

Az INCOTERMS 2010 változása a 2000-hez képest

Az INCOTERMS-klauzulák frissítése 2011. január elsejével lépett életbe. **A klauzulák nem kötelező érvényű törvények, hanem megformált kereskedelmi szokványok, amelyek csak a szerződéses megegyezés után válnak érvényessé.**

A Nemzetközi Kereskedelmi Kamara (ICC) az új kiadással tesz eleget az egyszerűbb használat és a felhasználóbarát nyelvezet kívánalmainak. A 13 klauzulából kilenc megmarad. Ezeket egészíti ki **két új klauzula**, a DAT és DAP, amelyek a DAF, a DES, a DEQ és a DDU klauzulákat helyettesítik.

A korábbiakkal ellentétben az INCOTERMS 2010 a szállítási módok szerint tagolódik. A klauzulák egy része minden szállítási módra – szárazföldi, légi, és vízi -, valamint a multimodális szállítási módra is kiterjed. Ezek különösen konténeres szállítás esetén alkalmazhatóak. A klauzulák másik csoportja kizárólag vízi szállítás esetén alkalmazható.

Az INCOTERMS jelentése és története

A kereskedelmi forgalomban a teljesítési hely, idő, felelősség és kockázat kérdéseinek pontos meghatározásához szükség van egy, a nemzetközi gyakorlatban elfogadott, valamennyi piaci szereplő által egységesen értelmezett szabályozásra, irányelvekre. Az INCOTERMS a fuvarparitás meghatározására szolgáló nemzetközi szabvány, a kereskedelmi, logisztikai, szállítmányozási tevékenységek során. A kifejezés az angol International Commercial Terms (Nemzetközi Kereskedelmi Feltételek) szavak rövidítéséből származik. A nemzetközi kereskedelem egyik alapvető dokumentuma 1936-ban született és a legismertebb külkereskedelmi szokvány, mely egyre inkább a belföldi kereskedelmi tevékenységek meghatározó elemévé is válik.

A fuvarparitás kétséget kizáró módon szabályozza, az áruszállítással kapcsolatos költségek és kockázatok megoszlását az eladó és a vevő között. Az INCOTERMS az adásvételi szerződések szerződő feleinek az adott áru értékesítésével kapcsolatos jogaira és kötelezettségeire korlátozódik. A szokvány jelentősége abban áll, hogy a szerződésekben nem kell részletesen szabályozni a szállítási feltételeket, elég utalni a megfelelő INCOTERMS klauzulára.

Az INCOTERMS minden klauzulája az eladó és a vevő kötelezettségeit is tartalmazza 10-10 pontban.

Az eladó kötelezettségei:

- az áru rendelkezésre bocsátása;
- engedélyek, vámformaságok, felhalmozások intézése;
- fuvarozási és biztosítási szerződés megkötése;
- költségmegosztás;
- kockázátvállalás;
- az áru átadása;
- értesítésadás a vevő részére;
- átadást igazoló okmányok kitöltése;
- ellenőrzés, csomagolás, jelölés;
- egyéb kötelezettségek.

A vevő kötelezettségei:

- az ár megfizetése;
- engedélyek, felhalmozások és formaságok;
- fuvarozási szerződés megkötése;
- költségmegoszlás;
- kockázatvállalás;
- az áru átvétele;
- értesítésadás az eladó részére;
- az átadás igazolása, szállítási okmány vagy ezzel egyenértékű elektronikus közlés;
- áruvizsgálat;
- egyéb kötelezettségek.

Amit eddig használtunk

Az INCOTERMS 2000, 13 klauzulát tartalmaz, az egyes klauzulákat az eladó kötelezettségeinek növekvő sorrendjében mutatja be. A klauzulákat 3 betűvel jelölik, hozzátevé az értelmezéshez szükséges megnevezést, amely a klauzula fajtája szerint lehet az indítási hely, az érkezési hely, vagy a berakodási hely.

A klauzulák a következők alapján különböztethetők meg:

A költségmegosztás az eladó és a vevő között a kárveszély, a kockázat megosztása az eladó és a vevő között.

Fogalmak az INCOTERMS gyakorlatában

A fuvarparitás: az a földrajzi pont, ahol a szállítással kapcsolatos költségek átszállnak az eladóról a vevőre.

Teljesítés helye: az a földrajzi pont, ahol a szállítással kapcsolatos kockázat átszáll az eladóról a vevőre.

Egyponthos klauzulák (E, F, D csoport): a költség és a kockázat ugyanazon a földrajzi ponton száll át.

Kétpontos klauzulák (C csoport): a költség és a kockázat eltérő földrajzi ponton száll át.

Multimodális klauzulák: minden fuvarozási módnál alkalmazható.

A logisztika, az elektronikus kereskedelem forradalma, és a hálózatos gazdaság kialakulása a 2000-től használt INCOTERMS Szokványok átalakítását, és megújítását is kikényszerítette.

A Nemzetközi Kereskedelmi Kamara – több éves szakmai egyeztetési folyamat lezárásaként megfogalmazta az **INCOTERMS®2010** –et, melyben a szokványok száma 13-ról 11-re csökkent:

a. A DAF (határra szállítva), a DES (leszállítva hajóról történő átadással) és a DDU (leszállítva vámfizetés nélkül) klauzulákat egyetlen szabály, a **DAP (helyszíni kiszállítás)** váltja fel. A DAP esetében az eladó akkor teljesíti a szállítást, amikor a meghatározott célállomáson a vevő rendelkezésére bocsátja a beérkező szállítóeszközből

kirakodható árut. A megjelölt helyre történő kiszállítás összes kockázatát az eladó viseli. A klauzula alkalmazása esetén az eladónak kell intéznie az exportengedélyezést, de nem feladata az import engedélyek beszerzése, a vámfizetés, illetve az import vámügyintézés.

b. A DEQ (leszállítva rakparti átadással) klauzulát a **DAT (terminálhoz szállítva)** váltja fel. A DAT klauzula esetében az eladó akkor teljesíti a kötelezettségét, amikor a meghatározott terminálon, kikötőben, vagy célállomáson a vevő rendelkezésére bocsátja a beérkező szállítóeszközből kirakodott árut. Fontos megjegyezni, hogy a DAT alkalmazása esetén az eladónak kell intéznie az exportengedélyezést, de nem feladata az import engedélyek beszerzése, a vámfizetés, illetve az import vámügyintézés.

A DDP (leszállítva vámfizetéssel) esetében az új változat világosan rögzíti, hogy milyen költségek tartoznak ide, mégpedig a következőképpen: „... az export/import tranzakciókhoz szükséges vámeljáráások költségei, valamint az áruk exportálását és importálását érintő minden vámilleték, adó és egyéb díj, és az áruk bármely országon át történő szállításának az átadást megelőző költségei.”

Az INCOTERMS CPT (fuvarozás fizetve valameddig), a CIP (fuvarozás és biztosítás fizetve valameddig), a DAP és a tengeri szállításban használatos CFR (költség és fuvardíj fizetve) és CIF (költség, biztosítás és fuvardíj fizetve) elvileg az eladó által fizetett szállítási költségekre vonatkoznak (a rendeltetési hely tekintetében valamilyen, változó helyszíning – a pontos INCOTERMS szabály függvényében). A DDP esetében a szállítási költségek mellett bekerült az árba az importvám és az ÁFA is. Az érintett INCOTERMS klauzulát tartalmazó fuvarszámlának fel kell tüntetnie a költségek ezen részleteit, hogy pontosan ki lehessen számolni az import vámtételét.

Az INCOTERMS 2010 emellett tájékoztatást ad minden szabályhoz, hogy segítse a felhasználókat az egyes tranzakciókhoz tartozó helyes INCOTERMS szabály kiválasztásában.

A korábbiakkal ellentétben az INCOTERMS 2010 a szállítási módok szerint tagolódik. A klauzulák egy része minden szállítási módra – szárazföldi, légi, és vízi -, valamint a multimodális szállítási módra is kiterjed. Ezek különösen konténeres szállítás esetén alkalmazhatóak. A klauzulák másik csoportja kizárólag vízi szállítás esetén alkalmazható.

A klauzulák nem kötelező érvényű törvények, hanem megformált kereskedelmi szokványok, amelyek csak a szerződéses megegyezés után válnak érvényessé

Megjegyzendő: az INCOTERMS szabványok nem térnek ki az adásvételi szerződések minden szükséges elemére, például nem mondják meg, milyen árat kell fizetni, vagy mi legyen a fizetés módja; nem érintik az áruk tulajdonjogának átruházást vagy a szerződésszegés következményeit sem.

Az ICC új szabályozása szerint, amennyiben a klauzula és a földrajzi hely után nem került feltüntetésre az INCOTERMS elfogadásának az éve, akkor a szerződéskötés évében érvényben lévő, hivatalos változatot kell alapértelmezettnek tekinteni. Ily módon 2011. január 1-től kezdődően az *INCOTERMS 2010 ismerete* minden fuvarozó, szállítmányozó és logisztikai szolgáltató vállalat számára nélkülözhetetlen tudássá vált.

Forrás: <http://beszerzes.hu/2011/03/incoterms-2010-miben-valtozott/>