



Rundschreiben Nr. 254 / 19
Bremen, den 11.11.2019

Quelle: DSLV 207/19
Jutta Knell/Björn Karaus

Incoterms® 2020

Am 1. Januar treten die Incoterms® 2020 in Kraft, an deren Erarbeitung sich der DSLV als Mitglied der Incoterms®-Arbeitsgruppe der ICC Germany aktiv beteiligt hatte. Der DSLV erläutert und bewertet die wesentlichen inhaltlichen und strukturellen Änderungen.

Bezug: Rundschreiben Nr. 221/19 vom 17.09.2019

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Internationale Handelskammer (ICC) hat am 10. September 2019 die Incoterms® 2020 veröffentlicht, die am 1. Januar 2020 in Kraft treten. Die Incoterms® 2020 bestehen aus insgesamt elf Handelsklauseln (sieben Klauseln für alle Transportarten und vier Handelsklauseln für den See- und Binnenschifftransport) und berücksichtigen die gestiegenen Sicherheitsbedürfnisse bei der Beförderung von Waren, eine Anpassung des Versicherungsschutzes in bestimmten Klauseln sowie Forderungen nach einem Bordkonnossement bei FCA-Lieferungen. Zudem wurde der - in den Incoterms® 2010 nicht berücksichtigten - Geschäftspraxis Rechnung getragen, wonach der Transport mit eigenen Transportmitteln des Verkäufers oder Käufers organisiert wird.

Entgegen vielfachen Erwartungen wurde an einzelnen in der Anwendung problematischen Klauseln wie EXW (Ex Works) oder DDP (Delivered Duty Paid) festgehalten.

Ziel der Überarbeitung war zudem eine Verbesserung der Nutzerfreundlichkeit der Incoterms® 2020 Klauseln. So wurde deren Darstellung überarbeitet, um den Nutzern die Auswahl der passenden Klausel zu erleichtern. Daneben wurden die Reihenfolge der Klauseln geändert, um Gefahrenübergang und Lieferung hervorzuheben, und jeder Klausel überarbeitete Anwenderhinweise in Form von erläuternden Kommentaren beigelegt. Erstmals enthalten die Incoterms® 2020 eine horizontale Darstellung für jede Klausel und jeden Paragraphen, was eine deutlich verbesserte Hilfestellung für die Anwender ist.

Gegenstand der Incoterms® 2020

Die Incoterms® 2020 Klauseln stellen wie bisher keinen vollständigen Kaufvertrag dar, sondern konkretisieren lediglich einzelne kaufvertragliche Vertragsgegenstände wie einzelne Pflichten der Kaufvertragsparteien, Gefahrübergang und Kostentragung:

- **Pflichten:**
Bestimmung, welche Kaufvertragspartei für Transport, Versicherung, Beschaffung von Frachtpapieren und Aus- bzw. Einfuhrgenehmigungen verantwortlich ist
- **Gefahrübergang:**
Regelung des Übergangs der Gefahr vom Verkäufer auf den Käufer
- **Kosten:**
Bestimmung, welche Kaufvertragspartei welche Kosten (z.B. für Transport, Verpackung, Be- und Entladung, Überprüfung, Sicherheitsmaßnahmen) trägt

Ein Hauptaugenmerk hat die ICC im Rahmen ihrer ausführlichen Erläuterungen zu den Incoterms® 2020 auf die Darstellung des Gefahrübergangs gelegt. Grundsätzlich trägt der Verkäufer gemäß A3 bis zur Lieferung nach A2 alle Gefahren des Verlustes oder der Beschädigung der Ware. Ist zwischen den Parteien eine F- oder C-Klausel vereinbart worden, hat der Verkäufer seine Verpflichtung zur Lieferung gemäß A2 erfüllt, wenn er die Ware an Bord verladen oder an den Frachtführer übergeben hat. Sind mehrere Frachtführer am Transport der Ware vom Verkäufer zum Käufer beteiligt, erfolgt die Lieferung bei Vereinbarung der Klauseln CPT oder CIP nach Ansicht der ICC in der Regel mangels einer vereinbarten Lieferstelle bereits mit Übergabe an den ersten Frachtführer. Gleichwohl weist die ICC darauf hin, dass sich aus der jeweils anwendbaren Rechtsordnung andere Rechtsfolgen ergeben können.

Weitere Vertragsgegenstände, wie zum Beispiel Zahlungsweise, Rechte an geistigem Eigentum, Eigentumsübergang, Gewährleistung und Rechtsmittel und -folgen von Vertragsbrüchen werden nicht in den Incoterms® 2020 geregelt und müssen wie bisher von den Parteien des Kaufvertrags gesondert vereinbart werden.

Nach einer ersten Einschätzung des DSLV wurden die Incoterms® 2010 inhaltlich nicht gravierend geändert. Der DSLV gibt nachfolgend einen Überblick über die wichtigsten Neuerungen:

Neue Reihenfolge der A/B-Regeln

Die wichtigen 10 A/B Regeln innerhalb der jeweiligen Klausel wurden wie folgt neu angeordnet:

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

Verpflichtungen bezüglich Zahlung, Lieferung und Gefahrenübergang, die in den Incoterms® 2010 unter A1 gelistet waren, wurden nun an passendere Stelle wie A2 und A3 verschoben.

Verschiedene Deckungshöhen in CIF (Cost Insurance and Freight; für Seetransporte) und CIP (Carriage and Insurance Paid to; für alle Transportarten)

Wie bisher trifft auch in den Incoterms® 2020, Klauseln CIF und CIP, den Verkäufer die Verpflichtung, auf eigene Kosten eine Transportversicherung abzuschließen. Anders als in den Incoterms® 2010 sehen die beiden Klauseln nunmehr unterschiedliche Mindestdeckungen vor.

Die bei Vereinbarung der Klausel CIF zu beachtende Mindestdeckung bleibt unverändert. Die durch den Verkäufer abzuschließende Transportversicherung muss auch weiterhin zumindest der Deckung gemäß den Klauseln (C) der Institute Cargo Clauses oder ähnlichen Klauseln entsprechen (Versicherung benannter Gefahren).

Bei Vereinbarung der Klausel CIP muss der Verkäufer nunmehr Versicherungsschutz entsprechend den Klauseln (A) der Institute Cargo Clauses eindecken (Allgefahrendeckung). Sowohl bei Verwendung der Klausel CIF als auch der Klausel CIP steht es den Vertragsparteien frei, eine abweichende Versicherungsdeckung zu vereinbaren.

Umbenennung DAT (Delivered At Terminal) in DPU (Delivered at Place Unloaded)

Nach der Incoterms® 2010 Klausel DAT hatte der Verkäufer die Ware geliefert, sobald diese vom Beförderungsmittel an einem „Terminal“ entladen war. Allerdings war nach den Anwendungshinweisen zu den Incoterms® 2010 der Begriff „Terminal“ nicht in technischer Hinsicht zu verstehen, sondern es war jeder beliebige Entladeort gemeint. Diesem Umstand wurde in den Incoterms® 2020 Rechnung getragen, indem die bisherige Klausel DAT klarstellend in DPU (Delivered at Place Unloaded) umbenannt wurde. Zudem wurde die Klausel DAT vorgezogen und erscheint nun in der Reihenfolge vor der neubenannten Klausel DPU.

Konnossemente mit An-Bord-Vermerk unter der Incoterms® 2020 Klausel FCA (Free Carrier)

Nach FCA A6/B6 können die Kaufvertragsparteien nunmehr vereinbaren, dass der Käufer den von ihm beauftragten Frachtführer anweisen muss, dem Verkäufer auf Kosten des Käufers ein Konnossement mit An-Bord-Vermerk auszustellen. Hintergrund dieser Option ist, dass dem Verkäufer andernfalls in der Regel zum Zeitpunkt der Lieferung (zum Beispiel Anlieferung eines Containers am Terminal) noch kein Bordkonnossement ausgestellt werden könnte, da die Verladung zum Zeitpunkt der (An-)Lieferung noch nicht erfolgt ist. Allerdings gilt hier zu berücksichtigen, dass die Incoterms® Klausel FCA hierfür eine ausdrückliche Vereinbarung zwischen den Kaufvertragsparteien vorsieht. Wird eine solche Vereinbarung nicht getroffen, besteht auch keine entsprechende Verpflichtung des Käufers.

Organisation des Transports mit eigenen Transportmitteln des Verkäufers oder Käufers in FCA, DAP, DPU und DDP

Die Regeln A4/B4 der Incoterms® 2020 Klauseln FCA, DAP, DPU und DDP stellen klar, dass die zum Transport der Ware verpflichtete Kaufvertragspartei berechtigt ist, den Transport selbst durchzuführen. Die Incoterms® Klauseln 2010 hatten die Möglichkeit des von der Kaufvertragspartei selbst durchgeführten Transports -jedenfalls ausdrücklich- nicht vorgesehen, sondern lediglich die Verpflichtung der jeweiligen Kaufvertragspartei genannt, einen Dritten mit dem Transport zu beauftragen.

Aufnahme sicherheitsbezogener Anforderungen

Sicherheitsbezogene Anforderungen an den Transport der Ware wurden nunmehr in die Regeln A4 und A7 jeder Incoterms® 2020 Klausel aufgenommen. Wie in Bezug auf die weiteren Incoterms® 2020 Klauseln ist auch hier zu berücksichtigen, dass die Incoterms® 2020® Klauseln unmittelbar nur für die Parteien des Kaufvertrags gelten, und nicht Gegenstand des Beförderungsvertrages sind.

VGM nicht berücksichtigt

Der ICC hat sich nach reiflicher Überlegung dazu entschieden, dass die Kosten und Verpflichtungen, die mit der Ermittlung der bestätigten Bruttomasse (VGM, Verified Gross Mass) zusammenhängen, weder in die für den Container-Transport als besonders geeignet empfohlenen Klauseln FCA, CPT und CIP noch an einer anderen Stelle aufzunehmen. Grund hierfür ist die hohe Komplexität der 2016 eingeführten Regelung, die die Wägungen von Frachtcontainern in der internationalen Seefahrt vorschreibt und reguliert. Aufgrund dieser Komplexität lassen sich hinsichtlich der Kostentragungspflicht zwischen den Kaufvertragsparteien keine abschließenden Aussagen treffen. Grundsätzlich dürfte mangels einer abweichenden Regelung diejenige Kaufvertragspartei die Kosten der VGM-Ermittlung zu tragen haben, die gemäß A4/B4 den Beförderungsvertrag über die Seebeförderung abzuschließen hat, da die Kosten der VGM-Ermittlung unmittelbar mit der Durchführung des Seetransportes im Zusammenhang stehen. Ungeachtet der jeweiligen Kostenlast im Einzelfall gilt auch hier zu berücksichtigen, dass sich diese Erwägungen lediglich auf die kaufvertragliche Ebene beziehen. Unabhängig davon bleibt Kostenschuldner des mit der Besorgung der Seebeförderung beauftragten Spediteurs grundsätzlich sein Auftraggeber.

Die Klauseln EXW und DDP

Bei Einfuhrgeschäften vereinbaren die Kaufvertragsparteien häufig die Lieferklausel DDP (Delivered Duty Paid ... Named Place of Destination / geliefert verzollt ... benannter Bestimmungsort). Hiernach muss der Verkäufer dem Käufer die Ware auf eigene Kosten und Gefahr auf dem ankommenden Beförderungsmittel entladebereit am benannten Bestimmungsort zur Verfügung stellen. Der Verkäufer trägt alle Kosten und Gefahren, die im Zusammenhang mit der Beförderung der Ware bis zum Bestimmungsort stehen und hat die Verpflichtung, die Ware nicht nur für die Ausfuhr, sondern auch für die Einfuhr freizumachen, alle Abgaben sowohl für die Aus- als auch für die Einfuhr zu zahlen sowie alle Zollformalitäten zu erledigen.

Die Lieferklausel DDP hat auf den ersten Blick den Vorteil, dass der vereinbarte Kaufpreis bereits alle anfallenden Abgaben (insbesondere Zoll und Einfuhrumsatzsteuer (EUSt)) enthält und der Käufer/Empfänger - wie bei einem Inlandsgeschäft - sofort und ohne weitere Kosten und Verpflichtungen über die Ware verfügen kann. Für den Verkäufer ist die Lieferbedingung DDP insoweit vorteilhaft als er dem Käufer bestimmte Informationen, wie beispielsweise den tatsächlichen Lieferanten bzw. Hersteller der Ware, Zollwert und Warenursprung, nicht offenlegen muss.

Jedoch verkennen die Kaufvertragsparteien zumeist die mit der Verwendung der Lieferklausel DDP einhergehenden zoll-, außenwirtschafts- und steuerrechtlichen Risiken, die der Verein Bremer Spediteure mit dem nachfolgenden Rundschreiben Nr. 255/19 vom 11.11.2019 ausführlich erläutert. Bei Anwendung dieser Klausel ist der Verkäufer für die Zollabfertigung in der EU verantwortlich, kann diese jedoch nicht selbst vornehmen, da er nach europäischem Zollrecht dazu nicht berechtigt ist. Zudem ist der Verkäufer zwar in der Regel bereit, die Beförderungskosten bis zum vereinbarten Bestimmungsort und den Einfuhrzoll zu tragen, aber nicht die EUSt, was aber maßgeblicher Bestandteil der Klausel ist und belegt, dass sich die Parteien keine ausreichenden Gedanken bei der Auswahl der passenden Lieferklausel gemacht haben. Entrichtet der Käufer die EUSt, so besteht die Gefahr, dass das Finanzamt dem Käufer den Vorsteuerabzug versagt, weil diese im Zeitpunkt der Einfuhr keine Verfügungsmacht über die Ware haben, denn bei DDP-Lieferungen liegt diese regelmäßig beim Verkäufer.

Im Grunde ist der Incoterm® 2020 DDP (und im Umkehrschluss Ex Works (EXW)) für internationale Kaufgeschäfte in der Praxis zumeist rechtlich nicht korrekt realisierbar und damit ungeeignet. Selbst die Internationale Handelskammer (ICC) warnt in den neuen Incoterms® 2020 vor diesen Risiken und empfiehlt die Verwendung anderer Klauseln wie DAP (Geliefert benannter Ort). Ohne Einfluss zu haben auf die richtige Auswahl der Lieferbedingung im Kaufvertrag, müssen sich Speditionen und Zollagenten mit den Schwierigkeiten ungeeigneter Incoterms® 2020 auseinandersetzen und die Konsequenzen tragen.

Der DSLV empfiehlt daher allen Spediteuren und Zollagenten, ihren Kunden von grenzüberschreitenden DDP-Lieferungen abzuraten.

Einbeziehung der Incoterms® 2020 in den Kaufvertrag

Die neuen Incoterms® 2020 treten ab dem 1. Januar 2020 in Kraft. Zur Einbeziehung einer Incoterms® 2020 Klausel empfiehlt die ICC folgende Formulierung:

„[gewählte Incoterms® Klausel] [benannter Hafen, Ort oder Stelle] Incoterms® 2020“.

Die Incoterms® 2010 können weiterhin verwendet werden; jedoch sollte dann unbedingt die Nennung der geltenden Fassung, z.B. EXW Incoterms® 2010, festgehalten werden.

Mit freundlichen Grüßen

Verein Bremer Spediteure e.V.

Robert Völkl