



## Til ICC Norge – for videreformidling til ICC,

**Paris**

### **Nytt regelverk om internasjonale leveringsbetingelser – Incoterms – Endringsbehov**

**Uttalelse fra Utvalget for internasjonal handelsforenkling, NorStella, Norge**

#### **Bakgrunn**

Utvalget for internasjonal handelsforenkling, i regi av NorStella, Norge, har som formål å bidra til enklere og mer standardiserte internasjonale handelsbetingelser og prosedyrer. Utvalget har følgende synspunkter på behovet for endringer i Incoterms-regelverket.

#### **Generelt**

Generelt fungerer Incoterms 2000 som et godt arbeidsverktøy. Et hovedproblem med nåværende regelverk er manglende kjennskap til hva de enkelte leveringsbetingelsene innebærer. Det gjelder både blant eksportører og importører, men i vel så stor grad blant transportører og banker. Tendensen, spesielt hos banker til å henvise til leveringsbetingelser fra tidligere utgaver av Incoterms (1980- og 1990-versjonen) bør føre til økt oppmerksomhet overfor banksektoren ved innføring av et nye Incoterms-regler.

#### **EXW-betingelsen**

Det bør enda sterkere enn i dag understrekes at EXW-klausulen normalt først og fremst er egnet for innenriks salg. Offentlige sikkerhetskrav pålagt eksportører de siste årene vil i enda større grad enn før gjøre det umulig for en selger ikke å eksportklarere eller få eksportdeklareret et vareparti i sitt navn. Respektive toll- og andre kontrollmyndigheter vil neppe godta en vareleverandør som framstår som ”ukjent”.

**Følgende tilføyelse er også på sin plass. I de tilfelle hvor transportør, som kjøpers representant, ikke får lov til eller ikke har utstyr til selv å laste på lastebil eller laste godset inn i en container bør FCA-betingelsen, selgers sted, benyttes.**

#### **FCA-betingelsen**

Ved bruk av FCA-betingelsen er det flere tolkninger hos transportører om hvorvidt det er selger eller kjøper som skal betale for utstedelse av B/L, terminalgebyr, ISPS-gebyr etc. Det kan være en fordel om nye Incoterms er enda tydeligere understreker at slike kostnader er for kjøpers regning.

#### **FOB, CFR og CIF-betingelsene**

Selv om de tre betingelsene i mange henseende er lite tilpasset moderne transportløsninger er de så veletablert at det i sum trolig er mer hensiktsmessig å beholde dem enn å fjerne dem.

I forbindelse med CIF-betingelsen bør det tilføyes at forsikring fra selgers sted til en angitt ankomsthavn ofte er både uhensiktsmessig og blir direkte galt dersom transporten er dør-dør.

Forsikring på grunnlag av CIF-betingelsen gjør det dessuten vanskelig for kjøper å oppnå en tilfredsstillende forsikringsdekning for restdistansen ankomsthavn-kjøpers sted.

### **DAF, DES- og DEQ-betingelsene**

I norsk sammenheng brukes disse betingelsene ekstremt sjelden. Det kan ikke være noe poeng å opprettholde leveringsbetingelser som har så marginal interesse. Hensynet til handelsforenkling, som igjen vil bidra til at flere bruker leveringsbetingelsene korrekt, må her veie tyngre enn at noen aktører ved enkelte anledninger kan ha nytte av disse tre betingelsene.

### **D-betingelsene for øvrig. Introduksjon av en ny leveringsbetingelse, DCC**

I norsk sammenheng medfører særlig DDP-betingelsen problemer fordi en del bransjekutyme avviker så pass mye fra DDP-klausulens ordlyd i Incoterms 2000.

På den andre siden forutsetter kjøper i en rekke tilfelle at selger, enten DDU eller DDP velges, sørger for å få tolldeklart varen for import i ankomstlandet. En slik service har også blitt mer og mer vanlig i og med:

- Økt omfang av tidsdefinerte dør-dør-transporter
- Framsvikten av logistikk-selskaper som ofte er representert i og kan utføre fortollingsoppgaver i såvel selgers som kjøpers land

Derfor foreslås etablert en ny leveringsbetingelse, DCC = Delivered, Customs Cleared – for import. Poenget her er at selger belastes kostnadene og risikoen for at varer blir tollmessig inndeklart i kjøpers land.

Derimot belastes kjøper eventuell toll, merverdiavgift og andre avgifter, slik som ved bruk av DDU-betingelsen i dag.

**Innføringen av den nye DCC-klausulen vil bidra til at flere handlende, som er opptatt av dør-dør forsendelsen, men hvor toll ikke er et spørsmål, som for eksempel ved frihandelsavtaler, får et praktisk anvendelig alternativ. I tillegg er det et viktig poeng at kjøper svært ofte er momsregistrert og derved mye lettere kan få refundert inngående moms enn selger. Med innføring av en ny DCC-betingelse får man derfor et alternativ til DDP-betingelsen som så ofte brukes feil, i den betydning at toll, moms og avgifter ofte tilfaller kjøper på tross av DDP-betingelsen ordlyd.**

Det bør nok likevel presiseres at der innførselisens kreves ved import er DCC-betingelsen, i likhet med DDP mindre egnet for bruk enn DDU, og evt. C-klausuler.

Levering i en ny DCC-klausul kan således defineres som følgende:

A4: Selger skal stille varen til kjøpers disposisjon, eller en annen person utpekt av kjøper, på det ankomne transportmiddelet, ulosset, men tolldeklart for innførsel i ankomstlandet, på det angitte bestemmelsessted på den dato eller innen for det tidsrom som er avtalt for levering.

B4: Kjøper skal ta levering av varen når den er blitt levert i samsvar med A4 og betale eventuell toll og avgifter som er nødvendig for varens innførsel, med unntak av innfortollingsgebyr til transportør/speditør.

Introduksjonen av en ny DCC-betingelse gjør det også lettere å opprettholde DDP-klausulen i sin nåværende form.