



INLEIDING

2008: het jaar van contrasten

Ook de expeditiesector wordt getroffen door de crisis. Veel leden gaven aan dat hun omzetcijfers in het laatste kwartaal van 2008 (soms scherp) zijn gedaald. Desondanks wisten de ledenondernemingen in 2008 een gemiddelde omzetstijging van 12,5% te realiseren. Dit scheelt niet veel met de omzetstijging in 2007 (13% in 2007). Het aantal leden dat in 2008 een positief resultaat wist te behalen, lag iets lager dan in 2007 (85,5% in 2008 en 88,3% in 2007). Er was slechts een lichte verschuiving te constateren van het aantal leden dat een positief noch negatief resultaat behaalde (7,9% in 2008 en 5,2% in 2007). Het aantal leden dat een negatief resultaat behaalde, bleef nagenoeg gelijk (6,6% in 2008 en 6,5 % in 2007).

De ontwikkeling in de omzet en de resultaten waren afhankelijk van de grootte van de onderneming. Het beeld over 2008 was wederom wisselend. Ondernemingen tot 11 werknemers en daarna van meer dan 200 werknemers realiseerden de grootste omzetstijging. Over 2007 wisten ook al de ondernemingen tot 11 werknemers de grootste omzetstijging te realiseren (toen samen met ondernemingen van 26 tot 50 werknemers). Ondernemingen van 26 tot 50 werknemers realiseerden over 2008 echter een veel mindere omzetstijging dan over 2007 en zitten dicht bij het gemiddelde. Wat verder opvalt, is dat ondernemingen van 101 tot 200 werknemers beduidend lager scoorden dan het gemiddelde.

De hoogste ontwikkeling in de resultaten werd behaald door ondernemingen in de grootte van 11 tot 25 werknemers (evenals over 2007). Op afstand gevolgd door ondernemingen van 51 tot 100 werknemers. De geringste ontwikkeling in het resultaat werd behaald door ondernemingen tot 11 werknemers. De ontwikkeling in het resultaat van ondernemingen met meer dan 200 werknemers lag dicht tegen het gemiddelde.

Kostenstijgingen blijven de sector onverminderd parten spelen. De gemiddelde kostenstijging lag in 2008 iets hoger dan het jaar daar voor. De kostenstijging ten opzichte van 2007 was het hoogst voor ondernemingen van 26 tot 50 werknemers en van 51 tot 100 werknemers. De kostenstijging voor ondernemingen van 11 tot 25 werknemers was het laagst. In een arbeidsintensieve sector als de expeditiesector spelen met name loonkosten een belangrijke rol. Hun aandeel in de totale kosten bleef echter nagenoeg gelijk.

Geconcludeerd kan worden dat ondernemingen tot 11 werknemers voor hun resultaat het meer dan gemiddeld moesten hebben van een omzetstijging. Opvallend is ook dat ondernemingen van 11 tot 25 werknemers met een iets minder dan gemiddelde omzetstijging de grootste stijging in het resultaat wisten te bereiken. Ten slotte behaalden de ondernemingen van 101 tot 200 werknemers ondanks hun gemiddeld veel lagere omzetstijging, een ontwikkeling in het resultaat dat niet ver onder het gemiddelde uitkomt.

Expeditiesector verwacht een moeilijk 2009

Voor 2009 zijn de ondernemingen somber gestemd. De omzet zal naar verwachting verder onder druk komen te staan, alhoewel niet een duidelijk beeld hierover naar voren komt. Dit verschilt per onderneming. Bedrijven van 101 tot 200 werknemers zijn het meest somber gestemd. Gevolgd door de ondernemingen van meer dan 200 werknemers en ondernemingen tot 11 werknemers.

In de expeditiesector is de beschikbaarheid van goed opgeleid en gekwalificeerd personeel een vereiste. Waar in 2007 en begin 2008 in een krappere wordende arbeidsmarkt het aantrekken van gekwalificeerd personeel nog als het belangrijkste thema werd gezien, is dit in 2009 als gevolg van de crisis niet langer relevant. Een groot aantal leden geeft aan kritisch te kijken naar de personele bezetting. In 2008 is vooral van uitzendkrachten afscheid genomen en werden vacatures niet meer vervuld.

Verder geeft een groot aantal leden aan te wachten met investeren. De investeringen die nog wel worden gedaan betreffen voornamelijk IT. Vorig jaar werden, naast de krappere wordende arbeidsmarkt, de slechte bereikbaarheid en congestie als belangrijkste problemen ervaren. Veel leden geven in 2009 aan dat de crisis en de gevolgen daarvan de hoogste prioriteit heeft. Vorig jaar werd het betalingsgedrag van opdrachtgevers eveneens als een toenemend knelpunt ervaren. In 2009 maken leden zich vooral zorgen dat hun marges verder onder druk komen te staan.

Investeren in logistiek blijft nodig

De verwachting is dat ondanks de recessie de groei van het goederenvervoer op de langere termijn zich onverminderd zal doorzetten. Het blijven investeren in de infrastructuur van alle modaliteiten en de overgang van de ene modaliteit op de andere is hard nodig om de toekomstige groei in goede banen te leiden.

Het maximaal gebruikmaken van alle modaliteiten is wat de expeditiebranche betreft het uitgangspunt. Er moet dan ook voorzichtig worden omgegaan met het internaliseren van externe kosten, zoals geluidshinder, milieukosten en congestie. Bij het wegvervoer is het doorberekenen van congestiekosten nogal wrang aangezien deze mede worden veroorzaakt door het personenvervoer en onvoldoende investeringen in de infrastructuur.

Gezien de groeiscenario's op de langere termijn kunnen op Europees niveau de voordelen die LZV (lange en zware vrachtauto's) bieden niet zomaar van tafel worden geveegd. Daarnaast moet de mogelijkheid tot cabotage onverminderd hoog op de agenda blijven staan. Bij het spoorvervoer moet de inzet gericht zijn op de interoperabiliteit tussen de verschillende netwerken. Verder is van belang dat de Europese Unie realiseert dat expediteurs en verladers eveneens toegang krijgen tot het spoornetwerk en dat er kwaliteitswaarborgen worden gerealiseerd.

FENEX is van mening dat gerichte aandacht moet worden gegeven aan de aansluiting van logistieke knooppunten op internationale corridors. Intermodaliteit is hier het uitgangspunt. Het beleid moet gericht zijn op een verbetering van de aansluiting van de diverse modaliteiten op elkaar. Vooral voor de zee- en luchthavens is dit van groot belang. In de verdere ontwikkeling van de Trans Europese Transport Netwerken (TEN-T) en het European Rail Network for freight moet daarom vooral aandacht worden geschonken aan de inpassing van de diverse havens. Daarnaast zou een Europese verruiming van het vervoer over de weg van 45 voet containers een bijdrage kunnen leveren.

Ten slotte moet het logistieke en verladende bedrijfsleven ondanks de crisis nagaan of er verbeteringen in de logistiek mogelijk zijn. Dit kan onder meer door de informatie-uitwisseling in de keten te verbeteren. Efficiency slagen moeten worden gemaakt. Dit levert daarnaast een bijdrage aan het streven naar meer duurzaamheid. Een stap voorwaarts is dat de port community systemen van Amsterdam en Rotterdam de handen ineen hebben geslagen.

Investeren in slim en efficiënt toezicht

Het internationale goederenvervoer is ook afhankelijk van het goed functioneren van toezichthoudende overheden, zoals de douane. Uitgangspunt is een veilige en betrouwbare logistiek. Randvoorwaarde is dat het serviceniveau van de overheden, zowel voor het bedrijfsleven in de havens als in het binnenland, wordt gewaarborgd. Overheden moeten nog meer hun aandacht richten op het creëren van een Single Window en het samenwerken van verschillende overheidsdiensten. Wat dit laatste betreft worden inmiddels wel slagen gemaakt.

Voor het slim en goed organiseren van toezicht zijn goed functionerende IT-systemen cruciaal. Het bedrijfsleven heeft door middel van port community systemen al het nodige geïnvesteerd. Zorgelijk is dat de Belastingdienst op IT-terrein achterop lijkt te raken. Voor de expeditiebranche is dit onder meer merkbaar doordat niet tijdig kan worden aangesloten

op Europese IT-systemen. Ook was er in 2008 meer uitval van systemen. Positief is dat de Belastingdienst/Douane gezamenlijk met het bedrijfsleven nagaat hoe een en ander kan worden verbeterd.

Vooraf het logistieke bedrijfsleven heeft in de afgelopen periode geïnvesteerd in het verkrijgen van de status van Authorized Economic Operator en is dit ook in de toekomst van plan. Dit blijkt uit recent onderzoek van FENEX onder de leden. Vanwege een goed functionerende douane in Nederland hebben Nederlandse bedrijven op dit moment relatief minder voordelen bij de AEO-status. Daarom is het belangrijk dat de overheid en het bedrijfsleven op korte termijn samen nagaan hoe de voordelen van de AEO-status optimaal kunnen worden benut. Verheugend is dat de staatssecretaris van Financiën, de heer Jan Kees de Jager, heeft besloten de zekerheidsstelling voor bedrijven met een AEO-status te verminderen. Daarnaast wordt door de douane en het bedrijfsleven gezamenlijk opgetrokken bij de invulling van het Horizontaal Toezicht Douane (HTD), een toezicht gericht op procesbeheersing binnen de bedrijven.

FENEX is van mening dat voor zowel AEO als HTD de expeditie- en logistieke sector een belangrijke rol kan vervullen in het veiliger maken van logistieke ketens. Het is dan ook van belang dat de overheid en het bedrijfsleven bij de verdere ontwikkeling hiervan met elkaar blijven meedenken.

ORGANISATIE

Bestuur

Tijdens de algemene ledenvergadering van 24 november 2008 traden de heren J. Bergman, R. van Grevenbroek, J.H.M. Kuper en G.W. Oomen wegens het bereiken van de maximale termijn als bestuurslid van FENEX af. De heer J.C. van Elk is tussentijds afgetreden. Ter vervulling van de ontstane vacatures werden de heren J. Kusters (Trifor International Logistics B.V.), R. Neele (Ship-Road Rotterdam B.V.), C. Pellicaan (DHL Global Forwarding) en R.J. Vat (VAT Logistics B.V.) bij acclamatie tot bestuurslid gekozen. Tevens werden de zittende bestuursleden de heren H.W.I. Aris en H.C. Cleton 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 2009 als volgt:

R. Riemen (voorzitter)
R.J. Vat (vice-voorzitter)
R.L.J. Ewalds (secretaris/penningmeester)
H.W.I. Aris
H.C. Cleton
A.A. Kanters
J. Kusters
P.J. Looman
J.J.J. Maessen
R. Neele
C. Pellicaan
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 dinsdag 20 mei 2008 in het Van der Valk Hotel te Ridderkerk. Aansluitend aan de vergadering ging de heer André Toet, directeur Infrastructuur & Maritieme Zaken van het Havenbedrijf Rotterdam N.V., in op hoe het Havenbedrijf denkt om te gaan met de verwachte groei van de goederenstromen naar en van de haven en de heer Ulco Bottema, Senior Commercial Executive van ECT, op hoe ECT de groei zal opvangen.

De najaarsledenvergadering werd gehouden op maandag 24 november 2008 in het Hulstkamp Gebouw te Rotterdam. Na afloop van de vergadering werd door de heer B. Banning, Sector Banker Transport & Logistiek van ABN AMRO, een inleiding gegeven onder de titel "De logistieke sector: "Survival of the fittest?!". Vervolgens vond aansluitend voor de vierde maal het FENEX-diner plaats. Een event dat de FENEX eenmaal in de twee jaar organiseert. Naast vertegenwoordigers van de ledenondernemingen waren relaties van overheidsinstellingen en bevriende organisaties aanwezig. Eregast tijdens het FENEX-diner 2008 was de staatssecretaris van Financiën, mr. drs. Jan Kees de Jager, die een tafelrede hield waarin hij inging op actuele onderwerpen. Ruim 200 personen woonden het FENEX-diner bij.

Gezamenlijke Raadsbijeenkomst

Op 9 april 2008 heeft FENEX voor de tweede 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. De bijeenkomst begon met een voor alle genodigden algemeen gedeelte, waarin door professor mr. M.H.C. Claringbould, partner Van Traa Advocaten te Rotterdam een inleiding werd gehouden over de aansprakelijkheid van de expediteur en de toepasselijkheid en vernietigbaarheid van de Nederlandse Expeditievoorwaarden. Aansluitend vertelde de heer E.J. van der Meer van Aon Risico Management meer over de FENEX-transportverzekering. Vervolgens werden de 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 33 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 ACN/FENEX Sectorraad Expeditieuren / 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	186
Raad voor Opslag en Distributielogistiek	102
Raad voor Douanelogistiek	127
Raad voor Luchtvrachtlogistiek	72

Deze Raden behandelen de op hun terrein behorende specifieke onderwerpen.

Commissies, Stuurgroepen en Werkgroepen

Ter voorbereiding van het beleid van het bestuur en de Raden en advisering van het bestuur over specifieke onderwerpen kent de Vereniging, naast de verschillende Stuurgroepen van de Raden, de volgende Commissies, Stuurgroepen en Werkgroepen: Commissie Juridische Aangelegenheden, Commissie Opleidingen, Stuurgroep Public Relations, Werkgroep BTW en Werkgroep AEO.

Financiële Commissie

Tijdens de ledenvergadering van 24 november 2008 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. de la Houssaye (Van Uden Nedcargo 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 8 ledenexpeditie-ondernemingen. In 2008 traden 9 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 2009 363 ledenexpeditie-ondernemingen. Deze gegevens zijn in onderstaand overzicht verwerkt.

<u>Aantal medewerkers</u>	<u>Aantal bedrijven</u>	<u>Percentage</u>
< 11	185	51
11 - 25	86	23,7
26 - 50	31	8,5
51 - 100	13	3,6
101 - 200	26	7,2
>200	22	6
	<u>363</u>	<u>100</u>

Secretariaat

De algehele leiding van het secretariaat berust bij mw mr. E.M.C. Slappendel. Voorts zijn aan het secretariaat verbonden de stafmedewerkers mw mr. C. Vleggaar LL.M., mr. drs. J.F. Baggerman (per 1 juni 2008) en de heren M. van Pelt en C.F.I. Schoolmeester, alsmede Mw L.R. Korevaar (directiesecretaresse) en B. Hoogeveen (secretaresse). Voor de taakverdeling binnen het secretariaat wordt verwezen naar de bijlage van dit verslag.

FENEX-GARANTIEFONDS

Het FENEX-Garantiefonds heeft als doel te voorkomen dat de opdrachtgevers van een gefailleerde FENEX-expediteur worden gedupeerd wanneer zij door de vervoerders worden aangesproken om voor de tweede maal vrachtkosten te betalen.

Het Garantiefonds behoort tot één van de pijlers ter profilering van het imago van de georganiseerde expediteur.

In 2008 zijn er geen uitkeringen gedaan uit het Garantiefonds. In het begin van het verslagjaar 2008 werd één faillissement van een FENEX-expediteur uitgesproken. Naar aanleiding hiervan werden voorlopige aanspraken op het Garantiefonds ingediend. Het bestuur van de Stichting FENEX-Garantiefonds zal in 2009 over deze aanspraken 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.

Op initiatief van FENEX zijn dit verslagjaar diverse gesprekken gevoerd met verzekeraars. Dit heeft ertoe geleid dat de categorieën zijn vereenvoudigd (geen onderscheid tussen internationale en nationale documenten) en de premies zijn verlaagd. Daarnaast ontvangen bedrijven met de AEO-status een extra korting van 10%.

Een premieaanpassing was mogelijk vanwege het laten vervallen van een aantal dure schadejaren. Dit heeft ook te maken met de verbeterde positie van de expediteur door de komst van het NCTS. Hierdoor is het voor aangevers mogelijk in de actualiteit te werken en eerder problemen op te sporen en op te lossen.

Voorts is er een eerste aanzet gegeven de polis te moderniseren. Ook wordt nagegaan of de declaratie verder kan worden vereenvoudigd. Deze update zal in het eerste kwartaal van 2009 plaatsvinden.

Collectieve verzekering invoeraangiften / beperkt fiscaal vertegenwoordigerschap

Naast de collectieve verzekering douanevervoer is het 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.

Ook voor de collectieve verzekering invoeraangiften zijn dit jaar de categorieën vereenvoudigd en de premies aanzienlijk verlaagd. Daarnaast ontvangen bedrijven met de AEO-status een extra korting van 10%.

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 de 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.

PUBLIC RELATIONS EN COMMUNICATIE

Plaatsingen FENEX-ledenlijst

Geruime tijd plaatst FENEX, ter promotie van haar leden, integrale ledenlijsten in diverse vakgidsen. In het Rotterdam Transport Handboek gaat plaatsing vergezeld van het FENEX-bedrijfsprofiel en een bladwijzer. Daarnaast is in het Jaarboek 2008 Rotterdam Port Information een FENEX-profiel opgenomen. Daarbij werd aan de FENEX-leden de mogelijkheid geboden om tegen een gereduceerd tarief het FENEX-logo bij hun vermelding te plaatsen. Ten slotte is de ledenlijst ook opgenomen in de Transport guide (www.transportquiderotterdam.nl). Dit is een initiatief waaraan FENEX haar medewerking verleent.

Profilering in vakbladen

In het kader van het promoten van de georganiseerde expeditie sector heeft FENEX meegewerkt aan de invulling van thema's in vakbladen. Thema's als de expediteur, opleidingen en arbeidsmarkt kwamen hierbij aan de orde. Dit werd ondersteund door plaatsingen van diverse algemene en specifieke advertenties.

The Young International Freight Forwarder of the Year Award 2008

Tijdens het FIATA World Congress september 2008 in Vancouver is voor de tiende maal de Young International Freight Forwarder of the Year Award uitgereikt. Dit is een initiatief van de FIATA en de 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. Er worden vier kandidaten uit vier regio's (Afrika/Midden-Oosten, Amerika, Azië/Pacific en Europa) geselecteerd en uitgenodigd voor het FIATA Congres. Daar wordt de uiteindelijke winnaar bekend gemaakt. In het verslagjaar heeft FENEX voor de negende keer vanuit haar leden een kandidaat voorgedragen. De uiteindelijke overall winnaar van deze award was Mr Bagus Prasetyo uit Indonesië.

Bedrijfsbezoeken

In het verslagjaar jaar heeft FENEX wederom FENEX-leden op hun bedrijf bezocht. Deze bedrijfsbezoeken zullen in 2009 worden voortgezet.

JURIDISCH

Arbitrage

In het verslagjaar werden bij FENEX 23 arbitrage-aanvragen ingediend. Van deze aanhangig gemaakte zaken werden er 3 zaken ingetrokken en 3 zaken geschikt. In 8 zaken werd de benoeming van arbiters aangehouden. De overige in 2008 aangevraagde arbitrages zijn nog bij de betreffende arbitragecommissie in behandeling.

De volgende ontwikkelingen hebben zich in 2008 met betrekking tot eerder aanhangig gemaakte arbitragezaken voorgedaan:

Ingetrokken: 1 zaak uit 2000
3 zaken uit 2001
6 zaken uit 2002
1 zaak uit 2004
4 zaken uit 2005
6 zaken uit 2006
1 zaak uit 2007

Schikking: 1 zaak uit 2002
1 zaak uit 2003
4 zaken uit 2006
3 zaken uit 2007

Vonnis: 2 zaken uit 2006
2 zaken uit 2007

Mediation

In dit verslagjaar is naast de mogelijkheid van arbitrage de mogelijkheid van mediation aangeboden aan de leden. Mediation is een manier om geschillen tussen partijen op te lossen op een voor alle betrokkenen aanvaardbare wijze met behulp van een neutrale mediator. Deze mediator begeleidt partijen bij het vinden van een oplossing. Deze draagt zelf geen oplossingen aan. Een voorwaarde voor het starten van mediation is de vrijwilligheid van alle betrokkenen, de vertrouwelijkheid van de gesprekken en de neutraliteit van de mediator.

DOUANELOGISTIEK

Het jaar 2008 is wederom een bijzonder bewogen jaar geweest en is het best te typeren als het jaar van de ontwikkelingen. De communautaire regelgeving is en wordt de komende jaren ingrijpend gewijzigd. Verder zijn er dit jaar diverse automatiseringsprojecten doorgevoerd en zijn er voor andere voorbereidingen getroffen. Ook de implementatie van de Authorised Economic Operator en de ontwikkeling van het concept Horizontaal Toezicht Douane hebben dit jaar een grote rol gespeeld. Dit alles heeft ook gevolgen voor de (toekomstige) organisatie en de rol van de douane.

Het bedrijfsleven, de overheid en de controlerende instanties staan gezamenlijk voor de uitdaging goederen op een verantwoorde wijze door het logistieke proces heen te loodsen. Dat de douane en het bedrijfsleven hierbij op elkaar zijn aangewezen, wordt in Nederland sinds lange tijd zowel door de douane als het bedrijfsleven onderkend. FENEX onderhoudt dan ook een goede relatie met het ministerie van Financiën en de Nederlandse douane. Zo bestaan er overlegstructuren met de douane en met andere betrokken overheidsinstellingen zoals de Voedsel en Warenautoriteit en de Plantenziektenkundige Dienst, teneinde eventuele problemen te onderkennen en waar mogelijk op te lossen.

Bijeenkomsten Raad voor Douanelogistiek

De Raad voor Douanelogistiek is dit verslagjaar tweemaal bijeengewees. De bijeenkomst op 9 april werd door een 80-tal leden bezocht en stond in het teken van de toekomstige verplichting pre-arrival informatie aan te leveren. Tijdens de bijeenkomst op 11 september stonden de volgende onderwerpen centraal; 'Nieuw boetebeleid douane door Wet Omafdoening & de Algemene Douanewet', 'ECS: mogelijke oplossing (zeehavens) via Port

infolink', 'Juist invullen van de aangifte ten uitvoer naar aanleiding van de vertegenwoordiging bij uitvoer'. Deze bijeenkomst werd door een 60-tal leden bezocht.

Authorised Economic Operator (AEO)

Op 1 januari zijn de bepalingen inzake de AEO in werking getreden. Dit was ook de datum waarop de aanvraag voor de status AEO formeel kon worden ingestuurd. In de loop van 2008 werd echter duidelijk dat het aantal aanvragen achterbleef bij de verwachtingen. Dit heeft verschillende oorzaken. Eén van de belangrijkste is het ontbreken van voordelen. FENEX is nog altijd groot voorstander van de AEO-status, dit mede gelet de toekomstige ontwikkelingen. Het is wel van belang dat de huidige voordelen van de AEO verduidelijkt en waar mogelijk (ook nationaal) nader uitgewerkt worden.

Eerste AEO-certificaten uitgereikt

Mede op verzoek van FENEX was het mogelijk aanvragen voor 1 januari 2008 in te sturen zodat de douane deze kon voorbereiden. Dit heeft ertoe geleid dat op 16 april 2008 de heer W.A.J.M. Rovers, lid van het Managementteam Belastingdienst van het ministerie van Financiën, de eerste Nederlandse AEO-certificaten heeft uitgereikt aan in totaal 19 bedrijven. Deze bedrijven zijn deelnemer geweest van de nationale pilot en hebben hiervoor behoorlijk wat tijd en inspanning moeten leveren. Na een succesvolle aanvraag behoorden deze bedrijven tot de allereersten die in Europa de status van AEO verkregen. Naast een aantal grote verladers en producenten werd de status verleend aan een 8-tal logistieke dienstverleners, allen lid van FENEX.

Inventarisatie onder de leden

Voorafgaand aan de inwerkingtreding verwachtte FENEX een groot aantal vragen en problemen met de open normatiek van de guidelines. Deze problemen lijken echter niet te zijn opgetreden. Het afgelopen jaar heeft FENEX hierover bijzonder weinig vragen ontvangen. Medio november 2008 heeft FENEX een inventarisatie gehouden onder de leden. Uit de reacties blijkt dat 90% van de deelnemers de AEO-status heeft of zal aanvragen. Voorts blijkt ook hier dat bij de aanvraagprocedure weinig problemen worden ondervonden. Eén van de conclusies die kan worden getrokken, is dat de expeditie sector zich relatief gezien inspant om de AEO-status te verkrijgen terwijl de voordelen (momenteel) gering zijn.

Uitwerken faciliteiten

Om in aanmerking te kunnen komen voor de status AEO zullen bedrijven moeten investeren. Daarentegen zijn de baten voor het Nederlandse bedrijfsleven, zeker in het begin, gering. De houder van een AEO-certificaat verkrijgt een aantal wettelijke faciliteiten (zoals minder fysieke en document controles, met voorrang controles en controle op een bepaalde plaats laten gebeuren). Het verkrijgen van deze faciliteiten is echter mede afhankelijk van de rol en plaats in de keten. Hoe en aan wie de faciliteiten in de praktijk toegepast en/of toegekend worden, is echter onvoldoende duidelijk. FENEX is dan ook van mening dat deze wettelijke faciliteiten van de AEO nader moeten worden uitgewerkt.

Met het ministerie van Financiën en de Nederlandse douane wordt voorts overlegd of binnen de huidige wet- en regelgeving ruimte aanwezig is om bedrijven die opteren voor de status van AEO op nationaal vlak verder te faciliteren. Zo heeft FENEX gepleit voor het verder matigen of het verlenen van een vrijstelling van de verschillende zekerheden voor bedrijven met de status van AEO. Als voorbeeld is de zekerheidsstelling bij douanevervoer aangehaald. Met de komst van het NCTS-systeem is het bedrijfsleven beter in staat het eigen proces te bewaken. Ook voor de douane is het 'afbreukrisico' verminderd. Een 'versoepeling' van deze eis voor bedrijven met de status AEO zou recht doen aan de huidige tijdsgeest (geautomatiseerde systemen, vertrouwen) en zal leiden tot een (financiële) lastenverlichting voor het bedrijfsleven. Inmiddels heeft de staatssecretaris van Financiën hierop positief gereageerd.

Horizontaal Toezicht Douane (HTD)

Een andere ontwikkeling is Horizontaal Toezicht Douane. Dit is een handhavingmethodiek gericht op een veilige en (fiscaal) integere buitengrensoverschrijdende goederenstroom door een systeem van toezicht dat maximaal gebruik maakt van en aansluit op de beheerssystematiek binnen een bedrijf, groep bedrijven of keten van bedrijven. Deze bedrijfseigen controlemechanismen treden in de plaats van overheidscontroles (door douane en andere overheden). Hoewel in het verlengde van AEO gaat HTD dus verder. HTD beoogt een compleet nieuwe wijze van toezicht voor bedrijven die hieraan meedoen. Naast vertrouwen zijn ook wederzijdse transparantie en begrip essentiële voorwaarden. De ontwikkeling wordt samen met het bedrijfsleven ingevuld. Zo is er een 'Samenwerkingsverband Douane Bedrijfsleven' opgezet waarin de douane, VNO-NCW, EVO en FENEX zitting hebben. Het afgelopen jaar zijn de eerste contouren zichtbaar geworden. De komende tijd staan we gezamenlijk voor de uitdaging hier nader vorm aan te geven.

Convenant Ladingregie Zeehavens

FENEX is groot voorstander van een nationale 'single window' waarbij de benodigde informatie voor alle overheidsdiensten in één keer wordt geleverd en de controles optimaal afgestemd worden. Dergelijke initiatieven worden onder meer besproken in de Nationale Havenraad.

Op 15 juli 2008 was FENEX aanwezig bij de ondertekening van het Convenant "Ladingregie Zeehavens". Dit convenant is opgesteld om in de logistieke keten geen onnodige vertraging en kosten te veroorzaken. Dit convenant is ondertekend door de deelnemende instanties te weten; de VROM-inspectie, Inspectie Verkeer en Waterstaat, Voedsel en Waren Autoriteit, Zeehavenpolitie, Plantenziektkundige Dienst en de Belastingdienst/Douane Rotterdam.

De kern van de samenwerking tussen de partijen ligt in de regie op de handhavingsactiviteiten van de deelnemende diensten bij binnenkomst, invoer, doorvoer, vervoer en uitvoer/uitgaan van goederen via de Nederlandse zeehavens. De diensten gaan gezamenlijk informatie verzamelen, bewerken, analyseren en uitwisselen voor de risicobevinding. Er zal geleidelijk één loket worden gerealiseerd wat bedrijven in staat stelt dezelfde gegevens slechts eenmaal te hoeven verstrekken. Controles worden zoveel mogelijk op één tijdstip en op één plaats uitgevoerd.

e-Customs

Om de Europese Unie concurrerend te houden heeft de Europese Commissie het project e-Customs opgestart. Hoewel verschillende lidstaten al beschikken over geautomatiseerde douanesystemen is het gebrek aan koppelingen tussen deze systemen een barrière voor een papierloos douaneproces. Doel van de Commissie is dat dienstverleners en overheden worden aangemoedigd om vaste toegangspunten te creëren waarbij bedrijven via hun bestaande interface aangiften kunnen indienen bij de bevoegde douanediensdiensten.

Hiertoe zullen de lidstaten koppelingen moeten aanbrengen tussen de verschillende douanesystemen en 'éénloketsystemen' en 'one-stop-shops' opzetten. Bedrijven zullen profiteren van lagere transactiekosten, een grotere rol in het internationale handelsverkeer en een sterker concurrentievermogen. De douane en andere overheidsdiensten zullen onder meer baat hebben bij efficiëntere controles. Om dit doel te bereiken is een totale herziening van de douanewetgeving en douaneprocedures noodzakelijk. Dit zal niet in één keer, maar gefaseerd plaatsvinden. Dit verslagjaar heeft FENEX (zowel nationaal als in CLECAT verband) bijzonder veel aandacht besteed aan de inwerkingtreding, de implementatie en de gevolgen van de Veiligheidswijzigingen.

Voorlichtingsbijeenkomsten

In samenwerking met de douane heeft FENEX een drietal voorlichtingsbijeenkomsten georganiseerd met betrekking tot e-Customs en met name gericht op de ontwikkelingen voor 2009, te weten ECS, ICS, veranderingen vervoer en EORI. Deze bijeenkomsten

werden in totaal door 400 personen bezocht. Aan het bijwonen van voornoemde bijeenkomsten waren voor de leden van FENEX geen kosten verbonden.

Gefaseerde invoering

Het afgelopen jaar is er zowel Europees als nationaal veel te doen geweest over de invoering van het Export Control System (fase 1 en 2) en het Import Control System (fase 1). Met name het op tijd gereed zijn van de IT vormt vaak het knelpunt. Zo is ECS fase 1 na koppelingsproblemen begin dit jaar pas echt ingevoerd. Voor wat betreft de vervolgfase heeft de Europese Commissie begin 2009 een transitieverordening aangenomen. Hierdoor zal een gedeelte op 1 juli 2009 ingevoerd moeten worden en een ander deel op 31 december 2010. Een andere ontwikkeling op 1 juli 2009 die nauw samenhangt met de Veiligheidswijzigingen betreft de invoering van EORI. Omdat de invoering van EORI een enorme impact heeft op de processen en systemen van zowel de douane als het bedrijfsleven, is de invoering van EORI in Nederland en daarmee ook de veiligheidsmaatregelen op 1 juli 2009 niet te realiseren. De nieuwe invoeringstrategie zal plaatsvinden in overleg met het bedrijfsleven. FENEX zal hierbij het belang van de expeditie sector naar voren blijven brengen.

Import Control System (ICS)

Met de “kleine” wijzigingen van het CDW (Veiligheidswijzigingen) 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 (alle goederen ongeacht bestemming) en een summier aangifte voor tijdelijke opslag (te lossen goederen). Hoewel de wetgeving in 2005 en 2006 is vastgesteld, is er dit jaar in Brussel uitvoerig gediscussieerd over de praktische uitvoerbaarheid van sommige onderdelen. FENEX heeft hierbij een actieve rol gespeeld (zie CLECAT).

Noot: Bovengenoemde maatregelen zouden op 1 juli 2009 in werking treden. Zoals vermeld onder ‘e-Customs’ is begin 2009 echter duidelijk geworden dat de invoering gefaseerd zal plaatsvinden.

Nationale voorbereiding

Teneinde tot een goede nationale implementatie te komen, is dit verslagjaar regelmatig overleg gevoerd tussen douane en bedrijfsleven. Deze bijeenkomsten zijn ook van belang voor het standpunt dat Nederland inneemt in Brussel. Een groot aantal onduidelijkheden is door deze overleggen opgelost. Naast de reguliere informatieverstrekking heeft FENEX samen met de douane op verschillende momenten de leden voorgelicht over de veranderingen en de gevolgen.

Export Control System (ECS)

Met de Veiligheidswijzigingen zijn ook op exportgebied bepaalde maatregelen getroffen. Dit is grofweg onder te verdelen in een tweetal fases. De eerste fase heeft met name betrekking op het automatiseren van het exportproces middels ECS. Het vooraf elektronisch aanleveren van de veiligheidsgegevens (pre-departure) maakt deel uit van fase 2.

Noot: Laatstgenoemde zou op 1 juli 2009 in werking treden. Zoals vermeld onder ‘e-Customs’ is begin 2009 echter duidelijk geworden dat de invoering gefaseerd zal plaatsvinden.

Nationale voorbereiding

FENEX is ook dit jaar actief betrokken geweest bij de verdere implementatie van het ECS. 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, de barcodeproblematiek, het niet ontvangen van de bevestiging van uitgaan en de procedure bij fictief uitgaan. Dit heeft ertoe geleid

dat een en ander is verduidelijkt en de douane in het beleid en de uitvoering rekening heeft gehouden met de problemen van het bedrijfsleven. Voor de overige knelpunten/wensen zal FENEX pro-actief blijven meewerken en -denken.

Niet scanbare barcodes op exportdocumenten

Na de inwerkingtreding van de indirecte uitvoer ontstonden er problemen met aangeboden Export Accompanying Documents (EAD) 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 versoepeld. Daarnaast zijn de problemen gezamenlijk geïnventariseerd en gecommuniceerd. Ook heeft de douane bedrijven achteraf actief benaderd teneinde de problemen met de barcodes op te lossen.

Niet terugontvangen bevestiging van uitgaan

Voor exporteurs is het douanebewijs dat de goederen de EU hebben verlaten van groot belang. In tegenstelling tot Nederlandse exporteurs, waar de correcte toepassing van het BTW nultarief en/of het terugvragen van de BTW kan worden aangetoond middels boeken en bescheiden, is het ontvangen van dit douanebewijs voor exporteurs uit sommige andere lidstaten essentieel. Met het Export Control Systeem wordt, indien de procedure bij uitgaan met goed gevolg wordt afgerond, voornoemd bewijs (zogenaamd 'confirmation of exit') elektronisch ontvangen door de indiener van de aangifte (veelal een douane-expediteur).

Het proces Uitgaan is echter een kwetsbaar proces gebleken. Door diverse oorzaken wordt de bevestiging van uitgaan massaal niet ontvangen. Oorzaken zijn onder andere; betrokkenheid van meerdere schakels, het niet of onjuist toepassen van procedures en/of handelingen (door douane en door bedrijfsleven) en problemen met de douanesystemen. In tegenstelling tot het proces Uitvoer, is de invloed van exporteurs/expediteurs bij het proces Uitgaan bijzonder klein.

In de loop van 2008 was er (procentueel) een behoorlijke verbetering waar te nemen. Belangrijke knelpunten zijn geïdentificeerd en worden, waar nodig samen met het bedrijfsleven, opgelost. Gezien de mainport functie van Nederland gaat het ondanks de genoemde verbetering in absolute aantallen nog vaak mis. Dit probleem speelt zich overigens niet alleen af in Nederland, maar in meerdere lidstaten. FENEX heeft de douane in het verleden al gewaarschuwd dat dit in de praktijk wel eens zou kunnen leiden tot een soort 'zuiveringsprocedure'. Gezien de grote aantallen openstaande zendingen zou dit een enorme administratieve last opleveren voor zowel het bedrijfsleven als de douane. Een optimale werking van de procedures bij uitgaan is van essentieel belang.

Havenbrede oplossing voor ECS

Zoals aangegeven onder 'niet terugontvangen bevestiging van uitgaan' is het proces uitgaan behoorlijk ingewikkeld. Daarnaast zullen partijen die betrokken zijn bij het proces uitgaan in 2009 wettelijk worden verplicht elektronisch met de douane te communiceren. Teneinde het bedrijfsleven te faciliteren heeft Portbase samen met het havenbedrijfsleven een havenbrede oplossing voor ECS ontwikkeld. FENEX heeft hieraan een bijzonder actieve bijdrage geleverd. Door goede informatie-uitwisseling kan Rotterdam zich ook op exportgebied onderscheiden van de concurrentie.

Uitgangspunten daarbij zijn:

- één uniforme werkwijze;
- elektronisch aanleveren van gegevens;
- hergebruik van gegevens;
- delen van informatie.

Van douane-expediteurs en/of logistiek dienstverleners (degene die bij de rederij boekt) wordt verwacht dat zij bepaalde gegevens aan Portbase leveren. In ruil daarvoor ontvangen expediteurs bepaalde statusberichten (track&trace), waardoor het proces uitgaan beter kan worden geborgd. Expediteurs zullen daarbij niet worden belast voor het gebruik van deze module.

Douanevervoer / New Computerized Transit System (NCTS)

Het brengen van goederen onder de regeling douanevervoer zonder het NCTS is niet meer denkbaar. Toch is nog een aantal zaken voor verbetering vatbaar. Een ander onderwerp dat dit jaar (wederom) actueel is geworden, is het eventueel afschaffen van het fictieve referentiebedrag.

Inventarisatie NCTS inzake referentiebedrag en zekerheid

Teneinde de gesprekken met het ministerie van Financiën en de douane te kunnen voeren en de prioriteiten van FENEX te kunnen bepalen, heeft FENEX dit verslagjaar een inventarisatie gehouden onder de leden. Op deze inventarisatie is goed gereageerd. Hieruit is een aantal acties en aandachtspunten voortgekomen, zoals een verdere matiging van de zekerheid voor bedrijven met de status AEO, de wijze waarop het referentiebedrag wordt berekend en het gebruik van de forfaitaire bedragen. Ook is een aantal knelpunten benoemd waarmee rekening dient te worden gehouden bij het eventueel afschaffen van de fictieve verhoging van het referentiebedrag.

Tijdelijke ophoging referentiebedrag

Na de invoering van de zekerheidsmodule NCTS in oktober 2005 hebben zich echter allerlei problemen voorgedaan. In samenspraak met het bedrijfsleven heeft het ministerie van Financiën diverse maatregelen genomen en afspraken gemaakt om de problemen te ondervangen. Eén van deze maatregelen is het (tijdelijk) ophogen van het referentiebedrag van aangevers met een fictief bedrag. Dit voorkomt dat bij het overschrijden van het referentiebedrag in het systeem de zending niet wordt vrijgegeven. Los van dit fictieve bedrag heeft de douane de afgelopen jaren wel gecontroleerd of aangevers een juist referentiebedrag en dus voldoende zekerheid hebben gesteld. Dit jaar heeft het ministerie van Financiën aangegeven dat het voornemen bestaat deze ophoging op termijn af te schaffen. Met zowel het ministerie als de douane is en wordt nog overlegd teneinde een werkbare situatie te creëren. De uitkomsten van voornoemde inventarisatie zijn en worden in deze gesprekken meegenomen.

Verplichting bij carnet TIR gebruik te maken van NCTS

Met ingang van 1 januari 2009 moeten houders van een carnet TIR naast het (laten) invullen van de gegevens op de bladen van het carnet TIR er ook voor zorgen dat de gegevens worden ingevoerd in NCTS. Met name de invulling van het vak 'goederenomschrijving' indien er meerdere HS/GN codes worden vermeld in het carnet TIR, heeft geleid tot opmerkingen vanuit de ledenkring. FENEX heeft dit vervolgens opgenomen met de douane. Dit heeft ertoe geleid dat er een werkbare oplossing is gekomen.

Vertegenwoordiging bij uitvoer

Met ingang van 6 april 2008 is de vertegenwoordiging bij uitvoer in het Sagitta Uitvoersysteem geïmplementeerd. Dit heeft gevolgen gehad 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.

Directe vertegenwoordiging

Ten tijde van de implementatie van de directe vertegenwoordiging bij invoer hebben FENEX en EVO gezamenlijk en in overleg met de douane, 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, de Stuurgroep Douane en gezien de reacties tijdens de diverse voorlichtingsbijeenkomsten, 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. Het huidige model is immers bekend, goed werkbaar en redelijk geaccepteerd.

FENEX heeft ten behoeve van de leden in vier talen 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.

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 besloten naast de directe vertegenwoordiging ook de indirecte vertegenwoordiging in te bouwen in het Sagitta Uitvoersysteem.

Informatieverstrekking vertegenwoordiging bij uitvoer

Het afgelopen jaar heeft FENEX de leden via 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 de FENEX toegelaten. Aan het bijwonen van voornoemde bijeenkomsten waren voor de leden van FENEX geen kosten verbonden.

Juist in te vullen aangifte ten uitvoer / opheffing oranje profiel Sagitta Uitvoer

Na de implementatie controleerde het Douanesysteem Sagitta Uitvoer of de aangifte juist en volledig werd ingevuld met betrekking tot de vertegenwoordiging. Dit betekent dat het systeem naging of de juiste codes werden gehanteerd, de verwijzing naar de vertegenwoordigde/exporteur juist was en of er een douanenummer/fiscaalnummer (bijvoorbeeld BTW-nummer) van de exporteur in de aangifte werd vermeld. Indien dit niet het geval was, werd de aangifte door de douane "oranje" geselecteerd. In een aantal situaties is het opnemen van een douanenummer/fiscaalnummer echter niet mogelijk, bijvoorbeeld voor buitenlandse exporteurs of particulieren. Dit had tot gevolg dat de douane per geval de aangifte diende na te kijken en vervolgens handmatig moest vrijgeven. Een en ander heeft echter geleid tot een enorm aantal oranje aangiften. Op verzoek van FENEX heeft de douane besloten het beleid aan te passen en het profiel (tijdelijk) te verwijderen. Tijdens de bijeenkomst van de Raad voor Douanelogistiek op 9 april 2008 heeft FENEX de douane in de gelegenheid gesteld een voorlichting te verzorgen over het juist invullen van bepaalde vakken.

Wet OM-afdoening

Vanwege capaciteitsproblemen in de rechtspraak heeft het kabinet gezocht naar mogelijkheden de overbezette strafrechters te ontlasten. Eén van die mogelijkheden is de Wet OM-afdoening. Met het invoeren van deze wet komt een deel van de zaken die eerst door de rechter werden gedaan nu bij het OM te liggen. Deze wet wordt gefaseerd ingevoerd. Ook voor strafzaken op douanegebied zal de Wet OM-afdoening ingevoerd worden. Het is echter nog niet duidelijk op welk moment dit zal gebeuren.

Voor strafrechtelijke handelingen op douanegebied (bijvoorbeeld een onjuiste aangifte) zullen de gevolgen van deze wet aanzienlijk zijn. Zo heeft de douane op dit moment de bevoegdheid om strafrechtelijke handelingen middels een 'transactie ter voorkoming van strafvervolgung' af te doen. Aan deze systematiek komt met de inwerkingtreding van de Wet OM-afdoening een einde. Zodra deze wet in werking treedt, zal de douane een strafbeschikking opleggen. Als iemand het niet eens is met zijn strafbeschikking, kan hij bezwaar maken door verzet in te stellen bij het OM (binnen 14 dagen na de strafbeschikking). Daarnaast zal zodra een strafbeschikking definitief is, een aantekening worden gemaakt op het strafblad.

FENEX is van mening dat de doelstelling van de Wet OM-afdoening (verlichting rechterlijke macht) voor douanezaken absoluut niet gehaald zal worden. Naar verwachting zullen met name douane-expediteurs vaker aangeven het niet eens te zijn met de opgelegde boete. Daarnaast rijst de vraag wat de gevolgen zijn van het hebben van een strafblad in het kader van de ontwikkelingen van de AEO en HTD. De douane heeft overigens soortgelijke bezwaren. Het ministerie van Financiën en de douane zijn hierover nog in gesprek met het ministerie van Justitie.

Versoepeling regeling maankrediet

Het ophogen van de regeling maankrediet leidt regelmatig tot discussies tussen douane en bedrijven. In dit kader heeft FENEX in november 2008 het ministerie van Financiën en de douane gevraagd enerzijds een versoepeling van het huidige beleid en anderzijds een onderzoek te starten naar de overige betalingsfaciliteiten (voor de toekomst). Voor een bedrijf is het niet altijd eenvoudig de zekerheid (op korte termijn) op te hogen. Zo zijn banken en/of borgmaatschappijen niet altijd bekend met de daadwerkelijke risico's en vragen daarom uitgebreide contragarantie. Daarnaast zijn banken mede door de huidige ontwikkelingen op de financiële markten voorzichtiger geworden bij het verstrekken van dergelijke zekerheden.

Noot: In maart 2009 heeft de douane aangegeven het beleid omtrent de tussentijdse (spoed)betalingen te versoepelen.

Sluiting en beperking openingstijden douanekantoren in het binnenland

In algemene zin is FENEX van mening dat het bedrijfsleven alle mogelijkheden die bestaan op het gebied van vergunningverlening en elektronisch aangeven, moet benutten. Daarbij wordt 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.

Eind mei deelde Douane Noord mede dat met ingang van 1 juli voor een aantal douanekantoren de openingstijden worden beperkt. Op verzoek van FENEX heeft er op 5 juni van het verslagjaar een (spoed) overleg plaatsgevonden. Tijdens dit overleg heeft de douane aangegeven dat het werkaanbod dermate laag is en/of andere mogelijkheden voorhanden zijn dat sluiting/beperking gerechtvaardigd is. Voorts heeft de douane aangegeven dat het serviceniveau en de dienstverlening zal worden gewaarborgd. Werkzaamheden in het kader van de aangiftebehandeling die niet vereenvoudigd kunnen worden (bijvoorbeeld carnet TIR) zullen door Fysieke Teams (FT) worden overgenomen. Andere knelpunten zoals, overige handelingen die niet te vereenvoudigen zijn, reactietijden, kwaliteit en bevoegdheden van FT en het overnemen van werkzaamheden buiten openingstijden door een vervangend kantoor zijn aan de orde gesteld. De douane heeft de gesignaleerde knelpunten intern meegenomen. Voorts is afgesproken dat bedrijven die naar aanleiding van sluiting/beperking knelpunten ervaren, deze kenbaar kunnen maken bij de (lokale) douane. Douane Noord zal zo veel als mogelijk naar een passende oplossing zoeken.

Centralisatie aangiftebehandeling

In 2008 werd tijdens het Overleg Douane Bedrijfsleven en het Overleg met Douane Zuid door de douane medegedeeld dat de Aangiftebehandeling (elektronisch aangiftepunt, inclusief behandeling) in de regio's Noord en Zuid geleidelijk zal verdwijnen. In de toekomst zal voor Zuid gebruik worden gemaakt van aangiftepunt Rotterdam (Reeweg) en voor Noord van aangiftepunt Schiphol.

Bij de invulling van dit beleid heeft de douane FENEX actief betrokken. De door FENEX opgestelde discussienotitie (actiepuntenlijst c.q. knelpuntenlijst) vormde de basis voor de gesprekken. Door deze goede samenwerking heeft de douane maatregelen getroffen waardoor het bedrijfsleven weinig tot geen last heeft gehad van deze centralisatie. Op sommige punten is de dienstverlening zelfs verbeterd. Via een uitgebreide circulaire heeft FENEX de leden geïnformeerd over het nieuwe beleid en de genomen maatregelen. Inmiddels is een aantal binnenlandse kantoren gecentraliseerd.

Gebruikstarief en Toelichting (voorheen HBI II & III)

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 medio vorig 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. Een eerste demoversie is op 5 april 2008 opgenomen op de website van de douane. De definitieve versie is medio juli gepubliceerd. Kort voor de definitieve publicatie ontstond een discussie over de precieze inhoud. Het ministerie van Financiën was namelijk van mening dat de Toelichting op het Gebruikstarief niet tot de publicatieplicht van de overheid zou behoren. FENEX was het hier niet mee eens en heeft dit gemotiveerd kenbaar gemaakt. Uiteindelijk heeft het ministerie het 'groene' licht gegeven om ook de Toelichting te publiceren. De reacties van de leden zijn bijzonder positief. Hier en daar zit nog wel een 'bug', maar die worden in de evaluatie meegenomen.

Voorlichtingsbijeenkomsten

Met de keuze voor een geheel nieuwe opzet zal het gebruik aanzienlijk wijzigen. In dit kader heeft FENEX, in samenwerking met de douane, een viertal voorlichtingsbijeenkomsten georganiseerd. Deze bijeenkomsten werden in totaal door meer dan 250 personen bezocht en werden als zeer nuttig beschouwd. Aan het bijwonen van deze bijeenkomsten waren voor de leden van FENEX geen kosten verbonden.

Uitval en storing van douanesystemen

Dit jaar waren er relatief veel problemen met de douanesystemen waardoor er storing of zelfs uitval optrad. Dit had verschillende oorzaken, onder meer volume groei, toename van het aantal berichten en de complexiteit van geautomatiseerde processen en (nationale en internationale) systemen. In het Overleg Douane Bedrijfsleven (ODB) heeft het bedrijfsleven aangegeven dat de impact van onstabiele systemen enorm is. Dit leidt immers tot extra kosten en werkzaamheden, vertraging in de logistiek en problemen achteraf met de douane en klanten. Verder heeft het bedrijfsleven opgemerkt dat de communicatie over nieuwe releases en storingen/uitval niet goed verloopt. Het ministerie van Financiën deelt deze zorg. Voorts hecht het ministerie er belang aan om gezamenlijk te zoeken naar oplossingen. Hierop is afgesproken dat een delegatie bestaande uit vertegenwoordigers van het bedrijfsleven en de douane een technische analyse maken van de problemen. Daarnaast is een aparte Werkgroep Noodprocedures (korte termijn) ingesteld teneinde de communicatie bij uitval/storing en de noodprocedures te verbeteren. Medio 2008 is de opdracht van deze Werkgroep afgerond. Er is een eindrapport (met 'quick wins', conclusies en aanbevelingen) opgesteld die in het ODB en Automatiseringsoverleg ODB is besproken. Een aantal aanbevelingen is dit verslagjaar ook ingevoerd. Zo wordt er sneller en beter gecommuniceerd via de RSS-feed van de

douane over storingen, de achtergrond en de verwachte duur. Hierdoor kan het bedrijfsleven beter bepalen of zij de noodprocedure willen starten of willen wachten tot de storing is opgelost. In het Overleg Douane Bedrijfsleven is afgesproken bovenstaande met enige regelmaat te evalueren.

Toename controles bij uitgaan van restitutiegoederen / verzoek automatiseren T5

Met ingang van 1 april 2008 is er een aantal belangrijke wijzigingen in werking getreden met betrekking tot de controle bij uitvoer van landbouwproducten die in aanmerking komen voor restituties. Zo is de invulling van de aangifte ten uitvoer en het T5-document veranderd en zijn er aanvullende controles bij het kantoor van uitgaan (in plaats van één per dag per kantoor van uitgaan, nu 18% van het totaal). Deze wijzigingen kunnen een grote impact hebben op de logistieke afhandeling in de havens en het ontvangen van de restitutie door exporteurs.

Samen met de Nederlandse douane en andere brancheorganisaties (EVO en Deltalinqs) is nagegaan hoe logistiek oponthoud voorkomen kan worden en het proces kan worden gestroomlijnd. Zo is nagegaan of het ECS-systeem ingezet kan worden om de selecties vooraf te kunnen verrichten en deze zo snel mogelijk te communiceren. Daarnaast is op verzoek van FENEX onderzocht of nationale T5-documenten kunnen worden geautomatiseerd. Met betrekking tot laatstgenoemd onderwerp hebben gesprekken plaatsgevonden tussen het ministerie van Landbouw, de douane, Productschappen en het bedrijfsleven. Met name het ministerie van Landbouw heeft kritische kanttekeningen geplaatst bij deze oplossing, omdat de Europese wetgeving slechts beperkte ruimte biedt. Daarnaast zal dit betekenen dat er verschillende procedures zullen ontstaan voor goederen die via Nederland uitgaan en via andere lidstaten. FENEX is en blijft van mening dat gezien de huidige werkwijze op de uitgaande terminals (geslept met T5 documenten over meerdere schakels) en het financiële belang van het T5 een structurele oplossing gevonden moet worden.

Loodscodelijst 2008

In het verleden werd een codelijst uitgegeven van opslaglocaties die zich bevonden in de regio Rotterdam, de zogenaamde loodscodelijst. In 2005 hebben FENEX en de Belastingdienst/Douane Rotterdam besloten de loodscodelijst te 'herintroduceren'. Deze lijst voorziet in de opslaglocaties binnen de douaneregio van Rotterdam. In november van het verslagjaar heeft FENEX de herziene versie 2008 aan de leden toegestuurd.

Nieuw scanprotocol Douane Rotterdam

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 van mening dat het scanprotocol herzien dient te worden. Dit verslagjaar zijn hierover diverse gesprekken gevoerd met de douane en met de VRC en VRTO (Vereniging van Rotterdamse Terminals Operators).

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 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. Hiertoe worden nog gesprekken gevoerd met enerzijds de douane en anderzijds de VRTO.

Ontwikkelen code of conduct Rotterdam

Door diverse douaneontwikkelingen zoals e-Customs, Horizontaal Toezicht Douane en de Transitie Douane staat de havenlogistiek aan de vooravond van een groot aantal veranderingen. Eén van de gevolgen is dat het bedrijfsleven steeds afhankelijker wordt van elkaar, maar door de diverse belangen soms tegenover elkaar komt te staan.

Voorbeelden hiervan zijn de formaliteiten in het kader van het Export Control System, de scan- en controlelogistiek (externe baan) en de uitwerking van het UNAMAR-arrest (aansprakelijkheden terminals).

Teneinde de (douane)logistiek zo efficiënt en effectief mogelijk te laten verlopen, is het van belang dat het bedrijfsleven optimaal samenwerkt, met inachtneming van elkaars positie en verantwoordelijkheden. In dit kader hebben de diverse partijen besloten een code of conduct te ontwikkelen. Bedoeling is dat een algemene gedragscode wordt opgesteld die als kapstok dient met als doel specifieke onderwerpen en problemen brancheoverstijgend te bespreken en (waar mogelijk) op te lossen.

Werkgroep BTW

Gezien de ontwikkelingen op korte en middenlange termijn is dit verslagjaar besloten de werkgroep BTW weer nieuw leven in te geblazen. Onderwerpen die onder meer aan de orde gesteld zullen worden zijn; eventueel ontwikkelen van een handleiding BTW bij logistieke dienstverlening, herziening en/of opstellen diverse overeenkomsten Fiscale Vertegenwoordiging en de wijzigingen van de BTW wetgeving per 1 januari 2010.

SECURITY & CRIMINALITEITSPREVENTIE

Werkgroep AEO

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.

Medio 2007 heeft het ministerie van Financiën bepaald hoe in Nederland de aanvraag- en het afgifteproces voor de AEO eruit zou komen te zien. Uitgangspunt is dat bij de toekenning er geen uitgebreide initiële onderzoeken door de douane zullen plaatsvinden bij de bedrijven die de douane al kent. Bedrijven moeten aan self-assesment gaan doen. Dit houdt in dat bedrijven zelfstandig moeten nagaan of zij kwalificeren voor de AEO-status. Voorafgaand aan de inwerkingtreding verwachtte FENEX een groot aantal vragen en problemen met de open normatiek van de guidelines. Eén van de voornemens van FENEX was het maken van brancheafspraken. Dergelijke afspraken zouden meer duidelijkheid kunnen verschaffen in deze open normatiek. Hiertoe is de binnen FENEX ingestelde werkgroep AEO tweemaal bijeen geweest. Uiteindelijk bleek echter dat zich geen grote problemen voordeden. Het afgelopen jaar heeft FENEX hierover bijzonder weinig vragen ontvangen. De enkele vragen die binnen zijn gekomen, hadden met name betrekking op de specifieke bedrijfsvoering. Ook uit de gehouden inventarisatie medio november, blijkt dat bij de aanvraagprocedure weinig problemen worden ondervonden.

Hoewel de wettelijke faciliteiten van de AEO voor Nederlandse bedrijven beperkt zijn, heeft FENEX richting de douane aangegeven dat de uitwerking van de wettelijke faciliteiten niet duidelijk is en onvoldoende tot uiting wordt gebracht. In dit kader heeft FENEX tijdens het Overleg Douane Bedrijfsleven de douane dringend verzocht hier haast mee te maken en het bedrijfsleven actief te betrekken. Dit is inmiddels door de douane toegezegd. FENEX zal onder meer duidelijkheid willen verkrijgen in hoeverre een expediteur zijn AEO-status kan gebruiken ten behoeve van handel en industrie. Mocht dit (deels) niet mogelijk zijn binnen de kaders van AEO, dan zal dit worden ondergebracht in de ontwikkeling van HTD. Zodra de uitwerking van de AEO en de ontwikkeling van HTD meer concreet worden, zal de Werkgroep hierover worden geïnformeerd.

ZEEHAVENLOGISTIEK

2008 is een bewogen jaar geweest voor wat betreft de afhandeling van containers. De afhandeling van containers in de Rotterdamse haven ging dit verslagjaar wederom gepaard met vertragingen. Ook de Euromax-terminal heeft vanaf de opening nog steeds met problemen te kampen.

FENEX heeft over deze problemen met verschillende partijen op verschillende niveaus overleg gevoerd. In het overleg met ECT en de VRC wordt op operationeel niveau steeds opnieuw naar oplossingen gezocht (zie ook kopje: overleg FENEX-VRC-ECT).

In Deltalinqs-verband is gestart met de opzet van een pilot 24-uurslogistiek. FENEX is samen met het Havenbedrijf Rotterdam en het ministerie van Verkeer en Waterstaat bij de pilot betrokken. Ook is FENEX actief in de Commissie Bereikbaarheid van Deltalinqs.

In het verslagjaar is de Raad voor Zeehavenlogistiek eenmaal bijeen geweest. De bijeenkomst stond voor een groot deel in het teken van bovengenoemd onderwerp en de daarmee samenhangende problematiek van demurrage en detention en de facturatieproblemen met de cargadoors.

In de bijeenkomst is ook de Carrier Quality Survey aan de orde geweest. Hiermee kan de dienstverlening van individuele rederijen worden geëvalueerd. Het model dat toen is gepresenteerd, zal worden aangepast aan de maatstaven van de CLECAT-KPI. Het is de bedoeling dat éénmaal per jaar de survey door de FENEX-leden wordt ingevuld. Het blijft hierbij van belang dat, om een zo representatief mogelijke uitkomst te krijgen, deze survey door een zo groot mogelijk aantal leden wordt ingevuld.

In de Stuurgroep Zeehavenlogistiek die dit verslagjaar regelmatig bijeenkwam werd, naast bovengenoemde onderwerpen, onder meer de YOC toeslag aan de orde gesteld. FENEX heeft hierover een brief naar de VRC verstuurd. De VRC heeft laten weten dat zij ook bezwaar heeft aangetekend tegen de YOC omdat hierover geen tijdige communicatie heeft plaatsgevonden. Daarnaast zijn cargadoors terughoudend om een homogene toeslag te accepteren. VRC is ten slotte van mening dat zij hun leden niet mogen adviseren over tarievenkwesties.

Overleg FENEX-VRC

Dit jaar heeft het jaarlijkse bestuursoverleg met de Vereniging van Rotterdamse Cargadoors (VRC) plaatsgevonden in het najaar 2008. Daarbij is onder meer gesproken over de facturatieproblematiek. FENEX heeft zich in dit kader beroepen op art 35 van de Wet Omzetbelasting. Hierin wordt bepaald dat een factuur aan de debiteur dient te zijn uitgereikt alvorens de dienst waarop deze betrekking heeft door de wederpartij geleverd wordt. De VRC heeft hierop gereageerd en aangegeven dat vooruitbetalingen als een borgstelling moeten worden gezien, die een voorfacturatie in de weg staan. FENEX beraadt zich nog op deze zienswijze van de VRC, en de Stuurgroep voor Zeehavenlogistiek zal hierop reageren.

Voorts werd in het overleg stilgestaan bij de situatie op de arbeidsmarkt, opleidingen, douanegerelateerde ontwikkelingen zoals ECS, AEO en AIS. FENEX en alle andere betrokken partijen hebben zich uitgelaten over hoe het toekomstige controlebeleid eruit zou moeten gaan zien. FENEX is van mening dat Nederlandse havens moeten waarborgen dat de buitengrens veilig is, dus dat er geen bommen, granaten en andere ongewenste goederen via Nederland binnen komen. Dit is een verantwoordelijkheid voor zowel de overheid als het bedrijfsleven. Het andere uitgangspunt moet zijn dat goederen, zonder onnodige belemmeringen de buitengrens kunnen passeren. De inbreuk op het logistieke proces moet zo gering mogelijk zijn. Dit is vooral een taak die de overheid zich moet aantrekken. Het bonafide bedrijfsleven moet daarnaast maximaal worden gefaciliteerd. Dit vraagt om gezamenlijke inspanning.

Overleg FENEX-VRC-ECT

In het voor- en najaar van dit verslagjaar vonden twee tripartiete overleggen FENEX-VRC-ECT plaats. In deze overleggen zijn vooral operationele knelpunten besproken. Een belangrijk onderwerp dat aan de orde geweest is, is de stand van zaken met betrekking tot het terugdringen van de dwell time. De doelstelling om deze terug te brengen naar 4,5 dagen is nog niet behaald. ECT heeft hierbij aangegeven dat het terugdringen van dwell time bovenaan op hun prioriteitenlijst staat. Voorts is gesproken over de ervaringen naar aanleiding van de invoering van “no match/no acces” per 1 juni 2008. Vooralsnog zijn de ervaringen met verplichte matching van gegevens van de operator met de gegevens van de rederij positief. Andere onderwerpen die aan de orde zijn geweest, waren de communicatie van ECT richting klanten en de mogelijkheden om de afhandeling van containers sneller te laten verlopen.

OPSLAG EN DISTRIBUTIELOGISTIEK

Raad voor Opslag en Distributielogistiek

In 2008 is de Raad voor Opslag en Distributielogistiek eenmaal bijeen geweest. Deze Raadsvergadering vond plaats na afloop van de Gezamenlijke Raadsbijeenkomst op 9 april in De Meern. Deze vergadering stond in het teken van het waarschuwingsregister, de verpakkingenbelasting, de nieuwe Wet Wegvervoer Goederen en palletruil. Tijdens deze bijeenkomst sprak mr. Evert Wijdeveld (beleidsmedewerker bij Deltalinqs) over de problematiek van gas in containers.

Waarschuwingsregister

Enige jaren zijn TLN, KNV, ACN, EVO en FENEX reeds bezig met het oprichten van een waarschuwingsregister voor de logistieke sector met betrekking tot ex-personeel dat betrokken is geweest bij criminele activiteiten. Dit plan is door de organisaties nader uitgewerkt en voorgelegd aan het College Bescherming Persoonsgegevens. Op 25 februari van het verslagjaar heeft het College Bescherming Persoonsgegevens het plan voor het waarschuwingsregister goedgekeurd. Hierna is het plan gepubliceerd in de Staatscourant. Verder zijn er in het verslagjaar voorbereidingen getroffen zodat in 2009 daadwerkelijk met het waarschuwingsregister kan worden gestart.

Verpakkingenbelasting

Per 1 januari 2008 is de verpakkingenbelasting ingevoerd. Een onderneming is belastingplichtig voor de verpakkingenbelasting indien deze aan één van de volgende voorwaarden voldoet. Hij is een ondernemer (producent of importeur) die verpakte producten voor de eerste keer in Nederland op de markt brengt of hij brengt (lege) verkooppuntverpakkingen voor de eerste keer in Nederland op de markt of hij is importeur die de verpakkingen direct na binnenkomst in Nederland van de producten verwijdert. Aangezien er veel onduidelijkheden waren voor de logistieke sector heeft FENEX aan het ministerie van Financiën en de Belastingdienst vragen gesteld. Het bleek lastig te zijn concrete antwoorden te krijgen. In het verslagjaar heeft het ministerie van Financiën een verduidelijking aangebracht in de definitie van importeur. Importeur is degene voor wie de goederen bedoeld zijn en niet degene die de goederen de grens over brengt. Verder heeft het ministerie van Financiën bericht dat de verpakkingenbelasting wordt vereenvoudigd. Het verschil tussen primaire en secundaire/tertiaire verpakkingen komt te vervallen. Er komt een andere definitie voor verpakkingen, zodat logistieke hulpmiddelen als pallets, trolleys of grote kratten niet meer worden gezien als verpakking. Daarnaast wordt het mogelijk de componenten van een verpakking onder de hoofdverpakkingen te laten vallen. De loonverpakker zal eveneens niet meer belastingplichtig voor de verpakkingenbelasting zijn. De wijzigingen zijn per 1 januari 2009 ingegaan.

Palletruil

Naar aanleiding van vragen van leden is het probleem van palletruil opgepakt. Tijdens het reguliere overleg met de PD Group van TLN bleek dat beide organisatie met dit probleem bezig waren. Besloten is het probleem gezamenlijk op te pakken. TLN had Cap Gemini reeds opdracht gegeven een rapport op te stellen over palletruil. FENEX heeft meegewerkt aan het onderzoek van Cap Gemini.

Een belangrijk deel van de palletstroom in Nederland maakt deel uit van het zogenaamde palletruilsysteem. Dit houdt in dat voor goederen afgeleverd op pallet, eenzelfde aantal vergelijkbare lege pallets retour wordt meegegeven. Dit systeem wordt voor een belangrijk deel mogelijk gemaakt door vervoerders die deze "vol voor leeg" service uitvoeren. Het onderzoek zag alleen op Euro-pallets en niet op bijvoorbeeld CHEP-pallets. Verder is alleen het vervoergedeelte bekeken.

In het onderzoek werd voorondersteld dat omwille van het aantrekken en het behoud van klanten veel transportbedrijven/logistiek dienstverleners in de loop der tijd ertoe zijn overgegaan een (groot) deel van de palletactiviteiten van opdrachtgevers naar zich toe te trekken. Verladers zijn deze service steeds meer als "inclusieve" dienst gaan beschouwen. De inspanningen op het gebied van palletruil blijven in de contractonderhandelingen vaak onbesproken of onvoldoende belicht. Onderzoeksdoelen waren het zichtbaar maken van de palletactiviteiten, het kweken van awareness bij opdrachtgevers en ontvangers en het zoeken naar andere oplossingen.

Een mogelijkheid kan zijn dat de palletruil wordt afgeschaft. De pallet wordt dan beschouwd als verpakking en de vervoerder zal niet meer actief medewerking verlenen aan het ruilen van pallets. Het apart berekenen van palletruil door de vervoerder is ook een mogelijkheid. Verder kan de positie van partijen, mede met het oog op de vervoersvoorwaarden AVC (en CMR) nader worden ingevuld.

Wet wegvervoer goederen

Op 12 februari van dit verslagjaar is de nieuwe Wet Wegvervoer Goederen door de Tweede Kamer aangenomen en vervolgens heeft de Eerste Kamer het voorstel op 28 oktober 2008 afgedaan als hamerstuk. De Wet Wegvervoer Goederen geeft onder andere regels voor toegang tot de markt van het binnenlands en het grensoverschrijdend beroepsvervoer en voor het eigen vervoer, en de eisen voor toegang tot het beroepsvervoer van in Nederland gevestigde vervoerders. Daarnaast brengt de wet tot uitdrukking dat anderen dan de vervoerder eveneens een verantwoordelijkheid dragen voor naleving van de beladingsvoorschriften (degene die doet verrichten van beroepsvervoer). Aangezien dit een expediteur kan zijn, is deze verandering in de wetgeving van belang voor de expeditie sector. De verwachte ingangsdatum was 1 januari 2009. Deze datum is echter niet gehaald. De nieuwe ingangsdatum is 1 mei 2009.

LUCHTVRACHTLOGISTIEK

Vrije Zone (type II) op Schiphol draait steeds beter

De ruim 55 bedrijven op Schiphol die deelnemen aan de 'virtuele' Vrije Zone hebben met succes gewerkt aan verbetering van het Documentloze Goederen Volg Systeem (DGVS). Het percentage 'mismatches' dat de douane maandelijks registreert, is in 2008 gedaald van 7,6 naar 3,5%, en in 2009 verder naar 2,6%. Dat resultaat is te danken aan de inzet van vele medewerkers binnen de deelnemende bedrijven (waaronder circa 50 expediteurs), en ook aan de inspanningen van de stuurgroep DGVS. In 2008 heeft Ernst & Young bovendien onderzoek gedaan naar de betrouwbaarheid en volledigheid van het DGVS ten opzichte van de administraties van de individuele deelnemers en daarbij geen fiscale problemen gevonden. Het rapport van E&Y bevat aanbevelingen voor verdere verbetering van de procedures en de systemen, die in 2009 geïmplementeerd zullen worden.

Wijziging RfC procedure en nieuwe ACN-bon

In overleg tussen alle sectoren in de luchtvracht zijn de voorwaarden voor correcte aanlevering van exportzendingen gewijzigd. De zogenaamde Ready for Carriage eisen/procedure omvatten nu ook het tijdig versturen van een juiste elektronische luchtvrachtbrief (FWB) en de correcte afhandeling van de douaneformaliteiten: afmelding ECS, correcte melding in DGVS en de verplichte pre-departure informatie op HAWB-niveau. Het maximumgewicht van 1.500 kg. per collo is gewijzigd in 2.500 kg. en de teksten zijn helderder geformuleerd. Op de nieuwe ACN-bon is de tekst in twee talen gesteld. De procedures en ACN-bon zijn aan de eisen van deze tijd aangepast na een afstudeeronderzoek door Ouke Koet, die vervolgens als projectmanager bij ACN de implementatie verzorgd heeft.

Informatiemakelaar en ECS

Op Schiphol hebben partijen afgesproken dat de expediteurs de ECS-melding "Aankomst kantoor van uitgaan" zullen doen via DGVS of separaat aan Cargonaut. Dit om bottlenecks bij de afhandelaren te voorkomen. Deze procedure komt, samen met de pre-departure informatie, in plaats van de huidige, zogenaamde Export-overeenstemmingscontrole. In de Sectorraad Expediteurs is medegedeeld dat de douane en ACN in het kader van horizontaal toezicht hebben afgesproken dat de douane de bij Cargonaut aanwezige informatie ook zal gebruiken voor risicoanalyses voor de scancontroles op de via Schiphol uitgaande goederen. Dit wordt uitgewerkt in de "Informatiemakelaar", een van de belangrijkste elementen in het vernieuwde convenant tussen ACN en de douane.

Air Cargo Settlement

Verladers en expediteurs die tussen 1 januari 2000 en 11 september 2006 luchtvrachtdiensten in, naar of vanuit de Verenigde Staten of Canada hebben gekocht, kunnen schade claimen in de Verenigde Staten en Canada. Het gaat hier om schikkingen die een gedeeltelijke afhandeling van gedingen in de Verenigde Staten en Canada betekenen. In de gedingen verklaren de eisers dat de Deutsche Lufthansa AG, Lufthansa Cargo AG en Swiss International Air Lines Ltd. ("Lufthansa") samen met talloze andere luchtvrachtmaatschappijen hebben samengespannen in prijsafspraken voor luchtvrachtdienstverlening. Dit is een overtreding van de Amerikaanse anti-trustwet en de Canadese wet op concurrentie. Als resultaat van dit vermeende gedrag, beweren eisers dat zij en andere leden van de groep meer hebben betaald voor luchtvrachtdienstverlening dan ze zouden hebben betaald in afwezigheid van dit vermeende gedrag. Voor het afhandelen van de claims voor luchtvracht binnen, naar of uit de VS, is Lufthansa akkoord gegaan met betaling van US\$ 85 miljoen. Voor Canada gaat het om US\$ 5,3 miljoen.

Tijdens de vergadering van de Sectorraad Expediteurs op 1 oktober 2008 waarschuwde luchtvaartjurist Frans Vreede de aanwezigen voor het laten verlopen van dit recht. Klanten zouden hun expediteur hierop achteraf kunnen aanspreken. Enkele aanwezige expediteurs vertelden dat zij hun klanten wijzen op de mogelijkheid om zelf een claim in te dienen; de expediteur kan alleen claimen bij een consolidatie.

In de VS en Canada zijn ook (andere) airlines veroordeeld en/of aangesproken, terwijl in diverse andere landen (waaronder de EU) eveneens procedures aangespannen zijn.

OPLEIDINGEN

De vraag naar FENEX-cursussen heeft zich ten opzichte van 2007 in 2008 voortgezet. Dit ondanks dat de kredietcrisis in het vierde kwartaal, vanaf oktober 2008, vastere vormen ging aannemen. Evenals in de zomer van 2007 heeft een grote groep cursisten van de cursus "Declarant" in 2008 het diploma ontvangen. Daarnaast zijn in september van het verslagjaar weer twee grote groepen met de nieuwe cursus gestart.

De cursus “Assistent Declarant”, de inleidende cursus voor de cursus “Declarant”, voorziet eveneens in een grote behoefte. Voor andere FENEX-cursussen is de belangstelling licht toegenomen. De cursussen “Claims en aansprakelijkheid in het Zeevervoer” en “Incoterms” hebben inmiddels een vaste plaats verworven in het aangeboden cursussenpakket. Maatwerk cursussen en incompany-cursussen zijn steeds meer gevraagd.

Ondernemers en medewerkers volgen hiermee de trend dat er in de expeditiebranche een groeiende behoefte is aan goed (hoger) opgeleid personeel. Hiermee spelen zij in op klanten die steeds hogere eisen stellen aan logistieke dienstverlening van de expediteur, een trend die zich zal voortzetten.

Om de opleidingen verder te ontwikkelen wordt door FENEX op bepaalde gebieden samenwerking gezocht met andere partijen. Een voorbeeld van samenwerking is het geven van de workshop(s) Authorised Economic Operator (AEO) die samen met Douaneopleidingen Nederland ontwikkeld is. Een workshop die voor de expediteur behulpzaam kan zijn bij het verkrijgen van de AEO-status.

In het gesubsidieerde onderwijs is afgelopen jaar wederom veel aandacht besteed aan de kwalificatiedossiers voor het MBO. Gezamenlijk met het Scheepvaart en Transport College (STC) heeft FENEX bijgedragen aan de kwaliteit van de havenlogistieke opleidingen op MBO-niveau.

In het verslagjaar werden 12 FIATA-diploma's uitgereikt. Dit internationaal erkende diploma kan aangevraagd worden wanneer het diploma Expediteur aan het Scheepvaart en Transport College is behaald.

Arbeidsmarkt

Uit de conclusie van de Arbeidsmarktverkenning Mainport Rotterdam 2008 is naar voren gekomen dat de vraag naar personeel in de haven zal blijven. Tussen januari 2009 en 2012 zullen jaarlijks ongeveer 3.000 banen vrijkomen. In 2009 zal de vraag onder invloed van de kredietcrisis afnemen maar vanaf 2010 is de verwachting dat de personeelsbehoefte in de haven weer zal aantrekken. Dit vooral gezien de investeringen van ondernemingen, het Havenbedrijf, en de overheid in het haven-, en industriecomplex en de daarmee samenhangende groei in bedrijvigheid. Het is dan ook van groot belang dat de instroom van jongeren doorgaat. Vele opleidingen in het reguliere onderwijs duren vier jaar. Dat wil zeggen de leerlingen die in 2009 instromen in 2013 de arbeidsmarkt gaan betreden. Dit loopt in de pas met de verwachting van bedrijven dat zij de komende vier jaar meer medewerkers nodig hebben. Voor de instroom van jongeren in de haven zijn naast procesopleidingen en maintenance-opleidingen, de haven- en logistieke opleidingen pijlers waar de haven op rust. Daarnaast is het van belang, om aan de grote behoefte te voldoen, dat het aantal HBO-gediplomeerden stijgt. FENEX zal, waar mogelijk, aan goed opgeleide mensen bijdragen.

Workshop Boeien en Binden

In 2008 is, in samenwerking met Syntens, de workshop “Boeien en Binden” wederom aangeboden. Aan de twee gehouden workshops namen meer HR-managers en/of personeelsfunctionarissen deel dan in het voorafgaande jaar. In de workshops is ingegaan op onderwerpen als “Trends en ontwikkelingen in de branche” en “Leidinggeven en motiveren”. Daarnaast is naar aanleiding van de workshop aan bedrijven de mogelijkheid geboden een afspraak te maken voor het doorlichten van hun personeelsbeleid. Verschillende bedrijven hebben hiervan gebruik gemaakt.

GEVAARLIJKE STOFFEN / ARBO / MILIEU

FENEX geeft voornamelijk uitvoering aan deze beleidsterreinen door deel te nemen in de Commissie Transport Gevaarlijke Goederen (CTGG, een samenwerkingsverband van 15 branche-organisaties) en in het Platform Arbo, Gevaarlijke Stoffen en Milieu van Deltalinqs (Platform AGM). In beide overlegorganen worden ontwikkelingen in regelgeving en beleid behandeld. Onder de 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 zoals DCMR, de VROM-inspectie, de Arbeidsinspectie en Inspectie Verkeer en Waterstaat.

Commissie Transport Gevaarlijke Goederen

In de CTGG is dit verslagjaar aan een aantal onderwerpen veel aandacht besteed. Zo werd er aandacht besteed aan het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen en het voornemen van het kabinet om de Adviesraad Gevaarlijke Stoffen (AGS) op te heffen.

Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen/opheffen AGS

Bij het vervoer van gevaarlijke stoffen spelen belangen op het gebied van vervoer, ruimtelijke ontwikkeling en veiligheid een grote rol. Deze verschillende belangen zorgen voor spanning onderling. Met het doel een duurzaam evenwicht te creëren tussen het vervoer van gevaarlijke stoffen, ruimtelijke ontwikkelingen en veiligheid is het plan voor een Basisnet ontstaan: een project dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat samen met onder andere het ministerie van VROM, gemeenten, provincies en bedrijfsleven uitvoert. De CTGG heeft kritiek geuit op het door Verkeer en Waterstaat gepresenteerde Basisnet. De CTGG is er niet gerust op dat het doel van meer veiligheid wordt bereikt. Volgens de CTGG wordt niet voldoende afstand bewaard tussen infrastructuur en bebouwing. De vraag of invoering van het Basisnet volgens Europese wetgeving wel is toegestaan, is nog niet beantwoord en hangt als een zwaard van damocles boven het basisnet. Voorts meent de CTGG dat het bedrijfsleven niet betrokken is geweest bij de bestuurlijke afspraken aangaande het bouwen nabij transportroutes. In de toekomst blijft de CTGG graag betrokken bij de ontwikkeling van het Basisnet. Verder heeft de CTGG richting de vaste commissie VROM gereageerd over de voorgenomen opheffing van de Adviesraad Gevaarlijke Stoffen. In deze brief heeft de Commissie haar zorgen geuit over de voorgestelde opheffing van de adviesraad.

Voorlichtingsdag CTGG

De jaarlijkse voorlichtingsdag vervoer gevaarlijke stoffen van de CTGG vond dit verslagjaar plaats op 28 november in de Cruise Terminal Rotterdam te Rotterdam. Tijdens deze dag werd aandacht besteed aan het "leren van incidenten", de aanstaande wijzigingen in het ADN en de IMDG-code, 'vervolgen en sanctioneren' en het project Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen.

Platform AGM

In het Platform AGM van Deltalinqs is dit jaar eveneens een aantal onderwerpen behandeld zoals het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen en gas in containers. Verder werd er een bijeenkomst georganiseerd in samenwerking met DCMR over het oefenen van bedrijfsnoodplannen.

Arbocatalogus Dieselmotoremissie (DME)

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 in 2007 voorbereid voor opname in een arbocatalogus voor haven-, op- en overslagbedrijven. De DME-paragraaf is ter toetsing aan de Arbeidsinspectie aangeboden. De Arbeidsinspectie heeft de paragraaf echter niet goedgekeurd, aangezien deze niet tot stand is gekomen in overleg met

vertegenwoordigers van werknemers. Gekeken wordt of via een andere instantie toch tot een arbocatalogus kan worden gekomen.

Thema-inspectie Documentatie gevaarlijke lading

Op uitnodiging van de Inspectie Verkeer en Waterstaat heeft FENEX deelgenomen aan een klankbordgroep in verband met de thema-inspectie Documentatie gevaarlijke lading. Bij reguliere inspecties is door Inspectie Verkeer en Waterstaat geconstateerd dat de documentatie, die verplicht is bij het zeevervoer van gevaarlijke stoffen, regelmatig onjuist of onvolledig is. Gedurende het verslagjaar heeft slechts één vergadering van de klankbordgroep plaatsgevonden.

Gas in vrachtcontainers

Veel aandacht is in het verslagjaar besteed aan importcontainers met resten van giftige of brandbare gassen. Dit probleem wordt in Nederland reeds jaren onderkend. Mede door moties van Tweede Kamerleden en enkele arbeidsongevallen heeft dit probleem extra aandacht gekregen. Ook de Arbeidsinspectie geeft aan dit probleem aandacht in haar brochure 'Arbeidsrisico's bij de behandeling van containers' en heeft in 2008 meer inspecties uitgevoerd. Platform AGM en ook FENEX menen dat het 'gassingsprobleem' bij importcontainers in het kader van de Arbeidsomstandighedenwet aandacht moet krijgen. Uitgangspunten daarbij zijn een bronaanpak en het in de importeurs te stellen vertrouwen van ladingen van buiten Europa. Importeurs kunnen exporteurs voorlichten over de problematiek bij de ontvangers.

Evaluatie ARIE

In 2007 is de evaluatie van de ARIE-regeling aan de orde geweest. FENEX heeft samen met VNO-NCW commentaar op deze regeling geleverd. In dit verslagjaar is er door het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid nog niet gereageerd op het commentaar. Het ministerie heeft in het verslagjaar aan de SER advies gevraagd. Dit advies zal naar verwachting in mei 2009 door de SER worden uitgebracht.

REACH

REACH (Registratie, Evaluatie, Autorisatie en beperkingen van Chemische stoffen), de nieuwe Europese Verordening voor chemische stoffen ([Verordening 1907/2006/EG](#)) heeft tot doel risico's met chemische stoffen voor mens en milieu te beperken. Afhankelijk van de positie van het bedrijf in de keten dienen bepaalde maatregelen te worden getroffen teneinde de productie, handel en het gebruik van chemische stoffen op een zo veilige mogelijke manier te laten plaatsvinden.

Reeds eerder dit verslagjaar had FENEX vragen gesteld aan de REACH helpdesk over het begrip "importeur". De vraag is wie als importeur onder REACH gezien wordt. De REACH-helpdesk heeft als antwoord gegeven dat het hier gaat om de vraag wie verantwoordelijk is voor het (fysiek) op EU grondgebied brengen van chemische stoffen. Het antwoord daarop volgt volgens de REACH-helpdesk uit de contractrelaties van de bedrijven. Als bedrijven afspreken dat dit de vervoerder is, zal de vervoerder onder REACH moeten registreren. Doorgaans is dat echter niet het geval en wordt er een verantwoordelijke importeur bepaald, die kan samenvallen met degene die de invoer aangeeft bij de douane. Als bedrijven overeenkomen dat degene die aangeeft ten invoer ook als verantwoordelijk voor import onder REACH wordt beschouwd, dan is hij importeur en verantwoordelijk voor registratie. Maar als bedrijven besluiten dat een expediteur/logistiek dienstverlener aangifte ten invoer doet, maar de eindverantwoordelijkheid onder REACH bij een ander bedrijf ligt, dan moet dat bedrijf als importeur en dus als registrant onder REACH worden beschouwd.

Naar aanleiding van vragen van leden heeft FENEX een voorbeeldbrief gemaakt om opdrachtgevers te informeren over REACH.

Op 3 november van het verslagjaar heeft PricewaterhouseCoopers voor FENEX-leden een voorlichtingsbijeenkomst over REACH gegeven. REACH-specialisten en douanespecialisten zijn tijdens deze bijeenkomsten ingegaan op de gevolgen van REACH voor de logistieke sector. Daarnaast is behandeld hoe omgegaan moet worden met REACH en hoe de expediteur/logistieke dienstverlener dient te handelen om zo min mogelijk belemmeringen te ondervinden van REACH.

FIATA

Algemeen

Van 23 tot en met 26 september 2008 vond in Vancouver (Canada) het jaarlijkse FIATA World Congress plaats. Dit congres werd door FIATA in samenwerking met CIFFA, de Canadese expediteursorganisatie, georganiseerd. De bijeenkomst werd bezocht door meer dan 800 deelnemers uit 83 landen. Het main forum "Infrastructure, Today's Challenge for Tomorrow's Sustainable Transport" en de verschillende Institutes en Committees van FIATA werden goed bezocht. Opvallend was het grote aantal nieuwe leden uit Zuid-Amerikaanse landen dat toegelaten werd tot het lidmaatschap van FIATA. Daartegenover stond dat drie leden werden uitgesloten van het lidmaatschap. Dit vanwege het feit dat deze leden meer dan twee jaar niet hadden voldaan aan hun financiële verplichtingen. Het aantal nationale organisatie dat lid is van FIATA bedraagt thans 107.

Tijdens het FIATA-congres werd de Young International Freight Forwarder of the Year Award uitgereikt. Bij de openingsceremonie werd the overall winnaar van deze award, Mr Bagus Prasetyo uit Indonesië, bekend gemaakt.

In de vergadering kreeg Martin Oeschger, directeur van onze Zwitserse zusterorganisatie Spedlogswiss, de "Honorary Membership of FIATA award" uitgereikt. Het volgende "FIATA World Congress" zal in 2009 plaatsvinden in Genève, het "FIATA World Congress 2010" in Bangkok.

Multimodal Transport Institute, Airfreight Institute en Customs Affairs Institute

Binnen het Multimodal Transport Institute werd in 2008 getracht antwoorden te krijgen op concrete vragen over de inhoud van het nieuwe Chinese AMS-systeem. Dit systeem lijkt op het US AMS. Ondanks verschillende pogingen op Europees niveau en tijdens de verschillende vergaderingen die plaatsvonden op het laatste FIATA-congres is het niet gelukt meer duidelijkheid te krijgen over het per 1 januari 2008 ingevoerde Chinese AMS. Naar aanleiding van het voorstel van de Deense Internationale Kamer van Koophandel om in bepaalde gevallen goederen uit te kunnen leveren zonder de originele Bill of Lading te overleggen, heeft FIATA aangegeven hiervan geen voorstander te zijn. FENEX sluit zich hierbij aan en zal de ontwikkelingen in deze nauwgezet blijven volgen.

Verder is de eventuele aanpassing van de Incoterms 2000 bediscussieerd. Een complete herziening wordt niet noodzakelijk geacht. Besproken werd of het aanbrengen in de Incoterms van verduidelijkingen van met name veiligheidsgerelateerde kosten nodig is. Op internationaal niveau is besloten, voordat tot een eventuele aanpassing van de Incoterms 2000 overgegaan wordt, voorlopig de ontwikkelingen in de veiligheidsregelgeving af te wachten. Hierbij wordt opgemerkt dat de kosten van veiligheid, wanneer deze vastgelegd zouden worden in de Incoterms (die onderdeel zijn van privaatrechtelijke overeenkomsten tussen koper en verkoper), tussen koper en verkoper verdeeld zouden kunnen worden. De verwachting is dat de Incoterms nog niet per 2010 gewijzigd worden. Via vertegenwoordiging in de FIATA zal FENEX bij deze ontwikkelingen de vinger aan de pols houden.

In het Advisory Body Legal Matters werd gediscussieerd over het UNCITRAL verdrag dat betrekking heeft op het (gedeeltelijk) vervoer van goederen over zee. Dit verdrag zal in september 2009 worden ondertekend in Rotterdam (de "Rotterdam rules"). De gevolgen van dit verdrag zijn niet overzichtelijk, aangezien het per juridisch regime verschillende implicaties heeft. De Working Group Sea is geen voorstander van ratificatie. Dit besluit is in lijn met meningen van andere organisaties, zoals de European Shippers Council.

Op het gebied van spoorvervoer kwamen onder meer de richtlijnen voor kwaliteit die kunnen worden opgenomen in de contracten met spoorvervoerder wederom aan de orde. In de praktijk is gebleken dat dit op problemen stuit. Ook de wens om voor minder dan tien wagons deze te kunnen toepassen, werd aan de orde gesteld. Er zijn al landen waar dit mogelijk is. Een toekomstige stap zou zijn dit uit te breiden naar andere landen.

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.

Binnen het Airfreight Institute (AFI) werd onder andere aandacht besteed aan CASS, het Cargo Account Settlement System en de nieuwe IATA vervoerscondities. Deze nieuwe vervoerscondities zijn op 17 maart van het verslagjaar in werking getreden. Gerapporteerd werd over de werkzaamheden van het Air Cargo Security Industry Forum en een overeenkomst tussen FIATA en IATA voor een opleidingsprogramma.

In het Customs Affairs Instituut (CAI) werden dit verslagjaar onderwerpen aan de orde gesteld die zich onder meer afspelen binnen de WCO (World Customs Organisation). Het gaat hierbij om de 10+2 regel, het voorgenomen besluit van de Verenigde Staten om containers 100% te scannen, de doorlopende discussie over het Unique Consignment Reference (UCR) en het Europese voornemen tot het aanleveren van pre-arrival en pre-departure informatie.

In de ad hoc Working Group Security van FIATA werd vanuit verschillende landen en regio's een update gegeven over security initiatieven. Onder meer werden de Europese AEO en de US C-TPAT regelgeving besproken. Ook Singapore en Nieuw-Zeeland zijn bezig met de erkenning van elkaar veiligheidsprogramma. Ingegaan werd voorts op de problemen rond de voorgenomen 100% scanning van importen in de USA.

CLECAT

Algemeen

Op 3 december 2008 werd er door CLECAT, de Europese expediteursorganisatie opnieuw de Freight Forwarders' Conference georganiseerd. Deze keer was het bijzonder aangezien CLECAT tevens haar 50-jarig bestaan vierde. Als deelnemers aan deze grote bijeenkomst werden ook beleidsmakers van de instellingen van de Europese Unie, zoals de Europese Commissie, het Europees Parlement en andere Europese brancheorganisaties, waarmee de expeditie sector te maken heeft, uitgenodigd. De FFC stond in het teken van het thema "Infrastructure & Externalities: Old & New concerns for EU Transport & Logistics en het thema "EU paperless customs; the latest step in the 40 years' path towards a Customs Union". Sprekers waren onder meer de EU Commissioner Taxation, László Kovács, WCO Secretary General Kunio Mikuriya en EEA Executive Director Jacqueline McGlade. Zij gingen in op de internalisering van externe kosten en paperless customs.

Security Institute

Het Security Institute heeft zich in het verslagjaar beziggehouden met Avation Security, RFID, 100% scanning en de financiering van Avation Security. Wat betreft Avation

Security is in CLECAT de implementatiewetgeving van Verordening 300/2008 behandeld. Vooral het invoegen van additionele informatie in transportdocumenten stuitte op bedenkingen omdat dit een lastenverzwaring met zich brengt. Ook het scheiden van de regelgeving in een niet toegankelijk en een publiek gedeelte werd behandeld. Het Security Institute besloot de implicaties van een Zweedse studie over Supply Chain initiatieven verder te onderzoeken. Aan de hand hiervan kunnen mogelijkheden en onmogelijkheden voor de expeditie sector nader worden vastgesteld.

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.

Import Control System

Per 1 juli 2009 is het bedrijfsleven verplicht pre-arrival informatie te leveren. Een discussie die dit verslagjaar heeft plaatsgevonden, is of deze datum wel gehaald kan worden. Door de aanpassingen in wetgeving zijn de definitieve technische specificaties dit jaar 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, heeft het bedrijfsleven aangegeven 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. Mede naar aanleiding van deze 'noodkreet' heeft de Europese Commissie begin 2009 een Transitieverordening aangenomen. Dit betekent dat ten behoeve van het bedrijfsleven voor een aantal verplichtingen (zoals de summier aangifte voor binnenbrengen) een overgangstermijn tot 31 december 2010 is vastgesteld.

Daarnaast heeft er een discussie plaatsgevonden over de invulling van een aantal wettelijke mogelijkheden. Met name de mogelijkheid voor een ander dan de vervoerder (bijvoorbeeld expediteurs) om de summier 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 heeft deze mogelijkheid verdedigd. De benodigde informatie kan namelijk veiligheids- en commercieel gevoelig zijn. Vooral door de inzet van onder andere Nederland, de World Shipping Council en CLECAT is een werkbaar compromis gesloten. Op het moment dat bijvoorbeeld een expediteur deze aangifte doet, zullen de douaneautoriteiten dit de vervoerder melden (middels een MRN).

Voorts heeft CLECAT een actieve bijdrage geleverd aan het opstellen van de 'guidelines and explanatory notes' voor ICS. Bedoeling van voornoemd document is het uitwerken van de verschillende situaties/scenario's (biedt een handvat aan douane en bedrijfsleven) en het bewerkstelligen van een uniforme uitleg.

Export Control System

Dit verslagjaar is ook de discussie ontstaan omtrent de invoering van de veiligheidswijzigingen bij uitgaan (ECS fase 2). CLECAT heeft zich enigszins afzijdig gehouden, aangezien de leden van CLECAT weinig problemen voorzien. Uiteindelijk heeft de Europese Commissie een overgangsregeling vastgesteld zodat het bedrijfsleven tot 31 december 2010 niet verplicht is de summiere aangifte voor uitgaan in te dienen voor goederen die de Gemeenschap verlaten via een andere regeling dan (weder)uitvoer (bijvoorbeeld transit, transshipment, etc.). Deze datum geldt ook voor de 'klassieke domiciliëringsprocedures uitvoer' met als voorwaarde dat het kantoor van uitgaan in dezelfde lidstaat is gelegen als het kantoor van uitvoer (zogenaamde directe uitvoer).

In een aantal lidstaten is het bericht 'bevestigen van uitgaan' van essentieel belang in het kader van het terugontvangen van de BTW. Het grote aantal openstaande zendingen baart deze lidstaten dan ook grote zorgen. Op aandringen van deze lidstaten zullen de desbetreffende bepalingen van de Toepassingsverordening CDW worden aangepast. Voorzien wordt in een soort van 'nasporingsprocedure' voor export. Het eerste voorstel van de commissie zou een nieuw zuiveringsproces hebben gecreëerd (vergelijkbaar met NCTS). Voor douane-expediteurs en logistiek dienstverleners zou een strikte toepassing hebben geleid tot extra administratieve lasten. Hierop heeft FENEX het initiatief genomen en samen met EVO een reactie opgesteld met vragen, opmerkingen en voorstellen tot wijziging van bepaalde artikelen. Deze reactie is door CLECAT en ESC (European Shippers Council) aan de Europese Commissie voorgelegd. Medio september heeft de Europese Commissie de wijzigingen definitief vastgesteld (nog niet gepubliceerd). Een aantal gedane suggesties is meegenomen en op andere punten heeft de Europese Commissie de scherpste kantjes er vanaf gehaald. Zo hebben lidstaten meer ruimte gekregen om hun 'eigen' beleid (aangezien BTW een nationale aangelegenheid is) te kunnen vaststellen. Hoe een en ander daadwerkelijk in de praktijk gaat uitpakken, is nog niet duidelijk.

CLECAT heeft het initiatief genomen om voor ECS ook 'guidelines and explanatory notes' te ontwikkelen. Bedoeling van voornoemd document is het uitwerken van de verschillende situaties/scenario's (biedt een handvat aan douane en bedrijfsleven) en het bewerkstelligen van een uniforme uitleg.

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 heeft dit verslagjaar plaatsgevonden. CLECAT richt zich inmiddels op de Toepassingsverordening.

Authorised Economic Operator

Op 1 januari 2008 zijn de bepalingen inzake de AEO in werking getreden. Voorafgaand hieraan hebben de diverse internationale organisaties, waaronder CLECAT, commentaar geleverd over het gebrek aan voordelen voor de AEO. 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. CLECAT is actief betrokken bij de toekomstige invulling via de subgroep AEO van de MCCIP projectgroep.

Accreditatie voor douane-expediteurs

De afgelopen jaren is CLECAT actief betrokken geweest bij de invulling van de accreditatie van douanevertegenwoordigers. 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. CLECAT zal de eis van vakbekwaamheid, zoals opgenomen in de AEO, nader uitwerken.

Single Authorisation for Simplified Procedures

Teneinde de interne markt verder uit te breiden, is in Brussel gewerkt aan de Single Authorisation for Simplified Procedures (SASP). Voor het bedrijfsleven moet dit een faciliteit betekenen omdat douaneactiviteiten gecentraliseerd plaats kunnen vinden. Dit door middel van grensoverschrijdende vergunningen voor de vereenvoudigde aangifte en de domiciliëringsprocedure. 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.

Ondanks verzet van een aantal lidstaten is uiteindelijk het besluit genomen dat dienstverleners de vergunning als vertegenwoordiger kunnen gebruiken. Dit is gerealiseerd mede op herhaaldelijk aandringen van CLECAT.

Maritime and Air Logistics Institute (MALI)

Maritime Logistics Committee

CLECAT heeft zich in 2008 intensief beziggehouden met een belangrijke ontwikkeling, namelijk de afschaffing van de conferences in de zeescheepvaart. Vanaf 18 oktober 2008 kwam hiermee een einde aan de zogenoemde "scheepvaartconferences", de vrijstellingen voor rederijen, neergelegd in de EU-verordening 4056/80.

In de plaats van deze verordening zijn op 1 juli 2008 Guidelines geïntroduceerd. Deze richtlijnen zullen gedurende een periode van vijf jaar van toepassing zijn. Het wordt rederijen nog toegestaan bepaalde informatie met elkaar te blijven delen, op voorwaarde dat dit geen afbreuk doet aan vrije concurrentie. CLECAT is van mening dat gezien de marktstructuur van maritiem transport, aangenomen kan worden dat informatieuitwisseling tussen reders restrictieve gevolgen kan hebben voor de markt.

Op 24 november 2008 heeft de "US Customs and Border Protection (verder CBP) nieuwe regels aangekondigd met betrekking tot het verstrekken van informatie over ladingen die als bestemming de Verenigde Staten hebben. De "Importer Security Filing" en de toegevoegde vereisten voor de vervoerders in de "Interim Final Rule", ook bekend als de "10+2 regel", zal zeevervoerders en importeurs verplichten om aanvullende informatie aan de CBP te verstrekken vòòrdat de schepen toegelaten worden in Amerikaanse havens. De CPB verwacht dat het voorzien in de aanvullende gegevens bijdraagt aan een betere identificatie van zeevervoer met een hoog risico - en in het bijzonder bij het containervervoer - bijdraagt aan het voorkomen van smokkel en het garanderen van de veiligheid van de lading. De bovengenoemde "interim Final Rule" is ingegaan op 26 januari 2009. Hoewel de nieuwe regeling geen echte impact heeft op buitenlandse expediteurs, vanwege het feit dat vervoerders en Amerikaanse importeurs verantwoordelijk zijn voor de correcte aanlevering van gegevens aan de CBP, is het toch van belang dat expediteurs op de hoogte zijn van de gegevens die door vervoerders en importeurs aangeleverd moeten worden. Dit om een soepele afhandeling mogelijk te maken. Daarnaast is het van belang te weten welke commerciële gegevens aan de CBP aangeleverd moeten worden, vooral voor de zogenoemde FROB (Freight remaining on Board) scheepslading.

Air Logistics Committee

Binnen het Air Logistics Committee werd aandacht besteed aan de Europese Richtlijn inzake luchthaventarieven. Een ander onderwerp waaraan aandacht werd besteed was het opnemen van luchtvaart in het Europese "Emission Trading Scheme". Een compromis werd in 2008 bereikt tussen de Europese Raad en het Europees Parlement. Naar alle waarschijnlijkheid zal de luchtvaart begin 2012 opgenomen worden in het "Emission Trading Scheme". Verder besprak het Air Logistics Committee het "Single Sky" initiatief en 'SESAR' (Single European Sky ATM Research).

European Transport and Logistics Institute (ETLI)

Rail Logistics Committee

Het Rail Committee is in 2008 verschillende keren bij elkaar geweest, ook gezamenlijk met het Rail Committee van FIATA. De implementatie van de FIATA-UIC guidelines werd aan de orde gesteld, omdat in de praktijk is gebleken dat het op problemen stuit bij spoorvervoerders eisen ten aanzien van kwaliteit van de dienstverlening in contracten op te nemen. Voorts zijn de gezamenlijke Committee's met UIC bezig richtlijnen uit te werken voor service agreements tussen expediteurs en spoorvervoerders. Ook binnen de Europese Unie staat kwaliteit van het spoorvervoer inmiddels op de agenda.

Verder heeft het Rail Committee zich bezig gehouden met het plan van de Europese Commissie te komen tot een Rail Freight Oriented Network en de internalisering van externe kosten. CLECAT stelt zich op het standpunt dat ingezet moet worden op meer samenwerking tussen de lidstaten ter verbetering van de infrastructuur van het spoor en de samenwerking tussen de infrastructuur managers. Hierbij moeten ook de terminals in ogenschouw worden genomen. CLECAT heeft de Europese Commissie laten weten dat wat betreft de interoperabiliteit van het spoorvervoer in Europa nog de nodige slagen moeten worden gemaakt. Ook moet het vrachtvervoer of het spoor niet langer niet langer systematisch worden benadeeld. Wat betreft de internalisering van externe kosten is CLECAT van mening dat alle transportmodaliteiten gelijk moeten worden behandeld en dat de opbrengsten bij een modaliteit moeten worden "geormerkt" en dus ten goede moeten komen aan die modaliteit.

Road Logistics Committee

In het Road Logistics Committee is gesproken over de EU-regelgeving op het gebied van toegang tot de markt. CLECAT blijft 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. Herziening van het eurovignette kwam ook aan bod.

Sustainable logistics advisory body

In 2007 werd op verzoek van SIFA, de Zweedse zusterorganisatie van FENEX, de working group sustainable logistics opgericht. In 2008 is deze werkgroep omgezet in een advisory body. Deze groep heeft zich in 2008 beziggehouden met het internaliseren van externe kosten. Dit onderwerp is van belang voor alle vervoersmodaliteiten. Naar alle waarschijnlijkheid zal het wegvervoer hiermee het eerste te maken krijgen. Het standpunt van CLECAT is dat veel problemen op het gebied van vervoer te wijten zijn aan gebrek aan investeringen in infrastructuur. Om internalisatie van externe kosten te laten plaatsvinden is het noodzakelijk dat de inkomsten die voortvloeien uit het toerekenen van kosten aan een modaliteit worden "geormerkt" en dat er een principiële discussie plaatsvindt over welke kosten voor toerekening in aanmerking komen. Verder is er in 2008 gesproken over een aanzet gemaakt te komen tot een "best practice guide" voor de expeditiebranche op het gebied van duurzaamheid.

BIJLAGEN

Functie- en taakverdeling van het FENEX-Bestuur per april 2009

R. Riemen

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

R.J. Vat

Vice-voorzitter
Raad voor Zeehavenlogistiek (vz)

R.L.J. Ewalds

Secretaris/Penningmeester
Raad voor Douanelogistiek (plv vz)

H.W.I. Aris

ACN/FENEX Sectorraad Expeditieus / Raad voor Luchtvrachtlogistiek

H.C. Cleton

Raad voor Opslag en Distributielogistiek (vz)

A.A. Kanters

Commissie Opleidingen
Bestuur Rotterdam Port Promotion Council
Plaatsvervangend bestuur Deltalinqs

J. Kusters

Stuurgroep Public Relations (vz)

P.J. Looman

Raad voor Opslag en Distributielogistiek (plv vz)

J.J.J. Maessen

Raad voor Douanelogistiek (vz)

R. Neele

Raad voor Zeehavenlogistiek (plv vz)

C. Pellicaan

ACN/FENEX Sectorraad Expeditieus / Raad voor Luchtvrachtlogistiek

A. Scheuter

Gevaarlijk stoffen en Milieu

mw mr. E.M.C. Slappendel (Directeur)

Commissie Juridische Aangelegenheden
Werkgroep AEO

Taakverdeling secretariaat FENEX

mw mr. E.M.C. Slappendel (LS) Directeur
Algemene Leiding, Personeel, Organisatie, Financiën, Lidmaatschappen, Arbitrage, Internationale Zaken (FIATA/CLECAT).

mr. drs. J.F. Baggerman (JB) Stafmedewerker
Zeehavenlogistiek, IT, Opleidingen, Public Relations, Communicatie

M. van Pelt (MvP) Stafmedewerker
Douanelogistiek, Fiscale Zaken, Verzekeringen, Statistiek

C.F.I. Schoolmeester (CS) Stafmedewerker
Werkgroep BTW

mw mr. C. Vleggaar LL.M. (CV) Stafmedewerker/Advocaat
Juridische zaken, Opslag en Distributielogistiek, Gevaarlijke stoffen/Milieu

mw L.R. Korevaar (LK) Directiesecretaresse

mw B. Hoogeveen (BH) Secretaresse
Opleidingen

Raden, Stuurgroepen, Commissies en Werkgroepen binnen FENEX

Raden

Raad voor Zeehavenlogistiek
Raad voor Opslag en Distributielogistiek
Raad voor Douanelogistiek
ACN/FENEX Sectorraad Expeditieus

Stuurgroepen

Stuurgroep Zeehavenlogistiek
Stuurgroep Opslag en Distributielogistiek
Stuurgroep Douanelogistiek
Stuurgroep Public Relations
ACN/FENEX Stuurgroep Luchtvrachtexpeditieus / Raad voor Luchtvrachtlogistiek

Commissies

Financiële Commissie
Commissie Economische Aangelegenheden
Commissie Juridische Aangelegenheden
Commissie Opleidingen

Werkgroepen

Werkgroep BTW
Werkgroep AEO
Werkgroep Fiscale Vertegenwoordiging

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)
- Centraal Overleg Gevaarlijke Goederen (COGG)
- Deltalinqs
- Logistieke Alliantie
- Nationale Havenraad
- Nederland Distributieland (NDL)
- Overleg Douane Bedrijfsleven
- Overlegorganen Goederenvervoer
- Rotterdam Port Promotion Council (RPPC)
- Stichting FENEX-Garantiefonds
- SVZ, Havenondernemersvereniging Rotterdam.
- Tijdschrift voor Arbitrage (TvA)
- Vereniging VNO/NCW
- Portbase

Externe vertegenwoordiging internationaal

- CLECAT - European Organisation for Forwarding and Logistics
- FIATA - Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés
- ICC - International Chamber of Commerce
- CNE - Comité van Noordzeehaven Expediteurs