

Incoterms® 2020 / Lieferklauseln

15.10.2019 von Olcay Erden

Die Incoterms® 2020 (oftmals fälschlicherweise auch Incoterm 2020 genannt) sind die 9. Auflage des Regelwerks der Incoterms® (**I**nternational **C**ommercial **T**erms). Es handelt sich um standardisierte Lieferklauseln, die von der Internationalen Handelskammer in Paris (ICC Paris) erarbeitet und publiziert werden. Die Anwendung dieser Klauseln für internationale Ein- oder Verkaufsgeschäfte ist keine Pflicht, jedoch erleichtern sie den Handel zwischen Käufer und Verkäufer enorm.

Die Incoterms® legen fest, welche Pflichten vom Verkäufer und welche vom Käufer zu übernehmen sind. Sie definieren die Kostenaufteilung der Transportkosten, Versicherungsgebühren und regeln, wer für die Ein- oder Ausfuhrverzollung und die Beschaffung der nötigen Formalitäten verantwortlich ist. Zudem wird auch der Gefahrenübergang bei der Transportabwicklung klar festgehalten.

In diesem Beitrag zeigen wir Ihnen die wichtigsten Änderungen der **Incoterms® 2020** sowie die Kosten- und Risikoaufteilung der gebräuchlichsten Lieferklauseln aus unserer Praxissicht auf. Die offiziellen Texte mit weiteren Details entnehmen Sie dem Buch «Incoterms 2020» der ICC.

Inhaltsverzeichnis

- 1 Incoterms® 2020 Änderungen / Neuerungen
 - 1.1 Konnossemente
 - 1.2 Kosten und deren Positionierung innerhalb des Regelwerks
 - 1.3 Deckungsstufen
 - 1.4 Transportmittelorganisation
 - 1.5 DAT neu DPU
 - 1.6 Sicherheitsbezogene Anforderungen
 - 1.7 Kommentare
- 2 Incoterms® EXW - Ex Works

2.1 Verpackung

2.2 Abholbereitschaft

2.3 Speditionsauftrag

2.4 Beladung

2.5 Ausfuhr

3 Incoterms® FCA - Free Carrier

3.1 Speditionsauftrag

3.2 Beladung

3.3 Transportkosten

3.4 Gefahrenübergang

3.5 Transitdokument

3.6 FCA +TTOP

4 Incoterms® CPT - Cost Paid To

4.1 Speditionsauftrag

4.2 Gefahrenübergang

4.3 Transportkosten

5 Incoterms® DAP - Delivered at Place

5.1 Speditionsauftrag

5.2 Gefahrenübergang

5.3 Einfuhrverzollung

5.4 Lagergebühren

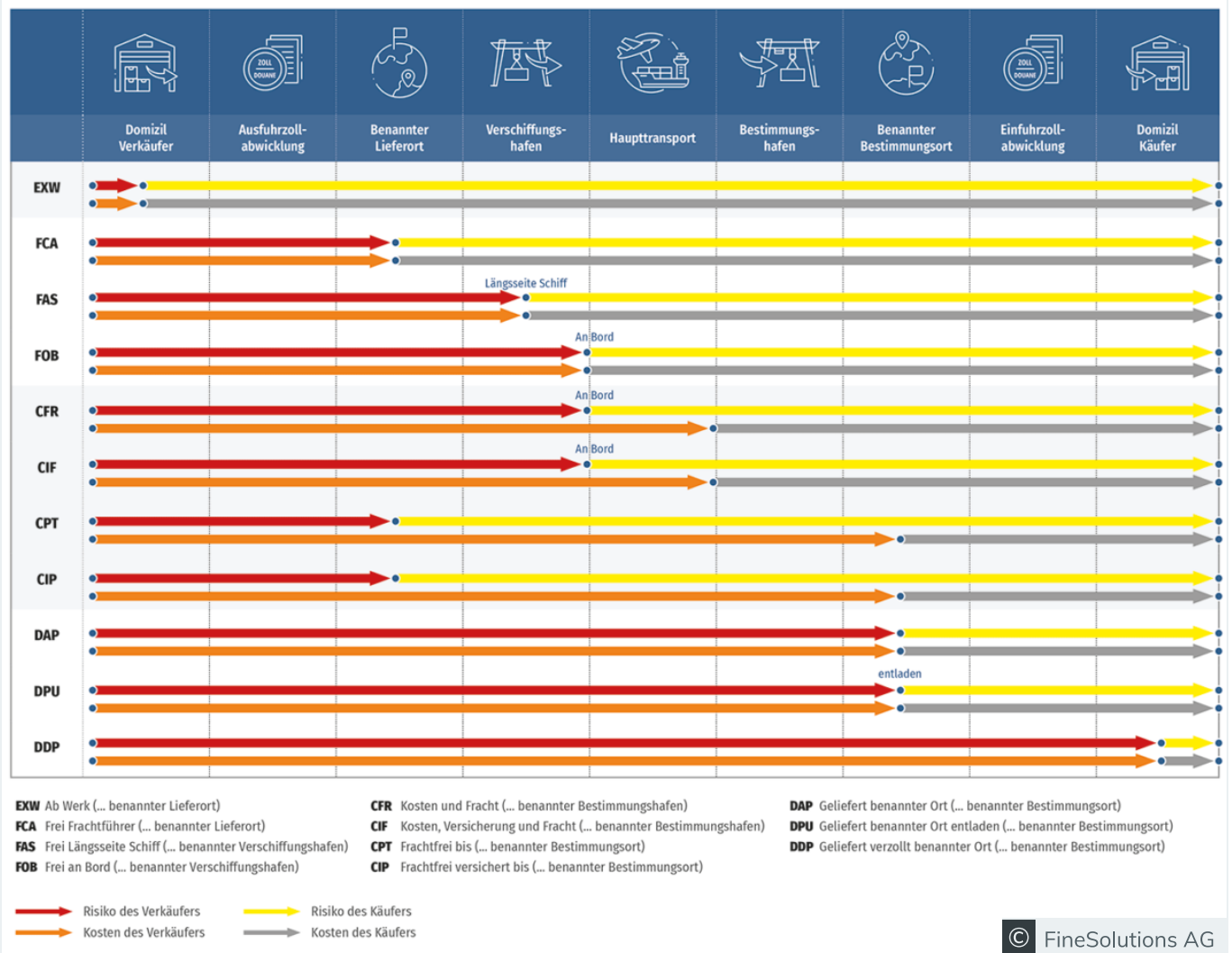
5.5 Klammerbemerkungen

6 Incoterms® DDP - Delivered Duty Paid

6.1 Einfuhrverzollung

6.2 Entladung

6.3 Klammerbemerkungen



Übersicht der Risiken und Kosten für den Verkäufer / Käufer bei den Incoterms® 2020 - diese Darstellung ist immer mit den offiziellen Texten der Incoterms®-Klauseln anzuwenden

1. Incoterms® 2020 Änderungen / Neuerungen

Viele fragen sich: Was ändert sich mit Incoterms® 2020? Auf jeden Fall nicht so viel, wie im Vorfeld von einigen etwas voreilig publiziert wurde.

Die Neuerungen sind überschaubar, sodass die wichtigsten Änderungen sind:

1.1. Konnossemente

- **Definition:** Ein **Konnossement** ist ein Frachtdokument mit Wertpapiercharakter, welches bei Seefrachtendungen erstellt wird. Es wird auch B/L (Bill of Lading) genannt

und es gibt verschiedene Arten von Konnossementen. Ein An-Bord-Konnossement oder «On-Bord-B/L» bestätigt die Übernahme der Fracht an Bord des Schiffes.

- **Problempotenzial:** In der Version 2010 verursacht die Beschaffung des An-Bord-Konnossements oft Probleme für den Verkäufer. Dies, weil der Kosten- und Gefahrenübergang bei FCA Lieferungen vor der Verladung auf das Schiff erfolgt.
- **Bank-Akkreditiv:** Bei einem Bank-Akkreditiv wird oftmals ein Seefracht-Konnossement mit dem An-Bord-Vermerk verlangt und der Verkäufer muss dieses Dokument an die Bank liefern.
- **Neu 2020:** Ein optionales Verfahren wurde aufgenommen, welches bei entsprechender Vereinbarung durch den Käufer und Verkäufer vorsieht, dass der Käufer den Frachtführer anweisen darf, das An-Bord-Konnossement an den Verkäufer zu liefern, sobald die Verladung auf das Schiff erfolgte.

Neu **2020 Konnossemente**

Ein optionales Verfahren wurde aufgenommen, welches bei entsprechender Vereinbarung durch den Käufer und Verkäufer vorsieht, dass der Käufer den Frachtführer anweisen darf, das An-Bord-Konnossement an den Verkäufer zu liefern, sobald die Verladung auf das Schiff erfolgte.

1.2. Kosten und deren Positionierung innerhalb des Regelwerks

In der Version 2010 sind die verschiedenen Kosten den unterschiedlichen A/B Regeln der jeweiligen Incoterms® zugeordnet und sind dort zu finden.

Beispiel: Die Kosten für die Erstellung eines Transportdokumentes werden unter der Regel A8 / B8 «Transportdokument» erwähnt.

Neu 2020 Kosten

Alle Kostenelemente werden bei den Incoterms® 2020 unter der Regel A9 / B9 aufgeführt.

Die Kostenelemente werden zusätzlich in den jeweiligen betroffenen Regeln aufgeführt – siehe Beispiel oben.

1.3. Deckungsstufen

In der Version 2010 wird in der Regel A3 bei den Incoterms® CIF und CIP die Verpflichtung des Verkäufers beschrieben, dass er auf eigene Kosten eine Transportversicherung abschliessen muss, mit Mindestdeckungsstufe C.

Praktisch alle Transportversicherungen richten sich nach den Institute Cargo Clauses (internationale Transportversicherungsbedingungen).

Deckungsstufe A: bietet den höchsten Versicherungsschutz (All-Risk)

Deckungsstufe B: bietet Deckung für ausdrücklich genannte Risiken

Deckungsstufe C: bietet einen Mindestversicherungsschutz für ausdrücklich erwähnte Risiken wie z.B. Strandung, Feuer, Transportmittelunfall etc.

Neu 2020 Deckungsstufen

Bei den Incoterms® 2020 müssen unterschiedliche Deckungsstufen bei der Anwendung der jeweiligen Klauseln versichert werden:

CIP = Deckungsstufe A (All-Risk)

CIF = Mindestdeckungsstufe C

1.4. Transportmittelorganisation

In der Version 2010 wird davon ausgegangen, dass die Güter jeweils durch einen beauftragten Frachtführer transportiert werden. Die Beauftragung des unabhängigen Frachtführers (Dritter) und der Abschluss eines Beförderungsvertrages wird als Pflicht des Käufers oder des Verkäufers definiert, je nachdem, welche Incoterms® gewählt werden.

Neu **Organisation des Transportmittels**

Die Incoterms® 2020 berücksichtigen nun auch Selbsttransporte, durchgeführt mit eigenen Fahrzeugen des Verkäufers oder Käufers. Es besteht in diesem Fall also kein Abschluss eines Beförderungsvertrages mit einem unabhängigen Frachtführer.

1.5. DAT neu DPU

In der Version 2010 bedeutet DAT (Delivered at Terminal), dass der Verkäufer die Waren geliefert hat, wenn er diese am Terminal, z.B. in einem Hafen, vom ankommenden Beförderungsmittel entladen hat.

DAP (Delivered at Place) bedeutet, dass der Verkäufer die Waren geliefert hat, wenn er diese am vereinbarten Ort, auf dem ankommenden Beförderungsmittel entladebereit zur Verfügung stellt.

In der Version 2010 wird der Begriff Terminal bei DAT sehr weit gefasst: «jeder Ort, unabhängig davon, ob überdacht oder nicht...»

Neu 2020 **Änderung der Klausel DAT zu DPU**

DAT wird zu DPU (**D**elivered at **P**lace **U**nloaded) in den Incoterms® 2020, um zu unterstreichen, dass der Bestimmungsort nicht nur ein Terminal sein darf. Zudem wurde die Reihenfolge geändert: DAP (Delivered at Place) steht vor der Klausel DPU.

1.6. Sicherheitsbezogene Anforderungen

In der Version 2010 hatten sicherheitsbezogene Anforderungen beim Transport eine untergeordnete Rolle. Die Sicherheitsbedenken wurden aber immer grösser im Verlauf der Jahre und auch die Sicherheitsaspekte beim Transport und die Versandpraktiken haben sich geändert.

Neu 2020 **Aufnahme sicherheitsbezogener Anforderungen**

Die Sicherheitsthematik ist mit den Transportanforderungen verbunden und wurde bei den Incoterms® 2020 in die A/B Regeln aufgenommen.

A4 = Transport

Hier sind die Sicherheitsthemen bezüglich des Transports zu finden

A7 = Ausfuhr- / Einfuhrabfertigung

Hier werden die Sicherheitsthemen bezüglich der Zollabfertigung festgehalten

A9 / B9 = Kostenverteilung

Hier wird die Kostenübernahme dieser Sicherheitsthemen durch Verkäufer oder Käufer definiert

1.7. Kommentare

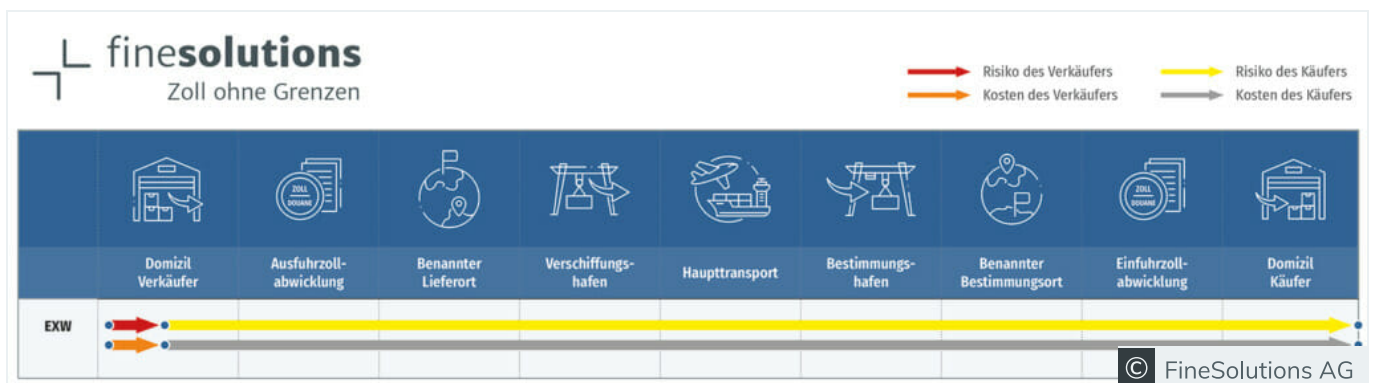
In der Version 2010 sind die Kommentare mit Anwendungshinweisen bei jeder Klausel separat zu finden.

Neu 2020 **Anwendungshinweise unter «Erläuternde Kommentare für Nutzer»**

Die erläuternden Kommentare unterstützen Sie in der Entscheidung, welche Incoterms® 2020 für welche Geschäftsfälle angewendet werden. Es werden die wesentlichen Inhalte der einzelnen Klauseln erläutert, wann der Gefahrenübergang erfolgt und wie sich die Kosten zwischen Käufer und Verkäufer aufteilen. Sie bieten zudem eine Orientierungshilfe, wie Incoterms® 2020 in Verträgen oder Streitigkeiten verstanden werden müssen.

2. Incoterms® EXW — Ex Works

Bei den Incoterms® EXW sind die Risiken und Kosten für den Käufer und Verkäufer wie folgt verteilt:



Übersicht der Risiken und Kosten für den Verkäufer / Käufer beim Incoterms® 2020 EXW - diese Darstellung ist immer mit den offiziellen Texten der Incoterms®-Klauseln anzuwenden

Incoterms® 2020 EXW

Ex Works / Ab Werk (... benannter Lieferort)

Abholklausel: Der Verkäufer stellt die Güter am benannten Ort (z. B. Werk, Fabrik, Lager) zur Verfügung. Der Haupttransport wird vom Käufer bezahlt.

- **Beispiel:** Incoterms® 2020 EXW Im eisernen Zeit 51, Zürich

2.1. Verpackung

Der Verkäufer trägt die Kosten und Verantwortung für die nötigen Prüfschritte wie z. B. Messen, Wiegen, Zählen. Zudem hat der Verkäufer die Waren auf eigene Kosten transportgerecht zu verpacken (sofern es nicht üblich ist, die entsprechenden Güter unverpackt zu liefern). Die Markierung der Sendung ist auch Sache des Verkäufers.

2.2. Abholbereitschaft

Der Verkäufer liefert dem Käufer alle nötigen Informationen, damit dieser die Waren am benannten Ort übernehmen kann. Der Käufer benötigt für eine Organisation des Transportes auch die Dimensionen, Gewichtsangaben, Volumen etc. Die Mitteilung erfolgt in den meisten Fällen in elektronischer Form (per E-Mail), kann aber auch in Briefform geschehen.

2.3. Speditionsauftrag

Der Verkäufer ist nicht verpflichtet, den Transportauftrag an den Frachtführer/Spediteur zu erteilen. In der Praxis wird dies jedoch häufig so gehandhabt und bevor die Beförderung der Waren abgewickelt wird, fragt der Frachtführer/Spediteur beim Käufer nach, ob er die Güter übernehmen darf. Die Kosten für den gesamten Transport werden vom Käufer bezahlt.

«Abrufgeschäfte» in der Praxis: Es kommt auch oft vor, dass der Käufer seinen Frachtführer / Spediteur instruiert, die Güter abzuholen und dieser dann beim Verkäufer nachfragt, ob die

Güter schon versandbereit sind.

2.4. Beladung

Da der Verkäufer bei der Anwendung der Incoterms® EXW nicht für die Beladung zuständig ist, kommt es bei diesem Punkt oftmals zu Missverständnissen. Der Käufer trägt das Risiko und die Kosten für die Beladung am benannten Ort, welcher oftmals das Lager des Verkäufers darstellt. Falls ein Mitarbeiter des Verkäufers die Beladung vornimmt, tut er dies unter der Verantwortung des Käufers. Lesen Sie hierzu auch unseren Blog-Beitrag: [Incoterms® FCA vs. EXW: Nutzen & Vorteile.](#)

2.5. Ausfuhr

Sofern die Lieferklausel EXW vereinbart wird, ist der Verkäufer verpflichtet, dem Käufer die Rechnung zur Verfügung zu stellen. Der Käufer ist verantwortlich für die Ausfuhrzollanmeldung und weitere Zollpapiere. Der Verkäufer hat den Käufer jedoch in der Beschaffung der nötigen Formalitäten zu unterstützen und darf diese Aufwände auch dem Käufer in Rechnung stellen.

Wird beispielsweise eine Ausfuhrbewilligung für die Güter benötigt, ist es in der Praxis meist nicht möglich, dass diese Bewilligung vom ausländischen Käufer beantragt wird. Falls Dokumente, wie z. B. ein Ursprungszeugnis der Handelskammer erstellt werden müssen, wird dies in der Praxis durch den Verkäufer erledigt, jedoch trägt der Käufer diese Kosten.

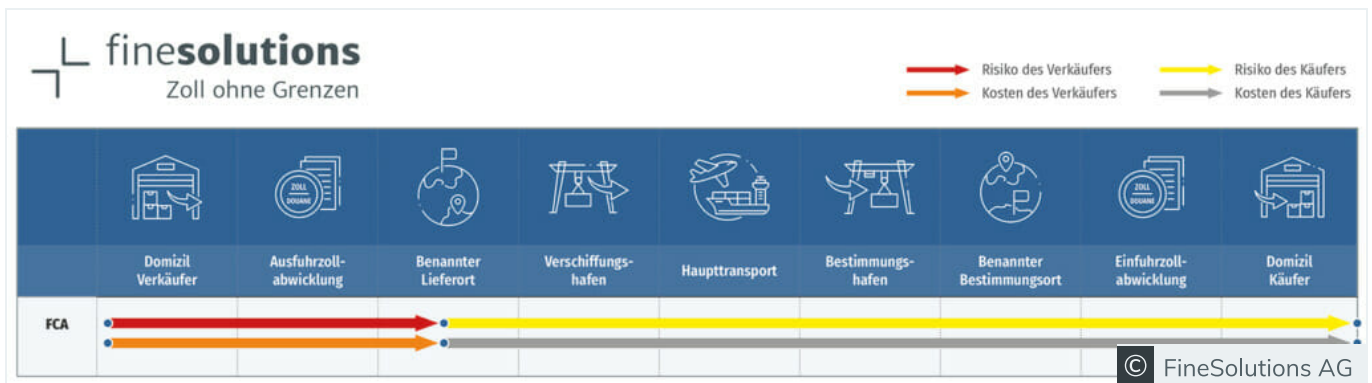
In diesen Fällen ist die Anwendung von EXW als Incoterms® nicht empfehlenswert.

finesolutions Empfehlung

Bei internationalen Geschäftsabwicklungen sind die **Incoterms® FCA** **praxistauglicher** als die Incoterms® EXW

3. Incoterms® FCA — Free Carrier

Bei den Incoterms® FCA sind die Risiken und Kosten für den Käufer und Verkäufer wie folgt verteilt:



Übersicht der Risiken und Kosten für den Verkäufer / Käufer beim Incoterms® 2020 FCA - diese Darstellung ist immer mit den offiziellen Texten der Incoterms®-Klauseln anzuwenden

Incoterms® 2020 FCA

Free Carrier / Frei Frachtführer (... benannter Lieferort)

Absendeklausel: Der Verkäufer liefert die Waren an den Frachtführer am benannten Lieferort. Der Haupttransport wird vom Käufer bezahlt.

- **Beispiel 1:** Incoterms® 2020 FCA Im eisernen Zeit 51, Zürich
- **Beispiel 2:** Incoterms® 2020 FCA Zürich-Flughafen, Fracht Ost, Tor 105

3.1. Speditionsauftrag

Der Verkäufer ist nicht verpflichtet, den Transportauftrag an den Frachtführer / Spediteur zu erteilen. Der Verkäufer kann die Beauftragung an den Spediteur auch ablehnen. In der Praxis wird dies jedoch häufig so gehandhabt, dass der Verkäufer den Speditionsauftrag

erteilt und bevor die Beförderung der Waren abgewickelt wird, fragt der Frachtführer / Spediteur beim Käufer nach, ob er die Güter übernehmen darf. Die Kosten für den Haupttransport werden vom Käufer bezahlt.

3.2. Beladung

- **Beispiel 1: Incoterms® FCA (Fabrik des Verkäufers)**

Bei einer Vereinbarung von Incoterms® FCA (Werk oder Fabrik des Verkäufers) ist der Verkäufer auch für die Beladung auf das zur Verfügung gestellte Transportmittel verantwortlich. Das bedeutet, die Waren müssen durch den Verkäufer (auf eigenes Risiko und Kosten) in einen Seefrachtcontainer (nur bei FCL – Full Container Load – Vollcontainer) verladen werden, sofern der Käufer den Transportweg per Seefracht durchgeführt haben möchte. Oder auch bei einer LKW-Abholung ist der Verkäufer für die Beladung verantwortlich und trägt die Kosten und das Risiko dafür.

- **Beispiel 2: Incoterms® FCA (Zürich-Flughafen)**

In diesem Fall ist der Verkäufer für die Beladung auf das erste Transportmittel (z. B. LKW bis Zürich-Flughafen) und für die Strecke bis zum Flughafen verantwortlich und trägt dafür das Risiko und die Kosten. Er ist jedoch nicht verantwortlich für die Entladung am Flughafen und Beladung in ein Flugzeug, falls der Käufer die Waren per Luftfracht versenden möchte. Der Verkäufer muss die Waren auf das erste Transportmittel beladen und am vereinbarten Ort (in diesem Beispiel am Zürich-Flughafen), entladebereit zur Verfügung stellen.

3.3. Transportkosten

Die Kosten für die Beladung auf das erste Transportmittel trägt der Verkäufer. Zudem ist der Verkäufer für die Zollformalitäten (Ausfuhr) verantwortlich und trägt allfällige Exportverzollungsgebühren. Sofern die Incoterms® FCA (Fabrik Verkäufer) vereinbart wurden, trägt der Käufer alle nachfolgenden Transportkosten, welche nach der Beladung im Werk des Verkäufers anfallen.

Im Beispiel 2 mit **Vereinbarung Incoterms® FCA (Zürich-Flughafen)** kann die Kostenaufteilung wie folgt aussehen:

Verkäufer bezahlt:

- **Vorlauf** (Transport vom Werk des Verkäufers bis zum Abgangs-Flughafen)
- **Ausfuhrzollabfertigung**

- Erstellung der Luftfrachtdokumente (Airwaybill / AWB)
- **Flughafen Handling Gebühren** (je nach Beförderungsvertrag)
- **allfällige Screening Gebühren** (X-Ray) bei unsicherer Luftfracht (je nach Beförderungsvertrag)

Alle weiteren Kosten werden dem Käufer in Rechnung gestellt.

3.4. Gefahrenübergang

Das Risiko geht an den Käufer über, sobald die Waren auf dem ersten Transportmittel verladen sind. Für den Bildungsvorgang trägt der Verkäufer das Risiko und die Beladung im Werk des Verkäufers sollte nur durch geschultes Personal des Verkäufers erfolgen.

Praxisbeispiel:

Wer ist verantwortlich für einen Schadenfall, wenn eine Palette bei der Beladung von der Rampe fällt?

Egal, ob der Fahrer oder ein Mitarbeiter des Verkäufers die Beladung vornimmt, die Verantwortung und das Risiko liegt beim Verkäufer. Erst wenn die Waren im ersten Transportmittel verladen sind, geht das Risiko an den Käufer über. Für die Ladungssicherung im LKW ist immer der Chauffeur zuständig. Somit ist der Verkäufer für diesen oben genannten Schadenfall verantwortlich.

3.5. Transitdokument

Der Verkäufer trägt nur die Kosten für die Ausfuhrformalitäten und für die Ausfuhrverzollung. Sollte zum Beispiel nach der Ausfuhrabfertigung ein anschliessendes Transitdokument erstellt werden, für die Durchfuhr durch ein oder mehrere Länder, hat der Käufer die Kosten für die Erstellung der Transitdokumente zu tragen.

Problematik in der Praxis

Sofern der Käufer ein ausländisches Transportunternehmen mit der Abholung beauftragt und dieses Unternehmen keinen Sitz in der Schweiz hat, muss der Fahrer bei einem Partner oder bei einem Verzollungsbüro / Verzollungsagenten das Transitdokument erstellen lassen. Sofern der ausländische Fahrer die Sprache nicht spricht, kommt es immer wieder zu Problemen in der Praxis und der Verkäufer muss oftmals seine Unterstützung in dieser Sache anbieten.

Eine **klare Definition des benannten Ortes ist auch bei diesem Incoterms® extrem wichtig** und bei Unklarheiten kann es zu Streitfällen mit dem Kunden kommen.

3.6. FCA +TTOP

Ihr Kunde oder Lieferant möchte mit Ihnen die Lieferbedingungen FCA +TTOP vereinbaren? Bitte beachten Sie, dass es sich bei dieser Klausel nicht um eine offizielle Incoterms®-Lieferklausel gemäss dem Regelwerk der ICC Paris handelt. Es ist eine **individuelle Klausel**, die Firmen mit Ihren Käufern oder Verkäufern vereinbaren können.

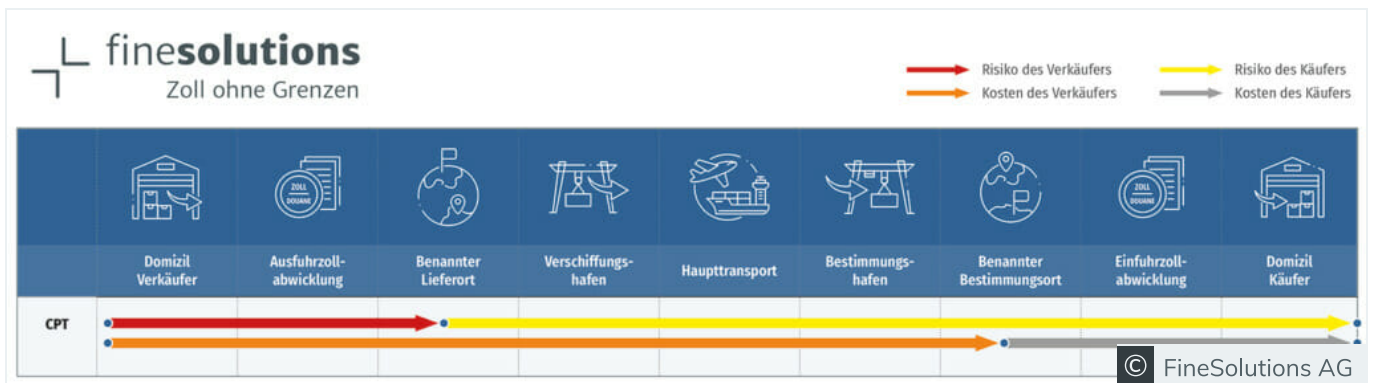
TTOP bedeutet: Title Transfer Our Premises

Frei übersetzt (eine offizielle kennen wir nicht) heisst dies: Eigentumsübergang der Güter auf unsere Firma. Der **Eigentumsübergang** wird mit den offiziellen Incoterms® **nicht geregelt!** Mit diesem Zusatzvermerk wird in den meisten Fällen der Gefahren- und Kostenübergang anders geregelt, als dieser im offiziellen Incoterms®-Regelwerk festgehalten wird. Klären Sie also ganz genau mit Ihrem Kunden / Lieferanten ab, welche Punkte im Vergleich zur offiziellen Klausel FCA geändert werden. Wir empfehlen, mit den offiziellen Incoterms® zu arbeiten und nicht firmenspezifische Klauseln zu vereinbaren, weil dies im Schadenfall oft zu Unklarheiten führt.

4. Incoterms® CPT — Cost Paid To

Bei den Incoterms® CPT sind die Risiken und Kosten für den Käufer und Verkäufer wie folgt

verteilt:



Übersicht der Risiken und Kosten für den Verkäufer / Käufer beim Incoterms® 2020 CPT - diese Darstellung ist immer mit den offiziellen Texten der Incoterms®-Klauseln anzuwenden

Incoterms® 2020 CPT

Cost Paid To / Frachtfrei (... benannter Bestimmungsort)

Absendeklausel: Der Verkäufer liefert die Waren an den benannten Bestimmungsort. Der Haupttransport wird vom Verkäufer bezahlt.

- **Beispiel:** Incoterms® 2020 CPT Singapur Flughafen

Die Lieferklausel CPT ist eine **Zweipunkt-Klausel**. Dies bedeutet, dass der Gefahren- und Kostenübergang an zwei unterschiedlichen Orten stattfindet. Es ist wichtig, dass beide Orte klar in den vertraglichen Vereinbarungen zwischen Verkäufer und Käufer festgehalten werden.

4.1. Speditionsauftrag

Der Verkäufer ist verpflichtet, den Transportauftrag an den Frachtführer / Spediteur zu erteilen. Die Kosten für den Haupttransport werden vom Verkäufer bezahlt. Somit kann der Verkäufer den Spediteur / Transporteur selber bestimmen (z. B. Hausspediteur) und schliesst den Beförderungsvertrag mit diesem auf eigene Kosten und eigenes Risiko ab.

4.2. Gefahrenübergang

Sofern nicht anders zwischen Käufer und Verkäufer vereinbart, geht das Risiko des Transportes an den Käufer über, sobald die Waren auf dem ersten Transportmittel verladen sind.

Beispiel: Ein Exporteur möchte eine Luftfrachtsendung an seinen Kunden in Singapur liefern. Er vereinbart mit dem Käufer die Incoterms® CPT Singapur Flughafen. Die Waren werden vom Hausspediteur beim Exporteur per LKW abgeholt und an den Flughafen Zürich transportiert.

- Der Verkäufer trägt das Risiko bis zur Erstbeladung auf den LKW des Frachtführers. Danach geht das Risiko an den Käufer über.
- Die Kosten jedoch werden vom Verkäufer bis zur Ankunft am Flughafen Singapur bezahlt.

Es ist möglich, in der **vertraglichen Vereinbarung den Gefahrenübergang zu einem späteren Zeitpunkt** festzulegen. So kann zwischen Verkäufer und Käufer vereinbart werden, dass sich der Gefahrenübergang nicht bei der Übergabe an den ersten Frachtführer befindet, sondern im oben genannten Beispiel, erst bei der Übergabe an die Luftfahrtgesellschaft am Flughafen Zürich.

4.3. Transportkosten

Die Transportkosten bis zum benannten Bestimmungsort werden vom Verkäufer bezahlt, auch wenn der Risikoübergang schon bei der Beladung auf das erste Transportmittel auf den Käufer übergeht. Eine Verrechnung an den Verkäufer kann folgende Kostenpunkte beinhalten:

- **Vorlauf per LKW** (Transport vom Werk des Verkäufers bis zum Abgangs-Flughafen)
- **Ausfuhrzollabfertigung**
- **allfällige Transitdokumente**
- Erstellung der **Luftfrachtdokumente** (Airwaybill/AWB)
- **Flughafen Handling Gebühren**
- **allfällige Screening Gebühren** (X-Ray) bei unsicherer Luftfracht
- **Luftfrachtkosten Haupttransport Zürich-Singapur Flughafen**
- **Security Gebühren und Treibstoffzuschlag der Luftfrachtgesellschaft**

- allfällige **weitere Zuschläge** oder Gebühren

Für die Entladung im Bestimmungsland ist in diesem Fall der Käufer zuständig (weil der Beförderungsvertrag dies so vorsieht) und auch die Kosten ab Ankunft Flughafen Singapur (siehe Beispiel oben) werden alle dem Käufer in Rechnung gestellt.

Bei einer LKW-Lieferung unter Incoterms® CPT trägt der Verkäufer die Kosten für die Entladung am benannten Bestimmungsort. Ausgenommen, es wurde im Beförderungsvertrag anders vereinbart.

Praxishinweis

Vorsicht bei CPT im Einkauf:

Oft sehen wir CPT (Werk des Käufers) Vereinbarungen, welche von Einkäufern in der Schweiz mit EU-Lieferanten festgelegt werden für Transporte per LKW. Beachten Sie, dass Sie den Frachtführer nicht auswählen können, sondern der Lieferant diese Auswahl tätigt. Sie als Schweizer Firma tragen aber das Transportrisiko ab Verladung auf den LKW im EU-Abgangsland. Eine vorsichtige Auswahl des Frachtführers/Spediteurs durch den Lieferanten ist sicherzustellen, damit Sie sich nicht ständig mit Transportschäden beschäftigen müssen und dafür die Kosten tragen, welche aufgrund einer nicht optimalen Auswahl des Frachtführers durch den Lieferanten (Verkäufer) erfolgen.

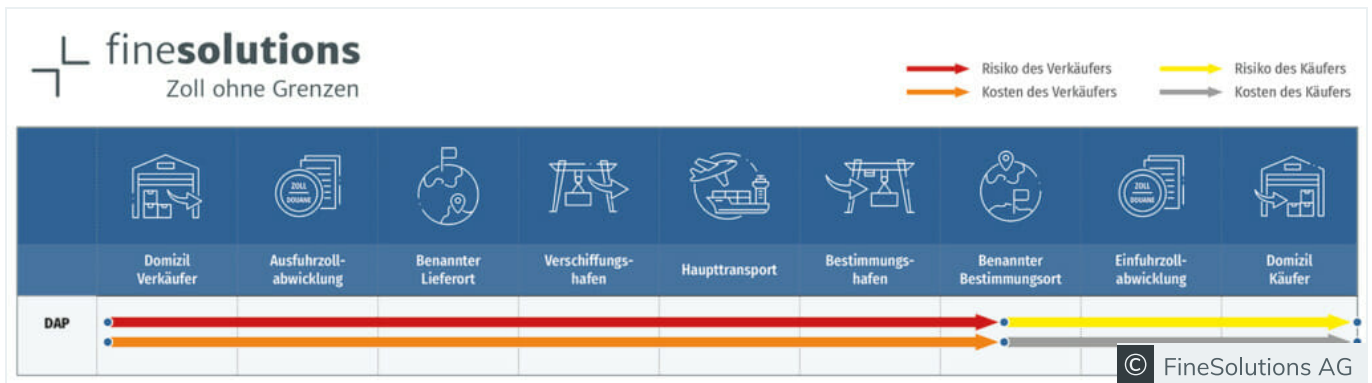
Vorteilhafter für den Einkauf:

In diesem Fall wäre es von Vorteil, wenn die Incoterms® auf DAP (Werk des Käufers) umgestellt werden könnten. Somit trägt der Verkäufer die Kosten für den Haupttransport sowie auch das Risiko bezüglich Transportschäden während des Haupttransportes.

Oder es wird auf FCA (Werk des Verkäufers) umgestellt, dadurch hat der Käufer die freie Wahl des Frachtführers und bezahlt aber auch die Transportkosten ab Verladung beim Verkäufer. So ist es einfacher, Verzollungsinstruktionen zu platzieren, damit die Einfuhrverzollung korrekt durchgeführt wird.

5. Incoterms® DAP — Delivered at Place

Bei den Incoterms® DAP sind die Risiken und Kosten für den Käufer und Verkäufer wie folgt verteilt:



Übersicht der Risiken und Kosten für den Verkäufer / Käufer beim Incoterms® 2020 DAP - diese Darstellung ist immer mit den offiziellen Texten der Incoterms®-Klauseln anzuwenden

Incoterms® 2020 DAP

Delivered at Place / Geliefert benannter Ort (... benannter Bestimmungsort)

Ankunftsklausel: Der Verkäufer liefert die Waren am benannten Bestimmungsort, abladebereit auf dem ankommenden Beförderungsmittel. Der Haupttransport wird vom Verkäufer bezahlt.

- **Beispiel:** Incoterms® 2020 DAP Singapur, 16 Kim Seng Road

5.1. Speditionsauftrag

Der Verkäufer ist verpflichtet, den Transportauftrag an den Frachtführer / Spediteur zu erteilen. Die Kosten für den Haupttransport werden vom Verkäufer bezahlt. Somit kann der Verkäufer den Spediteur / Transporteur selber bestimmen (z. B. Hausspediteur) und schließt den Beförderungsvertrag mit diesem auf eigene Kosten und eigenes Risiko ab.

Zu beachten: Bei den Incoterms® DAP trägt der Verkäufer auch die Kosten für den «Nachlauf», also für die Auslieferung im Bestimmungsland. Es ist also ratsam einen

Spediteur mit dem Transport zu beauftragen, welcher im Bestimmungsland einen Agenten / Partner oder sogar eine eigene Firmen-Niederlassung besitzt.

5.2. Gefahrenübergang

Im oben genannten Beispiel **Incoterms® 2020 DAP Singapur, 16 Kim Seng Road** geht das Risiko mit der Lieferung am benannten Bestimmungsort an den Käufer über. Die Kosten für den Vorlauf, den Haupttransport und für die Auslieferung in Singapur bis zur Kim Seng Road werden vom Verkäufer bezahlt. Sobald das Beförderungsmittel am benannten Bestimmungsort angekommen ist, erfolgt der Risikoübergang an den Käufer. Dieser muss die Kosten für die Entladung übernehmen, sofern dies im Beförderungsvertrag nicht anders vereinbart wurde. Der Käufer trägt auch das Risiko der Entladung an seinem Bestimmungsort.

5.3. Einfuhrverzollung

Bei der Lieferklausel DAP ist der Käufer für sämtliche Einfuhrformalitäten und für die Kosten für die Importverzollung verantwortlich. Falls Zollabgaben anfallen und Steuern bei der Einfuhr erhoben oder weitere Importabgaben entrichtet werden müssen, hat der Käufer diese Kosten zu tragen.

5.4. Lagergebühren

Die Transportkosten werden bei DAP bis zum vereinbarten Bestimmungsort vom Verkäufer bezahlt. Wenn es bei der Importverzollung im Bestimmungsland zu Verzögerungen kommt, weil der Käufer die benötigten Einfuhrformalitäten noch nicht besorgt hat, darf der Verkäufer die entstandenen Lagergebühren dem Käufer weiterbelasten. Dies, weil der Käufer verpflichtet ist, sich rechtzeitig um die Einfuhrformalitäten und allfällige Importlizenzen zu kümmern.

5.5. Klammerbemerkungen

Die Incoterms® regeln den Kosten- und Gefahrenübergang sehr genau und auch die Pflichten des Verkäufers und Käufers sind klar definiert. Immer wenn offizielle Incoterms® mit Klammerbemerkungen angepasst werden, besteht die Gefahr, dass gewisse Punkte

nicht mehr geregelt sind. Folgende 10 Punkte werden mit den Incoterms® 2020 klar definiert:

VERKÄUFER		KÄUFER	
A1	Allgemeine Verpflichtungen	B1	Allgemeine Verpflichtungen
A2	Lieferung	B2	Übernahme
A3	Gefahrübergang	B3	Gefahrübergang
A4	Transport	B4	Transport
A5	Versicherung	B5	Versicherung
A6	Liefer- / Transportdokumente	B6	Liefernachweis
A7	Ausfuhr- / Einfuhrabfertigung	B7	Ausfuhr- / Einfuhrabfertigung
A8	Prüfung / Verpackung / Kennzeichnung	B8	Prüfung / Verpackung / Kennzeichnung
A9	Kostenverteilung	B9	Kostenverteilung
A10	Benachrichtigungen	B10	Benachrichtigungen

Wenn Sie also die Incoterms® anpassen auf z. B. Incoterms® DAP Berlin (inkl. Zölle, exkl. Steuern), kreieren Sie eine Durchmischung der Incoterms® DAP und DDP. Bei einem Streitfall ist danach nicht mehr klar definiert, wer für welche Kosten und für welches Risiko in allen 10 Punkten verantwortlich ist.

Fragen, welche aufkommen können:

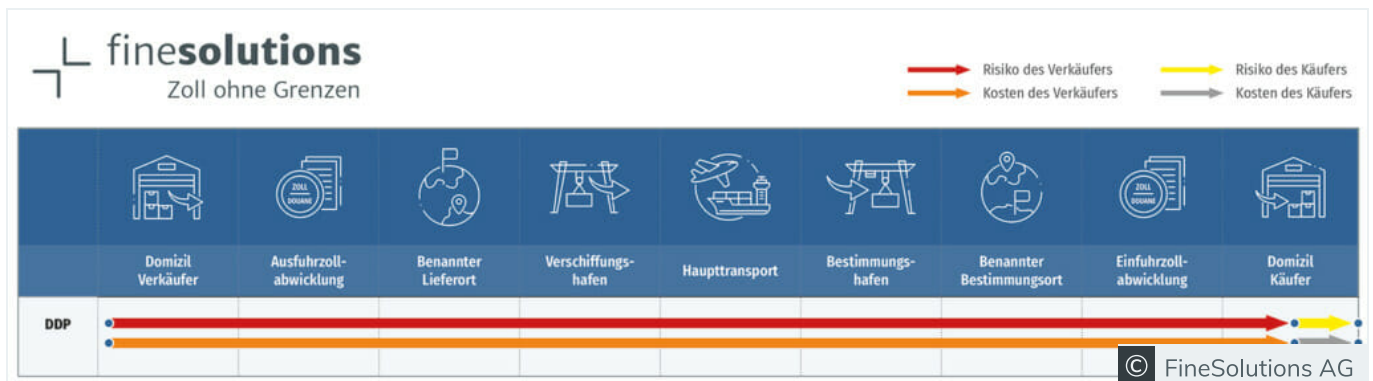
- Wer bezahlt die Gebühren für die Einfuhrverzollung, da nur Zölle und Steuern definiert wurden?
- Wer bezahlt allfällige Strafzölle (bei einer Klammerbemerkung ist es unklar, ob diese Strafzölle vom Verkäufer oder vom Käufer übernommen werden)?
- Wer besorgt allfällige Einfuhrbewilligungen?

finesolutions Empfehlung

Passen Sie die klar geregelten Incoterms® nicht mit Ergänzungen und Klammerbemerkungen individuell an. Falls mit einem Kunden spezielle Lieferbedingungen definiert werden, halten Sie alle 10 Punkte vertraglich fest, damit bei einem Schadenfall nicht beide Parteien im Unklaren sind, was genau vereinbart wurde.

6. Incoterms® DDP — Delivered Duty Paid

Bei den Incoterms® DDP sind die Risiken und Kosten für den Käufer und Verkäufer wie folgt verteilt:



Übersicht der Risiken und Kosten für den Verkäufer / Käufer beim Incoterms® 2020 DDP - diese Darstellung ist immer mit den offiziellen Texten der Incoterms®-Klauseln anzuwenden

Incoterms® 2020 DDP

Delivered Duty Paid / Geliefert benannter Ort verzollt (... benannter Bestimmungsort)

Ankunftsklausel: Der Verkäufer liefert die Waren am benannten Bestimmungsort, verzollt, abladebereit auf dem ankommenden Beförderungsmittel. Der Haupttransport wird vom Verkäufer bezahlt.

- **Beispiel:** Incoterms® 2020 DDP Hannover, Hansastrasse 51, Rampe 7

Die DDP Lieferklausel stellt für den Verkäufer die Maximalverpflichtung dar und ist deshalb **mit Vorsicht anzuwenden**. In der Praxishandhabung entstehen bei der Anwendung der Incoterms® DDP immer wieder Probleme und Mehrkosten. Mehr dazu können Sie auch in unserem Blogbeitrag [«Incoterms® DDP – Vorsicht vor Doppelzahlungen»](#) lesen.

6.1. Einfuhrverzollung

Der Verkäufer ist für die Einfuhrverzollung im Bestimmungsland verantwortlich. Er trägt auch das Risiko für eine korrekte Importzolldeklaration und übernimmt sämtliche Kosten, welche mit der Einfuhrverzollung verbunden sind. Dies können je nach Bestimmungsland verschiedene Gebühren sein, welche dem Verkäufer in Rechnung gestellt werden. Falls Importlizenzen benötigt werden, ist der Verkäufer für die Beschaffung dieser benötigten Lizenzen verantwortlich. Der Käufer ist verpflichtet, den Verkäufer bei der Beschaffung von Lizenzen und behördlichen Genehmigungen zu unterstützen.

Falls der Verkäufer nicht in der Lage ist, die Importverzollung im Bestimmungsland direkt oder indirekt durchzuführen, kann die DDP-Klausel nicht angewendet werden.

Bitte beachten Sie, dass Sie als Verkäufer/Exporteur bei DDP-Lieferungen auch als Importeur im Bestimmungsland auftreten. Falls Sie eine eigene EORI-Nummer in der EU besitzen und umsatzsteuerrechtlich registriert sind, kann die deutsche Zollbehörde eine Zollprüfung bei Ihnen als Schweizer Firma anordnen. Lesen Sie mehr zu diesem Thema in unserem Blogbeitrag [Deutsche Zollprüfung – wann trifft es Schweizer Unternehmen?](#) Sofern Sie schon eine Androhung für eine Prüfung im Haus haben, unterstützen wir Sie gerne mit unseren Beratungsleistungen [Zollprüfung](#).

Sofern Sie als Einkäufer DDP mit Ihren Lieferanten vereinbaren, wird dies bei der Importverzollung in die Schweiz oftmals auf DAP angepasst. Die Verzollung läuft über Ihr [ZAZ Konto](#) und Sie bezahlen die Zölle und Steuern, obwohl diese vertraglich eigentlich vom Verkäufer (Ihrem Lieferanten) bezahlt werden müssen. Prüfen Sie in diesen Fällen, ob Sie eine Veranlagungsverfügung erhalten und somit wissen Sie, dass die Lieferung nicht DDP verzollt wurde. Danach klären Sie mit Ihrem Lieferanten, ob Sie die Einfuhrabgaben an Ihn in Rechnung stellen können, da die vertragliche Vereinbarung mit DDP besagt, dass der Lieferant diese bezahlen muss.

finesolutions Empfehlung

Verwenden Sie die Klausel DDP mit grosser Vorsicht. Sie als CH-Firma treten im Bestimmungsland als Importeur der Waren auf und Ihnen werden die Zölle und die Steuern belastet. Sofern Sie keine steuerrechtliche Registrierung im Bestimmungsland vorgenommen haben, kann es sein, dass eine DDP Verzollung nicht möglich ist.

Bei DDP-Lieferungen sollten sich Schweizer Firmen mit den Zoll- und Steuerbestimmungen im entsprechenden Land auskennen, damit sich die Firma nicht unnötigen Risiken aussetzt. Auch wenn die Verzollung durch einen Spediteur beauftragt wird, liegt die Verantwortung nach wie vor beim Verkäufer.

Oftmals können auch Zoll- und Steuerprüfungen durch die ausländischen Behörden angeordnet werden, sofern die Schweizer Firma als Importeur im Bestimmungsland auftritt.

Falls Sie Fragen haben zu zollrechtlichen Aspekten, empfehlen wir Ihnen unsere [Zollberatung](#), die Ihre diesbezüglichen Fragen schnell und unkompliziert beantworten kann.

6.2. Entladung

Der Verkäufer stellt dem Käufer die Waren verzollt, abladebereit auf dem ankommenden Beförderungsmittel, am benannten Bestimmungsort zur Verfügung. Für die Entladung beim Käufer ist der Käufer verantwortlich und die Entladung der Güter geschieht ebenfalls auf das Risiko des Käufers. Auch die Entladung, beispielsweise mit Kran, muss der Käufer

entsprechend organisieren und dies läuft auf die Kosten des Käufers. Ausgenommen, es wird im Transportauftrag anders geregelt und schriftlich festgehalten.

6.3. Klammerbemerkungen

Dies ist nicht zu empfehlen.

- Lesen Sie hierzu die Erklärungen bei den Incoterms® DAP.

Praxisbeispiel:

Darf ich die Incoterms® auf dem Transportauftrag auf DDP (unverzollt, unverteuert) anpassen? Ich bin Deutscher Lieferant und mein Schweizer Kunde möchte die Verzollungsgebühren nicht übernehmen.

Die Incoterms® sind Lieferbedingungen, welche zwischen Verkäufer und Käufer getroffen und optimalerweise im Kaufvertrag zwischen den beiden Parteien verankert werden. Für den Spediteur (Transportauftrag) sind die Incoterms lediglich Frankaturvorschriften, um zu wissen, welche Kostenfaktoren an den Verkäufer und welche an den Käufer der Waren verrechnet werden.

Viele Verkäufer möchten die Klauseln so anpassen, dass die Kosten für die Einfuhrverzollung aufgeteilt werden. Da hinter jeder Klausel aber auch die Verpflichtungen des Käufers und Verkäufers klar geregelt sind und die Incoterms nicht nur den Kostenübergang aufzeigen, sondern auch den Gefahrenübergang, werden die Klauseln mit entsprechenden Zusatzbemerkungen «aufgeweicht» und in einem Streitfall ist die Verantwortung nicht mehr klar geregelt. Deshalb empfehlen wir, dass die Incoterms nicht mit Klammerbemerkungen angepasst werden.

In diesem spezifischen Fall sollte der Absender in Deutschland mit dem Kunden in der Schweiz klare Vereinbarungen treffen, sofern die Klausel angepasst wird und nicht gemäss den offiziellen Incoterms angewendet werden soll. Eine Anpassung der Klauseln sollte nur vorgenommen werden, wenn alle A/B-Regeln gemäss dem Incoterms®-Regelwerk berücksichtigt wurden und klar zwischen den beiden Parteien definiert sind. Sobald dies zwischen beiden Parteien geklärt ist, sollte die Rechnung des Absenders aus Deutschland diese entsprechende Klausel aufweisen, mit der

Ergänzung, die mit dem entsprechenden Transportauftrag an den Spediteur übereinstimmt.

Beim Import in die Schweiz gibt es verschiedene zu beachtende Kostenpunkte, wo es darum geht, wer bezahlt:

- allfällige Zollabgaben (sofern es keine präferenzbegünstigten Güter im Abkommen CH-EU sind)?
- die Gebühren für die Zollabfertigung (Dienstleistung des Spediteurs)?
- allfällige Korrekturgebühren der Veranlagungsverfügung Import?
- allfällige Vorlageprovisionen (falls der Empfänger kein ZAZ Konto besitzt)?
- weitere Zollgebühren, wie VOC Abgaben, Monopolgebühren bei Alkohol etc.?

Zudem ist klar zu regeln, wer welche Verpflichtungen hat:

- An wen wird die Veranlagungsverfügung Zoll und die Veranlagungsverfügung MWST zugestellt oder wer holt diese Belege elektronisch ab?
- Wer beantragt innerhalb der gesetzlichen Frist eine Korrektur der Veranlagungsverfügung Import, falls diese nicht korrekt ist?
- Wird die MWST vom Empfänger in der Schweiz geltend gemacht (ist die Firma vorsteuerabzugsberechtigt)? In dem Fall muss die MWST vom Importeur bezahlt werden, um zurückgefordert zu werden.
- Wer hat welche Verpflichtung, damit die andere Partei entsprechend informiert ist (Regelung der Benachrichtigungen)?

Die Aufzählung ist nicht abschliessend, aber man erkennt, dass eine Anpassung der Klauseln mit sehr viel Abklärungsaufwand zwischen Käufer und Verkäufer verbunden ist. Auch deshalb empfehlen wir, die Klauseln so anzuwenden, wie diese im Regelwerk definiert wurden.

Es wäre in diesem Fall auch möglich, dass die Lieferung DAP erfolgt und der Schweizer Kunde zieht die Verzollungsgebühren bei der Bezahlung der Rechnung vom Betrag ab oder er stellt diese dem Verkäufer in Rechnung. So bezahlt der Kunde in der Schweiz nur die Zollabgaben, MWST und sonstige gesetzliche Zollgebühren und die Verzollungsgebühren (Dienstleistung) trägt der Absender in Deutschland. So bleibt die Klausel klar geregelt und wenn es um die Kosten geht, werden diese einfach dem Verkäufer in Deutschland zurück belastet.

- Leider gibt es keine offizielle Klausel, welche eine Aufteilung der Einfuhrkosten berücksichtigt.



Hinterlassen Sie uns einen Kommentar

Falls Ihre Fragen zu den aufgeführten Incoterms® noch nicht beantwortet wurden oder Sie Fragen zu den nicht beschriebenen Incoterms® haben, dürfen Sie diese Fragen gerne unten in der [Kommentarfunktion](#) stellen.