

e-Book

Rechtsanwaltskanzlei Knoop



www.oldtimer-recht.com

Import von Oldtimern aus Nicht EU-Ländern

Zoll und Einfuhrumsatzsteuer

Autor: Dr. jur. Götz Knoop

Inhaltsverzeichnis:

1. VORBEMERKUNG:	3
2. TARIFPOSITION 8703	3
3. TARIFPOSITION 9705	3
4. EINORDNUNG IN DIE TARIFPOSITIONEN:	3

1. Vorbemerkung:

Beim Import von Fahrzeugen nach Deutschland kommt es zunächst darauf an, von wo das Fahrzeug importiert wird. Erfolgt der Import aus einem zur europäischen Union gehörenden Land, fallen weder Einfuhrumsatzsteuer noch Zoll an. Die Frage, ob normale Umsatzsteuer anfällt, hängt also im wesentlichen davon ab, ob ein gewerblicher oder ein privater Verkauf vorgenommen wurde.

Wird ein Fahrzeug von einem Land außerhalb der europäischen Union in die EU hinein importiert, stellt sich die Frage, ob Einfuhrumsatzsteuer in Höhe von 16 % und Zoll in Höhe von 10 % auf den Einfuhrwert zu bezahlen sind. Dies hängt im wesentlichen davon ab, ob das jeweilige Fahrzeug in die Tarifpositionen 8703 des EU-weit gültigen gemeinsamen Zolltarifes (GZT) einzuordnen ist oder in die Tarifposition 9705.

2. Tarifposition 8703

Die Tarifposition 8703 betrifft Gebrauchtwagen. Auf alle Fahrzeuge, die hierunter einzuordnen sind, ist Zoll in Höhe von 10 % und Einfuhrumsatzsteuer in Höhe von 16 % des Einfuhrwertes zu bezahlen, wobei sich der Einfuhrwert aus dem Wert des Fahrzeuges zzgl. der Transportkosten zusammensetzt.

3. Tarifposition 9705

Ist das Fahrzeug in die Tarifposition 9705 einzuordnen, fällt Einfuhrumsatzsteuer nur mit einem vermindertem Satz von 7 % an, Zoll ist überhaupt nicht zu bezahlen.

4. Einordnung in die Tarifpositionen:

Bei der Unterscheidung zwischen den beiden Tarifpositionen ist ein Urteil des EUGH vom 03.12.1998 ausschlaggebend. Hier hat der EUGH festgestellt, dass bei der Einfuhr von Oldtimern Steuern und Zollvorteile nur dann eingeräumt werden dürfen, wenn die Fahrzeuge von besonderem geschichtlichen oder völkerkundlichen Wert sind. Sie sollen

geeignet sein, die Entwicklung der Menschheit und der menschlichen Errungenschaften exemplarisch darzustellen.

Wann diese vom EUGH aufgestellten Voraussetzungen gegeben sind, wird von den einzelnen Ländern der EU bedauerlicherweise unterschiedlich gehandhabt, wobei (erwartungsgemäß) in Deutschland eine sehr restriktive Vorgehensweise praktiziert wird, die sehr schnell zur Zahlung des Zolls und der vollen Einfuhrumsatzsteuer kommt.

Die EU-Kemmission hat daraufhin folgende Erläuterungen verfasst:

"Hierher gehören auch Kraftfahrzeuge als Sammlungsstücke von geschichtlichem Wert, wenn sie den Kriterien des EuGH-Urteils in der Rechtssache Nr. C 200/84 entsprechen und somit:

- einen gewissen Seltenheitswert haben,
- normalerweise nicht ihrem ursprünglichen Verwendungszweck gemäß genutzt werden,
- Gegenstand eines Spezialhandels außerhalb des üblichen Handels mit ähnlichen Gebrauchsgegenständen sind,
- einen hohen Wert haben und
- einen charakteristischen Schritt in der Entwicklung der menschlichen Errungenschaften oder einen Abschnitt dieser Entwicklung dokumentieren.

Im Hinblick darauf, daß es sich bei einem Kraftfahrzeug grundsätzlich um einen relativ kurzlebigen Gebrauchsgegenstand handelt, der der ständig fortschreitenden technischen Entwicklung unterliegt, können - soweit nicht offensichtlich Tatsachen dagegen sprechen - die vorstehenden Voraussetzungen des genannten Urteils als gegeben unterstellt werden für:

- Kraftfahrzeuge in ihrem Originalzustand - ohne wesentliche Änderungen des Fahrgestells, des Steuer- oder Bremssystems, des Motors usw. -, die 30 Jahre oder älter sind und einem nicht mehr hergestellten Modell oder Typ entsprechen;
- alle Kraftfahrzeuge, die vor dem Jahr 1950 hergestellt wurden, auch in nicht fahrbereitem Zustand."

Diese Voraussetzungen sieht die zolltechnische Prüfanstalt als gegeben an, wenn ein Fahrzeug vor 1950 gebaut wurde und sich im Originalzustand – nicht notwendigerweise fahrbereiten – oder originalgetreuen restaurierten Zustand befindet, wobei Umbauten akzeptiert werden, die für die hiesige Zulassung unumgänglich sind (beispielsweise eine Warnblinkanlage).

Die gibt die Erläuterung der Kommission aber nicht her. Bei Fahrzeugen vor Baujahr 1950 kommt es auf die Originalität nicht an.

Ferner werden diese Voraussetzungen von der ZPLA dann positiv angenommen, wenn das Fahrzeug bei einem geschichtlichen Ereignis benutzt wurde, nicht mehr lebenden berühmten Menschen gehört hat, ein Rennfahrzeug ist, welches für den Motorsport entworfen, gebaut und verwendet wurde und sportliche Erfolge errungen hat.

Nach wie vor schwierig ist die Situation bei Fahrzeugen, die zwar älter als 30 Jahre sind, aber nach 1950 gebaut wurden und eins der vorgenannten Kriterien nicht erfüllen.

Hier muss konkret geprüft werden, ob die von der ZPLA konkretisierten Voraussetzungen positiv gegeben sind, wobei nach Auskunft der ZPLA gegenüber dem Bundesverband für Clubs klassischer Fahrzeuge (DEUVET) solche Fahrzeuge als selten gelten, die nur noch einen weltweiten Bestand von 100 Fahrzeugen aufweisen.

Zum einen ist damit die Anzahl der begünstigt zu importierenden Fahrzeuge drastisch reduziert, zum anderen ist der das Fahrzeug Einführende in der Beweispflicht. Dieser Beweis dürfte recht schwierig zu führen sein, da alleine beim Kraftfahrtbundesamt Recherchen über die Restbestände eines bestimmten Typs schnell mit vierstelligen Beträgen zu Buche schlagen. Dort muss immerhin ein besonderes Programm geschrieben werden, welches die Datenbank absucht.

Wer bei Fahrzeugen ab dem Baujahr 1950 nicht eines der oben genannten Kriterien eindeutig nachweisen kann, sollte in Erwägung ziehen, das Fahrzeug zunächst in ein anderes Land der EU zu importieren, da dort die vom EUGH aufgestellten Voraussetzungen weit weniger restriktiv gehandhabt werden. Ist das Fahrzeug dann in dieses Land importiert, stellt sich bei einem weiteren Verbringen des Fahrzeuges nach Deutschland die Problematik nicht mehr.