

Terwijl de Incoterms-conditie DAP zeer populair is, wordt DAT nauwelijks gebruikt. Is de ene D-term beter dan de andere?

Serie Incoterms®

D-discussies

In 2017 deed evofenedex onder exporteurs onderzoek naar het gebruik van Incoterms®. De D-condities bleken in wisselende mate populair. De helft van de exporteurs gaf aan DAP het meest te gebruiken. Een andere vijftig procent gaf juist aan de conditie DAT nooit te gebruiken. DDP werd niet eens genoemd. Vallen deze voorkeuren te verklaren of gaan er nog onvermoede mogelijkheden in de D-condities schuil?

DAT

De conditie DAT houdt in dat de verkoper al het transport zal regelen en betalen tot aan de (douane) terminal in het land van bestemming. De verkoper regelt bovendien alle formaliteiten en kosten met betrekking tot de aangifte tot uitvoer, maar niet voor de aangifte tot invoer. Dit is de reden dat er vaak voor een douaneterminal wordt gekozen, omdat de koper vanaf daar makkelijk de verplichtingen over kan nemen.

DAP

Bij DAP gaat de verkoper een stap verder. Daarbij moet de verkoper namelijk zorg dragen voor de aankomst van de goederen in het vervoersmiddel op de plaats van bestemming zoals afgesproken. Omdat de verkoper nog steeds alleen zorg draagt voor de aangifte tot uitvoer maar niet voor de aangifte tot invoer, geeft juist deze conditie veel problemen. Als de koper namelijk voor verwarring zorgt of niet alle documenten op orde heeft bij het inklaren van de goederen, of er ontstaan door een andere oorzaak lange wachtrijen, dan zijn de kosten voor de vertraging toch in eerste instantie voor de verkoper.

DDP

DDP is het makkelijkst uit te leggen als het tegenovergestelde van Ex-Works. Bijna alle verplichtingen voor het vervoer vallen bij DDP op de verkopende partij. De verkoper draagt niet alleen de rekening en het risico voor het transport tot aan de plaats die de partijen hebben afgesproken, hij is ook verantwoordelijk voor de kosten voor de aangifte tot uitvoer én invoer van de goederen. DDP kan een goed idee zijn voor organisaties die werken met koeriersdiensten of vergelijkbaar transport.

DDP kwesties

De problemen bij DDP komen vooral om de hoek kijken bij bedrijven die net even wat kleine dingen over het hoofd hebben gezien. Zo is er een verkoper geweest die regelmatig zaken deed met een klant in de VS op basis van DDP. Diezelfde klant vroeg of er ook een levering naar Brazilië kon, en dat was geen probleem... totdat bleek dat de invoerkosten van Brazilië voor dat product zestig procent hoger lagen dan in de VS.

Er kunnen ook problemen ontstaan doordat er in een land aanvullende voorwaarden zitten aan het doen van aangifte tot invoer. In Europa kennen we bijvoorbeeld de eis dat de persoon die aangifte doet of zijn vertegenwoordiger gevestigd moet zijn in de Europese Unie. Andere landen kennen weer andere eisen





Bij alle D-condities zal de koper meestal nog een stuk transport voor zijn rekening moeten nemen.

zoals het hebben van een btw-registratienummer in het land van invoer. Het inzetten van een expediteur lijkt dan misschien een oplossing, maar dat brengt wel wat risico's met zich mee voor de expediteur. Niet iedere expediteur heeft daar zin in.

Algemene discussies

Een algemeen probleem bij het gebruik van D-condities is dat bedrijven niet altijd goed specificeren waar de levering plaats zal vinden. DDP Nederland zegt namelijk nog steeds niet waar precies geleverd moet worden. Het beste is een volledig adres. Zo werd een leverancier bijvoorbeeld verrast toen hij 'DAP Chicago' had geleverd. De klant had de geleverde goederen met intern transport naar zijn andere vestiging in Chicago gebracht. Deze kosten waren erg hoog en werden aan de leverancier gepresenteerd. De leverancier moest deze kosten inderdaad voor zijn rekening nemen, aangezien er 'Chicago' was afgesproken.

Ter verduidelijking, in Nederland zullen geschillen altijd beoordeeld worden door te kijken naar wat partijen 'bedoeld hadden', in Engelssprekende landen wordt er echter vaak heel letterlijk naar de tekst van het contract gekeken en kan er dus een conclusie worden getrokken die bedrijven niet altijd zien aankomen.

DAT de enige veilige keuze?

Is dan DAT de enige veilige keuze van deze drie? Nee, want ook daarbij doen zich problemen voor. Om maar een voorbeeld te noemen, het afsluiten van een verzekering is bij geen enkele van de bovenstaande Incoterms verplicht. Ook zal de koper onder alle D-condities in de meeste gevallen nog een klein stuk transport voor zijn rekening moeten nemen, of in ieder geval het lossen. Juist daarbij ontstaat vaak schade en het is dus belangrijk om dit van tevoren goed te regelen.

Je kunt dus niet concluderen dat de ene D-term beter of slechter is dan de andere. Kies altijd voor de Incoterms-conditie die het beste past bij de verantwoordelijkheden en risico's die je wilt nemen als bedrijf. ●●●



Workshop Incoterms® 2010

28 maart 2018 • Eindhoven

Bring in een halve dag je vaardigheid met Incoterms op een hoger niveau. Deze workshop wordt ook op andere data en locaties gegeven.

► www.evofenedex.nl/opleidingen/export-binnendienst