



ZFEB⁺
Customs & Trade Consultants

Fragen aus dem Basis Webinar «Neuerungen Incoterms® 2020» vom 06.11.2019, durchgeführt durch



Mit Expertin, ICC Switzerland recognized Trainer on Incoterms® 2020 Rules, Claudia Feusi



Hinweis:

Alle Antworten sind als rechtsunverbindlich zu betrachten. Teilweise ist eine spezifische Fallbetrachtung notwendig.

1:

Wo kann das Regelwerk Incoterms® 2020 bestellt werden und was sind die Kosten?

Antwort:

Das offizielle Regelwerk Incoterms 2020 kann entweder direkt bei der ICC www.icc-switzerland.ch (Shop) oder bei ZFEB+ www.zollschule.ch (eBooks) zu denselben Konditionen in verschiedenen Sprachausführungen online bestellt werden. Das Regelwerk kostet ca. CHF 60.00, zuzüglich MWST und Versandkosten. Eine [Liste der offiziell zugelassenen Experten finden Sie hier](#) verlinkt. Zudem ist im APP-Store mit dem Suchbegriff «Incoterms 2020» eine offizielle APP der ICC vorzufinden, die auch auf offizielle Experten verweist.

2:

Reicht es, wenn man bei CIF die Versicherung über den Spediteur decken lässt?

Antwort:

Es gibt verschiedene Varianten, eine Transportversicherung abzuschliessen. Ein Preisvergleich lohnt sich. Wichtig ist, dass mit Versicherer, wie auch Käufer über die Deckungsinhalte gesprochen wird, die nicht nur den Regelungen der Incoterms, sondern auch den Vorstellungen des Kunden entsprechen.

3:

Welche Klausel wird für Seefracht Container 40 Fuss empfohlen - FOB + Hafenangabe?

Antwort:

In einem ersten Schritt ist u.a. zu prüfen, wie die Kosten und Risiken zwischen Käufer und Verkäufer aufgeteilt werden sollen. Für einen Seefrachtcontainer kommt sowohl eine F-, C- oder D-Klausel in Frage. Als F-Klausel eignet sich FCA als auch FOB. Für die genauen Unterschiede ist das offizielle



ZFEB 

Customs & Trade Consultants

Regelwerk zu konsultieren. Kritisch könnte aus transporttechnischer Sicht zudem der Entlad beim Kunden sein. Es ist der spezifische Fall zu betrachten.

4:

Was würden Sie für eine Klausel vorschlagen, wenn Sie den Transport bis zum Kunden zahlen und die Einfuhrverzollung, aber weder MWST noch Zoll?

Antwort:

Hier kommt eine DAP-Klausel mit einer vertraglichen Zusatzklausel in Frage. Der Spediteur ist separat zu instruieren. Abwandlungen der Incoterms-Klauseln sollten grundsätzlich nur von Profi vorgenommen werden und dies unter Berücksichtigung von möglichen Schnittstellen.

5:

DPU inkl. Entladung: Diese Klausel-Wahl tangiert mit dem CMR-AGB, da CMR besagt, dass der Entlad Sache des Absenders / Empfängers ist. Bekommen wir nicht Konflikte in diesem Zusammenhang?

Antwort:

Die Incoterms regeln nicht das anwendbare Transportrecht, sondern die Kosten- und Gefahrenenteilung sowie die Verteilung von Aufgaben und Pflichten zwischen Käufer oder Verkäufer. Es ist der Wortlaut der DPU-Klausel massgebend. Vertragsrechtlich auch in Bezug auf Handelsüblichkeiten korrekt umgesetzt, entstehen keine Konflikte in Bezug auf das CMR. Es ist der spezifische Fall zu betrachten.

6:

Welche Klausel wäre hier korrekt? Verkäufer bezahlt: Transport & Verzollung; Käufer bezahlt: Staatsabgaben. Incoterms = DDP, exkl. Zölle & MWST?

Antwort:

Auf die Abwandlung der DDP Klausel ist besser zu verzichten. Besser DAP, siehe dazu auch die Erläuterungen zu Frage 4.

7:

Welche Klauseln empfehlen Sie bei Dreiecksgeschäften? Verkäufer in CH, Lieferant aus Norwegen, Käufer in USA.

Antwort:

Massgebend ist die gewünschte Kosten- und Gefahrenenteilung zwischen Käufer und Verkäufer. Je nach Klausel hat diese Implikationen auf weitere Rechtsfragen. Es ist der spezifische Fall zu betrachten.

8:

Kann man in Verträgen jetzt schon auf die Incoterms 2020 verweisen?

Antwort:

Wenn ein Vertrag im Januar 2020 geplant ist, ist dies grundsätzlich nicht ausgeschlossen, jedoch sind gewisse unternehmerische Risiken möglich. Es ist der spezifische Fall zu betrachten.

9:

Welche Klausel verwendet man am besten für kostenlose Ersatzlieferung in Länder, in denen man nicht Umsatzsteuerrechtlich registriert ist, aber dem Käufer natürlich keine Kosten zumuten möchte?

Antwort:

Massgebend ist die vertragliche Einigung zwischen Käufer und Verkäufer, somit vermutlich der vorangehende Liefervertrag zu der Erstlieferung. Wenn in diesem Vertrag beispielsweise keine spezifische vertragliche Regelung besteht, finden die Incoterms keine Anwendung und sind somit auch auf Lieferpapieren nicht wiederzugeben. Es besteht zudem die Gefahr der Entwicklung von Handelsüblichkeiten, die zu Rechtsunsicherheit führen.



ZFEB 
Customs & Trade Consultants

10:

Was für eine Klausel sollte man verwenden, bei einer Demomaterial-Lieferung ins Ausland, die wahrscheinlich wieder retour kommt?

Antwort:

Massgebend ist die vertragliche Einigung zwischen Käufer und Verkäufer. Wenn keine spezifische vertragliche Regelung besteht, finden die Incoterms keine Anwendung und sind somit auch auf Lieferpapieren nicht wiederzugeben.

11:

Wir liefern EXW und DAP. Gibt es hierzu Änderungen?

Antwort:

Bei diesen Klauseln sind vor allem formelle Änderungen im Regelwerk anzutreffen. Die Klausel EXW sollte für internationale Geschäfte ausserhalb von Binnenmärkten jedoch deutlich vermieden werden. Darauf verweisen die Vorbemerkungen zu der Klausel EXW explizit.

12:

Wir liefern meistens FCA und DAP. Gibt es hier auch viele Änderungen?

Antwort:

Bei der FCA-Klausel sind einzelne, Lieferfall-abhängige Besonderheiten zu betrachten. Bei DAP sind vor allem formelle Änderungen im Regelwerk anzutreffen.

13:

EXW ist angeblich eine effektive nationale Bedingung. Weshalb wird diese noch in den Incoterms behandelt?

Antwort:

Es gibt begründete Fälle, wo die EXW-Klausel durchaus Sinn macht. Zum Beispiel, wenn die MWST verrechnet wird, eine Abholung vor Ort erfolgt und keine Bewilligungspflichten vorliegen. Die EXW-Klausel ist schwerpunktmässig für Binnenmarktverkehre vorgesehen, wie zum Beispiel für innergemeinschaftliche Lieferungen innerhalb der EU, in Interamerika und in weiteren regionalen Wirtschaftszonen. Die Klausel hat also international gesehen eine weitaus weitere Tragweite, als in der Schweiz bekannt ist.

14:

DAP zollabgefertigt? Oder DDP exkl. Zoll / MWST?

Antwort:

Siehe Frage 4 und 6

15:

Anstatt DDP nutzt man lieber DAP inkl. Zollabfertigung. Richtig, oder?

Antwort:

Grundsätzlich ja, aber siehe auch Frage 4 und 6. Es ist der Einzelfall zu betrachten.

16:

Wir haben eine Lieferung nach Toronto mit DDP versendet aus Deutschland. Mit dem Kunden, welcher ein Belgier ist, haben wir vereinbart, dass wir die Zölle und MWST an den Kunden weiter verrechnen. Ist dies wirklich eine gute Idee?

Antwort:

Hier ist Vorsicht geboten. Die DDP-Klausel ist eine Klausel für Profis. DDP zu vereinbaren, ohne zuerst geprüft zu haben, welche weiteren rechtlichen Auswirkungen die DDP-Klausel mit sich bringt, ist



ZFEB 

Customs & Trade Consultants

von Grundsatz her keine gute Idee. Zum Beispiel können steuer- und zollrechtliche Implikationen entstehen.

17:

Bei einer DDP-Lieferung aus der Schweiz nach Indien, ist der Spediteur berechtigt dem Verkäufer alle anfallenden Kosten zu verrechnen, obwohl keine Vollmacht vereinbart wurde?

Antwort:

Die Incoterms sind eine vertragliche Regelung zwischen Käufer und Verkäufer. Sie finden keine Anwendung auf den Vertrag mit dem Spediteur. Es ist die spezifische Fallkonstellation zu betrachten.

18:

Was passiert rechtlich, wenn man eine Incoterms-Klausel leicht anpasst? Zum Beispiel: Geliefert DDP inkl. EU Verzollung, aber der Kunde holt weiterhin ab und zahlt den Transport selbst.

Antwort:

Zusatzvereinbarungen im Vertrag sind möglich. Sie können jedoch zu Rechtsunsicherheit führen und gehören daher in die Hände von Profis. Der erwähnte Fall ist höchst kritisch zu betrachten, denn im Abholfall ist beispielsweise gar keine EU-Verzollung möglich. Es handelt sich hierbei somit um keine «leichte Anpassung», sondern eine weitergreifende Abweichung von der schriftlichen Vereinbarung, mit rechtlichen Konsequenzen.

19:

Ist DDP bei kostenlosen Lieferungen (Bsp. Reparaturen auf Garantie) auch ein Problem, oder gilt das Problem mit einer steuerrechtlichen Registrierung im Zielland nur bei kostenpflichtigen Aufträgen?

Antwort:

Die Problematik bezüglich Abgaben und Registrationspflichten im Bestimmungsland bleibt grundsätzlich bestehen. Siehe hierzu auch Antworten zu Fragen 9 und 10.

20:

Wer macht die Ausfuhr bei der EXW-Klausel beim Export aus der Schweiz?

Antwort:

Aus vertragsrechtlicher Sicht ist der Käufer u.a. für die Organisation, Kosten und Risiken der Ausfuhrzollanmeldung verantwortlich. Die Frage ist, ob der Vertrag in dieser Form erfüllt werden kann mit einer reinen Hilfeleistung. Es sind daher die genauen Vorworte der Klausel zu konsultieren in Hinblick auf spezifische Risiken dieser Klausel.

21:

Gibt es eine D-Klausel, sprich eine passende Ergänzung, um Verzögerungen bei der Einfuhr zu minimieren? (DDP löst eine Steuerpflicht aus. DAP hingegen führt zu Verzögerungen bei der Einfuhrverzollung, weil der beauftragte Kurier/Spediteur erst noch eine Verzollungsvollmacht beim Empfänger einholen muss.)

Antwort:

Diese Frage lässt viel Interpretationsspielraum zur Auslegung. Es sollte zur Beurteilung die spezifische Ausgangslage betrachtet werden. Ggf. führen falsche Interpretationen der Klausel oder eine fehlende und rechtzeitige Instruktion und Information, ggf. auch fehlende Zusatzklauseln im Vertrag zu dieser Fragestellung.

22:

Gibt es bei einem Export mit EXW/FCA eine rechtliche Basis, welche den Käufer verpflichtet, die Ware innerhalb eines bestimmten Zeitraums abzuholen?

Antwort:



ZFEB 

Customs & Trade Consultants

Die Ware ist innerhalb des vereinbarten Zeitraums abzuholen. Incoterms beziehen sich bei jeder Klausel auf vereinbarte Zeiten, vereinbarte Termine, auch in Bezug auf Benachrichtigungen. Zum Beispiel muss bei FCA der Käufer den Verkäufer über folgende Einzelheiten in Kenntnis setzen: Name des Frachtführers, gewählter Zeitpunkt innerhalb der vereinbarten Lieferzeit; Transportart. Aber auch der Verkäufer hat entsprechende Pflichten. Es liegt somit an Ihnen, u.a. die entsprechenden Fristen und Benachrichtigungswege im Vertrag zu definieren.

23:

Kann ich als FCA-Absender vom beauftragten Spediteur verlangen, dass er sich bei unserem Deklarationsbüro für die CH-Ausfuhr meldet oder bin ich gezwungen eines von ihm bestimmten Deklarationsbüro anzunehmen?

Antwort:

Es handelt sich hier eine Fragestellung, die nicht ausschliesslich mithilfe der Incoterms beantwortet werden kann. Es ist eine spezifische Fallbetrachtung nötig.

24:

Wo ist der Unterschied zwischen FCA "mit Onboard Document for Seller" und FOB?

Antwort:

Während bei FCA der Ort sehr frei definiert werden kann, bezieht sich der Ort bei FOB immer auf ein vom Käufer benanntes (Binnermarkt oder Seefahrt-) Schiff. Der Ort ist in beiden Fällen zu präzisieren. Ob Käufer und Verkäufer sich besser auf FCA oder FOB einigen, hängt mindestens von spezifischen Kosten und Risiken ab. Mögliche Fragestellungen zur Klausel-Findung sind zum Beispiel die folgenden:

- Besteht eine door-to-door-Versicherung oder eine Haupttransport-Versicherung?
- Welche zusätzlichen Kosten (z.B. Terminalhandling Charges) fallen an?
- Wie sind die Hafenusanzen (z.B.: Wo ist der Übergabeort an den Spediteur in der Praxis, LCL/FCL)?
- Um welche Art und Beschaffung der Ware sowie Verpackung handelt es sich?

Für containerisierte Ware empfiehlt sich oft die FCA-Klausel anstelle der FOB-Klausel. Für die Interpretation der Unterschiede ist die Konsultation des offiziellen Regelwerks unabdingbar. In Bezug auf das On-Bord-Konnossement bestehen oftmals ähnliche Fragen.