

Az állami kockázatkezelés szerződéses felelősséget módosító hatásai (Jogok és kötelezettségek változása az Incotermsben)

A globális ellátási láncok pregnáns jelenléte miatt az Incoterms 2010. évi szokványa kiemelt figyelmet szentel a biztonsági igényeknek és intézkedéseknek.

Az országok közötti árumozgások „igénylik annak a ténynek az igazolását, hogy az áruk a belső tulajdonságai-
kon túlmenően nem jelentenek veszélyt az életre és a vagyontárgyakra” (Incoterms 2010: 11). Nemcsak az ellátási
láncokon belüli áruáramlások, de az egyedi kereskedelmi ügyletek védelmével összefüggő feladatok meghatáro-
zása és e kötelezettségek megosztása is visszatükröződik az Incoterms 2010 A2/B2, illetve az A10/B10 cikkelyei-
ben, amelyek jelentős mértékben átalakították az eladók és a vevők szerződéses felelősségét.

A globális árumozgatások miatt új kockázati kategória jelent meg a nemzetközi kereskedelemben; az árukül-
deménnyel összefüggő információk megbízhatóságának, dokumentálásának és ellenőrizhetőségének kockázata,
amely összefoglaló néven „biztonságvédelmi” kockázatként azonosítható. A kereskedelmi folyamatok védelmével,
a szállítmány láthatóságával² kapcsolatos feladatok egyrészt vámtörvényekből, másrészt a külkereskedelmi forga-
lom engedélyezési eljárásaiból származnak, és a szerződő felektől elvárt, hogy ezekre a biztonsággal összefüggő
kötelezettségekre részletes és adekvát rendelkezéseket dolgozzanak ki a szerződéseikben.

Az Incoterms 2010 azonban nem fogalmaz meg konkrét megoldási javaslatokat sem a vámhatóság felé teljesí-
tendő információnyújtásról, sem az e kötelezettségek megszegéséből, illetve elmulasztásából eredő jogi követ-
kezményekről. Az Incoterms 2010 csak fölhívja a figyelmet a külső szabályozási környezet megváltozására, és ily
módon implicite figyelmezteti a szerződő feleket azokra a tevékenységekre, amelyek az érintett vámhatóságok
által végrehajtott kockázatkezelésből rájuk hárulnak. A nemzeti vámszervek összehangolt nemzetközi biztonsági
és védelmi ellenőrzéseinek az adásvételi szerződésekre gyakorolt hatása új jogok és kötelezettségek definiálását,

1 Egyetemi docens, BGE Külkereskedelmi Kar; e-mail-cím: Gulyasnecseko.katalin@uni-bge.hu.

2 „Trade process security and consignment visibility.”

illetve a bekapcsolt harmadik személyekkel (fuvarozók, logisztikai szolgáltatók stb.) való együttműködés újragondolását igényli.

A megváltozott jogi és felelősségi tartalom áttekintése előtt célszerű röviden fölvezetni néhány alapvető fogalmat, illetve összefüggést a vonatkozó jogszabályok egyidejű meghivatkozása mellett.

Az ún. „biztonsági és védelmi” kockázattal összefüggő fogalmak

Az elemzés során először az Európai Unió vámjoga³ érdemel figyelmet, amely a kockázat fogalmát a következőképpen definiálja:

„...az Unió vámterülete és azon a területen kívüli országok vagy területek között szállított áruk *beléptetésével, kiléptetésével, árutovábbításával, szállításával, vagy meghatározott célra történő felhasználásával, valamint az Unió vámterületén belül a nem uniós áruk jelenlétével összefüggő olyan esemény bekövetkezésének valószínűsége és hatása, amely:*

- a) akadályozná a közösségi vagy nemzeti intézkedések helyes alkalmazását; ...*
- b) veszélyeztetné az Unió és tagállamai pénzügyi érdekeit;*
- c) fenyegetést jelentene az Unió és lakói biztonságára és védelmére, az emberek, az állatok vagy növények egészségére, a környezetre vagy a fogyasztókra” (Uniós Vámkódex 5. cikk. 7. pont).*

Ez a rendelkezés egyidejűleg több nemzetközi szerződésből származó kötelezettség betartására is utal. Így különösen a kettős felhasználású termékek export-, transzfer- és tranzitengedélyezési eljárására,⁴ a vegyi és egyéb tömegpusztító fegyverek, illetve veszélyes hulladékok exportjának tilalmára, valamint az embargós rendelkezések tiszteletben tartására.

A nemzetközi egyezményekben rögzített állami, illetve uniós vállalatok közvetlenül megjelennek az aláíró államok, az EU és tagállamainak belső jogalkotásában, azokat a természetes személyeket, illetve gazdálkodó szervezeteket kötelezve, akik az adott államban székhellyel, illetve telephellyel rendelkeznek. A védelmi jogszabályok

³ Az Európai Parlament és a Tanács 952/2013. számú rendelete a közösségi Vámkódex létrehozásáról (Uniós Vámkódex).

⁴ 428/2009. évi EK-rendelet, amely a Strategic Trade Controls néven ismert nemzetközi együttműködés, illetve program uniós leképeződése.

elsődlegesen az exportőrökre, illetve a beszállítókra koncentrálna új típusú felelősségi és büntethetőségi⁵ alakzatokat teremtettek meg.

Az ún. biztonságvédelmi intézkedések már a szerződés előkészítése során részletes információközlési kötelezettséget írnak elő mind a vevő, mind az eladó számára. Kettős felhasználású termékek egyedi exportengedélye esetén a szállítónak (exportőrnek) meg kell neveznie a címzettet, a végfelhasználót, a székhelyüket, a tevékenységüket (pontos leírással), a termék felhasználásának célját, és nyilatkoznia kell arról is, hogy az exportált (importált) termék pontosan hol kerül majd elhelyezésre, illetve, hogy „a fuvarozás során nem kerül reexportálásra, átadásra vagy út közbeni eltérítésre”.

Az exportőr nem csak a vevőjéért, illetve az általa bekapcsolt fuvarozók, logisztikai szolgáltatók megbízhatóságáért vállal felelősséget, de azért is kezeskedik, hogy a vevő, illetve az általa igénybe vett szolgáltatók⁶ minden olyan védelmi intézkedést foganatosítani fognak, amelyek révén a fenti kockázatok bekövetkezése elkerülhető.

Bár a felek az engedélyek beszerzésének költségében egyedileg ugyan meg tudnak állapodni, de a hatósági jóváhagyások beszerzésére általában csak az exportőr lesz jogosult és egyben kötelezett. Az engedély hiányából eredő kockázatok és következménykárok a fentiek következtében az eladót terhelik; az engedély nélkül végzett tevékenységéért a hatóságok az eladót (exportőrt) fogják felelősségre vonni és szankcionálni.

Az EXW⁷ kivételével, mely szerint: „amikor alkalmazandó, az eladó köteles a vevőnek annak kérésére, kockázatára és költségére minden segítséget megadni az exportengedély vagy az áru kivételéhez szükséges exportengedély vagy bármely más hatósági hozzájárulás megszerzéséhez” (Incoterms 2010: 20), minden egyéb Incoterms klauzula harmonikusan illeszthető az exportengedélyezés rendjébe azzal a kitételrel, hogy ezen eljárások elszakíthatatlanok a „vámkezelési formalitások egészétől”. Az EXW klauzula idézett rendelkezése ugyanakkor a „háttérben” meghúzódó uniós, illetve nemzeti jogszabályok miatt kivitelezhetetlen.

A vámjáráások szerves részét képezi – a szokvány által az A10 cikkelyben megfogalmazott – biztonsággal kapcsolatos információnyújtási kötelezettség is.

Az Incoterms 2010 ugyanakkor még iránymutatás szintjén sem fogalmaz gondolatokat azokról a biztonsági teendőkről és ellenőrzésekről, amelyeket az exportőrnek az ún. „pre-carriage”⁸ időszaka alatt kell teljesítenie.

5 2012. évi C törvény, Büntetőtörvénykönyv 327–330. paragrafusok.

6 EXW és az ún. „F” klauzulák esetében.

7 Amely különösen kedvelt a kereskedők körében abban a meggyőződésben, hogy ez a fuvarparitás hordozza a legkisebb kockázatot az eladó számára; a valóság sajnos épp az ellenkező képet mutatja pl. az engedélyek beszerzésében is.

8 Az ún. pre-carriage időszak a kockázatátzállásig tart, mely időszak alatt az eladó viseli a kockázatot.

Ezeket a feladatokat, illetve elvégzésük hiteles tanúsítását nem csak az exportőr, de a megrendelő államának jogszabályai is megkövetelik a szállítóktól.⁹

Az ún. „pre-carriage” időszaka számtalan ellenőrzési, dokumentálási és adminisztrációs feladatot foglal magába, melynek formálódó „szakirodalma” az ún. Compliance Due Diligence (CDD) check-listájában nyerte operatív formáját. Elsődlegesen az USA-beli székhelyű nagyvállalatok és leányvállalataik, illetve a velük hosszú távon együttműködő cégek alkalmazzák a szállítók előminősítésének ezt az új formáját, amely kiterjed a kockázatkezelés belső vállalati gyakorlatára és a dolgozók kockázattudatosságának mérésére is.

A szállítmányok összeállításával, csomagolásával, berakodásával, a konténerek zárásával, illetve az érkező fuvareszközök fogadásával kapcsolatos kontrollpontokra és -folyamatokra nézve az USA-amerikai ellenőrzésekhez hasonló szempontokat és útmutatásokat az Engedélyezett Gazdálkodói (AEO¹⁰) státusz kérelmezését megelőző ún. önértékelési kérdőív fogalmaz meg.¹¹

Az eladónak, illetve az exportőrnek az áruküldemény védelmével kapcsolatos felelőssége egy mondatban foglalható össze: az exportőr mindaddig felel a rakomány integritásáért,¹² ameddig azt egy olyan személy birtokba nem veszi, aki fölkészült a küldemény védelmére, és aki tanúsítani tudja, hogy az árukat védő csomagolási egység nem tartalmaz idegen¹³ tárgyat, láthatóan sértetlen és behatolásmentes állapotban érkezett meg hozzá, így továbbításra alkalmas.

Az eladó/értékesítő elsőrendű érdeke, hogy az EXW, illetve az „F” klauzulák esetében szerződésben rögzítse, hogy az importőr csak olyan fuvarozót, szállítmányozót jelöljön ki, aki képes a fenti rendelkezések betartására, mely kritériumnak alapvetően az AEO-státusszal rendelkező vállalkozások tudnak eleget tenni.

Az Unió Vámkódex az 5. cikk. 25. pontjában alkotta meg a *kockázatkezelés* definícióját, amely „a kockázat rendszeres megállapítását, többek között véletlenszerű ellenőrzésekkel, és a kockázatnak való kitettség korlátozásához szükséges összes intézkedés végrehajtását” foglalja magában. Ezen intézkedések közé tartozik „az adatok és információk gyűjtése, a kockázatelemzés és -értékelés, intézkedések előírása, illetve megtétele, valamint az eljárás

9 Illetve az ún. beszállítóktól, azaz olyan gyártóktól is, akik ugyan belföldön teljesítenek, de akiknek az áruja később elhagyja az Unió vámterületét.

10 Authorized Economic Operator program, amely közvetlenül a WCO Safe Framework irányelvein, közvetve az USA C-TPAT programján nyugszik.

11 http://nav.gov.hu/nav/vam/vaminformaciok/aeo/onertekelesi_kerdoiv_es_kitoltesi_utmutato.html.

12 Azaz azért, hogy ahhoz illetéktelen személy ne férhessen hozzá.

13 A fuvarlevélben és egyéb okmányokban jelzett áruktól eltérő dolog a csomagolási egységben (doboz, zsák, paletta, konténer).

és az eljárás eredményeinek rendszeres figyelemmel kísérése és felülvizsgálata a nemzetközi, uniós és nemzeti források és stratégiák alapján” [46. cikk. (4) bekezdés].

Az Incoterms klauzulák feltételrendszerében a közösségi vám- és adóhatóságok egységes szemléletű kockázatkezelése, amely közös kockázati kritériumokon, standardokon, illetve összehangolt intézkedéseken nyugszik, jelentős változást eredményezett.

Annak érdekében, hogy a szerződő felek által viselni köteles felelőségek módosulásai teljes körűen bemutathatóvá váljanak, szükséges idézni az Uniós Vámkódex 15. cikkének¹⁴ rendelkezéseit is. A jogszabályi hely kimondja, hogy a „vámalkiságok elvégzésében vagy a vámellenőrzésekben közvetve vagy közvetlenül érintett személyek kötelesek a vámhatóságok kérésére az előírt határidőn belül a megfelelő formában a vámhatóságok rendelkezésére bocsátani a szükséges okmányokat és információkat, valamint megadni részükre a vámalkiságok és vámellenőrzések végrehajtásához szükséges segítséget”.

Az információnyújtási kötelezettség alapvetően a vámáru-nyilatkozat, illetve a gyűjtő árnyilatkozatok (kilépési) benyújtására vonatkozik, melyért az „érintett személy” teljes körű felelősséggel tartozik, így különösen felel:

- a)** az árnyilatkozatban, értesítésben vagy kérelemben megadott információ pontosságáért és teljességéért;
- b)** az árnyilatkozatot, értesítést vagy kérelmet alátámasztó okmányok hitelességéért, pontosságáért és érvényességéért;
- c)** adott esetben a szóban forgó áruknak az érintett vámeljárást alá vonásával, illetve az engedélyezett műveletek lefolytatásával kapcsolatos összes kötelezettség teljesítéséért” [15. cikk. (2) bekezdés].

Exportügyletben az „Unió vámterületéről kiszállításra szánt árukat az alábbi személyek egyikének kell vám elé állítania:

- a)** az a személy, aki az árut az Unió vámterületéről kiszállítja;
- b)** az a személy, akinek a nevében, vagy akinek az érdekében az árukat az Unió vámterületéről kiszállító személy eljár;
- c)** az a személy, aki az áru fuvarozásáért a felelőséget vállalja, mielőtt azt az Unió vámterületéről kiléptetik” [Vámkódex 267. cikk. (2) bekezdés].

14 „Vámalkiságok: valamennyi olyan művelet, amelyet valamely személynek és a vámhatóságoknak el kell végezniük a vámjogszabályoknak való megfelelés érdekében” (Vámkódex 5. cikk. 8. pont).

Tekintve, hogy a jelen tanulmány az exportügyletekben végrehajtandó vámalakiságok és az Incoterms szokvány rendelkezéseinek összehangolását tűzte ki célul, az elemzés igényli az exportőr új vámjogi definíciójának ismertetését és magyarázatát is.

A 2016. május 1.-jén hatályba lépett Unió Vámkódex végrehajtási rendeletének egyik jelentős kihatású módosítása az „exportőr” fogalmának tartalmát érinti.

Az Unió Vámkódex 1. cikkely 19. pont (a) bekezdésének értelmében az exportőr „az az Unió vámterületén letelepedett személy, aki az árunyilatkozat elfogadásakor a harmadik országbeli címmel szerződéses viszonyban van, és jogosult rendelkezni az áru egy az Unió vámterületén kívüli rendeltetési helyre való szállításáról”.

Az idézett rendelkezés *három* részelemre bontható, amelyek együttes és hiánytalan megléte hozza létre az ún. „vámjogi értelemben vett exportőr”¹⁵ státuszát.

1. Az első részfeltétel, hogy az exportőrként elismert személy az Unió vámterületén letelepedett, azaz a hatályos nemzeti jognak megfelelően székhellyel, adószámmal rendelkező, cégjogilag elismert entitás legyen.
2. A második feltétel rögzíti, hogy az exportőr az a személy, aki az „árunyilatkozat elfogadásakor”¹⁶ egy harmadik országbeli címmel áll szerződéses viszonyban”. A fenti definíció alapján a „nem uniós vevő/ beszerző” szerződő partnere, aki egyidejűleg az illetékes vámhatóságok által elfogadott, jóváhagyott árunyilatkozat jogos birtokosa is, tekinthető exportőrnek. A feltétel helyes értelmezésére szolgáljon itt a valós üzleti életben gyakorta előforduló tranzakció. Amennyiben egy uniós beszállító (pl. magyar vállalkozás) egy szintén uniós megrendelőjével (pl. német gazdálkodó) kötött szerződése alapján közvetlenül harmadik (nem uniós) országba teljesít (pl. CIF Port of New York Incoterms fuvarparitáson), akkor a külkereskedelmi ügylet az uniós beszállító szempontjából nem minősíthető exportnak, csak közösségi értékesítésnek.¹⁷ A Vámkódex végrehajtási rendeletének fenti pontosítása mindenképpen üdvözlendő, hiszen rávilágít a fenti konstrukció két jogviszonyt és három szereplőt magában foglaló jellegére. Egyrészt létezik egy szerződéses (pl. szállítási) kapcsolat az uniós beszállító és az uniós megrendelő között, amely közös-

15 A fenti kifejezés megalkotását az indokolja, hogy az exportőr fogalmának létezik statisztikai, polgári jogi, valamint adójogi értelmezése is, melyek az új uniós vámjog definíciójával összhangba hozhatók, de nem teljesen azonos tartalmúak.

16 Fontos a szóhasználat, amely elfogadásról és nem benyújtásról szól, illetve nem szűkíti le az árunyilatkozat fogalmát a vám-, illetve a kilépési (belépési) gyűjtő árunyilatkozatra sem.

17 Amely továbbra is garantálja az ügylet áfamentességét, feltéve, hogy az uniós beszállító a nemzeti vámhatóság felé igazolni tudja, hogy az adott árutétel elhagyta országának politikai határát.

ségi értékesítésként, illetve beszerzésként értékelendő, miközben az uniós megrendelő mint értékesítő és a harmadik országbeli vevő között létrejött szerződést (pl. adásvétel) kell exportügyletnek tekinteni.

3. A harmadik feltétel szerint az a személy fogadható el exportörként, aki az Unió vámterületén kívüli rendeltetési helyre történő kiszállításról jogosult rendelkezni.¹⁸

Amennyiben az együttműködő felek az adásvételi szerződésükben EXW klauzulában állapodnak meg, az Incoterms szokvány előírásai szerint az értékesítő gazdálkodó szervezet nem köteles az árukat vám elé állítani; ezt a feladatot a vevő vállalja magára, és amennyiben mind a három vámjogi feltételnek eleget tesz, exportörnek minősül. Ellenkező bizonyításig azonban az adott ügylet uniós EXW eladója csak belföldi, és ezáltal hozzáadott-értékesítő-köteles árbevételt valósít meg.

Egy FCA klauzulával megkötött szerződés alapján az értékesítő vállalat köteles az árukat kiviteli vámeljáráásban vámkezeltetni, azaz a kiviteli vámhivatalnál¹⁹ jellemzően az eladó²⁰ nyújtja be az árukra vonatkozó kiviteli vámáru-nyilatkozatot,²¹ mely az elektronikus adatszolgáltatás és -feldolgozás révén kilépési gyűjtő árunyilatkozatként is szolgálhat.²²

A kiviteli vámáru-nyilatkozatban foglalt árutételek szállítására vonatkozó fuvarszerződést azonban a vevő köti meg. A vonatkozó nemzeti és nemzetközi fuvarjog²³ alapján a vevő lesz jogosult utasítást adni a fuvarozónak, azaz a vevő jogosult rendelkezni az áruk az Unió vámterületéről történő kiszállításáról. Ha a vevő az Unióban letelepedett gazdálkodó, akkor „vámjogi értelemben exportörre” is válhat, feltéve, hogy az árukat egy harmadik országbeli vevőnek (akár változatlan formában) továbbértékesíti, illetve kiszállítja, hiszen az „árunyilatkozat elfogadásakor” ő jogosult rendelkezni a szállítmány fölött,²⁴ amihez szüksége lehet a kiviteli vámáru-nyilatkozatra vagy annak kivonatára. Az FCA-ügylet az eladó szempontjából ugyanakkor közösségi értékesítésnek tekintendő, feltéve, hogy a vevőtől hitelt érdemlő iratot kap arról, hogy az áruk elhagyták az Unió vámterületét, vagy

18 Nem polgári jogi, hanem fuvarjogi értelemben vett rendelkezési jogról van szó.

19 „Kiviteli vámhivatal”: az a vámhivatal, amelyben az Unió vámterületéről kiszállítandó árura vonatkozóan benyújtják a kiviteli árunyilatkozatot vagy az újrakiviteli árunyilatkozatot.

20 Vagy a nevében eljáró vámjogi képviselő.

21 „Vámáru-nyilatkozat”: azon cselekmény, amellyel valamely személy az előírt formában és módon jelzi azon szándékát, hogy az árut egy adott vámeljáráshoz kívánja vonni, adott esetben jelezve bármely alkalmazandó különleges rendelkezést.

22 A kiviteli árunyilatkozatból „emeli át” a vámhatóság az indulást megelőző biztonsági vizsgálatához szükséges adatokat.

23 CMR feladói státusza, illetve általában a nemzeti fuvarjogok „fuvarozatói” pozíciója.

24 Feltéve, hogy az eladó önmagát a fuvarlevélben nem feladóként (shipper/consignor) tüntette föl.

egyéb uniós területen betárolásra (raktározásra) kerültek. Amennyiben az FCA adásvételi szerződés vevője nem az Unióban letelepedett személy, akkor egy uniós vállalkozás (pl. szállítványozó vagy logisztikai szolgáltató) közreműködésével tudja a megkövetelt kiviteli vámalakításokat végrehajtani. (Exportórré a három együttes feltétel hiányában nem tud válni.)

Az Uniós Vámkódex szerint a kilépési gyűjtő árunyilatkozatot a fuvarozási mód, illetve forgalom típusához igazodó határidőben²⁵ – főszabály szerint – a „fuvarozónak kell benyújtania” [271. cikk. (2) bekezdés].

Az uniós vámhatár átlépését megelőzően a Vámkódexben meghatározott személyeknek a megadott határidőn belül „indulás előtti árunyilatkozatot kell benyújtaniuk, amely teljesíthető vámáru-nyilatkozat” vagy kilépési gyűjtő árunyilatkozat formájában²⁶ (Vámkódex 263. cikk. vonatkozó rendelkezései).

A kilépési gyűjtő árunyilatkozat benyújtásában közvetlenül érintett személy így az a fuvarozó, akinek a fuvar-eszközén az áruk kiszállításra kerülnek.²⁷

„A fuvarozó kötelezettségeitől függetlenül a kilépési gyűjtő árunyilatkozatot a következő személyek valamelyike is benyújthatja a fuvarozó helyett [271. cikk. (2) bekezdés], azaz közvetve érintett személyek lehetnek:

- ✓ a „vámjogi értelemben vett exportőr”, aki a fuvarozásban rendelkezési joggal rendelkezik és a „feladó vagy más olyan személy, akinek a nevében vagy akinek az érdekében a fuvarozó eljár”,
- ✓ „bármely személy, aki képes arra, hogy a szóban forgó árukat a kiléptető vámhivatalban vám elé állíts vagy állíttassa”.

A fenti meghatározás alapján közvetve érintett személynek tekintendő:

- ✓ a fuvarozás során – a harmadik személyekre át nem hárítható károk tekintetében, azaz az ún. „transportation-related” kockázatokért – felelősséget viselő személy; a választott Incoterms paritástól függően az eladó, illetve a vevő,

25 Pl. tengeri forgalom esetében konténeres rakomány szállításakor legalább 24 órával azelőtt, hogy az árukat arra a hajóra berakodnának, amelyen a közösség vámterületét el fogják hagyni, vagy pl. „légi forgalom esetében legkésőbb 30 perccel a közösség vámterületén levő repülőtérről való elindulást megelőzően”, vagy pl. „közúti forgalom esetében legalább egy órával a kiléptető vámhivataltól történő indulást megelőzően”.

26 „Kilépési gyűjtő árunyilatkozat: azon cselekmény, amellyel valamely személy az előírt formában és módon, a megadott határidőn belül értesíti a vámhatóságokat az áruknak az Unió vámterületéről való kiszállításáról” (Vámkódex 5. cikk. 10. pont).

27 A tengeri fuvarozás esetén az árukat tényleges szállító hajót operatíván üzemeltető fuvarozó; közúti fuvarozás esetében az a fuvarozó, akinek a gépjárművén az áruk elhagyják a vámterületet. Fontos felhívni a figyelmet arra, hogy a jogszabály nem a szerződéses, hanem a tényleges fuvarozót nevesíti elsődlegesen kötelezett személyként.

- ✓ e személyek vámjogi képviselője, vagy
- ✓ légi fuvarozás speciális szabályait tekintve az „átmeneti megőrzésre igénybe vett létesítmény üzemeltetője”,²⁸ aki ún. „meghatalmazott ügynöki” státusszal rendelkezik.

Amennyiben a fenti személyek nyújtják be a kilépési gyűjtő árunyilatkozatot, akkor azt csak a fuvarozóval kötött megállapodásuk alapján vagy a fuvarozó előzetes tájékoztatása és engedélye mellett tehetik meg.²⁹

Az Incoterms 2010 A10/B10 cikkelye, amely a „*Segítség tájékoztatással és annak költségei*” címet viseli, külkereskedelmi ügyletek esetén a fenti információnyújtással kapcsolatosan félreértelmezhető rendelkezéseket fogalmaz meg, melyek helyes interpretálása a kereskedelmi szerződés teljesíthetősége és az eladó felelősségének pontos értelmezése szempontjából alapvető fontosságú.

Hatósági kockázatkezeléshez szükséges információnyújtás EXW klauzula esetén

Az EXW klauzula A10 pontja megismétli azt a szabályt, amelyet az A2 cikkely is tartalmaz, nevezetesen, hogy az „eladó a *vevő* kérésére, *kockázatára*³⁰ és költségére időben köteles biztosítani bármely olyan dokumentumot és információt, beleértve a biztonsággal kapcsolatos információt..., amelyre a vevőnek szüksége van az áru exportjához és/vagy importjához és/vagy a végső rendelkezési helyre történő fuvarozásához” (Incoterms 2010: 24). Bár a fenti szabály alapján úgy tűnik, mintha a biztonsági célú információnyújtásra kizárólag a vevő lenne kötelezett, a vámjogszabályok mélyebb vizsgálata után az eladó felelőssége is megállapítható.

EXW klauzula használatakor a vámjog a kilépési gyűjtő árunyilatkozat tekintetében „közvetlenül érintett személyként” a vevő által megrendelt és fuvarozásra kiállt fuvarozót nevesíti, azt a vállalkozást, amely a saját vagy bérelt fuvarszközén az árukat ténylegesen ki fogja szállítani az Unió vámterületéről. „Közvetlenül és közvetve is érintett személy” lehet a vevő,³¹ illetve az általa megbízott vámjogi képviselő, aki az áruk exportra történő vámkezelését végzi. Kérdésként merül föl, hogy érintett félnek tekinthető-e az eladó, és amennyiben igen, milyen mértékben.

28 Egy ún. handling cég vagy maga a terminálkezelő.

29 Bár ez a kitétel az új Vámkódex új Végrehajtási rendeletében nem szerepel, de egzakt megfogalmazásban még olvasható volt a 2454/93/EGK-rendeletben, ugyanakkor a „fuvarozó nevében való eljárás okán a korábbi szabályozás továbbra is érvényesnek tekinthető”.

30 Helytelen lenne azt hinni, hogy a biztonsági információk nyújtása kizárólag vevői kötelezettség lenne.

31 A fuvarozás megrendelésével vállal közvetett felelősséget.

A válasz – az általános vélekedéssel ellentétben – igenlő; az eladó többszörösen is érintett: egyrészt, ha a kiléptető vámhatóság az árukat biztonsági ellenőrzésre jelöli ki és a csomagolási egységben tiltott tárgyat talál, akkor az eladó köteles azt bizonyítani, hogy az egységcsomagolás képzésekor, illetve annak lezárásakor ilyen tárgy nem kerülhetett be a szállítmányba.³²

Az eladó lesz köteles igazolni azt is, hogy olyan módon zárta le pl. a konténert, ami technikailag alkalmas volt és maradt is arra, hogy bármely illetéktelen behatolást megakadályozzon (vagy azt felismerhetővé tudja tenni stb.), és nem utolsósorban az eladó bizonyítja, hogy az általa felszerelt zárral³³ ellátott konténert vette át a vevő fuvarozója. Közvetve is érintett az eladó, hiszen felelősséggel tartozik a vevő számára rendelkezésre bocsátott okmányok (és azok adattartalmának) hitelességéért, így különösen a rakodás helyének, az áru megnevezésének, vámtarifaszámának, csomagolási egységének helyességéért, valamint a fuvarozási és a veszélyes áru jelzések szak-szerű feltüntetéséért.

Az eladó közvetett érintettsége a kilépési gyűjtő árunyilatkozat, mint hatósági adatszolgáltatás szabályszerű teljesítésében is fennáll. Igaz ugyan, hogy a kilépési gyűjtő árunyilatkozatot a vámjogi rendelkezések szerint a vevő fuvarozója vagy a „vámjogi értelemben vett exportőrre” vált vevő köteles benyújtani, de ha ezek a személyek a kötelezettségüket nem, vagy nem időben, illetve pontatlanul teljesítik, akkor az eladó – az EU vámjogának közvetlen alanya lévén – kénytelen lesz szembenézni a vám- és büntetőjogi szankciókkal.³⁴

Mindenképpen javasolt, hogy a szerződő felek az EXW adásvételi szerződést a kockázatviselés, illetve a felelősségmegosztás szempontjából az alábbiakkal egészítsék ki:

„A vevő kijelenti, hogy megismerte az Európai Unió hatályos vámjogának az áruk kiviteli vámkezelésével, és különösen a szállítmányok kiviteli kockázatkezelésével összefüggő rendelkezéseket, és vállalja azok szabályszerű teljesítését. A vevő kötelezi magát, hogy megtéríti az eladó számára mindazokat a kiadásokat (költségeket, díjakat, büntetéseket) és veszteségeket, amelyek az eladót azért sújtják, mert a vevő vagy az általa igénybe vett személyek

32 Pl. egy TAPA minősítéssel rendelkező gyártó/eladó tudja igazolni, hogy a gyártási, illetve raktári rendszere zárt, így ellenőrizetlenül, illetve dokumentálatlanul nem kerülhetett idegen dolog a rakományba, vagy ahhoz illetéktelen személy nem férhetett hozzá.

33 Az árukat kísérő fuvarlevélen szerepeltetni kell a konténerzár számát, illetve célszerű őrizni a konténerzárrol készített időbélyegző képét stb.

34 Az eladó minimálisan a vevő gondatlan kiválasztásáért felel (ld. Catch All szabály). Az Uniós Vámkódex végrehajtási rendeletének 267. cikk. (4) bekezdése szerint „A kilépésre történő átengedést a vámhatóság azzal a feltétellel teszi lehetővé, hogy a kérdéses árukat az Unió vámterületéről ugyanabban az állapotban szállítsák ki, mint amilyenben voltak, amikor a) a vámáru-nyilatkozatot elfogadták”. Ez a szabály akkor alkalmazandó EXW klauzula esetén, ha az eladó zárt egységcsomagolásban adja át az árukat. FCA klauzula esetében az eladó felelőssége a szállítmány integritásáért egyértelmű.

megszegték a hatályos vámjog kiviteli vámeljárásra és kockázatkezelésre vonatkozó szabályait³⁵ (a szerző által megfogalmazott javaslat).

Az eladó adójogi érdeke az is, hogy az áruk kiléptetéséről bizonyítékot kérjen és kapjon, mert csak ebben az esetben könyvelheti Héa-mentes árbevételként az adott árutételt.

Hatósági kockázatkezeléshez szükséges információnyújtás „F” klauzulák esetén

Ha a szerződő felek FCA, FOB, FAS paritásban állapodtak meg, akkor az Incoterms A10 cikkelye alapján az eladó a *vevő kérésére, kockázatára* és költségére köteles biztosítani a biztonsági és védelmi intézkedések végrehajtásához szükséges dokumentumokat és információkat, amelyekre a *„vevőnek szüksége van az áru importjához és/vagy a végső rendeltetési helyre történő fuvarozáshoz”*. Az „F” klauzulák kizárólag az importhoz szükséges adatszolgáltatást és segítségnyújtást írják elő, teljes összhangban és konzekvensen az A2 cikkelyben foglaltakkal, mely szerint az eladó *„[köteles] eleget tenni az áruk exportálásához szükséges minden vámkezelési formalitásnak”*. Az Uniós Vámkódex vonatkozó szakaszait összeolvasva és alkalmazva egy olyan jogi konfliktus bontakozik ki, amelyet a feleknek a szerződésükben egyértelmű és világos rendelkezésekkel kell megoldaniuk.

FCA, FOB, FAS klauzulák esetében a kilépési gyűjtő árnyilatkozat benyújtására közvetlenül kötelezett fél az árukat szállító fuvarszköz operatív üzemeltetője, a fuvarozó.

Ezzel a fuvarozóval azonban a vevő köt szerződést, így a fuvarozásért (a fuvarozó kiválasztásáért és utasításokkal való ellátásáért) a vevő viseli a felelősséget, és ily módon a biztonsági adatok szolgáltatásáért közvetve felelős féllé is válik. Ugyanakkor az Incoterms a vámkezelési formalitásokat az eladó feladatai közé sorolja. Fölvetődik a kérdés, hogy milyen módon lehet feloldani ezt az ellentmondást, különösen akkor, ha a vevő *„vámjogi értelemben nem exportőr”*. Megfontolandó az Incoterms „F” típusú modellszerződéseinek alábbi kiegészítése:

„A szerződő felek megállapodnak abban, hogy az exportra történő vámkezeléskor az eladó vagy az általa megbízott³⁶ vámjogi képviselő jár el. A szerződő felek megegyeznek abban, hogy a vámszervek által végrehajtandó

35 Javasolt, hogy a vállalatok a fenti szerződéses feltételt átbeszéljék a vállalati jogászaikkal.

36 Az Uniós Vámkódex 18. cikk. (1) bekezdése szerint: „Bármely személy kijelölhet vámjogi képviselőt. Az ilyen képviselő lehet közvetlen, amely esetben a vámjogi képviselő egy másik személy nevében és érdekében jár el, vagy közvetett, amely esetben a vámjogi képviselő a saját nevében, de egy másik személy érdekében jár el.” A közvetlen vámjogi képviselő esetében a vevő adásvételi szerződésből eredő kötelezettségeinek teljesítése közvetlenebbül kötődik a vevő személyéhez.

kockázatelemzéshez és -értékeléshez szükséges minden adatot az eladó vagy vámjogi képviselője rendelkezésére bocsátják. A vevő vállalja, hogy a fuvarozójával olyan megállapodást köt, amelyben a fuvarozó elfogadja a vámjogi képviselő igénybevételét, és azt, hogy a kilépési gyűjtő árunyilatkozat benyújtásával ezt a személyt bízta meg. A felek a vámjogi képviselő személyét közösen jelölik ki. A vámjogi képviselő személyére az eladó tesz javaslatot, azon feltétel betartása mellett, hogy a javasolt képviselő legalább AEO státusszal és felelősségbiztosítással rendelkező személy legyen. A vámjogi képviselőt a szerződő felek legkésőbb a teljesítést megelőzően ... nappal választják ki.

A vámjogi képviselővel az eladó köti meg a saját nevében a vámjogi formalitások ellátására vonatkozó megbízási szerződést, ugyanakkor a vevő vállalja, hogy a kilépési gyűjtő árunyilatkozat benyújtásával kapcsolatban felmerült költségeket utólagos elszámolás alapján az eladónak, számla ellenében, megtéríti. Kártérítési és büntetőjogi felelősségüket elismerve a szerződő felek vállalják, hogy a vámjogi képviselő által kért adatokat az előírt határidőben szolgáltatják, illetve, hogy teljes körűen felelnek az általuk szolgáltatott adatok teljességéért, pontosságáért és hitelességéért.”

Ha mindezen gondosság és elővigyázatosság ellenére a vámjogi képviselő nem, vagy nem határidőben teljesítené az előírt adatszolgáltatási kötelezettséget, akkor az exportügylet meghiúsulása, illetve késedelme, mint szerződésszegés – főszabály szerint – az eladó terhére róható föl, ugyanakkor felelősség-, illetve kármegosztásnak van helye, ha a késedelmet, illetve a meghiúsulást a vevő, illetve az általa megrendelt fuvarozó mulasztása okozta.

Amennyiben a szerződő felek, a vevő által bekapcsolt fuvarozó, illetve a vámjogi képviseletet ellátó szervezet olyan gazdálkodók, akik mind rendelkeznek AEO státusszal, akkor az Uniós Vám törvény számukra csökkentett adattartalmú bejelentést ír elő.³⁷

Akár teljes, akár csökkentett adattartalmú bejelentést tesz a fuvarozó, a vevőnek vállalnia kell, hogy az eladót ellátja azzal az okmánnyal, amellyel az eladó az áruk exportálásának tényét a nemzeti adóhatósága felé igazolni tudja, mert ennek hiányában az eladó az értékesítést nem könyvelheti áfamentes exportárbevételként. Célszerű a szerződő feleknek a szerződésükben arról is rendelkezniük, hogy amennyiben a vevő elmulasztaná átadni ezt az okiratot az eladónak, akkor ez a magatartása szerződésszegésnek minősül, ami közvetlen, illetve a közvetett költségekre és károkra egyaránt kiterjedő kártérítési kötelezettséget von maga után.

37 2454/1993. Európai Bizottság rendelete a Vámkódex végrehajtásáról, magyar fordítás 697–699. oldalak.

Elsődlegesen a közúti fuvarozás esetében fordul elő, hogy az eladó nemcsak berakodik a fuvarszközbe, de a CMR fuvarlevél feladói rovatában önmagát is megjeleníti, és így a CMR Egyezmény szabályai szerint a fuvarozási szerződés alanyává, a fuvarozás megrendelőjévé válik.³⁸

Az adásvételi szerződést megkötő felek között számos esetben jogvita tárgyát képezi az a kérdés, hogy ezzel az eljárással az eladó módosította-e a szerződést³⁹ DAP, illetve CPT klauzulára. Az adott jogi probléma egy aspektusában biztos álláspont alakítható ki; az eladó a fuvarszerződés alanyaként közvetve felel a kilépési gyűjtő árunyilatkozat benyújtásáért, míg a közvetlen felelősséget az a külföldi fuvarozó viseli, akit a vevő jelölt ki, és aki „természetes” partnerének a vevőt tekinti, illetve tőle fogad el utasítást.

Hatósági kockázatkezeléshez szükséges információnyújtás „C” és „D” klauzulák esetén

Az ún. „C”, illetve „D” klauzulák esetében az exportra történő vámkezelés, illetve a kilépési gyűjtő árunyilatkozattal kapcsolatos adatszolgáltatási kötelezettség jól összehangolható. Mindkét esetben egyértelműen az eladót terheli feladat, illetve a felelősség mindazon információk szolgáltatásáért, amelyek a kiviteli vámeljáráshoz, illetve a kiléptetéshez szükségesek. Az adatszolgáltatási kötelezettséget az eladó az általa igénybe vett fuvarozó által tudja teljesíteni. Természetesen a fuvarozó információval való ellátása, folyamatos kontrollja és elszámoltatása nemcsak az eladó joga és érdeke, hanem egyúttal a vevőé is, hiszen a kiléptetéshez előírt információk döntő hányadára a rendeltetési országba történő beléptetéshez is szükség van.

A vám eljárások egyszerűsítéséről és összehangolásáról szóló kiotói egyezmény előnyben részesíti, ha a kilépési gyűjtő árunyilatkozat az áruk beléptetéséhez szükséges összes információt is tartalmazza,⁴⁰ ugyanakkor a beléptető vámhatóság olyan speciális adatokat is előírhat, amelyeket kizárólag a vevő tud az eladó rendelkezésére bocsátani.

Az ún. „C” és „D” klauzulákkal kötött nemzetközi ügyletek a szerződő felektől szoros együttműködést követelnek meg mind a kiviteli, mind a behozatali vámeljáráásban, és különösen a kockázatkezelés területén. (A DDP fuvarparitás e tekintetben kivételt képez.)

38 Gyakran fordul elő ez a helyzet EXW klauzula esetén is.

39 Különösen „izgalmas” ez a kérdés, ha erre a feladatra a vevő kérte föl – szóban – az eladót.

40 Abból a célból, hogy az árukiadás gyors legyen, és ez az adminisztratív teher ne akadályozza az áruforgalmat.

A felek együttműködése a „C” paritásoknál

A rendeltetési helyre⁴¹ történő megérkezés és a fogadó állam vámterületére való beléptetés egyidejűleg két műveleti sort foglal magába: egy fizikai folyamatot és egy vámjogi eljárást. Az ún. „C” klauzuláknál a fizikai folyamatot, azaz a beszállítást, így például a tengeri, illetve a légi kikötőben történő kirakodást az a fuvarozó köteles teljesíteni, akivel az értékesítő (exportőr) kötött fuvarszerződést, de amely gazdálkodónak a kárveszély átszállását⁴² követően már a vevő jogosult utasítást adni. A rendeltetési helyen történő beléptetés lebonyolítása így már mind fuvarjogi, mind vámjogi szempontból a vevő kötelezettségévé és felelősségévé vált. Ugyanakkor az eladónak is ismernie kell a rendeltetési helyen érvényben lévő speciális szabályokat, hiszen az ún. egyablakos rendszerben a kilépési gyűjtő árunyilatkozat adatait a beléptető vámhatóság egyidejűleg ellenőrzi a kiléptető vámszervvel.

A felek együttműködése a „D” paritásoknál

A „D” parításokkal kötött szerződések esetében a beléptetés fizikai és vámjogi kezelése összetett és bonyolult folyamat. A DAP és a DAT fuvarparításokat tartalmazó nemzetközi ügyletekben az áruknek a fogadó ország területére történő fizikai beszállításáért az eladó tartozik felelősséggel, de azt addig nem tudja teljesíteni, amíg a vámjogi beléptetést a fogadó ország nem engedélyezi. A vámjogi beléptetés ugyanakkor az importeljárás része, melynek lefolytatásáért a vevő tartozik felelősséggel.

Azt a helyzetet, amelyben az eladó operatív fuvarozója teljesíti a beléptetéshez szükséges adatszolgáltatást, melyre a vevőnek az importeljárás első lépéseként van szüksége, csak intenzív és pontos kommunikációval (adatáramlással) lehet kezelni.

Tekintve, hogy az eladó a vevő országában, annak vámjogi területén belül, egy meghatározott ponton köteles teljesíteni, amihez előbb az áruk beléptetése, mint vámjogi kockázatkezelési eljárás végrehajtása szükséges mind a DAT, mind a DAP parításoknál, helytelenül állapítja meg az Incoterms A10 cikkelye, hogy:

41 Ez az érkezési légi vagy tengeri kikötő terminálja, amelyben az áruk először lépnek a fogadó állam politikai és vámterületére.

42 A „C” klauzulák „kétpontos” természetéből adódóan a kárveszély a berakodás befejezésekor száll át az eladóról a vevőre, miközben az értékesítő nem csak megköti a fuvarszerződést, de a fuvardíjat is köteles előre kifizetni. A kárveszélyátszállást követően a feladót megillető rendelkezési jogokkal már a vevő rendelkezik.

„...az eladó köteles, amikor az alkalmazandó, a vevő kérésére, kockázatára és költségére időben biztosítani bármely olyan dokumentumot és információt, beleértve a biztonsággal kapcsolatos információt, vagy megadni a segítségét a vevőnek ezek beszerzéséhez, amelyre a vevőnek szüksége van az áru importjához és/vagy végső rendeltetési helyre történő fuvarozásához” (Incoterms 2010: 64, 88).

A DAT és a DAP paritásoknál a kiléptetés egyértelműen az eladó feladatai köré sorolandó, ennek megfelelően célszerű előírni a vevőt terhelő tájékoztatási kötelezettség pontos adattartalmát és az adatszolgáltatás végső teljesítési határidejét, aminek a kiléptetési eljáráshoz kell igazodnia. Ha a vevő a szükséges információk nyújtásával késlekedne, akkor ez a mulasztása meg tudja akadályozni az eladót a teljesítésben.⁴³

Az Incoterms 2010 nem rendelkezik a késedelmes vevői adatszolgáltatás okozta következmények és károk viselésének terhéről, így a szerződő feleknek erről a potenciális szerződésszegésről a fuvarparitást kiegészítve önállóan és előre célszerű határozniuk. Javasolt, hogy az eladó írásban hívja föl a vevő figyelmét az Unió Vámkódexben foglalt határidőkre, az adatszolgáltatás dokumentációjára, illetve rögzítse azt is, hogy milyen következményekkel számolhat a vevő mindezek elmulasztása esetén (pl. a szerződés eladó általi azonnali felmondása, a kiszabott büntetés megtérítése, a keletkezett többletköltségek megfizetése, stb.).

Speciális feladatok DDP esetében

A DDP fuvarparitás esetében az A10 cikkelyben megfogalmazottak egyértelműen ellentmondanak a klauzula természetének;⁴⁴ az eladó – ahogy azt az A2 cikkely helytállóan rögzíti – „köteles a saját kockázatára és költségére megszerezni bármely export- és importengedélyt vagy más hatósági felhatalmazást, és végrehajtani az áruk exportálásához, más országon keresztül történő fuvarozásához és importálásához szükséges minden vámkezelési formalitást” (Incoterms 2010: 76). A DDP fuvarparitás esetében kizárólag az exportőr felelősségi és kockázati körébe tartozik a biztonsággal kapcsolatos információk szolgáltatása, ahogy a kockázatkezelés részét képező beléptetés lefolytatása és az áruk szabadforgalomba helyezésére irányuló vám eljárás végrehajtása is. Az Incoterms 2010 a DDP klauzula A10 cikkelyében így *tévesen állapítja meg, hogy ezen feladatok teljesítése során az eladó „a vevő kérésére, költségére és kockázatára” jár el.*

43 Pl. tengeri konténeres áruszállítás esetén a berakodás megkezdését megelőzően legkésőbb 24 órával kell ezeket a speciális, a rendeltetési hely hatósága által megkövetelt információkat biztosítani.

44 Sajnálatos módon szó szerint ugyanaz a szabály olvasható, mint a DAP, illetve a DAT parítások A10 cikkelyében.

Irodalomjegyzék

Incoterms 2010 ICC Publication. Nemzetközi Kereskedelmi Kamara Magyar Nemzeti Bizottsága, Budapest, 2011.

BIZOTTSÁG (EU) 2015/2445 felhatalmazáson alapuló RENDELETE (2015. július 28.) a 952/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek az Uniós Vámkódex egyes rendelkezéseire vonatkozó részletes szabályok tekintetében történő kiegészítéséről; <http://eur-lex.europa.eu>.

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 952/2013 RENDELETE az Uniós Vámkódex létrehozásáról (Modernizált Vámkódex); <http://eur-lex.europa.eu>.