

# Fiche technique “les nouvelles règles incoterms 2020 et la valeur en douane”

Les Incoterms®, contraction des termes anglais « *International Commercial Terms* », constituent un ensemble codifié des dispositions contractuelles standards relatives au transport des marchandises.

Définis par la Chambre de Commerce Internationale (ICC), les Incoterms® sont révisés tous les 10 ans afin de refléter l'évolution des pratiques du commerce international.

Ces règles d'usage définissent de manière codifiée les conditions de livraison des marchandises dans le cadre d'un contrat de vente.

Plus précisément, les Incoterms® permettent de déterminer les obligations réciproques du vendeur et de l'acheteur, la répartition des coûts de transport, ainsi que le lieu de livraison qui représente le point de transfert des risques du vendeur à l'acheteur.

## **L'Incoterm®, un élément déterminant de la valeur en douane**

Appréciée au premier point d'entrée dans le territoire douanier de l'Union (TDU), la valeur en douane est une valeur franco-frontière (de l'Union).

En vertu de l'article 71§1-e) du Code des douanes de l'Union (CDU), les frais de transport et d'assurance, ainsi que les coûts de chargement et de manutention connexes au transport des marchandises importées, font partie des éléments du prix à ajouter à la valeur en douane.

Ainsi, les coûts de transport supportés par l'acheteur pour l'acheminement des marchandises jusqu'au lieu d'introduction dans l'Union, qui ne sont pas déjà inclus dans le prix payé ou à payer, sont à ajouter à la valeur en douane.

Cas particulier de l'assurance : selon l'Incoterm® choisi, l'assurance relative au transport des marchandises n'est pas toujours comprise dans le prix facturé. Dans ce cas, seule l'assurance relative au transport principal doit être ajoutée au prix payé (article 71 du CDU). Par contre, si le vendeur inclut l'assurance relative au transport intracommunautaire dans le prix facturé pour les marchandises, ces frais d'assurance ne pourront pas être déduits du prix facturé (car non repris dans l'article 72 a) du CDU).

## **Le lieu désigné, point de transfert des coûts**

Constitués d'un acronyme de 3 lettres, les Incoterms® sont indissociables d'un lieu (adresse, ville, etc.) qui désigne en général l'endroit où les marchandises sont réputées avoir été livrées par le vendeur, c'est-à-dire le point où les risques sont transférés à l'acheteur (Incoterms® E et F).

Dans certains cas, le lieu qui suit l'Incoterm® désigne le lieu de destination des marchandises, jusqu'auquel le vendeur doit organiser le transport, et donc le point de répartition des frais entre le vendeur et l'acheteur (Incoterms® C et D).

En matière d'évaluation, le lieu désigné est essentiel dans la mesure où il permet d'identifier le point de répartition des coûts à partir duquel les frais de transport sont à la charge de l'acheteur et donc à prendre en considération dans le cadre de la détermination de la valeur en douane.

En principe, sauf si le contrat en dispose autrement, le vendeur prend en charge les coûts de transport jusqu'au point de livraison, tandis que l'acheteur supporte les frais à partir du moment où elles lui ont été livrées.

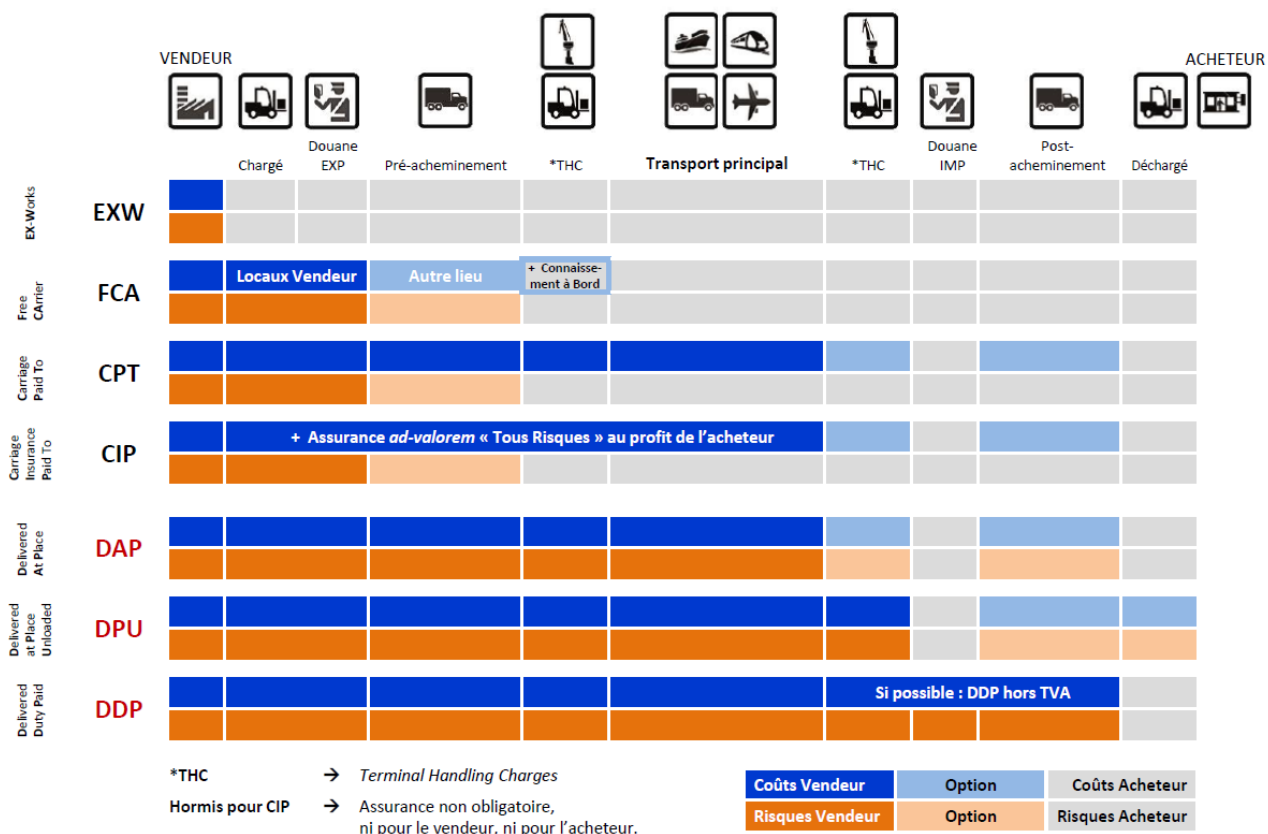
## **La réforme des Incoterms® 2020**

Entrée en vigueur le 1er janvier 2020, la nouvelle version, comme la précédente, est composée de 11 Incoterms®, toujours classés en deux groupes en fonction du mode d'acheminement des marchandises.

## Les Incoterms® multimodaux

### RÈGLES INCOTERMS® 2020 – MULTIMODALES

(ADAPTÉES AUX MARCHANDISES CONTENEURISÉES)



© Madeleine Nguyen-The ■ Sept 2019 ■ Incoterms 2020-v1 ■ www.international-pratique.com ■ 04 72 90 11 46

Applicables à tous les modes de transport, les 7 Incoterms® dits « multimodaux » peuvent également être utilisés lorsque le contrat couvre plusieurs modes de transport, ce qui est notamment le cas lorsque les marchandises sont acheminées par conteneurs.

### Les Incoterms® EXW et FCA

#### EXW – Ex Works (à l'usine)

Règle qui impose le moins d'obligations au vendeur, dont l'unique responsabilité consiste à emballer les marchandises et à les mettre à disposition de l'acheteur dans ses propres locaux. En vertu de cette règle, l'acheteur supporte ainsi tous les frais et risques inhérents au chargement et au transport des marchandises jusqu'à leur arrivée à destination.

Les formalités douanières à l'export étant à la charge de l'acheteur, celui-ci peut rencontrer des difficultés dans le pays du vendeur pour obtenir les justificatifs de sortie des marchandises.

C'est pourquoi l'ICC recommande de réserver cette règle aux échanges nationaux ou régionaux n'impliquant pas l'exportation des marchandises et de privilégier la règle FCA en vertu de laquelle les formalités et coûts de dédouanement incombent au vendeur.

### ***FCA – Free Carrier (franco transporteur)***

Deux options sont possibles pour cet Incoterm® en fonction du lieu de livraison :

- dans les locaux du vendeur, qui procède au chargement des marchandises sur le moyen de transport de l'acheteur (FCA « locaux du vendeur ») ;
- dans tout autre lieu : le vendeur organise l'acheminement des marchandises jusqu'au lieu d'embarquement où elles sont mises à disposition du transporteur prêtes à être déchargées (FCA « autre lieu convenu »).

En vertu de cette règle, l'acheteur prend en charge la majeure partie du transport, mais lui permet d'être dispensé des formalités dans le pays d'exportation, qui incombent au vendeur.

### **Les Incoterms® CPT et CIP**

#### ***CPT – Carriage Paid To (port payé jusqu'à)***

Le vendeur supporte le coût du transport jusqu'au lieu de destination mais n'est plus responsable des marchandises, qui voyagent aux risques de l'acheteur. En effet, le transfert des risques intervient au moment de la livraison, dès que les marchandises sont remises au transporteur, tandis que le transfert des coûts à l'acheteur a lieu lorsque les marchandises arrivent à destination.

#### ***CIP – Carriage and Insurance Paid to (port payé assurance comprise jusqu'à)***

Le vendeur supporte les coûts de transport jusqu'au lieu de destination indiqué par l'Incoterm®. Règle fréquemment utilisée, notamment pour le transport conteneurisé, le CIP permet de maîtriser l'acheminement des marchandises jusqu'à un point donné.

De même que pour le CPT, les frais de déchargement au lieu de destination convenu ne sont à la charge du vendeur que si le contrat de transport le prévoit.

En revanche, à la différence du CPT, le vendeur a l'obligation de souscrire une assurance couvrant les risques liés au transport des marchandises jusqu'au lieu de destination.

### **Les Incoterms® DAP, DPU et DDP**

S'agissant des règles Incoterms® D, la livraison étant effectuée dans le pays de destination, le transfert des risques intervient dans celui-ci.

En vertu de ces Incoterms® dits de « vente à l'arrivée », la marchandise voyage aux risques du vendeur qui assume l'ensemble des risques et des coûts liés au transport des marchandises jusqu'au lieu de destination.

#### ***DAP – Delivered At Place (rendu au lieu de destination)***

Cet Incoterm® signifie que les marchandises sont considérées comme livrées lorsqu'elles sont mises à disposition de l'acheteur à destination sur le moyen de transport arrivant, sans être déchargées. En vertu de cette règle, le vendeur prend en charge le transport des marchandises jusqu'au point de livraison convenu, dans le pays de destination.

Ainsi, sauf si le contrat de transport en dispose autrement, c'est à l'acheteur qu'incombent les formalités douanières, le paiement des droits et taxes dus en raison de l'importation et le déchargement des marchandises à destination.

#### ***DPU – Delivered at Place Unloaded (rendu au lieu de destination déchargé)***

Le DPU remplace le DAT 2010 et devient une nouvelle règle des Incoterms® 2020.

Cette règle signifie que les marchandises sont considérées comme livrées, une fois déchargées du moyen de transport et mises à disposition de l'acheteur au lieu de destination convenu (terminal ou autre).

Dans cette règle Incoterm®, la livraison et l'arrivée à destination interviennent au même point. Le vendeur assume donc tous les risques et coûts liés au transport des marchandises et à leur déchargement jusqu'au lieu désigné.

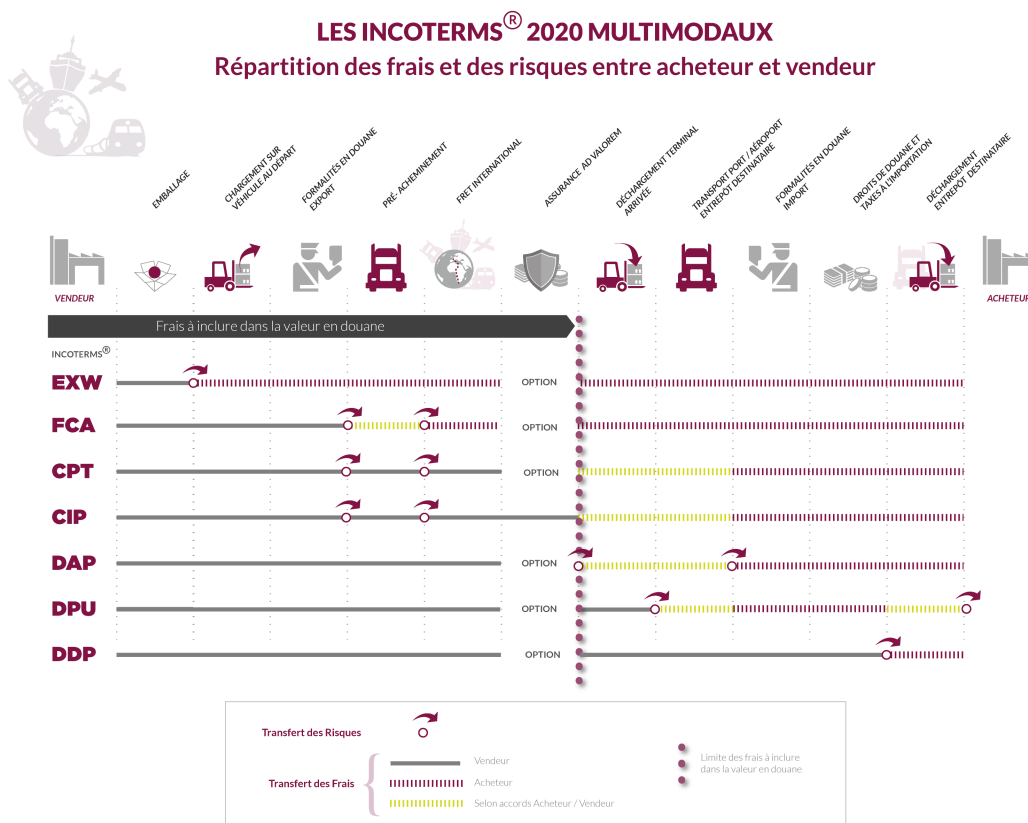
Le DPU est la seule règle Incoterms® qui oblige le vendeur à décharger les marchandises à destination.

**DDP – Delivered Duty Paid (rendu droits acquittés)**

Règle Incoterm® qui confère le niveau maximal d'obligations au vendeur, qui assume tous les risques et frais, y compris de dédouanement, jusqu'au lieu convenu.

Ainsi, en vertu de cet Incoterm®, les marchandises sont livrées dédouanées, prêtes à être déchargées au lieu de destination.

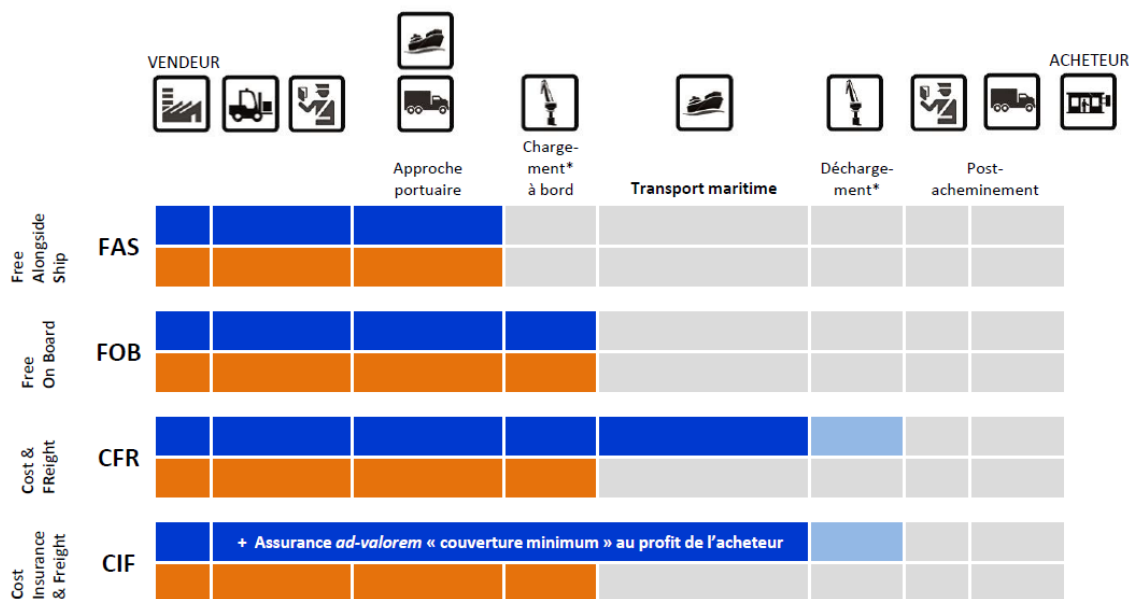
Seuls les frais d'assurance et de déchargement à destination sont à la charge de l'acheteur.



## Les Incoterms® maritimes

### RÈGLES INCOTERMS® 2020 – MARITIMES

POUR VRAC ET CONVENTIONNEL (RÈGLES NON ADAPTÉES AUX MARCHANDISES CONTENEURISÉES)



Hormis pour CIF → Assurance non obligatoire, ni pour le vendeur, ni pour l'acheteur.

\*Chargement & déchargement → Selon les Liner-Terms : conditions selon lesquelles une compagnie maritime ou un port charge et décharge les marchandises. Vendeurs et acheteurs doivent demander des cotations détaillées afin de pouvoir aligner la règle Incoterms® aux Liner-Terms.

Coûts Vendeur	Option	Coûts Acheteur
Risques Vendeur	Option	Risques Acheteur

© Madeleine Nguyen-The ■ Sept 2019 ■ Incoterms 2020-v1 ■ www.international-pratique.com ■ 04 72 90 11 46

Les 4 Incoterms® sont dits « maritimes » car ils sont destinés à être utilisés lorsque le vendeur place les marchandises à bord (ou dans le cas du FAS, à proximité) d'un navire, dans un port maritime ou fluvial. C'est à cet endroit que le vendeur est réputé avoir livré les marchandises à l'acheteur.

En pratique, les Incoterms® maritimes sont réservés au transport de marchandises en vrac et au transport maritime conventionnel, l'acheminement en conteneurs étant spécifiquement régi par les Incoterms® multimodaux.

### Les Incoterms® FAS et FOB

#### FAS – Free Alongside Ship (franco le long du navire)

Les frais (et risques) sont transférés à l'acheteur lorsque les marchandises sont placées le long du navire (par exemple sur un quai) au port d'expédition désigné.

L'acheteur supporte ainsi tous les coûts relatifs aux marchandises à partir du moment où elles ont été livrées (chargement, transport maritime et déchargement du navire).

#### FOB – Free On Board (franco à bord du navire)

Le transfert des frais (et des risques) intervient dès que les marchandises sont chargées à bord du navire désigné par l'acheteur, au port d'embarquement convenu.

Ainsi, à la différence du FAS, le chargement du navire incombe au vendeur.

## Les Incoterms® CFR et CIF

### CFR – Cost and Freight (coût et fret)

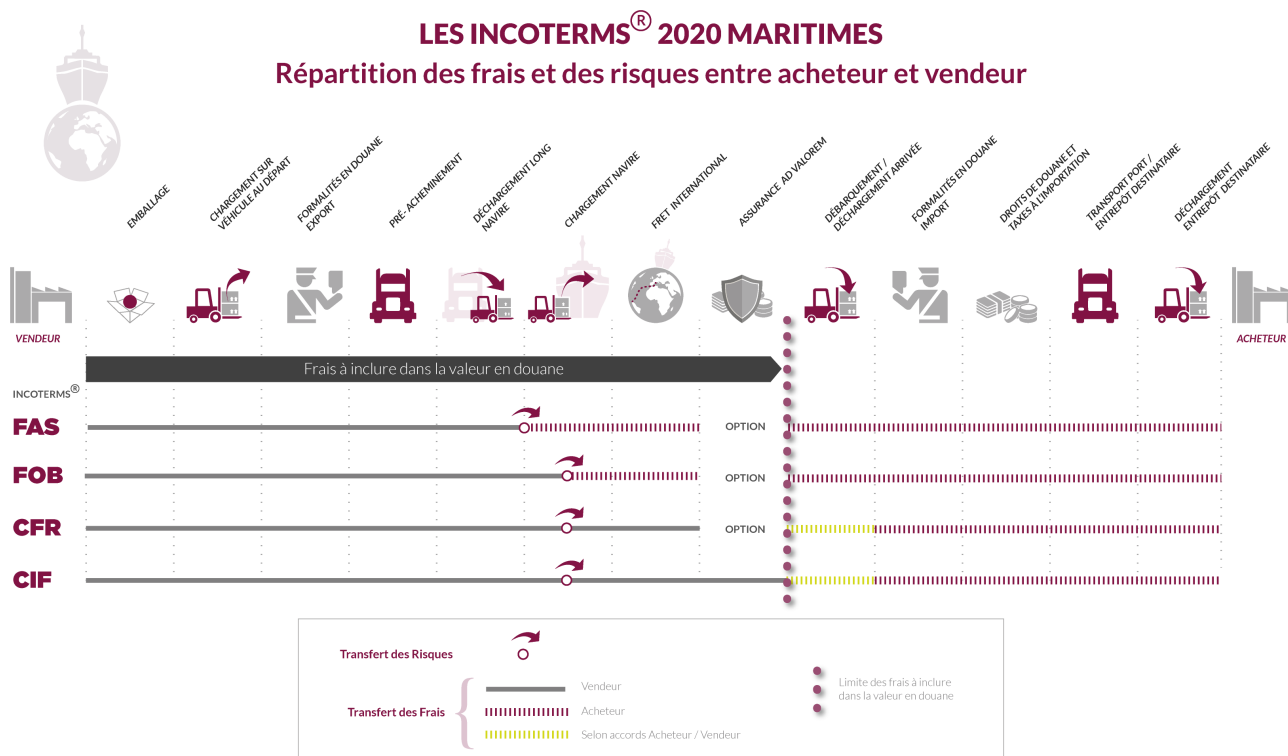
Tout comme les règles C multimodales, le transfert de risques et de frais est dissocié. Les risques sont transférés à l'acheteur au port de départ lorsque les marchandises sont livrées à bord du navire, alors que les coûts sont supportés par le vendeur, en vertu du contrat de transport, jusqu'à l'arrivée des marchandises au port de destination convenu, déchargement non compris.

Ainsi, par principe, les coûts de déchargement du navire incombent à l'acheteur, de même que les frais de manutention qui en découlent, excepté lorsque le contrat de transport en dispose autrement.

### CIF – Cost Insurance and Freight (coût, assurance et fret)

Équivalent du CIP multimodal, le CIF maritime s'en distingue par le niveau de couverture d'assurance exigée, plus limitée que la couverture tous risques du CIP.

Néanmoins, l'assurance doit couvrir au minimum le prix de la marchandise majoré de 10 %.



Source externe : ACTE International

## Les principaux changements des Incoterms® 2020

### Connaissances avec mention de mise à bord (nouvelle option de la règle FCA)

La version 2020 a ajouté une option permettant aux parties de répondre aux exigences des banques dans le cadre d'un crédit documentaire (ou lettre de crédit).

Cette nouvelle option permet au vendeur d'obtenir la remise du document de transport attestant du chargement à bord. Il sera désormais possible de convenir avec l'acheteur la remise d'un connaissement maritime (ou tout autre document de transport) avec la mention « on board » ou « reçu pour expédition ».

Cette option a été créée afin de se conformer à la législation de certains exportateurs qui exigent le crédit documentaire et ne reconnaissent que les documents de transport classiques (CMR, LTA, connaissement maritime).

### ***Différenciation du niveau de couverture d'assurance entre le CIF et le CIP***

La version 2010 imposait au vendeur un niveau de couverture minimale identique pour les deux règles. La règle Incoterm® CIP impose désormais une obligation de couverture « tous risques », qui augmente le niveau d'assurance et donc le coût de la prime à la charge du vendeur.

### ***Le DAT 2010 devient le DPU 2020***

Il s'agit de l'évolution ayant l'impact le plus significatif en termes d'évaluation en douane.

Dans les règles Incoterms® 2010, la seule différence entre DAT et DAP résidait dans le fait que pour le DAT, le vendeur livrait les marchandises une fois déchargées du moyen de transport se présentant sur le terminal, tandis que pour le DAP, les marchandises étaient considérées comme livrées une fois mises à disposition de l'acheteur sur le moyen de transport sans être déchargées.

Dans la version 2020, l'ICC a décidé de procéder à une double mise à jour des règles DAT et DAP :

- l'ordre dans lequel apparaissent les deux Incoterms® a été inversé : le DAP, où la livraison intervient avant le déchargement des marchandises à destination, arrive à présent avant l'ancien DAT ;
- l'appellation DPU (Delivered at Place Unloaded – livré au lieu déchargé), remplace la règle DAT (rendu au terminal), dans la mesure où le lieu de destination n'est pas seulement un terminal ;
- l'intégration de dispositions relatives à la sécurité : intrinsèquement liés aux exigences de transport, une rubrique spécifique aux impératifs de sûreté-sécurité a été intégrée dans la version 2020, ainsi que les coûts inhérents à ces impératifs.