Felkészülés az új évtizedre

A technológia és a gazdaság új kihívásai

Edutus Egyetem
Tatabánya, Stúdium tér 1.

Főszerkesztő:
Némethné Dr. Gál Andrea

Felelős szerkesztő:
Forrai Márta

Szerkesztette:
Vigh László PhD

MINDEN JOG FENNTARTVA

A mű egészének, vagy bármely részének másolása, sokszorosítása,
valamint információszolgáltató rendszerben történő tárolása
és továbbítása csak a kiadó engedélyével megengedett

Lektorált

ACTA PERIODICA 15. KÖTET

EDUTUS EGYETEM KIADÁSA

www.edutus.hu

ISSN 2063-501X

2018. december

Tartalomjegyzék

ÉVES JELENTÉS A SZOLÁR MOBILITÁSI PROJEKT EREDMÉNYEIRŐL
Dőry István PhD 4

GONDOLATOK A SZERKEZETÉPÍTÉSBEN FELHASZNÁLHATÓ ANYAGOK TULAJDONSÁGAINAK MEGHATÁROZÁSÁHOZ
Borbás Lajos Phd; Ficzere Péter PhD 13

A „CSODÁLATOS VÁROS" RIO - IDEGENVEZETŐI SZEMMEL
Dr. Keszthelyi Csaba 28

A MAGYAR NAGYVÁROSOK VERSENYKÉPESSÉGI SORRENDJE
Poreisz Veronika 37

AZ INCOTERMS ELMÉLETI HÁTTERÉRŐL ÉS A 2020-BAN BEVEZETÉSRE KERÜLŐ VÁLTOZÁSOKRÓL
Vigh László PhD 51

A (MONOKROMATIKUS) FÉNY AZ ALAGÚT VÉGÉN RÉSZEREDMÉNYEK A FÉM-POLIMER HIBRID SZERKEZETEK LÉZERSUGARAS KÖTÉSTECHNOLÓGIÁJÁBAN
Dr. Csiszér Tamás, Molnár László Temesi Tamás 75

A MEGÚJÍTOTT EURÓPAI INNOVÁCIÓS RANGSOR (EIS) ÉS AMI MÖGÖTTE VAN
Dr. Peredy Zoltán, Laki Balázs 86

KORSZERŰ TECHNOLÓGIÁK FÉM ÉS POLIMER ANYAGOK KÖZÖTTI KÖTÉSEK KIALAKÍTÁSÁRA
Temesi Tamás, Dr. Kiss Zoltán, Dr. Csiszér Tamás 115

AZ INCOTERMS ELMÉLETI HÁTTERÉRŐL ÉS A 2020-BAN BEVEZETÉSRE KERÜLŐ VÁLTOZÁSOKRÓL[8]

VIGH LÁSZLÓ PhD, főiskolai tanár
Edutus Egyetem

Absztrakt

A világkereskedelmet meghatározzák azok a szokványok, melyeket már több évszázada alkalmaznak az áruk eladói és vevői. A modern korban a Nemzetközi Kereskedelmi Kamara vállalat magára azt a feladatot, hogy hozzá igazítja ezek tartalmát a változó technikai lehetőségekhez. Napjainkban a 2010-es INCOTERMS-t alkalmazzák a vállalatok, azonban megérett az idő arra, hogy ismét az új lehetőségeket és szokásokat figyelembe vevő módon pontosítsák a paritások tartalmát. Az INCOTERMS2020-ban az állami előírások és a szakma igénye mellett megjelennek az információs társadalom kapcsán kialakult problémák is.

Abstract

The world trade is determined by the habits that sellers and buyers of goods have been using for centuries. In the modern age, the International Chamber of Commerce has the task of adapting their content to the changing technical possibilities. Nowadays, INCOTERMS 2010 is being used by companies, but it is time to refine the content of parities again, taking into account new opportunities and habits. The INCOTERMS2020, in addition to state regulations and the demands of the profession, also answers problems with the information society.

X X X

Az INCOTERMS

Az INCOTERMS (International Commercial Terms) több évszázada kialakult szokványok gyűjteménye. Eredete nagyban kötődik a tengeri kereskedelem növekedéséhez és a modern áruforgalom kialakulásához, ezért a 19. századot tekintjük az elterjedés időszakának. Az INCOTERMS-ben leírt elemek az adás-vételi szerződés fuvarparitásának feltételeire vonatkoznak. Abban segítenek, hogy a szerződő feleknek ne kelljen hosszan megfogalmazni azt, miképpen kerül sor az áruk fizikai átadására, illetve, hogy a szállítás során mikor szűnik meg az exportőr felelőssége a fuvarozás kockázatai kapcsán (és válik az importőr

[8] A cikk az EFOP 3.5.1. pályázat tananyagfejlesztésének felhasználásával készült!

felelősségévé). Ennek következtében leegyszerűsödik a szerződéskötés, gyorsabbá válnak az üzleti tárgyalások, így az időt megtakarítva olcsóbbá válnak a termékek.

A fuvarparitás az a földrajzi pont, ameddig egy áru szállításával kapcsolatos költségek és kockázatok az eladót terhelik és ahol ezek a költségek és kockázatok átszállnak a vevőre. Lényeges, hogy minden esetben pontos opcióval adjuk meg ezt a helyet. Vagy GPS koordinátákat alkalmazva, vagy precíz címzést használva.

Abban az esetben, ha az exportőr és az importőr megállapodik az adott INCOTERMS klauzulában, egyrészt azt kell leírniuk, hogy erre hivatkoznak, másrészt azt is, hogy melyik átiratra. (Például az INCOTERMS1990 szerint, vagy az INCOTERMS2010 szerint.) Mindemellett az is lehetséges, hogy az egyes klauzulákat nem teljes egészében veszik figyelembe a szerződő felek, hanem egyszerűen egy mondattal módosítják annak tartalmát. (Például a paritás ugyan FOB, de az eladó fizeti a tengeri biztosítást.)

Az INCOTERMS legutóbbi módosítása 2011-ben lépett hatályba, de 2020-tól újabb átalakítások következnek. Mindez azért történik, mert a Nemzetközi Kereskedelmi Kamara folyamatosan figyelemmel kíséri az államközi kereskedelem folyamatait és feldolgozza a tagok véleményét, problémáit.

Maga az ICC 1936-ban bocsátotta ki először a szokványt, majd a második világháború után újraindult és modernizálódó kereskedelem nyomán 1953-ban módosította a klauzulákat. Ezt követően 1967-ben alakították át a záradékok rendszerét. Az egyre nagyobb volumenű árumozgás hatására 1980-ban jelentős módosítást hajtottak végre, és innentől kezdve minden évtized elején ki igazították a klauzulák tartalmát. Az 1990-es változat után a 2000-es, majd legutóbb a 2010-es következett.

Az INCOTERMS szokványok mindegyikének van egy rövid elnevezése, ami arra utal, milyen körülmények között fogja a vevő megkapni a szállítmányt az exportőrtől. Annak érdekében, hogy ezt az elnevezést ne kelljen a szerződésekbe (esetleg pontatlanul lefordítva) használni, mindegyiket egy 3 betűs rövidítéssel jelölik.

Akkor járunk el helyesen, ha az ügylet kötéskor ezt a betűszót és a földrajzi helyet együttesen írjuk le. Ez adja meg ugyanis a szokvány szerint a **paritás**t.

Az INCOTERMS záradékok sok szempont szerint csoportosíthatók. A költség és kockázat átszállásának földrajzi helye lehet azonos és különböző. Ez alapján különböztetjük meg az egypontos záradékot, ahol a költség és kockázat átszállás helye azonos földrajzi pont. Ezzel szemben a kétpontos záradékok esetében a két hely különböző földrajzi pont. Ilyenkor az

exportőr sokkal hosszabb szakaszon finanszírozza a szállítás költségét, mint hogy vállalja az áru épségének megőrzését. Míg az importőrnek jóval hamarabb kell a kockázatokkal szembenéznie, minthogy a fuvardíjat magára kell vállalnia.

A fuvarozási módokat tekintve is két nagy csoportja a van a szokványoknak. A kisebbik osztályba azok tartoznak, amelyek csak tengeri fuvarozás esetén alkalmazhatók, míg a többség multimodálisnak számít. Ez utóbbi annyit jelent, hogy akár közúti, akár vasúti, akár légi áruszállításnál alkalmazhatók. Ugyanakkor tengeri fuvarozásnál is alkalmazhatók lennének, de mivel arra kimondottan vannak záradékok, ezért ott nem használják őket.

Sokkal több szekcióra bonthatók a klauzulák az alapján, hogy az eladó és a vevő kötelezettsége miképpen alakul az áruátadását, szállítását, illetve kockázatviselését tekintve. „Induló" záradék esetében az exportőr még csak nem is biztos, hogy tud arról, nemzetközi jellegű ügyletre kerül sor. Számára ugyanolyan az értékesítés, mintha belföldi vevője lenne. Éppen ezért sem a fuvarozás megszervezésében, sem a szükséges okmányok beszerzésében, sem az áruszállítás biztonságának szavatolásában nem vesz részt. Még a rakodást sem ő szervezi meg, vagy hajtja végre. Csupán arra vállal kötelezettséget, hogy az árut szállításra készen becsomagolja, azaz biztosítja a külső csomagolást, ami lehetővé teszi a fuvareszközben való árutovábbítást. Ezt a feladatot sem kell azonban ellátnia, ha az árut felakasztva, tartálykocsiban, vagy ömlesztve szállítják. Ilyenkor ugyanis nincs csomagolás. Az induló záradék mindig E betűvel kezdődik.

Ha az INCOTERMS klauzula a „fő fuvarozás nincs fizetve" csoportba tartozik, akkor az eladó biztosan felhelyezi az árut az első fuvareszközre és nagyon gyakran meg is finanszírozza a szállítást egy rövidebb szakaszon, de semmiképp sem a lényegi útvonalon. Amíg az exportőr költségére zajlik az áruszállítás, addig teljes felelősséggel tartozik az áruért. Így ha az esetlegesen megsérül, nem teljesíti a szerződésben foglalt kötelezettségét, nem tudja az eladott portékát vevőjének átadni.

Az importőrök ennek a szokványnak az esetében kötelesek akár az első, vagy a második fuvareszközről gondoskodni, az arra vonatkozó információkat (például, mikor rakodható, mi a rendszáma, stb.) az eladó tudtára hozni. Természetesen, amikor megérkezik az áru az adott földrajzi pontra ott kötelesek azt átvenni és onnantól kezdve gondoskodni a fuvardíj kifizetéséről és az áru biztonságos szállításáról. Az ilyen záradékok mindig F betűvel kezdőnek.

Ha a kereskedők a „fő fuvarozás fizetve” paritások egyikében állapodnak meg, akkor az exportőr, sokkal több feladattal rendelkezik, mint a korábbiakban. Tulajdonképpen döntő részben finanszírozni fogja a szállítás díját és neki kell a legjelentősebb szakaszokon (az óceánon, a légtérben, kontinensek között vasúton) megszervezni a fuvarozást. Az exportőrnek kell lefoglalni a szükséges hajótereket, megállapodni a légitársasággal és megszervezni ezekbe a (alapesetben legalább második) fuvar eszközökbe a rakodást. Ez természetesen plusz kockázatokat is jelenthet.

Nagyon fontos megjegyezni, hogy ez a klauzula csoport a kétpontos típusúak közé tartozik, mert bár a szállítási útvonal jelentős részén magára vállalja az eladó a fuvardíjat, a kockázatok sokkal hamarabb átkerülnek az importőrökhöz. Ennek következtében, ha az áru megsérül, a vevőnek akkor is meg kell fizetnie az ellenértéket, mivel a védelem nem feladata az exportőrnek. A vevő számára azért nagyon kedvezők ezek a szokványok, mert ilyenkor jelentősebb nemzetközi áruszállítási ismeret és gyakorlat nélkül is tudnak külföldről árut beszerezni és nem kell foglalkozni a bonyolultnak tűnő logisztikai feladatok megszervezésével. Ugyanakkor pont emiatt az ilyen termékek ára jóval magasabb, mintha „F” klauzulás vásárlást hajtottak volna végre. A kétpontos, vagyis a fuvardíjat az exportőr által döntő részben kifizetett záradékok mindig „C” betűvel kezdődnek.

Ebben a felosztásban az utolsó típust az „érkező” paritások jelentik. Ha ezek közül választanak a szerződő felek, akkor az exportőr sokkal nagyobb terheket vállal magára, mint bármely más klauzula csoportnál. Nemcsak elviszi az árut az importőr országába, hanem a vevőhöz nagyon közel, akár annak saját udvarára fuvarozza azokat. Az is előfordulhat, hogy a vámkezelést is magára vállalja, és a vám összegét meg is fizeti. Ilyenkor az exportőr jól ismeri a vevő országának adottságait, az ottani logisztikai központokat és azok gyakorlatát. S bár az importőr számára ezek a legkedvezőbb megoldások a munkaszervezés tekintetében, természetesen sokkal magasabb áron kaphatja meg a termékeket.

Korábbi évtizedek szokványai

Az elmúlt évtizedekben a záradékok jelentősen változtak tartalmilag. Ma már nagyon sok korábban használatos paritás nem szerepel a kereskedők szótárában. Ezek leginkább azért szűntek meg, mert megváltoztak a szállítási körülmények, korszerűsödtek a fuvareszközök, átalakultak az információátadás módjai. Ezért csak röviden emlékeztetünk ezekre a szokványokra, mielőtt részletesen kifejtenénk a ma használatosakat.

A Delivered Costs Paid, rövidítve DCP egy olyan érkezési paritás volt, amikor az exportőr a fuvardíjat és a szállítást a megnevezett rendeltetési helyig megfizette. A szállítás teljes távolságában viselte az árura vonatkozó kockázatokat is. Az 1990-es módosítás szüntette meg. A Free on Rail, vagyis FOR jelentése az volt, hogy az exportőr költségmentesen vasúti vagonba helyezte az árut az indulási helyen. A 'testvére' a Free on Truck volt (FOT), ahol ugyanezt a kötelezettséget kellett vállalnia az eladónak, de kamionba kellett rakatni a termékeket. Mindkettő az 1990-es módosítással olvadt az FCA paritásba.

A Free on board Airport (FOA) paritás tartalmilag megegyezett a tengeri FOB záradékkal, de ebben az esetben légi járműbe kellett a rakodást megszerveznie az exportőrnek. Ez a klauzula is az FCA-ba olvadt be 1990-ben.

Az FRC, FRee Carrier, magyarul költségmentesen a fuvarozónak a megnevezett helyen, azt szolgálta, hogy az árut ne a hajó oldala mellé szállíttassa az exportőr,hanem valamilyen parton levő fogadóállomásra. Legtöbbször ez egy konténer terminál volt. Ez a záradék is 1990-ben szűnt meg.

Az Ex Ship záradék (EXS) tartalma szerint a hajóról a megnevezett rendeltetési kikötőben kellett átadni az árut, a kirakási költség azonban nem terhelte az eladót.

Az EXQ rövidítés az Ex Quay–ből eredt és azt fejezte ki, hogy az exportőr az árut a rakparton adta át a vevőnek úgy, hogy a vámot megfizette.

A DAF záradékot, ami a Delivered At Frontier-t rövidíti a 2010-es módosítás szüntette meg. Tartalma szerint az eladó kötelessége volt az, hogy az árut saját költségére és kockázatára a szerződésben megjelölt határig eljuttassa és a vámhatár előtt a vevő rendelkezésére bocsájtsa. A vámmal kapcsolatos költségek a vevőt terhelték. Ennél a klauzulánál jelentősége van, hogy az exportőr köteles átadni a vevőnek azokat a dokumentumokat, amelyekkel ő átveheti az árut a határon. A költség és kockázat eladóról a vevőre történő átszállás helye a megnevezett határ exportőri oldala.

A Delivered Ex Ship záradék (DES) egy korábban használt (EXS) módosítása volt, majd a 2010-es szokványgyűjtemény teljesen megszüntette. Tartalma arra kötelezte az exportőrt, hogy az árut saját költségére és kockázatára az érkezési kikötőbe juttassa el és a hajó fedélzetén a vevő rendelkezésére bocsájtsa. A kirakodás költsége és kockázata a vevőt terhelte.

A DEQ paritás is 2010-ben szűnt meg, a Delivered Ex Quay kifejezést rövidítette. Az eladónak kötelessége volt az árut saját költségére és kockázatára az érkezési kikötőbe eljuttatni és a kikötő rakpartján a vevő rendelkezésére bocsátani. A rakpartra rakodásig az összes költséget és kockázatot az exportőr viselte. A vámkezeléssel kapcsolatos költségek és terhek az importőrt terhelték.

A Delivered Duty Unpaid záradék jelentése: leszállítva vámfizetés nélkül. A DDU rövidítésű paritás esetében az exportőr köteles az árut saját költségére és kockázatára a szerződésben megjelölt rendeltetési helyre eljuttatni. A vám kivételével minden költséget és kockázatot köteles viselni. Ezt is a 2010-es szokványgyűjtemény törölte el.

A 2010-es szokvány klauzulái

Napjainkban a 2010-ben megjelent szokványgyűjtemény alkalmazása a leggyakoribb. Ebben tizenegy olyan záradék van, melyek használatáról azt gondolták a megjelenésükkor, hogy a leginkább elősegítik a nemzetközi kereskedelem gyakorlását. Mint az előző szakaszban olvasható, sok korábban megszokott záradékot töröltek és ez jelentősen átalakította a gondolkodásmódot is a szokvány értelmezését tekintve. Az egyes klauzulák jellemzése is pontosabbá vált, így a kereskedők könnyebben tudják értelmezni azokat.

Az induló paritásokat tekintve az INCOTERMS2010 egyet alkalmaz, ez az EX Works. Rövidített jele: EXW. Magyarul úgy értelmezzük az elnevezést, hogy az adott földrajzi pont az exportőr telephelye, ahol az árut gyártotta, vagy raktározza.

Ez egy egypontos és multimodális klauzula, vagyis mindenfajta szállítóeszköznél alkalmazható, ugyanakkor „kontinentális”-nak is tekintjük. Ez azt jelenti, hogy az árukat általában a szárazföldön állítják elő és onnan indítják a külföldi vevők felé. Korábban felvetődött, hogy az óceánokon is elképzelhető termékek előállítása (például kőolaj, vagy tengeri halak) és emiatt szükségessé válhat egy ilyen induló klauzula megalkotása is. Abból kiindulva azonban, hogy az ilyen árucikkek minimális mennyiségben keletkeznek, illetve nagyon különösnek számítana, ha a vevőnek az óceánra kellene mennie a megvásárolt portékáért, egyelőre erre nincs szükség.

A szokvány tartalmát tekintve egyértelmű, hogy a költség és a kockázatátszállás földrajzi pontja az eladó telephelye. Azaz az exportőr nem visel semmiféle szállítási költséget és még annak a kockázatát sem vállalja, hogy részt vegyen az áru berakodásában. Ennek nyomán az áru fuvarozásával, az okmányok beszerzésével kapcsolatos valamennyi költséget a vevő viseli

és valamennyi kockázat a vevőt terheli. Ezért az importőrnek igen bonyolult feladata keletkezik. El kell utaznia (vagy egy ügynököt kell megbíznia, külön jutalék mellett) a gyártóhoz, és ott megszervezni egy kamiont, egy vasúti kocsit, vagy bármilyen más fuvareszközt. Ezt követően a rakodáshoz gépeket és munkásokat kell bérelnie és még a nemzetközi ügylethez szükséges okmányok beszerzését is meg kell szerveznie. Mindezek következtében az egymástól távol levő üzletfeleknek nem ajánlatos ezt a záradékot választani.

Alkalmazására akkor kényszerül a vevő, ha az eladó nem hajlandó semmilyen külkereskedelmi jellegű tevékenységre (vagy nem képes rá), de az importőrnek létfontosságú az adott áru beszerzése.

Az importőr helyzetét az is nehezíti, hogy nem kötelezheti az eladót arra, hogy az exportvámkezelést bonyolítsa le, vagy készítse elő. Így az időteher mellett, a pénzügyi vonzatokat is viselnie kell. Cserében viszont nagyon alacsony áron tudja megvásárolni a portékát, hiszen az exportőrnek a gyártási költségen felül semmilyen ráfordítása nem keletkezik.

A „fő fuvarozás nincs fizetve" típusok közül a legegyszerűbb az eladó számára a Free CArrier, az FCA. Magyarul ezt a klauzulát úgy értelmezzük, hogy az első (vagy a fő) fuvarozónak kell átadnia az exportőrnek az árut, a megnevezett helyen. Ez a záradék is egy pontos, és a szárazföldön alkalmazható.

A költség és a kockázatmegosztás földrajzi helye a megnevezett indulási pontban van. Ott az eladónak a vevő által megnevezett fuvarozónak kell átadnia az árut. Az átadás alatt azt értjük, hogy az árut berakják az importőr által megjelölt fuvareszközbe. Mindebből látszik, hogy az EXW-höz képest nincs sokkal több fizikai feladata az eladónak, azaz csak a rakodás költségeit és kockázatát kell pluszban vállalnia. Ugyanakkor az exportvámkezelés, a kivitelhez szükséges egyéb okmányok beszerzése is az ő dolga. A vevő számára ugyanúgy kötelesség fuvareszközről gondoskodni, és eljuttatni azt az adott rakodási pontra, de nem neki kell megszervezni az áru fizikai mozgatását. Ugyanakkor a szerződés megkötése után is kapcsolatban kell lennie az exportőrrel, hiszen értesítenie kell, mikor érkezik a fuvareszköz, mi annak a rendszáma, stb.

Külön kiemelendő, hogy légi fuvarozásnál gyakran a repülőteret jelölik ki átadási pontként FCA paritásnál. Ebben az esetben az áruelőkészítés nemcsak a gyárudvari mozgatásból áll, hanem a repülőtérre kell eljuttatni az árut az eladónak és gondoskodnia kell a berakás

megszervezéséről is. Az importőr ugyanis a fuvarozási költségeket és kockázatokat csak onnantól viseli, hogy a termék bekerült az első (vagy a fő) szállítási eszközbe.

Ha az árut tengeren fogják szállítani, akkor a felek megegyezhetnek abban is, hogy a terméket az indulási kikötőben veszi át az importőr. Ez a klauzula a Free Alongside Ship, rövidítve FAS. Tartalma nagyban hasonlít az FCA-ra, csak érzékelni lehet, hogy itt a fő fuvarozási útvonal tengeri lesz és nem (biztos, hogy) szárazföldi.

A záradék magyar jelentése szerint a hajó oldalához, a megjelölt elhajózási kikötőben kell az exportőrnek az árut szállítania.

Ez is egy egypontos klauzula, ami átmenetet képez a szárazföldi és a tengeriek között. Az eladó a becsomagolt terméket az importőr által megjelölt hajó oldala mellé köteles a rakparton elhelyezni, abban az időszakban, amit a vásárló megjelölt. Ha az árut vízi úton szállítják az elhajózási kikötőbe, hogy ott közvetlenül átrakják a folyami hajóról a tengerire, akkor a bárkának kell a tengerjáró mellé úsznia és dokkolnia.

Az eladónak kötelezettsége az árut saját költségére és kockázatára eljuttatni az elhajózási kikötőbe és a vevőt értesíteni arról, hogy ez megtörtént. Az értesítésben szerepelnie kell a kikötői okmányoknak is, amelyekkel igazolja, hogy teljesített.

Az importőr számára lényegi feladat, hogy gondoskodjon szállítóhajóról és ott béreljen rakteret, az erre vonatkozó információkat pedig ossza meg az eladóval.

A vevő visel minden költséget és kockázatot attól kezdve, hogy az árut a hajó oldala mellé szállították, ezért fontos számára az is, hogy melyik kikötőben történik az áru átadása. Mivel ennél a záradéknál egyértelmű, hogy az áru elhagyja az országot, export vámkezelési kötelezettsége az eladónak van.

Az eladók azért tartják előnyösnek ezt a megoldást, mert nem kell viselniük a kikötői rakodás költségeit és kockázatait. Nem szükséges, hogy a kikötő belső szablyaiban elmélyedjenek, és esetlegesen valutában fizessenek valamilyen szolgáltatásért, hiszen a szárazföldi fuvarozást saját pénzével is kiegyenlítheti.

A vevő számára viszont az jelenthet előnyt, hogy az eladó nem szerez tudomást sem a rendeltetési kikötőről, sem a címzett kilétéről. Azaz reexport esetén megjelölhető másik hajó oldala is rakodási helyként, sőt még az is előfordulhat, hogy a kikötőből nem hajón viszik tovább az árut. Ha a vevő ragaszkodik ehhez a szokványhoz és nem akarja, hogy az exportőr

további (akárcsak kikötői) szolgáltatásokat nyújtson, nagyon valószínű, hogy ilyen helyzetről van szó.

Napjainkban az FAS paritás nagyon ritkának számít, egyrészt mert hasonlít az FCA-ra, másrészt a vevőtől megköveteli azt, hogy az indulási ország kikötőjében cselekedjen az áruja érdekében. Ezért pedig valószínűleg vagy ügynököt kell fizetni, vagy oda kell utazni.

Az importőr számára további kockázatként jelentkezik az is, hogy a rakparton hagyott áru (amit akár napokig még nem raknak a hajóba) megsérülhet, károsodhat és ezeknek a kockázatát viselnie kell.

Egyértelműen tengeri szállításról van szó akkor, ha a felek a Free On Board rövidítve FOB záradékban egyeznek meg. Magyar jelentése szerint úgy értelmezzük, hogy az elhajózási kikötőben az árut az exportőrnek a hajóba kell rakatnia.

Ennél az egypontos szokványnál az eladó köteles az árut saját költségére és kockázatára berakatni abba a hajóba, melyet a vevő megjelölt. Konkrétan ez a tevékenység azt takarja, hogy a hajótérbe kell berakatni a terméket.

Lényeges kérdés, hogy mit tekintenek konkrétan "fedélzetre átrakodottnak". Az INCOTERMS2010-es módosítsa azt javasolta, hogy a felek ezt rögzítsék a szerződésben. A korábbi változatok azt tartalmazták, hogy az eladó a kockázatot csak addig viseli, amíg az áru át nem haladt a hajó korlátja felett. Ez a szabály abban az időben, amikor a szokvány keletkezett nagyon egyértelmű volt, hiszen a FOB paritás jelenleg a legrégebben alkalmazott, már a 18. században is használták. Akkoriban a ládákat, vagy a hordókat, ha berakták vagy begördítették a hajókba, átszállt a kockázat a vevőre. Napjainkban viszont leginkább darukkal rakják a tengerjárókat, sok esetben konténereket. Ennek nyomán, ha rakodás közben elszakad a daru kötele nem egyértelmű, hogy az eladó teljesített-e vagy sem, illetve, hogy mi történik akkor, ha a lezuhanó áru beleesik a hajóba. Éppen ezért kell az eladónak és az importőrnek megállapodni abban, mikor tekintendő a rakomány berakottnak, függően a szállítóeszköz és az áru típusától. Ha ezt nem teszik meg, akkor a 2010-es INCOTERMS-nél is a hajókorlát fölötti áthaladást kell tekinteni az exportőr feladatának.

A klauzula esetében lényeges momentum az is, hogy a vevő által kijelölt hajóra kell megszerveznie az eladónak a rakodást, azaz elvárt közöttük a megfelelő kommunikáció. Éppen ezért a szokvány azt írja elő, hogy a vevő köteles saját költségére hajót bérelni, vagy hajótérről gondoskodni, és az ezzel kapcsolatos adatokról az eladót értesíteni.

Amennyiben megtörtént a rakodás ezt tiszta okmánnyal (bill of ladinggel) kell az exportőrnek igazolnia. A „tiszta” kifejezés arra utal, hogy az okmányon nem lehetnek negatív megjegyzések az áru csomagolását illetően, vagy bármilyen más kommentár, ami az áru sérülésére utal.

A fedélzetre érve azonban az áru még megsérülhet. Ha nem került korábban kiállításra a tiszta okmány, akkor a hajótársaság ezt a tényt rávezeti a bill of ladingre és így az nem lesz „clean”. Minek eredményeként az eladó nem juthat a leszállított és átadott termékek árához, holott eleget tett köztelezettségeinek, akár úgy is, hogy az áru fedélzetre rakásáig biztosítást is kötött.

Legtöbbször természetesen az áruk nem sérülnek meg, így a hajótérbe rakott csomagegységek minden költségét és kockázatát innentől a vevő viseli. Az importőrnek tisztában kell lennie azzal, hogy a rakodás költsége és a tengeri fuvardíj is növeli az áru értékét, a fogadó országban az ezzel megemelt árra vetik ki a vámot. Ha szükségesek exportengedélyek és okmányok, azok beszerzése az eladó feladata.

Amennyiben az áru a hajón van és elindul az érkezési kikötő felé, akkor Cost and FReight paritást alkalmazhatják a kereskedők. A CFR záradékot magyarul olyan tartalommal értelmezzük, hogy a költséget és a fuvardíjat a megnevezett rendeltetési kikötőig kifizette az eladó.

Magától értetődően ez egy tengeri klauzula, de ahogy korábban leírtuk a „fő szállítás fizetve” típusúak kétpontosak. Vagyis az eladó a logisztikai költségeket sokkal hosszabb szakaszon finanszírozza, minthogy a kockázatokat kezelni köteles. A CFR záradék esetében az érkezési kikötőig kell megfizetnie a fuvardíjat, de a szállítás rizikói ugyanakkor átkerülnek az importőrre, mint a FOB paritásnál (a rakodáskor).

Az előbbiből következően az eladó köteles hajót bérelni, illetve hajóteret foglalni, megkötni a fuvarozási szerződést és fizetnie kell a rendeltetési kikötőig a hajófuvardíjat. Ezen belül kiemelendő, hogy köteles a rendeltetési kikötőben felmerülő, a hajóstársaságok által felszámított kirakodási költségeket is kifizetni, Abban az esetben viszont, ha ezt előzetesen nem teszik, az érkezéskor kiszabott további díjakat az importőrnek kell rendeznie.

A vevőnek kell a kockázatot is vállalnia a teljes tengeri szállítás alatt, az elhajózási kikötőtől már a hajótérbe rakodástól.

Ennél a paritásnál külön fontossággal bír, hogy a vevő kötelessége az eladó által bemutatott okmányok átvétele, és ha azok a szerződésnek megfelelnek, a vételár kifizetése. Függetlenül attól, hogy az áru megérkezett-e, vagy esetleg megsérült, vagy a tengerbe veszett.

Ha az áru megérkezik a célállomásra, akkor a vevő köteles azt átvenni és a kirakás és a kikötői belső forgalom költségeinek azt a részét vállalni, amit az eladó nem fizetett meg. Abból adódóan, hogy a tengeri szállításnak jelentős kockázata van, ezt a záradékot csak rövid vízi utaknál ajánlatos választani a vevőnek. Az óceánokon, vagy közismerten veszélyes vizeken semmi estre sem szabad így árut vásárolni, különösen azért nem, mert esetlegesen speciális (például kalózok ellen) biztosítások magukban nem köthetők.

Mivel az eladó a partner országába juttatja az árut, ennek következtében minden az exporthoz szükséges okmányt, engedélyt neki kell beszerezni, míg az import okmányokat a vevőnek kell előteremteni.

A CFR záradékot az INCOTERMS2010 a konténeres szállítmányoknál kizárta, ha mégis így csomagolták az árut és vízi úton szállítják, akkor a CPT klauzulát kell alkalmazni.

A fenti záradék legnagyobb problémája az, hogy az importőr folyamatosan ki van téve a károsodás, vagy az elvesztés kockázatának. Ennek nyomán olyan árut is ki kell fizetnie, amit nem kapott meg. A Cost, Insurance and Freight paritás az ilyen helyzetekben biztosítja az importőr kárpótlását. A magyar fordításban ez az INCOTERMS a költség, a biztosítás és a fuvardíj megnevezett rendeltetési kikötőig történő megfizetését jelenti, rövidítése CIF.

Az előzőhöz hasonlóan ez is tengeri és kétpontos klauzula, azaz csak a vízi szállításnál alkalmazható és az áru átadásának és a kockázatnak az átszállási helye nem ugyanaz a földrajzi pont.

A szokvány mindenben megegyezik a CFR-rel, de a fuvarozás kockázatai ellen az exportőr szállítmánybiztosítási szerződést köteles kötni. Az INCOTERMS olyan feladatot ír elő az eladónak, ami egyébként az adás-vételi szerződésben nem szerepelt, a biztosítóval olyan megállapodást kell kötni, melynek díját ő fizeti, de kedvezményezettje az importőr.

A szokvány előírja, hogy legalább „részkároktól mentes” (FPA) feltétellel kell megkötni a biztosítást[9]. Ez azt eredményezi, hogy alapesetben nincs teljes biztonságban a vevő, hiszen ha a szállítmány egy része megérkezik, akkor nem kapja meg az elveszett áruja ellenértékét.

[9] Napjainkban sokszor az Institute Cargo Clauses (C)-t alkalmazzák, ami döntő részben megegyezik az FPA-val.

Az INCOTERMS azt is elrendeli, hogy az áru értékének 110%-ára kell a szállítmánybiztosítást megkötni. Ez egy jóhiszemű felülbiztosítás, hiszen jogi kötelezettség és nem biztosítási csalás áll a hátterében. A mértékben szerepet játszik az, hogy az FPA biztosításnak tartalmaznia kell a „közös hajókár”-hoz való hozzájárulást is.

A biztosítási kötvény alapján ugyanabban a valutában kell a kártérítést kifizetnie a biztosítótársaságnak, mint amiben az adás-vételi szerződést kötötték.

Ha a vevő nagyobb biztosítási védelmet szeretne, akkor arra van szükség, hogy az eladóval kifejezetten egyetértésre jusson erről (vagy saját maga külön is köthet biztosítási szerződést). Ez a kockázati költség természetesen beépül a termék árába, így ennek nyomán a vámérték is növekszik.

A CFR-hez hasonlóan ebben az estben is fizetnie kell a vevőnek akkor is, ha nem kapta meg az áruját. A vevő a megfelelő okmányok ellenében köteles kifizetni az áru ellenértékét, vagyis a hangsúly az okmányok átadásán van.

A CIF paritásnál tulajdonképpen az áru tulajdonjogát és az áruval kapcsolatos kártérítési jogot megtestesítő értékpapírt adja el az exportőr. Ő úgy teljesít, hogy az előírt okmányokat a vevőnek vagy a banknak átadja.

Ezért gyakran előfordul az is, hogy az exportőr úgy indítja el az árut az óceánon, hogy a célállomáson még nincs vevője. A megfelelő okmányok átadásával, azonban az alatt az idő alatt, amíg a szállítmány úton van, kereshet vásárlót. Ezt a kereskedelmi formát „úszó áruk értékesítésé”-nek nevezzük.

A CIF záradékot az INCOTERMS2010 a konténeres szállítmányoknál kizárta, ha mégis így csomagolták az árut és vízi úton szállítják, akkor a CIP klauzulát kell alkalmazni.

A CFR és a CIF paritáshoz hasonlóan létezik multimodális kétpontos klauzula is. A Carriage Paid To azt fejezi ki, hogy a fuvardíjat a meghatározott rendeltetési helyig fizetnie kell az eladónak. A rövidítve CPT záradék esetében azonban a kockázatok akkor szállnak át a vevőre, amikor az eladó az első fuvarozónak átadja az árut. Tehát a fuvareszközbe történő berakodás után már az importőr kára az áru esetleges megrongálódása, vagy elvesztése. Ha ezek bekövetkeznek, mégis fizetnie kell, mert a záradék csak azt írja elő, hogy az eladó a logisztikai költségeket a szerződéses helyig viselje. Azzal, hogy gondoskodik fuvareszközről és arra a termékeket felrakta, minden feladatát ellátta. Ez a paritás a légi szállításoknál

különösen gyakori, mivel az áruk sérülésének esélye minimális, míg az elvesztés lehetőségét csökkenti, hogy nagyon pontos (akár kamera felvételes) nyomkövetési rendszerek működnek.

Az exportőrnek természetesen a kiviteli okmányokat be kell szereznie, az import folyamatokat viszont a vevőnek kell megvalósítania.

Problémát jelenthet a klauzula alkalmazásakor, hogy nem mindegyik fuvarozó díjszabása tartalmazza a Terminál Kezelés Díjakat (Terminal Handling Charges – THC). Azért, hogy a meglepetéseket elkerüljük, mindig meg kell vizsgálni, hogy a CPT ár tartalmazza-e ezeket a költségeket.

A CPT klauzulából hiányzó biztosítást a Carriage and Insurance Paid to záradék nyújtja. A rövidítve CIP azt jelenti, hogy a fuvardíj és a biztosítás meghatározott rendeltetési helyig az eladó által kerül megfizetésre. Annak nyomán, hogy a CPT klauzulából származik ez is kétpontos, multimodális szokvány. Az eladó a költségeket a szerződéses helyig viseli, de az áru elvesztésének, vagy sérülésének kockázata a vevőre az első fuvarozónak történő átadáskor száll át. Ezen események ellen az eladó köteles a vevő javára szállítmánybiztosítási szerződést kötni. Annak ellenére, hogy az exportőr ezt köteles megtenni, az csak minimális fedezetet nyújt, ami kereskedelmi szempontból nem mindig elégséges. Ezért a fedezetszintet a kereskedelmi szerződés más részében pontosabban kell szükség esetén részletezni.

A szokvány előírja, hogy legalább „részkároktól mentes” (FPA) feltétellel kell megkötni a biztosítást.[10] Az INCOTERMS azt is elrendeli, hogy az áru értékének 110%-ára kell a szállítmánybiztosítást megkötni. E jóhiszemű felülbiztosítás hátterében jogi kötelezettség és nem biztosítási csalás áll. A biztosítási kötvény alapján ugyanabban a valutában kell a kártérítést szükség esetén kifizetnie a biztosítótársaságnak, mint amiben az adás-vételi szerződést kötötték.

Az érkező típusú záradékok közül a Delivered At Terminal-t az INCOTERMS2010 hozta létre. Magyarul a leszállítva a megnevezett terminálra elnevezést használjuk erre a paritásra, rövidítve DAT.

Ez egy egypontos, multimodális klauzula, amely a vevő közelébe helyezi az árut úgy, hogy az exportőr vállalja a szállítás díjának döntő részét és a folyamat során felmerülő kockázatokat is, beleértve a célállomáson történő rakodás rizikóját. Biztosítást ugyan nem kell kötnie, de ha

[10] Napjainkban sokszor az Institute Cargo Clauses (C)-t alkalmazzák, ami döntő részben megegyezik az FPA-val.

kár keletkezik, nem tudja szerződéses kötelezettségét teljesíteni. A klauzula lényege az, hogy az eladó köteles a meghatározott terminálon, kikötőben, rakparton, raktárban, vámudvarban, vagy bármilyen közúti, vasúti vagy légi terminálon a vevő rendelkezésére bocsátani a beérkező szállítóeszközből kirakodott árut. Ehhez természetesen el kell intéznie a kiviteli engedélyeket, ha azok szükségesek.

A vevő ugyanitt köteles az árut átvenni és gondoskodni annak elvámolásáról, a szükséges díjak megfizetéséről.

A terminál lehet zárt, vagy nyitott is. A gyakorlatban a záradék lényegi eleme az, hogy a felek egyezzenek meg az adott terminálban és ha szükséges azon belül egy konkrét helyben, ahol a kockázatok az áruval együtt a vevőre szállnak. Az eladó köteles a fuvareszközből kirakatni a termékeket, ennek költsége nem az importőrt terheli. Ezt azért tudja megoldani, mert a terminálóknak rendelkeznie kell azokkal az eszközökkel (daru, targonca), amelyek ezt lehetővé teszik. Amennyiben ilyen kellékek nem állnak rendelkezésre, akkor a helyszín nem tekinthető terminálnak, ezért a felek a DAP paritásban kell, hogy megállapodjanak.

Ha nem tudják terminálra szállítani az árut, vagy a vevő például a saját udvarára kéri azt, akkor a Delivered At Place záradékot használják. Magyarul ez a meghatározott rendeltetési helyre leszállítva paritás, rövidítve DAP. Ez is egy egypontos, multimodális klauzula. Az exportőr jelentős logisztikai költségeket vállal magára és garantálja, hogy biztonságban eljuttatja a portékát a vevő közelébe.

Eltérően a DAT-tól itt az eladó a meghatározott célállomáson a vevő rendelkezésére bocsátja a beérkező szállítóeszközből kirakodható árut. Azaz nem szedi ki a fuvareszközből, mivel ehhez nem állnak megfelelő kellékek a rendelkezésére. A kirakodás az importőr feladata, beleértve a rakodás során vállalt kockázatot is. Azaz, ha ennél a munkafolyamatnál sérül meg az áru, akkor az már a vevő kára, akkor is ki kell fizetnie a szállítmányt, mivel az eladó az INCOTERMS-ben szereplő feladatát elvégezte.

Az eladónak kell természetesen intézni az exportengedélyezést, de nem feladata az importengedélyek beszerzése. Az eladó nem az okmányok átadásával teljesít, hanem azzal, hogy rendelkezésre bocsátja az árut.

Minden olyan költséget, ami az árumozgatáshoz onnantól kezdve keletkezik, hogy a fuvareszköz megérkezett, az importőrnek kell viselnie. Ilyen lehet akár a hajóból való kirakodás kikötői díja is.

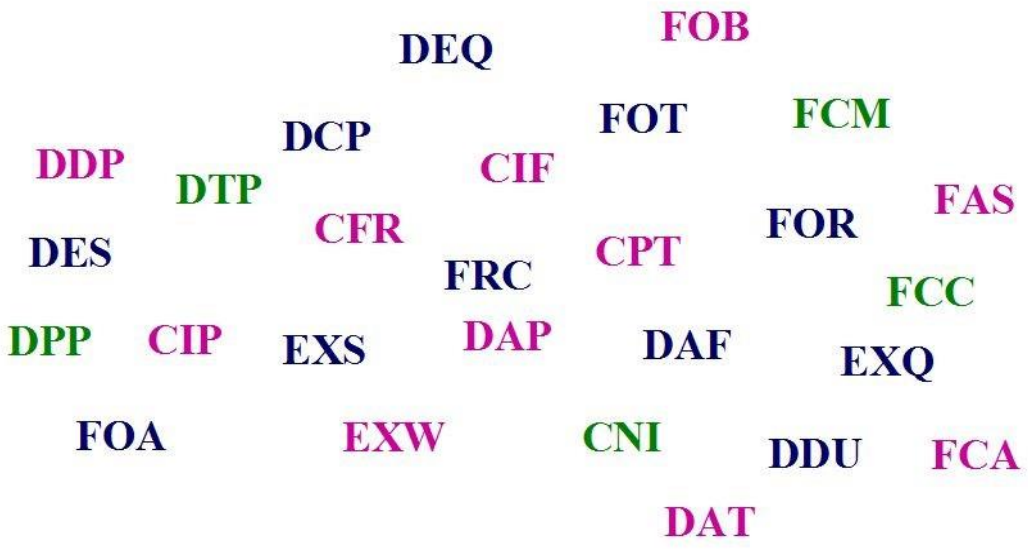
Az INCOTERMS2010 is tartalmazza az eladó által a legtöbb munkát igénylő záradékot a Delivered Duty Paid-et. Ez magyarul a leszállítva meghatározott rendeltetési helyre, vám fizetve-ként értelmezendő, rövidített neve DDP. Ez egy egypontos klauzula és bármilyen fuvarozási módnál alkalmazható, bár ezeknek nincs nagy jelentősége. Ebben az esetben ugyanis az árut a vevőhöz kell elszállítania az exportőrnek úgy, hogy még a beviteli vámkezelést is elvégzi, a vám mellett az összes illetéket megfizeti. Ennek nyomán az importőr nem is végez külkereskedelmi tevékenységet, számára ez egy belföldi vásárlás. Éppen ezért az importőr számára ez a legkényelmesebb megoldás, ugyanakkor egyértelműen a legdrágább is. Az eladónak ez a legkockázatosabb és legköltségesebb üzlet, ezért minden felmerülő munkafolyamat árát rá fogja terhelni a vásárlójára. Exportőrként nagyon meg kell gondolni, hogy vállaljuk-e a DDP záradékot, hiszen ismernünk kell az importőr állam szabályozását, beleértve az ÁFA fizetési előírásokat is. Gyakran ahhoz, hogy ellássuk a megfelelő munkafolyamatokat vagy helyi irodával kell rendelkezni, vagy ügynököt kell fogadni, ami tovább növeli a költségeket.

Néhány további észrevétel

A tengeri vagy belvízi szállításnál 2010 előtt hagyományosan a FOB vagy a CIF klauzulákat alkalmazták, és ez az INCOTERMS2010 alapján is lehetséges. A konténeres áruknál azonban ezt kizárta a legutóbbi módosítás. Ezért az ilyen árukat vagy FCA, vagy CIP paritással lehet csak feladni, ha nem induló, vagy érkező paritásokat kívánnak a felek használni. Utóbbival azonban az exportőr jelentős kockázatot vállal. Amikor 2011-ben a japán földrengés után elmosta a cunami a Sendai kikötő konténerszállító terminálját, az eladók lettek felelősök a veszteségekért.

Az EXW klauzula választásakor a vevőnek nagyon meg kell fontolni, hogy képes lesz-e arra, hogy egy idegen országban a megfelelő hatóságokkal, speditőrökkel kommunikáljon. Azt is át kell gondolnia, hogy milyen specialitásokkal (nemzeti ünnep, nyitva tartás, stb.) rendelkezik az eladó országa.

A CIP és a CIF paritások biztosítási kockázatvállalása nem minden esetben elegendő. Importőrként meg kell tehát arról győződni, hogy az FPA / Cargo Institute C biztosításon felül szükség van-e további kockázatáthárításra. Ha a válasz igen, akkor meg kell próbálni ennek díját az exportőrre hárítani.



1. ábra Az INCOTERMS klauzulák: múlt, jelen, jövő (időrendi sorrendben jelölve: kék, rózsaszín, zöld)

Kiegészítő toldatok az INCOTERMS-hez

Az INCOTERMS szokványgyűjtemények régóta tartalmaznak olyan elemeket is, melyek nem önálló záradékok, csupán azok tartalmát módosítják. Azokat a kiegészítéseket, melyek a paritáshoz (tehát a hárombetűs rövidítés és a földrajzi pont meghatározása) kapcsolódnak, önmagukban nem lehet alkalmazni. Nem mindegyik záradékhoz kapcsolhatók szabályozott kiegészítések, de a felek írásban kifejtve módosíthatják az egyes klauzulák tartalmát. Leírva ezek a kiegészítések így jelennek meg, mint például: FOB Hamburg FI, vagy CIF Montevideo LANDED.

A leggyakrabban előforduló kiegészítés a LANDED, amely a CIF vagy CFR tartalmát módosítja. A lényege, hogy a kirakást, a kikötői belső forgalomban használt könnyítő hajó költségeit, az áru partra szállításának költségeit az eladó magára vállalja. Ennek eredményeként az árut az importőr úgy kapja meg a kikötőben, hogy ott semmilyen költsége nem merül fel. Annak nyomán, hogy 2010-től megjelent a DAT paritás, sok esetben értelmét vesztette ez a kiegészítés, és ezért egyre ritkábban használják.

A FOB paritást több toldalékkal is lehet pontosítani, illetve különböző költségeket a partnerekre hárítani. A FI (free in) jelentése az, hogy az árunak a hajótérben való berakását az eladó vállalja, abban az esetben, ha azt a fuvarozó társaság külön kezeli.

Az érkezési kikötőben is felmerülhet a rakodás költségének a díja, ezért a CFR és a CIF klauzulák mögött a FO (free out) arra utal, hogy a kirakás költségét magára vállalta az eladó. A FIO (free in and out) esetében az árunak a hajóba rakodása mellett azt is finanszírozza az eladó, hogy az érkezési kikötőben kiemelik azt a rakodótérből. Így ez a kiegészítés a CFR és a CIF tartalmát módosítja.

A FIOS (free in and out stowed) azzal egészíti ki a FOB záradékot, hogy a darabáru hajótérben való elrendezése is az eladó költségére történik.

A FIOT (free in and out trimmed) kiegészítésnek az a célja, hogy jelezze, az árut ömlesztve fogják szállítani, ami viszont elsimítását igényel. Ezért ennek a díját az exportőrnek kell vállalnia. Ez a kiegészítés a FOB klauzulához kapcsolódhat.

A FILO (free in liner out) toldalék arra utal, hogy a FOB paritásnál a berakodás költségét a hajóstársaság magára vállalta, tehát azt egyik üzleti félnek sem kell megfizetnie. Ezzel szemben az érkezési kikötőben felmerülő kirakodási díjat már a megrendelőnek kell megfizetnie, aki ebben az esetben az importőr.

Ezzel ellentétes a LIFO (liner in free out), melynek során a berakodás költségét a megrendelő, a kirakodását a hajóstársaság fizeti.

A CIF és a CIP záradék kiegészíthető a C betűvel, ebben az esetben az importőr által megbízott képviselő díját az üzletkötés érdekében az eladó átvállalja.

Ha ugyanezeket a szokványokat CI-vel egészítik ki, akkor a bankköltségeket is finanszírozza az exportőr.

A W kiegészítés arra utal, hogy az áru szállítása során háborús övezet közelében halad el a jármű, vagy kalóztámadás esélye merül fel. Ezért az eladó a normál feltételek mellett, ezekre a veszélyekre is köteles biztosítási fedezetet nyújtani. Figyelni kell azonban arra, hogy háborús kockázatra szárazföldi fuvarozásnál nem lehet biztosítást kötni. Ebből adódóan CIP paritásnál csak akkor szerepelhet ez a kiegészítés, ha légi fuvarozásra kerül sor, vagy a tengereken konténert szállítanak.

	induló	fő fuvarozás nincs fizetve			fő fuvarozás fizetve				érkező		
szokvány	EXW	FCA	FAS	FOB	CFR	CIF	CPT	CIP	DAT	DAP	DDP
csomagolás	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E
előkészítés	V	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E
export ügyintézés	V	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E
fő szállítási szakasz finanszírozása	V	V	V	V	E	E	E	E	E	E	E
biztosítás	V	V	V	V	V	E	V	E	E	E	E
beraktározás	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V	E
vámolás	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V	E

1. Táblázat Az INCOTERMS2010 szokványainál az eladó (E) és a vevő (V) kötelezettségei
Forrás: Saját összeállítás

Az INCOTERMS2020 tervezett változtatásai

Lassan az évtized végére érünk, s így szükségessé vált az INCOTERMS szokványok újabb módosítása. A 2010-es években annyira gyors technológiai fejlődés ment végbe, illetve oly nagy mértékben növekedett a kereskedelem (különösen a konténeres szállítmányoké), hogy ezekhez szükségessé vált az igazodás. A jelenlegi tervek szerint a Nemzetközi Kereskedelmi

Kamara 2019 szeptemberében mutatja be hivatalosan az újításokat, és a szokványgyűjtemény új generációja 2020 január 1-től lesz hatályos.

A Kamara jelezte, nincs idő arra, hogy teljesen felkészüljenek a következő évtizedek változásaira, ezért 2030-ban újabb módozatok kerülnek bevezetésre. Egyúttal jelezték,, hogy a világűrbeli áruszállításra és -átadásra alkalmas záradékokat akkorra dolgozzák ki. A most bemutatásra kerülő változások tervezettek, de alapvetően ezek megjelenése várható.

A változtatásoknak természetesen több oka is van, de leginkább a konténeres szállítás miatt történnek. Az INCOTERMS 2010-es kiadása a FOB és CIF klauzulákat kizárta a konténeres szállításokból. De a helyettük ajánlott FCA és CIP záradékokat alig használják az exportőrök és importőrök. Sőt a nemzetközi ügyletekbe bevont ügynökök (szállítmányozók, logisztikai társaságok, bankok, stb.) sem. Ma már azt valószínűsítik, hogy azért, mert a FOB és a CIF is nagyon régi klauzulák, és a Nemzetközi Kereskedelmi Kamara az elmúlt évtizedekben nem alakította át őket úgy, hogy megfeleljenek napjaink feltételeinek. A konténeres szállítások teszik ma ki a Föld kereskedelmének 80%-át. Az INCOTERMS 2020-as változatában újra lehetővé teszik a FOB és a CIF alkalmazását konténeres szállítmányokra, ahogyan a 2000-es és a korábbi módosításoknál ez működött.

Az ICC érzékeli, hogy az importőröknek szüksége van olyan változtatásokra, melyek a fennálló pontatlanságokat részletezik, vagy szabályozzák. Ezért várhatóan a normál biztosítási kötelezettség mellett meghatározzák, hogy a CIP, CIF klauzulák esetén a további biztosításokban hogyan kell az exportőrnek és az importőrnek megállapodnia. Elképzelhető az is, hogy a szállítók esetleges mesterkedéseivel szemben (késve kötött biztosítás, stb.) szankciók lehetőségét is leírja majd a záradék. Emellett a Terminál Kezelés Díjakat is pontosan kell szabályozni, hogy az ne tegyen lehetővé rejtett nyereséget a szállítóknak.

Megszűnik az EXW klauzula, és ezzel a teljes „induló” típus az INCOTERMS csoportok közül. Ez azokat a vállalatokat érinti, amelyek viszonylag kis export tevékenységet végeznek. A döntés hátterében az áll, hogy ez egy belföldinek tekinthető ügylettípus az eladó számára. Ráadásul az Európai Unió Vámkódexével nem áll összhangban az alkalmazása, mivel az eladók felelősségvállalása a kiviteli vámkezelésre nem terjed ki. A megszüntetés mellett szól az is, hogy az FCA paritás jelzi, hogy külkereskedelmi jellegű tevékenységre kerül sor és az eladó előkészíti az árut a szállításra, ezzel felvállalja a minimálisan ráháruló feladatokat.

Megszűnik a DDP záradék is, annak ellenére, hogy olyan áruk (minták, alkatrészek) esetében bevett gyakorlat alkalmazni, melyeket futár vagy expressz társaságok útján szoktak eljuttatni a címzettekhez. A döntés hátterében az áll, hogy ez egy belföldinek tekinthető ügylettípus a vevő számára. Ráadásul az Európai Unió Vámkódexével nem áll összhangban az alkalmazása, mivel a vevők felelősségvállalása a vámkezelésre nem terjed ki. De a megszűnés nem azt jelenti, hogy eltűnne a vámkezelést is előíró szokvány. A DDP helyett valójában két új klauzula jön létre.

A legritkábban használt szokvány a FAS is megszűnik, mert tartalma tulajdonképpen megegyezik az FCA-val. Csupán az a különbség, hogy az FAS egyértelműsíti a tengeri szállítást. Az FCA paritással az eladó ma is szállíthat árut a kikötő dokkjába. Másrészt, ha a szállító hajó késve érkezik a kikötőbe, az importőr áruját néhány napig elérhetővé teszik, de ha az óceánjáró hamarabb érkezik a tervezettnél, akkor a rakodás meg is hiúsulhat FAS paritás mellett. A vevő pedig így nem jut az általa kifizetett portékához. Mindezeken felül az FAS paritást csak bizonyos árucikkek (bányászati termékek, gabonák) exportjára használják, és nem tűnik logikusnak erre a termékcsoportra fenntartani egy INCOTERMS záradékot.

Az FCA klauzulát újra kibontják, vagyis két fajtája lesz. Erre vonatkozóan konkrét megnevezés ma még nem ismert, de mivel ez a leggyakrabban használt INCOTERM, ezért a pontosítás érdekében hasznos több változattá alakítani. Napjainkban az áruk hozzávetőleg 40%-át ezzel a paritással szállítják, mivel nagyon sokoldalú és lehetőséget ad arra, hogy az exportőr országában bárhol (az eladó telephelyén, egy terminálon, kikötőben, repülőtéren, stb.) átvegye az importőr az árut, bármilyen fuvareszközről.

Ha a tervek megvalósulnak, akkor egy szárazföldi és egy tengeri klauzula várható. Ezzel pedig megerősíthetik a kifejezetten a konténeres szállításoknál való alkalmazhatóságát. (Az elnevezésük még bizonytalan, elképzelhető a Free Carrier Continental FCC, vagy Free Carrier Marine FCM.)

A megszűnő DDP kapcsán az egyik probléma az, hogy annak köszönhetően, hogy a záradék előírásai szerint a vámköltségeket az exportőr fizeti, nem lehet tudni, hogy pontosan milyen helyen kell ezt megtennie. Ennek a feloldására jön létre a DDP-n alapuló két új klauzula.

A DTP (Delivered at Terminal Paid) használatakor az árut a vevő országában levő terminálra (kikötőbe, repülőtérre, logisztikai központba) szállítják és az eladó vállalja, hogy ezen a helyen megfizeti a vámot és a felmerülő beviteli költségeket.

Ezzel szemben a DPP (Delivered at Place Paid) esetében az árut bármilyen helyre szállíthatja az eladó (például a vevő udvarára), ami nem számít terminálnak, emellett pedig az exportőr megfizeti a vámokat és a felmerülő más beviteli költségeket.

Teljesen új záradékként születik meg a CNI (Cost aNd Insurance) azzal a céllal, hogy az FCA és a CFR/CIF közötti rést kitöltse. A helyzet kulcsa az, hogy az FCA paritásnál az exportőr amíg át nem adja az árut viseli a kockázatokat is. Ezzel szemben a CFR/CIF esetében jóval korábban viseli az importőr a kockázatokat, minthogy állnia kellene a fuvarozás költségeit. Az új klauzula is fő fuvarozás fizetve típusú lesz, vagyis a szállítás kockázata az eladóról a vevőre az indulási pontban fog átszállni, de a fuvardíjat sem az exportőr fogja állni. A szokvány szárazföldi típusú lesz és tulajdonképpen a FOB megfelelőjének lehet tekinteni a biztonság szempontjából.
Az exportvámkezelés az eladó feladataként kerül definiálásra, az import ügyintézéssel viszont nem kell foglalkoznia. A vevőnek mégis könnyebbséget jelenthet ez a megoldás a vámolási folyamatban, mivel tisztázza a biztosítás szerepét és értéknövelő voltát.

Várhatóan nem jelentősen (tartalmában nem), de megváltozik a DAT záradék is. Mivel 2010 óta ennek a szokványnak a háttere nem változott, nincs is szükség mélyreható változásokra. Egyetlen indok van arra, hogy pontosítsák a záradékot, mégpedig az, hogy sokan félreértik a betűszó lényegét. Sokan vannak, akik abban a hitben alkalmazzák ezt a záradékot, hogy a terminál kifejezés a vámudvarra, vagy a vámhatóság telephelyére utal. Ami természetesen nincs így. Ezért elképzelhető, hogy a rövidítés és annak leírása megváltozik és tartalmilag a maival azonos jelentéssel fog bírni a DPU Delivered at Place Unloaded. Azaz meghatározott rendeltetési helyre szállítva, kirakodva lesz a szokvány elnevezése.

	fő fuvarozás nincs fizetve			fő fuvarozás fizetve					érkező			
szokvány	FCA1	FCA2	FOB	CNI	CFR	CIF	CPT	CIP	DAT	DAP	DTP	DPP
csomagolás	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E
előkészítés	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E
export ügyintézés	E	E	E		E	E	E	E	E	E	E	E
fő szállítási szakasz finanszírozása	V	V	V	E	E	E	E	E	E	E	E	E
biztosítás	V	V	V	E	V	E	V	E	E	E	E	E
beraktározás	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V		
vámolás	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V

2. Táblázat az INCOTERMS2020 szokványainál az eladó (E) és a vevő (V) kötelezettségei
Forrás: Saját összeállítás

A gyakran felmerülő csomagolási gondok következtében a vevő kötelezettségévé válik, hogy az áruvédelemhez kötődő tájékoztatókat átadja a szállítónak. Nyilvánvalóan nem a hagyományos csomagolásról van szó, hanem azokról az estekről, amikor az áru vagy a természeténél fogva, vagy az érkezési ország jogi szabályozása miatt különleges védelmet igényel. Mivel az eladó korlátozott erőforrásokkal rendelkezik ahhoz, hogy a külföldi csomagolásra vonatkozó jogi követelményeket megvizsgálja, ezzel szemben a vevő teljes mértékben ismeri az ilyen információkat, neki kell tájékoztatni az exportőrt ezekről a tényekről. Jelentős akadályokhoz vezethet, ha veszélyes árukat vagy fogyasztási cikkeket megfelelő csomagolás nélkül szeretnének az importőr országba értékesíteni.

Mindezt akkor is meg kell tenni, ha az F-fel kezdődő klauzuláknál a vevő feladatai sokkal nagyobbak, de a biztonsági információkat ezután mindig meg kell osztani.

A szokványok eltörlése, pontosítása és bevezetése mellett további témákkal is foglalkoznak az INCOTERMS2020 kapcsán a Nemzetközi Kereskedelmi Kamarában. Ilyenek a szállítás biztonsága, a szállítmánybiztosítás szabályozása, az INCOTERMS és a Nemzetközi Kereskedelmi Bíróság kapcsolata. Ezen felül olyan szokvány megalkotása is lehetséges, amely a biztonsági fenyegetések és a kiber támadások kapcsán jelenthet megoldásokat.

Az elmúlt években a határokon átnyúló kereskedelmet a számítógépes biztonsági fenyegetések és támadások egyre jelentősebb nagysága jellemezte. Leginkább az adatok törlésére, a pénzügyi és más érzékeny információk lopására került sor.

Többször fordult elő, hogy a tengeri szállítások foglalásakor a nem biztonságos böngészők és honlapok megnyitásakor a bűnözők adathalászatot hajtottak végre, ezzel pedig kárt okoztak. Rontja a helyzetet, hogy véletlenül is letölthetők rosszindulatú tartalmak és az emberi hibák is növekednek az egyre inkább digitalizált világkereskedelemben. Folyik az munka, ahol a Nemzetközi Kereskedelmi Kamara a kiberbiztonsággal foglalkozó vállalatokkal és szakértőkkel együttműködik. Ennek során figyelembe veszik olyan technológiák és képességek bevezetésének lehetőségét, amelyek jelentősen minimalizálják az adatvédelem és adatbiztonság kockázatait.

A nemzetközi kereskedelemmel foglalkozó szövetségek további kérésekkel és javaslatokkal is támogatják az ICC munkáját. Többek között szeretnék, ha az INCOTERMS sokkal pontosabban leírná, miként kell az áfát és más díjakat megfizetni, hogyan kell a hatósági eljárásokat lefolytatni. Sokan azt is szeretnék, ha a szokványt kiegészítenék példákkal, melyek iránymutatók lehetnének a jövendő kereskedelmi szerződéseknél, minek nyomán tökéletesebben tudnák alkalmazni az egyes klauzulákat.

Létezik egy javaslat egy további érkező paritás bevezetésére is. A DDI (Delivered Dispatch Import) záradéknak az lenne a célja, hogy az eladó ugyan vámolja el az árukat, de az ezen felül jelentkező fizetéseket ne neki kelljen állni. Így tulajdonképpen az adott ország rendszerének mély ismerete nélkül is csaknem teljes szolgáltatást tudna nyújtani az exportőr. Segítené az eladót az is, hogy a szállítmányozók ismerik az érkezési országok gyakorlatát, így az egyszerű vámkezelést el tudnák végezni.

Az elmúlt évtized tanulságait felhasználva az INCOTERMS2020 olyan fejlesztéseket eredményez, melyek rugalmasabbá teszik a költségek és a kockázatok átvitelének, a csomagolásnak, a jelölésnek, az áruk ellenőrzésének, a biztonsági tanúsítványoknak és más formaságoknak a megfelelő kezelését. Ezen felül az új leírásoknak javítania kell a résztvevők, az ügynökök és a további érdekeltek felelősségét a kereskedelmi folyamat teljes láncolatában. Mivel az új INCOTERMS valószínűleg sok gyakorlati inputot használ fel, rendkívül optimalizált lesz ahhoz, hogy lépést tudjon tartani az egyre változó globális kereskedelmi folyamatokkal.

FELHASZNÁLT IRODALOM

https://www.linkedin.com/pulse/incoterms-2020-ddi-delivered-dispatch-import-english-alberto-rino

https://blog.coleintl.com/blog/incoterms-2020-a-primer

https://www.globalnegotiator.com/blog_en/incoterms-2020-main-changes/

https://www.tradefinanceglobal.com/freight-forwarding/incoterms-2020/

https://europeanshippers.eu/news/incoterms-2020/

http://www.erevija.org/pdf/articles/eng/Ademuni%20Odeke%20engl.pdf

users.atw.hu/logisztiktanonc/3/incoterms.doc

Sipos Zoltán, Constantinovits Milán (2014): Nemzetközi üzleti technikák, Akadémiai Kiadó Budapest

Külkereskedelmi ismeretek 1-2. Törzsök Éva, Nemzeti Szakképzési és Felnőttképzési Intézet, 2008

Mikolay Lászlóné: Gyakorlati külkereskedelem. Szókratész Külgazdasági Akadémia, 2008 World Trade Law. Handbook 2013. University of technology Sydney