

Importleitfaden für Freunde und Kollegen aus dem Corvetteforum

Copyright by Cord Bruegge, Corvetteforum User C-556. Alle Rechte vorbehalten.

Inhaltsverzeichnis:

Inhalt

Der Fahrzeugkauf im Ausland:	1
1) Inland zum Hafen:	3
2) Packen in den Container.....	3
3) Zollabfertigung des Titles:	4
4) Transportversicherung	4
5) Seetransport	5
6) Importzollabfertigung und Zollregeln	5
7) Auspacken aus dem Container	6
8) Umbau auf deutsche Vorschriften.	6
9) Zulassung:.....	7

Ich bin beruflich mit dem Thema Seetransport befasst und als Geschäftsführer eines Seetransporteurs tätig.

Es werden immer wieder die gleichen Fragen gestellt, nach den Einzelheiten für den Import eines Autos speziell aus den Vereinigten Staaten nach Europa.

Hier einige Bemerkungen, Hinweise und Tipps, die sicherlich nicht von allen gleich gewertet werden und die auch in einigen Bereichen sicherlich andere Meinungen und Sichten zulassen. Diese Tipps sind für Euch als Hilfe gedacht und ohne Gewähr! Es wird keine Haftung übernommen!

Ich bin keinesfalls der Meinung, dass nur dieser Leitfaden das einzig Wahre ist und freue mich über weitere Punkte, die uns alle ein Stück besser machen. Es gibt sicherlich auch eine ganze Menge anderer sehr guter Anbieter für den Transport, hier soll keine Ausschließlichkeit konstruiert werden!

Der Fahrzeugkauf im Ausland:

Immer wieder werde ich von Leuten gefragt, ob wir ein Auto aus USA transportieren könnten, das meistens zu diesem Zeitpunkt noch nicht gekauft ist.

Meine ersten Fragen lauten dann:

3. Version datiert 17.6.2014

1. Hast Du das Auto gesehen??
2. Hast Du das Auto beurteilt?
3. Hattest Du professionelle Hilfe bei der Beurteilung des Autos? (Auch Route 66 in Hamburg hilft bei solchen Fragen, sowie diverse andere Fachleute.)

Man glaubt nicht, wie viele potentielle Käufer durchaus bereit sind, eine größere, ja sogar große Summe zu investieren und dann ein Auto nach Bildern kaufen wollen!

Leute, lasst es mich **GANZ DEUTLICH** machen! **Das ist Wahnsinn!!**

Jede Woche „spucken“ die großen Schiffe solche „Superautos“ in Europa auf die Pier! Viele sind gar nicht mehr fahrbereit und werden mit Gabelstaplern geschoben! Viele sind in dem Bereich von Pflanzendünger (Torf), weil sie schon von alleine auseinanderfallen!!!

Daher, folgende Regeln:

1. Kauft kein Auto ohne fachmännische Besichtigung! Bitte keine Ausnahmen von dieser eisernen Regel, nochmals: KEINE!!!!
2. Kauft kein Auto, das Ihr nach der Beurteilung oder dem Kauf, dem Verkäufer weiter überlasst! Das Auto könnte beim Abholen total anders aussehen, weil gewisse Teile plötzlich nicht mehr dabei sind!!! Das ist keine Verdächtigung oder Diskriminierung, das ist Sicherheitsdenken!

Jetzt zu dem Thema Import und Verschiffung.

Die erste und große Frage eines jeden „Hobbyimporteurs“ ist immer gleich:

Wie teuer ist der Transport??

Herrschaften, das ist eine schlechte Frage, weil Ihr dabei gar nicht wisst, was Ihr fragt!

Ein Transport kann folgende Leistungen umfassen:

1. Inlandtransport zum Hafen
2. Packen in den Container
3. Zollabfertigung des Titles und Exportdokumentation
4. Transportversicherung
5. Seetransport
6. Import Zollabfertigung und Zollregeln
7. Auspacken aus dem Container
8. Umbau auf deutsche Vorschriften
9. Zulassung

Diverse der obigen Punkte mögen Selbstläufer sein, allerdings sehen wir immer wieder, dass Kunden einzelne Leistungen selbst erbringen wollen, oder bereits Ihre eigenen Partner dafür haben (s. Versicherungen usw), daher die detaillierte Aufzählung.

Hier nun die Erklärungen zu den obigen 9 Punkten.

1) Inland zum Hafen:

Wo kommt das Auto genau her? Ein Fahrzeug, das aus dem tiefsten Inland der USA kommt, kann schon eine große Summe Geldes verschlungen haben, bevor es überhaupt im Ladehafen steht! Grundsätzlich gilt, dass ein Inlandstransport über große Distanzen per LKW ziemlich teuer wird! Versucht bitte in Eurem eigenen Kosteninteresse die Autos so nahe wie möglich an den Küsten zu kaufen!

Falls ein Kauf im Inland unumgänglich ist, dann muss klar sein, dass der Transfer auf eigener Achse die günstigste Lösung ist. Falls ein Transport per Autotransporter gewünscht wird, so lässt der sich arrangieren, aber die Kosten sind nicht zu vernachlässigen. Wenn man bei großen Entfernungen auf die Bahn ausweichen will, dann muss bitte daran gedacht werden, dass das Auto am besten schon im Inland in den Container gepackt werden sollte, um einen Schutz für das Fahrzeug über die lange Strecke zu gewährleisten.

2) Packen in den Container

Der Transport im Container bringt aber einige Probleme mit sich, weil man eine Rampe braucht, um das Auto auf LKW Höhe zu bringen (vergesst nicht, dass der Container auf einem LKW steht), oder man braucht einen großen Gabelstapler, um den Container vom LKW herunterzunehmen. Außerdem wird die Befestigung des Autos im Container (Lashen) oft zu einem Problem, weil dafür Leute nötig sind, die sich auskennen. Die Rangierstöße auf der Bahn sind auch nicht zu unterschätzen!

Wenn ich Autos über See transportiere, dann nur im Container. Entweder ein Fahrzeug in einem 20 Fuß Container, oder zwei Fahrzeuge hintereinander in einem 40' Container. Es gibt eine Menge Spediteure, die mehr als 2 Fahrzeuge in einen 40' Container packen, in dem sie einen überhohen (high cube) Container benutzen. Dann werden Holzbalkengestelle in den Container genagelt und die Autos in 2 Etagen im Container verschifft. Ich rate davon ab, weil die Gestelle oft Probleme machen. Die oberen Autos lecken, die Autos sind schwer in die obere Etage zu bringen und wieder herauszubekommen, die unteren Autos federn gegen die Balken usw usw.. Ich habe schon Kunden gesehen, die geweint haben, als ihr 60 Jahre altes Auto sich an den Balken die Originallackierung und die originale Kühlerfigur beschädigt hat. (Die Technik ist jetzt auch in diesem Bereich jetzt weitergegangen. AFL z.B. hat spezielle Lifts im Container, die die zweite Lage besser in den Griff bekommen. Die unteren Fahrzeuge werden mit Plane abgedeckt. Wenn so eine Konstruktion gewählt wird, dann ist das okay!)

Der beste Fall für das Packen von Autos in Container ist, dass der Kunde das Auto im Seehafen anliefert bei der Packstation. Der Packer wird dann einen Leercontainer aus dem Hafen holen, das Fahrzeug packen und lashen (bitte mindestens ein Lashing von jeder Ecke des Fahrzeugs in den Container und bitte die Lashings nicht an Federn oder dergleichen

beweglichen Teilen befestigen, weil das Auto im Container federn wird und dann leicht die Lashings durchscheuern.)

Zum Packen des Autos in den Container muss das Benzin aus dem Tank abgesaugt werden und oft wird der Motor so lange laufen gelassen, bis er wegen Benzinmangels ausgeht.

Außerdem muss die Batterie abgeklemmt werden! Dazu ist wichtig, dass man es sich nicht leicht macht, wie viele Packer, und einfach das Fahrlicht des Autos anlässt beim Packen. Das Ergebnis ist ebenfalls ein stromloses Auto, wenn die Batterie alle ist, aber das mag die Batterie nicht gerne. Daher ABKLEMMEN ist der richtige Weg!

Neuerdings hören wir, dass einige Packer einfach die Batteriekabel abkneifen, das ist natürlich ein totales Desaster!

Nach dem Packen bringt der LKW den vollen Container wieder in den Hafen in den „Vorstau“ für das gebuchte Seeschiff.

In den USA muss das Fahrzeug nach Abfertigung der Papiere noch 72 Stunden im Hafen warten bevor es verladen werden darf. Dann sollte eine Diebstahlmeldung im Zollcomputer angekommen sein, falls das Auto gestohlen wurde.

3) Zollabfertigung des Titles:

Die Zollabfertigung des Titles (US Kraftfahrzeugbrief) wird normalerweise vom Spediteur mitgemacht. Der Title muss im Original beim Zoll vorgelegt werden. Grundsätzlich ist der Export aus USA erst Anfang 2010 erheblich erschwert worden. Heute braucht man folgende Dokumente, um ein Auto als Deutscher aus USA privat exportieren zu können:

- Ausgefüllter und unterschriebener Title (im Title ist ein Bereich, der vom „Purchaser“ des Autos ausgefüllt und unterschrieben werden muss)
- POA (Power of attorney) für den Spediteur in USA, um die Papiere für den Käufer einreichen zu können.
- Bill of sale (Kaufvertrag)
- Reisepasskopie
- Kopie des letzten Einreisestempels

Alternativ kann das Fahrzeug auch über den Verkäufer exportiert werden, seine IRS/Social security number ist eine Alternative zu dem Reisepass.

4) Transportversicherung

Jetzt kommen wir zu einem Thema, das immer wieder gerne vergessen, verdrängt, verschoben und sonst wie nicht erledigt wird.

Die „Landratten“ glauben es immer nicht, aber jedes Jahr verlieren die Containerschiffe hunderte, wenn nicht tausende von Containern über Bord. Die See „steigt ein“ und die Container werden wie Streichholzschachteln außenbords gespült. Das ist dann das Ende des Traums vom Auto!! Der Reeder zahlt grundsätzlich nicht, weil das nach dem Motto von höherer Gewalt geht!

Daher gilt: **NIEMALS** wird ein Gegenstand, dessen Verschwinden man sich nicht leisten kann, ohne Versicherung transportiert. Die Transporteure bieten das alles mit an, aber der Kunde muss es auch ordern!

5) Seetransport

Wir sind schon auf Seite 3 der Verschiffungsberatung und erst jetzt kommt die berühmte Frage nach den Transportkosten. Wie bereits beschrieben favorisiere ich die Verschiffung im Container, es gibt aber auch die Möglichkeit des Ro/Ro (roll on/ roll off) Transportes von einigen Häfen der USA Ostküste. Die Ro/Ro Seefahrer versichern immer wieder, dass sie eine minimale Schadenquote haben, allerdings ist es dort so, dass das Auto im Hafen geparkt wird, dann kommen die Stauer, fahren das Fahrzeug in das Schiff (das wird nicht langsam gemacht, weil man Produktivität bringen muss) und dort wird das Auto dann abgestellt und gelashed. Im Empfangshafen werden die Stauer mit Minibussen ins Schiff gefahren, springen jeder in ein Auto, fahren das Auto hinaus auf die Pier, springen wieder in die Busse und werden wieder ins Schiff gefahren. Bei neuen Autos ist das kein Problem, die springen auf die erste Schlüsselbewegung an. Alte Autos brauchen oft eine Sonderbehandlung (Startautomatik, Choke) und sind daher eher gefährdet, nicht fachmännisch genug behandelt zu werden. Ich bin der Meinung, man sollte nicht viel Geld für ein Auto ausgeben, um es anschließend auf dem Transport zu beschädigen!

Grundsätzlich gilt, dass die Seefrachten von der Ostküste der USA günstiger sind, als die von der Westküste. Der Weg von der Westküste ist länger und es gibt den zusätzlichen großen Kostenfaktor der Panamakanalpassage. Außerdem fahren heute nur relativ wenige Linien von der Westküste nach Europa, das verteuert den Transport weiter!

Die Seefrachten ändern sich relativ oft, daher ist eine Quotierung manchmal nur für wenige Wochen gültig! Die Seefracht wird in USD quotiert, aber die Rechnung an einen deutschen Importeur wird grundsätzlich in Euro gestellt, der Umrechnungskurs wird dabei vom Schiff vorgegeben. Eine Zahlung in USD ist möglich, muss aber bei Buchung schon erwähnt werden.

6) Importzollabfertigung und Zollregeln

Dieses Thema wird auch immer wieder kontrovers diskutiert, daher jetzt die Klarstellung unserer inhouse Zollagenten:

In der EU wird grundsätzlich verzollt auf Basis CFR Wert, d. h. der Wert des Autos, plus die Kosten für den Seetransport bis „abgesetzt“ auf der Pier im Empfangshafen. Eine Terminal Handling Charge im europäischen Empfangshafen wird also nicht mitgerechnet.

Dann gilt:

- a) Für Autos, die jünger sind als 30 Jahre:
Verzollung auf CFR Wert x Zollsatz ex USA (ist 10 Prozent). Der daraus entstehende neue Wert inklusive Zoll ist die Basis für die 19 Prozent Einfuhrumsatzsteuer, die im Inland einfach Mehrwertsteuer genannt wird.
- b) Für Autos, die älter sind als 30 Jahre:

3. Version datiert 17.6.2014

- Für niederländische Häfen, z.B. gilt eine Pauschalabgabe von 7 Prozent auf den CFR Wert, diese Abgabe erledigt den Zoll! Die Einfuhrumsatzsteuer fällt NICHT an!!
- Für deutsche Löschhäfen gilt genau die gleiche Regelung, aber erst seit kurzem. Es bleibt ein kleiner Unsicherheitsfaktor, typisch für den deutschen Zoll!

Es sei an dieser Stelle ausdrücklich erwähnt, dass in Deutschland einige Zulassungsstellen illegalerweise versuchen, die Zulassung in Holland verzollter Fahrzeuge zu verhindern.

Nochmals, diese Praxis ist ILLEGAL! Das EU Recht besagt eindeutig, dass Dinge, die in die EU verbracht werden und eine Außengrenze der EU überqueren, an dieser Außengrenze verzollt werden und damit EU weit abgefertigt sind. Trotzdem wird in Deutschland immer wieder versucht, dieses Recht zu unterlaufen. Der Grund dafür ist, dass der deutsche Zoll eine „Unbedenklichkeitsbescheinigung“ ausstellt, die in Holland nicht existiert. Dort bekommt man nur eine Zollquittung. Man sollte auf alle Fälle sicherstellen, dass die Zollquittung in Holland die Fahrgestellnummer (VIN) des Fahrzeugs enthält, weil ansonsten die deutsche Zulassungsstelle die Möglichkeit hat zu behaupten, dass es kein Beweis gibt, dass genau DIESES Fahrzeug verzollt wurde!! Es ist auch besser, die Fahrgestellnummer in das Chassis des Autos einzuschlagen, damit auch hier eine klare Identifikation möglich ist!

Noch ein wichtiger Hinweis:

Viele Leute meinen, dass man den Zoll in großem Stil manipulieren kann, in dem man z.B. einen 1956er Mercedes 300 SL Flügeltürer mit einem „zweiten“ Kaufvertrag für Euro 25.000 einführen und nur darauf Zoll bezahlen kann!!! Die Herrschaften vom Zoll wissen relativ genau, was ein Auto kostet und wenn eine solche „Nummer“ schief geht, dann schätzt der Zoll den Wert und das wird TEUER!

7) Auspacken aus dem Container

Da heute alle Seehäfen zu den „Hochsicherheitstrakten“ gehören, kann man als Importeur seinen Container dort nicht selber auspacken. Diese Arbeit muss entweder von einem Packbetrieb gemacht werden, oder man kann den vollen Container irgendwo anliefern lassen und dann dort die Auspackarbeiten selber in Angriff nehmen. Bitte nur daran denken, dass der Container wieder mal in ca. 1 Meter Höhe über dem Boden auf dem LKW steht und daher eine Rampe oder ein schwerer Gabelstapler nötig ist, um den Container abzuladen und das Auto auszupacken.

Der normale Auspackkostensatz enthält das Trucken des Vollcontainers zum Packer, das Auspacken und das Zurückbringen des Leercontainers zur Pier.

8) Umbau auf deutsche Vorschriften.

Abhängig vom Alter des Autos sind verschiedene Maßnahmen nötig. Es würde den Rahmen sprengen, hier alle Notwendigkeiten zu listen, daher hier nur einige wenige.

Es gibt viele Vorschriften für Umbauten bzw Umrüstungen der Fahrzeuge. Diese sind aber vom jeweiligen Baujahr des Fahrzeugs abhängig. Es gibt Datumsgrenzen ab denen dann ein Fahrzeug die jeweiligen Anforderungen erfüllen muß.

Einzelheiten dazu kann man nicht pauschalisieren. Es müssen aber auf jeden Fall hinten Reflektoren mit EU Prüfzeichen angebaut werden.

Meistens müssen auch die Scheinwerfer gewechselt werden, amerikanische T3 Glühbirnen Scheinwerfer haben keine Chance!

Eine Warnblinkanlage muss installiert werden. Oft muss die Fahrgestellnummer eingeschlagen werden.

Sonnenblenden sind Pflicht für einige Fahrzeuge und Baujahre!

Diverse Umbauten die von einigen Prüfern in der BRD verlangt werden sind nicht nötig.

Daher genau informieren was nötig ist oder am besten vom Fachbetrieb machen lassen damit das Fahrzeug hinterher nicht verunstaltet ist.

Die TÜV Abnahme über einen Fachbetrieb ist immer einfacher, weil diese Herrschaften normalerweise genau wissen, was gemacht werden muss!

Je moderner die Fahrzeuge werden umso größer werden die Anforderungen! Abgasprüfung, elektromagnetische Prüfung, lichttechnische Gutachten usw.

Bitte vergesst nicht, dass ein US Radio in Deutschland nicht richtig funktioniert, weil die US Radios 200 MHZ Schritte machen, während europäische nur 50 MHZ Schritte machen, einige Geräte sind vom Werk so gebaut, dass Sie umgeschaltet werden können

US Navigationsgeräte können evtl. hier nicht betrieben werden aber auch einige US Navis sind mit einer Euro CD lesbar und funktionieren einwandfrei! Die Mehrheit der Navigationsgeräte sind hier unbrauchbar.

Nach dem Umbau muss das Fahrzeug durch die Einzelabnahme bei einer technischen Prüfungsgesellschaft und erhält damit die offizielle technische Erlaubnis zum Betrieb auf deutschen Straßen, offiziell heißt das:

Nach der Umrüstung und erfolgreicher Prüfung nach Paragraph 21 STVZO erhält das Fahrzeug die Erlaubnis zum öffentlichen Betrieb mit deutschen Kennzeichen.

9) Zulassung:

Um ein Auto für den deutschen Straßenverkehr zugelassen zu bekommen, braucht Ihr folgende Unterlagen:

- Verzollungsbescheinigung
- Gutachten nach Paragraph 21 STVZO und ggf 23 (Oldtimer)
- Gültige Abgasuntersuchung

3. Version datiert 17.6.2014

- Unbedenklichkeitsbescheinigung vom Kraftfahrtbundesamt, die die Zulassungsstelle per Anfrage online erledigt.
- Personalausweis,
- Versicherungsdeckung,
- US Title und lückenloser Nachweis vom Besitzer der im US Title eingetragen ist bis zum Besitzer bzw. Anmelder in Deutschland. D.h. Kaufvertrag oder Kaufverträge über jeweilige Besitzer.
- Evtl Vollmacht, wenn man für jemand anderen zulässt.

Dann wird ein neuer KFZ Brief ausgestellt, heute heißt das Dokument Zulassungsbescheinigung Teil 1.

Damit ist das KFZ zugelassen und der Import erfolgreich gewesen!