

**RBTC**  
R. BOERS TRANSPORT CONSULTANCY



RBTC TRANSPORT CONSULTANCY

# 2020 INCOTERMS®



Bij het vervoeren van goederen worden er afspraken gemaakt wie over welk stuk transport verantwoordelijk is en wie de kosten betaald. Hij zijn heel veel opties voor en kan soms verwarrend zijn. Gelukkig houden wij ervan om dingen makkelijk en overzichtelijk te maken. Met dit document hopen we wat licht te schijnen op de zaak.

### Overzicht groepen

Allereerst kunnen de opties worden herkend aan de eerste letter waarmee ze zijn afgekort. Hiermee kun je de volgende onderscheidingen maken:

Groep C  
Hoofdrijtuig betaald (Main Carriage Unpaid).  
CFR, CIF, CPT en CIP

Groep D  
Aankomst (Arrival).  
DAP, DPU en DDP

Groep E  
Vertrek (Departure).  
EXW

Groep F  
Hoofdrijtuig Onbetaald (Main Carriage Unpaid).  
FCA, FAS en FOB

Daarnaast zijn FAS, FOB, CFR en CIF alleen mogelijk bij zeevracht. De rest zijn op alle mogelijke vervoerswijze toepasbaar.



|                                              | SELLER                     | TERMINAL                   | TERMINAL | BUYER                   |
|----------------------------------------------|----------------------------|----------------------------|----------|-------------------------|
|                                              |                            |                            |          |                         |
| <b>EXW</b><br>Ex Works                       | SELLER<br>SELLER<br>SELLER |                            |          | BUYER<br>BUYER<br>BUYER |
| <b>FCA</b><br>Free Carrier                   | SELLER<br>SELLER<br>SELLER |                            |          | BUYER<br>BUYER<br>BUYER |
| <b>CPT</b><br>Carriage paid to               |                            | SELLER                     |          | BUYER<br>BUYER          |
| <b>CIP</b><br>Carriage and Insurance Paid to |                            | SELLER                     |          | BUYER<br>BUYER          |
| <b>DPU</b><br>Delivery at Place Unloaded     |                            | SELLER<br>SELLER<br>SELLER |          | BUYER<br>BUYER<br>BUYER |
| <b>DAP</b><br>Delivery at Place              |                            | SELLER<br>SELLER<br>SELLER |          | BUYER<br>BUYER<br>BUYER |
| <b>DDP</b><br>Delivered Duty Paid            |                            | SELLER<br>SELLER<br>SELLER |          | BUYER<br>BUYER<br>BUYER |
| <b>FAS</b><br>Free Alongside Ship            | SELLER<br>SELLER<br>SELLER |                            |          | BUYER<br>BUYER<br>BUYER |
| <b>FOB</b><br>Free on Board                  | SELLER<br>SELLER<br>SELLER |                            |          | BUYER<br>BUYER<br>BUYER |
| <b>CFR</b><br>Cost and Freight               |                            | SELLER<br>SELLER<br>SELLER |          | BUYER<br>BUYER<br>BUYER |
| <b>CIF</b><br>Cost, Insurance and Freight    |                            | SELLER<br>SELLER<br>SELLER |          | BUYER<br>BUYER<br>BUYER |

ALL MODES OF TRANSPORT

SEA AND INLAND WATERWAYS

COSTS

RISK

INSURANCE



## Uitleg Incoterms – Alle vormen transport

### EXW – Ex Works – Af Fabriek

Veel verkopers of exporteurs zeggen dat ze Ex Works leveren, maar vaak wordt deze term verward met FCA – Free Carrier. De leveringsconditie Ex Works verplicht de verkoper de goederen te produceren en klaar te zetten in de loods. Meer niet. Plat gezegd koopt u de goederen en zegt u tegen de koper: kom ze maar ophalen, ze staan in de hoek van onze loods. Het zogenoemde "critical point" ligt hier dus op het moment dat uw koper de goederen verkocht heeft aan de koper en deze ter beschikking stelt. De klant is dus verantwoordelijk voor de opmaak van de vrachtbrief, eventuele export- of douanedocumenten en belangrijker nog: moet de goederen zelf laden. Het transport moet dus ook geregeld worden door de koper en de chauffeur moet de goederen zelf gaan laden in uw loods of warehouse.

Dat dit nogal wat risico's met zich meebrengt kunt u zich voorstellen. Wat als de chauffeur tijdens het laden andere goederen van u beschadigd? Hoe kunt u aantonen dat de goederen naar een bepaalde bestemming gebracht worden? Wie is de transporteur? Worden de goederen wel goed vastgezet in de trailer? Hoe zijn de goederen gefactureerd aan uw klant, met of zonder btw-verlegging? En hoe kunt u dan aantonen of deze goederen ook daadwerkelijk de grens over gaan?

Mocht u niet het transport willen regelen en toch uw klant goed willen bedienen, zijn wij voorstander van de Incoterm FCA – Free Carrier. Wij raden sterk af de Incoterm Ex Works te gebruiken bij internationaal transport.

### FCA – Free Carrier – Vrachtvrij tot (eerste) vervoerder

FCA werd in de vorige Incoterms ook wel FCR genoemd. Bij deze Incoterm ligt de meeste verantwoordelijkheid bij de kopende partij. Free Carrier/ Vrachtvrij tot eerste vervoerder zegt eigenlijk dat de exporteur zorg draagt voor de opmaak van de vrachtbrief en eventuele uitklaring en exportdocumenten en het inladen van de goederen in de vrachtwagen of container vanaf het afgesproken punt. Dit is vaak de loods of warehouse van de leverancier. Het "Critical Point" ligt hier op het moment dat de goederen geladen en vastgezet zijn in de trailer en de chauffeur de vrachtbrief heeft ondertekend voor ontvangst van de goederen. De kopende partij draagt zorg voor het transport en is vanaf dat moment ook verantwoordelijk voor de verzekering.

### CPT – Carriage Paid To – Vracht betaald tot

Bij deze Incoterm heeft de leverancier meer verantwoordelijkheden. De verkoper zegt de goederen te leveren tot een afgesproken punt. Vaak is dit het warehouse van de koper of van zijn klant. De kopende partij draagt zorg voor een eventuele verzekering. U levert de goederen op het moment dat u ze aangeleverd hebt op de afgesproken plek. U moet dus ook de vrachtbrieven opmaken, de uitklaring regelen en als extra dienst eventuele exportdocumenten laten opmaken.

Wij zijn niet zo'n voorstander van deze Incoterm bij een hoge goederenwaarde, het kan namelijk zorgen voor een discussie met uw klant als de goederen beschadigd aankomen. De verkopende partij hoeft immers geen zorg te dragen voor de verzekering van de goederen. Beter is dan de Incoterm CIP te kiezen.





### CIP – Carriage and insurance paid to – Vracht en verzekering betaald tot

Deze CIP Incoterm is gelijk aan CPT, met als groot verschil dat de leverancier of verkopende partij niet alleen het transport regelt, maar ook de verzekering voor minimaal de goederenwaarde en de goederen aanlevert op de afgesproken plek van de kopende partij.

### DAT – Delivery At Terminal – Geleverd op Terminal

Deze Incoterm wordt veel gebruikt bij EU-grens overschrijdende transporten. Als u bijvoorbeeld moet aanleveren in Rusland of Turkije, gebeurt dit veelal op een Douane terminal op aanwijzing van de klant. De verkopende partij regelt het transport, de verzekering, de uitvoerdocumenten en levert de goederen aan tot de terminal die afgesproken is. De klant moet in het land van bestemming zelf zorgdragen voor de invoerrechten en regelt het transport van de Terminal tot de eindbestemming. De terminal kan ook een kade, opslagplaats, container-, weg-, spoor- of luchtvrachtterminal zijn.

### DAP – Delivery At Place – Geleverd ter bestemming

DAP is iets anders als DAT, want u levert niet op een (Douane) terminal, maar rechtstreeks tot de overeengekomen plaats van bestemming. De verkoper moet net als bij DAT zorg dragen voor het transport, de verzekering en de uitvoerdocumenten. Het "Critical Point" is hier dus op het moment dat de goederen aankomen op de plaats van bestemming. De kopende partij moet zorgdragen voor het lossen van de goederen. Een verschil met DDP is dat u niet de invoerrechten hoeft te voldoen in het land van bestemming. Let wel goed op met deze constructie, want in sommige landen moet er eerst ingeklaard worden, alvorens verder gereden mag worden naar de eindbestemming in dat land. Mochten er bij het inklaar (aan de grens bijvoorbeeld) lange wachttijden ontstaan doordat de kopende partij zijn invoerrechten niet tijdig betaald, draait u op voor de wachtkosten. Kies deze Incoterm dus alleen als u ervaring heeft met transporten naar deze landen. DAT is een betere optie als u voor de eerste keer levert aan een klant in een nieuw land buiten de EU.

### DDP – Delivery Duty Paid – Geleverd en Rechten betaald

De DDP Incoterm legt nagenoeg alle verantwoordelijkheid neer bij de verkopende partij. U verkoopt de goederen aan de klant en moet zelfs de invoerrechten voldoen in het land van bestemming. Tot het moment dat u de goederen ingeklaard geleverd heeft bent u verantwoordelijk voor de verzekering, het transport en de uit- en invoerdocumenten.

**PAS OP MET DEZE INCOTERM:** u bent verantwoordelijk voor de invoerheffingen in het land van bestemming. Helaas komt het nog regelmatig voor dat exporterende partijen goederen DDP leveren aan een klant buiten de EU. Dit kan voor aanzienlijke problemen zorgen, want u moet de invoerrechten voldoen. Strikt genomen hoeft de klant niets te doen en alleen maar te wachten tot u de goederen aanlevert. Maar hoe weet u wat de invoerrechten zijn van uw goederen in het land van bestemming? Daarbij moet u een douane agent regelen in het land van bestemming die de invoerrechten betaald zodat de vrachtauto of container ingeklaard kan worden. In sommige landen is dit een lastige opgave als u geen vestiging heeft in dat land. En ondanks dat wij veel ervaring hebben met transport richting exotische landen: wij weten niet hoeveel invoerrechten er betaald moeten worden als u schroefjes gaat vervoeren naar Kazachstan.... Zorg dat u weet waar u het over heeft als u goederen gaat leveren buiten de EU onder de DDP Incoterm.





## Uitleg Incoterms – Vervoer over water

### FAS – Free Alongside Ship – Vrachtvrij langsijp schip

FAS wordt internationaal niet zoveel meer gebruikt, omdat een levering "langsijp" schip bijna niet meer voorkomt door het gebruik van containers bij overzee transport. Wel wordt het gebruikt voor goederen die men moet aanleveren voor gebruik op het schip zelf. Bijvoorbeeld proviand voor de bemanning. De verkoper regelt het transport, vervoersdocumenten en evt. uitvoerdocumenten, de verzekering en draagt het verdere risico tot het moment dat de goederen gelost worden naast het schip. Op dat moment verplaats het "critical point" zich van de verkoper naar de koper. De koper betaalt de rest van het transport van de goederen.

### FOB – Free On Board – Vrachtvrij aan boord

FOB wordt veel gebruikt, hierbij komt u overeen dat het "critical point" over gaat van de verkoper naar de koper op het moment dat de container geladen wordt in het vrachtschip. De verkoper maakt de documenten op, maar de koper betaalt de zeevracht en zorgt voor de rest vanaf het moment dat de goederen in het schip geladen zijn.

### CFR – Cost and Freight – kostprijs en vracht

Deze Incoterm is gelijk aan FOB, met als verschil dat ook de verkoper het transport van de container (overzee) betaald tot het moment dat het geleverd wordt tot de gewenste terminal of haven van de klant in het land van bestemming. De levering van de goederen is het moment dat de container geladen wordt aan boord van het schip. De kopende partij draagt dus vanaf dat moment de verantwoordelijkheid en moet zelf zorgdragen voor verzekering. Dit is ook een veel voorkomende Incoterm bij transport overzee.

### CIF – Cost, Insurance and Freight – Kostprijs, verzekering en vracht

Deze Incoterm gaat weer een stapje verder, de verkoper levert de goederen op het moment dat er geladen wordt aan boord van het schip. Maar de verkoper sluit naast de vervoersovereenkomst voor het transport naar de gewenste haven of terminal ook een verzekering af voor schade of verlies van de goederen tijdens het transport. Deze verzekering moet minimaal de goederenwaarde dekken