

A budapesti áruüzleti szokások új rendelkezése a fuvarlevél-költség és illeték viselésének kérdéséről.

A gabonakereskedelemben érdekelték körében a közelmúltban egy anyagi jelentősége szerint kis kérdés nagy ellentéteket és sok vitát váltott ki. A kérdés az volt, hogy paritásos eladás esetén a szerződő felek közül ki tartozik viselni a fuvarlevél-ürlep beszerzésével járó költséget és a fuvarlevél illetékét, amelyeknek összege a belföldi forgalomban vasúti kocsinként 1.60 P-t, ha pedig a rendeltetési állomás külföldön van, mellékkilletékekkel együtt 2.54—2.94 P-t tesz ki.

A kérdés azáltal vetődött fel, hogy a fuvarlevél beszerzésével járó költség az államháztartás bevételeinek fokozására irányuló intézkedések folytán 10 fillérről 1.60 P-re emelkedett. Egyfelől ez a nagyarányú emelkedés, másfelől a gazdasági élet egész területén érvényesülő takarékosagra való törekvés terelte rá erre a kérdésre a figyelmet s vezetett a felek között éles vitákra. Amíg a fuvarlevélköltség csak 10 fillért tett ki, a lebonyolításnak rendszerinti módja az volt, hogy a vevő az elszállítás iránti rendelkezést olyanformán adta meg, hogy az általa kiállított, az árú továbbításánál felhasználandó kész fuvarlevelet az eladóhoz küldte. A rendelkezésadásnak ez a módja előnyös volt úgy a vevő, mint az eladó szempontjából, mert biztosította azt, hogy a címzés és a fuvarozó vállalattal szemben alkalmazandó előírások a vevő kívánsága szerint pontosan kerüljenek bele a fuvarlevélbe, míg ha a fuvarlevelet a vevő előírásai szerint az eladónak kellene kitöltenie, a kitöltésnél hibák vagy pontatlanságok merülhetnek fel, s ezek súlyos zavarokat s károkat okozhatnak és az eladó kártérítési kötelezettségére vezethetnek. A 10 filléres költségvetésre a vevők ügyet sem vetettek, annak visszakövetelésére nem is gondoltak s így gyakorlattá vált, hogy a fuvarlevél költségeit a vevők viselték.

Az a gyakorlat, hogy a fuvarlevelet a vevő szerezte be s küldte be kitöltve az eladónak, a fuvarlevél-költség és illeték emelkedésével sem változott, általánossá vált azonban, hogy a vevő paritásos eladás esetén az eladótól az általa beszerzett fuvarlevél költségeinek visszatérítését követelte. Az eladók nem akartak hallani ennek az újabb költségnek rájuk való áthárításáról. Azzal a szándékkal, hogy elvi jelentőségű döntést provokáljanak az érdekelték az 1.60 P és jár. iránti vitát egy választott bíróság elé terjesztették. A választott bíróság a konkrét kérdést, amidőn az eladó az árút budapesti paritásban adta el, s vidékről szállította a vevő telepére, Budapestre, a vevő javára döntötte el s a fuvarlevél költségét az eladóra hárította. A vita azonban a választott bíróság ítélete után sem jutott nyugvópontra, egyrészt, mert az ítélet csak egy bizonyos, különleges tényállásra vonatkozott, másrészt, mert a döntést az érdekelt-

ségnek az a része, amelyikre ez hátrányos volt, nem fogadta megnyugvással. A megismétlődő viták és surlódások megelőzése érdekében a kérdésnek az áruüzleti szokásokban való általános érvényű szabályozása vált elkerülhetetlenné.

Az ellentétes álláspontok a szokványbizottság ülésein még élesebben bontakoztak ki s a vita során a gyakorlati megfontolásokon kívül elméleti jogi érvelések is érvényesültek.

Azt az álláspontot, amely szerint a fuvarlevél költségét a *vevőnek kell viselnie*, körülbelül az alábbi okfejtéssel indokolták:

Állandó gyakorlattá vált, hogy a kitöltött fuvarlevelet a vevő saját költségén bocsátotta az eladó rendelkezésére s ettől a gyakorlattól való eltérés nem volna sem helyes, sem jogos, mert a kitöltött fuvarlevélnek a beküldése nem egyéb, mint a rendelkezésnek megadása, ez pedig a vevő dolga. Zavarokra s aránytalanul nagy károsodásra is vezethetne, ha a fuvarlevélbeli adatokat és előírásokat nem maga a vevő töltené ki, hanem ezt az eladóra bízna.

Utalás történt arra, hogy paritásos eladás esetén általában a feladó állomás a teljesítés helye, már pedig a teljesítés helyéről való továbbfuvarozás a vevő érdekében történik, annak költségeit, s így a fuvarozáshoz szükséges fuvarlevél beszerzésének költségeit is a vevőnek kell viselnie. Az eladó szerződéses kötelezettségének eleget tett már akkor, amikor az árut a teljesítés helyén bocsátotta a vevő rendelkezésére.

Hivatkozás történt arra is, hogy a fuvarlevél-költségnek osztania kell a fuvardíj jogi sorsát, s amint a teljesítés helyéről való továbbfuvarozás költsége a vevőt terheli, ép úgy neki kell viselnie a fuvarlevél beszerzésének költségeit is.

Az ellenkező álláspont képviselői, nevezetesen azok, akik a *kérdéses költségeket az eladóra kívánták hárítani*, lényegileg az alábbiakra hivatkoztak:

Az áruüzleti szokások 10. §-a úgy intézkedik, hogy ez a kifejezés: „a hajóba rakva”, vagy „a waggonba rakva”, azt jelenti, hogy az összes feladási költségeket — a berakodási és mérlegdíjat is beleértve, — az eladó köteles viselni. Nem vitás, hogy paritásos eladás esetén az eladó „a waggonba rakva” köteles az árut szolgáltatni. Minthogy pedig az áru feladásához hozzátartozik a kiállított fuvarlevélnek a vasút részére való átszolgáltatása, a fuvarlevél beszerzésének költsége a feladási költségeknek részét teszi, s így ez a fent idézett 10. §. értelmében ép úgy terheli az eladót, mint ahogy vitán felül az eladónak kell sajátjából viselnie a vasúthoz való kiszállítás és a vasúti kocsiba való berakás költségeit is.

Utalás történt arra, hogy a paritásos eladást mindenkor helykülönbség melletti vételnek kell tekinteni, mert hiszen a felek az ügyletkötéskor azt tartják szem előtt, hogy az eladó a teljesítés helyéről az árut a vevő rendelkezése szerint elszállít-

tatni, azt valamely fuvarozó vállalatnál feladni lesz köteles, s a paritásos megállapodás épen a fuvardíjak mikénti elszámolására vonatkozik. Ámde a helykülönbség melletti vétel természetéből az folyik, hogy az eladó nem tesz eleget szerződéses kötelezettségének egymagában azáltal, hogy a teljesítés helyén az árút a vevő rendelkezésére bocsátja, hanem az eladói kötelezettségekhez tartozik az a járulékos természetű szolgáltatás is, hogy ő az árút annak továbbítása érdekében a vevő kívánsága szerint fel is adja. Minthogy pedig a feladásra az eladó szerződésnél fogva köteles, más megállapodás hiányában ezt a járulékos természetű szolgáltatást is saját költségén tartozik véghezvinni s ennek megfelelően a feladáshoz szükséges fuvarlevélnek beszerzése is őt terheli. A fenti megfontolásokból következik az is, hogy a feladás költségei nem osztják a továbbszállítási költségeinek jogi sorsát, mert a továbbítás a vevő, a feladás azonban az eladó dolga.

A multban kialakult gyakorlatot, mely szerint a vevő saját költségén bocsátotta az eladónak rendelkezésére a kitöltött fuvarlevelet, a vita eldöntésénél figyelmen kívül kell hagyni. A fuvarlevél költségét ugyanis a multban azért nem számították fel a vevők, mert nem tartották érdemesnek, hogy ezzel a pár fillérsnyi költséggel foglalkozzanak. Célszerűségi okokból fenn kellene ugyan tartani azt a gyakorlatot, hogy a vevő a rendelkezést a kitöltött fuvarlevél átadásának formájában adja meg, ebből azonban nem következik, hogy a szükséges úrlap beszerzésének költségeit az eladó helyett a vevő viselje, s különösen nem következik az, hogy az 1.60 P-ből 1.50 P-t kitevő fuvarlevélilletéket a vevő legyen köteles sajátjából leróni.

A tőzsdetanács döntésénél nem a fenti jogászai gondolatmeneteknek jutott elhatározó jelentőség.

A tőzsdetanács anélkül, hogy egyik vagy másik jogi felfogás helyessége mellett foglalt volna állást, a kérdést — visszaható erő nélkül — gyakorlati megfontolások alapján az alábbiak szerint szabályozta:

„A fuvarlevél beszerzésének költségét, — ideértve a fuvarlevél illetékét is, — paritásos eladás esetén az eladó és a vevő egyenlő ($\frac{1}{2}$ — $\frac{1}{2}$) arányban tartozik viselni; ha azonban a fuvarlevélben megjelölt rendeltetési állomás külföldön fekszik, úgy a fuvarlevél és fuvarlevélmelléletek beszerzésével járó összes költségek a vevőt terhelik.” (35/a. §. (1) bek.)

A tőzsdetanács abból indult ki, hogy elsősorban nem is az a fontos, hogy a szokások milyen értelemben döntenek el a kérdést, hanem az, hogy a kérdés valahogyan szabályoztassék, hogy a fuvarlevélköltség kérdésében a jobbizonytalanság megszűnjön. Ha ugyanis a felek előre tudják, hogy ezek a költségek kit fognak terhelni, azt az ügyletkötés alkalmából, az ár meghatározásánál számításba vehetik és veszik s akármi is a szabálynak érdemleges tartalma, olyan árban állapodhatnak meg,

amelynél ezt a vitás költségtételt is a kalkuláció körébe vonták. Amennyiben pedig a szabály érdemleges tartalma pro futuro csak másodrendű fontosságú, a tőzsdetanács leginkább úgy vélte szolgálhatni a forgalom érdekeit, ha lehetőleg egyszerű, könnyen alkalmazható és viták lehetőségét kizáró szabályt állapít meg. Így jutott a fenti rendelkezésre, amely szerint belföldi rendeltetési állomásra való szállítás esetén a felek a fuvarlevél költségét fele-fele részben, közösen tartoznak viselni. A szabály szerint nem tesz különbséget az, a jogászi elemzés szempontjából bizonyára relevans kérdés, hogy az áru a paritásos állomáson, avagy a paritásos állomásra kerül-e feladásra, avagy, hogy a feladó és a rendeltetési állomás is a paritásos állomástól különböző hely-e? A tőzsdetanács által elhatározott fenti szabályozás tartalma egyébként azzal a gyakorlati megfontolással indokolható, hogy egyfelől az eladó kötelessége a feladás, másfelől a teljesítés helyéről való továbbítás a vevő érdekében történik s így indokolt, hogy a feladással járó ezt a költségtételt a két fél közösen viselje.

Eltérő szabályozás látszott indokoltnak arra az esetre, amedőn az áru rendeltetési állomása külföldön fekszik, amedőn a fuvarlevélköltség a belföldi forgalomban felmerülő költségnél nagyobb. Miután a vevőtől függ, hogy hová szállíttatja az árut s az eladó rendszerint nem számolhat a külföldre való irányítással, azt költségtöbbletet, amely a külföldi rendelkezés megadásával merül fel, mindenképen a vevőnek kellene viselnie. Ámde épen az elszámolás lehető leegyszerűsítésére irányuló törekvés vezetett arra, hogy külföldi szállítás esetén ne alkalmazzák a stricta ratiónak megfelelő az a komplikált számítás, amely szerint a költségtöbbletet egészben a vevő, a belföldi fuvarlevélköltséget pedig fele-fele arányban a vevő és eladó közösen tartoznék viselni. E helyett a szokások úgy rendelkeznek, hogy ha a rendeltetési állomás külföldön fekszik, a költség a maga egészében a vevőt terhélje. Gyakorlati mérlegelésekre támaszkodó szabályozás alkalmából indokoltnak látszott ez a megoldás azért is, mert az a waggononkénti 80 fillér, amely ilyen esetben az eladót terhelné, elhanyagolható csekélység s így ennek az elszámolás egyszerűsítése érdekében a vevőre való áthárítása nem látszott aggályosnak.

Az új 35/a. 8. §. 2. bekezdése az általános jogelveknek is megfelelően kimondja, hogy az „ab állomás” vagy az „ab waggon”, vagy „waggonba rakva” kifejezések használatával kötött ügyleteknél a teljesítési helyről való elszállításhoz szükséges fuvarlevél s mellékletek beszerzésével járó mindennemű költséget egészben a vevő tartozik viselni.

F—s.