

Inkoterms: Lieferbedingungen im internationalen Einkauf sicher regeln

Inkoterms sind die von der Internationalen Handelskammer (ICC) herausgegebenen Klauseln zur Regelung von Lieferpflichten, Kostenübergang und Gefahrübergang im internationalen Warenhandel. Für technische Einkäufer und Zulieferer in der DACH-Industrie sind sie ein zentrales Vertragsinstrument, das Responsibilities entlang der Lieferkette eindeutig zuordnet. Wer Inkoterms falsch anwendet, riskiert unnötige Frachtkosten, Zollrisiken und Streitigkeiten bei Transportschäden. Die aktuelle Fassung Incoterms 2020 gilt seit dem 1. Januar 2020 und enthält elf Klauseln in zwei Gruppen.

Das Wichtigste in Kürze

- Die Inkoterms werden von der Internationalen Handelskammer (ICC) herausgegeben und liegen seit 2020 in der Version „Incoterms 2020“ vor.
- Es gibt elf Klauseln, gegliedert in sieben beliebige Transportarten (EXW, FCA, CPT, CIP, DAP, DPU, DDP) und vier Klauseln nur für See- und Binnenschifffahrt (FAS, FOB, CFR, CIF).
- Inkoterms regeln drei Dinge: Verteilung der Transportkosten, Übergang der Gefahr und Pflichten für Verladung, Dokumente, Zollabwicklung und Versicherung.
- Inkoterms regeln ausdrücklich NICHT den Eigentumsübergang (Eigentumsvorbehalt), die Zahlungsbedingungen oder Gewährleistungsfragen – dafür sind separate Vertragsklauseln nötig.
- Jede Klauselangabe sollte im Vertrag ausgeschrieben sein, z. B. „FCA Werk Hamburg, Incoterms 2020“, um Rechtssicherheit zu schaffen.
- CIP verlangt seit 2020 eine höhere Versicherungssumme (Deckung nach Institut Cargo Clauses A), während CIF bei der niedrigeren Stufe bleibt.

Definition: Inkoterms

Die Inkoterms (International Commercial Terms) sind standardisierte Handelsklauseln, die festlegen, welcher Vertragspartner welche Transportleistungen erbringt, welche Kosten trägt und ab welchem Punkt das Transportrisiko vom Verkäufer auf den Käufer übergeht. Sie wurden von der Internationalen Handelskammer entwickelt und werden weltweit in Kaufverträgen, Rahmenverträgen und Auftragsbestätigungen referenziert. Der Begriff begegnet Einkäufern auch in der Schreibweise „Incoterms“, die die ICC selbst verwendet.

Was Inkoterms regeln – und was nicht

Die Klauseln ordnen zu, wer Verladung, Haupttransport, Export- und Importverzollung, Versicherung und Entladung organisiert und bezahlt, und an welchem Ort der Gefahrübergang stattfindet. Sie regeln jedoch bewusst nicht den Eigentumsübergang am Gut, die Zahlungsbedingungen (z. B. 2/10 Net), Gewährleistung, Rückgabe- oder Haftungsthemen wie Liquidated Damages. Diese Punkte müssen Einkäufer über die Einkaufsrichtlinie und separate Vertragsklauseln absichern. In der Praxis ist die größte Fehlerquelle, dem Incoterm Vertragsfunktionen zuzuschreiben, die er schlicht nicht abdeckt.

Die elf Klauseln im Überblick

Die Gruppe für beliebige Transportarten umfasst EXW (ab Werk), FCA (Free Carrier), CPT (Carriage Paid To), CIP (Carriage and Insurance Paid To), DAP (Delivered at Place), DPU (Delivered at Place Unloaded) und DDP (Delivered Duty Paid). Für See- und Binnenschifffahrt gelten FAS (Free Alongside Ship), FOB (Free on Board), CFR (Cost and Freight) und CIF (Cost, Insurance and Freight). Für technische Industriewaren, die häufig per LKW, Bahn oder Luftfracht gehen, sind FCA, CIP, DAP und DDP die praxisrelevantesten Klauseln. Containerware sollte in der Regel nicht mehr über FOB oder CFR abgewickelt werden, da der Container an der Kante abgegeben wird und klassische Schiffsrandkonzepte nicht passen.

Methoden und Vorgehen: Inkoterms im Einkaufsprozess richtig anwenden

Damit Lieferbedingungen wirksam werden, müssen sie konsequent über alle Einkaufsdokumente hinweg einheitlich gepflegt werden – von der Anfrage über den Rahmenvertrag bis zur Auftragsbestätigung des Lieferanten. Abweichungen zwischen Bestellung und Auftragsbestätigung sind eine häufige Streitquelle und sollten im Bestellprozess systematisch geprüft werden.

Klauselwahl entlang der Lieferkette

Die Klauselwahl folgt typischerweise der Frage, wer die Transportkontrolle möchte. Beim Low-Cost Country Sourcing wählen viele Einkäufer FCA oder FOB, um Fracht selbst zu steuern und eigene Frachtraten sowie Carrier Performance auszuwerten. Wer keine Logistikkompetenz aufbauen will, nutzt CIP oder DAP und überlässt dem Verkäufer die Abwicklung. DDP klingt bequem, birgt aber Risiken: Der Verkäufer muss Importverzollung im Empfängerland abwickeln, was steuerlich und praktisch problematisch sein kann, wenn er dort nicht ansässig ist.

Einbindung in Verträge und Stammdaten

Inkoterms gehören als Pflichtfeld in Anfrage, Angebot, Bestellung und Lieferantenportal. Im Katalogmanagement und bei der Produktkalkulation muss der Klauselpunkt sauber zugeordnet sein, da Liefer-, Zoll- und Versicherungskosten die Kalkulation maßgeblich beeinflussen. Rahmenverträge sollten eine Klauseltabelle je Lieferwerk und Warengruppe enthalten und bei jedem Contract Renewal auf Aktualität (Incoterms 2020 statt 2010) geprüft werden. Die Klassifizierungsquote der Artikel nach Transportrelevanten Attributen erleichtert die systematische Klauselzuordnung.

Abstimmung mit Zoll und Spedition

Vor Abschluss sollte der Einkäufer die Klauselwahl mit dem Zollbeauftragten und der Spedition abstimmen: Exportverzollung, Ursprungsnachweise, Zollwert und Incoterm müssen zusammenpassen, sonst drohen Korrekturmeldungen oder Verzögerungen. Bei Consignment-Regelungen wie einem Konsignationslager gilt der Gefahrübergang oft erst bei Entnahme – hier braucht es klar ergänzte Vertragstexte, da der Standard-Incoterm allein das Modell nicht abbildet.

Wichtige KPIs und Auswirkungen auf Kennzahlen im Einkauf

Inkoterms wirken sich direkt auf messbare Einkaufs- und Logistikkennzahlen aus. Wer Klauseln bewusst wählt, kann Lieferperformance und Kostenposition gezielt steuern und über Carrier-Reporting Transparenz gewinnen.

Liefer- und Transportkennzahlen

Wesentliche Kennzahlen sind die Liefertreue (OTIF – on time in full), die Transportkostenquote (Transportkosten in Prozent vom Wareneingangswert) und die Claim-Quote für Transportschäden. Bei CPT- und CIP-Klauseln trägt der Verkäufer das Frachtrisiko bis zum vereinbarten Ort, was sich in seiner Lieferperformance und eventuellen SCAR-Prozessen (Supplier Corrective Action Request) niederschlägt. Bei FCA- und EXW-Klauseln liegt die Transportverantwortung beim Käufer, sodass Carrier Performance und Frachtkostencontrolling in dessen Zuständigkeit fallen.

Kosten-Nutzen-Analyse der Klauselwahl

Eine strukturierte Kosten-Nutzen-Analyse vergleicht Klauselvarianten über den Total Cost of Ownership: Frachtkosten, Versicherung, Zollabwicklung, Bearbeitungsaufwand und Kapitalbindung im Transport. In der Praxis zeigt sich häufig, dass FCA mit eigener Frachtkontrolle bei hohem Transportvolumen günstiger ist, während bei Kleinaufträgen DAP-Preise den Vergleichsaufwand minimieren. Einkäufer sollten auch den Zusammenhang mit Zahlungszielen bedenken: Bei CIF/CFR entsteht die Forderung des Verkäufers bereits am Verschiffungshafen, was die Kapitalbindung im Transit erhöht.

Risiken und Kontrollen: typische Fehlerquellen bei Inkoterms

Die meisten Streitfälle entstehen nicht durch ungeeignete Klauseln, sondern durch unscharfe Anwendung: fehlende Ortsangabe, veraltete Fassung, abweichende Bestätigungen des Lieferanten oder Missverständnisse über Entlade- und Verladekosten. Systematische Kontrollen im Bestell- und Wareneingangsprozess minimieren diese Risiken.

Häufige Fehlerquellen

Klassische Fehler sind: Angabe ohne Ort und Jahresversion („FCA“ statt „FCA Werk, Incoterms 2020“), Verwendung von EXW für Exportgeschäft trotz Zollpflicht des Verkäufers, DDP ohne Prüfung der steuerlichen Konsequenzen sowie Verwechslung von Gefahrübergang und Kostenübergang – etwa bei FCA, wo die Kosten für Verladung abhängig von der vereinbarten Ortsvariante dem Käufer oder Verkäufer zugerechnet werden. Auch der Glaube, der Incoterm lege den Eigentumsübergang fest, führt zu falschen Bewertungen bei Lieferabrufen und Konsignationslagern.

Kontrollen und Governance

Wirksame Kontrollen sind: verbindliche Incoterm-Vorgabe je Warengruppe und Lieferland in der Einkaufsrichtlinie, automatisierter Abgleich von Bestellung und Auftragsbestätigung im Lieferantenportal, Four-Eyes-Prinzip bei abweichenden Klauseln und Dokumentation im Lieferantenstatus bei Onboarding. Bei Reklamationen und Liefermahnungen sollte die Schadensregulierung anhand des Gefahrübergangspunkts geführt und die Erkenntnisse in die AVL-Bewertung (Approved Vendor List) einfließen. Steuerliche Fragen – etwa umsatzsteuerliche Behandlung von DDP-Lieferungen oder Verrechnungspreise bei Konzerneinkauf – sind im Einzelfall mit Steuer- und Zollexperten zu prüfen.

Zusammenhang mit Vertragsstrafen und Nachhaltigkeitspflichten

Bei Verzugs- und Schadensregelungen greifen Liquidated Damals-Klauseln unabhängig vom Incoterm; dennoch beeinflusst der Gefahrübergang, wann Lieferverzug attestiert wird. Im Kontext der Corporate Sustainability Due Diligence Directive (CSDDD) und der CO2e-Bilanzierung von Transporten (Scope-3-Emissionen) verschiebt die Klauselwahl die Verantwortung für Transportemissionen zwischen den Partnern – ein zunehmend wichtiger Bewertungsaspekt bei Lieferantenauswahl.

Aktuelle Entwicklungen: Incoterms 2020 und Digitalisierung

Seit 2020 gelten die Incoterms 2020, die insbesondere die Klausel DAT in DPU (Delivered at Place Unloaded) umbenannt haben, die Versicherungspflicht bei CIP angehoben und die Verlade- und Transportpflichten bei FCA präzisiert haben (u. a. Option „on board“ für Verkäufer mit Seefracht). Im Markt ist die Version 2020 inzwischen Standard; Verträge mit Incoterms 2010 sollten konsequent migriert werden.

Digitaler Austausch von Klauseldaten

Digitale Einkaufsplattformen und Lieferantenportale übernehmen Incoterms zunehmend als strukturierte Stammdaten, etwa für automatische Frachtkostenzuschläge, Landed-Cost-Berechnungen und Zollmeldungen. EDI- und API-Anbindungen übertragen Klausel, Ort und Version maschinenlesbar, was Fehlerquoten im operativen Geschäft reduziert. Wer Lieferanten digital onboardet, sollte das Klauselpflichtfeld von Anfang an validieren lassen.

Auswirkung von Handelskonflikten und Lieferkettengesetzen

Handelsbeschränkungen, Zolländerungen und Lieferkettensorgfaltspflichten erhöhen den Aufwand für Zoll- und Compliance-Themen entlang der Transportkette. Klauseln wie DDP, die dem Verkäufer die Importabwicklung zuweisen, werden bei komplexen Zollregimen zunehmend hinterfragt. Gleichzeitig wächst der Einfluss von Nachhaltigkeitsanforderungen auf Transportentscheidungen – emissionsärmere Verkehrsträger und konsolidierte Sendungen werden bei der Klausel- und Carrierwahl stärker gewichtet.

Typische Kennzahlen

Liefertreue (OTIF): typischerweise > 95 %

je nach Incoterm liegt die Transportverantwortung beim Verkäufer oder Käufer

Transportkostenquote: häufig 2–5 % vom Wareneingangswert

stark abhängig von Klauselwahl, Warenwert und Verkehrsträger

Transportschaden-Claim-Quote: typischerweise < 0,5 % der Sendungen

Regulierung richtet sich nach dem Gefahrübergangspunkt der Klausel

Abweichungsquote Bestellung vs. Auftragsbestätigung: Ziel: < 1 %

abweichende Incoterms in Bestätigungen systematisch prüfen

Praxisbeispiel

Ein mittelständischer Maschinenbauer bezog Baugruppen von einem neuen Zulieferer aus Osteuropa, initial mit der Klausel DDP. Die Zusatzkosten des Verkäufers für Importverzollung und Fracht schlugen in den Preisen n+, der Lieferant beauftragte wechselnde Subspeditionen mit unzureichender Tracking-Qualität. Nach einer Kosten-Nutzen-Analyse wechselte der Einkäufer auf FCA Verladewerk mit eigener Frachtkontrolle über ein Rahmenvertragsspeditionsnetz, pflegte die Klausel als Pflichtfeld im Lieferantenportal und vereinbarte mit dem Lieferanten einheitliche Verlade- und Dokumentationspflichten.

- Incoterm-Vorgabe je Warengruppe in der Einkaufsrichtlinie verankern
- Klausel und Jahresversion als Pflichtfeld in Anfrage, Bestellung und Lieferantenportal
- Transportkosten und OTIF vor/nach Umstellung je Klausel monatlich auswerten
- Bei Contract Renewal Klauseln und Fassung (2020) systematisch prüfen

Fazit

Inkoterms sind für den technischen Einkauf kein Formalismus, sondern ein steuerbares Hebelinstrument für Kosten, Risiken und Lieferperformance. Entscheidend ist die konsequente Anwendung: Klausel mit Ort und Jahresversion, konsistent über alle Dokumente, abgestimmt mit Zoll, Spedition und Verträgen. Einkäufer sollten die Klauselwahl bewusst je Warengruppe und Lieferland treffen statt sie dem Verkäufer zu überlassen. Ergänzende Vertragsklauseln für Eigentum, Zahlung, Gewährleistung und Verzug sind zwingend, da die Klauseln dies nicht abdecken. Wer diese Disziplin pflegt, vermeidet Streitfälle und sichert sich Kosten- und Risikotransparenz entlang der gesamten Lieferkette.

Häufige Fragen

Was bedeutet Incoterm FCA?

FCA (Free Carrier) bedeutet, dass der Verkäufer die Ware verpackt, exportverzollt und am vereinbarten Ort (z. B. sein Werk oder ein Terminal) dem vom Käufer benannten Frachtführer übergibt. Ab diesem Punkt gehen Gefahr und Kosten auf den Käufer über. FCA eignet sich für alle Transportarten und ist die empfohlene Alternative zu EXW, wenn der Verkäufer die Verladung übernehmen soll.

Welche Inkoterms-Version gilt aktuell?

Aktuell gilt die Fassung Incoterms 2020 der Internationalen Handelskammer, in Kraft seit dem 1. Januar 2020. Sie umfasst elf Klauseln und hat u. a. DAT zu DPU umbenannt und die Versicherungspflicht bei CIP angehoben. Verträge sollten die Fassung stets nennen, da die Klauseln nur in der referenzierten Version gelten.

Was ist der Unterschied zwischen DAP und DDP?

Bei DAP stellt der Verkäufer die Ware entladebereit am Bestimmungsort bereit; Importverzollung und einfuhrbezogene Kosten trägt der Käufer. Bei DDP übernimmt der Verkäufer auch Importverzollung und Einfuhrumsatzsteuer, was praktisch und steuerlich anspruchsvoll ist, wenn er im Empfängerland nicht ansässig ist. Für Käufer ist DDP bequem, verdeckt aber oft Kosten und Compliance-Risiken.

Regeln Inkoterms den Eigentumsübergang?

Nein, die Inkoterms regeln ausdrücklich keinen Eigentumsübergang. Der Eigentumsübergang richtet sich nach dem jeweiligen nationalen Kaufrecht und sollte gesondert vertraglich geregelt werden, etwa über einen Eigentumsvorbehalt. Auch Zahlungsbedingungen, Gewährleistung und Verzugsfolgen decken die Klauseln nicht ab.

Welcher Incoterm ist für Luftfracht geeignet?

Für Luftfracht eignen sich die allgemeinen Klauseln EXW, FCA, CPT, CIP, DAP, DPU und DDP, da sie für beliebige Transportarten gelten. Die Seefracht-Klauseln FAS, FOB, CFR und CIF sind für Luftfracht ungeeignet. In der Praxis sind FCA bei eigener Frachtsteuerung sowie CIP oder DAP bei Verkäuferabwicklung die häufigsten Varianten.

Was bedeutet CPT im Einkauf?

CPT (Carriage Paid To) bedeutet, dass der Verkäufer den Haupttransport bis zum vereinbarten Bestimmungsort bezahlt und organisiert. Der Gefahrübergang erfolgt jedoch bereits bei Übergabe an den ersten Frachtführer, nicht erst am Bestimmungsort. Für Einkäufer heißt das: Bei Transportschäden im Hauptlauf ist die Schadensregulierung über die Verkehrsversicherung des Käufers zu führen.