

Fahrzeugkauf/Oldtimerkauf

Es ist zu unterscheiden zwischen dem Kauf von einem Gewerbetreibenden und Kauf von einer Privatperson. Der Gewerbetreibende kann die Gewährleistung nicht ausschließen und ist verpflichtet, auch auf gebrauchte Gegenstände grundsätzlich eine zweijährige Gewährleistung einzuräumen, die auf ein Jahr verkürzt werden kann. Der private Verkäufer hingegen hat die Möglichkeit, die Gewährleistung vollständig auszuschließen. Das bedeutet, dass er nicht für solche Mängel haftet, die zum Zeitpunkt der Übergabe des Fahrzeuges vorhanden waren, es sei denn, dem Verkäufer kann nachgewiesen werden, dass er Mängel gekannt, diese jedoch nicht offenbart hat.

Der Verkäufer ist verpflichtet, das Fahrzeug dem Käufer in dem vereinbarten Zustand zu übereignen. Häufig ist streitig, welche Eigenschaften des Fahrzeuges den vereinbarten Zustand zum Zeitpunkt der Übergabe darstellen. Sofern keine schriftlich fixierten Vereinbarungen über den Zustand des Fahrzeuges vorliegen, können insoweit auch Verkaufsanpreisungen, Zusagen des Verkäufers vor und bei Abschluss des Kaufvertrages sowie Bewerbung des Fahrzeuges herangezogen werden.

Ein Versuch, den Zustand des Fahrzeuges pauschal zu beschreiben stellen die auch von Sachverständigen verwendeten Zustandsnoten dar. Gerade bei Young- und Oldtimern ist dies eine häufig gebrauchte Möglichkeit, den Fahrzeugzustand zu taxieren. Die Zustandsnoten reichen von Note 1 bis Note 5. Hier die üblichen Definitionen der einzelnen Noten:

- Note 1: Makelloser Zustand, keine Mängel an Technik, Optik und Historie (Originalität). Ein Fahrzeug der absoluten Spitzenklasse (wie neu oder besser).
- Note 2: Guter gebrauchter Zustand, original oder fachgerecht restauriert, mängelfrei, aber mit leichten Gebrauchsspuren, jedoch keine fehlenden oder zusätzlich montierte Teile (Ausnahme: die StVZO verlangt dies).
- Note 3: Gebrauchter Zustand mit normalen Spuren der Jahre, kleinere Mängel, aber voll fahrbereit. Keine Durchrostungen, keine sofortige Arbeit notwendig. Insgesamt nicht schön, aber gebrauchsfähig.
- Note 4: Verbrauchter Zustand, eventuell teilrestauriert. Fahrzeug ist nur bedingt fahrbereit, sofortige Arbeiten sind notwendig. Leichtere bis mittlere Durchrostungen, einige kleinere Teile können fehlen oder defekt sein, aber das Fahrzeug ist immer noch relativ leicht zu reparieren und zu restaurieren.
- Note 5: Es handelt sich hierbei um einen restaurierungsbedürftigen Zustand, Fahrzeug ist nicht fahrbereit, schlecht restauriert eventuell auch teilweise restauriert oder komplett zerlegt. Größere Investitionen sind notwendig, aber immer noch restaurierbar, Teile fehlen.

Die Qualifizierung unter einer bestimmten Zustandsnote bzw. Zwischennote (beispielsweise 1.7) bedarf der Bewertung verschiedener Fahrzeugteile wie Karosserieaußenbereich (Blech, Lack, Chromteile etc.), Rad-Reifen-Kombination, Karosserieinnenbereich (Sitze, Türverkleidung, Amaturenbrett etc.), Motorraum, Kofferraum sowie der Baugruppe Motor nebst Anbauteilen (Dichtigkeit Motor, optischer Gesamteindruck, Motorlaufgeräusch etc.) sowie insbesondere auch der Fahrzeugunterseite (Durchrostung am Fahrzeugboden sowie tragenden Karosserieteilen etc.). Sachverständige beziehen sich insoweit oft auf eine Liste mit beispielsweise mehr als 170 Einzelpunkten und nehmen insoweit für jeden Einzelpunkt eine Bewertung vor, sodass sich hieraus dann ein Gesamtbild mit einer Gesamtnotenbewertung ergibt.

Ist in einer Kaufvertragsurkunde oder auch in einer Beschreibung des Fahrzeuges beispielsweise die Rede von einer Zustandsnote 2, dann darf ein dementsprechender Zustand erwartet werden, wobei natürlich die einzelnen Bewertungspunkte nebst der vorzunehmenden Gesamtbewertung nach individuellen Einschätzungen insbesondere auch unter Berücksichtigung individueller Fahrzeugtypen leicht voneinander differieren können. Bei einer Gesamtzustandsnote 2 beispielsweise dürfen jedoch keine Durchrostungen des Fahrzeuges vorliegen, nicht nur nicht an tragenden Karosserieteilen, sondern auch nicht an leicht instanzzusetzenden oder auszutauschenden sonstigen Teilen der Karosserie.

Gerade für gewerbliche Verkäufer empfiehlt es sich bei dem Verkauf von Oldtimern – wie sich im übrigen auch zwischenzeitlich bei sonstigen Gebrauchsfahrzeugen durchgesetzt hat – vor dem Verkauf das Fahrzeug durch einen Sachverständigen durchchecken zu lassen und das Begutachtungsprotokoll dem Käufer auszuhändigen. Hierdurch sieht er sich vor späteren Vorwürfen, er habe Mängel verschwiegen, geschützt.

Sofern ein Fahrzeug aus dem Ausland eingeführt wird, kann es zu steuerlichen Problemen kommen. Zunächst kommt es darauf an, aus welchem Land das Fahrzeug importiert wird. Erfolgt der Import aus einem Mitgliedsstaat der EU, fallen weder Umsatzsteuer noch Zoll an. Das Anfallen von Mehrwertsteuer hängt davon ab, ob der Verkauf durch einen gewerbetreibenden oder durch eine Privatperson erfolgte.

Bei Import eines Fahrzeuges aus einem nicht-EU-Mitgliedsstaat kommt es darauf an, ob Einfuhrumsatzsteuer und Zoll jeweils zu erheben auf den Wert des eingeführten Fahrzeuges, zu bezahlen ist. Maßgeblich ist, in welche Tarifposition das Fahrzeug eingeordnet ist, entweder in die Tarifposition 8703 des Zolltarifes der EU oder in die Tarifposition 9705.

Die Tarifposition 8703 betrifft die Einfuhr von Gebrauchsgütern. Danach fällt Einfuhrumsatzsteuer und Zoll jeweils auf Grundlage des Wertes der eingeführten Ware an unter Berücksichtigung der jeweiligen Transportkosten.

Ist das Fahrzeug hingegen in die Tarifposition 9705 einzuordnen, fällt Umsatzsteuer nur mit dem auf 7 % verminderten Satz, Zoll hingegen überhaupt nicht an.

Für die Frage, welche Tarifposition einschlägig ist, kommt es darauf an, ob es sich bei dem Fahrzeug um ein solches von besonderem geschichtlichen bzw. völkerkundlichen Wert handelt.

Die Rechtsprechung des EUGH läßt insoweit einen weiten Beurteilungsspielraum. Innerhalb der einzelnen EU-Mitgliedsstaaten wird dies folgerichtig denn auch unterschiedlich gehandhabt..

In Deutschland wird die Beurteilung doch eher restriktiv praktiziert, so dass nahezu regelmäßig die Zahlung der Einfuhrumsatzsteuer und Zoll verlangt wird. Nach der ZPLA sind die von dem EUGH aufgestellten Kriterien dann gegeben, wenn das Fahrzeug selten ist, nicht mehr gemäß seines ursprünglichen Verwendungszwecks als reines Transportmittel genutzt wird, Gegenstand eines Spezialhandels war und überdies wertvoll ist.

Diese Voraussetzungen werden dann als erfüllt angesehen, wenn das Fahrzeug vor dem Jahre 1950 gebaut wurde und sich im Originalzustand befindet oder aber im originalgetreu restaurierten Zustand, wenn es sich bei dem Fahrzeug insbesondere um ein Rennfahrzeug handelt, das für den Motorsport entworfen, gebaut und verwendet wurde und sportliche Erfolge errungen hat.

Bei Fahrzeugen, die zwar älter als 30 Jahre sind, jedoch erst nach dem Jahre 1950 gebaut wurden und bereits eines der vorgenannten Erfüllungskriterium nicht aufweisen, wird grundsätzlich davon ausgegangen, dass Einfuhrumsatzsteuer und Zoll anfallen.

Eine Einzelfallprüfung ist hier vorzunehmen, insbesondere auch unter Berücksichtigung der Seltenheit des Fahrzeuges.