

Incoterms DAP: Geliefert entladen – Verantwortung klar verteilen

DAP (Delivered at Place) ist eine Incoterm-Regel, bei der der Verkäufer die Ware bis zum vereinbarten Bestimmungsort transportiert und dort zur Entladung bereitstellt. Erst mit der Bereitstellung am Bestimmungsort geht die Gefahr auf den Käufer über. Für technische Einkäufer ist DAP eine praxisnahe Option, wenn sie Transport und Lieferlogistik auslagern, aber Zollformalitäten und Importabwicklung selbst steuern möchten.

Das Wichtigste in Kürze

- DAP gehört zu den Incoterms 2020 und ist für alle Transportarten geeignet.
- Der Verkäufer trägt Kosten und Risiko bis zur bereitgestellten Ware am Bestimmungsort, nicht inklusive Entladung.
- Importzoll, Einfuhrumsatzsteuer und Importabwicklung zahlt grundsätzlich der Käufer.
- Der Bestimmungsort muss im Kaufvertrag so präzise wie möglich benannt werden.
- DAP ersetzt die frühere Regel DAF, DES und DDU und ähnelt DDP, jedoch ohne Zollübernahme durch den Verkäufer.

Definition: Incoterms DAP

DAP (Delivered at Place) ist eine der elf Incoterms-Regeln der Internationalen Handelskammer (ICC), zuletzt festgelegt in der Ausgabe 2020. Die Regel regelt, wann Kosten und Gefahr beim internationalen Wareneinkauf vom Verkäufer auf den Käufer übergehen.

Kernregel und Gefahrübergang

Beim DAP-Geschäft liefert der Verkäufer die Ware an den benannten Bestimmungsort und stellt sie dem Käufer dort bereit, ready for unloading. Der Gefahrübergang erfolgt in diesem Moment – die Entladung selbst ist Sache des Käufers. Transportversicherung ist bei DAP nicht verpflichtend, in der Praxis empfiehlt sich dennoch eine Absprache, wer die Versicherung zeichnet.

Abgrenzung zu DDP und DAP/DPU

Bei DDP (Delivered Duty Paid) übernimmt der Verkäufer zusätzlich Importzoll und Einfuhrformalitäten – für viele Verkäufer ein unkalkulierbares Risiko, weshalb DAP häufig die pragmatischere Wahl ist. Von DPU (Delivered at Place Unloaded) unterscheidet sich DAP dadurch, dass bei DPU der Verkäufer die Entladung am Bestimmungsort übernimmt. Einkäufer sollten die drei Regeln bewusst gegeneinander abwägen.

Anwendungsbereich

DAP ist multimodal einsetzbar, also für Straße, Schiene, Luft-, See- und Binnenschiffsverkehr sowie Kombiverkehre. Damit eignet sich die Regel für Maschinen, Anlagenkomponenten, Stahl, Kunststoffhalbzeuge und nahezu alle typischen Beschaffungsgüter der Industrie.

Kostenverteilung und Pflichten bei DAP

Der praktische Nutzen einer Incoterm-Regel hängt davon ab, wie konsequent Einkauf und Vertrieb die Aufteilung der Pflichten umsetzen. DAP folgt einer klaren Linie: der Verkäufer trägt die Exportseite und den Haupttransport, der Käufer die Importseite.

Pflichten des Verkäufers

Der Verkäufer organisiert und bezahlt Transport und Exportverpackung, stellt die Ausfuhrabfertigung inklusive Ausfuhrzoll, erstellt Handelsrechnung und Transportdokumente und liefert bis zum vereinbarten Ort. Auch die Bereitstellung der Ware am Bestimmungsort – ohne Entladehilfe – gehört dazu. Kommt die Ware dort an, ist die Lieferpflicht erfüllt.

Pflichten des Käufers

Der Käufer übernimmt die Importabwicklung: Einfuhrzoll, Einfuhrumsatzsteuer, gegebenenfalls Prüfpflichten und Empfängerangaben für die Zollanmeldung. Er ist für Entladung, Endtransport ab Bestimmungsort und die Warenannahme inklusive Eingangskontrolle verantwortlich. Diese Aufteilung passt gut zu etablierten Importstrukturen mit festem Zollagenturen-Setup.

Typische Kostentreiber

Neben Fracht und Verpackung wirken sich Demurrage- und Detention-Gebühren, Lagerung am Grenzübergang und fehlende Exportdokumente auf den Endpreis aus. Wer Lieferanten über DAP anfragt, sollte diese Kostenblöcke in der Angebotsbewertung sichtbar machen – etwa im Rahmen eines Ausschreibungsverfahrens mit einheitlichen Incoterms, damit Angebote vergleichbar bleiben.

Methoden und Vorgehen zur Incoterm-Auswahl im Einkauf

Die Wahl der Lieferklausel ist eine strategische Beschaffungsentscheidung und gehört in Angebotsunterlagen, Rahmenverträge und Bestellbedingungen gleichermaßen. Ein strukturiertes Vorgehen verhindert Diskussionen im Streitfall.

Incoterms im Anfrage- und Vergabeprozess

In Ausschreibungen sollte der Einkäufer die gewünschte Incoterm-Regel inklusive exaktem Ort vorgeben oder alternativ mehrere Varianten (z. B. EXW, FCA, DAP) zur Preisstellung verlangen. Das ermöglicht eine saubere Total-Cost-of-Ownership-Betrachtung, bei der Fracht, Zoll und Bearbeitungskosten gegenübergestellt werden. Passt DAP in eine übergeordnete Commodity Strategy, lässt sich die Regel dort langfristig verankern.

Vertragliche Umsetzung

Im Kaufvertrag muss die Regel immer mit dem Zusatz „Incoterms 2020“ und dem vollständigen Ort zitiert werden, zum Beispiel „DAP Werk Musterstadt, Tor 3, Incoterms 2020“. Vage Angaben wie „DAP Deutschland“ führen zu Interpretationsspielräumen bei Gefahrübergang und Kosten. Bei Direktvergabe an Zulieferer oder im Serienanlauf (SOP) sollte die Klausel mit Lieferplanung und Forecast Management abgestimmt werden, damit Transportkapazitäten und Zollprozesse deckungsgleich sind.

Schnittstellen im Tagesgeschäft

Operativ berühren DAP-Vereinbarungen das Verpackungsmanagement (Exportverpackung, ISF/AEO-Anforderungen), die Intrastat-Meldung beim innergemeinschaftlichen Warenverkehr sowie die

Automatische Kontozuordnung in der Finanzbuchhaltung bei Frachtkosten-Verrechnung. Wer Lieferperformance systematisch misst, verankert DAP-bezogene Termine auch in der Carrier Performance – hier passt der Verwandte Begriff Carrier Performance aus dem Lieferantenmonitoring.

Wichtige KPIs für DAP-Lieferketten

Wer DAP als Standardklausel nutzt, sollte die Leistung der Transportkette messbar machen. Entscheidend sind Kennzahlen, die Verkäuferleistung und Importprozess gemeinsam abbilden.

Liefertreue und Lead Time

Die Liefertreue (OTD, On-Time Delivery) wird beim DAP-Geschäft am Bestimmungsort gemessen – dort geht das Risiko über. Typischerweise streben Einkäufer in der Serienlieferung Werte über 95 bis 98 Prozent an. Die durchschnittliche Lieferzeit sollte je Lane und Lieferant erfasst werden, um Engpässe im Haupttransport früh zu erkennen.

Zoll- und Abwicklungskennzahlen

Relevant sind die Anzahl zurückgewiesener oder nachbearbeiteter Zollanmeldungen, die Zeit vom Grenzübertritt bis zur Bereitstellung sowie Demurrage-/Detention-Kosten je Sendung. Steigen diese Werte, kippt die anfangs günstige DAP-Konstellation wirtschaftlich. Ein Blick auf die Frachtkosten je Tonne oder je Sendung vervollständigt das Bild.

Schadens- und Qualitätskennzahlen

Da das Risiko am Bestimmungsort übergeht, sind Schadensmeldungen an diesem Punkt kritisch: Wer beschädigte Ware annimmt, trägt ab sofort die Gefahr. Die Quote reklamierter Sendungen sollte daher neben klassischen Qualitätskennzahlen geführt werden – verwandt mit den Abnahmekriterien im Wareneingang und dem Control Plan bei qualitätskritischen Teilen.

Risiken und Kontrollen beim DAP-Geschäft

DAP verteilt Verantwortung klar, birgt aber typische Fallstricke: unklare Orte, Zollfragen und Gefahrübergang bei Schäden. Gezielte Kontrollen minimieren diese Risiken.

Unklare Bestimmungsorte und Entladesituation

Der häufigste Streitpunkt ist der exakte Übergabeort. Wichtig sind: genaue Adresse, Entladestelle, Notify-Partei und vereinbarte Zeitfenster. Ohne diese Angaben kann der Verkäufer die Lieferpflicht formal erfüllen, obwohl die Ware für den Käufer nicht nutzbar ist. Zusätzlich empfiehlt sich eine schriftliche Regelung zur Entladehilfe und zu Fahrzeuganforderungen (Ladeklappe, ADR etc.).

Zoll, Compliance und Lieferkette

Bei Importen aus Drittländern trägt der Käufer das Zollrisiko – inklusive korrekter Warenursprung und HS-Codes. Bei Lieferanten aus Risikoländern sollte der Einkäufer die Sorgfaltspflichten des Lieferkettengesetzes berücksichtigen, bei Holz- und Papierprodukten zusätzlich die EUDR im Einkauf einplanen. Die Dokumentation sollte so aufgesetzt sein, dass Audits und Behördenanfragen reibungslos bedient werden können.

Gefahrübergang und Schadensregulierung

Beschädigungen auf dem Haupttransport gehen auf Kosten des Verkäufers – sie muss der Käufer aber

dokumentieren: Fotoprotokoll, Lieferscheinvermerk, fristgerechte Rüge. Bleibt die Mängelanzeige aus, kann eine Bieterrüge-ähnliche Fristversäumnis den Anspruch gefährden. Eine Transportversicherung empfiehlt sich trotz der Risikoverteilung, da DAP sie nicht vorschreibt; die Kostenverteilung sollte vertraglich festgelegt werden.

Aktuelle Entwicklungen rund um DAP

Die Incoterms 2020 haben DAP gestärkt und die Abgrenzung zu DPU und DDP geschärft. Gleichzeitig verändern geopolitische und regulatorische Rahmenbedingungen die Bewertung der Klausel.

Incoterms 2020 und DPU

Mit der Ausgabe 2020 wurde die frühere Regel DAT in DPU umbenannt und ist damit die einzige Regel, bei der der Verkäufer entlädt. DAP bleibt unverändert. Einkäufer sollten Vertragsunterlagen auf veraltete Zitate (DDU, DAT, DAF) prüfen und diese auf die aktuelle Fassung umstellen.

Regulatorik und Nachhaltigkeit

Zunehmende Anforderungen an Herkunftsnachweise, CO2-Berichterstattung und Lieferkettendokumentation betreffen vor allem den Importteil – also die Seite des Käufers. DAP bietet hier einen Vorteil: Der Einkäufer behält die Kontrolle über Zollagenten, Datenqualität und Nachweisführung. Bei unverbindlichen Preisstabilitätsverlangen hilft zudem die Absicherung über die Commodity Strategy für kritische Materialien.

Digitalisierung der Lieferkette

Track-and-Trace-Daten, elektronische Frachtbriefe und cXML-basierte Bestellprozesse reduzieren den Aufwand, DAP-Sendungen zu überwachen. Wer Lieferantenstrategien über eine Strategische Partnerschaft oder einen Supplier Award festzementiert, kann Incoterm-Standards und digitale Übergabeprozesse gemeinsam weiterentwickeln – und damit den Vergabereifegrad der eigenen Organisation stärken.

Abgrenzung und verwandte Begriffe

Zur sauberen Anwendung gehört das Wissen um die Nachbarregeln und verwandte Einkaufsinstrumente. DAP sitzt in der Reihe CPT – CIP – DAP – DPU – DDP und sollte nicht isoliert betrachtet werden.

CPT, CIP und die C-Regeln

Bei CPT (Carriage Paid To) und CIP trägt der Verkäufer zwar die Frachtkosten bis zum Bestimmungsort, der Gefahrübergang erfolgt jedoch schon bei Übergabe an den ersten Carrier. Das ist der zentrale Unterschied zu DAP, bei dem Risiko und Kosten bis zum Zielort beim Verkäufer liegen. Für Containertransporte wählen viele Einkäufer bewusst CIP, weil der Gefahrübergang früher und klarer am Terminal liegt.

Bevorratung und Warengruppenlogik

Wer DAP mit langen Transportzeiten nutzt, sollte dies in der Bevorratungsstrategie abbilden und das Servicegradziel je Warengruppe entsprechend kalibrieren. Auch das Warengruppenmanagement profitiert von einer einheitlichen Incoterm-Politik, da Vergleichbarkeit über Lieferanten und Regionen hinweg entsteht.

Typische Kennzahlen

Liefertreue (OTD) am Bestimmungsort: > 95–98 %

typischer Richtwert für Serienlieferungen; gemessen am vereinbarten Übergabepunkt

Demurrage-/Detention-Kosten je Sendung: nahe 0 €

Steigende Werte deuten auf Zoll- oder Dokumentationsprobleme hin

Anteil korrekter Export-/Importdokumente: > 99 %

Vollständigkeitsquote der Übergabeunterlagen je Sendung

Reklamationsquote am Gefahrübergang: < 1 %

Schadensmeldungen direkt bei Bereitstellung am Bestimmungsort

Praxisbeispiel

Ein mittelständischer Maschinenbauer bezog Präzisionskomponenten aus einem Drittland zunächst unter EXW. Die Frachtkosten der einzelnen Lieferanten schwankten stark, und der Zollprozess war wegen fehlender Dokumente wiederholt Ursache von Verzögerungen. Der Einkauf wechselte für kritische Teile auf DAP mit benanntem Bestimmungsort am Werkstor und verankerte die Klausel in Rahmenverträgen.

- Einheitliche Incoterm-Vorgabe DAP in allen RFQs, um Angebote auf gleicher Kostengrundlage zu vergleichen.
- Zentraler Zollagenturvertrag und standardisierte Dokumentencheckliste für die Importabwicklung.
- Track-and-Trace-Anbindung an das Lieferantenmanagement und KPI-Auswertung zur Liefertreue am Bestimmungsort.
- Schulung des Wareneingangs zu Dokumentation und fristgerechter Mängelrüge bei Schäden am Übergabepunkt.

Fazit

DAP verlagert Transport- und Exportverantwortung auf den Verkäufer und lässt Importabwicklung beim Käufer – eine clevere Aufteilung für industrielle Einkäufer mit eigener Zollkompetenz. Entscheidend sind ein präzise benannter Bestimmungsort, klar geregelte Entlade- und Notify-Details und eine saubere Dokumentation am Gefahrübergang. Wer DAP in Ausschreibungen, Rahmenverträgen und Kennzahlen konsistent verankert, schafft Vergleichbarkeit und reduziert Streitfälle. Die Abgrenzung zu DDP und DPU sollte im Einzelfall geprüft und vertraglich eindeutig fixiert werden. So wird die Lieferklausel vom Vertragsdetail zum steuerbaren Hebel für Kosten und Liefertreue.

Häufige Fragen

Was bedeutet DAP beim Kaufvertrag?

DAP steht für Delivered at Place und ist eine Incoterms-Regel der ICC (Ausgabe 2020). Der Verkäufer liefert bis zum benannten Bestimmungsort und stellt dort bereit; die Entladung übernimmt der Käufer. Mit der Bereitstellung gehen Kosten und Gefahr über.

Wer zahlt bei DAP den Zoll?

Der Käufer trägt Importzoll, Einfuhrumsatzsteuer und die Importabwicklung. Der Verkäufer übernimmt die Exportabwicklung und den Transport bis zum Bestimmungsort. Wer die Zollübernahme beim

Verkäufer belassen möchte, sollte stattdessen DDP prüfen – im Einzelfall rechtlich und steuerlich prüfen lassen.

Unterschied DAP und DPU?

Bei DAP stellt der Verkäufer die Ware am Bestimmungsort bereit, entlädt aber nicht – die Entladung ist Sache des Käufers. Bei DPU (Delivered at Place Unloaded) entlädt der Verkäufer. Der Unterschied betrifft Kosten, Zeit und Gefahrübergang an der Übergabestelle.

Wer haftet bei Transportschaden bei DAP?

Bis zur Bereitstellung am Bestimmungsort trägt der Verkäufer das Transportrisiko. Der Käufer muss Schäden dennoch dokumentieren und fristgerecht rügen, sonst riskiert er Anspruchsverlust. Eine Transportversicherung ist bei DAP nicht verpflichtend und sollte vertraglich geregelt werden.

Wann ist DAP besser als EXW oder FCA?

DAP eignet sich, wenn der Einkäufer Frachtkosten und Liefertermin verbindlich beim Verkäufer verankern will, aber die Importabwicklung selbst steuern kann. Bei EXW läge das Transportrisiko komplett beim Käufer, bei FCA endet die Verkäuferpflicht bereits an der Übergabestelle im Herkunftsland.

Ist DAP für alle Verkehrsträger geeignet?

Ja, DAP ist eine multimodale Regel und funktioniert für Straße, Schiene, Luft, See und Kombiverkehr. Sie ist damit flexibler als rein maritime Regeln wie FAS oder CFR und für Maschinenbau, Anlagenbau und Zulieferteile breit einsetzbar.