



FOTO: ROLEXGRAND HARBOUR MARINA

Wunderschön gelegen: Die Grand Harbour Marina von Malta mit 240 Liegeplätzen für Yachten bis 130 Metern Länge.

## Die Premiumflagge mit dem weißen Kreuz

Prof. Dr. Schließmann stellt mehrere Vorteile der attraktiven Yachregistrierung auf Malta vor.

Malta unterhält seit 2012 mit über 5000 Schiffen das umfangreichste Schiffsregister Europas und steht damit an fünfter Stelle weltweit. Seit Jahrhunderten hat Malta als internationaler Handelshafen mit einer guten Infrastruktur rund um die Schifffahrtsindustrie hohe Bedeutung für Handel und Verkehr und ist Schnittstelle zwischen Europa, Nordafrika und dem Mittleren Osten. Die maltesische Flagge genießt Ansehen und Vertrauen.

Ich habe viele Flaggenstaaten hinsichtlich Image, Seriosität, Rechtssicherheit,

Vermögenssicherheit, Logistik, Erreichbarkeit, wirtschaftlicher und steuerlicher Rahmenbedingungen, internationaler Beziehungen und Kommunikation sowie Dienstleistungsbereitschaft analysiert. Malta ist als unabhängiger, politisch stabiler Staat und Mitglied der EU derzeit mein Favorit für die Registrierung von Yachten von EU-Bürgern, die ihre Yacht vorwiegend in EU-Gewässern und im Mittelmeer bewegen, beschränkt jedoch auf Yachten ab zwei Millionen Euro Investitionssumme. Darunter ist der erfahrungsgemäße Aufwand des Prozesses

vom Kosten-Nutzen-Verhältnis weniger passend. Auch muss eine neue Yacht zum Eintritt in den steuerlichen Prozess grundsätzlich physisch nach Malta, was für Yachten unter 70 Fuß Länge schon recht beschwerlich ist.

### Angenehme Leasing-Lösung

**1.** Zuerst ein steuerlich einzigartiges Modell: Wer eine Yacht in der EU kauft oder betreibt, kommt an der Umsatzsteuer kaum vorbei. Im Falle einer neuen Yacht wird die Umsatzsteuer des Übergabestaates angesetzt, bei einer Gebrauchtyacht ist die Umsatzsteuer dort zu entrichten, wo diese Yacht erstmals die EU berührt. Da die EU ein weites Spektrum an Steuersätzen – von 15 Prozent in Luxemburg bis zu 28 Prozent in Ungarn – kennt, ist es für jeden Eigner interessant, soweit möglich einen Flaggenstaat zu wählen, der ihm die günstigsten Gestaltungsmöglichkeiten bietet. Malta hat grundsätzlich eine Umsatzsteuer von

18 Prozent, bietet aber seit ein paar Jahren für Yachten im Rahmen eines Leasingmodells eine besondere Umsatzsteuerregelung, die zu einer erheblichen Senkung des effektiven Umsatzsteuersatzes führt. Diese Sondersätze fußen im Einklang mit dem europäischen Umsatzsteuerrecht auf der Annahme, dass eine in Malta registrierte Yacht zu einem erheblichen Teil im außereuropäischen Ausland genutzt wird. Je größer das Schiff, desto höher die angenommene außereuropäische Nutzung, desto geringer die Umsatzsteuer. Um Probleme bei der Bestimmung des individuellen und sicher dynamisch-variablen Anteils der außereuropäischen Nutzung zu vermeiden, hat die maltesische Steuerverwaltung eine feste Steuerstaffel nach Yachtlänge eingeführt: 9, 7,2 und 5,4 Prozent. Bei einer Yacht über 24 Meter wird etwa ein außergemeinschaftlicher Gebrauch von 70 Prozent angenommen, sodass nur noch 30 Prozent der Gebrauchszeit der maltesischen Umsatzsteuer unterliegen.

### Holding als Eigner

Für das Malta-Leasing sieht der Prozess verkürzt und sehr vereinfacht wie folgt aus:

- Zunächst wird auf Malta eine maltesische GmbH mit entsprechender Steuernummer als Yacht-Holding und Leasinggeber-Gesellschaft gegründet.

- Die Holding erwirbt als gewerbliche Gesellschaft dann über Darlehen oder Eigenkapital die Yacht. Dies kann eine neue Yacht sein oder eine gebrauchte, die so vom Ausland in die EU eingeführt wird.
- Die Leasinggesellschaft registriert auf eigenen Namen die Yacht unter maltesischer Flagge.
- Im Wege eines Leasing- und Nutzungsvertrages überlässt die Leasinggesellschaft als Leasinggeberin dem Nutzer als Leasingnehmer die Yacht entgeltlich zum Gebrauch mit der Übernahme und Kaufoption am Ende einer Leasinglaufzeit zwischen zwölf und 36 Monaten. Auf die Leasingraten fällt dann nur der Sonderumsatzsteuersatz an. Die Leasingraten sind so zu bemessen, dass die Umsatzsteuer ebenso gedeckt werden kann, wie ein marktüblicher Gewinn von fünf bis zehn Prozent entstehen muss, der nach 6/7-Steuererklärung mit fünf Prozent Gewinnsteuer belegt ist.
- Am Ende der Vertragslaufzeit erwirbt der Leasingnehmer die Yacht mit meist einem Prozent des ursprünglichen Kaufwertes, wobei auf diesen Kaufpreis die volle maltesische Umsatzsteuer von 18 Prozent anfällt.
- Zu betonen ist, dass die Yacht während der Laufzeit des Leasingvertrages zumindest einmal tatsächlich in Malta gewesen sein muss. Aufgrund des vorgeschriebenen technischen und funkttechnischen

Surveys ist es ratsam, zu Beginn des Leasings die Yacht nach Malta zu bringen.

Ich habe gerade eine über 10 Millionen teure 42-Meter-Yacht in Malta registriert und meinem Klienten am Ende über 1,3 Millionen Euro Steuern eingespart.

### Lukratives Chartergeschäft

**2.** Wer seine Yacht nicht ausschließlich privat, sondern auch gewerblich betreiben möchte, kann die Yacht unter maltesischer Flagge in internationalen Gewässern für wirtschaftliche Aktivitäten – etwa als Charteryacht – für kommerzielle Zwecke registrieren. Ein solches Modell ist vor allem für diejenigen interessant, die mit ihrer „Reederei“ eine gewerbliche Gewinnerzielungsabsicht verfolgen. Seit 2006 wurden die für Transportschiffe geltenden Regeln auf die kommerzielle Nutzung von Yachten ausgeweitet. Ist die Betreibergesellschaft, die eine Yacht besitzt und verchartert, als maltesische „Shipping Organization“ lizenziert, so wird diese nach maltesischem Recht von der Einkommenssteuer für Erträge aus ihren Aktivitäten sowie für Erträge aus der Veräußerung bestimmter Rechte an den Schiffen und Schiffsbeteiligungsgesellschaften befreit. Stattdessen wird dann eine Jahrestonnagegebühr je nach Tonnage und Alter der Yacht erhoben. Zudem kann der Kauf eines kommerziell genutzten Schiffes gänzlich umsatzsteuer-

Besuchen Sie uns auf der boot in Düsseldorf vom 18. bis 26.01.2014. Halle 7A, Stand D24.

Tel. 49 202 25727-3401, [www.akf.de](http://www.akf.de), [boot@akf.de](mailto:boot@akf.de)



akf bank  
marinefinanz

Wir finanzieren maritime Träume





Heimathafen Valetta, Malta-Flagge am Heck: Dieser Eigner registrierte clever.

erbreitet werden. Diese Regeln gelten für Schiffe unter maltesischer Flagge ab einer Tonnage von 1000 NRZ und auf Antrag teilweise auch darunter, zum Beispiel für kommerziell betriebene Yachten, wenn sie von einer speziellen „Shipping Organization“ behalten und betrieben werden. Für Erträge aus der Veräußerung eines „Tonnage Tax Ship“ oder der Anteile an einer „Shipping Organization“ hat Malta das alleinige Besteuerungsrecht, was netto nur fünf Prozent Unternehmensgewinnsteuer bedeutet.

### Flaggenwechsel und Hypotheken

**3.** Interessant ist die Registrierung auf Malta nicht nur zum Zwecke der vorteilhaften Besteuerung, sondern eventuell auch für einen Flaggenwechsel einer bereits EU-versteuerten Yacht. Bürger der Europäischen Union brauchen dazu seit 2004 nicht wie in vielen anderen Staaten ohne einen dortigen Wohnsitz eine Gesellschaft als Schiffsholding zu gründen. Sie können die Yacht auf den Privatnamen registrieren, soweit ein maltesischer „Registered Agent“ ernannt ist, der für die Einhaltung maltesischen Rechts sorgt.

**4.** Malta kennt keine Beschränkungen bei Verkauf oder Beleihung von in Mal-

ta registrierten Yachten. Einfache und effiziente Verfahren für die Eintragung von Schiffshypotheken sind ein weiterer Vorteil, verbunden mit einfachen Vollstreckungsprozessen. Auch die Übertragung, Änderung oder Auflassung kann rasch erwirkt werden.

**5.** Beschränkungen hinsichtlich der Nationalität kennt das maltesische Recht weder bei Kapitän, Offizieren und sonstiger Besatzung einer Yacht noch bei den Gesellschaftern, Geschäftsführern, Direktoren oder sonstigen Angestellten von Schiffsholdings.

**6.** Die Besatzung ist auf der Grundlage eines Arbeitsvertrages nach maltesischem Recht zu verpflichten, was im Vergleich zum deutschen Arbeits- und Sozialrecht erheblich mehr Flexibilität und Gestaltungsmöglichkeiten bietet und damit auch mehr Kosteneffizienz.

### Langfristige Vorbereitung

Mit der Erfahrung von einer ganzen Reihe von maltesischen Befragungen und Versteuerungen muss ausdrücklich gesagt werden, dass das Verfahren nicht so einfach ist, wie es oft hingestellt wird, und viel Know-how in rechtlichen, finanziellen und steuerlichen Fragen sowie Netzwerkkontakte erfordert. Gewarnt sei ausdrücklich von der Fülle von sogenannten Registrierungsagenturen,

die mit günstigen und angeblich einfachen Registrierungsdienstleistungen werben. Regelmäßig leisten diese die eigentlichen Know-how-Arbeiten nicht selbst, sondern reichen sie an billig eingebundene Dienstleister weiter, deren Qualifikation nicht bekannt ist. Meist verbleibt der ganze Koordinationsaufwand und das Management für die notwendigen Maßnahmen beim Eigner.

Der Prozess auf Malta sollte in jedem Falle längerfristig und sorgfältig vorbereitet werden, wenn eine Yacht pünktlich mit allen Papieren aus Malta auslaufen soll. Der Prozess mit Einbindung aller Behörden, insbesondere der Steuerbehörde und der notwendigen Hausbank, der Gründung der notwendigen Gesellschaften sowie der Durchführung der gesetzlichen Surveys dauert regelmäßig einige Wochen.

Das „Malta-Leasing“ ist übrigens nicht mit dem sogenannten „French-Leasing“ zu verwechseln, denn zum einen werden dort generell 9,8 Prozent Steuer angesetzt, was zusammen mit allen administrativen Kosten für eine große Yacht deutlich teurer ist, zum anderen muss der Eigner immer wieder nachweisen, welche Aufenthaltsquote er in EU-Gewässern und welche er außerhalb hat, was bei diesem französischen Modell schnell zum vollen Steuersatz bei vollen Gestaltungskosten für das Leasingmodell führen kann.

### AUTOR



### Prof. Dr. Christoph Schließmann

ist Wirtschaftsanwalt und -berater in Frankfurt am Main und berät seit über 20 Jahren vor allem Produktionsunternehmen an der Schnittstelle von Wirtschaft und Recht. Seit 1996 ist er selbst mit vielen Törns vorwiegend auf dem Mittelmeer unterwegs und überträgt sein Wissen und seine Erfahrung auf die Beratung von Yachtherstellern und -eignern.