



# Neu oder gebraucht?

Definitionen und Abgrenzungen  
der für das Kfz-Gewerbe  
maßgeblichen Begriffe

(Stand: Juli 2025)



**Herausgeber:**

Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e. V.  
Zentralverband (ZDK)  
Franz-Lohe-Straße 21, 53129 Bonn

Markgrafenstraße 35  
10117 Berlin

Telefon: 0228 9127-0  
E-Mail: [zdk@kfgzgewerbe.de](mailto:zdk@kfgzgewerbe.de)  
Internet: [www.kfgzgewerbe.de](http://www.kfgzgewerbe.de)

**Verantwortlich:**

Abteilung Recht, Steuern, Tarife  
Ass. jur. Christian Hansen LL.M., MBA/ E-Mail: [hansen@kfgzgewerbe.de](mailto:hansen@kfgzgewerbe.de)

**Verfasser:**

Abteilung Recht, Steuern, Tarife  
Ass. jur. Marion Nikolic / E-Mail: [nikolic@kfgzgewerbe.de](mailto:nikolic@kfgzgewerbe.de)  
Für das Steuer- und Unfallschadensrecht: Ass. jur. Stefan Laing / E-Mail [laing@kfgzgewerbe.de](mailto:laing@kfgzgewerbe.de)

**Titelbild:**

virtua73, Fotolia.com

**Haftungsausschluss:**

Die in dieser Broschüre enthaltenen Informationen erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Obwohl sie nach bestem Wissen und Gewissen erstellt worden ist, kann keine Haftung für die inhaltliche Richtigkeit der darin enthaltenen Informationen übernommen werden.

**Copyright und Rechtsvorbehalt:**

Alle Rechte vorbehalten. Kein Teil des Werkes darf in irgendeiner Form (Druck, Fotokopie, Mikrofilm oder einem anderen Verfahren) ohne schriftliche Genehmigung des Herausgebers reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet werden.

**Erscheinungsdatum:**

Juli 2025

Wann genau handelt es sich bei einem Kraftfahrzeug um einen „**Neuwagen**“ und wann um einen „**Gebrauchtwagen**“?

Die Begriffe „**neu**“ oder „**gebraucht**“ spielen für das Kfz-Gewerbe ebenso wie z.B. die Begriffe „**fabrikneu**“, „**Tageszulassung**“ oder „**EU-Fahrzeug**“ eine große Rolle; in wirtschaftlicher ebenso wie in rechtlicher Hinsicht.

**Die Definitionen und Abgrenzungen der für das Kfz-Gewerbe maßgeblichen Begriffe hängt davon ab, in welchem rechtlichen Zusammenhang sie verwendet werden. Eine einheitliche Definition für alle Rechtsgebiete gibt es nicht!**

Die nachfolgende Übersicht soll einen Überblick über die gesetzlichen und von der Rechtsprechung entwickelten Definitionen und Abgrenzungen der für das Kfz-Gewerbe maßgeblichen Begriffe rund um das Thema „neu oder gebraucht“ geben. Sie erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

*Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung der Sprachformen männlich, weiblich und divers (m/w/d) verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter.*

<b>1</b>	<b>Ausstellung, Angebot oder Werbung für einen neuen Pkw unter Beachtung der Pkw-EnVKV.....</b>	<b>1</b>
1.1	Kennzeichnungspflicht.....	1
1.2	Definition „neuer Personenkraftwagen“.....	1
1.3	Streit um die Auslegung der gesetzlichen Begriffsbestimmung.....	2
1.4	Kennzeichnungspflicht von Tageszulassungen oder Vorführwagen.....	3
<b>2</b>	<b>Kaufrecht: Verkauf von Fahrzeugen .....</b>	<b>4</b>
2.1	Verkauf von Neufahrzeugen.....	4
2.1.1	Definition „fabrikneu“.....	4
2.1.2	Die Kriterien im Einzelnen.....	4
2.1.2.1	Unbenutzt / Laufleistung.....	4
2.1.2.2	Modellwechsel.....	5
2.1.2.3	Fahrzeugbeschädigungen.....	5
2.1.2.4	Produktionsdatum / Jahresfrist.....	7
2.1.2.5	Fabrikations- und Konstruktionsfehler.....	7
2.1.3	Auswirkungen des Fehlens eines Merkmals der Fabrikneuheit.....	7
2.1.4	Erweiterter Anwendungsbereich.....	8
2.1.4.1	Unbenutztes Fahrzeug mit Tages- oder Kurzzulassung.....	8
2.1.4.2	„EU-Neufahrzeuge“ oder „neue EU-Fahrzeuge“.....	10
2.1.4.3	Neue Wohnmobile.....	10
2.1.4.4	Neue Motorräder.....	10
2.2	Verkauf neuer oder neuwertiger Fahrzeuge.....	11
2.2.1	Definition „neu“ oder „neuwertig“.....	11
2.2.2	Nutzung der ZDK-Verkaufs-AGB.....	11
2.2.3	Mangelkenntnis nach Aufklärung.....	12
2.2.3.1	Käufer ist ein Verbraucher.....	12
2.2.3.2	Käufer ist ein Unternehmer, eine juristische Person des öffentlichen Rechts oder ein öffentlich-rechtliches Sondervermögen.....	12
2.2.4	Verkauf als Lagerfahrzeug.....	12
2.3	Verkauf von Gebrauchtfahrzeugen.....	13
2.3.1	Definition „gebraucht“.....	13
2.3.2	Besondere Anforderungen beim Verkauf an Verbraucher.....	14
2.3.2.1	Anforderungen an die Wirksamkeit negativer Beschaffenheitsvereinbarungen.....	14
2.3.2.2	Verkürzung der Verjährungsfrist.....	14
<b>3</b>	<b>Verkaufsverbote in Händler- oder Serviceverträgen .....</b>	<b>15</b>
3.1	Verkauf von Neufahrzeugen an nicht autorisierte Wiederverkäufer.....	15
3.1.1	Begriffsbestimmung.....	15
3.1.2	Verkaufsverbot in selektiven Vertriebsystemen.....	15
3.1.3	Verkaufsverbote in Kfz-Händlerverträgen.....	15
3.2	Neuwagenverkaufsverbote für autorisierte Servicebetriebe.....	18
3.2.1	Maßnahmen der Hersteller/Importeure.....	18

3.2.2	Verankerung eines Neuwagenverkaufsverbots im Servicevertrag.....	18
3.2.3	EU-Vermittlung als alternativer Vertriebsweg .....	19
3.2.3.1	Rechtsgrundlage.....	19
3.2.3.2	Begriffsbestimmung .....	20
3.2.3.3	Abgrenzung gegenüber „ständigen Vermittlern“ .....	20
<b>4</b>	<b>Neuwageneigenschaft in anderen Rechtsgebieten .....</b>	<b>22</b>
4.1	Neuwagen im steuerrechtlichen Sinn .....	22
4.1.1	Umsatzsteuerrechtlicher Grundsatz beim Verkauf neuer Fahrzeuge.....	22
4.1.2	Definition „neue Fahrzeuge“ im umsatzsteuerlichen Sinn .....	22
4.1.3	Vorsteuerabzugsberechtigung von Privatpersonen .....	22
4.1.4	Abgrenzung gegenüber der Differenz- oder Regelbesteuerung .....	23
4.2	Neupreisentschädigung im Unfallschadensrecht .....	23
4.3	Ausgleichsanspruch bei Ausscheiden aus dem Händlernetz (§ 89 b HGB analog).....	24
4.3.1	Ausgleich für die Überlassung des Kundenstamms .....	24
4.3.2	„Neufahrzeuge“ im Sinne des § 89 b HGB .....	24

# 1 Ausstellung, Angebot oder Werbung für einen neuen Pkw unter Beachtung der Pkw-EnVKV

## 1.1 Kennzeichnungspflicht

Stellt ein Händler einen **neuen Personenkraftwagen** aus, bietet er ihn zum Kauf, zur Langzeitmiete (in der Praxis unter dem Begriff „Fahrzeugabo“ bekannt) oder zum Leasing an oder wirbt er für ihn, so muss er nach § 1 Abs. 1 der Pkw-Energieverbrauchs-kennzeichnungsverordnung (Pkw-EnVKV) dabei für das konkrete Fahrzeug Angaben machen

- zum Kraftstoffverbrauch,
- zu den CO<sub>2</sub>-Emissionen,
- zu den Energiekosten bei 15.000 Kilometern Jahresfahrleistung,
- zur Höhe der Kraftfahrzeugsteuer,
- zu möglichen CO<sub>2</sub>-Kosten über die nächsten zehn Jahre bei 15.000 Kilometern Jahresfahrleistung (kurz: CO<sub>2</sub>-Kosten) sowie
- zur CO<sub>2</sub>-Klasse oder den CO<sub>2</sub>-Klassen.

Für **rein elektrisch betriebene Fahrzeuge und für extern aufladbare Hybridelektrofahrzeuge** müssen zudem Angaben gemacht werden

- zum Stromverbrauch und
- zur elektrischen Reichweite.

Einzelheiten zu den **Ausnahmen von der Kennzeichnungspflicht**, deren Umsetzung (**Erstellung eines Labels**) etc. können der ZDK-Broschüre „Pkw-Energieverbrauchs-kennzeichnungsverordnung 2024 – Erläuterungen“ sowie dem FAQ „Fragen- und Antworten zur neuen Pkw-EnVKV“ entnommen werden.

## 1.2 Definition „neuer Personenkraftwagen“

Kennzeichnungspflichtig sind grundsätzlich nur „neue Personenkraftwagen“ (§ 1 Abs. 1 Pkw-EnVKV).

„**Personenkraftwagen**“ (**Pkw**) sind gemäß § 2 Abs. 1 Ziffer 1 Pkw-EnVKV Kraftfahrzeuge der Klasse M1 nach der Typgenehmigungsverordnung in ihrer jeweils geltenden Fassung (geregelt in Art. 4 der Verordnung (EU) 2018/858; ab dem 29.11.2026 ist die Verordnung (EU) 2024/1257 maßgeblich); nicht als Personenkraftwagen gilt ein Fahrzeug mit besonderer Zweckbestimmung nach Anhang 1 Teil A Nummer 5 der Verordnung (EU) 2018/858).

„**Neu**“ ist ein Personenkraftwagen nach § 2 Abs. 1 Ziffer 2 Pkw-EnVKV, wenn er noch nicht zu einem anderen Zweck als dem des Weiterverkaufs oder der Auslieferung verkauft worden ist; davon ist auszugehen bei einem Personenkraftwagen, der typgenehmigt ist und

- dessen **Erstzulassung** zur Nutzung im öffentlichen Straßenverkehr zu dem Zeitpunkt, zu dem er vom Händler ausgestellt oder zum Kauf, zur Langzeitmiete oder zum Leasing angeboten oder beworben wird, **noch nicht länger als acht Monate zurückliegt oder**
- der einen **Kilometerstand von 1.000 Kilometern oder weniger** aufweist;

### 1.3 Streit um die Auslegung der gesetzlichen Begriffsbestimmung

Unterschiedliche Ansichten werden nun zu der **Frage** vertreten, **ob ein Pkw auch dann noch neu und damit kennzeichnungspflichtig ist, wenn er nur das Kriterium zur maximalen Zulassungszeit oder nur das Kriterium zur maximalen Fahrleistung erfüllt, das jeweils andere hingegen nicht.** Oder mit anderen Worten: Ist auch dann noch von einem „neuen“ Pkw i.S.d. Pkw-EnVKV auszugehen, wenn es eine der vom Ordnungsgeber aufgestellten Obergrenzen überschreitet, die andere hingegen nicht. Eine Befürwortung dieser Rechtsansicht (so z.B. vertreten von der Deutsche Energie Agentur GmbH (dena), [www.alternativ-mobil.info](http://www.alternativ-mobil.info)) hätte zur Folge, dass beispielsweise ein Pkw mit einer Zulassungszeit von 5 Monaten und einer Laufleistung von 5.000 km oder ein Pkw mit einer Laufleistung von 900 km und einer Zulassungszeit von 2 Jahren als kennzeichnungspflichtiger neuer Pkw i.S.d. Pkw-EnVKV anzusehen wäre und nicht als Gebrauchtwagen.

Gegen diese Rechtsansicht spricht allerdings, dass der **Verordnungsgeber** an der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs (BGH) zur Einordnung eines Pkw als „neu“ i.S.d. Pkw-EnVKV aus den Jahren 2011 und 2015 festhalten und diesbezüglich ausdrücklich keine Änderung der Rechtslage herbeiführen wollte.

Nach der Rechtsprechung des **BGH** ist das Verständnis des Begriffs des „neuen“ Pkw an objektivierbaren Umständen auszurichten. Er hat zudem entschieden, dass Fahrzeuge, die eine Laufleistung von mehr als 1.000 Kilometern aufweisen, (grundsätzlich) nicht mehr als neue Pkw i.S.d. Pkw-EnVKV gelten (Urteil vom 21.12.2011, Az. I ZR 190/10).

In der Begründung zur novellierten Pkw-EnVKV hat der Ordnungsgeber seinerseits betont, dass die Kennzeichnungspflicht von Personenkraftwagen nicht bereits deshalb entfallen soll, weil es vorübergehend oder geringfügig zum Beispiel als Vorführwagen oder für Kunden-Testfahrten genutzt wurde. Das bedeutet im Umkehrschluss, dass in Fällen einer nicht nur vorübergehenden oder in Fällen einer mehr als geringfügigen Nutzung des Fahrzeugs nicht mehr von einem kennzeichnungspflichtigen „neuen“ Pkw auszugehen ist.

Um dies umzusetzen, hat der Ordnungsgeber auf der Grundlage der BGH-Rechtsprechung die genannten objektiven Kriterien mit den darin enthaltenen Obergrenzen in die Pkw-EnVKV eingeführt.

Die Rechtslage stellt sich daher nach **Ansicht des ZDK** wie folgt dar: Ein Pkw, der entweder die Obergrenze der maximalen Zulassungsdauer oder die Obergrenze der maximalen

Fahrleistung überschritten hat, ist nicht mehr als „neu“, sondern als „gebraucht“ anzusehen. Für derartige Pkw besteht daher keine Kennzeichnungspflicht nach den Vorgaben der Pkw-EnVKV.

Wer allerdings – angesichts der gegenteiligen Rechtsansicht der dena – kein Abmahnrisiko eingehen möchte, dem steht es frei, auch die Fahrzeuge zu kennzeichnen, die eine der genannten Obergrenzen einhalten.

## 1.4 Kennzeichnungspflicht von Tageszulassungen oder Vorführwagen

Die Pkw-EnVKV sieht keine generelle Kennzeichnungspflicht für Tageszulassungen (zum Begriff „Tageszulassung“ siehe Ziffer 2.1.4.1) oder Vorführwagen vor. Vielmehr ist **einzelfallabhängig** zu prüfen, ob eine Kennzeichnungspflicht besteht oder nicht.

Handelt es sich bei Tageszulassungen oder Vorführwagen um Personenkraftwagen, besteht eine Kennzeichnungspflicht nach den Vorgaben der Pkw-EnVKV nur dann, wenn diese Fahrzeuge im konkreten Einzelfall (noch) als „neue“ Pkw i.S.d. Pkw-EnVKV anzusehen sind (vgl. hierzu Ziffer 1.2 und 1.3).

Bei **Tageszulassungen** spielt in erster Linie der Zeitraum der zurückliegenden Erstzulassung auf den Händlerbetrieb eine Rolle. Nur wenn die Erstzulassung zum Zeitpunkt der Ausstellung, Werbung oder Unterbreitung eines Kauf-, Leasing- oder Langzeitmietangebots mehr als 8 Monate zurückliegt, ist das Fahrzeug als „gebraucht“ anzusehen. Das dürfte aber eher die Ausnahme sein. In der Regel wird dieser Zeitraum weniger als 8 Monate betragen, so dass die betroffenen Tageszulassungen als „neue“ Pkw kennzeichnungspflichtig sind.

Bei **Vorführwagen** steht vor allem die Fahrleistung im Fokus. Weist ein Vorführwagen eine Fahrleistung von mehr als 1.000 km auf, bevor er in die Vermarktung kommt, ist er nach Ansicht des ZDK nicht mehr „neu“, sondern bereits „gebraucht“ i.S.d. Pkw-EnVKV. Das gilt auch für Vorführwagen, deren Erstzulassung noch keine 8 Monate zurückliegt (andere Ansicht: dena).

## 2 Kaufrecht: Verkauf von Fahrzeugen

### 2.1 Verkauf von Neufahrzeugen

Nach ständiger BGH-Rechtsprechung darf der Käufer eines Neufahrzeugs/Neuwagens erwarten, dass es sich bei einem Neufahrzeug um ein „**fabrikneues**“ Fahrzeug handelt. Ausdrücklich erklären muss der Käufer dies nicht. **Das Merkmal der „Fabrikneuheit“ gilt bereits durch die Bezeichnung des Fahrzeugs als Neuwagen oder Neufahrzeug grundsätzlich als konkludent vereinbart.** So auch im Falle der Verwendung der vom VDA (Verband der Automobilindustrie e.V.), VDIK (Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller e.V.) und ZDK entwickelten **Neuwagen-Verkaufsbedingungen (NWVB)**. Ohne gegenteilige Vereinbarungen schuldet der Händler dem Käufer beim Verkauf eines Neufahrzeugs daher die **Lieferung eines „fabrikneuen“ Fahrzeugs**.

#### 2.1.1 Definition „fabrikneu“

Ein Fahrzeug ist fabrikneu,

- wenn es **unbenutzt** ist,
- wenn und solange das Modell **unverändert weitergebaut** wird,
- wenn es **keine durch längere Standzeit bedingte Mängel aufweist** und
- wenn zwischen **Herstellung und Abschluss des Kaufvertrages nicht mehr als 12 Monate** liegen.

(ständige **BGH-Rechtsprechung**: vgl. z.B. BGH-Urteil vom 15.10.2003, Az. VIII ZR 227/02; BGH, Urteil vom 17. Oktober 2018 - VIII ZR 212/17)

#### 2.1.2 Die Kriterien im Einzelnen

##### 2.1.2.1 Unbenutzt / Laufleistung

**Unbenutzt bedeutet nicht, dass das Neufahrzeug nicht gefahren wurde.**

Neufahrzeuge werden nach der Produktion üblicherweise auf dem Werksgelände des Herstellers zu Prüfungs- und Abstimmungszwecken gefahren. Diese „**Werkskilometer**“ haben keinen Einfluss auf die Neuwageneigenschaft des Fahrzeugs. Das gilt selbst dann, wenn sie einige hundert Kilometer betragen (**OLG Hamm**, Urteil vom 18.05.2017, Az. 28 U 134/16).

Auch das **LG Augsburg** (Urteil vom 25.11.2010, Az. 13 O 3460/10) geht davon aus, dass ein Neufahrzeug noch fabrikneu ist, wenn es einen km-Stand von 57 km aufweist und **keine Anhaltspunkte für eine Nutzung im öffentlichen Straßenverkehr** vorliegen.

Auch **Überführungsfahrten bzw. Überführungskilometer** heben nach ständiger **BGH-Rechtsprechung** (Urteil vom 15.10.2003, Az. VIII ZR 227/02 unter Bezugnahme auf das Urteil

vom 18. Juni 1980 - VIII ZR 185/79) die Fabrikneuheit eines Neufahrzeugs in der Regel nicht auf.

Wurde mit dem Käufer eine **Überführung per Achse vereinbart**, führt eine nur **geringfügige Überschreitung der veranschlagten km** nicht zum Verlust der Fabrikneuheit. Dies gilt nach Ansicht sowohl des **OLG Dresden** (Urteil vom 04.10.2006, Az. 8 U 1462/06) als auch des **OLG Düsseldorf** (Urteil vom 11.12.2006, Az. I-1 U 55/06) selbst dann, wenn nicht geklärt werden kann, aus welchem Grund die „Mehrkilometer“ angefallen sind. In beiden Fällen hatten die Vertragsparteien 500 km veranschlagt, die um weniger als 100 km überschritten wurden.

### 2.1.2.2 Modellwechsel

Ein Modellwechsel hebt die „Fabrikneuheit“ auf.

Das gilt nach Ansicht des **OLG Oldenburg** (Hinweisbeschluss vom 08.01.2007, Az. 15 U 71/06) selbst dann, wenn die **Fabrikation dieses Fahrzeugtyps kurze Zeit nach der Herstellung des Neufahrzeugs eingestellt** wurde.

Unklar kann auch sein, ob Veränderungen, die im Rahmen einer sog. „**Modellpflege**“ vorgenommen wurden, – unabhängig von dieser Bezeichnung – bereits als Modellwechsel zu werten sind. Nach Ansicht des **OLG Köln** (Beschluss vom 18.01.2005, Az. 22 U 180/04) soll es darauf ankommen, ob an dem Fahrzeugtyp wesentliche Veränderungen vorgenommen wurden. Hiervon ist das Gericht beim Einbau eines um 50 % größeren Tanks ausgegangen.

### 2.1.2.3 Fahrzeugbeschädigungen

Nach ständiger Rechtsprechung des **BGH** (Urteile vom 06.02.2013, Az. VIII ZR 374/11 sowie vom 18.06.1980 – VIII ZR 185/79) ist ein Neuwagen nur dann „fabrikneu“, wenn sich das **Neufahrzeug bei Übergabe an den Käufer in dem unbeschädigten Zustand befindet, wie es vom Hersteller ausgeliefert worden ist**.

Selbst wenn das Neufahrzeug nur einen geringfügigen Lackschaden aufweist, ist der Käufer bis zur Mangelbeseitigung berechtigt, sowohl die **Abnahme des Fahrzeugs** als auch die **Zahlung des Kaufpreises insgesamt zu verweigern** (§§ 273 Abs. 1, 320 Abs. 1 Satz 1 BGB). Der Verkäufer kann in aller Regel nicht verlangen, dass der Käufer das mangelbehaftete Fahrzeug zunächst annimmt, um anschließend Sachmängelhaftungsansprüche geltend zu machen. Nur wenn im Einzelfall besondere Umstände vorliegen, können der Ausübung des Zurückbehaltungsrechts des Käufers (in Bezug auf den gesamten oder überwiegenden Teil des Kaufpreises) nach den Grundsätzen von Treu und Glauben ausnahmsweise Schranken gesetzt sein (**BGH**, Urteil vom 26.10.2016, Az. VIII ZR 211/15).

Lehnt ein Neuwagenkäufer die Entgegennahme des ihm angebotenen Neufahrzeugs wegen vorhandener Karosserie- und Lackmängel ab und verlangt er deren Beseitigung, muss der Händler das Fahrzeug technisch und optisch in einen Zustand versetzen, der einem "fabrikneuen" Zustand entspricht (**BGH**, Urteil vom 06.02.2013, Az. VIII ZR 374/11). Mit anderen Worten: Die **Nachbesserung hat in „Werksqualität“** zu erfolgen.

## Im Herstellerwerk beseitigte Schäden

**Schäden am Lack oder der Karosserie** eines Neufahrzeugs, die im Werk des Herstellers entstanden und dort repariert worden sind, führen in aller Regel nicht zum Verlust des Merkmals der Fabrikneuheit des dort produzierten Neufahrzeugs (abgeleitet aus den **BGH**-Urteilen vom 06.02.1980, Az. VIII ZR 275/78 und 18.06.1980, Az. VIII ZR 185/79).

Etwas anderes gilt nach Ansicht des **LG Bonn** (Urteil vom 26.09.2006, Az. 3 O 372/05) allerdings dann, wenn es sich bei den beim Hersteller entstandenen und reparierten Schäden um **erhebliche Schäden** handelt, **die eine Wertminderung des Fahrzeugs nach sich ziehen**. Dann kann das Neufahrzeug nach Ansicht des LG nicht mehr als „fabrikneues“ Fahrzeug eingestuft werden.

## Transportschäden

Bereits im Jahr 1980 hat der **BGH** entschieden, dass ein als Neuwagen verkaufter Pkw, der nach Verlassen des Herstellerwerks nicht ganz unerhebliche Lackschäden erlitten hat, auch dann nicht mehr „fabrikneu“ ist, wenn diese Schäden vor der Übergabe an den Käufer durch Nachlackierung ausgebessert worden sind (Urteil vom 18.06.1980, Az. VIII ZR 185/79). Entscheidend sei, dass der Neuwagen bei der Übergabe an den Käufer so, wie er vom Hersteller ausgeliefert worden ist, unbenutzt und unbeschädigt war (so auch im Urteil vom 06.02.2013, Az. VIII ZR 374/11).

Vor diesem Hintergrund wird in der Rechtsprechung der Instanzgerichte vielfach die Ansicht vertreten, dass ein Neufahrzeug auch dann noch „fabrikneu“ ist, wenn es nach Verlassen des Herstellerwerks und vor Übergabe an den Käufer einen **geringfügigen, fachgerecht in Werksqualität reparierten Transportschaden** erlitten hat.

Dabei soll sich die **Geringfügigkeit** nach der Verkehrsanschauung beurteilen. Die Festlegung einer **Obergrenze**, die allein auf die Höhe der Reparaturkosten abstellt, hält das **OLG Hamm** (Urteil vom 17.11.2011, Az. I-28 U 109/11) allerdings nicht für interessengerecht. Für die Verkehrsanschauung spielen neben den Reparaturkosten auch der Umfang des beseitigten Schadens sowie das Verhältnis des Reparaturaufwands zum Fahrzeugpreis eine wichtige Rolle.

An der Fabrikneuheit fehlt es nach Ansicht des **LG Wuppertal** (Urteil vom 27.05.2020, Az. 17 O 337/19) – abgesehen von den Fällen, in denen die Schäden nicht fachgerecht in Werksqualität repariert worden sind – auch dann, wenn z.B. im Falle von Lackschäden die erforderliche **Nachlackierung** nicht **in einer vom betreffenden Hersteller autorisierten Markenwerkstatt** vorgenommen worden ist. Das Gericht vertritt die Ansicht, dass der Umstand, dass das Fahrzeug ausschließlich in einer autorisierten Markenwerkstatt repariert wurde, insbesondere bei Fahrzeugen der Oberklasse (*hier*: Porsche 911) regelmäßig einen wertbildenden Faktor darstellt.

Was aber gilt, wenn der Neuwagen einen **unreparierten transportbedingten Bagatellschaden** aufweist? Dann muss der Käufer dem Verkäufer nach Ansicht des **LG Saarbrücken** (Urteil vom 22.10.2012, Az. 3 O 356/11) Gelegenheit zur Nacherfüllung geben. Ist im Rahmen der Nachbesserung allerdings eine **partielle Neulackierung** erforderlich, liegt nach Ansicht des Gerichts kein Bagatellschaden vor, weshalb das Neufahrzeug dann nicht mehr als fabrikneu anzusehen ist. Verbleiben an dem Neufahrzeug nach erfolgreicher

Nachbesserung **Polierränder oder Hologramme**, bleibt der Neuwagen gleichfalls wegen fehlender Fabrikneuheit mangelhaft.

#### 2.1.2.4 Produktionsdatum / Jahresfrist

Für die vom BGH bestimmte Jahresfrist ist der **Zeitraum zwischen Herstellung und Abschluss des Kaufvertrages** maßgeblich, nicht der zwischen Herstellung und Auslieferung des Fahrzeugs. Auslieferungsverzögerungen führen somit nicht zum Verlust der Fabrikneuheit des Fahrzeugs (**OLG Oldenburg**, Beschluss vom 21.01.2013, Az. 6 U 225/12).

Die vom BGH bestimmte Jahresfrist ist sowohl nach Ansicht des **OLG Hamm** (Urteil vom 16.08.2016, Az. 28 U 140/15) als auch nach Ansicht des **OLG Frankfurt/M.** (Urteil vom 03.08.2021, Az. 5 U 84/20) eine Rechtssicherheit schaffende und praktikable **Höchstfrist/Ausschlussfrist**, die taggenau einzuhalten ist. Aufweichungen der zeitlichen Grenze widersprechen der Intention der BGH-Rechtsprechung. Deshalb ist ein **fast 12 Monate altes Neufahrzeug** auch dann noch fabrikneu, wenn die Jahresfrist nur noch wenige Tage läuft (OLG Hamm, Urteil vom 16.08.2016, Az. 28 U 140/15).

Demgegenüber hält das **LG Flensburg** (Urteil vom 27.09.2006, Az. 3 O 136/06) eine **Überschreitung der Jahresfrist von 7 Tagen** für unwesentlich und ging in dem von ihm entschiedenen Rechtsstreit von der Fabrikneuheit des betroffenen Neufahrzeugs aus.

#### 2.1.2.5 Fabrikations- und Konstruktionsfehler

Schon im Jahr 1980 hat der **BGH** entschieden, dass Mängel an dem Fahrzeug – abgesehen von nicht ganz unerheblichen Beschädigungen, die das Fahrzeug nach Verlassen des Herstellerwerks erleidet – die Fabrikneuheit des Neuwagens nicht ausschließen (Urteile vom 06.02.1980, Az. VIII ZR 275/78 und 18.06.1980, Az. VIII ZR 185/79). „Fabrikneu“ bedeutet nicht fehlerfrei; auch fabrikneue Fahrzeuge können mit Fehlern behaftet sein. Grundsätzlich führen deshalb **Mängel, die bei der Produktion auftreten**, nicht dazu, dem Fahrzeug die Eigenschaft der „Fabrikneuheit“ zu nehmen. Sie geben dem Käufer lediglich das Recht zur Nachbesserung und, falls diese fehlschlägt oder nicht möglich ist, das Recht, den Kaufvertrag rückgängig zu machen und rückabzuwickeln (so auch **OLG Bamberg**, Beschluss vom 06.03.2012, Az. 6 U 6/12).

### 2.1.3 Auswirkungen des Fehlens eines Merkmals der Fabrikneuheit

**Schon das Fehlen nur eines Merkmals der Fabrikneuheit beseitigt die Eigenschaft der Fabrikneuheit!**

Ist den Vertragsparteien bei Abschluss des Kaufvertrages unstreitig bekannt, dass es sich bei dem Neufahrzeug nicht um ein „fabrikneues“ Fahrzeug handelt, stellt sich mitunter die **Frage, ob der Händler den Käufer über das Fehlen weiterer, dem Käufer nicht bekannter Merkmale der Fabrikneuheit aufklären muss.**

Im Jahr 2004 hat das **OLG Köln** (Urteil vom 01.04.2004, Az. 8 U 89/03) auf Basis des damals gültigen Sachmangelhaftungsrechts entschieden, dass ein Käufer in diesem Falle nicht erwarten darf, dass der „Neuwagen“, abgesehen von dem bekanntermaßen fehlenden Kriterium, die übrigen Kriterien der Fabrikneuheit erfüllt. Weitere Merkmale der

Fabrikneuheit werden in diesem Falle nach Ansicht des Gerichts nur geschuldet, wenn die Vertragsparteien ausdrücklich oder konkludent eine Beschaffenheitsvereinbarung bezüglich des weiteren fehlenden Merkmals der Fabrikneuheit getroffen haben.

Anmerkung: Seit der **Schuldrechtsreform im Jahr 2022** wurden die Anforderungen an den **Verkauf an Verbraucher** nochmals deutlich erhöht. Verbraucher sind seither bereits vor Abschluss des Kaufvertrages eigens darüber in Kenntnis zu setzen, dass ein bestimmtes Merkmal des Fahrzeugs von den objektiven Anforderungen an das Fahrzeug abweicht (= negative Beschaffenheitsvereinbarungen). Außerdem müssen diese Abweichungen im Vertrag ausdrücklich und gesondert vereinbart werden, damit zu Gunsten des Verbrauchers keine Ansprüche wegen Sachmängeln entstehen. Angesichts dieser strengen Vorgaben kann die vom OLG Köln vertretene Rechtsansicht unserer Ansicht nach **nur noch für Kaufverträge** herangezogen werden, die **zwischen einem Händler und einem Unternehmer** abgeschlossen wurden. Auf Kaufverträge, die seit dem Jahr 2022 mit Verbrauchern abgeschlossen worden sind, dürfte sie nicht übertragbar sein.

## 2.1.4 Erweiterter Anwendungsbereich

### 2.1.4.1 Unbenutztes Fahrzeug mit Tages- oder Kurzzulassung

Unter einer „**Tageszulassung**“ ist ein Fahrzeug zu verstehen, das nur formal auf 1 Händler zugelassen war, ohne im Straßenverkehr genutzt worden zu sein, und dessen Zulassungsdauer max. 30 Tage beträgt (**OLG Hamm**, Urteil vom 18.05.2017, Az. 28 U 134/16).

Für die Beantwortung der Frage, ob ein Fahrzeug mit einer Tages- oder Kurzzulassung als „fabrikneues“ Neufahrzeug zu werten ist, kommt es auch darauf an, zu welchem Zeitpunkt die Zulassung auf den Händlerbetrieb erfolgt ist.

#### Neues Fahrzeug, das vor Abschluss des Kaufvertrages bereits eine Tageszulassung auf den Händler aufweist

Bereits im Jahr 2005 hat der **BGH** die Frage geklärt, ob bzw. unter welchen Voraussetzungen ein unbenutztes Kraftfahrzeug mit einer Tages- oder Kurzzulassung auf den Autohändler, das unter Einbeziehung der Neuwagen-Verkaufsbedingungen verkauft wird, noch als „fabrikneues“ Neufahrzeug anzusehen ist.

Der Entscheidung des BGH (Urteil vom 12.01.2005, Az. VIII ZR 109/04) lässt sich folgender Grundsatz entnehmen:

**Ein unbenutztes, aber mit einer Tages- oder Kurzzulassung auf den Autohändler versehenes Kraftfahrzeug stellt jedenfalls dann ein „fabrikneues“ Fahrzeug dar, wenn**

- **die vom BGH entwickelten Merkmale der Fabrikneuheit vorliegen:**
  - wenn es aus neuen Materialien zusammengesetzt und unbenutzt ist,
  - wenn und solange das Modell unverändert weitergebaut wird,
  - wenn es keine durch längere Standzeit bedingte Mängel aufweist und nach der Herstellung keine erheblichen Beschädigungen eingetreten sind und

- ➔ wenn zwischen Herstellung und Abschluss des Kaufvertrages nicht mehr als 12 Monate liegen.
- **der Verkauf kurze Zeit nach der Erstzulassung erfolgt,**
- **die Tages- oder Kurzzulassung sich auf nur wenige Tage beschränkt und**
- **die Herstellergarantie um nicht mehr als 2 Wochen verkürzt wird.**

*Was folgt daraus?*

- Übergibt der Händler dem Käufer ein unbenutztes, mit einer Tages- oder Kurzzulassung auf den Autohändler versehenes Fahrzeug, das als „**fabrikneues**“ **Fahrzeug** zu werten ist, erfüllt er damit seine Lieferpflicht aus dem mit dem Käufer abgeschlossenen Neuwagenkaufvertrag. Das Fahrzeug weist in Bezug auf das konkludent vereinbarte Merkmal der „Fabrikneuheit“ keinen Sachmangel auf. Daher ist es aus rechtlicher Sicht nicht erforderlich, den Käufer vor Abschluss des Kaufvertrages ungefragt auf die vorhandene Tages-/Kurzzulassung hinzuweisen. Allerdings besteht in diesem Falle dann das Risiko, dass sich der Käufer womöglich „getäuscht fühlt“ und mit dem Händler in Streit gerät.
- Weist ein unbenutztes, mit einer Tages- oder Kurzzulassung auf den Autohändler versehenes Fahrzeug nur eines der vorgenannten Merkmale der Fabrikneuheit nicht auf, handelt es sich **nicht** mehr um ein „**fabrikneues**“ **Fahrzeug**. Es ist daher erforderlich, den Käufer vor Abschluss des Kaufvertrages ordnungsgemäß – ggf. unter Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben beim Verkauf an einen Verbraucher – darüber aufzuklären, dass das Fahrzeug nicht mehr fabrikneu ist und dies im Neuwagenkaufvertrag entsprechend zu vereinbaren, damit das Fahrzeug nicht mit einem Sachmangel versehen ist.

#### Neues Fahrzeug mit nach Vertragsabschluss erfolgter Tageszulassung

Unklar ist jedoch, ob sich die vorgenannte BGH-Rechtsprechung auch auf Fälle erstreckt, in denen die Tages- oder Kurzzulassung **ohne vorherige Zustimmung des Käufers** erst nach Abschluss des Kaufvertrages erfolgt ist.

Dies wird in der Rechtsprechung der Instanzgerichte unterschiedlich beurteilt:

- Das **LG Wuppertal** (Urteil vom 09.02.2006, Az. 9 S 146/05) vertritt die Ansicht, dass es keinen maßgeblichen Unterschied macht, ob die Tages- oder Kurzzulassung vor oder nach Vertragsschluss erfolgt ist. Ausschlaggebend sei nur, ob es sich ansonsten um ein fabrikneues Fahrzeug im Sinne der o.g. BGH-Rechtsprechung handelt.
- Auch das **LG Kiel** (Urteil vom 09.12.2008, Az. 1 S 155/08) geht davon aus, dass eine erst nach Vertragsschluss erfolgte Tageszulassung keinen Sachmangel begründet. Das soll selbst dann gelten, wenn im Kaufvertrag eine hiervon abweichende „Anzahl der Vorbesitzer“ vermerkt ist.
- Demgegenüber vertritt das **LG Bonn** (Urteil vom 13.11.2009, Az. 2 O 225/09) die Ansicht, dass der Verkäufer den Käufer in der Regel darauf hinweisen muss, wenn das Fahrzeug vor dessen Übergabe an den Käufer zunächst noch auf den Händler zugelassen werden soll. Von einem fabrikneuen Fahrzeug sei nur dann

auszugehen, wenn sich ein Verkauf mit Tageszulassung aus anderen Umständen aufdrängt. Letzteres wäre z.B. dann der Fall, wenn dem Käufer das Fahrzeug mit einem erheblichen Preisnachlass angeboten wird. Sofern derartige Umstände aber nicht vorliegen, entspreche ein Fahrzeug mit nach Vertragsschluss veranlasster Tageszulassung nicht den vertraglichen Abreden. Außerdem sei die Abweichung erheblich.

*(Achtung:* Möglicherweise begründet die unterlassene Aufklärung einen Wettbewerbsverstoß nach § 5a UWG/Gesetz gegen den unlauteren Wettbewerb wegen „Irreführung durch Verschweigen einer wesentlichen Information“).

#### 2.1.4.2 „EU-Neufahrzeuge“ oder „neue EU-Fahrzeuge“

Werden Fahrzeuge als „EU-Neufahrzeuge“ oder „neue EU-Fahrzeuge“ verkauft, müssen auch sie alle Merkmale der Fabrikneuheit aufweisen (**OLG Düsseldorf**, Urteil vom 24.10.2005, Az. I-1 U 84/05; **LG Essen**, Urteil vom 21.01.2005, Az. 8 O 759/04; **LG Köln**, Urteil vom 15.05.2008, Az. 37 O 1054/07). Hierzu gehört auch die vom BGH aufgestellte **Lagerdauer von 12 Monaten** zwischen Produktion und Abschluss des Kaufvertrages (OLG Düsseldorf, Urteil vom 24.10.2005, Az. I-1 U 84/05; LG Essen, Urteil vom 21.01.2005, Az. 8 O 759/04).

Der **formale Akt der Zulassung auf einen ausländischen Vertragshändler** beeinträchtigt die Eigenschaft der Fabrikneuheit daher nur, wenn die o.g. Kriterien nicht eingehalten werden.

Auch ein „**EU-Fahrzeug mit Tageszulassung**“ muss fabrikneu sein (**OLG Frankfurt/M.**, Urteil vom 03.08.2021, Az. 5 U 84/20; **LG Berlin**, Urteil vom 31.07.2014, Az. 5 O 90/13). Die Gerichte betonen in diesem Zusammenhang, dass einem durchschnittlichen Autokäufer bewusst ist, dass Tageszulassungen nur der Steigerung der Abnahmemengen dienen und nicht mit wertmindernden Faktoren wie einer langen Standzeit behaftet sind. Das sei auch bei EU-Fahrzeugen mit Tageszulassung der Fall. Deshalb ist ein solches Fahrzeug mit einer Standzeit von 23 Monaten und einer Verkürzung der Herstellergarantie um 19 Monate nicht mehr fabrikneu.

#### 2.1.4.3 Neue Wohnmobile

Die Definition für das Merkmal der „Fabrikneuheit von Personenkraftwagen“ gilt nach der **BGH**-Rechtsprechung auch für neue Wohnmobile (BGH, Urteil vom 17.10.2018, Az. VIII ZR 212/17).

#### 2.1.4.4 Neue Motorräder

Die BGH-Definition für das Merkmal der „Fabrikneuheit von Personenkraftwagen“ gilt auch für neue Motorräder (**LG Berlin**, Urteil vom 12.08.2004, Az. 18 O 452/03).

## 2.2 Verkauf neuer oder neuwertiger Fahrzeuge

### 2.2.1 Definition „neu“ oder „neuwertig“

Die Begriffe „neu“ oder „neuwertig“ sind weiter als der Begriff „fabrikneu“. Sie umfassen auch Fahrzeuge, die die Eigenschaft der „Fabrikneuheit“ verloren haben. Allerdings muss es sich um **ungebrauchte Fahrzeuge** handeln.

Im Gegensatz zu „gebrauchten“ Fahrzeugen (siehe hierzu auch Ziffer **2.3.1**) ist ein Fahrzeug „ungebraucht“, wenn es **im öffentlichen Straßenverkehr noch nicht als Verkehrsmittel genutzt worden** ist.

Das gilt nach Ansicht des **AG Saarbrücken** (Urteil vom 30.09.2003, Az. 5 C 713/03) auch für **EU-Fahrzeuge**, die ihre Eigenschaft als „fabrikneu“ verloren haben, aber noch nicht im öffentlichen Straßenverkehr als Verkehrsmittel bewegt worden sind.

Wurde ein Fahrzeug hingegen bereits zu Verkehrszwecken genutzt, kann es – je nach den Umständen des Einzelfalls – allenfalls als „neuwertiger Gebrauchtwagen“ bezeichnet werden.

**Ungebraucht** ist ein Fahrzeug im Übrigen auch dann noch, wenn es lediglich für folgende Fahrten genutzt wurde:

- **Fahrten zur Qualitätssicherung auf dem Werksgelände**
- **Logistisch erforderliche Fahrten auf Lagerplätzen, im Ex- oder Importhafen**
- **Überführungsfahrten**

### 2.2.2 Nutzung der ZDK-Verkaufs-AGB

Für den Verkauf von (ungebrauchten) „neuen“ oder „neuwertigen“, aber nicht mehr „fabrikneuen“ Fahrzeugen gibt es keine speziellen vom ZDK unverbindlich empfohlenen AGB. Sofern der Händler keine eigenen AGB verwendet, stellt sich daher die **Frage, welche vom ZDK unverbindlich empfohlenen Verkaufs-AGB der Händler für den Verkauf derartige Fahrzeuge verwenden kann und was er dabei zu beachten hat.**

Die **Verwendung der Gebrauchtwagen-Verkaufsbedingungen (GWVB) scheidet** schon deshalb **aus**, weil „neue“ oder „neuwertige“ Fahrzeuge schon per Definition „ungebraucht“ und daher gerade nicht „gebraucht“ sind.

Hinzukommt, dass im Falle der Nutzung der GWVB die Sachmangelhaftung beim Verkauf an einen Unternehmer, der bei Abschluss des Vertrages in Ausübung seiner gewerblichen oder selbständigen beruflichen Tätigkeit handelt, ebenso wie beim Verkauf an eine juristische Person des öffentlichen Rechts oder ein öffentlich-rechtliches Sondervermögen unter Ausschluss jeglicher Sach- und Rechtsmängelansprüche erfolgt. Derartige Haftungsausschlüsse können aber nur beim Verkauf gebrauchter Waren wirksam vereinbart werden, nicht hingegen beim Verkauf „neuer“ oder „neuwertiger“ Fahrzeuge.

Aus diesem Grunde ist **auf die Neuwagen-Verkaufsbedingungen (NWVB) zurückzugreifen.**

Da der Käufer im Falle der Verwendung der NWVB aber den Erwerb eines „fabrikneuen“ Fahrzeugs erwarten darf, muss der Verkäufer ihn regelmäßig **über die Umstände aufklären, die die Eigenschaft der Fabrikneuheit aufheben.**

### 2.2.3 Mangelkenntnis nach Aufklärung

Ob die Kenntnis des Käufers von dem Umstand, der die Eigenschaft der Fabrikneuheit aufhebt, dazu führt, dass er sich später aufgrund seiner Mangelkenntnis nicht auf das fehlende Merkmal bzw. die fehlende Fabrikneuheit des Fahrzeugs berufen kann, um Rechte aus der gesetzlichen Sachmangelhaftung gegen den Verkäufer geltend zu machen (so geregelt in **§ 442 BGB**), hängt davon ab, ob es sich bei dem Käufer um einen Verbraucher handelt oder nicht.

#### 2.2.3.1 Käufer ist ein Verbraucher

Seit der **Schuldrechtsreform im Jahr 2022** wurden die Anforderungen für den Verkauf an Verbraucher bekanntermaßen nochmals deutlich erhöht. **Seither gilt die Regelung zu den Folgen einer Mangelkenntnis in § 442 BGB nicht mehr für Verbraucher** (§ 475 Abs. 3 Satz 2 BGB). Das bedeutet, dass sich Verbraucher trotz Kenntnis von der fehlenden Fabrikneuheit des Fahrzeug später dennoch auf einen Sachmangel berufen können, es sei denn, mit dem Verbraucher wurde wirksam eine „negative Beschaffenheitsvereinbarung“ getroffen. In diesem Falle begründet die fehlende Fabrikneuheit keinen Sachmangel.

Eine wirksame **negative Beschaffenheitsvereinbarung** setzt im Allgemeinen voraus, dass

- der Verbraucher vor Abschluss des Kaufvertrages eigens darüber in Kenntnis gesetzt wurde, dass ein bestimmtes Merkmal des Fahrzeugs von den objektiven Anforderungen an das Fahrzeug abweicht und
- diese Abweichung/en im Vertrag ausdrücklich und gesondert vereinbart wurde/n.

#### 2.2.3.2 Käufer ist ein Unternehmer, eine juristische Person des öffentlichen Rechts oder ein öffentlich-rechtliches Sondervermögen

Anders sieht die Rechtslage in Fällen aus, in denen der Käufer ein Unternehmer ist, der bei Abschluss des Kaufvertrages in Ausübung seiner gewerblichen oder selbständigen beruflichen Tätigkeit gehandelt hat, eine juristische Person des öffentlichen Rechts oder ein öffentlich-rechtliches Sondervermögen. War einem solchen Käufer **vor Abschluss des Kaufvertrages bekannt, dass dem Neufahrzeug ein Merkmal der Fabrikneuheit fehlt und es somit nicht mehr fabrikneu ist**, kann er wegen dieses Mangels keine Rechte gegen den Verkäufer geltend machen (§ 442 BGB).

### 2.2.4 Verkauf als Lagerfahrzeug

Darf ein „neues“ Fahrzeug nicht mehr als „fabrikneu“ verkauft werden, wird es häufig unter Verwendung der Bezeichnung „Lagerfahrzeug“ und unter Einbeziehung der NWVB vermarktet. Was dabei zu beachten ist, wurde bereits unter Ziffer **2.2.3** dargestellt.

Auch beim Verkauf eines „Lagerfahrzeugs“ stellt sich mitunter die **Frage nach der zulässigen Lagerdauer** des Fahrzeugs.

Nach Ansicht des **OLG Braunschweig** (Urteil vom 07.07.2005, Az. 2 U 128/04) handelt es sich beim Verkauf eines „Lagerfahrzeuges“ nicht um ein Standardgeschäft, bei dem bestimmte Höchstgrenzen für eine noch vertragsgerechte Lagerzeit anzunehmen sind. Daher ist z.B. eine zeitliche Befristung auf 24 Monate nicht sachgerecht. Vielmehr ist für die Frage, ob die tatsächliche Lagerzeit (*hier*: 27 Monate) Sachmängelhaftungsansprüche des Käufers begründet, der Kaufvertrag unter Berücksichtigung der Umstände des Einzelfalls auszulegen. Entscheidend ist somit, ob im Einzelfall Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass der Käufer von einer geringeren Lagerzeit als der tatsächlichen ausgehen durfte.

## 2.3 Verkauf von Gebrauchtfahrzeugen

### 2.3.1 Definition „gebraucht“

Die Rechtsprechung hat sich bislang kaum mit dem Begriff der „gebrauchten Ware“ auseinandergesetzt. Einem branchenfremden Urteil des **BGH** lässt sich hierzu in Bezug auf Kraftfahrzeuge lediglich entnehmen, dass – ausgehend vom Wortsinn – eine Sache dann gebraucht ist, wenn sie bereits benutzt worden ist (Urteil vom 15.11.2006 – VIII ZR 3/06).

Nach einer in der Rechtsliteratur vertretenen Ansicht kommt es dabei auf eine „bestimmungsgemäße“ Benutzung an, also darauf, dass die Ware ihrer gewöhnlichen Verwendung zugeführt worden ist.

Soweit ersichtlich hat sich bislang lediglich das **LG Bremen** (Urteil vom 19.06.2008, Az. 6 O 1308/07) mit der Frage befasst, wann ein Kraftfahrzeug gebraucht ist. Es vertritt die Ansicht, dass ein Fahrzeug dann als „gebraucht“ anzusehen ist, wenn es **in Benutzung genommen** wurde. „Benutzt“ wird ein Fahrzeug dadurch, dass es gefahren wird. Daraus folgerte das Gericht, dass ein Motorrad, das für Vorführungszwecke genutzt wurde und eine Laufleistung von 35 km aufweist, bereits als gebraucht anzusehen ist.

Aus den vorgenannten Erwägungen lässt sich folgendes ableiten:

**Gebraucht** sind alle Fahrzeuge, die

- eine **Zulassung zum Straßenverkehr** aufweisen **und bereits im öffentlichen Straßenverkehr genutzt** worden sind,
- **Vorführungswagen oder Vermietfahrzeuge**, die als solche tatsächlich genutzt werden, sowie
- **Firmen- oder Dienstfahrzeuge, die ausschließlich auf (großen) Firmen-/Privatgeländen als Fortbewegungsmittel eingesetzt werden** und deshalb keiner Zulassung bedürfen (so etwa auf Flughäfen).

## 2.3.2 Besondere Anforderungen beim Verkauf an Verbraucher

Seit der **Schuldrechtsreform im Jahr 2022** wurden die Anforderungen an den Verkauf an Verbraucher bekanntlich nochmals deutlich erhöht. Das betrifft in der Praxis in besonderem Maße das Gebrauchtwagengeschäft.

Die nachfolgenden Ausführungen beschränken sich auf zwei praxisrelevante Themenbereiche. Weitere Einzelheiten hierzu sowie eine Übersicht über die umfangreichen Neuerungen insgesamt bietet die ZDK-Broschüre „Sachmangelhaftung nach der „Schuldrechtsreform 2.0“ – Die neuen Regelungen ab 1. Januar 2022“.

### 2.3.2.1 Anforderungen an die Wirksamkeit negativer Beschaffenheitsvereinbarungen

Weicht ein bestimmtes Merkmal des Gebrauchtfahrzeugs von den objektiven Anforderungen an dieses Fahrzeug ab, genügt die bloße Benennung der Abweichung auf dem Bestellformular nicht mehr den gesetzlichen Anforderungen für eine wirksame Beschaffenheitsvereinbarung mit dem Verbraucher.

Eine wirksame sog. „**negative Beschaffenheitsvereinbarung**“ setzt nach § 476 Absatz 1 Satz 2 BGB vielmehr voraus, dass

- der Verbraucher vor Abschluss des Kaufvertrages eigens darüber in Kenntnis gesetzt wurde, dass ein bestimmtes Merkmal des Fahrzeugs von den objektiven Anforderungen an das Fahrzeug abweicht und
- diese Abweichung/en im Vertrag ausdrücklich und gesondert vereinbart wurde/n.

### 2.3.2.2 Verkürzung der Verjährungsfrist

Auch Verkürzungen der Verjährungsfrist auf 1 Jahr können nicht mehr wie früher wirksam in den Allgemeinen Geschäftsbedingungen verankert werden.

Eine **Vereinbarung über die Verkürzung der Verjährungsfrist auf 1 Jahr** ist nach § 476 Abs. 2 Satz 2 BGB nur dann wirksam, wenn

- der Verbraucher vor der Abgabe seiner Vertragserklärung von der Verkürzung der Verjährungsfrist eigens in Kenntnis gesetzt wurde und
- die Verkürzung der Verjährungsfrist im Vertrag ausdrücklich und gesondert vereinbart wurde.

## 3 Verkaufsverbote in Händler- oder Serviceverträgen

### 3.1 Verkauf von Neufahrzeugen an nicht autorisierte Wiederverkäufer

#### 3.1.1 Begriffsbestimmung

Von einem nicht autorisierten Wiederverkäufer spricht man, wenn ein Händler, der nicht von einem Kfz-Hersteller oder -Importeur zum Verkauf von Neufahrzeugen durch Abschluss eines Händlervertrages autorisiert worden ist, Neufahrzeuge erwirbt, um sie später als solche weiter zu verkaufen.

#### 3.1.2 Verkaufsverbot in selektiven Vertriebssystemen

Neufahrzeuge werden in Deutschland bekanntermaßen ganz überwiegend über sog. selektive Vertriebssysteme vertrieben. Sie ermöglichen es Herstellern/Importeuren unter anderem zu bestimmen, welche Händler ihre Produkte verkaufen dürfen.

Das spiegelt sich in der Begriffsbestimmung des Art. 1 Abs. 1 g), der am 01.06.2022 in Kraft getretenen Neufassung der Vertikal-GVO (VO EU 2022/720) wider.

Danach sind „**selektive Vertriebssysteme**“ Vertriebssysteme, in denen sich der Anbieter (= Hersteller/Importeur) verpflichtet, die Vertragswaren oder -dienstleistungen unmittelbar oder mittelbar nur an Händler zu verkaufen, die anhand festgelegter Merkmale ausgewählt werden, und in denen sich diese Händler verpflichten, die betreffenden Waren oder Dienstleistungen nicht an Händler zu verkaufen, die innerhalb des vom Anbieter für den Betrieb dieses Systems festgelegten Gebiets nicht zum Vertrieb zugelassen sind.

Obwohl **Beschränkungen des Kundenkreises** nach Art. 4 c) Vertikal-GVO zu den Kernbeschränkungen zählen, gilt das ausdrücklich nicht für den Fall, dass der Anbieter eines selektiven Vertriebssystems Beschränkungen des aktiven oder passiven Verkaufs durch Mitglieder des selektiven Vertriebssystems (= autorisierte Händler) und – neuerdings auch – durch ihre Kunden **an nicht zugelassene Händler in dem Gebiet, in dem das selektive Vertriebssystem betrieben wird**, vornimmt (Art. 4 c) i) 2. Vertikal-GVO). Darauf, ob der nicht zugelassene Händler (oder dessen Kunde) selbst innerhalb oder außerhalb dieses Gebietes ansässig ist oder nicht, kommt es nicht an.

#### 3.1.3 Verkaufsverbote in Kfz-Händlerverträgen

Auf der Grundlage der in der Vertikal-GVO enthaltenen Regelungen weisen Kfz-Händlerverträge regelmäßig ein Verbot des Verkaufs von Neufahrzeugen des Herstellers/Importeurs an nicht autorisierte Wiederverkäufer auf.

Um diesem Verbot Nachdruck zu verleihen, enthalten manche Händlerverträge für den Fall der Zuwiderhandlung zusätzlich **Vertragsstraferegelungen**.

Unabhängig davon behalten sich Hersteller/Importeure regelmäßig das Recht vor, den **Händlervertrag außerordentlich, fristlos zu kündigen**.

Wenig überraschend ist, dass die in Kfz-Händlerverträgen enthaltenen Verkaufsverbote in den meisten Fällen ausdrücklich nur für „Fahrzeuge“, „Neufahrzeuge“, „neue Fahrzeuge“, „Neuwagen“, „Vertragsfahrzeuge“ oder „Vertragswaren“ des jeweiligen Herstellers/Importeurs bestehen. Hiergegen bestehen keinerlei rechtliche Bedenken, weil sich der **Gegenstand des Verkaufsverbots** mit der Ware deckt, zu dessen Vertrieb der Vertragshändler durch den Händlervertrag autorisiert wird.

Manche Hersteller/Importeure gehen allerdings einen Schritt weiter und erstrecken das Verbot z.B. auch auf folgende Fahrzeuge, die sie wie folgt bezeichnen:

- Neue oder unbenutzte Kraftfahrzeuge (gleich ob zugelassen oder nicht)
- Tageszulassungen
- Fahrzeuge mit einem Kilometerstand von weniger als 1.000 Kilometern, unabhängig davon, ob das Fahrzeug zum Straßenverkehr zugelassen war oder nicht
- Ungebrauchte Fahrzeuge, zu denen Kraftfahrzeuge zählen, die eine Fahrleistung von weniger als 1.000 km aufweisen, wobei eine etwaige Zulassung zum Straßenverkehr unerheblich ist, gleich von welcher Dauer

Zu der **Rechtsfrage, ob das in selektiven Vertriebssystemen freigestellte Verkaufsverbot gegenüber nicht autorisierten Wiederverkäufern auch die aufgezählten Fahrzeuge umfassen darf**, liegen – soweit bekannt – bislang weder konkrete Äußerungen/Mitteilungen der EU-Kommission noch Entscheidungen der Rechtsprechung vor.

Ausgangspunkt der Beurteilung ist, dass die EU-Kommission Beschränkungen des Kundenkreises dem Grunde nach als schwerwiegende wettbewerbsbeschränkende Kernbeschränkungen wertet und deren Freistellung die absolute Ausnahme darstellt.

Ausdrücklich betont hat die EU-Kommission in den Erwägungsgründen (5) und (16) zudem, dass durch die Vertikal-GVO keine Beschränkungen freigestellt werden sollten, bei denen nicht mit hinreichender Sicherheit davon ausgegangen werden kann, dass sie die Voraussetzungen der Freistellung des Artikels 101 Absatz 3 AEUV (Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union) erfüllen.

Das lässt unserer Ansicht nach den Schluss zu, dass die in Art. 4 c) Vertikal-GVO enthaltene **Ausnahmeregelung für selektive Vertriebssysteme eng auszulegen** ist.

Vom Verkaufsverbot umfasst sein darf damit zunächst nur die im selektiven Vertriebssystem vertriebene Vertragsware auf die sich die vertikalen Vereinbarungen beziehen, also die Ware, mit der der Hersteller/Importeur seine Lieferverpflichtung aus dem Händlervertrag erfüllt.

Das sind im Neuwagenhandel in der Praxis nur **(fabrikneue) Neufahrzeuge, die keine Zulassung aufweisen**.

Da die Vertikal-GVO allerdings für alle Branchen gilt und der Begriff der „Fabrikneuheit“ dort ebenso wie in der Vertikal-GVO selbst keine Verwendung findet, dürfte **jegliche „neue“ Ware** in den Anwendungsbereich der Vertikal-GVO fallen.

Darunter fallen **neben fabrikneuen Fahrzeugen** dann auch:

- **neue oder neuwertige Fahrzeuge, die nicht mehr fabrikneu, aber noch ungebraucht sind** (vgl. hierzu Ziffer [2.2.1](#))
- **Tageszulassungen, die trotz Erstzulassung auf den Händlerbetrieb noch fabrikneu sind** (vgl. hierzu die BGH-Rechtsprechung zum Kaufrecht unter Ziffer [2.1.4.1](#)).
- **Tageszulassungen mit einer maximalen Zulassungsdauer von 30 Tagen auf den Händlerbetrieb, die per Definition unbenutzt, also nicht im Straßenverkehr genutzt worden sind**, auch wenn sie nicht mehr alle Merkmale der Fabrikneuheit aufweisen (vgl. Definition unter Ziffer [2.1.4.1](#))

Nun könnte man erwägen, ob man Kfz-Herstellern/-Importeuren zum Schutze ihrer selektiven Vertriebssysteme zugestehen sollte, dem Verkaufsverbot weitere Fahrzeuge zu unterwerfen, um **Umgehungen des Verkaufsverbots** zu unterbinden.

Hiergegen sprechen allerdings folgende **Argumente**:

- Die **Regelungen der Vertikal-GVO gelten für alle Branchen** und enthalten für das Kfz-Gewerbe keine Sonderregelungen; auch nicht in Bezug auf die Auslegung der Ausnahmeregelung.
- Wie bereits ausgeführt, ist die **Ausnahmeregelung für selektive Vertriebssysteme eng auszulegen**. Ihren Anwendungsbereich durch Auslegung zu erweitern, dürfte daher ausscheiden.
- Die Vertikal-GVO bezieht sich auf vertikale Vereinbarungen in Bezug auf den Verkauf „neuer“ Waren, die vom Hersteller/Importeur geliefert werden. **Vertikale Vereinbarungen in Bezug auf den Verkauf „gebrauchter“ Waren werden von der Gruppenfreistellung der Vertikal-GVO nicht erfasst.**

Folgt man diesen Argumenten ließe sich daraus folgendes ableiten:

Verkaufsverbote, die Beschränkungen des Kundenkreises bewirken, wertet die EU-Kommission generell als schwerwiegend und bedürfen daher einer Freistellung; andernfalls sind sie nach dem EU-Kartellrecht verboten (vgl. Artikel 101 Absatz 3 AEUV). Da vertikale Vereinbarungen über gebrauchte Waren nicht in den Anwendungsbereich der Vertikal-GVO fallen, kann die Freistellung auch nicht über eine entsprechende Auslegung der Ausnahmeregelung des Art. 4 c) Vertikal-GVO erreicht werden. Ein Verkaufsverbot, das Vertragshändlern untersagt **Fahrzeuge mit einer Zulassung zum Straßenverkehr und einem Kilometerstand von bis zu 1.000 Kilometern** an nicht autorisierte Wiederverkäufer zu verkaufen, wird und kann durch die Vertikal-GVO nicht freigestellt werden. Dies deshalb, weil derartige Fahrzeuge in Deutschland bereits als „gebrauchte“ Fahrzeuge gelten (vgl. hierzu Ziffer [2.3.1](#)).

## 3.2 Neuwagenverkaufsverbote für autorisierte Servicebetriebe

Kaum ein Thema ist in der Kfz-Branche so polarisierend wie die Frage, ob ein autorisierter Servicebetrieb berechtigt ist, auch Neufahrzeuge seines Herstellers/Importeurs zu vertreiben.

### 3.2.1 Maßnahmen der Hersteller/Importeure

Kfz-Herstellern und -Importeuren – ebenso wie autorisierten Vertragshändlern – ist es seit jeher ein Dorn im Auge, wenn Neufahrzeuge durch die von ihnen autorisierten Servicevertriebe verkauft werden.

Anfangs versuchten die Hersteller/Importeure den von ihnen autorisierten Servicebetrieben den Verkauf von Neuwagen der herstellereigene Marke unter Berufung auf marken- und wettbewerbsrechtliche Vorschriften zu untersagen. Sie mussten jedoch feststellen, dass sie mit der Durchsetzung **sowohl markenrechtlicher als auch wettbewerbsrechtlicher Unterlassungsansprüche nach dem UWG** (Gesetz gegen den unlauteren Wettbewerb) **vor Gericht in der Regel nicht erfolgreich** waren.

Das **OLG Jena** betonte in einem UWG- Verfahren zudem, dass sich aus einem Servicevertrag auch **keine ungeschriebene Treuepflicht** ableiten lasse, die es Servicebetrieben untersagt, herstellereigene Neuwagen zu verkaufen (Urteil vom 25.06.2008, Az. 2 U 21/08).

In der Folgezeit sind Hersteller/Importeure daher immer öfter dazu übergegangen, **Neuwagenverkaufsverbote** in Bezug auf die herstellereigene Marke **ausdrücklich in ihre Serviceverträge aufzunehmen**. Für den Fall Zuwiderhandlung besteht die Gefahr, dass der Hersteller/Importeur – nach erfolgloser Abmahnung im Wiederholungsfalle – eine außerordentliche, fristlose Kündigung des Servicevertrages ausspricht.

Ob derartige Verbote in Serviceverträgen wirksam vereinbart werden können, ist allerdings streitig.

### 3.2.2 Verankerung eines Neuwagenverkaufsverbots im Servicevertrag

Mit einem in einem Servicevertrag verankerten Neuwagenverkaufsverbot hat sich in der Rechtsprechung – soweit ersichtlich – bislang nur das **LG Frankfurt/Main** befasst (Urteil vom 21.08.2018, Az. 3-06 O 35/17) und entschieden:

- Kfz-Hersteller-/Importeure dürfen den von ihnen autorisierten Servicebetrieben den Vertrieb von Neufahrzeugen der eigenen Marke im Service-/Werkstattvertrag verbieten.
- Enthält der Service-/Werkstattvertrag ein Neuwagenverkaufsverbot, ist es autorisierten Servicebetrieben untersagt, (EU-)Neufahrzeuge, die der Betrieb sich unter Ausnutzung der Marktgegebenheiten **legal besorgt** hat, im eigenen Namen und auf eigene Rechnung zu verkaufen bzw. zu vertreiben.

Dies gilt erst recht, wenn der Betrieb sich die Neufahrzeuge **auf illegalem Wege besorgt** hat.

- Demgegenüber darf autorisierten Servicebetrieben eine Tätigkeit als „EU-Vermittler“ (= Vermittlung eines Neufahrzeugs im Kundenauftrag; vgl. Ziffer **3.2.3**) nicht untersagt werden.

Zur **Begründung** verwies das Gericht auf folgende Punkte:

- Neuwagenverkaufsverbote sind **weder auf der Grundlage des europäischen noch des deutschen Kartellrechts unwirksam**. Sie fallen weder unter eine Kernbeschränkung der Vertikal-GVO noch unter eine sonstige, in der Vertikal-GVO ebenfalls nicht freigestellte Beschränkung. Das hat zur Folge, dass Neuwagenverkaufsverbote nicht verboten, sondern freigestellt sind, obwohl ein im Servicevertrag enthaltenes Neuwagenverkaufsverbot für den Servicepartner eine spürbare Wettbewerbsbeschränkung im Sinne des GWB (Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen) bewirkt.
- Neuwagenverkaufsverbote sind auch **keine überraschenden Klauseln** im Sinne des § 305 c BGB. Ihnen wohnt kein Überraschungsmoment inne, weil sie in Serviceverträgen der Automobilbranche nicht objektiv ungewöhnlich sind.
- **Autorisierte Servicebetriebe werden durch Neuwagenverkaufsverbote auch nicht unangemessen** im Sinne des § 307 BGB **benachteiligt**. Das gilt auch mit Blick darauf, dass "freie" Kfz-Betriebe, die keinen Servicevertrag mit dem Hersteller/Importeur abgeschlossen haben, nicht daran gehindert werden können, dessen Neuwagen zu verkaufen. Allerdings ist die Beeinträchtigung der autorisierten Servicebetriebe relativ gering, weil sich das Verkaufsverbot nicht auf den Vertrieb von Gebrauchtwagen erstreckt und auch sie Neuwagen sämtlicher anderer Automobilmarken verkaufen dürfen. Nach der vorgenommenen Gesamtabwägung aller Umstände überwiegt das Interesse des Herstellers/Importeurs am Schutz seines selektiven Vertriebssystems und dem damit verbundenen Schutz der Investitionen und wirtschaftlichen Interessen der Vertragshändler.

Ob die vorstehenden Ausführungen auch für **Tageszulassungen** gelten, hat das LG Frankfurt/M. nicht thematisiert.

### 3.2.3 EU-Vermittlung als alternativer Vertriebsweg

Unabhängig von der Rechtsfrage, ob Kfz-Hersteller-/Importeure den von ihnen autorisierten Servicebetrieben den Verkauf von Neufahrzeugen der eigenen Marke (im eigenen Namen und auf eigene Rechnung) im Service-/Werkstattvertrag verbieten dürfen oder nicht, steht Servicebetrieben das Recht zu, Neufahrzeuge im Wege der sog. „EU-Vermittlung“ zu vermarkten.

#### 3.2.3.1 Rechtsgrundlage

Nach **Art. 4 c iii Vertikal-GVO** darf der Anbieter, der ein selektives Vertriebssystem betreibt, den aktiven oder passiven **Verkauf an Endverbraucher** durch auf der Einzelhandelsstufe tätige Mitglieder des selektiven Vertriebssystems nicht beschränken (= Kernbeschränkung,

deren Nichtbeachtung zum Entzug der Freistellung durch die EU-Kommission oder eine nationale Wettbewerbsbehörde führen kann).

**Bezogen auf das Kfz-Gewerbe** bedeutet das: Kfz-Herstellern und -Importeuren, die ihre Waren über selektive Vertriebssysteme vertreiben, ist es verboten, die von ihnen autorisierten Händler daran zu hindern, deren Waren (Neufahrzeuge und/oder Ersatzteile) an Endverbraucher zu verkaufen.

Ausdrücklich klargestellt hat die EU-Kommission in den von ihr herausgegebenen „Leitlinien für vertikale Beschränkungen“ (2022/C 248/01, vom 30.06.2022), dass der **Verkauf an „Endverbraucher“ auch den Verkauf an „im Namen von Endverbrauchern handelnde Einkäufer“ umfasst** (vgl. Anm. 234).

Daraus folgt einerseits, dass es Vertragshändlern grundsätzlich erlaubt ist, Neuwagenverkäufe an Endverbraucher zu tätigen, die einen Vermittler eingeschaltet haben, und zwar ohne, dass hierfür eine Zustimmung des Herstellers/Importeurs erforderlich ist. Andererseits darf auch die Tätigkeit eines Kfz-Betriebs als EU-Vermittler weder vom Hersteller/Importeur verboten noch von dessen Zustimmung abhängig gemacht werden.

### 3.2.3.2 Begriffsbestimmung

Die „im Namen von Endverbrauchern handelnden Einkäufer“ werden in der Praxis im Allgemeinen als **„EU-Vermittler“** bezeichnet. Auch wenn die EU-Kommission den Begriff „Vermittler“ in diesem Zusammenhang nicht mehr verwendet, besteht die Rechtslage in der Sache unverändert fort.

EU-Vermittler werden **im Auftrag und im Namen eines bestimmten Endverbrauchers** tätig. Hierbei handelt es sich um einen typischen Fall der Stellvertretung im Sinne der §§ 164 ff. BGB.

Da die EU-Kommission vom EU-Vermittler verlangt, dass er seinen Vermittlerstatus gegenüber dem Lieferanten des Neufahrzeugs (= Vertragshändler) nachweist, ist für den Vertragshändler erkennbar, dass der EU-Vermittler nicht im eigenen Namen, sondern im Namen eines konkreten Endverbrauchers handelt. Daher kommt der **Kaufvertrag über das Neufahrzeug regelmäßig zwischen dem Vertragshändler und dem konkreten Endverbraucher zustande**.

Der Nachweis des Vermittlerstatus kann z.B. durch Vorlage einer vom Endverbraucher erteilten **Vollmacht zum Erwerb eines spezifizierten neuen Kraftfahrzeugs** geführt werden.

**Gegenstand der Beauftragung** können sowohl Neufahrzeuge aus dem europäischen „Ausland“ sein als auch solche, die von deutschen Vertragshändlern bezogen werden.

### 3.2.3.3 Abgrenzung gegenüber „ständigen Vermittlern“

Um der Gefahr von Missverständnissen vorzubeugen, hat sich im deutschen Kfz-Gewerbe der Begriff „ständiger Vermittler“ in Abgrenzung zum „EU-Vermittler“ durchgesetzt. Während der EU-Vermittler im Kundenauftrag handelt, **vermittelt der ständige Vermittler Neufahrzeuge im Auftrag des Vertragshändlers**.

Die Unterscheidung ist deshalb von Bedeutung, weil Kfz-Hersteller und -Importeure nach Ansicht der EU-Kommission die Kontrolle über Struktur und Dichte ihrer Vertriebsnetze ausüben. Sie dürfen entscheiden, ob die von ihnen autorisierten Vertragshändler eigene Handelsvertreter (z.B. in Form von ständigen Vermittlern) ernennen dürfen oder nicht. Dementsprechend dürfen sie in ihre Händlerverträge entsprechende Zustimmungsvorbehalte aufnehmen. Außerdem steht ihnen das Recht zu, Standards für den Einsatz von ständigen Vermittlern festzulegen. Hieran hat sich durch die Neufassung der Vertikal-GVO nichts geändert.

Für die **Abgrenzung** zum EU-Vermittler kommt es nach Ansicht der EU-Kommission auf eine **wirtschaftliche Betrachtung des Neuwagengeschäfts** an. Ziel ist es, festzustellen, ob sich der Vermittler eindeutig im Lager des Verbrauchers befindet (= EU-Vermittler) oder im Lager des Vertragshändlers (= ständiger Vermittler).

Weitere Einzelheiten hierzu können der im Jahr 2017 erstellten ZDK-Broschüre „Vermittlung von Neufahrzeugen – Ohne Zustimmung des Herstellers/Importeurs als EU-Vermittler oder mit Zustimmung des Herstellers/Importeurs als ständiger Vermittler?“ entnommen werden.

## 4 Neuwageneigenschaft in anderen Rechtsgebieten

### 4.1 Neuwagen im steuerrechtlichen Sinn

#### 4.1.1 Umsatzsteuerrechtlicher Grundsatz beim Verkauf neuer Fahrzeuge

Ein Grundsatz im Umsatzsteuerrecht ist, dass beim Warenverkauf durch Privatpersonen keine Umsatzsteuer anfällt. Um aber bei neuen Fahrzeugen die Verschiebung der Warenströme in EU-Länder mit niedrigen Umsatzsteuersätzen zu verhindern, hat der europäische Gesetzgeber schon damals in den 90ern festgelegt, dass **beim Fahrzeugverkauf generell alle „neuen“ Fahrzeuge mit der Umsatzsteuer des Bestimmungslandes belastet werden** – unabhängig davon, ob das Fahrzeug durch einen Unternehmer oder eine Privatperson verkauft bzw. geliefert wird (vgl. Art 2 Abs. 2 a) u. b) MwStSystRL bzw. § 1b Abs. 2 u. 3 UstG).

Dies wird dadurch erreicht, dass die vorstehenden Vorschriften Folgendes regeln:

- Die innergemeinschaftliche Lieferung neuer Fahrzeuge ist im **Ursprungsland** beim Fahrzeuglieferer immer von der Umsatzsteuer befreit.
- Im Gegenzug dafür wird der innergemeinschaftliche Erwerb neuer Fahrzeuge im **Bestimmungsland** des Fahrzeugerwerbers bzw. -abnehmers immer als umsatzsteuerpflichtig behandelt.
- **Privatleute sind den Unternehmern** beim Verkauf und Erwerb neuer Fahrzeuge **gleichgestellt**.

#### 4.1.2 Definition „neue Fahrzeuge“ im umsatzsteuerlichen Sinn

Um die Vorschriften überhaupt vernünftig anwenden zu können, ist zu klären, was **„neue Fahrzeuge“ im umsatzsteuerlichen Sinn** sind.

In Bezug auf Kraftfahrzeuge regelt hier § 1 b Abs. 2 S. 1 UStG zunächst, was als **Fahrzeug** gilt. Das sind motorbetriebene Landfahrzeuge mit einem Hubraum von mehr als 48 ccm oder einer Leistung von mehr als 7,2 KW.

§ 1 b Abs. 3 UStG legt dann genau fest, wann ein solches Fahrzeug als **„Neu“** im umsatzsteuerlichen Sinn zu definieren ist. Danach gilt ein Fahrzeug als neu, wenn ein Landfahrzeug

- **nicht mehr als 6.000 km** zurückgelegt hat oder
- wenn seine **erste Inbetriebnahme im Zeitpunkt des Erwerbs nicht mehr als sechs Monate** zurückliegt.

#### 4.1.3 Vorsteuerabzugsberechtigung von Privatpersonen

Die innergemeinschaftliche Lieferung neuer Fahrzeuge ist – wie schon erwähnt - unabhängig vom Status des Verkäufers und der Person des Erwerbers stets umsatzsteuerfrei.

Insoweit werden also Privatpersonen beim Verkauf bzw. bei der Lieferung neuer Fahrzeuge ins EU-Ausland immer wie Unternehmer behandelt – auch dann, wenn es sich nur um ein einziges Fahrzeug handelt. Deshalb haben auch Privatpersonen bei diesen „gelegentlichen Fahrzeuglieferungen im Sinne des § 2 a UStG einen Anspruch auf den Vorsteuerabzug hinsichtlich der Umsatzsteuer, die sie selbst für den Kauf des neuen Fahrzeugs aufgewendet haben (§ 15 Abs. 4 a UStG). Allerdings ist der Vorsteuerabzug in diesen Fällen teilweise beschränkt.

#### 4.1.4 Abgrenzung gegenüber der Differenz- oder Regelbesteuerung

Die Einordnung als „neues Fahrzeug“ i.S.d. § 1b UStG hat auch **Auswirkungen auf die Frage, ob der Fahrzeuglieferer bzw. Verkäufer das entsprechende Fahrzeug differenzbesteuert oder regelbesteuert veräußern kann.** Denn nach § 25a Abs. 7 Nr. 1b) UStG kann die Differenzbesteuerung nicht auf die Lieferung neuer Fahrzeuge i.S.d. § 1b UStG angewendet werden. Kraftfahrzeuge mit weniger als 6.000 km Laufleistung oder deren Erstzulassung nicht länger als 6 Monate zurückliegt, können somit beim Fahrzeugverkauf über die Grenze nur regelbesteuert, unter Ausweis der Umsatzsteuer, veräußert werden.

## 4.2 Neupreisentschädigung im Unfallschadensrecht

Ist bei einem Unfall ein „neues Fahrzeug“ erheblich beschädigt worden, stellt sich im **Haftpflichtschadenfall** oft die **Frage nach der Höhe des Wertersatzes, wenn sich der betroffene Autofahrer das verunfallte neue Fahrzeug erst kurz vor dem Unfall angeschafft hat.**

In solchen Fällen steht eine sog. **Neupreisentschädigung** für den Geschädigten im Raum, bei deren Vorliegen die Haftpflichtversicherung im Rahmen der Schadensabrechnung **keine Abzüge für Alter, Laufleistung und Wertverlust** vornehmen darf.

Für die Anwendung dieser Neupreisentschädigung ist ebenfalls der Begriff des „neuen Fahrzeugs“ entscheidend.

Letztmalig im Jahr 2020 hat sich der **BGH** dazu geäußert, wann ein Fahrzeug bei einer im Raum stehenden Neupreisentschädigung noch als „neu“ gilt und welche Voraussetzungen hierzu erfüllt sein müssen. In seinem Urteil vom 29.09.2020 (Az. VI ZR 271/19) hat der BGH Folgendes bestätigt:

- **Anforderungen an das beschädigte „neue Fahrzeug“:**
  - Das Fahrzeug darf **nicht älter sein als einen Monat**,
  - es darf **nicht mehr als 1.000 km Laufleistung** aufweisen und
  - es muss **erheblich beschädigt** sein.  
Bejaht wird letzteres z.B., wenn tragende Fahrzeugteile beschädigt sind.
  
- Der Unfallgeschädigte muss sich im Rahmen der Geltendmachung der Neupreisentschädigung ein **fabrikneues Fahrzeug** wiederbeschaffen (vgl. hierzu Ziffern **2.1.1** und **2.1.2**).

## 4.3 Ausgleichsanspruch bei Ausscheiden aus dem Händlernetz (§ 89 b HGB analog)

### 4.3.1 Ausgleich für die Überlassung des Kundenstamms

Scheidet ein Händler aus dem Händlernetz des Herstellers/Importeurs aus, steht ihm zwar nicht generell, aber oftmals ein Ausgleichsanspruch in analoger Anwendung des § 89 b HGB (Handelsgesetzbuch) zu.

Beim Ausgleichsanspruch geht es darum, dem ausscheidenden Händler einen **Ausgleich dafür** zu gewähren, **dass die von ihm erbrachte Leistung, die in der Überlassung eines vom Händler aufgebauten Kundenstamms an den Hersteller/Importeur liegt, durch die bislang erhaltene Vergütung noch nicht vollständig abgegolten wurde.**

Der Ausgleichsanspruch ist ein sog. **Billigkeitsanspruch** für den es keine einheitliche Berechnungsmethode gibt. Da es aber um eine angemessene Vergütung für den vom Händler aufgebauten Kundenstamm geht, ist Ausgangspunkt aller Berechnungen grundsätzlich der Verkauf von Neufahrzeugen (im letzten Vertragsjahr an sog. Mehrfachkunden). Sowohl das Gebrauchtwagengeschäft als auch der Verkauf neuer Ersatzteile und Zubehör bleiben außen vor.

Damit stellt sich die **Frage, welche Art von Fahrzeugen als Neufahrzeuge** bei der Berechnung des Ausgleichsanspruchs **zu berücksichtigen sind.**

### 4.3.2 „Neufahrzeuge“ im Sinne des § 89 b HGB

Im Rahmen des § 89 b HGB fallen unter den Begriff „Neufahrzeuge“:

- **„fabrikneue“ Fahrzeuge,**
- **Neufahrzeuge, die nicht mehr „fabrikneu“, aber noch nicht „gebraucht“ sind (BGH, Urteil vom 13.07.2011, Az. VIII ZR 17/09), also auch Neufahrzeuge mit langer Lagerzeit (z.B. in Form von Ausstellungs- oder Lagerfahrzeugen),**
- **Tageszulassungen, d.h. Fahrzeuge, die auf den Händler zugelassen, jedoch nicht als Vorführwagen, Geschäftswagen o.ä. genutzt wurden (BGH, Urteil vom 12.01.2005, Az. VIII ZR 109/04) sowie**
- **Neufahrzeuge, die von einem Händlerkollegen bezogen wurden (Querbezug) und anschließend an einen Endkunden weiterverkauft wurden (OLG Bremen, Urteil vom 16.11.2006, Az. 2 U 61/2006; demgegenüber ist der Verkauf querbezogener Neufahrzeuge an andere Händlerkollegen nicht berücksichtigungsfähig).**

Daneben sind viele weitere Faktoren für die Berechnung des Ausgleichsanspruchs maßgeblich (nachzulesen im ZDK-Leitfaden „Kündigung des Kfz-Händler- oder Servicevertrages – Was tun?“, der über den Kfz-Meistershop unter <https://www.kfz-meistershop.de/> bezogen werden kann).

