

CSEKŐ KATALIN

A teljesítési hely problematikája a nemzetközi adásvételi ügyletekben.

Az Incoterms FCA (Free Carrier) fuvarparitás alkalmazása

1. Bevezetés

A nemzetközi adásvételi ügyletekben a kereskedelmi szokásjog közel háromszáz éve határozza meg a kereskedők feladatait és a választott ügylettípus kockázatainak megosztási módját. E jog alapelve szerint az áruk ára a kereskedők által felvállalt kockázatok leképeződése, így az üzletkötések nélkülözhetetlen eleme a veszélyforrások felismerése és beárazása.

A kereskedőktől elvárt tudás komplex: ismerniük kell a kereskedelmi és fuvarjog évszázadok alatt kialakult szabályait és hagyományait is. A közel ezeréves vámjog mellett a XXI. századi kereskedőknek jártasnak kell lenniük a számviteli és adójog hazai és nemzetközi rendelkezéseiben is. A tanulmány célja, hogy egy szokásjogi rendelkezés, az Incoterms FCA¹ fuvarparitás példáján keresztül engedjen bepillantást mindazokba a kérdésekbe, amelyeket egy nemzetközi adásvételi szerződés megkötésekor tisztázni kell.

A nemzetközi adásvételi ügyletek feltételeinek és kikötéseinek meghatározása során a szerződő feleknek a teljesítést illetően három lényeges kérdésben kell megegyezniük: meg kell állapodniuk a fuvarozással összefüggő kockázatok és költségek megosztásáról, valamint a teljesítés helyéről².

A teljesítés helye az a fizikailag pontosan definiált hely, ahol az eladó a szerződésben előírt módon (pl. mennyiségben, minőségben, határidőben) a szolgáltatását nyújtja, és ahol a vevő megszerzi vagy megszerezheti az áruk feletti rendelkezési jogot (C-381/08, 2010).

A teljesítési hely meghatározható a felek kifejezett írásos rendelkezésével, valamely általános ismert szokásjogra³ történő utalással, illetve levezethető a felek által kialakított szokásos gyakorlatból. Ellenkező megállapodás hiányában az eladói teljesítés helye „az áru vevő részére történő fizikai átadásának helye, a második pedig az árunak az első fuvarozó részére a vevőhöz történő eljuttatás céljából történő átadásának helye” (C-381/08, 2010).

¹Incoterms, azaz International Commercial Terms (Nemzetközi Kereskedelmi Feltételek) a Nemzetközi Kereskedelmi Kamara szokványa, amelyen belül a tanulmányban elemzett ún. fuvarparitása, az FCA jelentése: bérmentve az első fuvarozónak („free to carrier”).

²A teljesítés helye az ún. „place of delivery”, amely szókapcsolatban a delivery szó nem fizikai árumozgatást és nem árutovábbítást jelent, hanem az eladó szolgáltatások összességét.

³A nemzetközi terminológiában: „usage”.

A nemzetközi kereskedelmi ügyletekben és a bírói gyakorlatban széles körben alkalmazott, az áruk nemzetközi adásvételéről szóló 1980. évi ENSZ egyezmény (ún. Bécsi Vételi Egyezmény) azonos szabályokat tartalmaz, és egyidejűleg elismeri a kereskedelmi szokásjog kötőerejét is.

A Bécsi Vételi Egyezmény 31. cikkely a) bekezdése kimondja, hogy „ha az adásvételi szerződés kiterjed az áru elfuvarozására, az árut a vevőhöz való továbbítás céljából az első fuvarozónak[kell] átadni.”

A Bécsi Vételi Egyezmény 9. cikkelyének értelmében: „Ellenkező megállapodás hiányában a feleket úgy kell tekinteni, mint akik szerződésükre vagy annak megkötésére hallgatólagosan alkalmazni rendelték minden olyan szokást, amelyet ismertek vagy ismerniük kellett, továbbá, amely a nemzetközi kereskedelemben széles körben ismert, és amelyet a kereskedelem szóban forgó ágában használatos szerződéstípus körében rendszeresen alkalmaznak.”

Az Európai Bíróság által az eladói teljesítés helyének tárgyában meghozott döntések is hangsúlyozzák a szokásjog szerződésformáló erejét, különösen ha az „nemzetközi szakmai szervezetek által összegyűjtött, magyarázott és közreadott és a kereskedők gyakorlatában széles körben követett gyakorlat, amely a nemzetközi kereskedelem nem állami szabályozásában jelentős szerepet játszik” (Electrosteel, 2011, 12. pont).

A szokásjog elismertségének oka, hogy „egyszerű és rövid rendelkezéseken keresztül megkönnyíti a kereskedők számára a szerződéstervezetek elkészítését, és így ők a [tervezett] üzlet számos aspektusát definiálni tudják (Electrosteel, 2011, 21. pont).

Bárhogy is rögzítik az adásvételi ügylet szerződő felei (az értékesítők és a vevők) az eladói teljesítés helyét, az általuk vállalt kötelezettségek és az őket megillető jogok szorosan összefonódnak a fuvarozási szerződésekre irányadó nemzetközi egyezmények és a nemzeti polgári jogok szabályaival. A feleknek a szerződésük teljesítése során tekintettel kell lenniük a számviteli előírásokra és a hozzáadott érték adó (áfa) felszámítási, levonhatósági és bevallási kötelezettségeire is. Ezek azok a kritikus pontok, amelyek nem kellő mélységű ismerete anyagi (adóbüntetés) és erkölcsi (AEO körből való kizárás) veszteségeket okozhat a kereskedelmi partnereknek.

2. Az FCA (Free Carrier) záradék lényegi pontjai

A Incoterms®2010 szokvány szerint: ez a szabály bármely választott fuvarozási mód esetén alkalmazható, és abban az esetben is használható, ha egynél több fuvarozási módot alkalmaznak. „Bérmentesítés nélkül a fuvarozónak azt jelenti, hogy az eladó a vevő által megnevezett fuvarozó, illetve más harmadik személy számára adja át az árut az eladó telephelyén vagy más megjelölt helyen. Tanácsos a feleknek a lehető legvilágosabban meghatározni azt a pontot a teljesítés megnevezett helyén belül, amely pontig az eladó viseli az addig felmerült kockázatokat” (Incoterms, 2010, p. 27.).

Az FCA fuvarparitás megköveteli az eladótól az áru exportban történő vámkezelését, amikor az alkalmazható. Ugyanakkor az eladónak nincs kötelezettsége arra, hogy importban vámkezeljen, harmadik országon való áthaladáskor (tranzitban) bármilyen import vámot fizessen, vagy bármilyen import vámkezelési formalitásokat intézzen.

Az Incoterms®2020 szokvány FCA rendelkezései az ellátási láncok, illetve az online (távollévők közötti) kereskedelem áruáramoltatási folyamataira, belső működési környezetére reflektálnak, amikor négy megoldást is kínálnak az FCA-eladó számára a teljesítéshez.

Az eladó teljesíthet az adójogi bejegyzése szerinti országban:

- a) a saját telephelyén vagy egy általa bérelt raktárból oly módon, hogy berakodik a belföldi vevővel szerződésben álló fuvarozó fuvarszközébe;
- b) a megállapodás szerinti helyen oly módon, hogy a belföldi vevő, illetve az általa kijelölt harmadik személy (pl. gyűjtőszállítmányozó, logisztikai szolgáltató vagy fuvarozó) rendelkezésére bocsátja az áruküldeményt az érkező fuvarszközön kirakodásra kész állapotban.

Mindkét ügylet belföldön (az eladó adójogi bejegyzése szerinti országban) történő teljesítésnek minősül, így az eladói értékesítés belföldi áfakötelezettséggel terhelt. Amennyiben az eladó az Európai Unió területén letelepedett és EORI számmal rendelkező külföldi vevőnek teljesít belföldön, akkor az ügylet közösségi termékértékesítésnek minősül és áfamentességet eredményez, ha igazolt, hogy az áruk elhagyták az eladó országát.

Az eladó olyan országban is teljesítheti áruszolgáltatási kötelezettségét, ahol nem rendelkezik adóalanyisággal. Az ilyen export vagy közösségi termékértékesítés esetében is két teljesítési mód lehetséges:

- a) Az eladó egy – az adóalanyiságától eltérő – országban bérel raktározási kapacitást rövid vagy hosszabb távra. Rövid távú (néhány napos, esetleg hetes) tárolási szerződést köt az eladó, ha a konténeres áruját terminálon kívánja átadni a vevőnek. Hosszú távú (akár több éves) bérleti szerződést köt az eladó a raktári kapacitás biztosítására, ha a vevőt Just In Time rendszerben kell kiszolgálnia, mint például tartós beszállítói programban vagy viszont-értékesítési (disztribúciós) konstrukciókban vevőszolgálati (after sales) feladatok ellátása céljából. A vevő országában lévő raktár fenntartásával az eladó időt és költséget takarít meg szerződéses partnere számára, akinek az a feladata, hogy az áru jellemzőinek megfelelő, rakodásra alkalmas fuvarszközöt küldjön az eladói raktárhoz. Amennyiben a raktározás helye az Európai Unió egyik tagállamában van, akkor az Európai Unió ún. 2020 Quick Fixes rendelete szabályozza ezt az ún. „call-off stock” együttműködést, az ilyen ügyletre nézve pedig speciális szabályokkal bővítette a 2006. évi 112. számú áfairányelvet.
- b) Az eladó teljesíthet oly módon is, hogy az áruküldeményét az Európai Unió valamelyik tagországában lévő szállítmányozói, fuvarozói telephelyre vagy logisztikai „hubra” szállítja (közösségi termékértékesítés) vagy olyan megnevezett helyre, amely az EU vámterületén kívül található (exportügylet). Mindkét esetben az eladói szolgáltatásnak akkor kell megfelelnie a szerződés előírásainak, amikor az áruküldemény az érkező fuvarszközön kirakodásra kész állapotban a vevő által megnevezett harmadik személy – fuvarozó, szállítványozó vagy logisztikai szolgáltató – rendelkezésére áll. A logisztika hubokra történő szállítás nem teljes kocsirakomány (LCL esetben, pl. 10 EURO raklap) szállításakor jellemző. Ezeknél a tételeknél a vevő szerződött partnere logisztikai szolgáltatójának feladata az áruküldemény lerakodása.

Az eladói teljesítésre a kereskedelmi szokásjog a delivery szót használja, amely az Incoterms®2010 megjelenése óta komplex módon értelmezendő: az a) és a c) pontban írt szabályok azt jelzik, hogy az árukat a megadott, a vevő által biztosított fuvarszközbe berakod-

ták. Ilyenkor egy már lezárult folyamatról van szó, ahol az eladó felelőssége egyértelmű, mert az eladó: biztosítja a berakodáshoz szükséges munkaerőt és technikai feltételeket; viseli mindazokat a kockázatokat, amelyek a berakodás során fölmerülhetnek; vállalja a berakodás költségeit; 2016. július 1-jétől a SOLAS Egyezmény rendelkezése alapján, tengeri fuvarozásra szánt áruk esetében felel azért, hogy a megrakodott konténer ne lépje át a megengedett súlyhatárt és erről hitelesített okmányt (Verified Gross Mass Certificate) is köteles átnyújtani; felel azért, hogy az áruk a kárveszély átszállásának, azaz a berakodás befejezésének pillanatában a szerződésben megállapodott tulajdonságokkal hiánytalanul rendelkeznek. A fuvarozási szerződést azonban a vevő köti, és a fuvarjog szerint annak megrendelője, feladója lesz.

3. A FCA záradék vs. fuvarjogi szabályok

Amennyiben a vevő közüti fuvarozásra ad megrendelést, akkor a fuvarozási szerződésre jellemzően az átadás helye szerinti ország polgári joga és CMR Egyezmény lesz irányadó. A CMR Egyezmény 5. cikkelyének értelmében: „a fuvarlevelet három eredeti példányban állítják ki: azokat a feladó és a fuvarozó aláírja [...]. A fuvarlevél első példányát a feladó kapja, a második példány az árukat kíséri, és a harmadikat a fuvarozó tartja meg.”

A CMR Egyezmény 9. cikkely 2. bekezdésének a) pontja értelmében: „A fuvarlevél – ellenkező bizonyításig – bizonyítékul szolgál a fuvarozási szerződés megkötésére, a szerződés feltételeire és arra nézve, hogy a fuvarozó az árukat átvette.”; a b) pont így rendelkezik: „Ha a fuvarlevél nem tartalmazza a fuvarozó indokolt fenntartását, az ellenkező bizonyításig vélelmezni kell, hogy az áruk és annak csomagolása jó állapotban van, amikor a fuvarozó az árukat átvette, továbbá, hogy az árudarabok száma, valamint azok jele és sorszáma a fuvarlevél adataival megegyezett.”

A CMR Egyezmény 12. cikkelye alapján feladónak az a személy tekintendő, aki „jogosult az áruk felett rendelkezni, különösképpen kérheti, hogy a fuvarozó ne fuvarozza tovább az árukat, változtassa meg a kiszolgáltatásra előírt helyet, vagy az árukat más címzettnek szolgáltatassa ki, mint akit a fuvarlevélben megjelöltek.”

A fentiek értelmében a vevő által megkötött fuvarszerződés feladói pozíciójában a vevő áll. A berakodást végző eladó a fuvarszerződésnek jogilag nem résztvevője, így abból rá sem jogok, sem kötelezettségek nem hármlanak. A berakodást, mint operatív műveletet az eladó az adásvételi szerződés és nem a fuvarszerződés alapján végzi FCA klauzula esetében. Miután az eladónak igazolnia kell az áruk átadását, az áfamentességhez az áruk harmadik országba való elszállítását, az eladónak erre az okmányra – amelynek kézhezvételére fő szabály szerint a vevő jogosult – nagy szüksége van.

A b) és d) pontban ismertetett rendelkezések is számos kétséget vetnek föl, ugyanis az érkezési helyen a címzett, azaz a vevő – a fuvarjog szerint – nem köteles kirakodni. A problémát az Incoterms®2010 és az Incoterms®2020 oly módon kívánja rendezni, hogy az eladói fuvarszerekből való kirakodást és minden azt követő munkafolyamatot és áruval végzett cselekményt egységes egészként kezel, és azt – a felek megállapodása alapján – a vevő feladatává teszi.

Miután az eladó telephelyétől akár ezer kilométeres távolságban is lehet a teljesítési hely, ahol majd az a személy várja az áruküldeményt, akit a vevő a kirakodásra kijelölt, számtalan

kérdést kell megválaszolni az eladónak a teljesítés megkezdése előtt, így különösen a következőket: Hogyan lehet a kirakodást ezen a távoli ponton ellenőrizni? Hogyan lehet majd bizonyítani, hogy az eladói fuvarszköz a kirakodásra határidőben kész volt, de nem vagy nem időben fogadták? Mit kell tennie, ha a megállapodott időben és ésszerű türelmi időn belül sem történik meg a kirakodás? Hogyan lehet az átvevő személyét ellenőrizni és abban megbízni?

A megérkezést követően a vevőt illeti az áruküldemény és az áru megvizsgálási joga és ezen ellenőrzése körében vitathatja a feladáskor kiállított okmány valódiságát vagy adattartalmának helytállóságát.

A Bécsi Vételi Egyezmény 38., illetve 39. cikkelye erre a helyzetre nézve a következőképpen rendelkezik: 38. cikk (1): „A vevő a körülmények által lehetővé tett legrövidebb időn belül köteles az árut megvizsgálni vagy megvizsgáltatni.” 39. cikk (1): „A vevő elveszti azt a jogát, hogy az áru minőségi hibájára hivatkozzék, ha erről az eladót a hiba megjelölésével ésszerű határidőn belül nem értesíti azt követően, hogy a hibát felfedezte, vagy azt fel kellett volna fedeznie.”

A fentiek alapján a) ha a vevő a megvizsgálásra nyitva álló határidőn belül hibát, hiányosságot jelez, akkor az eladót terheli annak bizonyítása, hogy az áruk a teljesítés helyén és idején, azaz a kockázatátzálláskor megfeleltek a szerződés előírásainak. Ameddig az eladó hiteles bizonyítékkal nem tud szolgálni, addig ő köteles a nem szerződészerű szállításból eredő károkat megfizetni; b) ha a megvizsgálásra nyitva álló határidőben a vevő nem élt reklamációval, és a hibát, hiányosságot csak később közölte, akkor a vevő köteles bizonyítani, hogy az áruk már a teljesítés helyén és idején sem elégitették ki a szerződéses követelményeket.

A hiánytalan teljesítést a berakodáskor kiállított fuvarokmány azonban nem igazolhatja, hiszen az eladón kívül minden bekapcsolt szereplő csak az áruszállítmány külső állapotát tudja ellenőrizni. A fuvarozó képviselője, aki a berakodás és a vámolás folyamata során jelen van, és a fuvarlevelet fenntartásokkal nem látja el, csak azt igazolja, hogy az áruk láthatólag külső szemrevételezés alapján jó állapotban vannak. Egy kombinált súly- és csomagolási jegyzékkel, illetve helyszíni mérlegeléssel a berakodáskor a mennyiségi hiány ugyan felfedezhető, de a minőségi hibátlanosság bizonyítására csak az érkezési helyen kerül sor a felek által a szerződésben rendezett módon (pl. minőségvizsgálat módja, tanúsító intézet megnevezése, költségek viselése). Az áruküldeményt az eladó a berakodáskor köteles zárral és zárszámmal ellátni. A feleknek célszerű megállapodniuk abban is, hogy a vevő az érkezéskor ellenőrizni köteles a zárszámok azonosságát, az eltérésekről pedig hiteles, harmadik személyek által kiállított igazolást kell benyújtania. Mindez azonban nem mentesíti az eladót a fokozott felelőssége alól; az eladó olyan minőségű zárral köteles ellátni a csomagolási egységet, amely kizárja az illetéktelen behatolás lehetőségét és garantálja a rakomány integritását a fuvarozás teljes időtartama alatt.

4. Az FCA fuvarparitás fejlődéstörténete

„A Nemzetközi Kereskedelmi Kamara először 1928-ban, a 68. számú szokványgyűjteményében tette közzé azokat a modellszerződéseket és a jelölésükre használt rövidítéseket, amelyek a megkérdezett országok kereskedelmi gyakorlatában általánosan ismertek voltak. Az ICC kérdőívét visszaküldő 33 ország közül két államban, az Egyesült Államokban, illetve a Szovjetunióban nem ismerték [az FCA elődjét jelentő] »free on rail«, illetve a »Franko Wag-

gon« kifejezéseket. Argentína a klauzulán belül, illetve mellett megkülönböztette a »free on railway station/Franko Bahnhof« variációt is, amelyet a nem teljes kocsirakomány fuvarozására alakítottak ki.⁴

Az 1928-as szokásjogi gyűjtemény általános érvénnyel az eladó/exportőr feladatává teszi az áru mennyiségének és minőségének megfelelő vagon beszerzését (kiállíttatását), valamint az árunak – a szerződésben meghatározott határidőn belül – a vagonba történő berakását. A korabeli magyar kereskedelmi szokásjog különbséget tett a »Frei Waggon« fuvarparitás külpiacra, illetve belföldi áruforgalomban használt szabálya között, amikor kijelentette: »Tekintve a belföldi forgalomban érvényes kereskedelmi és tőzsdei szokásjogot (gyakorlatot) az eladónak csak az a kötelessége, hogy a vagon megrendelje.« (ICC, Handelsübliche Vertragsformen, 1928, p. 201.). A magyar »Franko Waggon« klauzula »speciális törvényi és szokásjogi szabályai« címszava alatt az áruvizsgálásával kapcsolatban a következők olvashatók: »Az áruk mennyiségét a hivatalos vasúti mérlegen történő lemérés útján kell megállapítani. Az áruk tulajdonságait a szerződésben rögzített feltételeknek megfelelően kell megvizsgálni. A vizsgálat két módon is történhet: a. Az eladó felel azért, hogy az áru a rendeltetési állomásra történő megérkezésekor (»bei der Ankunft am Bahnhof des Bestimmungsortes«) megfelel a szerződéses feltételeknek. Ebben az esetben a vevő köteles a megérkezés időpillanatában (»im Augenblick der Ankunft«) az árukat megvizsgálni. b. A vizsgálatot a határállomáson kell elvégezni. Ilyen esetekben az eladó és a vevő megnevezik a képviselőjüket, aki az áruk tulajdonságát a mellékelt minta alapján vizsgálja meg. Az áruk további vizsgálatára a rendeltetési helyen kerül sor (ICC, Handelsübliche Vertragsformen, 1928, p. 201.).

A magyar szokásjogi szabály a következőképpen folytatja: »Ellenkező kereskedelmi szokásjog hiányában a teljesítés fogyatékoságára (hiányzó mennyiség, rossz minőség) alapított kifogás és igény attól a pillanattól kezdve érvényesíthető, amikor az áru a rendeltetési állomásra megérkezett, kivéve, ha a vevő az áruk megvizsgálására már egy korábbi időpontban köteles volt.« Végezetül: »Az eladó jogosult az áruk elszállítását megakadályozni, ha a vevő a fizetéseit beszüntette, vagy csődöt jelentett, kivéve, ha a vevő az árukat korábban már kifizette, vagy kielégítő biztosítékot nyújtott az áruk ellenértékére ('stoppage in transitu'⁵).« (ICC, Handelsübliche Vertragsformen, 1928, p. 202.). Ez utóbbi két szabály némileg eltérő megfogalmazásban minden ország szokásjogában megtalálható⁶, de a magyar feltételektől eltérően a többi állam szabályai azt rögzítik, hogy az eladó azért felel, hogy az áru a rakodás befejezésekor rendelkezik a szerződött tulajdonságokkal." (Csekő, 2018, pp. 109-111.)

Az FCA fejlődéstörténetének következő állomása a Nemzetközi Kereskedelmi Kamara első hivatalos publikációja az első Incoterms szokvány megjelentetése, ahol a F.O.R., illetve az F.O.T. rövidítések alatt olvashatók azok a kockázatok és költségek, amelyek a későbbi FCA-adásvéttel jellemzői.

„Az 1936. évi Incoterms már egységes szemléletet tükröz, amikor különválasztja az eladó kötelezettségét teljes kocsirakomány exportjánál, illetve olyan áruküldeményeknél, ame-

⁴Az 1928-ban publikált szabályok még nem, de az 1936. évi Incoterms azonban már különbséget tesz a teljes kocsirakomány és az olyan tételek szállítása között, amelyek „kevesebb, mint egy teljes vagonrakományt képeznek, vagy pedig nem érik el azt a súlyt, amely ahhoz szükséges, hogy rájuk a teljes vagonrakományra irányadó tarifakedvezményt alkalmazzák” (Incoterms 1953. A. 3. pont).

⁵Amely szabály az 1928. évi szokványok „C” kiegészítő rendelkezéseiben – pl. FOB esetében – is olvasható.

⁶Néhány esetben a vevő fizetési kötelezettsége ahhoz is kapcsolódik, hogy az eladó az árut a megfelelő módon adja át.

lyek nem tesznek ki egy vagont. Amennyiben az eladó teljes kocsirakománynyi tételt kíván elszállíttatni, úgy köteles az áru tulajdonságainak (súlyának és egyéb jellemzőinek) megfelelő típusú, méretű, valamint felszerelt vagont – beleértve a ponyvát is⁷ – megfelelő időben megrendelni. Az eladó köteles úgy berakodni, hogy az megfeleljen a küldő vasútállomás szabályainak. Amennyiben kevesebb, mint egy teljes kocsirakomány elfuvarozásáról van szó, az eladó akkor és azzal teljesít, amikor a fuvarozó vasúttársaság őrzésébe adta az árukat a feladási vasútállomáson a megadott határnapon vagy határidőben, kivéve, ha a feladási vasútállomás rendelkezései az áruk berakodását írják elő. Az eladó köteles viselni minden költséget és kockázatot, amíg az árukat a vasúti kocsiába be nem rakodta vagy a vasúttársaságnak át nem adta, valamint köteles a vevőt ellátni a szokásos fuvarlevéllel a vevő költségére eljárva. Ez a szabály már utal arra a vevői kötelezettségre, amely szerint: »a vevő kötelessége viselni minden költséget és kockázatot, beleértve a ponyva bérlésének díját is attól az időponttól kezdve, amikor a megrakodott vasúti kocsit a vasúttársaság őrzésébe/gondozásába átadták.« (Incoterms, 1936, p. 92.)

Az eladó köteles továbbá az árukat megfelelően csomagolni, és csak akkor köteles a szokásostól eltérő csomagolási módot alkalmazni, ha a vevő erre nézve egyértelmű utasítást adott a szerződéskötés időpontjában.

Az eladó köteles elvégezni és kifizetni minden olyan ellenőrzéssel összefüggő műveletet, amely az áruk berakodásához szükséges. Ez a szabály összhangban áll azzal az eladói kötelezettséggel, hogy az eladó felel az áru minden fogyatékoságáért, amely a berakodás befejezésekor az áruban már megvolt. Ezzel a felelősségi szabállyal – más szavakkal megvilágítva – az eladó azt köteles bizonyítani, hogy az áru a berakodás befejezésekor mind mennyiségileg, mind minőségileg hibátlan volt. Szemben az 1928-ban publikált nemzeti modellszerződésekkel, ez a garanciális szabály már kimaradt az 1936-os uniformizált⁸ Incotermsből. Az eladónak a teljesítés szerződésszerűségére (hibátlanságára) vonatkozó felelőssége és annak bizonyítási kötelezettsége⁹ az 1936-os Incoterms bevezetése után már az alkalmazandó nemzeti jog tanulmányozását igényelte.

Az első egységesített fuvarparitás, illetve helyesebben fogalmazva kereskedelmi klauzulagyűjtemény (»trade terms«) F.O.R. – F.O.T. szabályai további két lényeges rendelkezést sem tartalmaznak. Elsőként azt a megdöbbentő hiányosságot kell megemlíteni, hogy a vételár megfizetését közvetlenül nem köti a vasúti/közúti (tengeri) fuvarlevélhez, illetve egyéb okmányokhoz. Az 1928-ban publikált nemzeti szokásjogok közül a német és a dán formula az áru árának megfizetését a fuvarlevél átadásához kapcsolja, a többi nemzeti klauzula ugyanakkor arról szól, hogy az eladó az áru szállítását visszatárhathatja, ha a vevő fizetéseit beszüntette, vagy csődbe ment. Indirekt módon ugyan, de ez a szabály is megemlíti a fuvarlevelet, amelynek birtokában az árukománnyt vissza lehet fordítani vagy a kiszolgáltatást meg lehet akadályozni. A második problémát annak a rendelkezésnek az elhagyása jelenti, amely a vevő áru megvizsgálási jogára és ez által az áru elfogadására vonatkozik. Míg az 1928-as szokványgyűjtemény által bemutatott nemzeti klauzulák közül – Nagy-Britannia kivétel – mindegyik szabályozza ezt a kérdéskört, addig az Incoterms az áru megvizsgálásának mint releváns jogi következményeket teremtő technikai feladatnak egyáltalán nem szentel figyelmet. Az áru megvizsgálásának szabályai az egyes nemzeti formulák-

⁷ „where necessary”, azaz olyan szituációkban, amikor az szükséges.

⁸ Azaz a nemzeti polgári jogi szabályoktól már megfosztott és csak a minden nemzet szokásjogában egységesen előforduló rendelkezéseket összegző nemzetközi szokványban, az Incotermsben.

⁹ A bizonyítás kötelezettsége, azaz terhe a kockázat- és kárveszéllyel együtt tevődik a vevő vállára. Ezt követően a vevő köteles bizonyítani, hogy az áru a kár- és kockázattársállítás időpontjában már hibás, sérült, kevesebb stb. volt.

ban – kisebb-nagyobb szövegi eltéréssel – a következő módon kerültek kialakításra: »Ellenkező kereskedelmi szokásjog hiányában (ilyen pl. az árutőzsdei modellszerződés¹⁰) a vevő nem köteles az árukat a rendeltetési helyre való megérkezésük előtt megvizsgálni. « (ICC Handelsübliche Vertragsformen, 1928, p. 201.). Néhány nemzeti forma a fenti fő szabályt módosítva megengedi, hogy a felek a megérkezést megelőzően is biztosítsák a vevő árumevizsgálási jogát. A vevő a megvizsgálást követően élhet az áru elfogadási vagy visszautasítási jogával, illetve érvényesítheti mindazokat a kifogásait és az ebből eredő költség- és kárigényét, amely a hibás, hiányos eladói teljesítésből következik. Tekintve, hogy az Incoterms 1936 már nem definiálja az áruk mennyiségi és minőségi ellenőrzését vevői feladatként, ezt a nagy horderejű kérdést a feleknek a szerződésükben külön rögzíteniük kell¹¹.

Eltérés észlelése esetén a vevő azonnal minőségi reklamációval él. Ilyenkor a F.O.R. – F.O.T. klauzula alapján az eladó bizonyítja, hogy az áruk a vagonba/kocsiba való betároláskor megfeleltek a szerződéses kikötéseknek; továbbá, hogy: a kiállított vagon/kocsi megfelelő típusú, méretű és felszereltségű volt, amely felsorolás kiterjed a fuvarszköz tisztaságára is. Összefoglalva megállapítható, hogy az eladó azt köteles bizonyítani, hogy a kiállított vagon állapota, állaga, felszereltsége az áruk hibátlan leszállítását garantálta. Az eladótól mindez fokozott gondosságot követel meg, különös tekintettel a vasúttársasággal való körültekintő együttműködésre és a fuvarszköz műszaki adatainak, állapotának alapos dokumentálására nézve.

Az Incoterms 1936 – a vevő árumevizsgálási feladatának elhagyásával – nem hívja föl az eladó figyelmét erre az összetett és nagyfokú precizitást igénylő műveletsorra, amely az eladónak a teljesítés hibátlanságára vonatkozó bizonyítási kötelezettségéből ered.” (Csekő, 2018, pp. 111-113.)

Először az 1990. évi Incoterms nevesíti a multimodális FCA záradékot, amely megteremti annak a lehetőségét, hogy az ún. „induló fuvarparitásoknál az FCA záradék légi, közúti, tengeri vagy vasúti áruszállításoknál meghatározza az eladói teljesítés helyét.

Az Incoterms 1990/2000/2010 FCA klauzulájának a FOR fuvarparitással szembeni legfontosabb különbsége abban ragadható meg, hogy az eladó nem köteles fuvarszerződést kötni. Ezt a fő szabályt¹² mind a három szokvány azonnal finomítja azzal a lehetőséggel, hogy ha a vevő úgy kívánja vagy ez a kereskedelmi szokás, és a vevő kellő időben ettől eltérő utasítást nem ad, akkor az eladó megkötheti a fuvarozási szerződést a szokásos feltételekkel a vevő költségére és kockázatára. Ezt a lehetőséget az Incoterms®2020 szokvány is tartalmazza, de felhívja a figyelmet azokra a veszélyekre, amelyek a fuvarjogi szabályok és az Incoterms összehangolatlanságából származhatnak: „Különleges esetben az FCA-eladó megszervezheti a fuvarozást a vevő javára, de ebben az esetben is köteles az áruküldemény fuvarozónak történő átadásakor a szokásos módon berakodni. Ez a kötelezettség független attól, hogy a megnevezett hely az eladó telephelye, amelyen a berakodás az eladó költségére és kockázatára zajlik vagy egy másik hely, ahol a kirakodás a vevő költségére és kockázatára fog megtörténni” (ICC-Handbuch, 2021, p. 20.).

¹⁰ A lengyel formulához fűzött megjegyzés kiemelésre méltónak tartja a F.O.R. sajátos lengyel változatának, az ún. locco (helymegjelölés) bemutatását. Ezt a típuszerződést a Varsói Árutőzsde alkalmazta, és azt jelentette, hogy az adott árutétel a tőzsdei ügylet megkötésekor szállításra készen az adott helyen rendelkezésre állt. Az ún. locco formszerződés szerint a vételár megfizetése az áruknak a megadott helyről történő elszállításakor azonnal esedékes volt.

¹¹ A mai napig (különösen a gabonaexportban) az a gyakorlat, hogy a gabonát a vagonokba való betárolás előtt, majd a megérkezéskor, a kitérőláskor is ellenőrzik és a kapott eredményeket összehasonlítják.

¹² Amelyet az Incoterms 1990/2000 röviden úgy fogalmaz meg, hogy „contract of carriage: no obligation”. Az Incoterms 2010 pedig: „contract of carriage: the seller has no obligations to the buyer to make a contract of carriage.”

Ezen a ponton érdemes először felhívni a figyelmet arra a gyakorlatban elterjedt közvélekedésre, amely az Incoterms szokványt a fuvarjog részének tekinti vagy fuvarjogi megállapodásként kezeli. Az Incoterms megalkotói a 2020-as szokvány kiadásakor – látva a helytelen értelmezésből eredő számos nemzetközi vitát – a következő szavakkal teszik egyértelművé, hogy a fuvarparitások a nemzetközi adásvételi szerződés megkötését segítik. „Incoterms szabályok/kötelezettségek: Ki köteles valamely feladatot elvégezni? Eladó vagy vevő? Például ki szervezi a fuvarozást, köti meg a biztosítási szerződést vagy szerzi be a szállítási okmányokat és gondoskodik az export-, importengedélyekről?” (Incoterms 2020, p. 2.)

Már az 1990-es szokvány is rögzíti, hogy ez a kikötés minden szállítási mód esetén alkalmazható, ideértve az összetett szállításokat is. „Fuvarozó” minden olyan személy, aki fuvarozási szerződésben vasúton, közúton, tengeren, légi úton, belföldi vízi úton vagy ezek kombinációjával lebonyolítható fuvarozás teljesítését, vagy az arról való gondoskodást¹³ vállalja.

Ha a vevő arra utasítja az eladót, hogy a szállítmányt olyan személynek, például egy szállítványozónak adja át, aki nem „fuvarozó”, a vevőt – amint az áruk az ilyen személy őrizetébe kerültek – úgy kell tekinteni, mint aki áruátadási kötelezettségét teljesítette. „Transzportterminálon” vasúti főállomást, teherpályaudvart, konténer-állomást vagy telepet, többcélú rakományok állomását vagy más hasonló fogadóállomást kellett érteni. A „konténer” szó magában foglalt minden berendezést, amelyet a rakományok egységesítésére használtak, például konténerek és/vagy „platókocsik” összes típusát – akár elfogadta azokat a Nemzetközi Szabványügyi Szervezet, akár nem –, pótkocsikat, csere-elemeket, fel- és legördülő berendezéseket, hűtőtereket és vonatkozik az összes szállítási módra.

„Az FCA 1990-ben történő bevezetésekor az Incoterms megalkotó szakértők és nemzeti szövetségek még szükségesnek látták, hogy az eladói telephelytől eltérő földrajzi pontokon történő teljesítést az egyes fuvarozási módok szerint részletesen szabályozzák (A4). Minden egyes fuvarozásmód specifikus útmutatás ugyanakkor »átadásról«¹⁴ és nem »rendelkezésre bocsátásról« intézkedik.” (Csekő, 2018, p. 122.)

Az Incoterms 1990 szokvány a konténeres áruszállítás előretörését mutatja és előrevetíti a konténer yard-ok, terminálok jelenlegi rendszerének kiépülését.

Az Incoterms®2000 szokványban alapvetően az 1990. évi szabályok maradtak érvényben azal a kivétellel, hogy eltűnik az eladói feladatok fuvarozási mód szerinti részletezettsége. A speciális szabályok elhagyásának oka egyrészt a nemzetközi fuvarjog összetett szabályaiban, másrészt a kikötők, terminálok egyedi – országon belül is gyakran – változó szokásjogában keresendő. A Nemzetközi Kereskedelmi Kamara körültekintően járt el akkor, amikor ezekre a szabályokra csak utalt, azaz „kimutatott” az Incoterms kereteiből. Ugyanakkor nem könnyítette meg az eladók és a vevők helyzetét, hiszen nem adott útmutatást a több évszázados hagyományokkal rendelkező tengeri kikötői szokásjog alkalmazásában. Ezzel a különleges tudással a szállítványozók, illetve a XXI. században komplex IT szolgáltatást nyújtó logisztikai szolgáltatók rendelkeznek. A kereskedők számára így erősen javallt, hogy globális jelenléttel

¹³Az eredeti angol szöveg a felsorolt szolgáltatások beszerzését írja elő (to procure the performance).

¹⁴Pl. „amikor az árukat a belföldi vízi fuvarozónak, vagy a nevében eljáró személynek átadták, [...] amikor a teljes konténer-rakományt (FCL) a tengeri fuvarozó átvette.” „Még gyűjtő szállítványozás esetében is az átadás akkor fejeződik be, amikor az árukat a tengeri fuvarozónak vagy a nevében eljáró személynek átadták.” „Légi szállításnál az átadás akkor fejeződik be, amikor az árukat a légi fuvarozónak vagy a nevében eljáró személynek átadták.”

és ezáltal helyi tudással is rendelkező szállítványozókat bízzanak meg egy-egy összetett fuvarozási feladat végrehajtásával. Részvételük egy új jogi elemet, a megbízási jogviszonyt visz a teljesítés folyamatába. A korábban „fuvarbizományként” ismert szállítványozási szerződés az elmúlt években jelentős átalakuláson ment keresztül. Jelenleg olyan vegyes típusú szerződésként értelmezendő, amelyben megtalálhatók a vállalkozási, a letéteményesi szerződés elemei is, amely szabályokat a Szállítványozók Nemzetközi Szövetségének (FIATA) általános szerződéses feltételei is kiegészítik.

Az Incoterms®2010 szokvány – a gyakorlati élethez igazodóan – módosítja az ún. „delivery” tartalmát, amikor kijelenti, hogy az eladó köteles az árukat a vevő által kijelölt fuvarozónak vagy más személynek szállítani, de nem választhatja meg ezeket a személyeket.

5. Az FCA fuvarparitásból eredő kritikus helyzetek

Amennyiben az eladónak az adójogi illetőségéről eltérő vagy az EU vámterületén kívüli helyen kell teljesíteni, amely kockázattadási pont gyakorta FCA elhajózási kikötőt vagy indulási légikikötőt jelent, akkor az export-árbevétel (eladói teljesítés) létrejöttét a következő tényezők befolyásolják: vámkezeltelen vagy vámkezelés nélkül érkeznek-e meg az áruk a megnevezett indulási helyre (tengeri vagy légikikötő); a terminálkezelő jogállása; uniós eladó (exportőr) esetében vizsgálendő, hogy közösségi vagy külföldi adóalany-e a vevő; teljes (FCL) vagy részleges (LCL) kocsirakományról van-e szó; milyen további szereplők szükségeltetnek a teljesítéshez (pl. logisztikai szolgáltató, „handling” cég).

6. Az eladó a vevő kérésére szervezi meg a fuvarozást

A gyakorlatban sok eladó kap felkérést a vevőjétől a fuvarozás megrendelésére. Az eladó vissza is utasíthatja a fuvarozási szerződés megkötését, és ha így tesz, haladéktalanul értesítenie kell a vevőt. Ha azonban a felek nem állapodtak meg abban, hogy az eladó köti meg a fuvarszerződést, vagy amennyiben ez a feladat a közöttük kialakult szokásos gyakorlatból, illetve az iparágban általánosan ismert (köztudott) szokásjogból nem következik, akkor a vevő köti meg a fuvarszerződést: a vevő lesz a fuvarozó(k) szerződéses partnere, azaz a feladó (a fuvaroztató); de az árut berakodó továbbra is az eladó/exportőr marad. A fuvaroztató, a feladó és a berakodást végző személy jogállásának megkülönböztetése az Incoterms szokványból nem vezethető le, kizárólag nemzeti jogok – összeolvasva – a nemzetközi fuvarjogi egyezményekkel együttesen adnak erre nézve útmutatást.

Lényeges elemként kell kiemelni, hogy a berakodás a fuvarszerződés része és a feladó kötelezettsége. A feladó felel a berakodás szakmai megfelelőségéért; így különösen azért, hogy az áruküldeményt a fuvarozó utasítása szerint helyezze el és rögzítse a fuvarszerszöközön. A feladó köteles viselni a berakodás összes költségét és kockázatát, továbbá teljes körű anyagi felelősséggel tartozik, ha a berakodás (elhelyezés, rögzítés) hibája miatt a fuvarozót vagy bármely harmadik személyt kár ér. Ha egy FCA-eladó rakodik az FCA fuvarparitás értelmében, akkor magára veszi a „feladó” felelősségét, miközben azt a vevő köteles viselni. Ezt a feladatmegosztást – és különösen az abból eredő esetleges kártérítési kötelezettséget – javasolt a szerződéses tárgyalások során tisztázni. Amennyiben az FCA-eladó hibásan vagy szakszerűtlenül rakodik, akkor nem szállnak át a fuvarozással összefüggő kockázatok a vevőre, és ebben az esetben nem történik termékértékesítés sem, melynek áfa- és számviteli következményei mindkét felet érintik.

7. Vámkezeltten vagy vámkezelés nélkül érkeznek-e meg az áruk a megnevezett indulási helyre

A tengeri vagy a légikikötőbe akkor érkezhetnek meg az áruk már (kiviteli vámeljárásban) vámkezeltten, ha például az exportőr egy AEO státuszú engedélyezett feladó és az üzemi telephelyén egyszerűsített vámeljárásban az árukat vámkezeltette. Ilyen eladótól megkövetelt, hogy a vállalati biztonsági terv alapján gondoskodjon arról, hogy az árukat sem az egy-ségrakomány-képzéskor, sem a berakodáskor, illetve a terminálig történő áruszállítás alatt – amelyhez igénybe vehet egy AEO státuszú fuvarozót vagy szállítmányozót – ne érhesse illetéktelen behatolás. Ha a fenti feltételek teljesülnek, akkor a már „nem uniós áruk” vámfel-ügyelet alatt megérkeznek a terminálra, és ott a terminálkezelő (gyorsított) ellenőrzése után – a külső, belső integritásuk teljes körű garantálása mellett – elsőbbségi eljárásban kilépte-tésre kerülnek. A teljesítés helye és ideje a rakomány terminálkezelő által történő átvétele. Ha az áruk a tengeri vagy a légikikötőbe vámkezeltten, TIR okmánnyal érkeznek és a szállítási folyamat minden résztvevője AEO¹⁵ státuszú, az áruk – a kiléptető kikötői vámhivatal kocká-zatelemzési protokolljának lefuttatása után – kiléptetésre kerülnek. A teljesítés helye és ideje megegyezik a terminálkezelőnek történő átadással, feltéve, hogy ők a vevő által megbízott személyek.

Ha a tengeri vagy a légikikötőbe még uniós státuszú, azaz még nem vámkezelt tétel érkezik a vevő által megbízott szállítmányozóhoz, akkor annak először konszolidálnia kell a rakományt (más árutételekkel egyesítés után), majd kivitelben vámkezeltetnie kell az árukat, illetve gondoskodnia kell azok kiléptetéséről. A teljesítés ideje az FCL rakomány vámkezelésével azonos. A vevő illetősége is kulcsszerepet játszik a teljesítés megítélésében. Ha a vevő az Európai Unióban székhellyel és EORI számmal rendelkező adóalany és az áruk a kikötőben kerülnek majd konszolidálásra, akkor közösségi értékesítésről és nem exportügyletről van szó.

8. A terminálkezelő mint címzett

Az FCA fuvarparitás esetében gyakorta fordul elő, hogy a vevő által kijelölt terminálra kell az eladónak szállítania, így élvezheti azt a kényelmet, hogy nem kell kirakodnia, de egyidejűleg vállalja annak a kockázatát, hogy a szállítmánnyal megérkező fuvarozója órákat várakozik amíg a fogadó terminálkezelő eszközt és munkaerőt biztosít a kirakodáshoz. FCA fuvarparitás esetében – főszabály szerint – a „terminal operatort” a vevő jogosult megnevezni.

Az FCA-ban meghatározott (indulási) helyig az eladó vagy saját fuvarszközével szállítja el az áruküldeményt, vagy fuvarozási szerződést köt, amelynek alanyává, megrendelőjévé válik. Az eladó a fuvarjogi szabályok szerinti „feladói” (fuvaroztatói) jogállásában köteles megfizetni az FCA megnevezett helyig történő fuvarozás összes költségét, díját és viselnie kell az ezen időszak és útszakasz alatti kockázatokat. Miután az eladó az FCA ezen megoldása esetén akkor teljesít, amikor az érkező fuvarszközön kirakodásra kész állapotban lejelenti az áruküldeményt a vevővel szerződött terminálkezelőnek, két izgalmas kérdés is tisztázást igényel.

Elsőként a címzett személyét kell a fuvarjogi szabályok szerint meghatározni. A címzett a fuvarozási szerződésben különleges pozícióval bír: egyrészt az áruküldemény megérkezé-

¹⁵2445/2015/EU Bizottsági rendelet az Uniós Vámkódex alkalmazásáról.

sérőlről szóló értesítést követően jogosulttá válik az áruküldemény felett rendelkezni. Az eladónak, illetve az eladó fuvarozójának így értesítenie kell a vevőt, az eladónak pedig össze kell hangolnia a fizetés módját a rendelkezési jog átadásával, minimalizálva a birtokon kívül kerülés kockázatát.

Másodsorban a címzett, aki az áruküldemény átvételi jogosultságával rendelkezik, nem köteles kirakodni. Ha kirakodik, akkor azt a feladó, azaz az eladó kockázatára és költségére teszi. Mindezek után fölmerül a kérdés, hogy ki legyen a fuvarlevélben címzettként megjelenő: a vevő, a vevő terminálkezelője vagy esetleg az eladó? Bármelyik megoldást is választják a nemzetközi adásvételi ügyletet megkötő felek, a szerződéses akaratukat összhangba kell hozni az adott fuvarozási módra irányadó szabályokkal, a feleknek pedig tisztában kell lenniük az általuk választott megoldásból eredő kockázatokkal is. Ilyen kockázati tényező a fuvarozói késedelem. Bár a fuvarozási szerződés a vállalás szerződés nagy csoportjába tartozó kontraktus – és ebből következően a fuvarozó a fuvarozási eredményért, így különösen a vállalt határidőért, az áruküldemény épségéért felelősséggel tartozik –, a fuvarozók a szerződésszegés következményei alól mentesülnek, ha a vállalási határidő betartását fuvarozási akadály (pl. kikötői sztrájk) okozta. Miközben a fuvarozó mentesül, az eladó a késedelmes szállítás miatt (nem rakodták ki az áruküldeményét) szerződésszegést követ el és kártérítésre lesz köteles a vevővel szemben.

Ha az eladó időben érkezett, de a terminálkezelő nem tudja átvenni tőle az áruküldeményt, akkor ebből a várakozásból többletköltség („álláspénz”) keletkezik, amit a vevő utólag köteles megtéríteni az eladónak.

A vevő megrendelői pozíciójából kérheti, hogy a terminálkezelő az átvételről átvételi elismervényt állítson ki, és azt is követelheti, hogy ezen az okmányon kerüljön feltüntetésre bármely olyan külsérelmi nyom, jel, hiba, súlyvesztés, mennyiségi hiány stb., amelyből az áruk károsodására lehet következtetni. Minden esetben célszerű ismerni a terminálkezelő jogállását: a terminálkezelő lehet a főfuvarozást végző vállalat (pl. hajóstársaság) saját gazdálkodási egysége, több fuvarozót egyszerre kiszolgáló „semleges” entitás vagy maga a vevő is, aki a saját nevében üzemeltet terminált (pl. olajtársaságok).

9. FCA teljesítés és az áfajog összefüggése

Az eladói telephelytől eltérő helyre, illetve harmadik személynek történő ún. „delivery” esetében számviteli szempontból a lényegi kérdést a „teljesítést igazoló okmány” jelenti, amelyben a feleknek – az adójogi szabályokra tekintettel – meg kell állapodniuk, és amelyet az eladónak a saját költségére kell beszereznie.

Miközben az értékesítés ún. HÉA-mentessége a külföldi teljesítési hely alapján (azaz export ügylet) bizonyítottan tekinthető, addig közösségi termékértékesítés esetében az Európai Unió csak a 2018. évi 1912. számú rendeletével tudta rendezni az elfogadható okmányokról szóló, a tagállamok adóhatóságai és gazdálkodó szervezetei között húzódó sokéves vitát.

A 2006/112/EK irányelv kibővített, módosított 138. cikke alapján az a FCA-eladó, aki a telephelyétől eltérő más tagállamban az „érkező” fuvarszközön történő rendelkezésre bocsátással teljesít, akkor tudja a szállítást adójogilag közösségi termékértékesítésnek tekinteni és az

áruküldeményt áfamentes számlával kísélni, ha: rendelkezik az áruküldemény fuvarozására vonatkozó dokumentummal, így például a fuvarozó által aláírt CMR fuvarlevéllel, hajóraklevéllel, légi teherszállítási számlával vagy az áru fuvarozója által kiállított számlával, továbbá együttes feltételként: birtokában van az áruküldemény fuvarozására vonatkozó biztosítási kötvény vagy fuvarozás díját igazoló banki dokumentum, vagy birtokában van a rendeltetési tagállamban a raktár üzemeltetője (az a logisztikai szolgáltató, amely a kirakodást végzi) által kiállított átvételi elismervény, amely igazolja a termékeknek az adott tagállamban való tárolását.

Lényeges kritérium, hogy az áfamentesség igénybevételéhez két egymással összhangban álló, és a vevőtől független jogi személy által kiállított dokumentummal kell az eladónak rendelkeznie.

Amennyiben az FCA-eladó a telephelyén vagy bármely más helyen a vevő szerződéses fuvarozója által küldött fuvarszközbe való berakodással teljesít, akkor a közösségi, áfamentes termékértékesítés elismerhetőségéhez az eladónak szüksége van a vevőjétől (a beszerzőtől) származó olyan írásbeli nyilatkozatra, amelyben a vevő kijelenti, hogy a terméket maga a vevő/beszerző vagy egy nevében eljáró harmadik személy (szerződött fuvarozó vagy gyűjtőszállítmányozó) fuvarozta el. Ebben a nyilatkozatban (pl. CMR fuvarlevél) szerepelnie kell a rendeltetési helynek (az eladó országától különböző tagállamban), továbbá fel kell tüntetni a kiállítás napját, a vevő/beszerző nevét és címét, a termékek mennyiségét és jellegét, a termékek megérkezésének idejét és helyét, valamint a vevő/beszerző nevében a termékeket átvevő, azonosítható személyt is. A vevő/beszerzőnek a fenti írásbeli nyilatkozatot az értékesítést követő hónap tizedik napjáig kell az eladó rendelkezésére bocsátania.

10. FCA ügyletek problémáit bemutató komplex scenáriók

Az FCA fuvarparitás természete és az abból eredő jogok és kötelezettségek jelentős mértékben változnak attól függően, hogy a vevő az eladóval azonos államban vagy vámjogi területen letelepedett személy-e, vagy a két fél – székhelyük alapján – különböző állam joghatóságának alávetett-e. Az alábbi példák igyekeznek érzékletesen megvilágítani ezt a különbséget. Ha a vevő nem az Európai Unióban letelepedett és ott EORI számmal nem rendelkező gazdálkodó, akkor két lehetséges scenárió merül föl az exportra történő vámkezelés és biztonsági kockázatkezelés eljárása során.

1. scenárió: Az exportőr FCL rakományát telephelyén vámkezelve TIR igazolvánnyal vagy külső uniós árutovábbítási eljárásban¹⁶ T1 okmánnyal szállítja be az Európai Unióban lévő indulási légi- vagy a tengeri kikötői terminálba. Ilyen esetben exportügylet jön létre, amelyben a teljesítés helye azonban nem a vámkezelés, illetve a berakodás helye, hanem az „indulási” tengeri vagy légikikötő. A teljesítési, könyvelési bizonylat a terminálkezelő átvételi igazolása, amelynek beszerzése egyszerre képezi a vevő, illetve az eladó kötelezettségét. Ha a terminálkezelő megtagadja az igazolás kiállítását, akkor az eladó joggal hivatkozhat vevői szerződészegésre.

2. scenárió: Az exportőr az FCL rakományt az FCA szerint megnevezett uniós „indulási” tengeri vagy légikikötőben vámkezelgeti. Ebben az esetben a vámkezelést megelőző műveleteket végző logisztikai szolgáltató az eladó szerződéses partnere lesz, így az exportőr az átvételi

¹⁶A külső uniós árutovábbítási eljárás (T1) leginkább a nem uniós áruk szállítására vonatkozik.

igazoláshoz nagyobb biztonsággal és könnyebben tud hozzájutni. A légi vagy a tengeri fuvarozónak való átadásról a logisztikai szolgáltató gondoskodik. A teljesítés helye ebben az esetben is az indulási légi vagy tengeri kikötő; a teljesítés időpontja az a nap, amikor a logisztikai szolgáltató az árut a főfuvarozónak átadta függetlenül a vámkezelés időpontjától, de szoros összefüggésben a kockázatkezelés, azaz a kiléptetés napjával. A probléma egyszerűen abból adódik, hogy az exportőr számára ezek a dátumok a telephelyen való berakodáskor még nem ismertek, így a számlában szereplő teljesítési idő ellentétes lehet az egyéb okmányokban, például EXS olvasható dátumokkal. A főfuvarozónak történt átadást igazoló okmány, a kiléptési gyűjtő árnyilatkozat, illetve a kiviteli vámarunyilatkozat birtokában az eladó exportügyletként könnyelheti le a tranzakciót.

3. scenárió: Egy magyar eladó Németországban bejegyzett vevőjével FCA Seaport of Hamburg (megnevezett terminál) fuvarparitásban állapodik meg. A német vevő logisztikai szolgáltatója az Unió különböző területéről beérkező rakományokat a tengeri fuvarozó által bérelt és üzemben tartott terminálon fogja konszolidálni, majd ezt követően a szállítmányt a német megrendelő USA-beli vevőjének továbbítani. A magyar eladó a rakománynak a terminálon történő rendelkezésre bocsátásával, azaz az áruk fölötti „tulajdonosként való rendelkezési jog” átadásával teljesít, és lekönnyelheti az árbevételt a címzett, azaz a német beszerző által aláírt CMR fuvarokmány, valamint egy biztosítási kötvény, illetve a terminálkezelő átvételi elismervénye alapján. Nem teljesíti azonban a német féllel kötött adásvételi szerződésében (FCA) előírt összes kötelezettségét, hiszen nem vámolja le az árut és nem is lépteti ki azokat az Európai Unió vámjogi területéről, amely feladatokat a konstrukció lényegéből adódóan a német vevő (az USA-beli tranzakció exportőre) fogja végezni. Ebben a – „supply chain” rendszerekre jellemző – tranzakcióban akkor járnak el helyesen a felek, ha az FCA modellszerződés helyett DAP klauzulát használnak, ugyanis a magyar eladó-szállítót föl kell menteni az összes uniós vámjogi kötelezettsége alól, így különösen a kivitel, a kiléptetés vámjogi feladatainak végrehajtása alól, mert a külkereskedelmi ügylete közösségi termékértékesítésnek minősül.

4. scenárió: Ebben esetben a magyar eladó tényleges exportőri szerepet vállal, amikor a kanadai vevőjével kötött FCA Seaport of Rotterdam (megnevezett terminál) ügyletben köteles eleget tenni minden vámjogi formáságnak. Elméletileg amikor a kivitelben vámkezelt rakományt a magyar exportőr a terminálkezelő rendelkezésére bocsátja és az ezt átveszi, akkor teljesül az exportügylet is és a magyar értékesítő lekönnyelheti az áfamentes árbevételt. Megfontolásra ugyanakkor az a vámjogi rendelkezés ad okot, amely szerint a kivitelben történő vámkezelés önmagában még nem jelenti azt, hogy az áru elhagyta az Unió vámterületét. Ha a kanadai vevő a terminálkezelővel kötött raktározási szerződés ideje alatt végül mégsem szállítatja el a rakományt, akkor az áru további sorsáról valószínűleg az exportőrnek kell majd gondoskodnia, hiszen a vám eljárás még nem zárult le teljesen és a kiléptető vámhivatal „ügyfele” – az Incoterms adásvételi szerződésből eredően – továbbra is a magyar exportőr maradt. Sajnálatos módon az Incoterms 2020 nem ad megnyugtató megoldást erre a helyzetre, hiszen csupán azt rögzíti, hogy ha a „vevő által megnevezett fuvarozó [...] elmulasztja az áruk átvételét, akkor a vevő viseli az áruk elvesztésének vagy sérülésének minden kockázatát (i) a megállapodás szerinti naptól kezdve [...], feltéve, hogy az árut, mint szerződéses árut, egyértelműen azonosították” (Incoterms 2020 B3. cikk p. 35.).

Légi fuvarozásban a „szerződés szerinti teljesítés” FCA szabályai, illetve kritikus pontjai a „CPT (Cost Paid to) megnevezett rendeltetési helyig,” valamint a „CIP (Cost, Insurance Paid to) megnevezett rendeltetési helyig” fuvarparításra is egyformán érvényesek azzal a kitéttel, hogy az utóbbi ún. „két pontos” modellszerződések a rendeltetési hely megjelölése

miatt gyakorta adnak okot félreértésre. Bár a CPT, illetve a CIP ügyletekben az eladó köteles megkötni és előfinanszírozni a fuvarozáshoz szükséges szerződéseket, az eladói teljesítés (az árbevétel) helye és ideje a kockázatátzálláshoz igazodik, ami megfelel az FCA belső kockázati allokációs tartalmának. Kárveszélyátzállás azonossága mellett azonban az átadás-átvétel, azaz a teljesítés igazolhatósága szempontjából lényegi különbségek mutatkoznak.

Az eladó – megrendelői pozíciójából eredően – a teljesítésről „első kézből”, közvetlenül szerezhet tudomást és kaphat számvitelileg is elfogadható bizonylatot; az exportőr vagy a nevében eljáró szállítmányozó, logisztikai szolgáltató veszi igénybe az indulási repülőter terminálján az ún. meghatalmazott ügynök szolgáltatásait. A meghatalmazott ügynök által lefolytatott védelmi és biztonsági ellenőrzés az utolsó műveleti lépést jelenti az exportőrt terhelő vámformalitások végrehajtásában. Ezt követően az áruküldemény a légi fuvarozó birtokába kerül, amely tényt légi fuvarlevél kiállítása igazolja. CPT/CIP¹⁷ esetében az exportőr az ún. kiléptetést felügyelete alatt tudja tartani, hiszen a kilépesi gyűjtő-árnyilatkozatot (EXS) a felszállás előtt az exportőr szerződött és ezáltal számon kérhető fuvarozója fogja a kiléptető vámhivatal számára benyújtani.

11. Összefoglalás

Az Incoterms szokványok – miközben hasznos útmutatással szolgálnak a nemzetközi adásvételi szerződést kötő feleknek és csökkentik mind a szerződés megkötésére fordított időt, mind annak költségeit – nem vállalkoznak arra, hogy az adott ügyletet a maga teljességében modellezzék.

Az általános közvélekedéssel szemben – amely különösen a kis és közepes vállalatok körében van jelen – egy Incoterms fuvarparitás megválasztásával nem lehet olyan komoly jogi és anyagi kihatású feltételeket, mint például a tulajdonjog-átszállás vagy áfafizetési kötelezettség rendezni. Ilyen fajsúlyos kérdések tisztázásához az Incotermshez kapcsolódó jogszabályok, így különösen a fuvarjogi, biztosítási, vállalkozási, megbízási, számviteli és adójogi szabályok együttes értelmezésére és alkalmazására van szükség.

Irodalomjegyzék

- 1971. évi 3. törvényerejű rendelet a „Nemzetközi Közúti Árufuvarozási Szerződésről” szóló, Genfben, az 1956. évi május hó 19. napján kelt Egyezmény kihirdetéséről,
- 1987. évi 20. törvényerejű rendelet az Egyesült Nemzeteknek az áruk nemzetközi adásvételi szerződéseiről szóló, Bécsben, az 1980. évi április hó 11. napján kelt Egyezménye kihirdetéséről, <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=98700020.tvr>
- 2020 Quick Fixes (europa.eu)
- A Tanács 2006/112/EK irányelve (2006. november 28.) a közös hozzáadottértékadó-rendszerről <https://>

¹⁷Az Incotermsek ún. kétpontos fuvarparitásai; CPT = Costs Paid To, azaz eladó megfizeti az összes, fuvarozással összefüggő költséget a rendeltetési helyig, de a fuvarozással együttjáró kockázatokat a berakodási helyen (FCA 1. szabályok szerint) átadja a vevőnek. CIP = Costs, Insurance Paid, alapján a CPT eladói költségviselés a szállítmánybiztosítási díj fizetésével is kiegészül.

eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/PDF/?uri=CELEX:32006L0112&qid=1650013738795&from=HU

- A Tanács 282/2011/EU végrehajtási rendelete (2011. március 15.) a közös hozzáadottértékadó-rendszerről szóló 2006/112/EK irányelv végrehajtási intézkedéseinek megállapításáról, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/PDF/?uri=CELEX:32011R0282&qid=1650013460998&from=HU>
- C-381/08 számú EU Bírósági döntés,
- Electrosteel Europa SA v Edil Spa ügyben született bírói döntés
- Explanatory Notes on the EU VAT changes in respect of call-off stock arrangements, chain transactions and the exemption for Intra-Community supplies of the goods („2020 Quick fixes“)
- Gulyásné Csekő, K. (2018). International Commercial TERMS Magyarázatokkal. Budapest, L' Harmattan Kiadó.
- <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=124882&pageIndex=0&doclang=EN&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=8215088>
- <https://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?language=en&num=C-381/08>
- <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=97100003.TVR>
- ICC Handelsübliche Vertragsformen, 1928 ICC Paris, Brochure 68.
- ICC-Handbuch zu Transportfragen und INCOTERMS 2020, ICC Germany e.V. Berlin, ICC Publication 806 DE, 2021, ISBN 978-3-929621-80-8.
- Incoterms 1936, ICC Paris, Brochure 92.
- INCOTERMS 2020, ICC Rules for the use of domestic and international trade terms, ICC Publication 723E, ICC Paris, 2019 ISBN 978-92-842-0510-3.