



Incoterms 2000 klauzulák

A kereskedelemben a rendszeresen ismétlődő üzletkötések tartalmi és formai elemeit, feltételeit, az üzletkötés kialakult módját, gyakorlatát nevezzük szokásnak. A kereskedők, illetve szervezeteik összegyűjtötték és írásba foglalták a szokásokat. Az írásba foglalt szokást szokványnak nevezzük. Szokványt nemzetközi szervezetek is alkothatnak.

Az Incoterms a világkereskedelemben alkalmazható kidolgozott szokvány, amelynek valamely "paritására" hivatkozva mind az eladó, mind pedig a vevő biztos lehet abban, hogy felelősségüket egyértelműen meghatározták. Nincs szükség tehát arra, hogy a felek minden alkalommal részletekbe menően rögzítsék kötelezettségeiket, elegendő a megfelelő paritás kiválasztása és abban való megállapodás. Segítségével csökkenthető a bizonytalanság, a költséges jogviták keletkezésének esélye.

Az Incoterms megalkotója a párizsi központú ICC (International Chamber of Commerce - Nemzetközi Kereskedelmi Kamara), amely 137 ország több ezer üzleti szereplőjét, cégeit tömöríti és 80 éves működésre tekinthet vissza. 1996 óta magyarországi szervezetek is részt vesznek ebben a munkában, ekkor jött létre az ICC Hungary, az első ICC nemzeti bizottság hazánkban.

Az ICC első ízben 1936-ban dolgozta a Nemzetközi Kereskedelmi Feltételeket (**IN**ternational **CO**mmercial **TERMS**). A nemzetközi fejlődést követve az ICC 1953-ban, 1967-ben, 1980-ban, 1990-ben, és kétéves előkészület után, 2000. január 1-jén léptette életbe a legújabb változatot. Fontos tudni, a szokvány csak kifejezett kikötés esetén érvényesül, tehát a szerződésben pontosan kell arra hivatkozni. (pl. FOB Hamburg INCOTERMS 2000.).

A szokvány nem jogszabály, így nem évül el, azaz ma is érvényes az 1936-os Incoterms - ha arra hivatkoznak.

Az Incoterms 2000 szakszerűen és érthetően fogalmazza meg az eladó és a vevő kötelezettségeit.

A 13 paritást E, F, C és D csoportokba sorolja, amely kiindul az **Ex Works** paritástól, ahol az exportőr saját telephelyén adja át az árut, folytatódik az **F**-csoporttal (FCA, FAS, FOB), ahol az eladó a fuvarozónak való átadásig gondoskodik az áru továbbításáról, majd a **C**-csoporttal (CFR, CIF, CPT, CIP), ahol az eladó már a fuvarozási szerződést is megkötöti (de a kockázat a vevőé marad), és végül zárul a **D**-csoporttal (DAF, DES, DDU, DDP), amelynek értelmében az eladónak viselnie kell az árunak a rendeltetési országba történő eljuttatása kockázatát és költségeit.

Az Incoterms 2000 logikája, hogy annak kell intéznie a vámkezelést, akinek a felek közül a vámkezelés helyéhez esik közel a telephelye. Tehát az eladó az exportvám-kezelésért lehet felelős, a vevő /importőr pedig az importvám-kezelésért. A FAS paritásnál az exportvámkezelést az eladónak kell végeznie. A DEQ paritásnál az importvámkezelés a vevő feladata.

Az FCA paritásnál, ha az átadás megnevezett helye az eladó telephelye, az eladónak kell az árut a vevő által kiállított fuvarszközre berakni. Azonban, ha az átadás helye nem az eladó telephelye, akkor az eladó fuvarszközén történik az átadás, a fuvarszközből nem kirakva.

Az Incoterms az eladó és a vevő közötti szerződés (és nem csak a szállítás) feltételeit rögzíti. Megszabja, mely pontig viseli az eladó, és mely ponttól a vevő az áru szállításának költségét és kockázatát, tételesen (10 ismérv szerint) felsorolja azt is, mi az eladó és mi a vevő dolga pl. az engedélyek megszerzésénél, a fuvarozási szerződés megkötésekor, mikor és miről kell a partnert értesíteni, és milyen okmányokat kell beszerezni. Ebből következik, hogy szükség van másokkal (pl. szállítómányozóval, biztosítóval, bankkal, stb.) történő szerződéskötésre is.

Az Incoterms 2000 eltérései a régebbi klauzuláktól:

1. Az **FAS paritás** esetében az eladó kötelezi magát az árunak a kiszállításig való bérmentesítésére (régebbi klauzulák szerint ez a vevő feladata volt).
2. A **DEQ paritás** esetében a vevő vállalja az importtal kapcsolatos formalitásokat, vámmal és egyéb költségekkel egyetemben.
3. Az áru ki- és berakodásának helyét szabályozza újra az **FCA paritás** meghatározás.

Az eladó akkor felel a rakodásért, ha a szállítás tőle történik (pl. egy szállítómányozó tőle viszi el az árut). Ha azonban a szállítás más helyszínről történik, akkor az eladó felelőssége befejeződik a szállításra való készre jelentéssel (pl. "FCA repülőtér" kikötés esetén), tehát magáért a berakodásért nem felel. Ha nincs kifejezett megegyezéses elszállítási hely megnevezve és elvben több is szóba jöhet, úgy választhatja az eladó a neki legkedvezőbbet. Ezen új fogalmazással megszűnik a szállítás helyének a szállítás módjától függő megkülönböztetése, hiszen pontosan levezethető az a hely, ahol az eladónak kötelezettségeit teljesítenie kell.

Név	Jel	Tartalom	Mód
Ex Works	EXW	Költség és kockázat gyártótól (bányától, stb.) a vevőt terheli (import esetén a vámértéket növeli)	Minden
Free Carrier	FCA	Költség, kockázat a megadott földrajzi ponton az árunak a fuvarozó részére történő átadása után a vevőt terheli (vámérték növelő tényező)	Minden
Free Alongside Ship	FAS	Költség, kockázat az elhajozási kikötő rakpartjától a vevőt terheli (vámérték növelő tényező)	Tengeri
Free On Board	FOB	Költség, kockázat az elhajozási kikötőben a hajóba rakástól a vevőt terheli (vámérték növelő tényező)	Tengeri
Cost and Freight	CFR	Költség érkezésig az eladót, kockázat az indulástól a vevőt terheli (kockázati költség vámérték növelő)	Tengeri
Cost, Insurance, Freight	CIF	Költség és biztosítás az érkezési helyig az eladót, egyéb kockázat a vevőt terheli (nem vámérték növelő)	Tengeri
Free Carriage Paid to...	CPT	Költség a megnevezett rendeltetési helyig az eladót, kockázat az első fuvarozónak való átadástól a vevőt terheli (kockázati költség vámérték növelő tényező)	Minden
Free Carriage and Insurance Paid To...	CIP	Költség és biztosítás a nevezett rendeltetési helyig az eladót, kockázat az első fuvarozónak való átadástól a vevőt terheli (nem vámérték növelő tényező)	Minden
Delivered At Frontier	DAF	Költség és kockázat a nevezett országhatárig az eladót terheli (ha az a magyar határ, nem növeli a vámértéket)	Minden
Delivered ex Ship	DES	Költség és kockázat érkezési kikötőig az eladót terheli (a tengeri kikötőtől a magyar határig vámérték növelő)	Tengeri
Delivered ex Qual (változott)	DEQ	Költség és kockázat érkezési kikötő rakpartjáig az eladót terheli (a tengeri kikötőtől a magyar határig vámérték növelő)	Tengeri
Delivered Duty Unpaid	DDU	Költség, kockázat vámfizetés nélkül a nevezett rendeltetési állomásig az eladót terheli (magyarországi rendeltetési hely esetén nem növeli a vámértéket)	Minden
Delivered Duty Paid	DDP	Költség és kockázat a nevezett rendeltetési helyig az eladót terheli vámfizetéssel (magyarországi rendeltetési hely esetén nem növeli a vámértéket)	Minden