

FENEX Jaarverslag

2009



FENEX Jaarverslag 2009





INLEIDING

2009: een moeilijk jaar voor de expeditiesector

In 2009 daalde de omzet van de ledenondernemingen met gemiddeld 13%. Dit in tegenstelling tot 2008 waarin de expediteurs, ondanks een drastische daling van de omzet in het vierde kwartaal, nog een gemiddelde omzetstijging van 12,5% wisten te realiseren. Uit deze cijfers blijkt dat de crisis ook de expeditiesector hard treft. Het aantal leden dat in 2009 een positief resultaat wist te behalen, lag aanzienlijk lager dan in 2008 (70% in 2009 en 85,5% in 2008). Eveneens groot is het verschil in het aantal ondernemingen dat een negatief resultaat behaalde, namelijk 21% in 2009 ten opzichte van 6,6% in 2008. Het verschil tussen 2009 en het voorgaande jaar voor wat betreft het aantal leden dat een positief noch een negatief resultaat behaalde was niet zo groot; 10% in 2009 en 7,9% in 2008. De conclusie is dat 2009 gemiddeld genomen een moeilijk jaar was voor de expeditiesector.

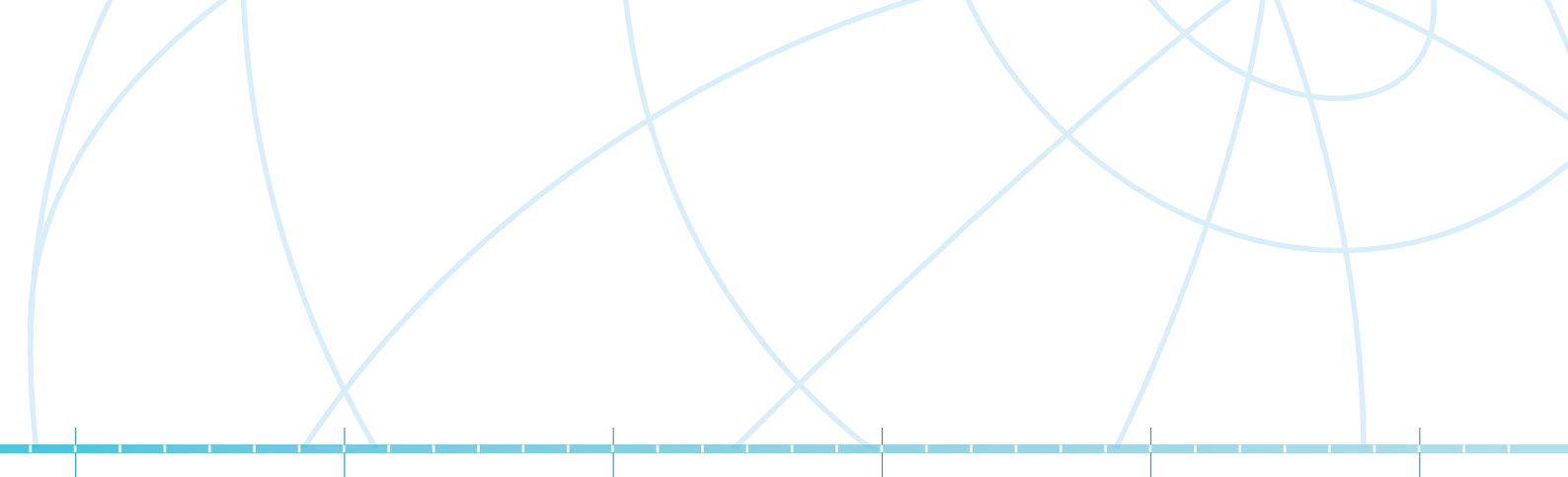
De ontwikkeling van de omzet en de resultaten was afhankelijk van de grootte van de onderneming. De omzetzijging was het scherpst bij ondernemingen met 51 tot 100 werknemers en met 101 tot 200 werknemers (-20%). Gevolgd door de categorieën ondernemingen tot 11 werknemers en ondernemingen met 11 tot 25 werknemers die een omzetzijging hadden die dicht bij het gemiddelde lag.

Ondernemingen met meer dan 200 werknemers hadden een omzetzijging die lager was dan de voormelde categorieën. Dit geldt ook voor ondernemingen van 26 tot 50 werknemers, zij het in mindere mate.

In 2008 presteerden de ondernemingen van meer dan 200 werknemers qua omzetontwikkeling relatief gezien ook al goed. Zij behaalden toen nog - op de ondernemingen tot 11 werknemers na - de grootste omzetstijging. Wat hierbij opvalt is dat ondernemingen van 101 tot 200 werknemers zowel in 2008 als in 2009 beduidend lager scoorden dan het gemiddelde.

Ondernemingen van 26 tot 50 werknemers presteerden in 2009 het best voor wat betreft de ontwikkeling in de resultaten; bij deze groep nam het resultaat zelfs heel licht toe ten opzichte van 2008. Alle andere categorieën behaalden gemiddeld genomen een negatieve resultaatsontwikkeling en lagen dicht bij elkaar. De slechtst presterende ondernemingen qua resultaatsontwikkeling was de categorie van 101 tot 200 werknemers. Bij deze groep behaalde ook een relatief groot aantal ondernemingen een negatief resultaat.

In 2009 is er gemiddeld genomen sprake van een heel lichte kostendaling, terwijl over 2008 nog geconstateerd kon worden dat er sprake was van kostenstijgingen. Ondernemingen van 101 tot 200 werknemers hebben hun kosten het meest laten dalen. Op afstand worden deze gevolgd door ondernemingen van meer dan 200 werknemers en van 50 tot 100 werknemers. Ondernemingen van 26 tot 50 werknemers hebben hun kosten juist zien stijgen (evenals in 2008). Ondernemingen tot 11 werknemers en van 11 tot 25 werknemers lagen niet zo ver van het gemiddelde af. Geconstateerd kan worden dat de expeditiesector een arbeidsintensieve sector is, aangezien met name de loonkosten een belangrijke rol spelen. Het aandeel van de loonkosten in de totale kosten bleef in 2009 nagenoeg gelijk.



Voorts kan geconcludeerd worden dat er een trendbreuk is voor wat betreft de kostenontwikkelingen. In de afgelopen jaren waren er telkens kostenstijgingen. Ondernemingen hebben in 2009 dus geprobeerd hun kosten te beheersen. Dit moest ook wel aangezien de omzetzijging ongekend was. Geconstateerd wordt dat de groep (26 tot 50 werknemers) die het beste presteerde qua resultaatsontwikkeling, juist met een kostenstijging geconfronteerd werd. Wel lag de daling in de omzet bij deze ondernemingen lager dan het gemiddelde. Ondernemingen van meer dan 200 werknemers, die een meer dan gemiddelde kostendaling wisten te realiseren, presteerden desondanks qua resultaatsontwikkeling gemiddeld. Dit terwijl de daling in de omzet lager was dan gemiddeld. Ondernemingen van 101 tot 200 werknemers lieten weliswaar hun kosten het meest dalen, maar werden geconfronteerd met de grootste omzetzijging en behaalden de slechtste resultaatsontwikkeling.

Grootste gedeelte expeditie-sector verwacht een omzetgroei in 2010

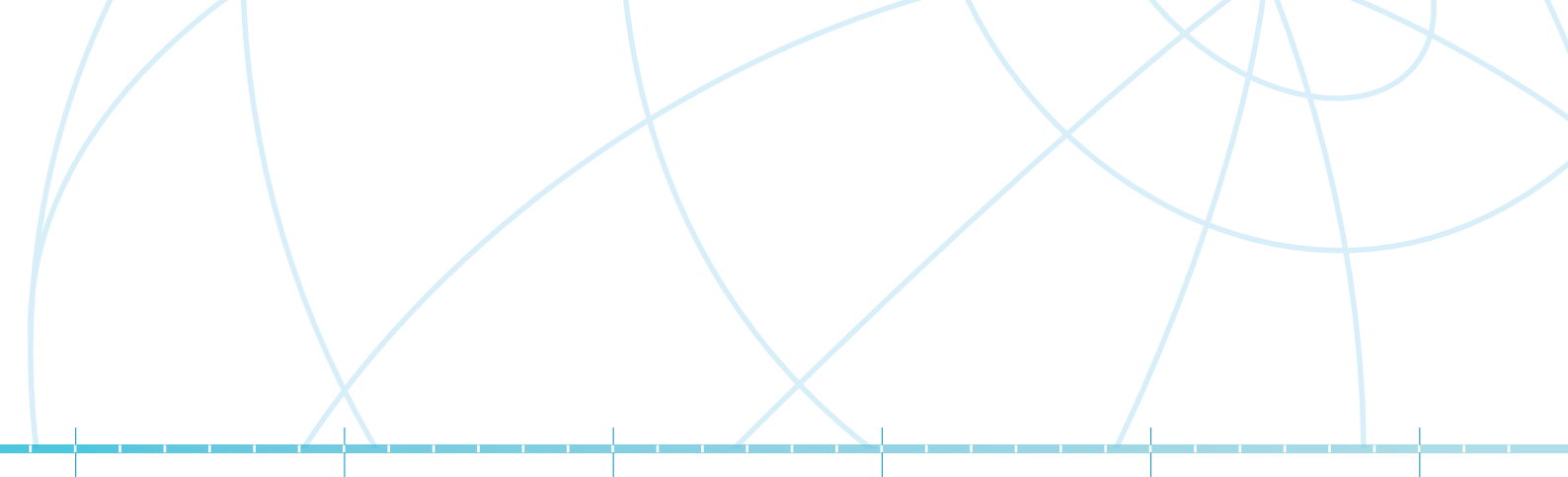
Voor het jaar 2010 zijn de ondernemingen minder somber gestemd. Een aantal ondernemingen geeft expliciet als ontwikkeling aan dat de economie zal aantrekken. De omzet zal naar verwachting toenemen, alhoewel een aantal leden aangeeft dat zij hier een negatief beeld bij heeft. De verwachting is afhankelijk van de grootte van de onderneming. Ondernemers van 101 tot 200 werknemers zijn het minst somber, terwijl zij in 2009 toch met de grootste omzetzijging geconfronteerd werden. Daarna volgen de bedrijven tot 11 werknemers. Ondernemingen van 51 tot 100 werknemers zijn het minst optimistisch. Zij verwachten een verdere omzetzijging.

In 2009 hebben relatief weinig bedrijven geïnvesteerd. De bedrijven die wel hebben geïnvesteerd, deden dit voornamelijk in IT. Daarnaast werd in bedrijfsruimte geïnvesteerd. In 2010 zal het aantal bedrijven dat nauwelijks investeert, ten opzichte van 2009, afnemen. De bedrijven die willen investeren, zullen dit voornamelijk in IT doen. Verder wordt geïnvesteerd in bedrijfsruimte en marketing.

De ledenondernemingen ervaren de hoogte van de marges als belangrijkste probleem bij een gezonde bedrijfsvoering. De marges staan sterk onder druk. Dit was in voorafgaande jaren eveneens het geval. Ook voor 2010 maken ledenondernemingen zich hierover grote zorgen. Het betalingsgedrag van opdrachtgevers wordt eveneens als knelpunt ervaren. Net als in 2008 wordt het kunnen beschikken over goed personeel niet als een groot probleem ervaren. Dit in tegenstelling tot de voorafgaande jaren, waarin de roep om gekwalificeerd personeel groot was. De gevolgen van de economische crisis hebben in 2009 voor veel bedrijven effecten gehad op het personeelsbestand. Leden hebben afscheid moeten nemen van werknemers of geen personeel meer aangenomen. Voor 2010 geven veel ondernemingen aan dat dit nog steeds het geval zal blijven, zij het in iets mindere mate dan in 2009.

Toekomstig transportbeleid

In Europa wordt gewerkt aan de ontwikkeling van een nieuw Europees transportbeleid. Ondanks de economische crisis moet rekening worden gehouden met een verdere groei van het goederenvervoer, hogere milieueisen, energiebesparing en dichtslibbende wegen. Het streven is erop gericht de diverse vervoersmodaliteiten meer op elkaar af te stemmen. FENEX is hier een voorstander van. Het toepassen van nieuwe technologie krijgt in het toekomstige beleid hoge prioriteit.



Naast een integrale visie op transport is FENEX van mening dat de doelstellingen als duurzaamheid en bereikbaarheid alleen bereikt kunnen worden als elke afzonderlijke modaliteit zo goed en efficiënt mogelijk functioneert. Een verdere investering in “harde” infrastructuur door overheden blijft nodig, maar is op zich niet zaligmakend.

Het zou wat FENEX betreft al veel helpen als regelgeving die het optimale gebruik van de afzonderlijke modaliteiten beperkt, zou worden afgeschaft. Dit houdt in dat het European Modular System in Europa van de grond dient komen en dat cabotage zonder enige beperking mogelijk dient te zijn. Ook is een onbelemmerde toegang tot en een kwalitatief goede performance van de verschillende modaliteiten van belang. Hiertoe is het van belang dat het beleid er op gericht is dat gebruikers invloed kunnen hebben op de kwaliteit van het vervoer. In het spoorvervoer kunnen dan de nodige slagen worden gemaakt.

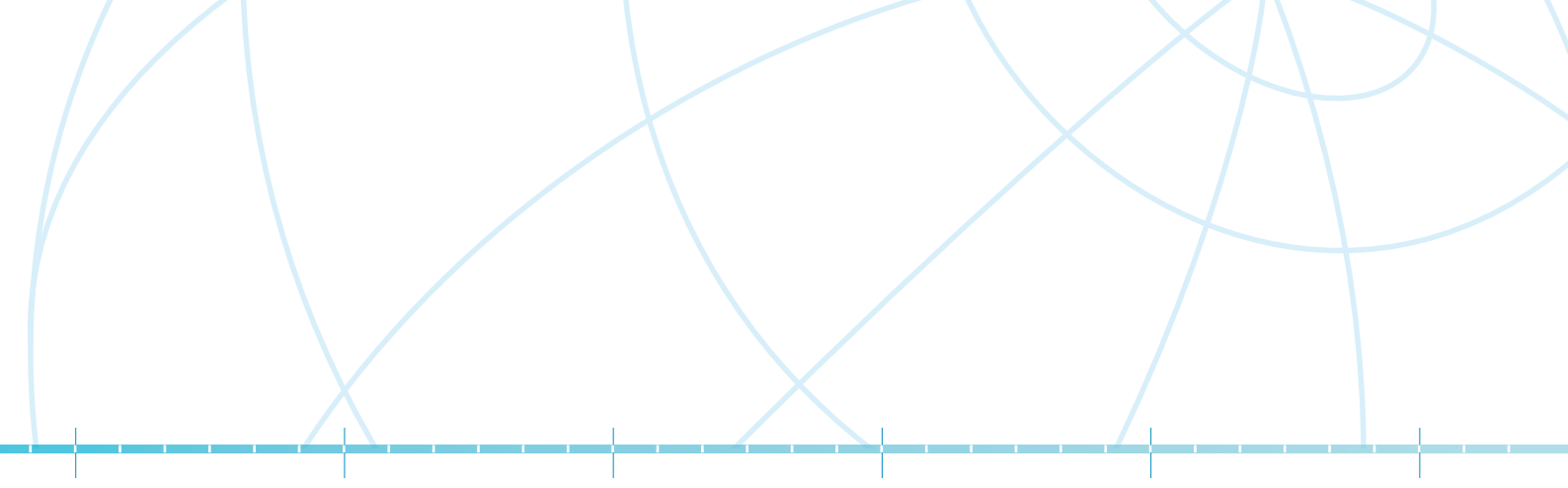
Met het oog op het beprijzen van het transport, hebben de afzonderlijke vervoersmodaliteiten van elkaar afwijkende visies. Ook hier is een samenhangende visie ten aanzien van alle modaliteiten nodig. Contraproductief wordt de discussie wanneer de modaliteiten zich tegen elkaar gaan afzetten. De groei van de ene modaliteit behoeft immers niet ten koste van de ander te gaan.

Op het terrein van bereikbaarheid en duurzaamheid wordt door beleidsmakers veel verwacht van innovatieve oplossingen. Ook opdrachtgevers van expediteurs zullen bereid moeten zijn hieraan een bijdrage te leveren. Zij zullen bewuste keuzes van expediteurs dienen te ondersteunen. Hierbij past de kanttekening dat een steuntje in de rug vanuit subsidiemogelijkheden nodig kan zijn. Wel zullen innovatieve oplossingen uiteindelijk economisch rendabel moeten zijn.

Het goederenvervoer houdt niet op bij de Nederlandse grens. Belangrijk is dat in toekomstig beleid rekening wordt gehouden met de aansluiting van de logistieke knooppunten op diverse achterlandverbindingen, zodat via Nederland het achterland door middel van alle modaliteiten goed bediend kan worden. Ook de verbetering van infrastructuur in andere landen en het ontwikkelen van internationale corridors is voor Nederland van belang. Nederland staat, Europees gezien, goed op de kaart voor wat betreft de mogelijkheid van het gebruik van de binnenvaart en het grote aantal binnenvaartterminals. Dat is in andere landen absoluut nog niet het geval.

Ook zijn er veel issues die telkens vragen om keuzes. Er is een spanningsveld tussen het spoorvervoer van passagiers en goederen. Wil het goederenvervoer per spoor (kwalitatief) verbeteren dan mag het niet zo zijn dat dit vervoer als een sluitpost wordt behandeld. Ook is er een spanningsveld tussen ruimtelijke ordening en het goederenvervoer, dat vooral bij het vervoer van gevaarlijke stoffen tot veel discussies leidt. In andere landen speelt deze problematiek eveneens.

Daarnaast kampen de logistieke knooppunten zoals havens met problemen in verband met de bereikbaarheid. Er wordt nu vaak gepleit voor het zo snel mogelijk door de havens heen loodsen van goederen naar achterlandterminals. Hierbij wordt over het hoofd gezien dat in diezelfde haven veel opslag- en distributiebedrijven zijn gevestigd die zich hebben gespecialiseerd in het leveren van allerlei toegevoegde waardeactiviteiten. De visie van FENEX is dat elk bedrijf, waar dan ook gevestigd, zo optimaal mogelijk, moet kunnen opereren.



Ten slotte zijn economie en logistiek nauw met elkaar verbonden. Nationaal gezien zijn de maatregelen van de Crises- en herstelwet geen overbodige luxe. Wanneer namelijk de economie weer aantrekt, neemt de behoefte aan vervoer toe. Hier zal Nederland zich goed op moeten voorbereiden. Zonder een goed beleid zal de bereikbaarheid verder afnemen. De logistieke sector in Nederland heeft altijd goed gepresteerd, maar waakzaamheid blijft geboden. In de meest recente Logistics Performance Index van de Wereldbank is Nederland twee plaatsen gedaald. De uitdaging die hieruit voortvloeit, is voortvarend met adequate maatregelen te komen.

AEO en Horizontaal toezicht

De AEO status maakt het voor de douane mogelijk om meer voordelen toe te kennen aan gecertificeerde ondernemers. Veel voordelen van de AEO waren in Nederland echter al gemeengoed. Toch kan een AEO status een grotere meerwaarde voor het bedrijfsleven vormen. FENEX acht het in dit kader van belang dat de wettelijke voordelen die aan de AEO status worden toegekend verder worden uitgewerkt. Er moet meer rekening worden gehouden met de diversiteit aan situaties waarin AEO bedrijven opereren. Nodig is dat meer aansluiting wordt gezocht bij die AEO ondernemingen in de supply chain waar de meeste informatie aanwezig is. Hierbij moet de rol van logistieke dienstverleners nadrukkelijk worden betrokken. In het nieuwe Europese douanewetboek worden nieuwe faciliteiten voor de AEO gecreëerd, zoals de vrijstelling van zekerheid voor bepaalde regelingen. Dit is in Nederland al gerealiseerd door de staatssecretaris van Financiën. FENEX is hierover bijzonder verheugd. Van belang is dat de ontwikkeling van andere (nationale) voordelen onverminderd verdergaat.

Als vervolg op de AEO heeft de Belastingdienst / Douane een ontwikkeling ingezet die gericht is op de zogenoemde horizontalisering van het toezicht. Horizontaal toezicht (HT) is een handhavingmethodiek die maximaal gebruik maakt van en aansluit op de beheerssystemen binnen het bedrijfsleven. FENEX ondersteunt HT als instrument van toezicht. De ontwikkeling van het uiteindelijk doel, het eindbeeld Horizontaal Toezicht, werd door de Belastingdienst samen met de koepels van het bedrijfsleven ingevuld. De nadere uitwerking van HT stuitte echter op problemen. Dit komt gedeeltelijk doordat het HT concept allesomvattend is - zowel douane, Belastingdienst als VGEM-taken - en het bedrijf voor alles 'in control' moet zijn.

FENEX heeft herhaaldelijk aandacht gevraagd voor de kaders waarbinnen HT wordt ontwikkeld. Er is een duidelijk verschil tussen de verplichtingen richting 'blauw' van bedrijven (eigen bedrijfsprocessen) en de onderlinge afhankelijkheid van importeurs, exporteurs en expediteur/logistieke dienstverleners in de supply chain bij 'groen'. Belangrijk is dat naadloos wordt aangesloten bij de mogelijkheden van het bedrijfsleven.

Dat betekent dat het concept vanuit de individuele ondernemer benaderd moet worden. Juist die processen die de meeste belemmeringen opleveren in de logistiek moeten daarbij als eerste worden opgepakt. Sommige processen of klanten kunnen slechts worden "gehorizontaliseerd" tegen onredelijke investeringen. In die gevallen is het verstandig om dan ook niet naar een volledig HT te streven. Voor het bedrijfsleven is HT een ontwikkel- en groeitraject, waarbij een bedrijf ook verantwoordelijk is voor zijn eigen succes en uiteindelijk zelf bepaalt voor welke voordelen het in aanmerking komt.

Ten slotte is het van groot belang dat de douane inzet op een verdergaande betrokkenheid van andere controlerende instanties bij de "horizontalisering" van het toezicht.

ORGANISATIE

Bestuur

Tijdens de algemene ledenvergadering van 24 november 2009 traden de heren R. Riemen (voorzitter) en A.H. Scheuter af wegens het bereiken van de maximale zittingstermijn als bestuurslid van FENEX. Ter vervulling van de ontstane vacatures werd de heer R.J. Vat (VAT Logistics B.V.) voor een periode van twee jaar tot voorzitter benoemd en de heer J. Helwegen (Broekman Logistics Division B.V.) bij acclamatie tot bestuurslid gekozen. Tevens werd het zittende bestuurslid de heer A.A. Kanters voor een 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 24 november 2009 als volgt:

R.J. Vat (voorzitter)
R.L.J. Ewalds (secretaris/penningmeester)
H.W.I. Aris
H.C. Cleton
J.M.J.T. Helwegen
A.A. Kanters
J. Kusters
P.J. Looman
J.J.J. Maessen
R. Neele
C. Pellicaan

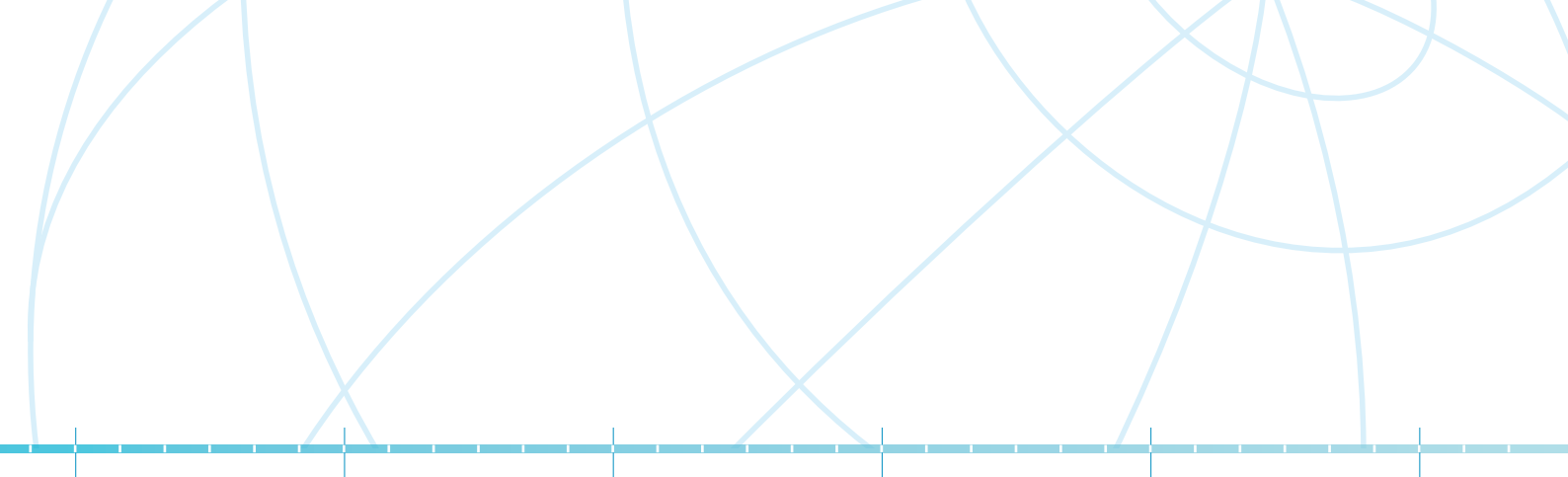
Voor de functie- en taakverdeling van het bestuur wordt verwezen naar de bijlage bij dit verslag.

Algemene ledenvergaderingen

In dit verslagjaar zijn er twee ledenvergaderingen geweest. De voorjaarsvergadering werd gehouden op dinsdag 19 mei 2009 in AC Hotel De Meern. Aansluitend aan de vergadering werd de Gezamenlijk Raadsbijeenkomst gehouden waarbij alle Raden van FENEX tegelijk bijeen kwamen. De najaarsledenvergadering werd gehouden op dinsdag 24 november 2009 in het Van der Valk Hotel Nieuwerkerk a/d IJssel. Na afloop van de vergadering werd door de heer A. Hol, directeur HRM College, een inleiding gehouden over "goed werkgeverschap bij economische tegenwind", waarbij werd ingegaan werd op tips en valkuilen in het arbeidsrecht.

Gezamenlijke Raadsbijeenkomst

Op 19 mei 2009 heeft FENEX wederom een Gezamenlijke Raadsbijeenkomst georganiseerd, waarbij alle Raden (Douanelogistiek, Opslag en Distributielogistiek, Zeehavenlogistiek en Luchtvrachtlogistiek) van FENEX tegelijk bijeenkwamen. Alle directieleden van de ledenondernemingen en de vertegenwoordigers van de leden in de Raden waren uitgenodigd aan de bijeenkomst deel te nemen. De bijeenkomst begon met een voor alle genodigden



algemeen gedeelte, waarin door mr. Michael Hajdasinski, partner van Van Traa Advocaten, een inleiding werd gehouden over het niet voldoen van nota's door opdrachtgevers, de incasso daarvan en een eventueel faillissement van opdrachtgevers. Aansluitend ging mr. Harmen Hoek, partner Schipper Noordam Advocaten te Rotterdam, in op het uitoefenen van het pand- en retentierecht. 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. Het blijkt dat ook organisaties/ondernemingen die in de zakelijke dienstverlening opereren en nauwe relaties hebben met de logistieke sector, belangstelling hebben voor de dienstverlening van FENEX en de contacten met de leden. Deze bedrijven kunnen opteren voor een geassocieerd lidmaatschap. Een geassocieerd lidmaatschap betekent zowel voor deze organisaties/ondernemingen als voor de leden van de Vereniging een wederzijdse toegevoegde waarde. Bij de Vereniging zijn 30 organisaties/ondernemingen als geassocieerd lid ingeschreven.

Raden

Binnen FENEX functioneren thans de volgende vier Raden:

- de Raad voor Zeehavenlogistiek
- de Raad voor Opslag en Distributielogistiek,
- de Raad voor Douanelogistiek en de
- ACN/FENEX Sectorraad Expeditie / 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	193
Raad voor Opslag en Distributielogistiek	109
Raad voor Douanelogistiek	162
Raad voor Luchtvrachtlogistiek	78

Deze Raden behandelen de tot hun terrein behorende specifieke onderwerpen.

Commissies, Stuurgroepen en Werkgroepen

Ter voorbereiding van het beleid van het bestuur en de Raden en de 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

Financiële Commissie

Tijdens de ledenvergadering van 24 november 2009 werden tot leden van de Financiële Commissie - belast met het controleren van de rekening van ontvangsten en uitgaven alsmede de balans 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 15 ledenexpeditie-ondernemingen. Een aantal beëindigingen heeft te maken met herstructureringen en beëindiging van de bedrijfsactiviteiten. In 2009 traden 18 bedrijven toe als lid van de Vereniging. Daarnaast onderging het ledenbestand wijzigingen als gevolg van herstructureringen, overnames en afsplitsingen van bedrijfsactiviteiten.

Ledenbestand

De Vereniging telt per 1 april 2010 351 ledenexpeditie-ondernemingen. Deze gegevens zijn in onderstaand overzicht verwerkt.

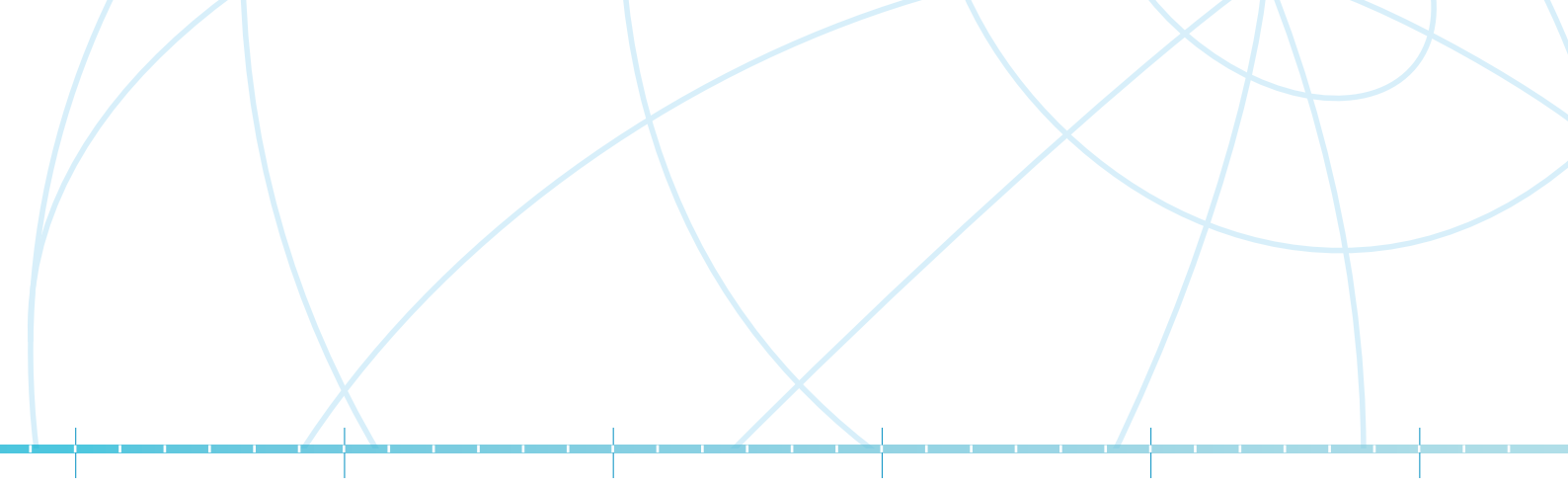
Aantal medewerkers	Aantal bedrijven	Percentage
< 11	177	50,4
11 - 25	88	25,1
26 - 50	33	9,4
51 - 100	11	3,1
101 - 200	22	6,3
> 200	20	5,7
	<u>351</u>	<u>100</u>

Secretariaat

De algehele leiding van het secretariaat berust bij mevrouw mr. E.M.C. Slappendel. Voorts zijn aan het secretariaat verbonden de stafmedewerkers mevrouw mr. B.H.G. Schut (per 29 maart 2010), mevrouw mr. C. Vleggaar LL.M. (tot 15 augustus 2009), mr. drs. J.F. Baggerman, de heren M. van Pelt en C.F.I. Schoolmeester, alsmede mevrouw L.R. Korevaar (directiesecretaresse), mevrouw B. Hoogveen (secretaresse) en mevrouw A. Urban (secretaresse). Voor de taakverdeling binnen het secretariaat wordt verwezen naar de bijlage van dit verslag.

FENEX-GARANTIEFONDS

Het Garantiefonds behoort tot één van de belangrijke pijlers ter profilering van het imago van de georganiseerde expediteur. 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, terwijl al eerder aan de gefailleerde expediteur betaald is.



In het begin van 2008 werd één faillissement van een FENEX-expediteur uitgesproken. Naar aanleiding hiervan zijn zes verzoeken tot uitkering bij de Stichting ingediend, waarvan in het verslagjaar twee verzoeken zijn afgewezen, drie verzoeken zijn toegekend en één verzoek nog in behandeling is. Voorts zijn in 2009 drie nieuwe verzoeken tot uitkering ingediend bij het Garantiefonds. Het bestuur van de Stichting FENEX-Garantiefonds zal in 2010 over deze verzoeken 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.

Met ingang van dit verslagjaar zijn de verschillende dekkingscategorieën vereenvoudigd (geen onderscheid tussen internationale en nationale documenten) en de premies verlaagd. Daarnaast ontvangen bedrijven met de AEO status een korting van 10%.

Een premieaanpassing was mogelijk door een aantal dure schadejaren niet mee te wegen in de berekening. 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 2010 plaatsvinden.

Collectieve verzekering invoeraangiften / beperkt fiscaal vertegenwoordigerschap

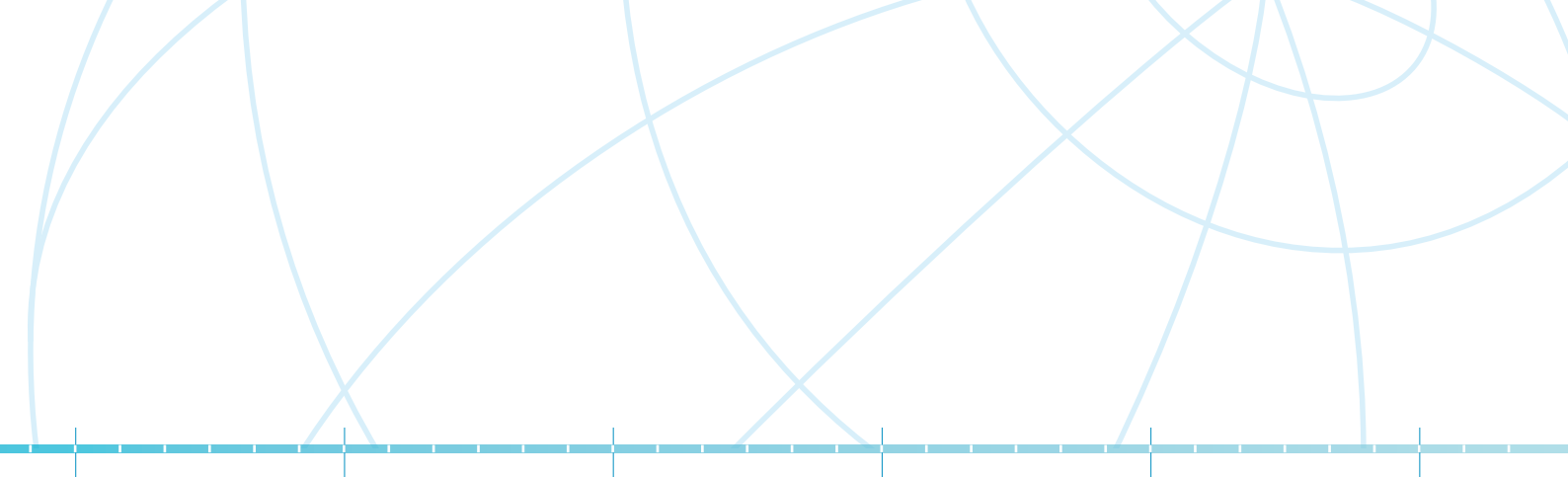
Naast de collectieve verzekering douanevervoer is het voor de leden mogelijk via FENEX de risico's verbonden aan het opmaken van invoeraangiften te verzekeren. Sinds 2000 bestaat bij deze verzekering ook de mogelijkheid de risico's verbonden aan het beperkt fiscaal vertegenwoordigerschap te verzekeren.

In verband met de introductie van de mogelijkheid om aangiften op naam 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 in 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. Het komt vaak voor dat de ladingbelanghebbende zelf een goederenverzekering 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 goederenverzekering kunnen afsluiten.

PUBLIC RELATIONS EN COMMUNICATIE

Plaatsingen FENEX-ledenlijst

Ter promotie van haar leden plaats FENEX al geruime tijd integrale ledenlijsten in diverse vakgidsen. In het Rotterdam Transport Handboek gaat de plaatsing van de leden vergezeld van het FENEX-bedrijfsprofiel en een bladwijzer. Daarnaast is in het Jaarboek 2009 Rotterdam Port Information een FENEX-profiel opgenomen. Daarbij is 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.transportguiderotterdam.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.

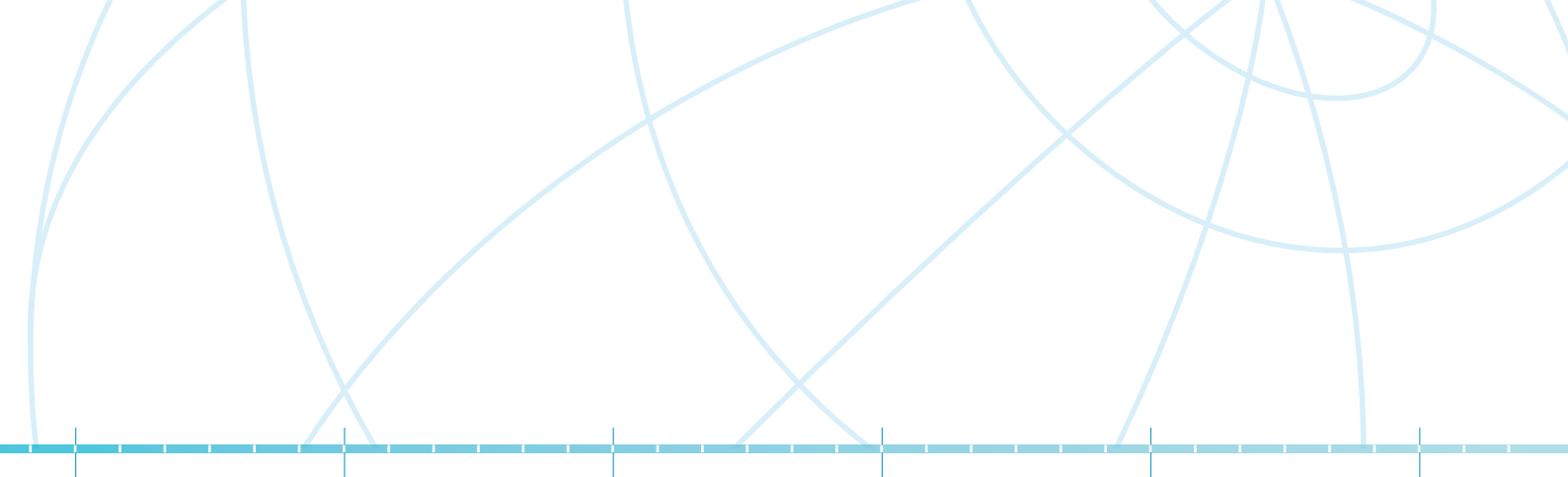
Bedrijfsbezoeken

In het verslagjaar is gebleken dat bedrijfsbezoeken in een behoefte voorzien. Tijdens deze bedrijfsbezoeken kunnen leden ideeën en onderwerpen aan de orde stellen die zij graag behandeld willen zien in de leden- en /of raadsvergaderingen. Daarnaast kunnen zij specifieke vragen stellen die aan het secretariaat worden voorgelegd. De bedrijfsbezoeken zullen in 2010 worden voortgezet.

JURIDISCH

Arbitrage

In het verslagjaar zijn bij FENEX 27 arbitrageaanvragen aanhangig gemaakt. Van deze arbitrages zijn er 5 zaken ingetrokken en 4 geschikt. In 15 zaken werd de benoeming van arbiters aangehouden. De overige in 2009 aanhangig gemaakte arbitrages zijn nog bij de betreffende arbitragecommissies in behandeling.



Met betrekking tot de eerder aanhangig gemaakte arbitragezaken hebben zich in 2009 de volgende ontwikkelingen voorgedaan:

ingetrokken: 2 zaken uit 2008

schikking: 1 zaak uit 2006
1 zaak uit 2008

vonnis: 1 zaak uit 2007
1 zaak uit 2008

SECURITY & CRIMINALITEITSPREVENTIE

Waarschuwingsregister personeel logistieke sector

Uit onderzoek is gebleken dat interne criminaliteit naast criminaliteit van buitenaf, een zeer belangrijk onderwerp is dat meer aandacht verdient dan het tot op heden gekregen heeft. Om interne criminaliteit naast externe criminaliteit te voorkomen heeft FENEX in het verslagjaar gezamenlijk met de andere brancheorganisaties vorm gegeven aan het Waarschuwingsregister Logistieke Sector (WLS), waarin ex-personeel wordt geregistreerd dat betrokken is geweest bij criminele activiteiten. Dit plan is door de organisaties nader uitgewerkt en voorgelegd aan het College Bescherming Persoonsgegevens. In 2008 heeft het College Bescherming Persoonsgegevens het plan goedgekeurd. Vervolgens is dit plan in 2009 door het WLS nader uitgewerkt (zoals onder andere het oprichten van een stichting en het opstellen van promotiemateriaal) en in 2009 van start gegaan. Tegen geringe kosten kunnen leden van de brancheorganisaties op het gebied van logistieke dienstverlening zich bij het register aanmelden. De leden zijn hiervan in kennis gesteld en hierover voorgelicht.

DOUANELOGISTIEK

Voor de afhandeling van douaneformaliteiten biedt Nederland de handel en industrie een gunstig klimaat. Er is een breed scala aan vergunningen, vereenvoudigingen en geautomatiseerde processen, waardoor interventie van de douane in de logistiek aanzienlijk wordt beperkt. FENEX is groot voorstander en 'warm' pleitbezorger van het zoveel mogelijk faciliteren van het bedrijfsleven. In de Nederlandse douane vindt FENEX een goede partner, wat bijzonder wordt gewaardeerd. In de toekomst is het voor Nederland van groot belang deze gunstige positie te handhaven en waar mogelijk te verbeteren. Hiertoe bieden de Europese ontwikkelingen nieuwe kansen, maar deze brengen ook beperkingen met zich mee. Sommige lidstaten zijn hun achterstand aan het inhalen en de meer progressieve lidstaten worden afgeremd. Een ander aandachtspunt betreft het dienstverlenings- en serviceniveau van de Nederlandse douane. Zeker in tijden van bezuinigingen is het noodzakelijk dat het bedrijfsleven kan rekenen op een sterke douaneorganisatie met gekwalificeerd personeel en de wil en mogelijkheden om te investeren. Bedrijfsleven, douane en andere overheidsdiensten moeten daarom alert blijven om te voorkomen dat Nederland te maken krijgt met de "wet van de remmende voorsprong".

Bijeenkomst Raad voor Douanelogistiek

Op 19 mei van dit jaar is de Raad voor Douanelogistiek bijeen geweest. De Raad stond in het teken van een tweetal onderwerpen te weten; 'interessante en actuele uitspraken op douanegebied' en 'actuele stand van zaken uitrol EORI en de Veiligheidswijzigingen'. Bij deze Raadsvergadering waren een 80-tal leden aanwezig.

Authorised Economic Operator (AEO)

Het afgelopen decennium is de taak van de douane enigszins veranderd. Naast de fiscale controles heeft de douane in het kader van veiligheid bij grensoverschrijdende goederen een grotere en centralere rol gekregen. Als antwoord op de verscherpte veiligheid heeft de Europese Unie de AEO geïntroduceerd. Marktdeelnemers die aan de voorwaarden voldoen en de status van geautoriseerde marktdeelnemer verkrijgen - waardoor zij zich onderscheiden van andere marktdeelnemers - kunnen als betrouwbare partners in de logistieke keten worden beschouwd.

De geautoriseerde marktdeelnemers dienen daarom niet alleen in aanmerking te komen voor de in de douanewetgeving voorziene vereenvoudigingen van de douaneprocedures, maar ook, indien zij aan bepaalde veiligheidsnormen voldoen, voor faciliteiten met betrekking tot de douanecontroles.

Aanvragen blijven achter bij de verwachting

Sinds 1 januari 2008 is het voor marktdeelnemers mogelijk de AEO-status aan te vragen. Tot op de dag van vandaag blijft het aantal aanvragen echter achter bij de verwachtingen. Dit is overigens een trend in de gehele EU, maar Nederland is na Duitsland wel de lidstaat met de meeste AEO-bedrijven. Logistieke dienstverleners, waaronder met name (douane-)expediteurs, zijn goed voor bijna de helft van het totaal.

FENEX is van mening dat het achterblijven van het aantal aanvragen enerzijds te verklaren is door het succes van het Nederlandse vergunningstelsel en anderzijds waren veel wettelijke voordelen van de AEO in Nederland al gemeengoed. FENEX ziet desalniettemin een meerwaarde in de AEO voor de (Nederlandse) expeditie sector, mede met het oog op toekomstige ontwikkelingen. FENEX acht het dan ook van essentieel belang dat de huidige voordelen van de AEO verduidelijkt en waar mogelijk nader uitgewerkt worden.

Nederlandse aanvraagprocedure positief beoordeeld

Het Nederlandse bedrijfsleven en de douane hebben in 2007 gezamenlijk gekozen de aanvraagprocedure voor de AEO te baseren op een self-assessment. Dit betekent eigen verantwoordelijkheid van het bedrijf gecombineerd met gerechtvaardigd vertrouwen door de douane. Door middel van een open normatiek (maatwerk) kan zoveel mogelijk worden aangesloten op de maatregelen die het bedrijf al heeft genomen.

Voor zowel het bedrijfsleven als de douane was dit een nieuwe manier van werken. Door middel van een enquête onder de AEO-bedrijven in opdracht van de douane, zijn de ervaring over deze manier van werken onderzocht. De belangrijkste conclusies waren dat het overgrote deel van het bedrijfsleven tevreden is over de wijze waarop de douane omgaat met de AEO-statusverlening. Het werken met een self-assessment hebben de aanvragers eveneens als positief beoordeeld. Wel wordt aangegeven dat het uitvoeren van een self-assessment veel tijd kost.

FENEX-expediteur gaat voor de AEO

Zoals eerder vermeld zijn het met name logistieke dienstverleners die momenteel de AEO-status aanvragen. Dit is ook in lijn met de een enquête die FENEX eind 2008 heeft gehouden onder de leden. In totaal werden 41 reacties ontvangen. Uit de reacties bleek dat 90% van de deelnemers de AEO heeft aangevraagd of zou 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 voor de AEO 'gaat'. Dit terwijl de voordelen die het huidige Communautair Douanewetboek op dit moment toekent aan (met name het Nederlandse) bedrijfsleven betrekkelijk gering zijn.

Nederland werkt voordelen nader uit

In de Europese wetgeving staan een aantal voordelen opgesomd voor de AEO. Een uitwerking hiervan ontbreekt echter en moet dan ook nationaal worden ingevuld. In tegenstelling tot de meeste andere lidstaten probeert Nederland dit ook echt op te pakken. Hiervoor is, op aandringen van FENEX, onder het Overleg Douane Bedrijfsleven een aparte werkgroep AEO in het leven geroepen.

Onderwerpen en ontwikkelingen die dit verslagjaar behandeld zijn in het ODB-AEO zijn onder meer; het verbeteren van de communicatie omtrent de AEO en de voordelen, het uitwerken van de wettelijke faciliteiten (zoals minder controles), boetebeleid, het creëren van één aanspreekpunt, het behouden van de externe baan en het vereenvoudigen van bepaalde procedures.

Een aantal voordelen zijn inmiddels uitgewerkt. Over een aantal anderen vindt nog discussie plaats. FENEX is van mening dat AEO-gecertificeerde expediteurs - in bepaalde omstandigheden en onder bepaalde voorwaarden - gebruik moeten kunnen maken van de AEO-status ten behoeve van handel en industrie.

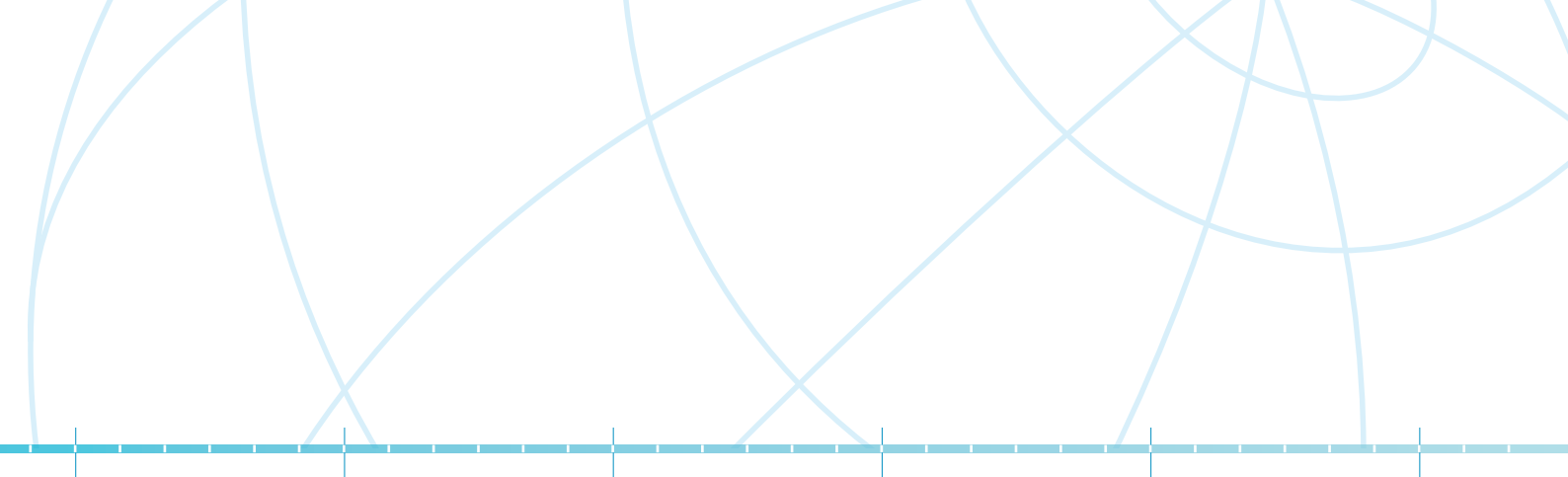
Ontheffing van zekerheidsstelling

Eind 2008 hebben FENEX en EVO in een overleg met het ministerie van Financiën gepleit voor een ontheffing en/of verdere matiging van zekerheden voor AEO-gecertificeerde bedrijven. FENEX was dan ook bijzonder verheugd dat bij de uitreiking van het 100ste AEO-certificaat op 22 april 2009 de staatssecretaris van Financiën, de heer De Jager, mededeelde dat hij het besluit heeft genomen de zekerheidsstelling voor bedrijven met een AEO-certificaat te verminderen. Daarmee wil hij de AEO-status aantrekkelijker maken voor het Nederlandse bedrijfsleven, mede gezien de huidige economische situatie.

Horizontaal Toezicht Douane (HTD)

Een andere ontwikkeling is Horizontaal Toezicht Douane. Dit is een handhavingmethodiek die maximaal gebruik maakt van, en aansluit op de beheerssystematiek van bedrijven. De bedrijfseigen controlemechanismen treden in de plaats van overheidscontroles (door douane en andere overheden). Naast vertrouwen zijn ook wederzijdse transparantie en begrip essentiële voorwaarden.

Zoals vermeld in de inleiding van het jaarverslag is het bereiken van een volledig HTD voor veel bedrijven niet mogelijk. De oorzaak hiervan is gelegen in het feit dat de processen bij 'groen' gecompliceerd zijn en over meerdere



schakels in de logistieke keten verlopen. In een gezamenlijk visiedocument hebben FENEX en EVO aangegeven dat de verdere “horizontalisering van het toezicht” langs de modulaire lijn zou moeten verlopen. Als startpunt zou de AEO-status van een bedrijf kunnen dienen. Vanuit deze AEO-status kan dan een verdere ontwikkeling plaatsvinden.

Dienstverlening en serviceniveau van de douane

Zoals reeds eerder vermeld beschikt het Nederlandse bedrijfsleven over een breed scala aan faciliteiten, waardoor het bedrijfsleven minder afhankelijk is van de fysieke aanwezigheid van de douane op een bepaalde locatie. Het is evident dat dit ook gevolgen heeft voor de inrichting van de douaneorganisatie. De douane heeft de afgelopen jaren een groot aantal douanekantoren gesloten en werkzaamheden gecentraliseerd. Doordat de douane bepaalde processen en werkzaamheden ‘anders’ organiseert, bestaat het gevaar dat het serviceniveau terugloopt. Omdat de inrichting een interne aangelegenheid is van de douane, mag het bedrijfsleven hiervan geen hinder ondervinden.

Centralisatie Aangiftebehandeling in- en uitvoer

In 2008 heeft de douane besloten dat de Aangiftebehandeling (AB) in de regio’s Noord en Zuid geleidelijk zullen verdwijnen. Bij de invulling van dit beleid heeft FENEX een proactieve bijdrage geleverd. Teneinde het serviceniveau voor de klanten van de douane te waarborgen heeft FENEX een aantal suggesties, aandachtspunten en randvoorwaarden ingebracht. Mede naar aanleiding hiervan heeft de douane bepaalde maatregelen getroffen zodat het bedrijfsleven zo min mogelijk last zou hebben van de centralisatie.

In de beginfase leek de centralisatie bij de douane redelijk tot goed te verlopen. Medio 2009 is dit proces afgerond met de overdracht van de AB werkzaamheden van Hazeldonk en Oldenzaal. Direct nadat deze laatste aangiftepunten waren gecentraliseerd, ontving FENEX een groot aantal meldingen en klachten, zowel van beleidsmatige als praktische aard. In sommige situaties was het serviceniveau van de douane zelfs teruggelopen tot een onaanvaardbaar laag niveau. De gesignaleerde problemen en knelpunten zijn vervolgens besproken. Hoewel de grootste problemen hierna zijn opgelost constateert FENEX dat bij veranderende omstandigheden het serviceniveau van de douane ‘kwetsbaar’ blijft. In de optiek van FENEX is het een gezamenlijke verantwoordelijkheid van douane en bedrijfsleven de procedures en werkmethoden op een zo efficiënt en effectief mogelijke manier in te vullen. Het creëren van wederzijds begrip en transparantie zijn daarbij belangrijke elementen.

Sluiting en beperking openingstijden douanekantoren

Door het grote succes van de vereenvoudigingen is het werkaanbod van de douaneloketten de afgelopen jaren sterk afgenomen, waardoor een groot aantal douanekantoren is gesloten. Voor sommige werkzaamheden blijft de fysieke aanwezigheid van de douane nog altijd vereist (bijvoorbeeld TIR en EUR). Het is ook van belang dat het mogelijk blijft een douanekantoor te benaderen op logistieke routes in noord, oost en zuid. FENEX is van mening dat voorzichtig moet worden omgegaan bij verdere sluiting of beperking van douanekantoren.

Met het oog op bovenstaande heeft FENEX commentaar geleverd op het voornemen van de douane de openingstijden van het douaneloket Oldenzaal per 1 juli 2009 in de nachtelijke uren te beperken. Naar aanleiding hiervan heeft Douane Noord het werkaanbod nader in kaart gebracht. Hieruit bleek dat er ‘s nachts een behoorlijk aanbod van TIR-carnets is. Mede gezien de functie van dit grenskantoor bleek het noodzakelijk om het loket te Oldenzaal-autoweg ook ‘s nachts open te laten.

Verbeteren service niveau scantransport Rotterdams havengebied

De douane selecteert jaarlijks ca 50.000 containers in de Rotterdamse haven voor een scancontrole en/of fysieke controles. In Rotterdam is er voor gekozen dat dit transport hoofdzakelijk via een interne baan (niet zijnde over de openbare weg) plaatsvindt en dat na het scannen de container weer wordt teruggeplaatst in de opslag van de terminal. Bij dit scanproces is een aantal partijen betrokken, die allen invloed hebben op het succes ervan.

Ervaringen uit de praktijk hebben geleerd dat indien één van de schakels uit het logistieke scanproces problemen ondervindt of uitvalt, het proces stil valt, er vervolgens veelal een achterstand ontstaat waardoor de doorlooptijd snel oploopt. Vaak duurt het enige dagen voordat deze achterstand is weggewerkt. Om het scanproces te optimaliseren is dit jaar afgesproken met de direct betrokken partijen een 'Service Level Agreement' op te stellen. Naar verwachting zal het SLA in 2010 definitief worden vastgesteld.

e-Customs

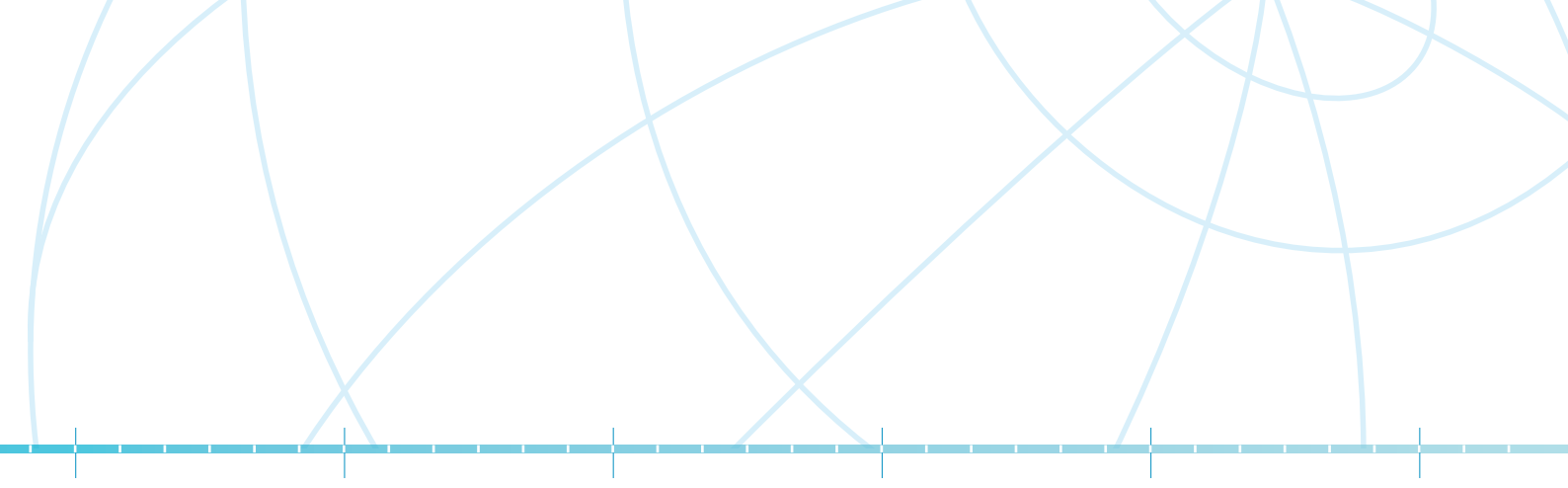
Teneinde de Europese Unie veilig en concurrerend te houden heeft de Europese Commissie het project E-customs opgestart. De lidstaten zullen koppelingen aanbrengen tussen de verschillende douanesystemen en 'éénloket-systemen' en 'one-stop-shops' opzetten. Bedrijven zullen profiteren van lagere transactiekosten, een grotere rol in het internationale handelsverkeer en een sterker concurrentievermogen. De douane en andere overheden zullen onder meer baat hebben bij efficiëntere controles. Om dit doel te bereiken is een totale herziening van de douane-wetgeving en -procedures noodzakelijk. Met betrekking tot de wijzigingen in het Communautair Douanewetboek (CDW) dient onderscheid te worden gemaakt in de "grote" CDW-wijziging (vanaf 2013), die betrekking heeft op het hele CDW en de "kleine" CDW-wijziging ofwel de Veiligheidswijzigingen. Het verplicht verstrekken van pre-arrival (ICS) en pre-departure informatie (ECS fase 2), per 1 juli 2009, maakt deel uit van laatstgenoemde.

Om e-Customs effectief toe te kunnen passen is het nodig de bij het goederenverkeer betrokken partijen te identificeren aan de hand van een uniek nummer dat geldig is in alle lidstaten. Hiervoor heeft de Europese Unie het zogenaamde EORI-nummer (Economic Operators Registration and Identification) ontwikkeld. Ook de invoering van het EORI-nummer was voorzien voor 1 juli 2009.

Gefaseerde invoering Veiligheidswijzigingen en EORI

In bovengenoemd tijdpad kwam begin 2009 snel verandering. Eind februari werd door de Europese Commissie een transitieverordening aangenomen, waardoor bepaalde onderdelen van de Veiligheidsverordening pas op 1 januari 2011 ingevoerd moeten zijn. Vervolgens deelde de Nederlandse douane halverwege dit jaar mede dat de datum van 1 juli voor EORI waarschijnlijk niet realistisch en verantwoord is. EORI heeft namelijk een enorme impact op de processen en systemen van zowel de Nederlandse douane als het bedrijfsleven. Mede in samenspraak met FENEX is daarop besloten de toekenning van EORI-nummers los te koppelen van de feitelijke ingebruikname. Gezien de samenhang tussen EORI en de overgebleven veiligheidsmaatregelen is afgesproken beide maatregelen op een gunstiger moment in te voeren, namelijk 31 januari 2010.

Vervolgens is in het Automatiseringsoverleg Douane Bedrijfsleven besloten de 'big bang' op 31 januari 2010 goed voor te bereiden. In het verleden is het regelmatig voorgekomen dat kort na de uitrol van een nieuwe release er



problemen ontstonden met de douanesystemen. Omdat uitval of vertraging van de douanesystemen grote gevolgen kan hebben voor de logistiek heeft de douane, in overleg met het bedrijfsleven, verschillende (preventieve) maatregelen genomen. FENEX vindt dat de douane een compliment verdient voor deze nieuwe vorm van samenwerking en de mate van transparantie.

Voorlichtingsbijeenkomsten

In samenwerking met de douane heeft FENEX eind 2008 en begin 2009 een drietal voorlichtingsbijeenkomsten georganiseerd met betrekking tot e-Customs. Deze bijeenkomsten werden in totaal door 400 personen bezocht. Aan het bijwonen van voornoemde bijeenkomsten waren voor de leden van FENEX geen kosten verbonden. Zoals aangegeven hebben de diverse ontwikkelingen op het gebied van e-Customs zich echter in rap tempo opgevolgd, waardoor de gehouden presentaties deels werden ingehaald. Dit is goed opgepakt doordat FENEX en/of de douane tijdens andere bijeenkomsten, onder meer voor het ECS, de actuele stand van zaken heeft weergegeven.

Export Control System (ECS)

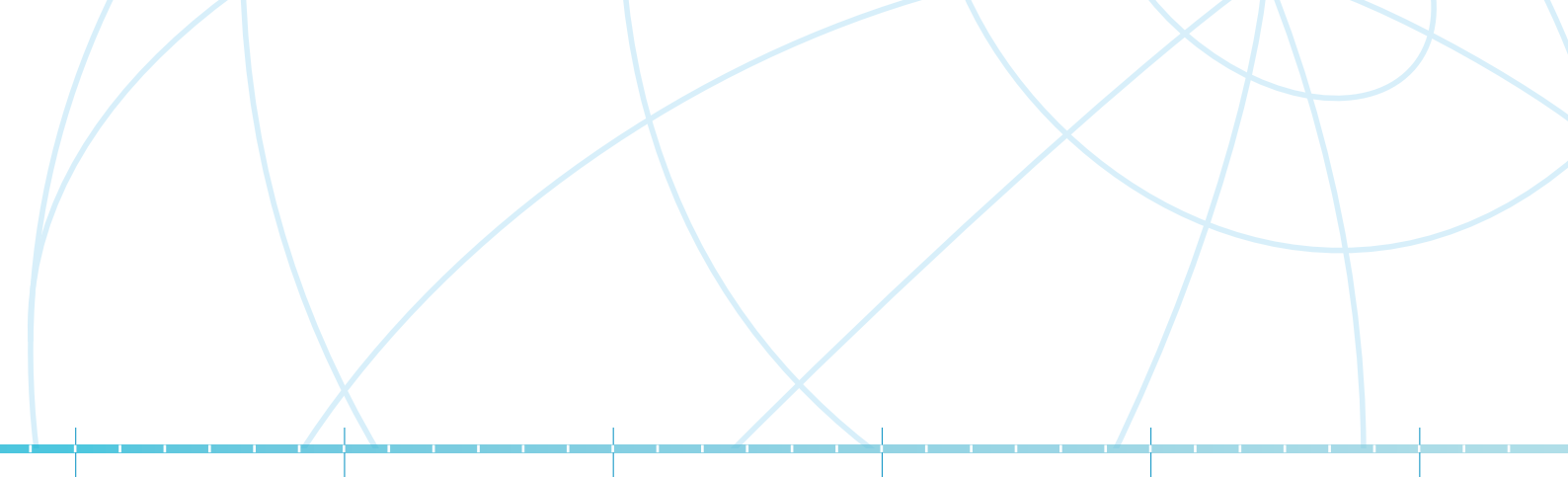
In dit jaar heeft FENEX veel aandacht besteed aan ECS. De werkzaamheden hadden met name betrekking op de verdere uitrol van fase 1 (verplicht elektronisch communiceren) en de voorbereidingen voor fase 2 (veiligheidsgegevens). Evenals voor de wijzigingen aangaande de Veiligheidswijzigingen en EORI geldt dat voor het ECS de nieuwe maatregelen niet op 1 juli 2009, maar op 31 januari 2010 worden ingevoerd. Een andere enigszins zorgelijke ontwikkeling is het groot aantal openstaande zendingen.

Gezamenlijke aanpak nodig voor openstaande zendingen

In het kader van de correcte toepassing van het BTW-nultarief is het voor exporteurs van groot belang aan te tonen dat de goederen daadwerkelijk de EU hebben verlaten. Het douanebewijs speelt in deze bewijsvoering een belangrijke rol. Hoewel de correcte toepassing van het BTW-nultarief door Nederlandse exporteurs achteraf wordt aangetoond middels boeken en bescheiden, wordt dit in verschillende lidstaten anders gehanteerd. In de loop van 2007 is het Export Control System (ECS) uitgerold. ECS is het geautomatiseerde systeem voor goederen die geëxporteerd worden. Indien de procedure bij uitgaan met goed gevolg wordt afgerond, ontvangt de indiener van de aangifte (veelal een douaneagent) elektronisch een 'bevestiging van uitgaan'.

Dit is een 'kwetsbaar' proces gebleken. Door diverse oorzaken wordt de bevestiging van uitgaan massaal niet ontvangen. Oorzaken zijn onder andere; de betrokkenheid van meerdere schakels, het niet of onjuist toepassen van procedures en/of handelingen (door douane en door bedrijfsleven) en de problemen met de douanesystemen. FENEX heeft de douane in het verleden al gewaarschuwd dat het uitvoerproces niet mag leiden tot een nieuwe 'zuiveringsprocedure'. Dit zou een enorme administratieve last opleveren voor het bedrijfsleven. Door sommige bedrijven wordt dit inmiddels al ervaren.

FENEX blijft aandacht vragen voor een soepele oplossing voor de huidige problemen en een goede procedure voor de toekomst. Om dit te bereiken is op initiatief van FENEX een 'nationale werkgroep openstaande zendingen' gecreëerd. Het eerste resultaat bestaat uit de afspraken die deze werkgroep heeft gemaakt, waardoor de 'oude' openstaande zendingen vereenvoudigd weggewerkt kunnen worden. Voor 2010 blijft het van belang ambitieus doelen te stellen. FENEX is van mening dat de structurele problemen grotendeels moeten worden opgelost, dat er een goede



nasporingsprocedure wordt opgezet en de communicatie omtrent verantwoordelijkheden en werkwijzen verder worden verbeterd. Voor een betrouwbare logistiek en een goede dienstverlening is het voor expediteurs van groot belang dat de douaneformaliteiten in de Nederlandse (lucht)havens op correcte wijze worden verricht. Dit kan bevorderd worden door uniforme procedures, zoals bijvoorbeeld de afspraak die het bedrijfsleven op Schiphol heeft gemaakt dat de expediteurs de ECS-melding “Aankomst kantoor van uitgaan” zullen doen via het community systeem Cargonaut.

Bedrijfsleven komt met uniforme werkwijze voor Nederlandse zeehavens

Met ingang van 31 januari 2010 zal het bedrijfsleven de douane elektronisch in kennis moeten stellen van de aankomst van de exportzending op de terminal en het daadwerkelijk uitgaan. Teneinde het bedrijfsleven te faciliteren zal Portbase een veelomvattende oplossing bieden die het gehele ECS-traject afdekt. Door goede informatie-uitwisseling kunnen de havens van Rotterdam en Amsterdam zich ook op exportgebied onderscheiden van de concurrentie. FENEX heeft een actieve bijdrage geleverd aan de ontwikkeling van deze oplossing. Van douane-expediteurs en/of logistiek dienstverleners wordt verwacht dat zij bepaalde gegevens aan Portbase leveren. Hiervoor ontvangen expediteurs bepaalde statusberichten (track & trace), waardoor het proces “uitgaan” beter kan worden geborgd. Expediteurs zullen niet worden belast voor het gebruik van deze module. Teneinde de openstaande zendingen beter onder controle te krijgen is het van groot belang dat deze oplossing zo breed mogelijk wordt toegepast. Voor expediteurs en exporteurs biedt dit zeker voordelen.

Gezamenlijke voorlichting FENEX & Portbase aan expediteurs

FENEX heeft samen met Portbase een drietal voorlichtingsbijeenkomsten georganiseerd over de functionaliteit en het gebruik van deze nieuwe dienst. Inmiddels is duidelijk geworden dat een grote groep expediteurs vanaf april 2010 wordt aangesloten. Vanaf eind januari tot begin april zal Portbase langzaam deze nieuwe service opschalen, beginnend met terminals en cargadoors.

Douanevervoer

Op het gebied van het douanevervoer (Transit) hebben dit verslagjaar diverse ontwikkelingen plaatsgevonden. Door een goede en open samenwerking tussen douane en FENEX zijn deze redelijk tot goed verlopen.

Nieuwe nasporings- en invorderingsprocedure per 1 juli 2009

Op 1 juli 2009 is de nieuwe nasporings- en invorderingsprocedure voor douanevervoer ingevoerd. De grootste wijziging ten opzichte van de huidige nasporings- en invorderingsprocedure betreft de in acht te nemen termijnen. Deze worden (aanzienlijk) verkort. Daarnaast zal de aangever een nieuw elektronisch bericht ontvangen en een bericht kunnen versturen. Het tijdig reageren (binnen 28 dagen) op dit bericht is van groot belang. FENEX heeft de leden hierover uitgebreid geïnformeerd en geadviseerd. Ook heeft FENEX in het “Overleg Douane Bedrijfsleven” een aantal vragen gesteld over de uitvoering van de nieuwe bovenstaande procedure. Met name de werking van de elektronische berichten heeft in eerste instantie tot problemen geleid. Na enige discussie tussen FENEX en het ministerie van Financiën is hier een goed alternatief voor gevonden.

Afschaffen kunstmatige ophoging referentiebedrag

Al een aantal jaren wordt het door aangevers gesteld referentiebedrag fictief verhoogd in de zekerheidsmodule NCTS. Dit voorkomt dat bij het overschrijden van het referentiebedrag in het systeem de zending niet wordt vrijgegeven. Begin 2009 heeft het ministerie van Financiën aangegeven dat, mede door opmerkingen vanuit de Europese Commissie, zij voornemens is de kunstmatige ophoging af te schaffen. Eind mei heeft de douane besloten dat de kunstmatige ophoging niet op 1 juli 2009, maar op 31 januari 2010 zal worden afgeschaft.

In goed overleg met FENEX zal de douane niet simpelweg het plafond van 1 miljard verwijderen, maar met een pakket nieuwe maatregelen cq. beleid komen. Zo wordt bij het vaststellen van het referentiebedrag rekening gehouden met het reële bedrag (som van bij- en afboekingen) en kan er individueel maatwerk worden geleverd. Door middel van monitoring zal de douane bedrijven met een te laag of te hoog referentiebedrag waarschuwen. Voorts wordt er voorzien in een noodprocedure waarbij 7 dagen per week en 24 uur per dag een medewerker beschikbaar is om een onvoorziene blokkering in NCTS op te heffen.

Verdere facilitering indien uitvoer wordt opgevolgd door douanevervoer (T2)

Het is de gebruikelijke werkwijze dat voor goederen die geëxporteerd worden naar Zwitserland en Noorwegen, de uitvoeraangifte wordt opgevolgd door een T2 document. Dit zorgt ervoor dat er bij de Zwitserse/Noorse grens geen vervolgdokument hoeft te worden opgemaakt. Op het moment dat het T2 document de uitvoeraangifte 'vervangt', wordt de regeling uitvoer beëindigd. Omdat in deze gevallen niet daadwerkelijk kan worden vastgesteld dat een zending de EU heeft verlaten, is er sprake van een fictie van uitgaan.

Het gebruik van de regeling 'fictief uitgaan' bleek echter beperkt toepasbaar. Het beleid van de douane was dat 'fictief uitgaan', met volledig gebruikmaking van de vereenvoudigde procedures, enkel kon worden toegepast indien beide regelingen (domproc uitvoer en Toegelaten Afzender) door één aangever werden verricht en dat beide regelingen plaatsvonden vanaf één en dezelfde locatie. In andere gevallen diende de douane de regeling uitvoer fysiek af te werken. Sinds 2007 pleit FENEX voor het uitbreiden en optimaliseren van de vereenvoudigde procedures in het kader van fictief uitgaan. Na diverse overleggen heeft het ministerie van Financiën ingestemd met een versoepeling van de voorwaarden. Dit betekent dat sinds 28 juni 2009 de regeling 'fictief uitgaan' ruimer kan worden toegepast.

Douanevervoer in de toekomst mogelijk geselecteerd voor controle

Een andere ontwikkeling betreft de koppeling van het NCTS-systeem aan het controle- en selectiesysteem van de douane (Prisma). Met deze koppeling kan het voorkomen dat een zending douanevervoer bij aankomst of vertrek wordt geselecteerd voor controle. De Nederlandse douane heeft richting Brussel lang volgehouden dat eventuele controles ook in de voorafgaande regeling of opvolgende regeling kunnen plaatsvinden. Op last van Brussel zal Nederland nu toch de genoemde koppeling invoeren en wel op 31 januari 2010. FENEX heeft aangegeven dat de invoeringsdatum 'ongelukkig' is, gezien het groot aantal andere wijzigingen op deze datum. Daarnaast heeft FENEX de douane gewaarschuwd dat dergelijke controles een grote impact kunnen hebben op de logistiek, er wordt immers geen toestemming tot lossing verleend. Voorzichtig beginnen (zo min mogelijk selecteren) en snelle doorlooptijden zijn dan ook van groot belang.

Ontwikkeling nationaal 'single window'

In het programma "Slim geregeld, goed verbonden (SGGV)" van het ministerie van Economische Zaken, is een aanpak ontwikkeld om te komen tot een vereenvoudiging van de informatie-uitwisseling tussen bedrijven en overheden. Overheden zullen daarbij aansluiten op de bedrijfsprocessen in de markt. Vooruitlopend op een generieke aanpak is ervoor gekozen eerst ervaring op te doen bij de import van containers met veterinaire zendingen in Rotterdam. Het hieruit voortkomende single-windowsysteem Supd@x wordt in een samenwerkingsverband tussen VWA, douane, FENEX, EVO, Deltalinqs en het AIP verder ontwikkeld en in gebruik genomen. Hiertoe zal in 2010 een pilot starten met een vijftal bedrijven, waaronder drie FENEX-leden. Het doel van de pilot is administratieve lasten en verstoringen van het logistieke proces bij de import van veterinaire goederen te verminderen. Op Schiphol is een min of meer vergelijkbaar project gestart onder de naam Schiphol SmartGate Cargo (zie paragraaf luchtvrachtlogistiek).

Scancontroles Rotterdam & vervoer over de externe baan

Wanneer een container wordt geselecteerd voor een scancontrole zijn er in Rotterdam twee opties om de container naar de douanescan te vervoeren. De eerste is via de zogenaamde interne baan. Dit is een vol automatisch proces met planning en vervoer door de 'dedicated' vervoerder van de terminal. Een expediteur kan ook beslissen via de externe baan (=zelf regelen vervoer via de openbare weg) te gaan. Van deze optie wordt vaak pas gebruik gemaakt als de doorlooptijden bij de interne baan te lang zijn.

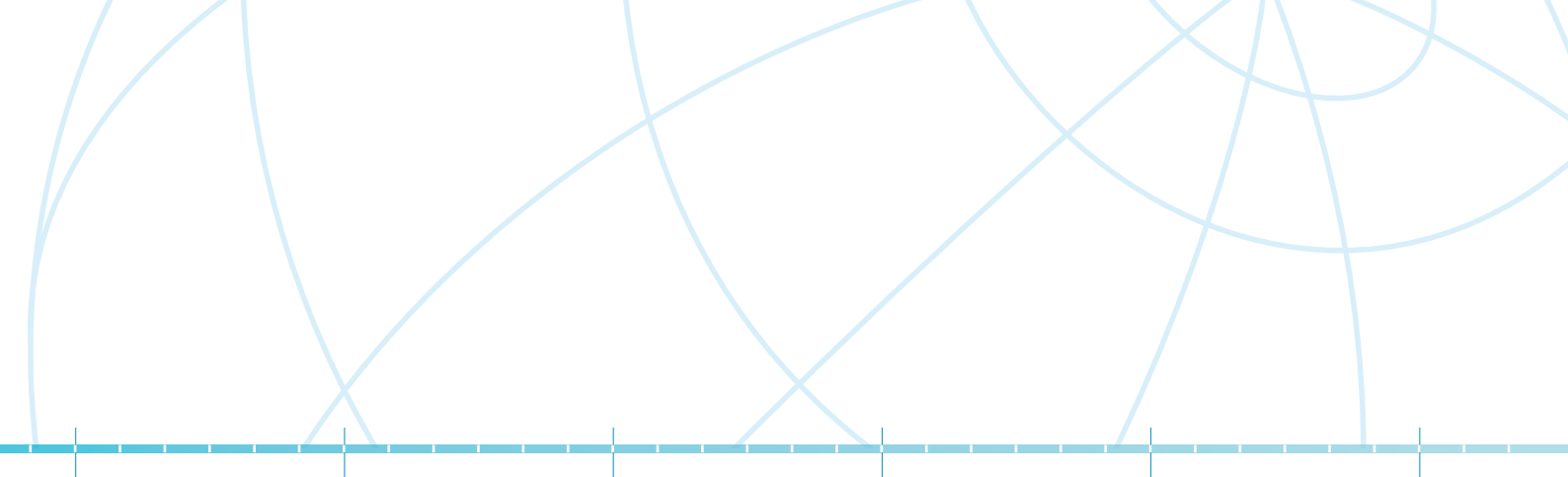
De voorwaarden waaronder het vervoer kan plaatsvinden, is beschreven in een zogenaamd scanprotocol. Door veranderende omstandigheden (nadruk op veiligheid) was de douane van mening dat het scanprotocol uit 2002 herzien diende te worden. Hierover hebben meerdere gesprekken plaatsgevonden tussen douane, VRC, VRTO (Vereniging van Rotterdamse Terminal Operators) en FENEX. In de eerste gesprekken werd snel duidelijk dat verschillende partijen, waaronder de douane, geen voorstander waren van extern scannen. Op aandringen van FENEX is de externe baan blijven bestaan als alternatief van de interne baan. De douane heeft hier wel voorwaarden aan verbonden. Eind 2009 is het nieuwe scanprotocol vastgesteld. Deze zal met ingang van 1 januari 2010 in werking treden.

Versoepeling tussentijdse (spoed)betaling maandkrediet

Het ophogen van de regeling maandkrediet 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 door te voeren en anderzijds een onderzoek te starten naar 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 zij vragen in de regel een uitgebreide contragarantie. Daarnaast zijn banken mede door de huidige ontwikkelingen op de financiële markt voorzichtiger geworden bij het verstrekken van dergelijke zekerheden. Naar aanleiding van dit verzoek heeft de douane in maart 2009 aangegeven het beleid omtrent de tussentijdse (spoed)betalingen te versoepelen.

Wet OM-afdoening aangepast voor fiscale strafbeschikkingen

Vanwege capaciteitsproblemen bij de rechtbanken heeft het kabinet gezocht naar mogelijkheden de overbezette strafrechters te ontlasten. Eén van die mogelijkheden is de Wet OM-afdoening, die per 1 januari 2008 gedeeltelijk in



werking is getreden. Deze wet heeft effect op een groot aantal terreinen binnen het OM en is reeds van toepassing op onder andere de Wegenverkeerswet.

Met het invoeren van deze wet komt de afhandeling van een deel van de strafzaken, die eerst door de rechtbanken werden afgedaan, nu bij het Openbaar Ministerie (OM) te liggen. Zodra deze wet in werking treedt zal het OM een strafbeschikking kunnen opleggen. De mogelijkheid van een 'transactievoorstel ter voorkoming van strafvervolging' komt daarmee te vervallen. Wanneer iemand het niet eens is met de aan hem opgelegde strafbeschikking, kan hij binnen 14 dagen bezwaar maken door verzet in te stellen bij het OM. Het OM zal aan de hand van de motivatie beoordelen of de strafbeschikking aangepast dan wel vernietigd moet worden of dat het moet worden doorgestuurd aan de strafrechter. Zodra een strafbeschikking definitief is zal er een registratie plaatsvinden in de justitiële documentatie (beter bekend als aantekening op het strafblad). Dit laatste geldt voor zowel overtredingen als misdrijven waarbij een geldboete is opgelegd van minimaal € 100,-.

De Wet OM-afdoening zal uiteindelijk ook van toepassing zijn op strafrechtelijke handelingen op douane- en accijnsgebied. Ten aanzien van deze handelingen kan een 'fiscale strafbeschikking' worden opgelegd (VGEM uitgezonderd). De bevoegdheid hiertoe ligt niet bij het OM, maar bij de douane. In 2008 heeft FENEX al kritische vragen gesteld over de gevolgen van deze wet op douanegebied en aangegeven dat bij een ongewijzigde invoering de doelstelling van de Wet OM-afdoening (verlichting rechterlijke macht) absoluut niet gehaald zal worden. Een strafrechtelijke boete in douanezaken kent immers een ondergrens van € 226,-. Dit betekent dat niet alleen elk misdrijf maar ook alle overtredingen geregistreerd zullen worden. Gezien de (geringe) aard van een groot aantal overtredingen zullen veel bedrijven naar de mening van FENEX verzet aantekenen. Hierdoor zullen meer zaken dan nu het geval is voor de strafrechter komen. Daarnaast is het van belang goed te overzien wat de gevolgen zijn van het hebben van een strafblad in het kader van de ontwikkelingen van de AEO en HTD.

Aangezien de douane soortgelijke bezwaren had, heeft het Ministerie van Financiën de vragen en bezwaren van het bedrijfsleven meegenomen in het overleg met het ministerie van Justitie. Dit heeft er uiteindelijk toe geleid dat bij fiscale strafbeschikkingen alleen misdrijven (opzetvariant) zullen leiden tot een aantekening op het strafblad en dat overtredingen daarbuiten zullen blijven. Hoewel hierdoor de grootste pijnpunten enigszins zijn verzacht zal de invoering van de Wet OM-afdoening voor douanezaken toch nog grote gevolgen hebben. Naar verwachting treedt de Wet OM-afdoening voor douanezaken op 1 oktober 2010 in werking.

Loodscodelijst 2009

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 september van dit jaar heeft FENEX de herziene versie 2009 aan de leden toegestuurd.

LANDBOUW

Wijziging toezicht fytosanitaire producten

Tijdens het Overleg Douane Bedrijfsleven van februari 2009 werd medegedeeld dat in de summier aangifte van de vervoerder de code "FYT" moet worden vermeld voor inspectieplichtige fytosanitaire goederen. FENEX heeft aangegeven dat deze verplichting geen nut en noodzaak dient. Ten eerste is het al een Europese verplichting om deze goederen vantevoren aan te melden bij de Plantenziektkundige Dienst. Deze melding wordt in de regel verricht door de importeur of de expediteur. Ten tweede geldt dat het opnemen van de code "FYT" een louter nationale regeling is. Voor goederen die in of via een andere (lucht)haven binnenkomen, geldt deze extra vermelding niet. Daarnaast is FENEX van mening dat het gevaar bestaat dat de logistiek vertraagd kan worden indien er een mismatch ontstaat tussen de aangifte in SBB en de vooraanmelding in CLIENT. Gezien het kennisniveau en de gegevenspositie van de vervoerder is dit niet ondenkbaar. Naar aanleiding van het commentaar van FENEX heeft de douane besloten een 'gewenperiode' in te lassen. Afsproken is dat tijdens deze periode niet gehandhaafd zal worden en dat de logistiek niet vertraagd wordt. Eind september heeft er een evaluatie plaatsgevonden samen met FENEX en ACN. FENEX heeft wederom aangegeven dat deze regeling niets bijdraagt. De douane heeft toegezegd dit nogmaals met het ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Voedselkwaliteit (LNV) te bespreken.

Aanpassing tariefregeling VWA per 1 juli 2009

Met ingang van 1 juli 2009 is de 'Regeling retributies veterinaire en hygiënische aangelegenheden' (tariefstelsel) aangepast. Dit heeft ook gevolgen voor de keurkosten voor de import van veterinaire producten. Voorafgaand aan de vaststelling is door het Agrarisch Import Platform, waarvan FENEX deel uitmaakt, gepleit voor meer evenredigheid, flexibiliteit en transparantie ten aanzien van de import van veterinaire producten. Met name de toeslagsystematiek (aanvullende kosten bovenop het keurloon) voldeed volgens het bedrijfsleven niet aan deze criteria. Na overleg met de diverse overheden heeft dit ertoe geleid dat voor de sector import is besloten de vroegere toeslagen te verdisconteren in het gewichtstarief. Dit betekent dat de toeslagen voor de 'te late aanmelding', 'te late afmelding', 'onderbreking' en 'de avondkeuring' komen te vervallen. Het grote winstpunt van deze nieuwe regeling is dat men vooraf exact kan uitrekenen wat de kosten bij import zullen zijn.

Nieuwe eisen binnenbrengen van visserijproducten (IUU-visserij)

Met ingang van 1 januari 2010 gelden nieuwe maatregelen voor het binnenbrengen en de invoer van een groot aantal (zeegevangen) visserijproducten uit derde landen, gevangen op of na 1 januari 2010. Voordat 'visserijproducten' 'ingevoerd' kunnen worden, is het verplicht een 'vangstcertificaat' te overleggen. Dit certificaat moet aantonen dat de visserijproducten legaal zijn gevangen. Indien het certificaat niet wordt overlegd, onjuist of fraudeleus blijkt te zijn, zal de bevoegde autoriteit de zending kunnen 'weigeren'.

De Europese Verordening is op tal van punten onduidelijk. Dit betreft zowel de praktische uitvoering als de rol en verantwoordelijkheden van de partijen. Na diverse overleggen tussen het ministerie van LNV, de Algemene Inspectiedienst (AID), de douane, de Visfederatie, de Vereniging van Visimporteurs en FENEX, is een (redelijk) werkbare oplossing gevonden met voldoende 'bescherming' voor expediteurs.

Wijziging controleregime levensmiddelen

Met ingang van 25 januari 2010 geldt een nieuw controleregime voor levensmiddelen (niet-veterinair) uit derde landen, die door Brussel als risicovol worden aangemerkt. Het gaat hierbij om zowel goederen met bestemming invoer als goederen die doorgevoerd (T1-status) worden. De nieuwe regels hebben enige gelijkenis met het veterinaire regime (document, overeenstemming en fysieke controle). Via verschillende berichten en voorlichtingsbijeenkomsten heeft FENEX de leden geïnformeerd over de wijzigingen.

FENEX is betrokken geweest bij de uitwerking van het beleid omtrent de "Wijziging controleregime levensmiddelen". FENEX heeft met succes gepleit voor een geautomatiseerde vooraanmelding en afwerking. Ook is het mogelijk de controle te verleggen in plaats van deze uit te laten voeren bij de Douane Controle Loods. De VWA heeft de mogelijkheid tot verleggen wel beperkt tot het havengebied Rotterdam en de eerste en tweede linie op Schiphol. Voor een landelijke verlegging zag de VWA geen ruimte in de Europese wetgeving. Het kostenaspect blijft een punt van discussie. Enerzijds zijn de tarieven op een laat moment vastgesteld en anderzijds zijn deze hoger dan in (sommige) de ons omringende landen. In een gezamenlijke brief (van onder meer Frugiventa, FENEX, ACN en Delta-linqs) is het ministerie van VWS verzocht meer rekening te houden met de positie van de Nederlandse mainports.

FISCAAL

In de werkgroep BTW van de Stuurgroep Douane worden diverse zaken op het gebied van BTW behandeld. Dit verslagjaar heeft één ontwikkeling centraal gestaan, te weten het BTW pakket 2010.

Nieuwe BTW-regels op diensten

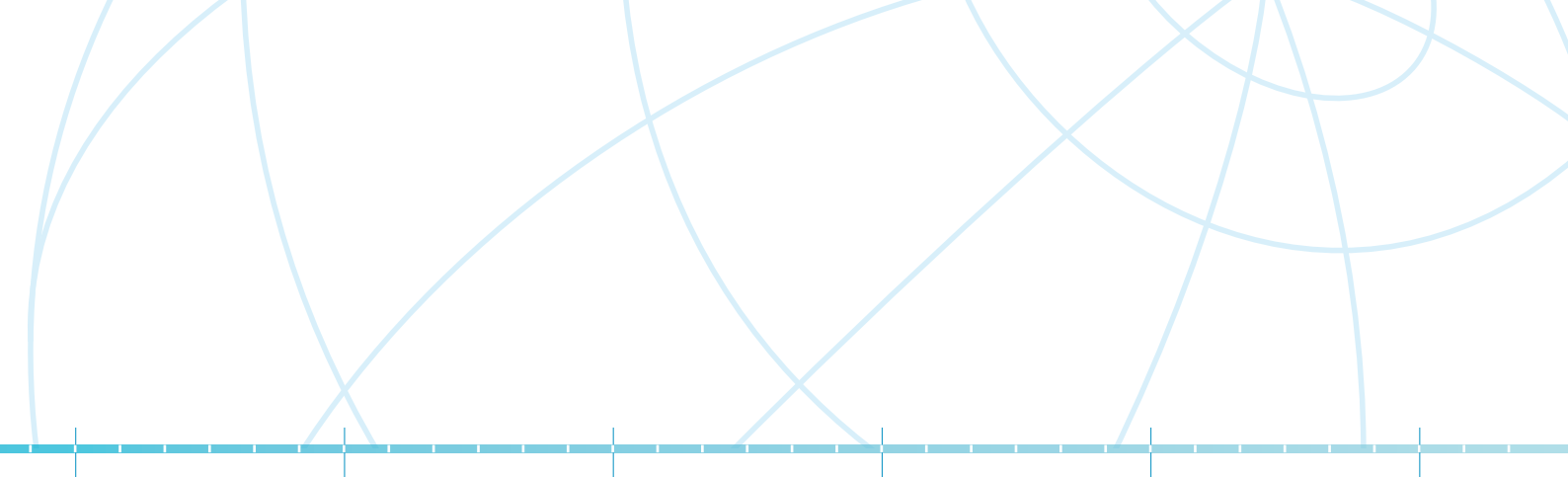
Met ingang van 1 januari 2010 zal de BTW-regelgeving op diensten in de hele Europese Unie indringend wijzigen. Dit heeft ook (grote) gevolgen voor de expeditie- en logistieke sector. Zo moet de facturatie, de inrichting van de administratie, de software en de interne organisatie van/binnen bedrijven op bovengenoemde datum zijn aangepast. De kern van de wijzigingen wordt gevormd door:

- de nieuwe regels omtrent de plaats van dienst;
- een nieuwe administratieve verplichting om diensten te 'lijsten';
- een aanpassing van de opgaaf 'intracommunautaire prestaties (ICP);
- het moment van belastbaarheid (niet meer de factuurdatum);
- de factuureisen van het land van de afnemer;
- de eenvoudigere teruggaaf van BTW uit het buitenland. .

Het afgelopen jaar heeft FENEX de leden uitgebreid geïnformeerd over bovenstaande wijzigingen.

Vragen FENEX aan ministerie van Financiën

FENEX heeft het ministerie van Financiën in augustus 2009 enkele branchespecifieke vragen gesteld. Op deze vragen heeft de Belastingdienst eind oktober geantwoord. In de werkgroep BTW van FENEX zijn deze antwoorden bestudeerd. Dit heeft geleid tot vragen van meer algemene aard (brancheoverstijgend). Met name het 'niet mogen lijsten



indien de dienst in een andere lidstaat is vrijgesteld' en 'het moment van belastbaarheid' leidt naar de mening van FENEX tot problemen. FENEX heeft dit vervolgens kenbaar gemaakt aan de staatssecretaris van Financiën. De antwoorden op de vragen zijn in de adviezen en producten van FENEX verwerkt.

FENEX BTW beslismatrix

Teneinde de leden een houvast te bieden bij bovengenoemde wijzigingen heeft FENEX een "BTW beslismatrix" ontwikkeld. Deze matrix is opgesteld voor de belangrijkste diensten die door FENEX-leden verleend worden. Per type opdrachtgever wordt aangegeven wat de plaats van dienst is en welke regel er van toepassing is op het bepalen van het juiste BTW-tarief.

FENEX BTW 2010 beslisbomen

Als een vereenvoudigd hulpmiddel op de hiervoor bedoelde beslismatrix zal FENEX begin 2010 onderstaande beslisbomen ontwikkelen voor de leden:

- diensten ten behoeve van goederen onder douaneverband;
- diensten ten behoeve van importzendingen;
- diensten ten behoeve van goederen in het vrije verkeer van de EG;
- diensten ten behoeve van exportzendingen;

In deze beslisbomen zal worden uitgegaan van het feit dat de dienstverlener in Nederland is gevestigd. Welke diensten door de Nederlandse logistieke dienstverlener eventueel moeten worden gelist en hoe de diensten moeten worden aangegeven op het "aangiftebiljet Omzetbelasting" zal ook worden opgenomen in de beslisbomen.

Voorlichtingsbijeenkomst BTW 2010

FENEX heeft op 1 december een voorlichtingsbijeenkomst georganiseerd voor leden van FENEX. Deze voor leden kosteloze bijeenkomst werd door 150 personen bezocht. Naast presentaties van Deloitte en Barendregt-Compliance was ook de Belastingdienst vertegenwoordigd. Naast een presentatie is de Belastingdienst tijdens de bijeenkomst ook ingegaan op vragen van de deelnemers.

ZEEHAVENLOGISTIEK

Raad voor Zeehavenlogistiek

In het verslagjaar is de Raad voor Zeehavenlogistiek éénmaal bijeen geweest. De bijeenkomst stond in het teken van verschillende onderwerpen als de facturatie problemen met de cargadoors, de afhandeling van containers op terminals, nieuwe ontwikkelingen met betrekking tot inland-terminals en het NDIV-project (Nederland Digitaal in Verbinding).

Containerafhandeling

Ondanks de daling van het aantal containers in de Rotterdamse haven ging de afhandeling in 2009 soms gepaard met vertragingen. De afhandeling van containers op de Euromax-terminal problemen bracht nog steeds problemen met zich mee. FENEX houdt over deze problemen met verschillende partijen op verschillende niveaus contact.

24-uurslogistiek

In 2008 is in Deltalinqs-verband gestart met de opzet van een pilot 24-uurslogistiek. FENEX is samen met het Havenbedrijf Rotterdam en het ministerie van Verkeer en Waterstaat bij deze pilot betrokken. Op basis van deze pilot is onder meer geconcludeerd dat het uitwijken naar de nacht pas interessant wordt als de vertraging overdag te veel oploopt. Voorts zullen expediteurs het nachtrijden willen ontwikkelen, maar dat pas in de markt zetten wanneer de omstandigheden daartoe aanleiding geven.

De keuze van de invulling van nachtrijden zal per bedrijf dan wel per combinatie van bedrijven anders zijn, maar de meeste bedrijven zullen kiezen voor het concept "ontkoppelpunt bij de vervoerder".

Ook is FENEX actief in de Commissie Bereikbaarheid van Deltalinqs. In het verslagjaar zijn de leden over de op handen zijnde werkzaamheden op en rond de A-15 geïnformeerd. In de komende periode zal de informatievoorziening doorgaan.

NDiV-project

In het verslagjaar is samen met Syntens een project gestart dat ertoe moet leiden dat zeehavenexpediteurs sneller, slimmer en efficiënter digitaal informatie uitwisselen met overige partijen/partners in de keten. Het doel is het reduceren van kosten, het verhogen van de servicegraad van expediteurs aan hun opdrachtgevers en het verkorten van de afhandelingsduur van inkomende containers. Het project is gestart met een nulmeting. Aan de nulmeting hebben in totaal 29 FENEX-leden, 5 cargadoors en 4 terminals meegedaan. Inmiddels is gestart met het vervolgtraject; het oppakken van meerdere deelprojecten met betrekking tot de informatie-uitwisseling in de keten, bijvoorbeeld het opstellen van best practices en het organiseren van kennisbijeenkomsten voor ketenpartijen.

De volgende onderwerpen worden als eerste opgepakt:

- het opzetten van een voorbeeldketen, waarin in overleg met de partners in de keten de verschillende knelpunten naar boven komen
- in beeld brengen van de optimale keten.

In een later stadium kan dan naar oplossingen voor de knelpunten gezocht worden. De andere genoemde mogelijkheden kunnen hierbij eventueel als aanvullende activiteit opgepakt worden. Ten slotte wordt het vergroten van het inzicht in de huidige standaarden voor het berichtenverkeer en de status en het gebruik daarvan, als een belangrijk item gezien. Dit betreft dan zowel de technische- als de berichtenstandaarden. FENEX heeft een aantal FENEX-leden bereid gevonden deel te nemen aan het vervolgtraject; het in beeld brengen van de verschillende berichten en communicatiemomenten in de keten en de mogelijke knelpunten daarbij.

Overleg FENEX-AZV

Tussen FENEX en de Alliantie van Zeecontainer Vervoerders bestaat sinds 2009 een regulier overleg. In het afgelopen verslagjaar is in het overleg in belangrijke mate aandacht besteed aan de communicatie vanuit de terminals, aan de vrachtwisseling tussen vervoerders, verladere en expediteurs en aan douanezaken. Een regulier overleg wordt door partijen als zeer nuttig ervaren.

Facturatie overleg met VRC

Eén van de grot knelpunten die expediteurs ervaren in de relatie met rederijen en/of cargadoors is de wijze waarop gefactureerd wordt. Momenteel is het percentage van de facturen dat te laat gefactureerd, dan wel niet klopt 1 á 2 %. Dit is een hele verbetering ten opzichte van een aantal jaren geleden. Door expediteurs worden daarentegen nog steeds betalingen gedaan waartegenover geen factuur staat. Ook worden demurragefacturen in voorkomende gevallen vanuit de rederijen soms verkeerd geadresseerd. Dit is zowel voor cargadoors als voor de expediteurs onwenselijk. Met de afhandeling hiervan gaat bij expediteurs en cargadoors veel tijd verloren.

Om voor cargadoors en expediteurs tot een verbetering van deze voor beiden onwenselijke situatie te komen is besloten om samen met VRC een communicatie-/facturatieprotocol te ontwikkelen waarin verschillende zaken met betrekking tot het factureringsproces vastgelegd worden. In een dergelijk protocol zou bijvoorbeeld een redelijke termijn kunnen worden bepaald waarbinnen facturen door de expediteur(s) ontvangen moeten zijn.

OPSLAG & DISTRIBUTIELOGISTIEK

Raad voor Opslag en Distributielogistiek

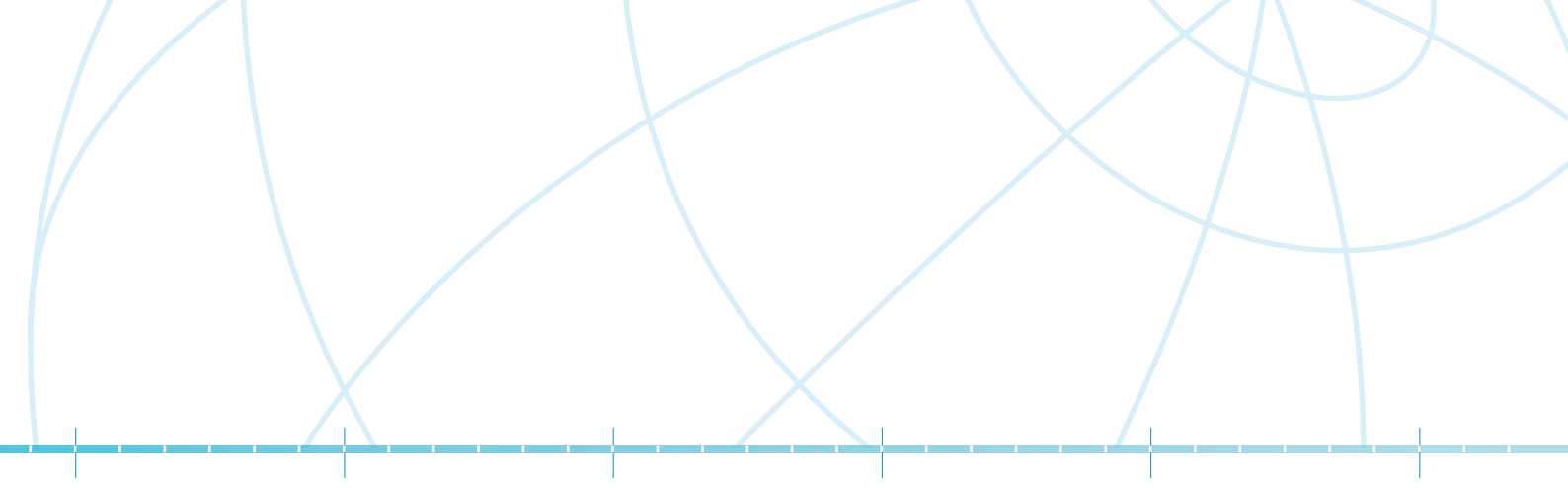
In 2009 is de Raad voor Opslag en Distributielogistiek eenmaal bijeen geweest. Deze Raadsvergadering vond plaats na afloop van de Gezamenlijke Raadsbijeenkomst op 19 mei in De Meern. De vergadering stond in het teken van de palletruil en gas in containers. De heer Bruijne, directeur van de Stichting Vervoeradres, is ingegaan op deliverycode.eu. Voorts is door mevrouw José van Uffelen (Opor Musca) ingegaan op de problematiek rond gas in containers.

Gas in containers

Het onderwerp gas in containers heeft nog steeds veel aandacht. Dit probleem wordt in Nederland reeds jaren onderkend. In de zomer van 2008 is er naar aanleiding van Kamervragen over incidenten met 'gegaste containers' besloten een risico-analyse te laten uitvoeren naar de problematiek hieromtrent en de daadwerkelijk hieraan verbonden risico's. Uit dit onderzoek bleek dat de aandacht bij bedrijven die containers lossen en de naleving van de ARBO-regels nog sterk verbeterd kan worden. Naast informatievoorziening heeft FENEX dit verslagjaar nog andere acties genomen in dit kader (zie onder 'Gevaarlijke stoffen, ARBO en Milieu).

Best practice guide sustainable logistics

In de vergadering van het Advisory Body Sustainable Logistics van CLECAT is het opstellen van een "best practice guide" op het gebied van sustainable logistics voor expediteurs/logistiek dienstverleners verder behandeld. De leden



van de aangesloten organisaties van CLECAT zijn verzocht ideeën hiervoor aan te dragen. Inmiddels is een eerste versie van deze “best practice guide” klaar. Het is de bedoeling dat deze “best practice guide” telkens geactualiseerd wordt.

Verpakkingenbelasting

De Belastingdienst heeft meer duidelijkheid verschaft over de verpakkingenbelasting. Begin 2009 zijn de leden hierover nader bericht. De verduidelijkingen komen in het kort neer op het volgende:

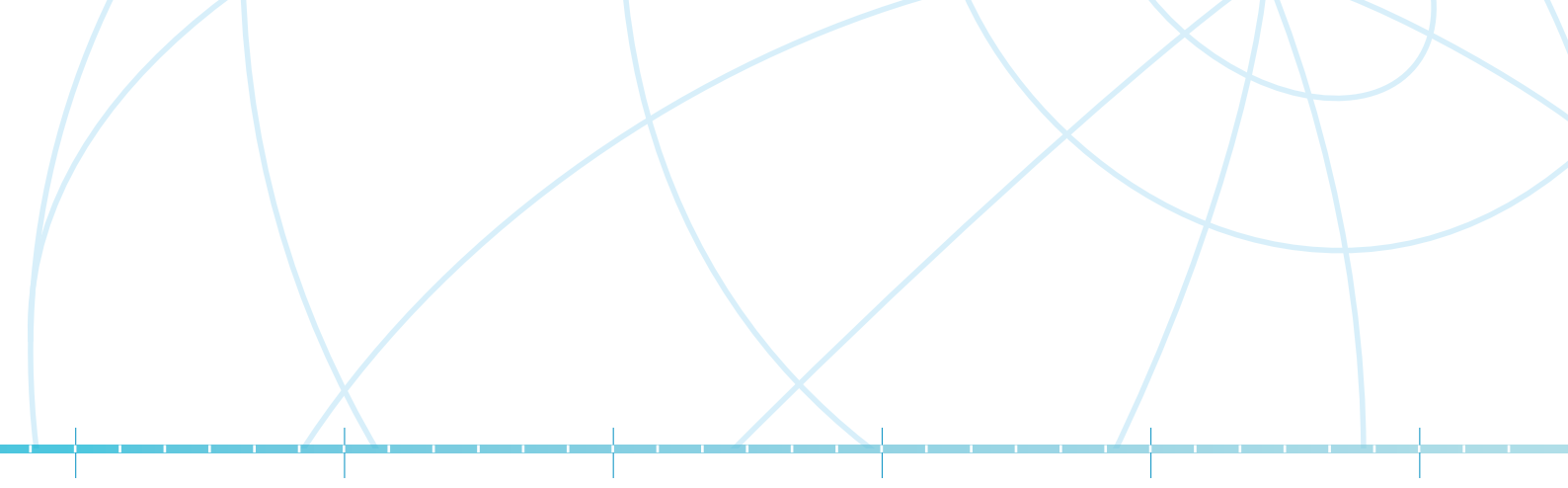
Een importeur in de zin van de verpakkingenbelasting is een ondernemer voor wie de geïmporteerde goederen bestemd zijn. Hij wordt als belastingplichtige in de zin van de verpakkingenbelasting aangemerkt voor het verpakingsmateriaal waarvan hij zich bij import ontdoet. Worden goederen vanuit een derde land (buiten de EU) binnen Nederland gebracht, dan wordt voor de heffing van de verpakkingenbelasting aangesloten bij de heffing van de omzetbelasting bij invoer.

Het daadwerkelijke transport valt niet onder de verpakkingenbelasting. Indien een logistiek dienstverlener goederen vanuit het buitenland ontvangt of goederen ophaalt uit het buitenland en hij slaat deze op in een douane-entrepot, dan vallen de importverpakkingen die hierbij vrij komen niet onder de verpakkingenbelasting. De activiteiten die hier worden verricht, vinden virtueel plaats in het buitenland.

Ook voor goederen die omgepakt of herpakt worden in een douane-entrepot geldt hetzelfde. Voor geen van deze activiteiten bestaat belastingplichtigheid voor de verpakkingenbelasting. Indien een logistiek dienstverlener goederen ontvangt en opslaat in een warehouse/magazijn vallen de verpakkingen evenmin onder de verpakkingenbelasting. Indien de logistiek dienstverlener verpakkingen gaat toevoegen aan goederen is hij loonverpakker. Vanaf 2009 is de belastingplicht voor de verpakkingenbelasting van de loonverpakker naar zijn opdrachtgever verlegd.

Palletruil

Naar aanleiding van vragen van leden is het probleem van palletruil opgepakt. Dit wordt gezamenlijk met de PD Group van TLN gedaan. TLN had Cap Gemini reeds opdracht gegeven een rapport op te stellen over palletruil. FENEX heeft vervolgens 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 pallets, 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 had alleen betrekking 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.



In het verslagjaar heeft TLN met EVO overleg gehad over de palletruil. Over de pallets moeten duidelijke afspraken worden gemaakt tussen afzenders en vervoerders. FENEX heeft via TLN haar input in dit overleg geleverd. In dit overleg zijn verschillende mogelijkheden besproken. In de discussie is gesproken over zowel de handhaving van de huidige ruilsystematiek als een nieuwe systematiek. De bedoeling is dat een en ander in een kerndocument wordt samengevat en dat de achterbannen van de organisaties zich hierover uitspreken.

Wet wegvervoer goederen

Op 1 mei 2009 trad de Wet Wegvervoer Goederen in werking. Deze wet geeft onder andere regels voor toegang tot de markt van het binnenlands en het grensoverschrijdend beroepsvervoer, voor het eigen vervoer en de eisen voor de toegang tot het beroep van beroepsvervoerder voor in Nederland gevestigde vervoerders. Daarnaast brengt deze wet tot uitdrukking dat anderen dan de vervoerder eveneens een verantwoordelijkheid dragen voor naleving van de beladingvoorschriften (degene die doet verrichten van beroepsvervoer). Dit kan bijvoorbeeld de afzender of de expediteur zijn. Contractueel kon de vervoerder dit reeds regelen via de AVC 2002 (artikel 4 leden 4 en 5). Een afzender of expediteur kan door de overheid medeaansprakelijk worden gehouden als zij de vervoerder van onjuiste of onvolledige informatie hebben voorzien, of bij het laden van het voertuig de aanwijzingen van de vervoerder niet hebben opgevolgd. De inschakeling van een aflader die in opdracht van de afzender de te vervoer zaken gereed maakt voor het vervoer, doet ook niets af aan de verantwoordelijkheid van de afzender. Verder behoeft het Openbaar Ministerie niet de verwijtbaarheid van de geconstateerde overtreding te bewijzen. Degene die wordt vervolgd heeft bij de rechter nog de mogelijkheid aannemelijk te maken dat er geen sprake is van strafrechtelijk relevante schuld. De leden zijn over de gevolgen van deze wet geïnformeerd.

Herziening Voorwaarden voor Logistieke Activiteiten

Tussen FENEX en TLN is er in 2009 overleg geweest over een nieuwe gezamenlijk op te stellen set Voorwaarden voor Logistieke Activiteiten. Belangrijkste bespreekpunt was de werkingssfeer van de voorwaarden. Uiteindelijk is besloten het vervoerstraject (naast opslag) in de voorwaarden zelf te regelen en hiervoor een vervoerdersaansprakelijkheid te regelen. Wel moet in een (model)contract de mogelijkheid worden geboden hiervan af te wijken. De nieuwe opzet van deze voorwaarden moet nog nader in de Juridische Commissie worden besproken en aan de Raad voor Opslag en Distributielogistiek worden voorgelegd.

LUCHTVRACHTLOGISTIEK

Na vijf jaar enthousiast de ACN-FENEX Sectorraad Expediteurs te hebben voorgezeten, heeft Moniek van de Put op 7 september 2009 de voorzittershamer overgedragen aan Ivo Aris (Rhenus Logistics). Dat gebeurde tijdens een goed bezochte vergadering in het Schipholgebouw. Met Ivo Aris, een warme supporter van e-freight en "horizontaal toezicht", krijgt de Sectorraad een sterk op innovatie gericht boegbeeld.

DGVS sterk verbeterd

In 2009 zijn de meeste aanbevelingen in het onderzoek van Ernst & Young naar de betrouwbaarheid van het Documentloze Goederenvolgsysteem op Schiphol (DGVS) uitgevoerd. Mede door diverse andere verbeteringen functioneert het systeem steeds beter en is het aantal valse mismatches gedaald van bijna 10% begin 2008 naar iets boven de 1% in december 2009. Om dit mooie resultaat te behouden en verder te verbeteren, heeft ACN aan alle deelnemers gevraagd om een op DGVS toegespitste versie van hun AOIC (Administratieve Organisatie en Interne Controle) te maken en in te leveren bij de douane.

ECS en Exportovereenstemmingscontrole

Het bedrijfsleven op Schiphol heeft afgesproken dat de expediteurs de ECS-melding "Aankomst kantoor van uitgaan" zullen doen via DGVS of separaat bij Cargonaut. Dit om bottlenecks bij de afhandelaren te voorkomen. Deze procedure heeft in 2009 de vroegere zogenaamde Exportovereenstemmingscontrole vervangen. De douane en ACN hebben in het kader van horizontaal toezicht afgesproken dat de douane de bij Cargonaut aanwezige informatie ook zal gebruiken voor risicoanalyses van de scancontroles op de via Schiphol uitgaande goederen.

ACN en Cargonaut gestart met ontwikkeling "Informatiemakelaar"

Om de overheidscontroles op de luchtvracht op Schiphol sneller en betrouwbaarder te maken, heeft ACN aan Cargonaut opdracht gegeven om een nieuw systeem te bouwen onder de naam "Informatiemakelaar Luchtvracht". Met dit systeem kunnen de deelnemende luchtvrachtexpediteurs vóór de aanlevering van vracht te weten komen of alle informatie ingestuurd is, opdat de douane kan bepalen of een zending op Schiphol wel of niet gecontroleerd moet worden. Door alle informatie in één platform te bundelen, hoeven de steeds strengere security en veiligheids-eisen niet te leiden tot meer hinder van het toezicht en de daarmee gepaard gaande kosten en kansen op vertraging. Het systeem wordt gevoed met ondermeer verplichte (elektronische) pre-departure en pre-arrival informatie en is publiek-privaat gefinancierd: het industrieel deel vanuit het exploitatieoverschot van het DGVS en het overheidsdeel via BPVS (Beveiliging en Publieke Veiligheid Schiphol). De douane zal met het systeem, mede namens vier andere overheidsdiensten (KMar, VWA, PD en IVW), alle informatie analyseren, de risico's vaststellen en de controles aansturen. Door de informatie geruime tijd van tevoren te screenen, kan het noodzakelijk geachte fysieke toezicht gericht en sneller plaatsvinden. Dit is in het belang van alle partijen in de keten en moet de concurrentiepositie van Schiphol ten goede komen. De informatiemakelaar is een onderdeel van het Schiphol SmartGate programma.

Schiphol SmartGate Cargo

Als uitwerking van het convenant dat ACN en de douane in 2008 ondertekend hebben om de onderlinge samenwerking in de strijd tegen illegale in-, door- en uitvoer opnieuw te bevestigen, zijn beide partijen samen met Schiphol Group gestart met het programma "Schiphol SmartGate Cargo". Dit gezamenlijke initiatief is onderdeel van het publiek-private samenwerkingsverband BPVS (Beveiliging en Publieke Veiligheid Schiphol), waarbij de BPVS werkgroep Grens en Vracht als klankbord fungeert. Doelstelling is de veiligheid (safety & security) te verhogen en daar waar mogelijk tijdwinst, kostenbesparing en betrouwbaarheid voor het algehele afhandelingproces op de luchthaven te realiseren. Het uiteindelijke doel van SmartGate Cargo is het creëren van een veilige, innovatieve en ongestoorde luchtvrachtketen.

Kwaliteit afhandeling luchtvracht kan beter

Naar aanleiding van een aantal bij ACN binnengekomen klachten, opmerkingen en wensen omtrent de kwaliteit van de afhandeling van luchtvracht op Schiphol, heeft ACN een enquête uitgevoerd onder de leden van de Sectorraden Expediteurs en Truckers. De resultaten komen kortweg neer op "Het kan beter!", waarbij het vooral gaat om wachttijden, administratieve afwikkeling (sneller/beter boxen, uniforme benaming van de diensten, minder fouten in de facturatie) en mentaliteit van het personeel van de afhandelaars (zien expediteur te weinig als klant). Na overleg binnen ACN hebben de afhandelaars aangegeven dat te beseffen en dat er absoluut ruimte is voor verbetering. Ze willen deze zaken eerst zelf oppakken maar staan daarnaast ook open voor een collectieve aanpak. Dit komt in 2010 op de agenda van de sectorraad, onder het motto "leren van het verleden, kijken naar de toekomst, er is altijd ruimte voor verbetering!!".

All-in tarieven AF-KLM Cargo

Air France Cargo - KLM Cargo heeft als reactie op een gezamenlijk verzoek van de EVO en de ACN-FENEX Sectorraad Expediteurs een proef gedaan met all-in tarieven als alternatief voor de security- en brandstof toeslag. Wegens de beperkte opzet heeft deze proef nog geen vervolg gekregen.

OPLEIDINGEN

Algemeen

Expediteurs leiden hun medewerkers steeds vaker en breder op. Dit ondanks het feit dat de economische crisis nog steeds voortduurt. Evenals in de zomer van 2008 heeft een grote groep cursisten van de cursus "Declarant" in 2009 het diploma ontvangen. Daarnaast zijn in september van het verslagjaar weer twee grote groepen met de nieuwe cursus gestart. Er was ook veel vraag voor de cursus "Assistent Declarant". Deze cursus biedt een goede inleiding voor de cursus "Declarant". Daarnaast blijft er vraag naar de andere FENEX-cursussen en -workshops. De nieuwe FENEX-workshops "BTW-veranderingen 2010" en "Goed werkgeverschap" voorzien in een grote behoefte. Het aantal cursisten aan de andere FENEX-cursussen en workshops blijft stabiel. Ook voor de toekomst blijft in de expeditiebranche de behoefte bestaan aan goed (hoger) opgeleid personeel. Hiermee wordt ingespeeld op het feit dat klanten steeds hogere eisen stellen aan de logistieke dienstverlening van de expediteur. Deze trend zal zich naar verwachting blijven voortzetten.

Samenwerking met andere partijen

Om de huidige opleidingen verder te verbeteren en nieuwe opleidingen te ontwikkelen is door FENEX samenwerking gezocht met andere partijen.

Gesubsidieerd onderwijs

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.

FIATA-diploma's

In het verslagjaar werden 13 FIATA-diploma's uitgereikt. Dit internationaal erkende diploma kan bij FIATA aangevraagd worden wanneer het diploma Expediteur aan het Scheepvaart en Transport College is behaald. De cursus Expediteur wordt door STC in nauwe samenwerking met FENEX gegeven.

Om internationale erkenning van de opleiding Expediteur ook in de volgende jaren te waarborgen zal de opleiding in maart 2010 opnieuw ter accreditatie aan FIATA worden voorgelegd. Inmiddels is de opleiding Expediteur door FIATA opnieuw voor een periode van vier jaar geaccrediteerd.

ARBEIDSMARKT

Werkgelegenheid

Uit de conclusie van de Arbeidsmarktverkenning Mainport Rotterdam 2009 is naar voren gekomen dat de vraag naar personeel in de haven intact zal blijven. Tussen januari 2010 en 2013 zullen om en nabij de 2000 banen vrijkomen. In 2009 nam de jaarlijkse personeelsbehoefte weliswaar af, maar de verwachting is dat deze behoefte zich weer zal herstellen. De totale werkgelegenheid in het Mainportgebied kende in 2009 een krimp van 3,2 %. Meer dan de helft van de bedrijven verwacht daarentegen in de komende vier jaar meer personeel nodig te hebben dan de afgelopen jaren.

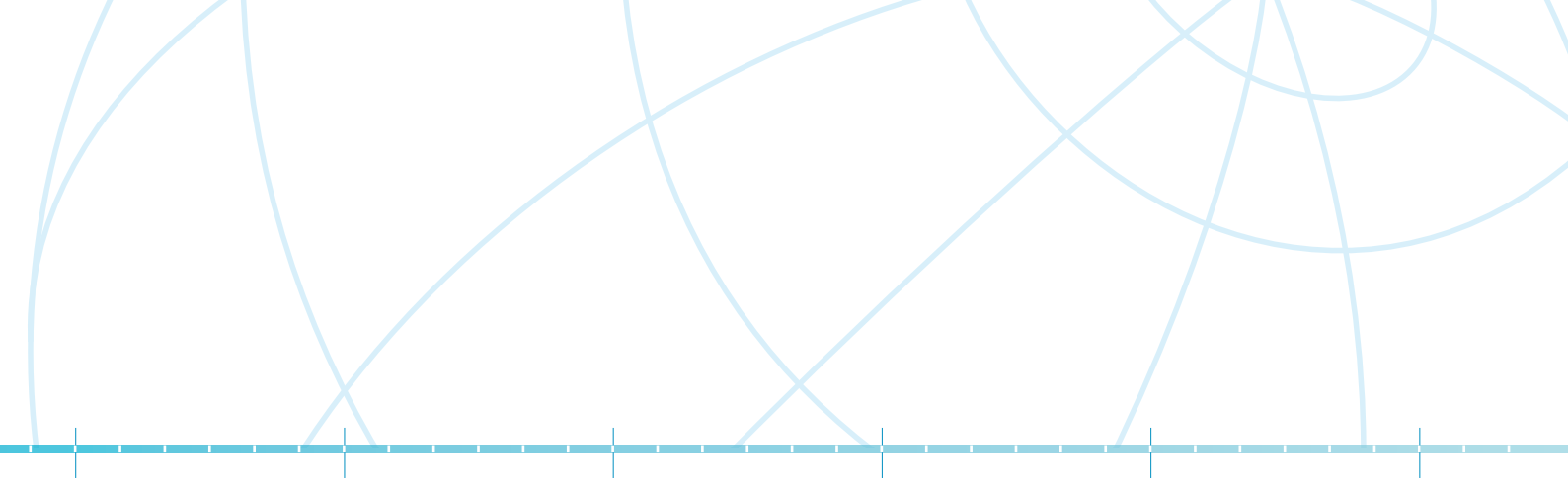
Het is dan ook van groot belang dat de instroom van jongeren doorgaat. Vele opleidingen in het reguliere onderwijs duren vier jaar. Dat wil zeggen dat de leerlingen die in 2010 instromen in 2014 de arbeidsmarkt gaan betreden. Voor de instroom van jongeren in de haven zijn naast procesopleidingen en maintenance-opleidingen, de haven- en logistieke opleidingen pijlers waar de haven op rust. Daarnaast is het van belang dat, vanwege de grotere vraag naar HBO-afgestudeerden, het aantal HBO-gediplomeerden stijgt. FENEX zal waar mogelijk hieraan bijdragen door onder andere gezamenlijk met haar leden en opleider(s) stageplaatsen beschikbaar te stellen, teneinde deze studenten goed te kunnen opleiden.

Onderwijscafés

Om het onderwijs en bedrijfsleven met elkaar in contact te brengen en onderling ervaringen te laten uitwisselen heeft FENEX twee onderwijscafés georganiseerd. Tijdens deze onderwijscafés werd gesproken over de behoefte van het bedrijfsleven aan bepaalde opleidingen en/of modules. Daarnaast werd ingegaan op de mogelijkheid voor het bieden van stages door het bedrijfsleven. In 2010 zal FENEX opnieuw medewerking aan de organisatie van dergelijke bijeenkomsten verlenen.

Project leeftijd(fasen)bewust personeelsbeleid

De komende jaren zal de vergrijzing doorzetten. Om op toekomstige arbeidsmarktontwikkelingen in te spelen is in 2008 besloten om in 2009 een project te starten om te komen tot een adequate aanpak hiervan. Hierbij is bewust gekozen om niet alleen beleid te ontwikkelen voor medewerkers die hun pensioenleeftijd naderen, maar ook voor medewerkers die zich in andere fasen van hun leven en loopbaan bevinden. Om leeftijd(fasen)bewust personeelsbeleid binnen de expeditiebedrijven te implementeren is een brochure en een stappenplan ontwikkeld.



Bij de ontwikkeling van het stappenplan en de brochure is telkens feedback gevraagd van het FENEX-HR-platform. Aan het FENEX-HR-platform nemen (en kunnen) HR-managers en personeelsadviseurs, werkzaam bij de leden, deel(nemen). Het project is mogelijk gemaakt door een bijdrage van het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid.

GEVAARLIJKE STOFFEN / ARBO / MILIEU

Algemeen

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 onder meer veel aandacht besteed aan het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen.

Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen

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. Belangrijk volgens de CTGG is dat er voldoende afstand wordt bewaard tussen infrastructuur en bebouwing. Er moet voldoende rekening mee worden gehouden dat het vervoer van gevaarlijke stoffen in de toekomst kan toenemen.

Voorlichtingsdag CTGG

De jaarlijkse voorlichtingsdag vervoer gevaarlijke stoffen van de CTGG vond dit verslagjaar plaats op 27 november in de Rijtuigenloods in Amersfoort. Tijdens deze dag werd aandacht besteed aan spoor en incidentmanagement. Daarnaast kwamen zoals gewoonlijk diverse andere zaken die van belang zijn aan bod, waaronder Best Practices Guidelines in het chemisch transport en BLEVE-vrij rijden.

Platform AGM

In het Platform AGM van Deltalinqs is dit jaar eveneens een aantal onderwerpen behandeld zoals het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen, gas in containers, de Aanvullende Risicoinventarisatie- en Evaluatie (ARIE) en de evaluatie van de Seveso richtlijn.

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 in 2007 al een paragraaf over dieselmotoremissie voorbereid voor opname in een arbocatalogus voor haven-, op- en overslagbedrijven. De DME-paragraaf is echter niet goedgekeurd door de Arbeidsinspectie, aangezien deze niet tot stand is gekomen in overleg met vertegenwoordigers van werknemers. Deltalinqs wilde vervolgens als platform fungeren voor groepen van bedrijven die afstemming willen over de inhoud van een sectorale arbocatalogus. Daar is echter geen gebruik van gemaakt.

Gas in containers

In het verslagjaar is veel aandacht 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. FENEX is van mening dat het 'gassingsprobleem' bij importcontainers in het kader van de Arbeidsomstandighedenwet aandacht moet krijgen. Uitgangspunten daarbij zijn een bronaanpak en voorlichting.

De problematiek omtrent gegaste containers is niet alleen door Nederland op te lossen. Het zijn met name de verladers in het Verre Oosten die containers gassen met bestrijdingsmiddelen en/of materiaal gebruiken (bijvoorbeeld lijmsorten) waaruit schadelijke dampen ontstaan. Om dit aan te pakken zijn er Europese en mondiale maatregelen nodig.

Hetgeen hierboven wordt aangegeven is niet vandaag op morgen geregeld. In dit verband heeft ook het Nederlandse bedrijfsleven een aantal initiatieven genomen om de huidige risico's te beperken. In de werkgroep 'gegaste containers' van VNO/NCW nemen verschillende koepels en brancheorganisaties deel. Ook FENEX maakt hier deel van uit. In deze werkgroep is onder meer besloten een apart Platform gegaste containers op te zetten, waarbij ook FNV-Bondgenoten wordt betrokken. Het doel is activiteiten te ontwikkelen om zaken uit te werken en oplossingen aan te dragen. Daarnaast is op initiatief van Nieuwsblad Transport en EVO en met een bijdrage van FENEX, het "Handboek Containergassen" tot stand gekomen.

Evaluatie ARIE

Vanaf 2007 is het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid bezig met de evaluatie van de aanvullende risicoinventarisatie- en evaluatie (ARIE) regeling. FENEX heeft samen met VNO-NCW commentaar op de ARIE regeling geleverd. Onder meer worden vraagtekens gezet bij de toegevoegde waarde van de ARIE regelingen. De verplichtingen van de ARIE regeling gaan verder dan op grond van de Europese Kaderrichtlijn voor Veiligheid en Gezondheid op het werk en leveren in de Nederlandse situatie een uitbreiding van de reikwijdte van de Seveso richtlijn/het BRZO op. Voorts is de ARIE gebaseerd op een afwijkende indelingssystematiek die niet aansluit bij de bestaande systemen zoals de vervoerswetgeving, Wms of GHS.

REACH

REACH (Registratie, Evaluatie, Autorisatie en beperkingen van Chemische stoffen), de 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 veilig mogelijke manier te laten plaatsvinden. Reeds in 2007 waren er vragen gesteld aan de REACH helpdesk over het begrip "importeur". Hierdoor werd uiteindelijk enige duidelijkheid verkregen. FENEX heeft toen ook een voorbeeldbrief gemaakt om opdrachtgevers nader te informeren. Naar aanleiding van vragen van Belgische expediteurs over de positie van douane-expediteur/douaneagent heeft FENEX opnieuw nadere vragen gesteld aan het Ministerie van VROM. Het Ministerie bevestigde nogmaals dat tussenpersonen die in opdracht van een bedrijf douanehandelingen verrichten maar geen eigenaar zijn van de goederen, niet beschouwd worden als importeur volgens de definitie van REACH. Wel is het van belang dat voldoende gedocumenteerd wordt wie de feitelijke importeur is.

Verplichting training/opleiding IMDG Code

In het verslagjaar werd bekend dat per 1 januari 2010 een training voor walpersoneel dat betrokken is bij vervoer van gevaarlijke stoffen over zee, verplicht wordt. De basis hiervoor wordt gevormd door amendement 34 van de International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code. De verplichting geldt voor iedereen die, in de breedste zin van het woord, betrokken is bij vervoer van gevaarlijke stoffen over zee. Derhalve ook voor de expediteur die vanuit zijn kantoor het vervoer van gevaarlijke stoffen organiseert.

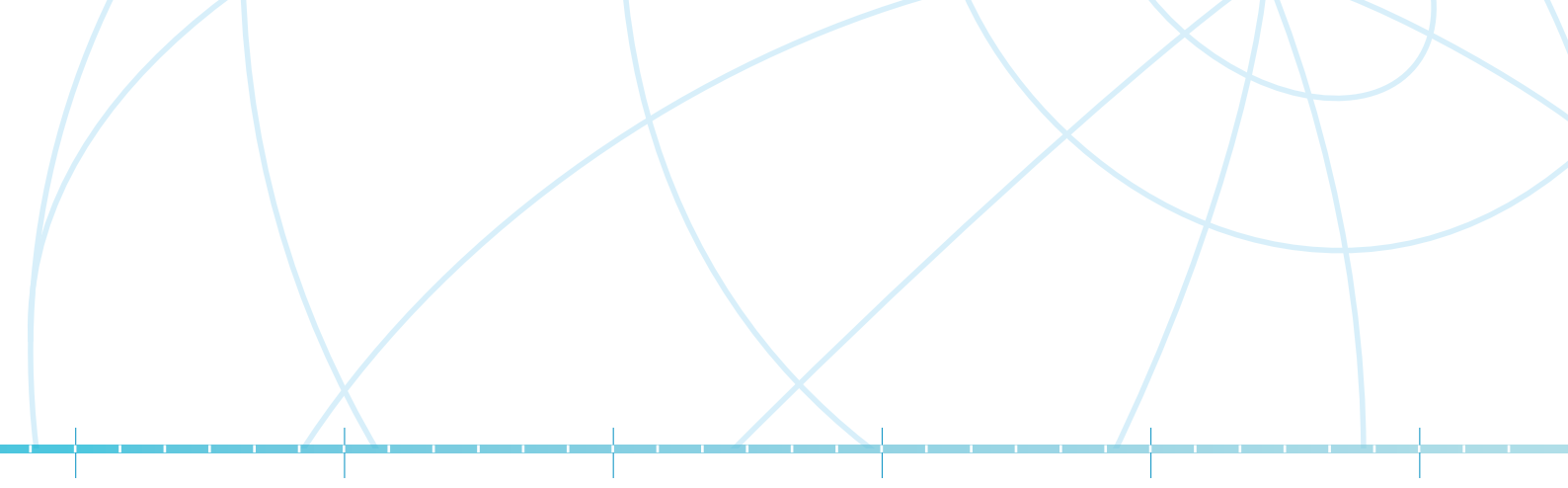
Het toezicht op de naleving van bovengenoemde verplichting vindt plaats door de Inspectie van Verkeer en Waterstaat (Toezichteenheid Zeevaart, gevaarlijke stoffen). Dit gebeurt tijdens de bestaande bedrijfsinspecties. Er kan dan gecontroleerd worden of personen een training hebben gehad, en of dit kan worden aangetoond (certificaat, diploma).

FIATA

Algemeen

Van 21 tot en met 25 september 2009 vond in Genève (Zwitserland) het jaarlijkse FIATA World Congres plaats. Het congres werd bezocht door 650 deelnemers uit 78 landen.

Het Main forum "Emergency Case: How are International Organizations acting?" met presentaties van vertegenwoordigers van internationale organisaties, zoals de Wereldhandelsorganisatie (WTO), het internationale Comité van het Rode Kruis, het VN-hoofdkwartier voor Vluchtelingen en het Zwitserse Agentschap voor Ontwikkeling en Samenwerking, was zeker een hoogtepunt tijdens het congres. Daarnaast werden de overige vergaderingen, en de bijeenkomsten van adviesorganen en regionale comités goed bezocht. Er werden interessante presentaties gegeven door sprekers van de VN-ECE (Verenigde Naties, Europese Economische Commissie) en de UNCTAD (Conferentie van de Verenigde Naties inzake handel en ontwikkeling).



Voorts werd tijdens het FIATA-congres de Young International Freight Forwarder of the Year Award uitgereikt. Bij de openingsceremonie werd “the overall” winnaar van deze award, mevrouw Wenzel uit Duitsland, bekend gemaakt. Vervolgens is tijdens het congres de toelating van twee nieuwe landen, Mongolië en Zimbabwe goedgekeurd. Het volgende FIATA-congres zal plaatsvinden in Bangkok.

Multimodal Transport Institute, Airfreight Institute en Customs Affairs Institute

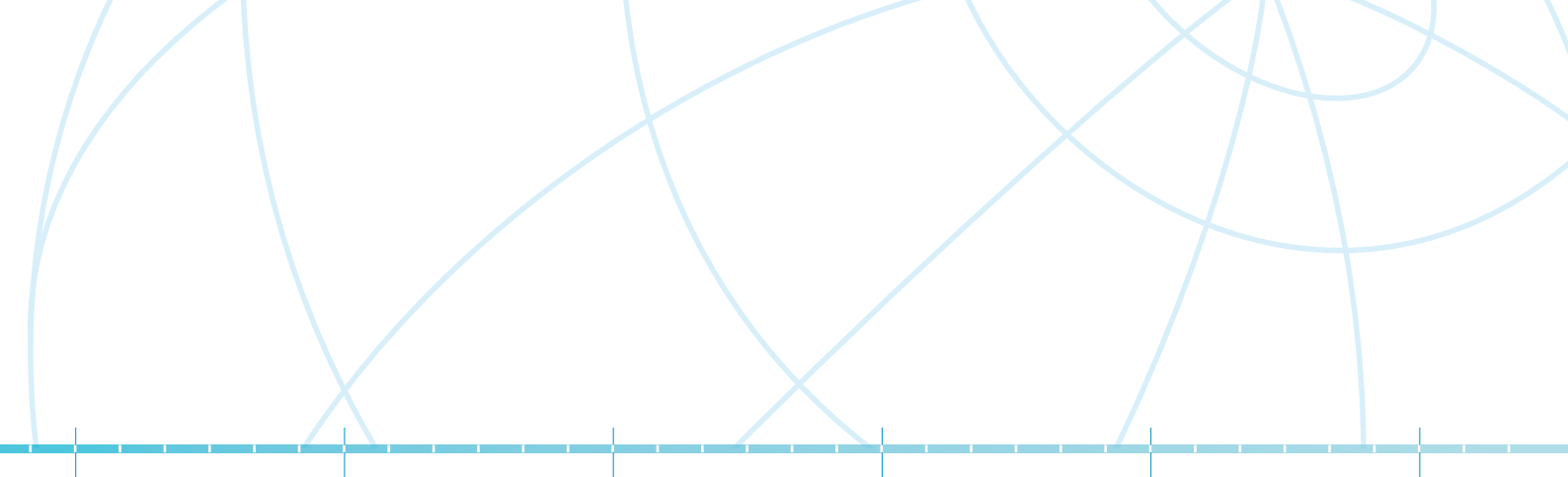
Binnen het Multimodal Transport Institute werd in 2009 wederom getracht antwoorden te krijgen op concrete vragen over de inhoud van het nieuwe Chinese AMS-systeem. Ondanks verschillende pogingen op Europees niveau en tijdens de verschillende vergaderingen die in FIATA-verband plaatsvonden, is het niet gelukt om meer duidelijkheid te krijgen over het per 1 januari 2008 ingevoerde Chinese AMS. Ook is de aanpassing van de Incoterms 2000 bediscussieerd.

In het laatste rapport van de GAO (United States Government Accountability Office), een onafhankelijke instelling die het Amerikaanse congres onder meer ondersteunt in haar wettelijke bevoegdheden, staat dat de U.S. Customs and Border Protection (verder CPB) in beperkte mate vooruitgang heeft geboekt bij het scannen van containers. CPB is niet in staat geweest om in de havens die deelnemen aan het SFI-program (Secure Freight Initiative - program) 100% scanning te realiseren. Er is grotendeels gescand in de kleine havens met kleine volumes. Er is slechts 5% gescand in de grotere havens, zo blijkt uit het GAO-rapport. Het CPB ziet ook geen mogelijkheden om aan de doelstelling van 100% scanning per juli 2012 te kunnen voldoen. De strategie die nu gevolgd wordt is om het SFI-programma uit te breiden naar die havens waar de grootste risico's bestaan dat massavernietigingswapens de VS kunnen binnenkomen. Door de Secretary of Homeland Security (minister van Binnenlandse Veiligheid) wordt erkend dat juli 2012 niet gehaald wordt. Als gevolg daarvan heeft de minister besloten de streefdatum voor 100% scanning van VS-gebonden lading, uit te stellen tot juli 2014. Als oorzaak wordt het gebrek aan middelen, mankracht en technologie genoemd. Daarnaast zijn vele havens nog niet op 100% scanning ingericht. FIATA is van mening dat uitbreiding van screening met de bestaande technologie, de goederenstromen zal vertragen wat zal leiden tot hogere kosten voor de consument. Dit zonder dat het belangrijke voordelen op het gebied van veiligheid op zal leveren. Hieraan wordt toegevoegd dat dergelijke minder uitgebreide maatregelen zich alleen kunnen richten op een klein deel van de meer dan 700 havens. Het grootste deel van de goederen komt slechts via 58 van de 700 havens.

In januari van het verslagjaar is de nieuwe “10+2 -regelgeving” ingegaan. Deze regelgeving houdt de verplichting in dat zeevervoerders en importeurs aanvullende informatie verstrekken aan de US Customs and Border Protection (CBP), vóórdat de schepen met de betreffende lading toegelaten worden in Amerikaanse havens. In FIATA-verband is benadrukt dat de 10+2-regelgeving alleen van toepassing is op containers die de VS als bestemming hebben en die via een Amerikaanse haven binnenkomen. In alle andere gevallen moeten de reguliere regels van de ‘24-Hour Rule’ worden nageleefd.

De nieuwe 10+2-regeling heeft ook gevolgen voor expediteurs omdat vervoerders, waaronder ook NVOCC's, verantwoordelijk zijn voor de correcte aanlevering van gegevens aan de CBP.

Op het gebied van spoorvervoer werd geconstateerd dat er een gebrek is aan investeringen in spoorinfrastructuur, hetgeen zorgen baart. Daarnaast werd het railnetwork for competitive freight besproken. Aan de orde kwamen



voorts de “quality agreements”, die moeten borgen dat spoorvervoerders op een “neutrale” wijze met expediteurs omgaan en de stand van zaken voor wat betreft de implementatie.

Op het gebied van wegvervoer kwamen onderwerpen aan bod als het beprijzen van infrastructuur. Veel externe kosten worden nu al via heffingen en belastingen betaald. Verder werd ingegaan op de wens te kunnen beschikken over veilige parkeerplaatsen en de uitbreiding van het aantal landen dat aansluit bij de TIR conventie. Ook ter sprake kwamen de problemen met de invoering van de digitale tachograaf in landen buiten de EU en de visa problemen van ondermeer Turkse, Syrische en Iraanse chauffeurs. De problemen met de wachttijden bij Wit-Rusland zijn inmiddels te overzien.

Binnen het Airfreight Institute werden Aviation Security en verschillende IATA-FIATA aangelegenheden, zoals het e-freight initiatief, CASS, IATA-FIATA Customs Working Group en het European Air Cargo Programme behandeld. Ook kwamen de activiteiten van het Internationaal Civil Aviation organisation (ICAO) ter sprake, waarbij FIATA nu ook direct betrokken is.

In het Customs Affairs Instituut (CAI) werden dit verslagjaar vraagstukken aan de orde gesteld die zich onder meer afspelen binnen de WCO (World Customs Organisation). Het ging hierbij om de aanpassingen op het geharmoniseerde systeem, het SAFE framework of Standards en het Unique Consignment Reference (UCR). Binnen de CAI wordt verder informatie uitgewisseld over de douaneontwikkelingen van landen en blokken van landen. Daarnaast vraagt het CAI aandacht voor de verschillende programma's (als AEO en CTPAT) en de wederzijdse erkenning daarvan.

CLECAT

Algemeen

Het bestuur van FENEX heeft de heer Van Bente voorgehouden als kandidaat voor het bestuur van CLECAT in de functie van vice chair Road Logistics Institute. Op 2 december 2009 werd de heer Van Bente door de algemene ledenvergadering van CLECAT gekozen.

Op 3 december 2009 werd door CLECAT, de Europese expediteursorganisatie, opnieuw de Freight Forwarders' Conference (FFC) georganiseerd. 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 de thema's:

Freight Transport Logistics

Will technological innovation help conciliate environment, security, safety with “growth and jobs” and savings?

Moderated by H. Meyer – ERTICO, CEERTICO-ITS Europe

Customs and technology, security and facilitation drive the revolution in EU Customs

Paperless Customs and System Based Approach: The enabler of a new season in trading or a burdening responsibility for the trade?

Moderated by Eva Molnar, Director, UNECE Transport Division

Transport and Supply Chain Security Institute

Door CLECAT is in het verslagjaar een Supply-Chain Security Handboek opgesteld, waarin een overzicht wordt gegeven van de diverse security programma's die inmiddels bestaan, zowel binnen de EU als daarbuiten.

Dit document is op de FFC gepresenteerd en aan de leden ter beschikking gesteld en kan tevens vanaf de CLECAT website worden gedownload.

In het Security Institute werden verschillende onderwerpen behandeld. De meeste waren gerelateerd aan aviation security. Zo zijn plannen met betrekking tot het financieren van Aviation Security Charges besproken. Hierbij moeten volgens CLECAT wel bepaalde voorwaarden in acht worden genomen, zoals het kunnen aantonen dat de maatregelen noodzakelijk zijn en welke kosten hiermee gemoeid zijn, dat de lidstaten zelf een substantiële financiële bijdrage leveren en dat de kosten voor het bedrijfsleven worden gerelateerd aan de voordelen. Ook werd de nieuwe regelgeving ter implementatie van Regulation 300/2008 behandeld. Deze nieuwe regelgeving moet Regulation 802/2008 en Decision 5(2008)4333 gaan vervangen. De Regulated Agent en Known Consignor Database moet op 1 juni 2010 gaan functioneren met een overgangstermijn van bestaande registraties tot 1 juni 2013. CLECAT heeft geen invloed op de nationale uitwerking per lidstaat, maar kan wel de aandacht van de Europese Commissie op bepaalde problemen vestigen.

Maritime Logistics Institute

In de MLC zijn de Rotterdam Rules nadrukkelijk aan de orde gekomen. Deze nieuwe conventie (afspraken over aansprakelijkheid) met betrekking tot contracten voor internationaal vervoer van goederen over zee of met een gedeeltelijke maritieme component, biedt voor de Europese expediteurs in de ogen van CLECAT geen meerwaarde ten opzichte van de huidige regelgeving.

In CLECAT-verband is ook de nieuwe groepsvrijstelling voor consortia aan de orde geweest. De Europese Commissie heeft een nieuwe groepsvrijstellingsverordening aangenomen die de huidige vrijstellingsregeling van het verbod op concurrentie beperkende zakelijke activiteiten voor lijnvaartconsortia (artikel 81) herzielt. De huidige groepsvrijstelling voor consortia (Verordening 823/2000), die afloopt in april 2010, laat toe dat rederijen onderling samenwerking aangaan met het oog op het leveren van een gezamenlijke dienst met betrekking tot het vervoer van vracht (consortia). De nieuwe verordening verlengt de bestaande vrijstelling voor een dergelijke samenwerking voor vijf jaar, tot april 2015, binnen een nieuwe wettelijke en economische context. Veranderingen houden voornamelijk een verlaging in van de drempel van het marktaandeel waarboven bedrijven niet in aanmerking komen voor een automatische vrijstelling. Daarnaast wordt de werkingssfeer van de verordening uitgebreid tot alle lijnvaartdiensten.

Aviation Logistics Institute

In het Aviation Logistics Institute werden verschillende onderwerpen behandeld zoals de Verordeningen 300/2008/EG en de bijbehorende implementatieverordening 185/2010/EG in relatie tot de consequenties voor bedrijven, zoals onder meer de wijzigingen in de registratie van Erkende Agenten (RA) en Bekende Afzenders (KC), waarvoor een Europese database ontwikkeld is. Voorts kwamen onderwerpen als de financiering van aviation security, het Emission Trading System (ETS), European Single Sky en European Air Cargo Programme en het IATA e-freight initiative ter tafel.

Rail Logistics Institute

Binnen het Rail Logistics Institute is in belangrijke mate aandacht besteed aan de onderwerpen veiligheid en interoperabiliteit.

Het voortgangsrapport van de Europese Commissie inzake spoorveiligheid en interoperabiliteit geeft aan dat het binnen de Europese Commissie een moeilijk en langzaam proces is om te komen tot interoperabiliteit. Rigoureuze veranderingen richting geharmoniseerde oplossingen zijn nauwelijks mogelijk. Dit is dan ook de reden dat de Commissie voornemens is om haar inspanningen te richten op implementatie van de technische specificaties voor interoperabiliteit, waarvan wordt verondersteld dat deze op korte en middellange termijn tot aanzienlijke voordelen leiden. Met betrekking tot veiligheid op het spoor wordt in het voortgangsrapport van de Commissie vermeld dat het spoorwagennet zeer veilig is en dat de organisatorische wijzigingen die onlangs geïntroduceerd zijn geen negatief effect hebben gehad op de veiligheid, maar naar verwachting het veiligheidsniveau op de korte en middellange termijn juist zullen verhogen.

Andere onderwerpen waren de revisie van het beleid inzake TEN-T en het rail network for competitive freight. CLECAT is van mening dat gebruikers van spoorvervoer niet voldoende worden vertegenwoordigd in de governance bodies.

Road Logistics Institute

Op het gebied van wegvervoer heeft CLECAT veel onderwerpen behandeld. Zo heeft CLECAT zich in de discussie gemengd over het opleggen van boetes in verband met het overtreden van sociale regelgeving. De revisie van de regelgeving met betrekking tot maten en gewichten werd vervolgd. Stand van zaken is dat nu twee verdere studies op Europees niveau plaatsvinden. Ook het beprijzen van infrastructuur kwam wederom aan de orde. Zo is CLECAT ondermeer van mening dat er geen congestie heffingen/belastingen mogen worden opgelegd. Andere onderwerpen die ter sprake kwamen waren "urban mobility", CO₂ emissies van Light Commercial Vehicles en Road Safety. Voor wat betreft de herziening van de "rij- en rusttijden" regelgeving is CLECAT van mening dat eigen rijders niet onder de werking van deze regelgeving moeten gaan vallen.

Sustainable Logistics advisory body

In het verslagjaar is het Sustainable Logistics advisory body bezig geweest met het opzetten van een "best practice guide" voor sustainable Logistics. Dit handboek kan vanaf de CLECAT website worden gedownload. Het Handboek is nog niet uitputtend en het is dan ook de bedoeling dat het wordt aangevuld en regelmatig wordt bijgewerkt. Verder werden de ontwikkelingen met betrekking tot het Eurovignet, het European Modular System, de studie naar groene corridors en de Europese standaard op gebied van energieverbruik en CO₂ emissies van transportdiensten behandeld.

Customs and Indirect Taxation Institute

De douanewetgeving is een van de meest geharmoniseerde rechtsgebieden binnen de Europese Unie. In de toekomst zal de invloed uit Brussel alleen maar toenemen. Met CLECAT beschikt de expeditie sector over een sterke Europese organisatie die door de Europese Commissie als serieuze gesprekspartner wordt gezien. Zo neemt CLECAT onder meer deel aan de 'Trade Contact Group', het 'Customs Code Committee' en de 'Electronic Customs Group'.

Ook met de Europese organisaties, zoals de European Shippers Council, BUSINESSEUROPE, World Shipping Council, European Express Association en Association of European Airlines werkt CLECAT goed samen. Deze samenwerking heeft ook dit jaar geleid tot 'joint industry statements' op belangrijke en brancheoverstijgende onderwerpen, zoals de mogelijke afschaffing van het 'first sale' principe, de tijdige beschikbaarheid van de verschillende geautomatiseerde systemen en de uitbreiding van de veiligheidsgegevens met informatie over de koper, verkoper en goederencodes.

Kleine wijzigingen Communautair Douanewetboek ('security amendment')

De bepalingen omtrent het verplicht aanleveren van pre-arrival en pre-departure informatie hadden op 1 juli 2009 in werking moeten treden. Omdat deze wetgeving sterk afhankelijk is van geautomatiseerde systemen en deze mogelijk niet tijdig gereed zouden zijn, heeft de Commissie begin 2009 een Transitieverordening aangenomen. Dit heeft er toe geleid dat sommige wettelijke verplichtingen uiterlijk op 1 januari 2011 ingevoerd moeten worden. De Commissie heeft van dit tijdelijk uitstel gebruik willen maken door een aantal bepalingen in de wet te wijzigen. De voorstellen zijn door CLECAT nauwkeurig bestudeerd en becommentarieerd. Op een aantal belangrijke punten is het commentaar van CLECAT meegenomen.

Gemoderniseerd douanewetboek

Medio 2008 heeft de Europese Unie een algehele herziening en modernisering van het Communautair Douanewetboek aangenomen (de zogenaamde "Modernised Customs Code"). Eén van de belangrijkste doelstellingen van het MCC is het bieden van vereenvoudigingen en faciliteiten aan betrouwbare bedrijven. In dit kader introduceert het MCC termen als 'centralised clearance', 'single European authorization', 'one stop shop', 'single access point' en 'single window'. De 'echte' invulling van deze voordelen moeten nader bepaald worden in de Toepassingsverordening van het MCC (MCCIP). CLECAT heeft deelgenomen aan diverse werkgroepen die de Commissie bijstaan bij het ontwikkelen van deze nieuwe wetgeving.



BIJLAGEN

Functie- en taakverdeling van het FENEX-Bestuur per 6 april 2010

R.J. Vat

Voorzitter

Bestuur Deltalinq

Bestuur SVZ

Bestuur Logistieke Alliantie

Raad van Advies van Nederland Distributieland (NDL)

R. Neele

Vice-voorzitter

Raad voor Zeehavenlogistiek (vz)

R.L.J. Ewalds

Secretaris/Penningmeester

Raad voor Douanelogistiek (plv vz)

H.W.I. Aris

ACN/FENEX Sectorraad Expediteurs (vz)

H.C. Cleton

Raad voor Opslag en Distributielogistiek (vz)

J.M.J.T. Helwegen

Gevaarlijke Stoffen en Milieu

A.A. Kanters

Commissie Opleidingen

Bestuur Rotterdam Port Promotion Council

Plaatsvervangend bestuur Deltalinq

J. Kusters

Stuurgroep Public Relations (vz)

P.J. Looman

Raad voor Opslag en Distributielogistiek (plv vz)



J.J.J. Maessen

Raad voor Douanelogistiek (vz)

C. Pellicaan

ACN/FENEX Sectorraad Expeditieus

Overige functies en taken

B.G. Radstaak

ACN-FENEX Sectorraad Expeditieus

W. van Benten

Bestuurslid CLECAT en Vice Chair CLECAT Road Transport Institute

Mw mr. E.M.C. Slappendel

Commissie Juridische Aangelegenheden (vz)

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, Landbouw, Statistiek, Verzekeringen

Mw mr. B.H.G. Schut (BS) Stafmedewerkster

Juridische Zaken, Opslag en Distributielogistiek, Gevaarlijke Stoffen, Arbo en Milieu

C.F.I. Schoolmeester (CS) Stafmedewerker

Werkgroep BTW

Mw L.R. Korevaar (LK) Directiesecretaresse

Mw B. Hoogeveen (BH) Secretaresse

Opleidingen

Mw A. Urban (AU) Secretaresse



RADEN, STUURGROEPEN, COMMISSIES EN WERKGROEPEN BINNEN FENEX

Raden

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

Stuurgroepen

Stuurgroep Zeehavenlogistiek
Stuurgroep Opslag en Distributielogistiek
Stuurgroep Douanelogistiek
ACN/FENEX Stuurgroep Luchtvrachtexpediteurs
Stuurgroep Public Relations

Commissies

Financiële Commissie
Commissie Economische Aangelegenheden
Commissie Juridische Aangelegenheden
Commissie Opleidingen

Werkgroepen

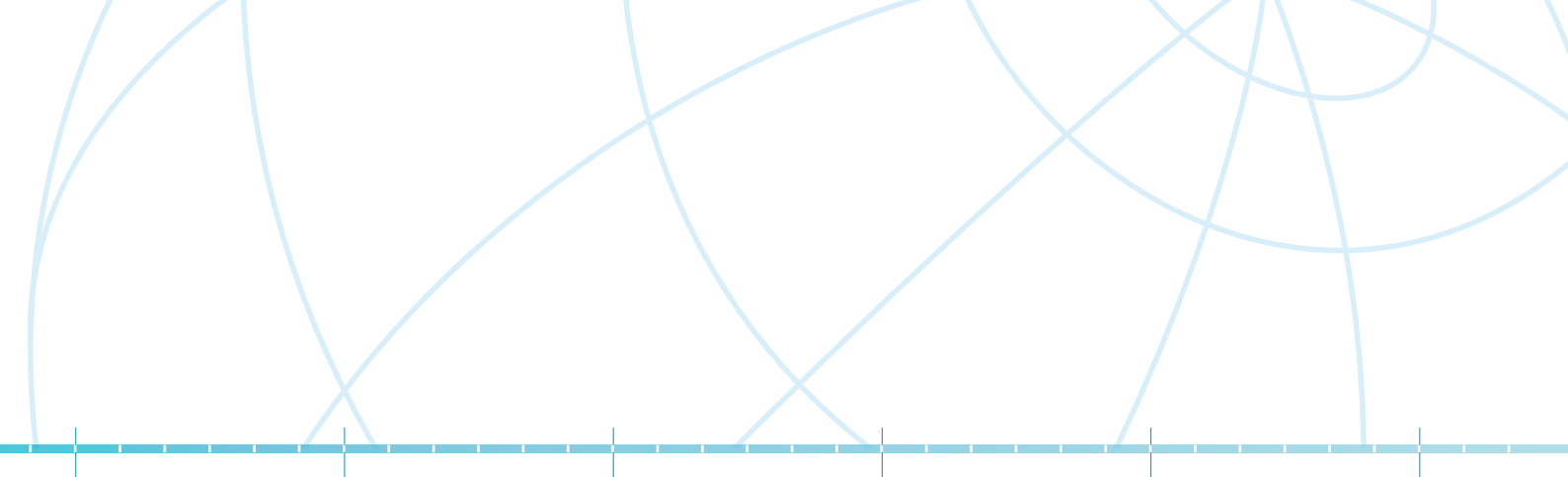
Werkgroep BTW

Vertegenwoordiging

FENEX is vertegenwoordigd in de volgende instellingen:

Externe vertegenwoordiging nationaal

- Agrarisch Import Platform
- Beleidsoverleg Grenscontroles
- Bedrijfstak Commissie Havens Scheepvaart- en Transportcollege
- Commissie Onderwijs Bedrijfsleven Op- en Overslag (COB)
- Commissie Transport Gevaarlijke Goederen (CTGG)
- Deltalinqs
- Logistieke Alliantie
- Nationale Havenraad
- Nederland Distributieland (NDL)

- 
- Overleg Douane-Bedrijfsleven
 - Overlegorgaan Goederenvervoer
 - Deelorgaan Binnenvaart
 - Deelorgaan Wegvervoer
 - Rotterdam Port Promotion Council (RPPC)
 - Stichting FENEX-Garantiefonds
 - SVZ, Havenondernemersvereniging Rotterdam.
 - Tijdschrift voor Arbitrage (TvA)
 - Vereniging VNO/NCW
 - Portbase Adviesraad

Externe vertegenwoordiging internationaal

- CLECAT - European Organisation for Forwarding and Logistics
- FIATA - International Federation of Freight Forwarders Associations
- ICC - International Chamber of Commerce
- CNE - Comité van Noordzeehaven Expeditieus

COLOFON

Tekst

FENEX, Rotterdam

Vormgeving

buromarmelade.nl, Den Haag

Rotterdam, mei 2010

