik maken van "prijsprikkels" is eenzijdig. Het inzetten op innovatie, zowel in de techniek als in logistieke concepten, zal meer vruchten afwerpen. Niet vergeten mag worden dat transport een afgeleide is van economie. Hoe meer (welvarende) consumenten, des te meer transport er nodig zal zijn. Vooral in een steeds "kleiner" wordende wereld. Transport opent markten en genereert economische groei.

Economische groei en meer consumenten komen niet zomaar “uit de lucht vallen”. Overheden moeten hierop tijdig inspelen en voorzieningen treffen. Een gedeelte van de externe kosten en energievervalsing wordt niet veroorzaakt door het transport zelf, maar door een gebrek aan investeringen in infrastructuur en openbaar vervoer, waardoor congestie en files ontstaan. Het zou niet eerlijk zijn de rekening hiervoor alleen aan de transport- en logistieke sector te presenteren.

Daarnaast is het van belang dat de opbrengsten worden “geoomerkt”, dat wil zeggen dat zij niet in de algemene middelen van de overheid terechtkomen. De opbrengsten moeten worden gebruikt voor de verbetering van infrastructuur, nieuwe technologie en het stimuleren van innovatie. Zodra hiervan sprake is, zal er een groter draagvlak zijn, omdat de toekomstige condities zullen verbeteren.

Oplossingen zullen niet altijd simpel zijn. Er rijzen allerlei vragen zoals welke kosten komen voor doorberekening in aanmerking? Zijn alle kosten voldoende bepaalbaar en wat is de grondslag van een kostenberekening? Moet er een onderscheid worden gemaakt naar regio's, dun- of dichtbevolkte gebieden? Hoe wordt omgegaan met situaties waarin geen alternatieven voorhanden zijn? In welk tempo kan het beprijzen plaatsvinden? Al deze vragen moeten per modaliteit en in samenhang met elkaar worden bekeken.

Tenslotte moet er voor gewaakt worden dat de Nederlandse logistieke sector zich uit de markt prijst. De logistieke sector levert immers ook een belangrijke bijdrage aan het Nederlandse BNP en zorgt voor werkgelegenheid. Voorkomen moet worden dat het beprijzen wordt gebruikt voor het forceren van veranderingen in de modal split, aangezien dit economisch niet verantwoord is. Gerichtte maatregelen zullen echter een prikkel zijn voor het investeren in efficiëntere (productie)processen, het optimaliseren van de supply chain en innovatie, waardoor de nadelige effecten van transport zoveel mogelijk worden beperkt.

Security

Al een aantal jaren is de regelgeving op het gebied van security een hot item. Er bestaat verschillende security regelgeving naast elkaar. Voor havens, de luchtvaart, het vervoer van gevaarlijke stoffen en vanaf 1 januari 2008 is in de douaneregulering van de Europese Unie de Authorized Economic Operator (AEO) geïntroduceerd. Ook bestonden er plannen voor regulering voor ketensecurity, maar die zijn door de Europese Commissie voorlopig “in de ijskast gezet”. En dat is maar goed ook, want nut en noodzaak van deze extra regels staan nog niet vast.

Vanaf 1 januari 2009 wordt het in de EU verplicht pre-arrival en pre-departure informatie te verstrekken voordat goederen de buitengrens mogen passeren. Aangezien hiervoor sophisticated elektronische systemen worden ontwikkeld, is het nog maar de vraag of deze datum kan worden gehaald. Voor import in de USA functioneren al het Automated Manifest System (AMS) en het Container Security Initiative. Verder wordt in de USA de zogenoemde 10+2 regel geïntroduceerd. Hierdoor wordt het verplicht voor importeurs en vervoerders om bij invoer in de USA extra gegevens vooraf te melden. Daarnaast zal het over enkele jaren verplicht worden alle containers die naar de USA gaan te scannen.

Security maatregelen hebben grote gevolgen voor het logistieke proces. Bedrijfsprocessen moeten worden veranderd en er moet onder meer geïnvesteerd worden in allerlei systemen. Het wordt er ook niet gemakkelijker op gemaakt doordat al deze extra regels onderling niet op elkaar zijn afgestemd en vaak zaken dubbel regelen, maar dan net even anders. Hier ligt voor de verschillende overheden, Europees en internationaal, de verantwoordelijkheid de situatie werkbaar te houden, anders wordt de logistiek ernstig belemmerd. Dit betekent dat er extra energie zal moeten worden gestoken in de harmonisering van regulering en het erkennen van elkaars programma's.

Ook de facilitatie van het bedrijfsleven mag niet uit het oog worden verloren. Facilitatie is één van de achterliggende doelstellingen van het creëren van concepten als AEO. Indien bedrijven aan allerlei voorwaarden voldoen, kunnen douane en andere handhavende instanties volstaan met minder controles en het aangeleverd krijgen van minder gegevens. Nog afgezien van het nut van dergelijke maatregelen doorkruisen initiatieven als 100% scanning en de 10+2 regel van de USA volledig de doelstelling van facilitatie en de afspraken die hierover internationaal zijn gemaakt.

De Nederlandse overheid gaat bij de controle en handhaving steeds meer uit van "horizontaal toezicht" en certificeren (toezicht op toezicht). Bedrijven kunnen hun bedrijfsprocessen dusdanig inrichten dat een toezicht van de overheid op de inrichting hiervan volstaat. Voor de sector biedt dit kansen in het logistieke proces. Een goed signaal is dat de overheid de ontwikkeling hiervan samen met het bedrijfsleven wenst op te pakken.

ORGANISATIE

Bestuur

Tijdens de algemene ledenvergadering van 12 december 2007 traden de heren H.J.G. Berden en C.J.M. Hendriks wegens het bereiken van de maximale termijn als bestuurslid van FENEX af. Met het oog op het feit dat in 2008 vier bestuursleden aftreden, omdat zij de maximale termijn hebben bereikt, werden ter vervulling van de ontstane vacatures de heren R.L.J. Ewalds (Gaston Schul B.V.), P.J. Looman (Wim Bosman Expeditie B.V.) en J.J.J. Maessen (Maco Netherlands B.V. hodn Maco Customs Service) bij acclamatie tot bestuurslid gekozen. De heer R. Riemen werd voor de periode van twee jaar als voorzitter herkozen. Tevens werden de zittende bestuursleden de heren A.A. Kanters en A.H. Scheuter voor de termijn van twee jaar bij acclamatie tot bestuurslid herkozen. De Vereniging is de scheidende bestuursleden veel dank verschuldigd voor hun langdurige inzet ten behoeve van de Vereniging en de Nederlandse expeditie sector.

De samenstelling van het bestuur was per 1 april 2008 als volgt:

R. Riemen (voorzitter)
J.H.M. Kuper (vice-voorzitter)
R.L.J. Ewalds (secretaris/penningmeester)
H.W.I. Aris
J. Bergman
H.C. Cleton
J.C. van Elk
R. van Grevenbroek
A.A. Kanters
P.J. Looman
J.J.J. Maessen
G.W. Oomen
A.H. Scheuter

Voor de functie- en taakverdeling van het bestuur wordt verwezen naar de bijlage achterin dit verslag.

Algemene ledenvergaderingen

Twee ledenvergaderingen vonden dit verslagjaar plaats. De voorjaarsvergadering werd gehouden op donderdag 7 juni 2007 op de Rotterdam Car Terminal, onderdeel van de Automotive Division van de Broekman Groep. Voor aanvang van de ledenvergadering werd een rondleiding gegeven over de Rotterdam Car Terminal en werd ingegaan op de toepassing van RFID bij het identificeren en lokaliseren van voertuigen die op de terminal aankomen voor verdere distributie.

De najaarsledenvergadering werd gehouden op woensdag 12 december 2007 in de Kuip Congres- & Evenementencentrum te Rotterdam. Na afloop van de vergadering werden door Mr F.J. van Diepenbeek, voorzitter van het managementteam Belastingdienst/Douane Zuid en Mr F.H.A. Heijmann, wetgevend adviseur van de transitieraad Belastingdienst/Douane, een inleiding gehouden over de ontwikkelingen op douanegebied met betrekking tot de versterking van de buitengrens, verdergaande samenwerking, nieuwe vormen van toezicht en elektronische douaneprocedures. Voor de sector hebben deze ontwikkelingen gevolgen voor de inrichting van de processen.

Gezamenlijke Raadsbijeenkomst

Op 11 april 2007 heeft FENEX voor de eerste keer een Gezamenlijke Raadsbijeenkomst georganiseerd, waarbij alle Raden (Douanelogistiek, Opslag en Distributielogistiek, Zeehavenlogistiek en Luchtvrachtlogistiek) van FENEX tegelijk bijeenkwamen. Alle directieleden van de ledenondernemingen en daarnaast de vertegenwoordigers in de Raden waren uitgenodigd aan de bijeenkomst deel te nemen. Deze bijeenkomst begon met een voor alle genodigden algemeen gedeelte, waarin door mevrouw A. de la Cousine, projectmanager Certificering (AEO) van de Belastingdienst/Douane, werd ingegaan op de laatste ontwikkelingen op het gebied van de Authorized Economic Operator (AEO). Vervolgens werden de vier Raadsvergaderingen gehouden met tal van onderwerpen en gastsprekers. De middag werd afgesloten met een borrel. Deze bijeenkomst werd bijzonder goed bezocht.

Geassocieerd lidmaatschap

Het FENEX-lidmaatschap staat in principe uitsluitend open voor ondernemingen die in Nederland onafhankelijke diensten verlenen op het gebied van expeditie en logistiek. Echter ook organisaties/ondernemingen die in de zakelijke dienstverlening opereren en nauwe relaties hebben met de logistieke sector hebben belangstelling voor de dienstverlening van FENEX en de contacten met de leden. Deze bedrijven kunnen opteren voor een geassocieerd lidmaatschap. Dit geassocieerd lidmaatschap betekent zowel voor deze organisaties/ondernemingen als voor de leden van de Vereniging een wederzijdse toegevoegde waarde. Inmiddels zijn bij de Vereniging 30 organisaties/ondernemingen als geassocieerd lid ingeschreven.

Raden

Binnen FENEX functioneren thans vier Raden, te weten: de Raad voor Zeehavenlogistiek, de Raad voor Opslag en Distributielogistiek, de Raad voor Douanelogistiek en de Raad voor Luchtvrachtlogistiek.

In onderstaand overzicht zijn de binnen de Vereniging functionerende Raden (opgebouwd uit reeds bestaande specialismen/activiteiten) opgenomen, vermeld met de aantallen vertegenwoordigde ledenondernemingen.

Raad voor Zeehavenlogistiek	190
Raad voor Opslag en Distributielogistiek	114
Raad voor Douanelogistiek	123
Raad voor Luchtvrachtlogistiek	78

Deze Raden behandelen de op hun terrein behorende specifieke onderwerpen.

Commissies en Stuurgroepen

Ter voorbereiding van het beleid van bestuur en Raden en advisering van het bestuur over specifieke onderwerpen kent de Vereniging de volgende Commissies en Stuurgroepen: Commissie Economische Aangelegenheden, Commissie Opleidingen, Stuurgroep Public Relations.

Financiële Commissie

Tijdens de ledenvergadering van 12 december 2007 werden tot leden van de Financiële Commissie, belast met het nazien van de rekening en verantwoording van de Vereniging, benoemd de heren J. van Dijk (Hudig & Dammers Forwarding B.V.), R.J.K. Scheidel (DSV Solutions B.V.) en F. Niebling (Cleve & Zonen B.V.). Tot plaatsvervangende leden werden benoemd de heren P.M. van Leeuwen (A. Hartrodt Nederland B.V.), W. Sonneveldt (Ziegler Nederland B.V.) en C. Vat (VAT Logistics B.V.).

Lidmaatschap

In het verslagjaar werd het lidmaatschap beëindigd van 7 ledenexpeditie-ondernemingen. In 2007 traden 11 bedrijven toe als lid van de Vereniging. Daarnaast onderging het ledenbestand wijzigingen als gevolg van overnames en afsplitsingen van bedrijfsactiviteiten.

Ledenbestand

De Vereniging telt per 1 april 2008 366 ledenexpeditie-ondernemingen en 85 nevenvestigingen. Deze gegevens zijn in onderstaand overzicht verwerkt.

<u>Aantal medewerkers</u>	<u>Aantal bedrijven</u>	<u>Percentage</u>
< 11	192	52,4
11 - 25	87	23,8
26 - 50	30	8,2
51 - 100	12	3,3
101 - 200	24	6,6
>200	21	5,7
	<u>366</u>	<u>100</u>

Secretariaat

De algehele leiding van het secretariaat berust bij mevrouw Mr E.M.C. Slappendel. Voorts zijn aan het secretariaat verbonden de stafmedewerkers Mw Mr C. Vleggaar LL.M. en de heren M. van Pelt en S.B. Szabó (tot 1 maart 2008), alsmede Mw L.R. Korevaar (directiesecretaresse). Voor de taakverdeling binnen het secretariaat wordt verwezen naar de bijlage van dit verslag.

FENEX GARANTIEFONDS

Het Garantiefonds voorkomt dat opdrachtgevers van een gefailleerde FENEX-expediteur worden gedupeerd indien zij door de rederij worden aangesproken voor een tweede maal vrachtkosten te betalen. Het Garantiefonds is één van de pijlers bij de profilering van het imago van de georganiseerde expediteur. In het verslagjaar werd voor een bedrag van ruim € 57.000,- aan gedupeerde opdrachtgevers uitgekeerd. In 2007 werd van één aangesloten lid het faillissement uitgesproken. Naar aanleiding van dit faillissement werden voorlopige aanspraken op het Garantiefonds ingediend. Het bestuur van de Stichting FENEX Garantiefonds zal in het lopende jaar over deze aanspraken op het Garantiefonds beslissen.

VERZEKERINGEN

Collectieve verzekering douanevervoer

Voor expediteurs zijn er vaak grote risico's verbonden aan het uitvoeren van douaneformaliteiten voor hun opdrachtgevers. Reeds lange tijd kunnen de leden van FENEX gebruik maken van de collectieve verzekering douanevervoer.

Collectieve verzekering invoeraangiften / beperkt fiscaal vertegenwoordigerschap

Naast de collectieve verzekering douanevervoer is het sinds enkele jaren voor de leden mogelijk via FENEX de risico's verbonden aan het opmaken van invoeraangiften te verzekeren. Sinds 2000 bestaat binnen deze verzekering ook de mogelijkheid de risico's verbonden aan het beperkt fiscaal vertegenwoordigerschap te verzekeren.

In verband met de introductie van de mogelijkheid om aangiften op naam van en voor rekening van derden (als direct vertegenwoordiger) te verrichten, is in de verzekering een aparte dekking voor de aangiften als direct vertegenwoordiger opgenomen met een korting op de basispremie.

Transportverzekering Online

In de meeste gevallen verklaart de FENEX-expediteur op zijn werkzaamheden de Nederlandse Expeditievoorwaarden van toepassing. De aansprakelijkheid van expediteurs is binnen deze voorwaarden beperkt. Een beperkte aansprakelijkheid geldt veelal ook voor de ingeschakelde vervoerders. In geval van schade kan dat betekenen dat de ladingbelanghebbende niet volledig gecompenseerd wordt voor de geleden schade. Vaak komt het voor dat ladingbelanghebbende zelf een goederentransportverzekering afsluit. Als extra service kan ook de FENEX-expediteur deze verzekering verzorgen.

In samenwerking met Aon Risico Management is, exclusief voor leden van FENEX, een webapplicatie ontwikkeld waar leden van FENEX, ten behoeve van hun opdrachtgevers, gemakkelijk en efficiënt een goederentransportverzekering kunnen afsluiten. In 2007 is deze applicatie vernieuwd en is er korting gegeven op de tarieven.

PUBLIC RELATIONS EN COMMUNICATIE

Stuurgroep PR

De Stuurgroep PR is in 2007 bijeen geweest. Op PR gebied is een aantal zaken het vermelden waard.

FENEX Ledenspecialismen

Binnen FENEX is een "Members Specialisms Tool" voor op de homepage van de FENEX website www.fenex.nl ontwikkeld, waarin de specialismen van de ledenondernemingen worden weergegeven. Reden hiervoor is dat onvoldoende inzicht bestond in de activiteiten die de leden ontplooiën. Potentiële klanten van de leden hadden de mogelijkheid via de website de ledenlijst te raadplegen en uit de leden een keuze te maken of iets gedifferentieerder te zoeken volgens de Radenstructuur. De bedoeling van deze tool is echter dat de activiteiten van de leden op de website nog gedifferentieerder en gespecialiseerder worden aangeboden.

In samenwerking met een aantal leden en de leden van de Stuurgroep PR is voor wat betreft de inputkant een elektronisch vragenformulier ontwikkeld dat door de leden dient te worden ingevuld. Aan de outputkant kunnen de verzamelde ledengegevens vervolgens door middel van een zoekmachine op de FENEX site worden geraadpleegd. Voor zowel de input- als de outputkant is een button in het menu opgenomen: de "Members Specialisms Tool". De ledenondernemingen dienen het vragenformulier zelf up to date te houden en bij te werken. Dit kan op elk gewenst moment plaatsvinden.

Het vragenformulier is continu beschikbaar onder de button "Members Specialisms Tool" op de homepage van de FENEX website. Daarbij is ervan uitgegaan dat het formulier "flexibel" zal zijn en aan de ontwikkelingen in de sector kan worden aangepast.

"In the spotlight, the freight forwarder"

FENEX heeft meegewerkt aan een uitgave van NT Publishers "In the spotlight, the freight forwarder". Deze uitgave is vooralsnog eenmalig en volgt als tweede in de reeks van vakbladen die de diverse partijen in de logistieke en transportsector zal belichten. De uitgave bestaat uit twee delen: een deel met redactionele artikelen over actuele en interessante onderwerpen en een deel met bedrijfsreportages. De leden van FENEX werd de mogelijkheid geboden aan een bedrijfsreportage in "Uitgelicht De Expediteur" mee te werken. Het is een glossy Engelstalig magazine dat medio juni 2007 is uitgekomen. Het is onder NT-abonnees in Nederland en tijdens de vakbeurs Transport Logistics in München verspreid.

Transport Logistics in München

FENEX was aanwezig tijdens de vakbeurs Transport Logistics in München om onder meer de Members Specialisms Tool onder de aandacht brengen. Tijdens de beurs Transport Logistics in München heeft de algemeen directeur van het Havenbedrijf Rotterdam N.V., de heer Hans Smits het eerste exemplaar van de uitgave "In the spotlight, the freight forwarder" in ontvangst genomen uit handen van FENEX voorzitter Raymond Riemen.

The Young International Freight Forwarder of the Year Award 2007

Tijdens het FIATA World Congress September 2007 in Dubai is voor de negende maal de Young International Freight Forwarder of the Year Award uitgereikt. Dit is een initiatief van de FIATA en TT Club. Het is een internationale wedstrijd voor jonge mensen uit de sector die worden gevraagd een werkstuk/scriptie te schrijven over een door een Commissie opgegeven logistiek vraagstuk. De nationale organisaties kunnen voor deze wedstrijd één kandidaat voordragen. Voor FENEX gebeurde dit in het verslagjaar voor de achtste keer. Evenals in 2006 werden er vier kandidaten uit vier regio's (Afrika/Midden-Oosten, Amerika, Azië/Pacific en Europa) geselecteerd en uitgenodigd voor het FIATA Congres. Daar werd de uiteindelijke winnaar gekozen. Voor 2007 was dat de Canadees Siva Rama C. Vankineni.

Plaatsingen FENEX ledenlijst

Ter promotie van haar leden plaatst FENEX al geruime tijd integrale ledenlijsten in diverse vakgidsen. In het Rotterdam Transport Handboek gaat dit vergezeld met het FENEX-bedrijfsprofiel en een bladwijzer. Ook werden in de Transport Guide (www.transportquiderotterdam.com), een initiatief waaraan FENEX meewerkt, de ledenlijst en het bedrijfsprofiel vermeld. Voorts is in het jaarboek 2008 Rotterdam Port Information een FENEX profiel opgenomen, terwijl de leden de mogelijkheid kregen om tegen een gereduceerd tarief het FENEX-logo bij hun vermelding te plaatsen. Daarnaast werden in speciale uitgaven/themanummers diverse advertenties geplaatst.

JURIDISCH

Arbitrage

In het verslagjaar werden bij FENEX 27 arbitrage-aanvragen ingediend. Van deze aanhangig gemaakte zaken werden 2 zaken ingetrokken en 2 zaken geschikt. In 19 zaken werd de benoeming van arbiters aangehouden. De overige in 2007 ingeleide procedures zijn nog bij de betreffende arbitragecommissies in behandeling.

De volgende ontwikkelingen hebben zich in 2007 met betrekking tot eerder aanhangig gemaakte arbitragezaken voorgedaan:

Ingetrokken:	2 zaken uit 2004
	2 zaken uit 2005
Schikking:	1 zaak uit 2003
	3 zaken uit 2004
	2 zaken uit 2005
Vonnis:	1 zaak uit 2006
	1 zaak uit 2007

Herziening van de Voorwaarden voor Logistieke Activiteiten en Nederlandse Opslagvoorwaarden

Het afgelopen verslagjaar is een vervolg gemaakt voor een update van de Voorwaarden voor Logistieke Activiteiten en de Nederlandse Opslagvoorwaarden. In 2007 is de Juridische Commissie bijeengeroepen.

DOUANELOGISTIEK

Het jaar 2007 is het best te typeren als het jaar waarin de contouren van 'de nieuwe douane' nader vorm hebben gekregen. Het is dan ook een bijzonder bewogen jaar geweest. Een jaar waarin een aantal nieuwe systemen is geïmplementeerd en voorbereidingen zijn getroffen voor nieuwe concepten. Verder kan worden bemerkt dat de douane 'de teugels' aan het aantrekken is. "CDW-conform" is een kreet die dit jaar vaak voorbij is gekomen.

Met het oog op het bovenstaande staan het bedrijfsleven, de douane en andere controlerende instanties gezamenlijk voor de taak grote hoeveelheden goederen op een verantwoorde wijze door het logistieke proces heen te loodsen. Dit geldt met name voor de mainports. FENEX onderhoudt dan ook een goede relatie met de Nederlandse douane. Zo bestaan er overlegstructuren met de douane en ook met andere betrokken overheidsinstellingen zoals de Voedsel en Waren Autoriteit en de Plantenziektenkundige Dienst, teneinde eventuele problemen te onderkennen en waar mogelijk op te lossen.

De Raad voor Douanelogistiek en de Stuurgroep Douane hebben dit jaar weer aandacht besteed aan belangrijke onderwerpen. De Stuurgroep Douane behandelt lopende of spoedeisende onderwerpen op douanegebied en bereidt adviezen en voorstellen ten behoeve van de Raad voor Douanelogistiek voor. De Raad voor Douanelogistiek is dit verslagjaar op 11 april bijeengewest.

Politiek akkoord modernisering Communautair Douanewetboek

Op 25 juni 2007 hebben de lidstaten van de Europese Unie, in de Raad voor Concurrentievermogen, een akkoord bereikt over het voorstel voor een gemoderniseerd Douanewetboek (de zogenaamde grote wijziging). Het voorstel moet op termijn leiden tot een grotere efficiëntie in het afhandelen van douaneformaliteiten en een reductie van administratieve lasten.

Het voorstel bevat een aantal elementen dat voor Nederland belangrijk is. Voor bedrijven wordt het mogelijk alle douaneaangiften op een centrale plek in te dienen ongeacht waar de goederen in het vrije verkeer worden gebracht, de zogenoemde Centralized Clearance. Verder zijn de lidstaten akkoord gegaan met het principe van "self-assessment", waarmee gecertificeerde bedrijven de mogelijkheid krijgen de afhandeling van douaneformaliteiten via hun eigen administratie te laten verlopen. De inwerkingtreding is voorzien voor 2011 of 2012. Intussen zullen ook de uitvoeringsbepalingen bij het Douanewetboek worden vastgesteld. De inhoud van deze bepalingen is belangrijk voor het daadwerkelijk vereenvoudigen van de Douaneprocedures.

Zowel op nationaal niveau (zowel zelfstandig als gezamenlijk met VNO-NCW en EVO) als op Europees niveau (in CLECAT verband) is FENEX betrokken bij de discussies over de nieuw te maken uitvoeringsbepalingen. Het belang van het Nederlandse en Europese bedrijfsleven staat hierbij voorop.

Kleine wijzigingen Communautair Douanewetboek ('security amendment')

Met Verordening 648/2005/EG van 13 april 2005 zijn de "kleine" wijzigingen van het CDW vastgesteld. Het Automated Export System (AES) en het Automated Import System (AIS) maken deel uit van de toekomstvisie van de Commissie. Hoewel de naam anders doet vermoeden, zijn AES en AIS geen systemen, maar totaalconcepten voor wat betreft het binnenbrengen/invoer (= AIS) en uitgaan/uitvoer (= AES). Geautomatiseerde systemen spelen uiteraard een essentiële rol. Voor zowel AIS als AES geldt dat de 'daadwerkelijke uitwerking' – en daarbij de faciliteiten voor het bedrijfsleven – zijn opgenomen in het MCC. Met de "kleine" wijzigingen vindt er echter een eerste uitrol plaats met betrekking tot de wijziging van de procedure omtrent uitvoer naar aanleiding van de implementatie ECS en het verplicht elektronisch aanleveren van pre-arrival en pre-departure informatie. In het kader van facilitatie wordt voorts voorzien in een zogenaamde 'Authorised Economic Operator' (AEO) waaraan vereenvoudigingen kunnen worden verleend. Veel meer dan het bepalen van de principes/kaders doet deze Verordening niet. In de Toepassingsverordening CDW (TCDW) worden de bepalingen verder uitgewerkt. Na herhaaldelijk commentaar van diverse partijen, waaronder de Europese expediteursorganisatie CLECAT, heeft de Europese Commissie met Verordening 875/2006/EG van 18 december 2006 de wijzigingen gepubliceerd.

Dit verslagjaar hebben er diverse discussies en overleggen plaatsgevonden over de nadere uitwerking en de wijze waarop de diverse onderdelen geïmplementeerd zullen worden.

Authorised Economic Operator (AEO)

Internationale (terroristische) gebeurtenissen hebben geleid tot een toename van politieke en maatschappelijke bewustwording van en bezorgdheid over de veiligheid in de wereld. Met deze verhoogde behoefte aan veiligheid, in het bijzonder om de internationale logistieke ketens te beveiligen, heeft de EU specifieke veiligheidsbevorderende maatregelen opgenomen in de douanewetgeving ('security amendment'). Tegelijkertijd met de aanscherping van de veiligheidsbepalingen kunnen bedrijven die aan deze bepalingen tegemoetkomen, opteren voor de status van 'Authorised Economic Operator' (AEO). De bepalingen over de AEO treden op 1 januari 2008 in werking. Vanaf deze datum kunnen bedrijven opteren voor deze status. Een bedrijf dat als AEO gecertificeerd is, wordt formeel gezien als betrouwbare partner in de logistieke keten. Hoewel de baten in het begin gering zijn en afgevraagd kan worden of het verladend MKB-bedrijfsleven zich zal laten certificeren, verwacht FENEX dat een groot aantal expediteurs/logistiek dienstverleners deze status zal aanvragen. Immers door de uitgebreide klantenkring, in combinatie met de ketenbenadering, is het niet ondenkbaar dat expediteurs/logistiek dienstverleners hiertoe commercieel gedwongen zullen worden. Naar de toekomst toe wordt verwacht dat de AEO wel degelijk een grote toegevoegde waarde zal hebben.

De ontwikkelingen met betrekking tot de Authorised Economic Operator en in de toekomst Certificering (Nederlands vervolg op de AEO) kunnen een grote impact hebben op het logistieke landschap. FENEX is actief betrokken in het overleg met diverse gremia van de Belastingdienst/Douane om de implementatie van de AEO vorm te geven. Zo is er een werkgroep bestaande uit vertegenwoordigers van VNO/NCW, EVO en FENEX, actief betrokken geweest bij de invulling tot nu toe. Ook op ministerieel niveau vindt hierover overleg plaats.

[Invulling Nederlands beleid / Horizontaal toezicht](#)

Naar aanleiding van de gezamenlijke brief van VNO-NCW, MKB-Nederland, EVO, VNC en FENEX aan de minister van Financiën over de onwenselijkheid om de certificering van de AEO door de douane uit te besteden aan derden, heeft er een gesprek

plaatsgevonden tussen het bedrijfsleven en het ministerie van Financiën en is de visie aangepast.

Het ministerie heeft vervolgens aangegeven dat zij het bonafide Nederlandse bedrijfsleven ook in de toekomst maximaal wil faciliteren. Daarnaast is de huidige handelswijze van de douane (afgifte vergunningen) ontoereikend om in nieuwe ontwikkelingen te voorzien (aantal bedrijven die de status zal aanvragen, capaciteit van de douane, toenemend handelsvolume, etc.). Bij de toekenning van de status AEO en het verdere toezicht zal de douane uitgaan van de uitgangspunten die zijn ontwikkeld in het kader van certificeren en horizontaal toezicht. De kern hiervan is dat de douane bij toetsing uitgaat van vertrouwen. Het ministerie van Financiën geeft verder aan dat de douane en het bedrijfsleven gezamenlijk moeten toegroeien naar een verregaande horizontalisering van het toezicht, met als uitgangspunt het kader dat de Europese regelgeving biedt.

Het beleid van het ministerie van Financiën is vooruitstrevend te noemen. Met het oog op de toekomst is FENEX van mening dat de beleidslijn aan bepaalde randvoorwaarden dient te voldoen. Zo dient de uitgezette beleidslijn toekomstbestendig te zijn, zowel op de korte als op de lange termijn (met het oog op het gemoderniseerde Douanewetboek), mag het geen problemen opleveren in relatie tot de Nederlandse handelspartners en mag er geen rechtsonzekerheid voor het bedrijfsleven ontstaan.

[Afspraken tussen FENEX en het ministerie van Financiën](#)

Zoals hierboven vermeld, is de verdere ontwikkeling een gezamenlijk traject tussen overheid en bedrijfsleven. In oktober van dit verslagjaar heeft hierover een overleg plaatsgevonden tussen FENEX en het management van het directoraat-generaal Belastingdienst van het ministerie van Financiën. FENEX heeft het ministerie voorgesteld samen met de douane na te gaan of er brancheafspraken te maken zijn. Gedacht kan worden aan het opstellen van gedragsregels waarin 'best practices' geïncorporeerd kunnen worden. Dergelijke afspraken kunnen bedrijven (en de douane) houvast bieden bij het invullen van de eisen. Toekomstige ontwikkelingen in het kader van certificeren en wensen omtrent nieuwe faciliteiten kunnen tevens worden meegenomen. Het ministerie heeft zich positief uitgelaten over dit voorstel. Met de douane zal dit nader worden uitgewerkt. Om dit nader vorm te geven heeft FENEX een werkgroep AEO/Horizontaal toezicht ingesteld.

[Mogelijkheid indienen aanvraag per 1 september 2007](#)

Aanvragen voor de status AEO kunnen in principe worden ingestuurd vanaf 1 januari 2008. VNO-NCW, EVO en FENEX hebben het ministerie van Financiën verzocht aanvragen eerder in behandeling te nemen. Dit wordt noodzakelijk geacht om ervoor te zorgen dat Nederlandse bedrijven als eerste gebruik kunnen maken van de vereenvoudigingen en voordelen van de AEO-status en op die manier een comparatief voordeel kunnen behalen ten opzichte van de rest van het Europese bedrijfsleven. Het ministerie heeft de wens van het bedrijfsleven gehonoreerd. Dit heeft ertoe geleid dat aanvragen vanaf 1 september 2007 kunnen worden ingediend. De douane zal de periode tot 1 januari 2008 gebruiken om de aanvragen voor te bewerken.

[Voorlichting aan de leden inzake de AEO](#)

Middels het FENEX-bulletin, circulaires en voortgangnotities heeft FENEX de leden op de hoogte gesteld van de ontwikkelingen en de acties op dit gebied. Tijdens de Gezamenlijke Raadsbijeenkomst van 11 april 2007 werd nader ingegaan op de laatste ontwikkelingen. Vervolgens heeft FENEX, in samenwerking met de Belastingdienst/Douane, eind september en begin oktober een viertal voorlichtingsbijeenkomsten georganiseerd. Tijdens deze bijeenkomsten werd met name ingegaan op de wijze waarop de aanvraag moet worden gedaan, het AEO-selfassessment en de afgifte van het AEO-certificaat. Deze bijeenkomsten werden in totaal door meer dan 300 personen bezocht en als zeer nuttig beschouwd.

Automated Import System (AIS)

Met de “kleine” wijzigingen heeft de Europese Commissie maatregelen getroffen om de douaneautoriteiten in staat te stellen een effectieve risicoanalyse te verrichten. Dit houdt onder meer in dat informatie vóór binnenkomst in de EU elektronisch aan de douane moet worden toegezonden (middels een summier aangifte bij binnenkomst). Bij vervoer over zee (deep sea) voor in containers vervoerde goederen is dit ten minste 24 uur voor het laden in de haven van vertrek. Bij vervoer door de lucht zijn de termijnen voor korte vluchten (minder dan 4 uur) ten laatste wanneer het luchtvaartuig feitelijk opstijgt en voor lange vluchten (meer dan 4 uur) ten minste vier uur voor aankomst in de eerste luchthaven in het douanegebied van de Gemeenschap.

De wetgever heeft gesteld dat de summier aangifte wordt ingediend door de persoon die de goederen in het douanegebied van de Gemeenschap binnenbrengt of die de aansprakelijkheid aanvaardt voor het vervoer van de goederen in het douanegebied van de Gemeenschap. Verder kan de summier aangifte in plaats daarvan worden ingediend door elke persoon die in staat is de goederen bij de bevoegde douaneautoriteiten aan te brengen of te doen aanbrengen of een vertegenwoordiger van voornoemde partijen. Dit betekent dat ook expediteurs de summier aangifte van binnenkomst kunnen verrichten. Over de invulling van deze mogelijkheid zijn in Europees verband nog diverse discussies gevoerd (zie CLECAT).

Nationale voorbereiding

Teneinde tot een goede nationale implementatie te komen, is dit verslagjaar het overleg tussen douane en bedrijfsleven opgestart. De komende jaren moeten voor een groot aantal vragen en onduidelijkheden oplossingen worden gevonden. Deze bijeenkomsten zijn ook van belang voor het standpunt dat Nederland inneemt in Brussel. Door afstemming is inmiddels een aantal knelpunten weggenomen. Zo is gewaarborgd dat de nationale port community systemen ook in de toekomst een meerwaarde zullen hebben. Tevens is bereikt dat de vervoerder door de douaneautoriteiten op de hoogte zal worden gesteld indien een ander (bijvoorbeeld een expediteur) de summier aangifte verricht.

Automated Export System (AES)

Met de “kleine” wijzigingen heeft de Europese Commissie maatregelen getroffen om de douaneautoriteiten in staat te stellen een effectieve risicoanalyse te verrichten. De uitrol van het Export Control System (ECS) is de eerste fase van het AES. Op 1 juli 2009 zal de tweede fase inwerking treden. Dit houdt onder meer in dat aanvullende informatie in het kader van veiligheid vóór vertrek elektronisch aan de douane moet worden toegezonden. Aangiften of kennisgevingen op papier dienen slechts in bepaalde uitzonderlijke omstandigheden te worden toegestaan.

Nationale voorbereiding

Aangezien voor een groot aantal uitgaande zendingen in Nederland een uitvoeraangifte wordt gemaakt middels het Sagitta Uitvoersysteem, zullen de gevolgen van deze wijziging redelijk beperkt zijn. Met de douane en diverse brancheorganisaties is dit verslagjaar een aanvang gemaakt problemen en knelpunten te benoemen en waar mogelijk op te lossen. Ook eventuele wensen van het bedrijfsleven worden in deze gesprekken meegenomen. Zo wordt nagegaan of de nationale T5 documenten (in het kader van restitutiegoederen) geautomatiseerd kunnen worden. Het komend jaar zullen deze acties worden voortgezet.

Export Control System (ECS)

In navolging van het Europese NCTS-systeem is in de loop van 2007 het Export Control System (ECS) uitgerold. ECS is een geautomatiseerd systeem voor uitvoer/uitgaan waarmee de diverse douaneautoriteiten eenvoudig met elkaar kunnen communiceren en het bedrijfsleven real-time op de hoogte wordt gehouden met betrekking tot de status van de zending. De invoering van ECS heeft in Nederland gefaseerd plaatsgevonden. De

eerste uitrol heeft op 1 juli 2007 plaatsgevonden voor de zogenaamde indirecte uitvoer. Bij indirecte uitvoer ligt het kantoor van uitgang in een andere lidstaat dan de lidstaat waar de uitvoeraangifte wordt gedaan. Bij directe uitvoer vinden de uitvoeraangifte en het uitgaan in dezelfde lidstaat plaats.

[Nationale voorbereiding](#)

Dit verslagjaar is er veelvuldig overlegd tussen de douane en het bedrijfsleven. Een groot aantal onderwerpen en knelpunten is de revue gepasseerd. Zo is onder meer gesproken over de benodigde gegevens op de uitgaande laadlijst/manifest, de verantwoordelijkheden van de 'trader at exit', de werkwijze bij groupage, de noodzaak van een eventuele dubbele aankomstmelding en de procedure bij fictief uitgaan. Sommige wensen van het bedrijfsleven zijn helaas niet vervuld. Het belangrijkste gemis vindt FENEX het ontbreken van de aankomstmelding aan de aangever. FENEX acht dit bericht van grote waarde teneinde het proces uitgaan (met name voor de BTW) te bewaken. In dit kader heeft FENEX de overheid erop geattendeerd dat automatisering een middel is om alle partijen te faciliteren, automatisering mag geen doel zijn. FENEX wil graag pro-actief meewerken en -denken, op een gestructureerde en constructieve wijze. Dit zal ons inziens leiden tot een betere acceptatie en voorkomt achteraf problemen die weer leiden tot tijdvretende en dure oplossingen.

[Verzoek tot uitstel implementatie van 21 oktober 2007](#)

De directe uitvoer zou medio oktober worden uitgerold. Met name door het bedrijfsleven op Schiphol werden problemen verwacht indien deze datum gehandhaafd zou worden. Om tot een succesvolle implementatie te komen, heeft FENEX in een gezamenlijke reactie met EVO aangegeven dat de douane bij de beslissing om 'live' te gaan rekening dient te houden met een aantal voorwaarden. Mede naar aanleiding van deze reactie heeft de douane besloten de implementatie van de directe uitvoer ECS per 21 oktober 2007 uit te stellen tot 1 december 2007. Naar aanleiding van problemen met de douanesystemen zal de feitelijke koppeling begin 2008 plaatsvinden.

[Problematiek omtrent onleesbare barcodes](#)

Na de inwerkingtreding van de indirecte uitvoer ontstonden er problemen met aangeboden EAD's met daarop een onleesbare barcode. De douane op de Rotterdamse terminals weigerde deze te accepteren. Dit had tot gevolg dat containers niet werden geladen op het uitgaande schip. In eerste instantie was de douane niet voornemens dit knelpunt op te lossen. Deze problematiek is vervolgens op initiatief van FENEX en VRC besproken in het Overleg Douane Bedrijfsleven. Dit heeft ertoe geleid dat de douane het beleid enigszins heeft bijgesteld.

[Voorlichting aan de leden](#)

Voorts heeft FENEX de leden middels verschillende circulaires en notities op de hoogte gesteld van de ontwikkelingen, de wijzigingen en de knelpunten. In het begin van dit verslagjaar heeft FENEX, in samenwerking met de douane, een tweetal voorlichtingsbijeenkomsten georganiseerd afgestemd op de rol van de (douane-) expediteur. Tegelijk met de sessies over de vertegenwoordiging bij uitvoer, heeft FENEX een 'opfris' voorlichting verzorgd over ECS.

Douanevervoer / New Computerized Transit System (NCTS)

Het brengen van goederen onder de regeling douanevervoer zonder het NCTS is niet meer denkbaar. Toch is er nog een aantal zaken die voor verbetering vatbaar is. Naast problemen met uitval van het systeem, de communicatie daaromtrent en de noodprocedure is FENEX van mening dat de (Europese) wetgeving is achtergebleven bij het 'innovatieve' NCTS systeem. Als voorbeeld kan worden genoemd de wijze waarop het referentiebedrag berekent dient te worden. Door onder meer het Garantie Management

System (GMS) is het actuele referentiebedrag van de aangever voor de douane zichtbaar geworden. Het referentiebedrag is voor de aangever van belang voor het vaststellen van de hoogte van de doorlopende zekerheid. Door diverse omstandigheden zoals de toename in de handel worden de bedragen die aan zekerheid gesteld moeten worden steeds hoger. Dit wordt meer en meer als knellend ervaren. Met betrekking tot het douanevervoer is de uitdaging voor de komende jaren om wet- en regelgeving en het beleid daaromtrent, beter te laten aansluiten op de huidige praktijk en systematiek.

Tijdelijke ophoging referentiebedrag

Na de invoering van het GMS in oktober 2005 hebben zich echter allerlei problemen voorgedaan. In het jaarverslag van 2005 en 2006 werd reeds aangegeven dat er door het ministerie van Financiën diverse maatregelen zijn genomen en afspraken zijn gemaakt om de problemen te ondervangen. In 2007 is hier een vervolg aan gegeven.

Op termijn zal er een eind komen aan de tijdelijke verhoging van het referentiebedrag met een fictief bedrag. Om problemen te voorkomen, is FENEX van mening dat aan verschillende randvoorwaarden moet worden voldaan voordat het fictieve bedrag wordt 'opgeheven'. Zo heeft FENEX bijvoorbeeld in diverse overleggen aangegeven dat aangevers zelf inzicht moeten krijgen in afmeldingen als zendingen de gewenste bestemming hebben bereikt. Hoewel dit bericht niet wordt ontvangen, is het voor de aangever sinds december 2007 mogelijk de actuele stand van het referentiebedrag op te vragen. Het is echter nog niet bekend of dit bericht als afdoende wordt ervaren. Een ander discussiepunt betreft het voorkomen dat een incidentele overschrijding direct tot een blokkade van het vervoer zal leiden. Ook de stabiliteit van het systeem (in binnen- en buitenland) en het 'slecht' afmelden van het vervoer door verschillende douanekantoren en Toegelaten Geadresseerden in de diverse lidstaten vormt nog een knelpunt.

Afspraken omtrent bevindingen van onregelmatigheden douanevervoer

Op initiatief van FENEX en VRC heeft er dit jaar een overleg plaatsgevonden met de douane (vertegenwoordigers van de Kennisgroep CDW en de afdelingen niet-zuivering en bezwaar) om na te gaan hoe het proces zuivering en de toepassing van de regeling 'bevinding van onregelmatigheden' (artikel 78 CDW herziening van de aangifte) kan worden verbeterd/verduidelijkt. Een correcte toepassing biedt voordelen aan alle partijen, zoals het terugdringen van administratieve lasten, ontlasten van de afdelingen zuivering en bezwaar, terugbrengen van de doorlooptijden en meer duidelijkheid over de mogelijke toepassing van artikel 78 CDW. Hierover is een aantal afspraken gemaakt. Medio 2007 heeft de douane een brief verstuurd aan bedrijven waarin nadere invulling is gegeven aan de afspraken.

Overleg inzake uitval douanesystemen

Naar aanleiding van de problemen met de douanesystemen eind 2007, heeft er een overleg plaatsgevonden. Hierbij waren aanwezig vertegenwoordigers van de douane, Belastingdienst/Centrum voor proces- en productontwikkeling (B/CPP), Belastingdienst/Centrale administratie (B/CA), FENEX, EVO, VRTO (terminals) en VRC. Zo heeft het bedrijfsleven aangegeven dat de impact van onstabiele systemen en uitval daarvan enorm is. Dit leidt immers tot extra kosten en werkzaamheden, vertraging in de logistiek en problemen achteraf met douane en klanten. Verder heeft het bedrijfsleven opgemerkt dat de communicatie over nieuwe releases en storings/uitval niet goed verloopt. Hierop is besloten een aparte werkgroep van gebruikers in het leven te roepen. Deze groep zal zich in eerste instantie bezighouden met verbeteringen die op de korte termijn gerealiseerd kunnen worden.

Acties douane naar aanleiding van vastgelopen cao-onderhandelingen

Naar aanleiding van vastgelopen cao-onderhandelingen voerden de douaneambtenaren gedurende enkele weken acties. Dit waren geen stakingen, maar stiptheidsacties. Ondanks het feit dat diverse partijen in de haven hebben geprobeerd de problemen te voorkomen, hebben deze acties in de haven gezorgd voor veel vertragingen en veel extra kosten. Samen met EVO is nagegaan wat hiertegen ondernomen kon worden. Gebleken is dat tegen stiptheidsacties weinig tot niets gedaan kan worden. In een gezamenlijk persbericht hebben EVO en FENEX wel hun (grote) zorgen geuit over het grote aantal acties in de Rotterdamse haven. In overleg met de douane is echter wel geprobeerd de grootste knelpunten op te lossen.

Voorgenomen reorganisatie Belastingdienst/Douane

Het ministerie van Financiën heeft in november 2006 het voornemen bekendgemaakt de Belastingdienst/Douane te reorganiseren. Tijdens het FENEX-jaardiner gehouden op 28 november 2006 - waarbij verschillende genodigden van het ministerie en de douane aanwezig waren - werd door de voorzitter in zijn tafelrede het standpunt van FENEX reeds uitgedragen. Dit werd nogmaals uitgedragen in een notitie die dit verslagjaar door FENEX is opgesteld (mede namens VNO-NCW, EVO en VNC). Zo zal het bedrijfsleven alle mogelijkheden die bestaan op het gebied van vergunningverlening en elektronisch aangeven moeten gaan benutten. Daarbij werd opgemerkt dat in de praktijk zal blijken dat een aantal zaken vooralsnog niet te vereenvoudigen is en dat toch de aanwezigheid van een ambtenaar is vereist. Indien zich dergelijke situaties voordoen moet de Nederlandse overheid wel bereid zijn te investeren in middelen die ervoor zorgen dat het bedrijfsleven kan blijven functioneren. Blijvend punt van aandacht van FENEX zal zijn dat in de toekomst voor het betrokken bedrijfsleven het serviceniveau wordt gewaarborgd. Het liefst zo optimaal mogelijk, want het bedrijfsleven is hier immers afhankelijk van. FENEX wil graag meedenken in dit proces en een bijdrage leveren aan oplossingen. De plannen van het ministerie zijn dit jaar voorgelegd aan de Centrale Ondernemingsraad. Zodra het veranderplan definitief is, wordt een en ander besproken met het bedrijfsleven.

Aansluiten bedrijven op de Overheidstransactiepoort (OTP)

De Overheidstransactiepoort (OTP) is ontwikkeld door GBO.Overheid als dé elektronische brievenbus voor de gehele overheid. Doel van de OTP is alle communicatie van en naar de overheid te laten lopen via deze brievenbus. Een van de mogelijkheden om met OTP te communiceren is via een directe internetaansluiting. Dit heeft als voordeel dat (dure) OB2000 postbussen niet langer nodig zijn. Ook lijnhuur en inbelkosten worden niet meer gemaakt. De OTP zorgt ervoor dat het bericht bestemd voor de douane ook bij de douane wordt afgeleverd. FENEX heeft de voordelen van de OTP in een vroeg stadium onderkend. Vanuit dit oogpunt heeft FENEX zich dan ook actief ingezet om deze mogelijkheid te realiseren. Zo heeft FENEX bedrijven voorgedragen voor de pilot OTP – douane. De aansluiting is robuust, betrouwbaar en veilig gebleken. Om deze redenen hebben douane en GBO.Overheid besloten het protocol medio 2007 voor productie vrij te geven. Dit betekent dat klanten van de douane van dit internetprotocol gebruik kunnen maken.

Vertegenwoordiging bij uitvoer

Met ingang van 6 april 2008 wordt de vertegenwoordiging bij uitvoer in het Sagitta Uitvoersysteem geïmplementeerd. Dit heeft gevolgen voor alle douane-expediteurs die aangiften verrichten in de processen uitvoer en wederuitvoer. Zo zullen douane-expediteurs bij het opmaken van een aangifte ten (weder)uitvoer verplicht moeten optreden als vertegenwoordiger. Wel dient de douane-expediteur om als vertegenwoordiger te kunnen optreden te beschikken over een machtiging van de exporteur.

Dit verslagjaar heeft FENEX een actieve bijdrage geleverd om deze implementatie 'soepel' te laten verlopen. Zo is er veelvuldig overlegd met de douane en andere organisaties (EVO en FENEDEX).

Directe vertegenwoordiging

Ten tijde van de implementatie van de directe vertegenwoordiging bij invoer hebben FENEX en EVO gezamenlijk - voor de leden - een modelovereenkomst/machtiging opgesteld. Ten behoeve van de machtiging voor de aangifte ten uitvoer heeft FENEX onderzocht of het huidige model 'Overeenkomst/machtiging voor het optreden als direct vertegenwoordiger', ongewijzigd gebruikt zou kunnen worden. Na raadpleging van EVO en de Stuurgroep Douane, heeft FENEX het eerdergenoemde model voorgelegd aan de douane. De douane heeft aangegeven geen bezwaren en/of onvolkomenheden te zien om het reeds bestaande model te gebruiken voor de directe vertegenwoordiging bij uitvoer. Voor het bedrijfsleven betekent dit dat ze met één model kunnen werken voor zowel de in- als uitvoer. Dit biedt enkele voordelen ten opzichte van het opstellen van een nieuw model voor enkel de uitvoer. Dit model is immers bekend, goed werkbaar en redelijk geaccepteerd.

Indirecte vertegenwoordiging

In eerste instantie zou enkel de directe vertegenwoordiging in het Sagitta Uitvoersysteem worden geïmplementeerd. Naar aanleiding van de ontstane discussie over de niet in de EU gevestigde exporteur, heeft de douane (begin 2008) besloten naast de directe vertegenwoordiging ook de indirecte vertegenwoordiging in te bouwen in het Sagitta Uitvoersysteem. Aangezien het reeds bestaande FENEX/EVO model machtiging/overeenkomst enkel betrekking heeft op de directe vertegenwoordiging moet een model voor de indirecte vertegenwoordiging nog worden ontwikkeld. Het maken van een goed model neemt enige tijd in beslag. In de loop van 2008 zal met EVO worden nagegaan of een gezamenlijk model kan worden opgesteld.

Opstellen diverse producten

FENEX heeft ten behoeve van haar leden een leaflet 'Het verrichten van de aangifte ten uitvoer als direct vertegenwoordiger' ontwikkeld, waarin globaal wordt ingegaan op de directe vertegenwoordiging bij uitvoer, de mogelijkheden en de verplichtingen. Door middel van dit leaflet kunnen expediteurs hun opdrachtgevers informeren over deze wijze van vertegenwoordiging. De leaflet is via de website van FENEX beschikbaar in het Nederlands, Engels, Duits en Frans. Daarnaast is er een aanvullende machtiging opgesteld welke leden kunnen gebruiken richting opdrachtgevers die reeds de machtiging voor de invoer hebben afgegeven.

Voorlichting aan de leden

FENEX heeft de leden via diverse circulaires, bulletins en notities uitgebreid geïnformeerd over allerlei zaken die betrekking hebben op de vertegenwoordiging bij uitvoer. Daarnaast heeft FENEX in samenwerking met de Belastingdienst/Douane een vijftal voorlichtingsbijeenkomsten georganiseerd. Deze bijeenkomsten werden in totaal door 450 personen bezocht. Op verzoek van de Belastingdienst/Douane werden ook expediteurs die niet lid zijn van FENEX toegelaten. Aan het bijwonen van voornoemde bijeenkomsten waren voor de leden van FENEX geen kosten verbonden.

Mogelijkheid elektronische kennisgeving voor bepaalde domiciliërings-procedures

De douane kan toestaan dat goederen die onder dekking staan van een summiere aangifte door het doen van een kennisgeving geplaatst worden onder een economische douaneregeling (bijvoorbeeld douane-entrepot) of worden vrijgegeven voor de domiciliëringsprocedure voor het vrije verkeer. Voornoemde kennisgeving wordt in de praktijk verricht door het indienen van een volgbriefje. Vervolgens kunnen de goederen

middels dit volgbriefje worden weggevoerd onder de betreffende regeling. Hierdoor is het dus niet nodig de goederen onder de regeling communautair douanevervoer te brengen. Teneinde het gebruik van papieren volgbriefjes terug te dringen, wordt in Sagitta Binnenbrengen de mogelijkheid geboden een elektronisch kennisgeving te verrichten. Door de toegang voor een beperkte groep gebruikers van Sagitta Binnenbrengen (cargadoors en carriers) was het voor vergunninghouders of diens logistiek dienstverlener niet mogelijk zelf een elektronisch volgbriefje in te dienen. Op herhaaldelijk verzoek van FENEX is dit vanaf oktober 2007 wel mogelijk.

Gebruik 'goedgekeurde bedrijfsverzegeling van een derde' vereenvoudigd

Na enig onderzoek heeft de douane besloten het voorstel van FENEX inzake het vereenvoudigen van het gebruik van goedgekeurde bedrijfsverzegelingen van een ander, nader uit te werken. Dit heeft ertoe geresulteerd dat dit jaar op de website van de douane alle goedgekeurde verzegelingen van een bijzonder model zijn gepubliceerd. In de vergunning 'TA/vergunning gebruik verzegeling van een bijzonder model' komt te staan dat alle, op internet gepubliceerde, verzegelingen gebruikt mogen worden. Het is derhalve niet nodig toestemming te vragen voor zegels die later worden toegevoegd.

Modernisering HBI II en III tot Gebruikstarief en Toelichting Gebruikstarief

Naar aanleiding van signalen vanuit de ledenkring heeft FENEX de douane diverse keren medegedeeld dat er onvrede bestaat over het gebruik van de HBI II en dat aanpassing gewenst is. De douane heeft medio 2007 het initiatief genomen en besloten de HBI II te gaan verbeteren binnen een afgebakend budget. Hiervoor is dit jaar een klankbordgroep samengesteld van douanemedewerkers en mensen vanuit het bedrijfsleven (FENEX en EVO). Dit heeft geleid tot een geheel nieuwe gebruikersinterface en een downloadfunctie in XML-formaat. De definitieve versie zal naar verwachting in de zomer van 2008 gepubliceerd worden. Met de keuze voor een geheel nieuwe opzet zal het gebruik aanzienlijk wijzigen. In dit kader zal FENEX begin 2008, in samenwerking met de Belastingdienst/Douane, een viertal voorlichtingsbijeenkomsten organiseren. Aan het bijwonen van deze bijeenkomsten zijn voor de leden van FENEX geen kosten verbonden.

Ambtelijke kosten ten onrechte in rekening gebracht

Naar aanleiding van een uitspraak van de douanekamer van het Gerechtshof in Amsterdam, waarin werd bepaald dat er in bepaalde situaties geen ambtelijke kosten in rekening gebracht mogen worden voor het behandelen van verzoeken tot teruggaaf/kwijtschelding, heeft FENEX in het Overleg Douane Bedrijfsleven diverse vragen gesteld over de gevolgen voor het beleid van de douane. De douane heeft hierop aangegeven het beleid aan te passen.

Regionaal overleg tussen Douane Rotterdam en FENEX

Waar in het Overleg Douane Bedrijfsleven landelijk(e) beleid/onderwerpen aan bod komen, kunnen de regionale overleggen een bijdrage leveren aan de vraag- en knelpunten die spelen op regionaal en lokaal niveau. Zo heeft FENEX onder meer met Douane Rotterdam een regulier overleg. Dit overleg wordt als bijzonder nuttig beschouwd. Zo is dit jaar veel aandacht geschonken aan de centralisatie van diverse douaneprocessen, het monitoren en verbeteren van operationele taken. Ook ontwikkelingen als de pilot 'green lane China' en '100% scanning VS' worden nauwlettend in de gaten gehouden. Hieronder een aantal specifieke onderwerpen die dit jaar de revue heeft gepasseerd.

[Ontwikkeling nieuw scanprotocol](#)

Het huidige scanprotocol bestaat al enige jaren. In dit protocol zijn de afspraken, de werkwijze en de verantwoordelijkheden van de diverse partijen beschreven. Door veranderende omstandigheden en de opgedane ervaringen is de douane voornemens het

scanprotocol te moderniseren. Hierover heeft een oriënterend overleg plaatsgevonden. Gebleken is dat de externe baan onder druk komt te staan. In de huidige afspraken is de cargadoor verantwoordelijk voor containers die over de externe baan worden vervoerd. VRC, FENEX en de douane hebben hiertoe een document opgesteld waarmee de expediteur zich garant stelt tegenover de cargadoor. Deze procedure is werkbaar. In het voorstel van de douane komt de verantwoordelijkheid voor het aanbieden van de container niet bij de cargadoor, maar bij de terminal te liggen. Hierdoor is het aan de terminal om extern vervoer toe te staan. Het standpunt van FENEX is dat het gebruik van de externe baan mogelijk moet blijven. Naar aanleiding van commentaar van FENEX is de discussie weer geopend.

[Wijziging beleid inzake gasmeting Rotterdamse douanecontroleloodsen](#)

In juli van dit verslagjaar werd het besluit medegedeeld dat de douane binnen de regio's op eenduidige wijze zal omgaan met de aan gas verbonden kosten. Voor het bedrijfsleven betekent dit uitgangspunt dat de kosten voor gasmetingen voor rekening zijn van de ladingbelanghebbende. Binnen Douane Rotterdam was dit nog niet in alle gevallen het geval en dus geldt deze beleidswijziging ook voor de Rotterdamse Douane Controleloodsen. Dit beleid zou op 1 augustus 2007 in werking treden. Naar aanleiding van commentaar vanuit het bedrijfsleven heeft de douane besloten dit beleid uit te stellen tot 1 januari 2008.

[Overzicht gemeenten per regio](#)

Na signalen vanuit de ledenkring dat het regelmatig voorkomt dat de verschillende regiekamers onbekend zijn met de gemeenten/plaatsen die tot hun ambtsgebied behoren, heeft FENEX dit met Douane Rotterdam besproken. Hierop heeft Douane Rotterdam een handzaam overzicht opgesteld waarin per douaneregio wordt aangegeven welke gemeenten, plaatsen en postcodes behoren tot welke regiekamer.

[Bevestiging scancontrole](#)

Op verzoek van onder meer FENEX heeft Douane Rotterdam met ingang van 1 juli 2007 de verklaring 'bevestiging fysieke controle / scan controle' (zogenaamd scanattest) geïntroduceerd. Met dit formulier kan de aanvrager (bijvoorbeeld cargadoor of expediteur) richting zijn klant aantonen dat eventueel oponthoud en kosten te wijten zijn aan een douanecontrole. Een scanattest kan op verzoek worden verkregen.

[Locaties in vergunningen domiciliëringsprocedure uitvoer](#)

Naar aanleiding van het schrappen van de containerterminals als locaties uit de vergunning domiciliëringsprocedure uitvoer ontstond er tussen de douane en FENEX een discussie. Deze discussie is dit verslagjaar beëindigd doordat de containerterminals weer in de vergunning mogen worden opgenomen.

SECURITY & CRIMINALITEITSPREVENTIE

Oprichting FENEX werkgroep AEO

Zoals reeds vermeld onder "Douanelogistiek" heeft in oktober 2007 een overleg plaatsgevonden tussen FENEX en het management van het directoraat-generaal Belastingdienst van het ministerie van Financiën. FENEX heeft het ministerie voorgesteld samen met de douane na te gaan of er brancheafspraken te maken zijn.

Teneinde de belangen van de leden te behartigen en de positie van de Nederlandse expeditie sector te verstevigen, is vanuit FENEX besloten een werkgroep AEO in te richten. Bij het uitnodigen van de deelnemers is gekeken naar opgedane ervaring (pilotdeelnemers), anderen hebben specifieke kennis op het gebied van veiligheid en/of de logistiek. Daarnaast is er gekeken naar een vertegenwoordiging vanuit de

verschillende raden van FENEX, te weten Zeehavenlogistiek, Douanelogistiek, Opslag en Distributielogistiek en samen met ACN de Luchtvrachtlogistiek. Deze werkgroep is dus Raadsoverschrijdend en de uitkomsten zullen ook direct gerapporteerd worden aan het bestuur. Deze werkgroep zal het beleid van FENEX ten aanzien van AEO/Certificeren mede bepalen. Voor het formuleren van brancheafspraken c.q. best practices zullen vragen, knelpunten en gewenste oplossingen besproken worden. Voorts zal deze werkgroep fungeren als denktank en klankbord voor de gesprekken die FENEX voert met het ministerie van Financiën, de douane en andere organisaties.

Toolkit security

Vanuit diverse (internationale) overheden en vanuit verschillende invalshoeken worden security eisen aan het bedrijfsleven gesteld. Deze hebben voor een groot deel betrekking op de logistieke import- en exportstromen. Teneinde de administratieve lasten te beperken, is het initiatief ontstaan de wenselijkheid te onderzoeken naar het opzetten van een brede 'security toolkit'. Mogelijk kan deze toolkit ook rekening houden met criminaliteitspreventie. Vertegenwoordigers van verschillende ministeries en overkoepelende organisaties (waaronder EVO, TLN, Deltalinqs, ACN en FENEX) zijn bij deze ontwikkeling betrokken.

ZEEHAVENLOGISTIEK

Raad voor Zeehavenlogistiek

Bij de afhandeling van containers in de Rotterdamse haven was er in 2007 regelmatig sprake van grote vertragingen. Pijnlijk was het in elk geval begin 2007. De enorme groei van de import van eind 2006 leverde begin 2007 zoveel empty containers op dat de terminals hierdoor vast begonnen te lopen. Er werd zelfs een tijdelijke stop op de inname van empties afgekondigd.

FENEX realiseert zich dat de problemen niet door één partij binnen de keten opgelost kunnen worden, maar dat alle partijen gezamenlijk naar oplossingen moeten zoeken. Concreet heeft dit geresulteerd in een vaste overlegstructuur tussen FENEX, VRC en ECT. Onder meer werd hierin gesproken over maatregelen om de statijd van containers op de terminal te beperken. Eén van die maatregelen was bijvoorbeeld de aanpassing van de Cargo Opening Time. En de invoering van een Yard Occupancy Surcharge voor containers die langer dan 14 dagen op de terminal verblijven.

Ook is gesproken over informatie-uitwisseling tussen partijen in de keten. Zo weten expediteurs bijvoorbeeld voor een groot deel van de containers wat de achterlandmodaliteit wordt. Voor terminals zou het waardevolle informatie kunnen zijn dit in een vroegtijdig stadium te weten, zodat er efficiënter gestackt kan worden. Momenteel is het echter zo dat er geen informatie uitgewisseld wordt tussen expediteurs en terminals. In samenwerking met Port infolink wordt onderzocht wat hiertoe de mogelijkheden zijn. Voorts is onder auspiciën van het HbR het Platform Rotterdam Container Port opgericht. Doelstelling is slimmer gebruik te maken van de bestaande infrastructuur en capaciteit door concrete verbeteringen in de ketenlogistiek te realiseren. Rotterdam Container Port is het platform dat verbeterprojecten coördineert en ondersteunt. Naast FENEX zijn de deelnemers aan het platform Deltalinqs, VRC, EVO, Douane, ECT, APMT, Port infolink en het HbR.

Gedurende het verslagjaar is de Raad voor Zeehavenlogistiek eenmaal bijeen geweest, die voor een groot deel in het teken stond van de bovengenoemde problematiek. Aansluitend werd door het HbR een presentatie verzorgd.

Binnen de Stuurgroep is in de afgelopen periode ook uitgebreid stilgestaan bij de problematiek van extra kosten voor demurrage en detention. Het gaat dan onder meer over de gevallen waarin expediteurs, volledig buiten hun schuld en invloedssfeer, niet binnen de demurragevrije periode over de containers konden beschikken, maar er wel nota's voor demurrage werden verstuurd.

Overleg FENEX - VRC

Het jaarlijkse bestuursoverleg met de Vereniging van Rotterdamse Cargadoors vond plaats in het najaar van 2007. Daarbij werd onder meer gesproken over de resultaten van het eerder genoemde tripartiete overleg tussen FENEX, VRC en ECT en de demurrage en detention problemen. Voorts is nog stil gestaan bij de bereikbaarheid en ontsluiting van de Rotterdamse haven en werd er gesproken over de ontwikkelingen van een tweede westelijke oeververbinding. Deze is van belang voor de logistieke ontsluiting en de bereikbaarheid van de gebieden mede in het kader van de veiligheid. Immers de groei van de containerstroom, voornamelijk uit het Verre Oosten gaat door. Binnen afzienbare tijd zal de ruimte in Rotterdam te beperkt zijn om de groei op te vangen.

Ook is er overleg geweest over de facturatie door cargadoors, aangezien voor beide partijen de administratieve druk in verband met facturatie toeneemt. Gezien de verwachte groei voor de import wordt aangenomen dat dit de komende jaren alleen nog maar verder zal toenemen.

Carrier Quality Survey

Binnen de Raad en de Stuurgroep voor Zeehavenlogistiek is een Carrier Quality Survey ontwikkeld. Met deze survey kan de dienstverlening van individuele rederijen worden geëvalueerd. Het is de bedoeling dat eenmaal per jaar de survey onder de leden wordt verspreid. Aan de hand van de uitkomst van deze survey zal een top drie van de best presterende rederijen samengesteld worden.

CNE

Jaarlijks vergadert het Comité van Noordzeehavenexpediteurs op uitnodiging van één van de havens in de Hamburg - Le Havre range. In 2007 werd de vergadering in Antwerpen gehouden. Met goede vertegenwoordiging van expediteurs uit de Hamburg - Le Havre range werd onder meer gesproken over automatisering bij douaneautoriteiten en controlerende instanties. Vastgesteld kon worden dat Nederland zich niet herkende in de grootschalige problemen die dit in omliggende landen met zich meebrengt.

OPSLAG EN DISTRIBUTIELOGISTIEK

Raad voor Opslag en Distributielogistiek

In 2007 is de Raad voor Opslag en Distributielogistiek eenmaal bijeen geweest. Deze Raadsvergadering vond na afloop van de Gezamenlijke Raadsvergadering plaats op 11 april in De Meern. Deze vergadering stond in het teken van een eventuele update van de Voorwaarden voor Logistieke Activiteiten en de Nederlandse Opslagvoorwaarden. Er werd een presentatie gegeven over de verschillen tussen de VAL-voorwaarden, de Physical Distribution Voorwaarden van sVa en de Physical Distribution Voorwaarden van de PD-Group van TLN. Eveneens werden de overeenkomsten behandeld.

Voorts werd er aandacht besteed aan een opzet van een waarschuwingsregister voor logistiek personeel samen met ACN, EVO, KNV en TLN. Dit plan is inmiddels voorgelegd aan het College Bescherming Persoonsgegevens in Den Haag.

Aan het ministerie van Financiën zijn naar aanleiding van de nieuwe verpakkingenbelasting vragen gesteld over in hoeverre expediteurs/logistiek dienstverleners onder deze belasting vallen. Hierover zijn nog veel onduidelijkheden.

LUCHTVRACHTLOGISTIEK

In 2007 is de Sectorraad Expediteurs alleen bijeen geweest tijdens de Gezamenlijke Raadsbijeenkomst met alle FENEX Raden in De Meern. De Stuurgroep heeft wel enkele malen vergaderd. Voor de luchtvrachtexpediteurs waren de volgende ACN activiteiten van belang.

BPVS Project “Grens & Vracht”

Eind augustus heeft de douane in samenwerking met ACN en de werkgroep "Grens & Vracht" van het BPVS (Beveiliging & Publieke Veiligheid Schiphol) een seminar gehouden over de toekomstige veranderingen in de uitgaande controles. Zeven sprekers gaven een overzicht van recente ontwikkelingen en toekomstplannen op het gebied van beveiliging, publieke veiligheid, de nieuwe rol van de douane en alle e-ontwikkelingen. De aanpak van de controles zal in de toekomst gebaseerd zijn op risicoanalyse, waarbij AEO's lager scoren en bij controles voorrang krijgen.

Benchmark veterinaire en fytosanitaire inspecties luchtvracht

Op verzoek van ACN heeft het adviesbureau Districon in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat een vergelijking gemaakt van de invloed van nationale en internationale regelgeving op de concurrentiepositie van de Nederlandse luchtvrachtindustrie. De belangrijkste vraag bij deze benchmark was of er een "level playing field" bestaat voor regelgeving op het gebied van security en van veterinaire en fytosanitaire inspecties. De onderzoekers hebben hiervoor 12 luchthavens in Europa onderzocht door middel van interviews met expediteurs, luchthavens, afhandelaren, luchtvaartmaatschappijen en overheidsinstanties, aangevuld met desk research. De focus lag daarbij op het operationele proces. De belangrijkste conclusie is dat de Nederlandse positie bij de fytosanitaire inspecties minder goed is. De tarieven waren in 2006 te hoog, met name vanwege de toeslagen in het weekend. De beschikbaarheid van inspecteurs was relatief laag. Nederland hanteert het principe van kostendekkende tarieven, terwijl de meeste andere landen de standaardtarieven uit EU Richtlijn 29/2000 hanteren. Deze tarieven zijn lager dan de Nederlandse tarieven. Ook bij de veterinaire inspecties is de beschikbaarheid van inspecteurs lager en zijn de kosten hoger dan in de meeste andere landen. Op het gebied van security is geconstateerd dat alle landen het 'known consignor / regulated agent' concept hanteren, maar met verschillende eisen en kosten.

Districon beveelt aan de verschillen in inspectietarieven te verkleinen, met name door het principe van kostendekkende tarieven los te laten, prijsindexering in de Europese tarieven te brengen en goed te kijken naar de kostenelementen van de inspectiediensten. Verder zou de uitwerking van de Europese regelgeving op het gebied van security geharmoniseerd en gelijktijdig ingevoerd moeten worden. Het volledige rapport staat op het ACN Intranet.

Sectorfonds Luchtvaart officieel erkend voor ESF subsidies

In september is de Stichting Sectorfonds Luchtvaart officieel erkend door het Agentschap SZW als aanvrager van subsidies van het ESF (Europees Sociaal Fonds). De luchtvaartsector heeft nu de mogelijkheid ESF-subsidie aan te vragen voor scholing van werknemers (t/m MBO-4). Het subsidiepercentage bedraagt 40% van de factuurkosten of 40% van de kosten van eigen instructeurs bij interne opleidingen. Voor de luchtvaartsector zal (in 2008) naar schatting een totaal subsidiebedrag beschikbaar zijn van 5 tot 8 miljoen euro. Toekenning van de subsidie geschiedt op basis van het principe 'eerst komt/eerst maalt' in combinatie met een puntenwaardering. De ESF-aanvraag loopt via het Sectorfonds dat mede door ACN is opgericht. Op 31 januari 2008 is de uitslag bekend gemaakt van de ESF-aanvraagronde 2008.

Van de ruim 300 ingediende aanvragen zijn slechts 35 ESF-aanvragen goedgekeurd, waaronder de ESF-aanvraag van het Sectorfonds Luchtvaart. Het aangevraagde subsidiebedrag, voor de luchtvracht € 750.000, is daarbij volledig gehonoreerd. ACN zal zorgen voor een efficiënte oplossing voor de administratieve verantwoording.

IATA wijzigt Conditions of Contract op Air Waybill

Per 17 maart 2008 is er een nieuwe (Master) Air Waybill met nieuwe teksten op zowel de voorkant (verwijzing naar Warschau/Montreal, mogelijkheid van multimodaal vervoer) als op de achterkant (Conditions of Contract). De wijzigingen staan op het ACN Intranet (bij Documenten - Internationaal). Leden van ACN kunnen de nieuwe AWB's bij ACN bestellen.

E-freight pilot van start gegaan, KLM heeft mondiale primeur

Air France KLM Cargo heeft op 5 november de mondiale primeur luchtvrachtzendingen zonder begeleidende papieren vrachtdocumenten te versturen. Het gaat om een IATA-proef, e-freight, waarin de papierwinkel grotendeels digitaal wordt afgehandeld. In Nederland werken AF KL Cargo en Martinair samen met de expediteurs DHL, Schenker, Panalpina en Road Air aan de pilot, waaraan ook Hong Kong, Singapore, Canada en de UK meedoen. Het experiment is geslaagd en zal bij grootschalige invoering de internationale luchtvrachtsector op termijn een besparing van ongeveer 1 miljard euro per jaar opleveren, aldus de KLM. De huidige papierwinkel kost de luchtvaartmaatschappij rond de 30 dollar per zending. AF KL Cargo hoopt binnen vijf jaar 50% van alle zendingen op de belangrijkste transportroutes via e-freight te kunnen versturen. Kijk voor meer informatie op de website van ACN en IATA.

ECS op Schiphol: 'Trader at Exit' meldingen via DGVS

Als beheerder van de Vrije Zone heeft ACN namens de afhandelaars een vergunning voor het "Export Control System" (ECS) aangevraagd en gekregen. Expediteurs die deelnemen aan het DGVS hoefden daardoor niet zelf een ECS vergunning aan te vragen. Na een (derde) ECS voorlichtingsbijeenkomst op 7 november, is op 1 december gestart met de in Nederland 'ten uitvoer aangegeven' goederen. Voor de vracht die via Schiphol uitgaat, dienen de expediteurs de MRN nummers kenbaar te maken aan Cargonaut. Dit kan op drie manieren: door het meegeven van de MRN bij het inschrijvingsbericht in DGVS, óf door inzending van de MRN via een bericht 'Notification of Export', óf door ingave van de MRN gegevens in de web portal van Cargonaut.

De douane heeft vervolgens laten weten dat de Exportovereenstemmingscontrole door de afhandelaar niet meer nodig is voor deze goederenstroom. De verantwoordelijkheid voor de juistheid en overeenstemming van de ECS gegevens ligt volledig bij de aanleverende partij (aangever/expediteur). In verband met onder andere luchtvrachtvervangend wegvervoer is er een overgangperiode waarin de expediteurs het EAD bij de afhandelaars dienen in te leveren

OPLEIDINGEN

Mede als gevolg van de economische situatie en de krapte op de arbeidsmarkt heeft de toegenomen vraag naar opleidingen zich ook in 2007 voortgezet. Een dubbele groep cursisten van de cursus Declarant ontvingen zomer 2007 hun diploma. De cursus Assistent Declarant van september 2007 startte ook weer met dubbele groepen. Maar ook voor de niet-douane gerelateerde cursussen bestond grote belangstelling. De vraag naar in-huiscursussen bleef wel iets achter bij het jaar 2006. Naast het organiseren van de reguliere cursussen bij de bedrijven in-huis, biedt FENEX ook de mogelijkheid voor maatwerk op dit gebied.

In het gesubsidieerde onderwijs is veel aandacht geweest voor de kwalificatiedossiers voor het MBO. In nauwe samenwerking met het Scheepvaart en Transport College (STC) in Rotterdam heeft FENEX bijgedragen aan de vormgeving van deze dossiers voor de havenlogistieke opleidingen op MBO-niveau.

GEVAARLIJKE STOFFEN / ARBO / MILIEU

FENEX geeft voornamelijk uitvoering aan deze beleidsterreinen door deel te nemen in het Platform Arbo, Gevaarlijke Stoffen en Milieu van Deltalinqs (Platform AGM) en in de Commissie Transport Gevaarlijke Goederen (CTGG, een samenwerkingsverband van 15 brancheorganisaties). In beide overlegorganen worden ontwikkelingen in regelgeving en beleid behandeld. Onder CTGG 'hangen' diverse werkgroepen die zich bezighouden met specifieke onderwerpen. FENEX participeert in diverse werkgroepen. Via het Platform AGM en de CTGG zijn er contacten met de diverse ministeries en controle-instanties als DCMR, VROM-inspectie, de Arbeidsinspectie en Inspectie Verkeer en Waterstaat.

Commissie Transport Gevaarlijke Goederen

In de CTGG is dit jaar aan een aantal onderwerpen veel aandacht besteed. Zo werd er aandacht besteed aan het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen (spoor 1) en de permanente verbetering van het vervoer van gevaarlijke stoffen (spoor 2).

Voorlichtingsdag CTGG

De jaarlijkse voorlichtingsdag vervoer gevaarlijke stoffen van de CTGG vond dit verslagjaar plaats op 30 november in het Conference Centre Leeuwenhorst te Noordwijkerhout. Op deze dag werd onder meer aandacht besteed aan ontwikkelingen in de regelgeving, het vervoer van afvalstoffen, de politieke visie van de heer Poppe (Tweede Kamerlid, SP) op het vervoer van gevaarlijke stoffen en de Nota Vervoer gevaarlijke stoffen, incidentbestrijding bij milieu-incidenten en meer specialisme vervoer gevaarlijke stoffen bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat.

Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen

November 2006 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat de Nota Vervoer gevaarlijke stoffen aan de Tweede Kamer aangeboden. Het voornemen is in Nederland een basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen in te stellen. Deze discussie is in 2007 door de CTGG gevolgd. Er hebben verschillende bijeenkomsten over het basisnet plaatsgevonden.

Platform AGM

In het Platform AGM van Deltalinqs is dit jaar eveneens een aantal onderwerpen behandeld. Zo is er aandacht besteed aan Dieselmotoremissie en gas in vrachtcontainers.

Dieselmotoremissie

Nederland heeft DME op de lijst van kankerverwekkende stoffen geplaatst. Als gevolg hiervan moet de blootstelling van werknemers worden geminimaliseerd. In het Platform AGM is een paragraaf over dieselmotoremissie voorbereid voor opname in een arbocatalogus voor haven-, op- en overslagbedrijven. De DME-paragraaf is ter toetsing aan de Arbeidsinspectie aangeboden.

Gas in vrachtcontainers

Veel aandacht is besteed aan importcontainers met resten van giftige of brandbare gassen. Dit probleem wordt in Nederland reeds jaren onderkend. Ook de Arbeidsinspectie geeft hieraan aandacht in haar brochure 'Arbeidsrisico's bij de behandeling van containers'. Platform AGM en ook FENEX menen dat het 'gassingsprobleem' bij importcontainers in het kader van de Arbeidsomstandighedenwet aandacht moet krijgen. Uitgangspunten daarbij zijn bronaanpak en het in de importeurs te stellen vertrouwen van ladingen van buiten Europa. Importeurs kunnen exporteurs voorlichten over de problematiek bij de ontvangers van de ladingen.

Evaluatie ARIE

Eveneens is de evaluatie van de ARIE-regeling aan de orde geweest. In 2007 heeft onderzoeksbureau KplusV in opdracht van het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid een evaluatie van de ARIE (Aanvullende risico- inventarisatie en – evaluatie) uitgevoerd. Met verschillende belanghebbenden is gesproken over deze regelgeving.

FENEX heeft samen met VNO-NCW voorts schriftelijk commentaar geleverd. Dit commentaar komt er in het kort op neer dat de ARIE-regeling geen toegevoegde waarde heeft, aangezien veel zaken al via de milieuwetgeving en via de in de milieuvergunningen gemaakte verwijzingen naar de Publicaties Gevaarlijke Stoffen (zoals de PGS 15) in bestaande vergunningsvoorschriften zijn geregeld. Daarnaast bestaat voor elk bedrijf de plicht van de gewone risico-inventarisatie en – evaluatie (RIE) en het daaropvolgende Plan van Aanpak om risico's weg te nemen en of te verminderen. Vervoergebonden bedrijven zijn reeds dermate gereguleerd door transportwetgeving en milieuvergunningvoorschriften, en kennen een zo aantoonbare lage ongevallen-met-gevaarlijke-stoffen-casus, dat niet te rechtvaardigen is dat deze überhaupt en-bloc onder de ARIE-regeling gebracht zijn. De ARIE-regeling is voor de vervoersgebonden bedrijven dan ook disproportioneel. De ARIE-regeling wordt gekenmerkt door een veelheid van middelvoorschriften. Dit staat haaks op de bedoelingen van de nieuwe Arbowedgeving.

Arbocatalogus

Met de invoering van de nieuwe Arbeidsomstandighedenwet per 1 januari 2007 is een nieuw instrument, de arbocatalogus, geïntroduceerd. Een arbocatalogus is een document, waarin vertegenwoordigende organisaties van werkgevers en werknemers op sectorniveau vastleggen welke maatregelen getroffen worden om te voldoen aan de doelvoorschriften in de Arbowed.

Aan de leden is gevraagd of er behoefte bestaat of FENEX een rol kan spelen bij het (laten) opstellen van een arbocatalogus. Gebleken is dat leden hier verschillend over denken. Besloten is dat FENEX geen actieve rol hierin gaat spelen, aangezien FENEX geen werkgeversorganisatie is.

FIATA

Algemeen

Van 18 tot 22 oktober 2007 vond in Dubai het FIATA World Congress 2007 plaats. Het was de tweede keer dat een FIATA congres in Dubai plaatsvond. Het congres werd bezocht door 1.152 deelnemers afkomstig uit 93 landen. Een van de hoogtepunten van het congres was het Main Forum met het onderwerp "100% Transportation Security – Myth or Reality?". Key-note sprekers waren vertegenwoordigers van het US Department of Homeland Security en de EU Commissie (Directorate General for Energy en Transport). Het congres omvatte ook een vakbeurs waar door standhouders hun dienstverlening aan expediteurs werd gepresenteerd.

Tijdens het congres in Dubai werd wederom de FIATA/TT-Club award uitgereikt voor de "Young International Freight Forwarder of the Year". Het doel van deze award is opleiding en training bij jongere medewerkers in de sector te stimuleren en zo de vakbekwaamheid en de kwaliteit van de dienstverlening te bevorderen. Om mee te dingen naar de award moet de genomineerde persoon een werkstuk/scriptie schrijven over een door het Steering Committee FIATA/TT-Club vastgesteld logistiek onderwerp. Voor de award 2007 heeft FENEX een kandidaat afgevaardigd, die helaas niet in de prijzen viel. Uit de winnaars van vier wereldregio's werd uit de regio Americas de Canadees Siva Rama C. Vankineni tot overall winnaar van de Young International Freight Forwarder of the Year Award 2007 gekozen.

Tijdens het congres werd de senior vice-president van FIATA, William Gottlieb (Canada) verkozen tot nieuwe president van FIATA als opvolger van Manfred Boes, wiens termijn was verstreken. Twee nieuwe organisaties, namelijk de Jordanian Logistics Association (JAL) en de Thai Airfreight Forwarders Association (TAFSA) werden als leden toegelaten. Verder werd afscheid genomen van een aantal mensen die binnen FIATA zeer actief is geweest, waaronder Han van Os, voormalig directeur van FENEX en Vice President van FIATA. Han van Os kreeg de "Honorary Membership of FIATA" award uitgereikt. Het FIATA Congress in 2008 zal plaatsvinden in Vancouver en in 2009 in Genève. Vele onderwerpen met een internationaal karakter werden weer behandeld in de verschillende instituten en adviesorganen van FIATA.

Multimodal Transport Institute, Airfreight Institute en Customs Affairs Institute

Binnen FIATA werd het afgelopen jaar in het Multimodal Transport Institute (MTI) onder meer aandacht besteed aan transport security. Vastgesteld werd dat er nog altijd geen rechtstreekse toegang voor buitenlandse dienstverleners is tot het C-TPAT programma van de Amerikaanse douane. FIATA zet in op bilaterale afspraken tussen de VS en andere overheden over het erkennen van elkaars security programs. Zo zijn er bijvoorbeeld al afspraken gemaakt met Australië en Nieuw-Zeeland en zijn er gesprekken met de EU.

Verder werd door FIATA geadviseerd dat expediteurs in hun aankomstdocumentatie een clause opnemen in verband met het gebruik van een container. Hiermee zou dan mogelijk meer grip op de ontvanger gecreëerd worden in geval van schade.

Op een vraag van de International Chamber of Commerce (ICC) werd door de MTI geantwoord dat een herziening van de nu geldende Incoterms 2000 niet gewenst is. Eerder is de MTI van mening dat de ICC meer aandacht moet besteden aan het correct toepassen van de juiste Incoterms.

Naar aanleiding van een verzoek uit Nederland om de voorwaarden van de FBL tegen het licht te houden en waar nodig aan te passen, werd besloten dit niet te doen. Gewacht wordt tot het nieuwe regime van multimodaalvervoer in werking zal treden. Voorstellen hiertoe worden momenteel binnen de VN (UNCITRAL) nader uitgewerkt.

In het Advisory Body Legal Matters werd gediscussieerd over dit UNCITRAL verdrag dat betrekking heeft op het (gedeeltelijk) vervoer van goederen over zee. FIATA vindt het van belang dat met het oog op de uitbreiding van zeevervoer naar door to door vervoer het duidelijk moet zijn voor expediteurs die als contracting carriers optreden welke dwingende regelgeving van toepassing zal zijn. Verder heeft FIATA er voor gepleit dat het verdrag alleen toepasselijk is, indien het voornaamste gedeelte van het overeengekomen vervoer zeevervoer betreft.

Op het gebied van wegvervoer werd onder meer aandacht besteed aan de digitale tachograaf, problemen op het gebied van transitoverkeer en veiligheid. Aangezien er veel overvallen plaatsvinden, wordt gepleit voor meer beveiligde parkeerplaatsen. Op het gebied van spoorvervoer heeft FIATA zich dit jaar eveneens beziggehouden met de richtlijnen voor kwaliteit die kunnen worden opgenomen in contracten met spoorvervoerders. FIATA wil naast de richtlijnen voor meer dan vier wagons, ook over richtlijnen kunnen beschikken voor enkele wagonladingen en is bezig met de uitwerking hiervan.

Binnen het Airfreight Institute (AFI) werd aandacht besteed aan de herziening van de IATA airwaybill conditions of contract resolutie 600b(II) en de nieuwe condities – IATA resolutie 600b - die per 17 maart 2008 in werking zijn getreden. Voorts werden de onderwerpen E-freight, de IATA update van Cargo Claims Handbook en de bevindingen van de IATA/FIATA Customs Working Group besproken. Gerapporteerd werd over de werkzaamheden van het Air Cargo Security Industry Forum, waarbij verschillende organisaties betrokken bij luchtvracht aangesloten zijn. Binnen ACSIF is gesproken over het 100% inspecteren van luchtvrachtzendingen. ACSIF is hierop tegen wanneer dit fysieke inspectie of onderzoek van elke zending zou inhouden. FIATA is van mening dat uitgaan zou moeten worden van controles gebaseerd op risico-analyses.

In het Customs Affairs Instituut (CAI) werd gerapporteerd over de ontwikkelingen en problemen in de verschillende FIATA regio's in relatie tot de douaneafhandeling van goederen. Ook ontwikkelingen op het gebied van security en de TIR regeling werden aan de orde gesteld. Wat betreft het Europese voornemen tot het aanleveren van pre-arrival en pre-departure informatie bestaat de zorg dat de datum van inwerkingtreding, namelijk juli 2009, naar alle waarschijnlijkheid niet realistisch is gezien de benodigde IT infrastructuur, zowel bij de overheden als bij het bedrijfsleven.

CLECAT

Algemeen

In het afgelopen jaar is CLECAT bijzonder actief geweest op belangrijke dossiers die de expeditie sector raken en heeft zij voortdurend haar stem laten horen bij de betrokken organen van de Europese Unie. Vele dossiers zijn in behandeling zoals de wijzigingen in het CDW, e-customs, de liberalisering van de lijnvaartsector, port security, supply chain security, kwaliteitsverbetering voor het spoorvervoer etc. Voor de verschillende position papers over de verschillende onderwerpen wordt verwezen naar de website van de CLECAT (www.clecat.org).

Op 27 november 2007 vond in Brussel voor de zevende maal de door de CLECAT georganiseerde Freight Forwarders' Conference plaats. Het thema was "Sustainable Logistics: an environment for better business" in het licht van de volgende overwegingen "Sustainable Logistics, no panacea, but a helpful hand in addressing the problems of congestion and insufficient infrastructure" en "Sustainability in logistics networks: what is the work ahead to achieve sustainable logistics in the EU transport policy, what help is to be expected from ICT and simplification, are logistics service providers the operational Single Window for EU trade?". Moderatoren waren Gordon Wright van de IRU en John Edwards van IATA. Als gastsprekers traden onder meer op Matthias Ruete, Director General, Europese Commissie, DG TREN en de Europees Parlementsleden Dirk Sterckx, lid van het Transport Committee van het Parlement, Inés Ayaka-Sender, lid van het Transport Committee van het Parlement en rapporteur over de "Communications on Logistics" en Jannely Fourtoe, lid van het Internal Market and Consumer Protection Committee van het Parlement.

Belangrijk onderwerp waar CLECAT zich verder mee bezighoudt is het Freight Transport Logistics Action Plan van de Europese Commissie. Hierin worden verschillende doelstellingen voor het goederenvervoer uiteengezet, zoals intelligente transportsystemen, duurzaamheid en efficiency van het vervoer, vereenvoudiging van transportketens en groene corridors.

Security Institute

CLECAT heeft zich kritisch uitgesproken over de USA wetgeving die vereist dat er vanaf 2011 100% screening van containers moet plaatsvinden en heeft hiertoe een brief aan de Europese Commissie mee ondertekend. Verder heeft dit Institute zich beziggehouden met luchtvrachtgerelateerde onderwerpen. CLECAT is lid van ACSIF – Air Cargo Security Industry Forum – en heeft zich beziggehouden met het werkprogramma van ACSIF dat tot

doel heeft regelgeving op elkaar af te stemmen. Ook werd aandacht besteed aan de herziening van Verordening 2320/2002, waarin de status van regulated agent, known consignor en account consignor worden geregeld. CLECAT heeft zich daarnaast beziggehouden met de uitvoeringsbepalingen van deze regelgeving. Verdere onderwerpen vormden de EU database, de wederzijdse erkenning van regulated agents en inspecties van known consignors. CLECAT is van mening dat van regulated agents niet mag worden verwacht dat zij er op toe zien dat known consignors voldoen aan de criteria.

Customs and Indirect Taxation Institute (CITI)

CLECAT heeft op douanegebied dit verslagjaar wederom aandacht geschonken aan tal van onderwerpen, waaronder de ontwikkeling van de diverse automatiseringssystemen en de herziening van het Communautair Douanewetboek. Verder neemt CLECAT deel aan onder meer de 'Trade Contact Group', het 'Customs Code Committee', de 'Electronic Customs Group' en 'the Project Group on Single Authorisation for Simplified procedures'. De belangrijkste ontwikkelingen betreffen de wijzigingen van het Communautair Douanewetboek (CDW). Hierbij dient onderscheid te worden gemaakt in de "kleine" CDW-wijziging en de "grote" CDW-wijziging. FENEX levert een actieve bijdrage aan de CITI.

Kleine wijziging Communautair Douanewetboek ('security amendment')

Met de kleine wijziging is het verstrekken van pre-arrival en pre-departure informatie verplicht gesteld en in het kader van facilitatie de 'Authorised Economic Operator' (AEO) geïntroduceerd. De daadwerkelijke invulling is tot stand gekomen met de wijziging van de Toepassingsverordening, welke met Verordening 1875/2006/EG van 18 december 2006 is vastgesteld. Voorafgaand aan de publicatie heeft CLECAT deze voorstellen diverse keren becommentarieerd. Hoewel de Verordening in 2006 is gepubliceerd, hebben dit jaar verschillende discussies over de tekst en de invulling plaatsgevonden. Dit heeft in een aantal situaties geleid tot aanpassing van de zienswijze.

Authorised Economic Operator

Ondanks het herhaaldelijke commentaar van de diverse internationale organisaties, waaronder CLECAT, over het gebrek aan voordelen voor de AEO wordt in de TCDW aangegeven dat de bepalingen met betrekking tot de AEO op 1 januari 2008 in werking zullen treden. Om in aanmerking te kunnen komen voor de status AEO zullen bedrijven moeten investeren. Daarentegen zijn de baten voor het bedrijfsleven, zeker in het begin, gering. Met de inwerkingtreding van de MCC zullen nieuwe faciliteiten beschikbaar komen en wellicht bestaande vereenvoudigingen onder de AEO worden geschoven. Over de huidige en de toekomstige invulling vinden diverse overleggen plaats tussen CLECAT en de Europese Commissie.

Automated Import System

Per 1 juli 2009 is het bedrijfsleven verplicht pre-arrival informatie te leveren. De vastgestelde systematiek heeft bij een gedeelte van het bedrijfsleven en een aantal lidstaten tot vragen en opmerkingen geleid. Met name de mogelijkheid voor een ander dan de vervoerder (bijvoorbeeld expediteurs) om de summiere aangifte bij binnenbrengen te doen, lag bij een aantal lidstaten en Europese organisaties moeilijk. Vooral omdat de vervoerder de eindverantwoordelijkheid heeft indien deze derde de aangifte onverhoopt niet doet. CLECAT aan de andere kant heeft deze mogelijkheid verdedigd. De benodigde informatie kan namelijk veiligheids- en commercieel gevoelig zijn. Met name door de inzet van onder andere Nederland, de World Shipping Council en CLECAT is aan het eind van dit verslagjaar een werkbaar compromis gesloten. Op het moment dat bijvoorbeeld een expediteur deze aangifte doet, zullen de douaneautoriteiten dit de vervoerder melden (middels een MRN). Een andere discussie die nu nog gevoerd wordt, is of de datum van 1 juli 2009 wel gehaald kan worden. De exacte technische specificaties zijn nog niet beschikbaar. Zodra deze bekend zijn, moeten de lidstaten dit nog 'vertalen' voor de eigen

systemen. Daarna is het voor het bedrijfsleven pas mogelijk om een en ander te realiseren. Hoewel er enigszins voorgewerkt kan worden, vreest het bedrijfsleven dat zij onvoldoende tijd heeft om de systemen op tijd af en getest te hebben. De Europese organisaties hebben dit de Europese Commissie ook laten weten. Nog onduidelijk is of deze 'noodkreet' gehoor zal vinden.

Gemoderniseerd douanewetboek

Een ander belangrijk onderwerp waaraan CLECAT dit verslagjaar de nodige aandacht heeft besteed, zijn de voorstellen van de Europese Commissie om tot een algehele herziening van het Communautair Douanewetboek te komen (de zogenaamde "grote" wijzigingen). In dit kader wordt er een aantal nieuwe begrippen geïntroduceerd. Zo wordt er gesproken over 'centralised clearance', 'single European authorization', 'one stop shop', een 'single access point' en een 'single window'. Hoewel deze termen anders doen vermoeden, is een belangrijke doelstelling van de modernisatie om het CDW te vereenvoudigen en transparanter te maken en vereenvoudigingen en faciliteiten te bieden aan het bedrijfsleven. Naast deze voordelen is er ook een aantal discussiepunten zoals de verantwoordelijkheden, de douaneschuld en de zekerheden.

De definitieve publicatie van de MCC is aanstaande. De Raad en het Parlement bereikten dit verslagjaar een (moeizaam) akkoord over de tekst. CLECAT richt zich inmiddels op de Toepassingsverordening.

Accreditatie voor douane-expediteurs

CLECAT heeft over de accreditatie van douane-expediteurs gesprekken gevoerd met de Europese Commissie. Zo was afgesproken dat CLECAT met voorstellen zou komen. De voorstellen die door CLECAT zijn gedaan, werden positief ontvangen door het Europees Parlement, maar niet door de Raad. Hoewel het voorstel van CLECAT eenvoudiger en transparanter was, heeft de Raad voor een andere strategie gekozen. Eventuele voorwaarden om op te kunnen treden als vertegenwoordiger worden grotendeels aan de nationale autoriteiten overgelaten. Echter, bedrijven die beschikken over de status van AEO Customs, mogen hun diensten als vertegenwoordiger zonder voorbehoud uitoefenen in de gehele Gemeenschap. De eis van vakbekwaamheid zal in de AEO worden opgenomen.

Single Authorisation for Simplified Procedures

Teneinde de interne markt verder uit te breiden, wordt in Brussel gewerkt aan de Single Authorisation for Simplified Procedures (SASP). Voor het bedrijfsleven moet dit een faciliteit betekenen in de zin dat douaneactiviteiten gecentraliseerd plaats kunnen vinden. Dit door middel van grensoverschrijdende vergunningen voor de vereenvoudigde aangifte en de domiciliëeringsprocedure. Een discussie die hiermee samenhangt, is de mogelijkheid om de eigen vergunningen te gebruiken voor en door derden. In het kader van de dienstverlening is dit voor logistieke dienstverleners van belang.

De Europese Commissie heeft dit verslagjaar het wetgevend traject afgerond. CLECAT is tevreden over het resultaat. De nieuwe regelgeving verlaagt de drempel en vereenvoudigt de overlegprocedures tussen de betrokken douane-administraties, maar de betrokken lidstaten moeten steeds nog hun medewerking verlenen. Met name het vertegenwoordigingsvraagstuk stuit in sommige lidstaten op problemen. Dit is een voorbeeld van hoe CLECAT op Europees niveau, en de nationale organisaties op nationaal niveau, moeten samenwerken om zaken in Brussel te bewegen. De besluiten worden niet alleen in alleen Brussel genomen.

Maritime and Air Logistics Institute (MALI)

Maritime Logistics Committee

CLECAT heeft altijd de gedachte van een geliberaliseerde lijnvaartsector voorgestaan. Met ingang van oktober 2008 zal de Verordening 4056/86 worden ingetrokken, maar wel

opgevolgd worden door een set Guidelines voor het maritiem vervoer. Deze Guidelines zullen in elk geval vijf jaar blijven gelden en zijn opgesteld op basis van een voorstel van de ELAA (European Liner Affairs Association). Binnen deze Guidelines zou het rederijen toegestaan worden bepaalde informatie met elkaar te blijven delen. Hierbij kan gedacht worden aan port-to-port volumegegevens, vraag en aanbodprognoses en prijsindices per trade. CLECAT zet in elk geval vraagtekens bij de overgangstermijn, die na vijf jaar mogelijk nog verlengd zou kunnen worden. Voorts is CLECAT van mening dat, gezien de marktstructuur van het maritiem transport, aangenomen kan worden dat informatie-uitwisseling tussen reders restrictieve gevolgen kan hebben voor de markt. Voor wat betreft de prijsindices is CLECAT van mening dat elk overleg tussen rederijen over prijs of prijsindex uitgesloten zou moeten worden, omdat dit zou kunnen leiden tot verkapte conferencetarieven.

Air Logistics Committee

Binnen het Air Logistics Committee werd aandacht besteed aan het voorstel voor regelgeving inzake luchthaventarieven. CLECAT heeft aan de consultatie hierover meegedaan en aanbevelingen naar het Europees Parlement verzonden. CLECAT is van mening dat tarieven transparant en niet discriminatoir moeten zijn, van tevoren moeten worden medegedeeld en airport operators moeten aantonen dat zij efficiënt te werk gaan.

European Transport and Logistics Institute (ETLI)

Rail Logistics Committee

CLECAT heeft zich eveneens beziggehouden met de FIATA-UIC-CIT guidelines voor de ontwikkeling en implementatie van kwaliteitswaarborgen in overeenkomsten tot internationaal goederenvervoer per spoor voor meer dan vier wagons. CLECAT is er een voorstander van dat dit ook wordt uitgewerkt voor enkele wagons. Naar aanleiding van de consultatie van de Europese Commissie over multi-annual contracten voor de kwaliteit van railinfrastructuur is CLECAT van mening dat concurrentie op het spoor de belangrijkste factor is. Voor wat betreft de communicatie van de Europese Commissie over het rail freight-oriented network is CLECAT van mening dat de toegang hiertoe ook voor verladers en expediteurs als authorized applicants open moet staan.

Road Logistics Committee

In het Road Logistics Committee werd van gedachten gewisseld over de EU regelgeving op het gebied van toegang tot de markt. CLECAT is van mening dat alle beperkingen op het gebied van cabotage zo snel mogelijk moeten worden verwijderd. Ook werd aandacht besteed aan de mogelijke revisie van regelgeving voor maten en gewichten, met onderwerpen als 45' pallet-wide containers en ecocombi's. Voorts constateert CLECAT bij stedelijke distributie dat vaak over het hoofd wordt gezien dat bij dit vervoer over betrekkelijk korte afstanden er veelal geen andere modaliteit dan het wegvervoer mogelijk is.

Working Group Sustainable Logistics

De werkgroep heeft zich onder meer beziggehouden met de discussie over het internaliseren van externe kosten. Dit onderwerp is van belang voor alle transportmodaliteiten, alhoewel het wegvervoer hiermee hoogstwaarschijnlijk als eerste te maken krijgt. De positie die CLECAT heeft, is dat veel problemen op het gebied van vervoer te wijten zijn aan een gebrek aan investeringen in infrastructuur. Noodzakelijk is verder dat de inkomsten die voortvloeien uit het toerekenen van kosten aan een modaliteit worden "geoomerkt" en dat er een principiële discussie plaatsvindt over welke kosten voor toerekening in aanmerking komen.

BIJLAGEN

Functie- en taakverdeling van het FENEX-Bestuur per april 2008

R. Riemen

Voorzitter
Bestuur Deltalinqs
Bestuur SVZ
Bestuur Logistieke Alliantie
Raad van Advies van Nederland Distributieland (NDL)

J.H.M. Kuper

Vice-voorzitter
Raad voor Douanelogistiek (vz)

R.L.J. Ewalds

Secretaris/Penningmeester

H.W.I. Aris

ACN/FENEX Sectorraad Expeditieus

J. Bergman

Raad voor Opslag en Distributielogistiek (plv vz)
Stuurgroep Public Relations

H.C. Cleton

Raad voor Opslag en Distributielogistiek (vz)

J.C. van Elk

ACN/FENEX Sectorraad Expeditieus

R. van Grevenbroek

Raad voor Zeehavenlogistiek (vz)

A.A. Kanters

Commissie Opleidingen
Bestuur Rotterdam Port Promotion Council
Plaatsvervangend bestuur Deltalinqs

P.J. Looman

J.J.J. Maessen

Raad voor Douanelogistiek (plv vz)

G.W. Oomen

Raad voor Zeehavenlogistiek (plv vz)

A. Scheuter

Gevaarlijk stoffen en Milieu

Mw Mr E.M.C. Slappendel (Directeur)

Commissie Juridische Aangelegenheden

Taakverdeling secretariaat FENEX

Mw Mr E.M.C. Slappendel (LS) Directeur

Algemene Leiding, Personeel, Organisatie, Financiën, Lidmaatschappen, Arbitrage, Internationale Zaken (FIATA/CLECAT), Public Relations, Communicatie

M. van Pelt (MvP) Stafmedewerker

Douanelogistiek, Fiscale Zaken, Statistiek

Mw Mr C. Vleggaar LL.M. (CV) Stafmedewerkster

Juridische zaken, Opslag en Distributielogistiek, Gevaarlijke stoffen/Milieu

Vacant

Zeehavenlogistiek, Verzekeringen, Opleidingen,

Mw L.R. Korevaar (LK) Directiesecretaresse

Raden, Stuurgroepen, Commissies en Werkgroepen binnen FENEX

Raden

Raad voor Zeehavenlogistiek

Raad voor Opslag en Distributielogistiek

Raad voor Douanelogistiek

ACN/FENEX Sectorraad Expediteurs

Stuurgroepen

Stuurgroep Zeehavenlogistiek

Stuurgroep Opslag en Distributielogistiek

Stuurgroep Douanelogistiek

Stuurgroep Public Relations

ACN/FENEX Stuurgroep Luchtvrachtexpediteurs

Commissies

Financiële Commissie

Commissie Juridische Aangelegenheden

Commissie Opleidingen

Werkgroepen

Werkgroep CDW

Werkgroep Fiscale Vertegenwoordiging

Werkgroep AEO

Vertegenwoordiging

FENEX is vertegenwoordigd in de volgende instellingen:

Externe vertegenwoordiging nationaal

- Agrarisch Import Platform
- Bedrijfstak Commissie Havens Scheepvaart- en Transportcollege
- Commissie Onderwijs Bedrijfsleven Op- en Overslag (COB)
- Commissie Transport Gevaarlijke Goederen (CTGG)
- Deltalinqs
- Nationale Havenraad
- Nederland Distributieland (NDL)
- Overleg Douane-Bedrijfsleven
- Overlegorgaan Goederenvervoer
Deelorgaan Binnenvaart
Deelorgaan Wegvervoer
- Rotterdam Port Promotion Council (RPPC)
- Stichting FENEX-Garantiefonds
- SVZ, Havenondernemersvereniging Rotterdam.
- Vereniging Logistieke Alliantie, hét Nederlands Vervoersoverleg
- Vereniging VNO/NCW
- Port infolink Adviesraad

Externe vertegenwoordiging internationaal

- CLECAT - european association for forwarding, transport, logistics and customs services
- FIATA - Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés
- ICC - International Chamber of Commerce
- CNE - Comité van Noordzeehaven Expediteurs