



ILLUSTRATION: ECKART BREITSCUH

Der englische Patient und die Yachtindustrie

Der „Brexit“ beschäftigt auch die Megayachtbranche. England gilt als wichtiger Standort der Szene. Prof. Dr. Schließmann gibt eine erste Einschätzung der Auswirkungen.

Das Seefahrerland Großbritannien verlässt die EU. Diese Entscheidung wird bei ihrer derzeit nicht zu bezweifelnden Umsetzung das wirtschaftliche und rechtliche Leben in der EU entscheidend verändern. Gerade die internationale Yachtindustrie wurde sehr stark durch den globalen britischen Einfluss als Seefahrernation und dem Common Law mit seiner in vielen Bereichen anderen Logik als das Civil Law Kontinentaleuropas geprägt. Dieser Einfluss wird deutlich abnehmen. Auch wenn sich rechtlich vor Vollzug des Austritts nichts ändert, sollten wir uns auf gra-

vierende Änderungen vorausschauend einstellen und Strukturen überdenken und anpassen.

Yacht- und Warenkäufe

Der erhebliche Verfall des Britischen Pfunds zum Euro kommt aktuell Angehörigen von nicht britischen EU-Ländern durchaus zugute. Ob ein in Pfund vereinbarter Yachtkauf in England mit Wechselkurs 1,33 oder 1,18 (Euro-Pfund) finanziert werden muss, kann schnell sechsstellige Einsparungen ausmachen. Verbindlichkeiten in Pfund sinken also dramatisch im Wert.

Handlungsbedarf: Wer also sowieso einen Yachtkauf plant und liquide ist, sollte diesen vorziehen. Wer Verbindlichkeiten in Pfund hat, sollte diese zum jetzigen Kurs tilgen. Wer Forderungen in Pfund offen hat, sollte prüfen, ob im Einzelfall eine steuermindernde Teilwertabschreibung vorgenommen werden kann.

Soweit Großbritannien nicht im Rahmen von Sonderabkommen spezielle Präferenzen erhält, werden sich die grenzüberschreitenden Warenströme künftig umsatzsteuerlich ändern, denn das EU-Umsatzsteuerrecht wird nicht mehr anwendbar sein. An die Stelle

steuerfreier innergemeinschaftlicher Lieferungen oder Reverse-Charge-Dienstleistungen werden Aus- und Einfuhren treten, die Anpassungen im Accounting und Meldewesen erfordern.

Das Ausscheiden aus der Zollunion führt zur Anwendung der Zollbestimmungen und zollrelevanten Ein- und Ausfuhren. Auch exportkontrollrechtlich wird es zu neuen Genehmigungsverfahren kommen.

In Bezug auf das Ursprungszeugnis einer Ware gelten britische Yachten nicht mehr als EU-Ware.

Handlungsbedarf: Kommt es zur Wiedereinfuhr von Zöllen, lösen Veränderungen im Rahmen der Verrechnungspreisthematik die Frage aus, ob in Großbritannien produzierende Unternehmen nicht besser die Produktion nach Kontinentaleuropa verlagern (können).

Markenrechtlich entfällt für europaweit agierende Markenunternehmen der Schutz von Unionsmarken auf dem Gebiet Großbritanniens, weshalb neue Anmeldungen erforderlich sind.

Crew aus England in der EU

Der Brexit kann zu Einschränkungen bei der Arbeitnehmerfreizügigkeit, vor allem bei künftigen Tätigkeiten, führen. Crewmitglieder aus Großbritannien gelten dann in der EU als Drittstaatenangehörige ohne Arbeitnehmerfreizügigkeit, und EU-Crewmitglieder in Großbritannien unterliegen den dortigen aufenthaltsrechtlichen Bestimmungen, die aller Voraussicht nach zum 1. Januar 2017 verschärft werden sollen und auch Abstrahlwirkung auf britische Crewmitglieder auf dem EU-Arbeitsmarkt haben.

Handlungsbedarf: EU-Arbeitgeber (Schiffe unter EU-Flagge) sollten prüfen, ob Crewmitgliedern absehbar nach eben diesen britischen neuen Aufenthaltsbestimmungen eine EU-Einbürgerung möglich ist oder ob nach den neuen britischen Regeln Visa, Aufenthaltsgenehmigung und Aufenthaltspapiere notwendig werden. Unklar ist auch, wie sich

dies auf bereits in der EU tätige Briten auswirken wird.

Einfluss britischer Regelungen

Große Yachten mit britischer Flagge werden heute ausschließlich nach den Vorschriften von MCA gebaut. Immer öfter werden jedoch auch Yachten anderer Flaggen nach dieser Vorschrift produziert, sodass sie sich nahezu zu einem Standard, angeglichen an SOLAS (Safety Of Life At Sea), entwickelt hat, weshalb viele internationale Sicherheitsregelungen rund um Yachten wie etwa MCA britisch beeinflusst oder britischen Ursprungs sind. Was damit geschehen wird, ist noch nicht abzusehen. Ich persönlich glaube nicht, dass sich hier viel ändern wird, auch was die Anerkennung von RYA-Zertifikaten betrifft.

Achtzehn Monate ohne Zoll

Für Yachteigner aus Großbritannien in der EU gilt künftig das Recht der umsatzsteuerfreien vorübergehenden Verwendung. Im Verfahren der vorübergehenden Verwendung können Personen, die außerhalb des Zollgebiets der Gemeinschaft ansässig sind, Yachten aus Nicht-EU-Ländern sowie solche im Eigentum von Nicht-EU-Bürgern unter vollständiger Einfuhrabgabenbefreiung in das Zollgebiet und dessen Hoheits-

gewässer verbringen, sofern die Schiffe für private Zwecke genutzt werden. Sie dürfen während ihrer Verwendung nicht verändert werden, müssen anschließend in demselben Zustand wie bei der Einfuhr wieder ausgeführt werden und von vornherein zur Wiederausfuhr aus dem Zollgebiet bestimmt worden sein.

Die Yacht unter englischer Flagge wird vorübergehend in die EU und nicht in einen ihrer Mitgliedstaaten eingeführt. Deshalb kann sie innerhalb der gestatteten achtzehnmonatigen Frist von einem Mitgliedstaat in einen anderen bewegt werden, ohne dass hierzu weitere Zollformalitäten nötig wären. Wenn die Yacht das Gebiet nicht vor Ablauf dieser 18-Monats-Frist verlässt, fallen Zölle und Mehrwertsteuer an. Die Abfertigungszollstelle wird als Überwachungszollstelle regelmäßig nach Ablauf der bewilligten Verwendungsfrist den Nachweis der Ausklarierung der Yacht verlangen.

Nach der Beendigung des Verfahrens der vorübergehenden Verwendung, also der Wiederausfuhr der Yacht aus dem Zollgebiet der Europäischen Union, kann im Anschluss daran die Yacht wieder für einen weiteren 18-Monats-Zeitraum in die EU zurückkehren. Es beginnt dann ein neuer Zeitraum der vorübergehenden Verwendung. Yachten britischer Eigner,



FOTO: WERFT

Modell-Entwicklung: England gilt als wichtiger Produzent, insbesondere von Semi-Custom-Yachten. Adressen wie Sunseeker, Princess und Oyster sind weltbekannt.

die bereits EU-versteuert sind und in der EU liegen, verlieren den Versteuerungsstatus nicht, solange sie nicht länger als drei Jahre außerhalb der EU sind.

Strukturelle Änderungen

Unternehmen, vor allem in der maritimen Industrie, die in Kontinentaleuropa in der Rechtsform englischen Rechts betrieben werden, verlieren mit der Rechtskraft des EU-Austritts ihre Niederlassungsfreiheit in der EU. Die aktuell anzuwendende „Gründungstheorie“ erlaubt mit geringen Hürden in England gegründeten Limiteds ohne Problem, ausschließlich nur in Deutschland betrieben zu werden. Ist Großbritannien dagegen „Drittland“, können die EU-Staaten auf die „Sitz-

theorie“ zurückgreifen, was zur Folge hat, dass englische Limiteds nach dem Recht des Ortes der Geschäftsausübung als dann scheinausländische Kapitalgesellschaften zu Personengesellschaften umqualifiziert werden und die persönliche Haftung eintritt. Auch europäische Aktiengesellschaften mit Sitz in der EU können ihre Rechtsgrundlage verlieren. Handlungsbedarf: Unternehmen nach englischem Recht mit Haupttätigkeit in EU-Ländern müssen aus diesem Grund über einen Rechtsformwechsel in dem jeweiligen EU-Land nachdenken oder sicherstellen, dass dann die tatsächliche Verwaltung des Unternehmens in England liegt, was aber strategisch oft nicht gewollt ist.

Steuerliche Veränderungen

Neben den bereits angesprochenen umsatzsteuerlichen Veränderungen gilt für standortübergreifende Unternehmen: Ausschüttungen deutscher Unternehmen an britische Muttergesellschaften unterliegen derzeit aufgrund der Mutter-Tochter-Richtlinie dem Quellensteuerverbot. Nach Vollzug des Brexits kommt es mit Anwendung des Doppelbesteuerungsabkommens zu fünf Prozent Quellensteuer.

Kapitalgesellschaften in Großbritannien müssen künftig bei Wegzug in ein EU-Land steuerverstrickte, stille Reserven auflösen. Großbritannien als künftiges Drittland im Verhältnis zur EU wird vor allem in den Rechtsordnungen besonders relevant, die außensteuerrechtliche Regelungen haben wie etwa Deutschland. Eine Gesellschaft in Großbritannien kann dann zunächst

im Hinblick auf Umgehungstatbestände geprüft und als Zwischengesellschaft mit der Konsequenz der Hinzurechnungsbesteuerung in Deutschland angesehen werden, wenn deutsche Anteilseigner zu mehr als 50 Prozent an der Gesellschaft beteiligt sind und die Einkünfte der ausländischen Gesellschaft einer Belastung durch Ertragssteuern von weniger als 25 Prozent unterliegen.

Soweit keine Ausnahmetatbestände für aktive Einkünfte vorliegen, kann dann auch nicht die Begünstigung für Gesellschaften greifen, die ihren Sitz oder ihre Geschäftsleitung in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einem Vertragsstaat des EWR-Abkommens haben, oder nachgewiesen werden, dass die Gesellschaft insoweit einer „tatsächlichen wirtschaftlichen Tätigkeit“ in diesem Staat nachgeht. In Drittstaaten muss dann vielmehr ein

voller „Substance Escape“ nachgewiesen werden; die Gesellschaft muss also mit echter Unternehmenseinrichtung, eigenen Mitarbeitern, eigener Vor-Ort-Geschäftsführung und ohne Treuhänder Einkünfte aktiv erzielen, eine Alibi-Tätigkeit reicht dabei keinesfalls aus. Dies gilt übrigens unabhängig von einem Doppelbesteuerungsabkommen und dessen Abschirmwirkung, die den Vorteil hat, dass dann ein Gesellschafter mit Wohnsitz in Deutschland das Drittlandunternehmen repräsentieren kann, ohne dass eine Betriebsstätte am Wohnsitz ausgelöst wird.

Handlungsbedarf: Viele inhabergeführte und meist mittelständische Unternehmen in der Yachtindustrie stehen bei Aktivitäten in Großbritannien vor dieser Problematik und müssen sich dort eventuell neu organisieren. In jedem Fall gilt es, wachsam und präventiv zu agieren.



DER AUTOR

Prof. Dr. Christoph Schließmann

ist Wirtschaftsanwalt für internationales Wirtschaftsrecht und Organisationsentwicklung in Frankfurt am Main und berät seit über 20 Jahren Unternehmen an der Schnittstelle von Wirtschaft & Recht. Seit 1996 ist er selbst als Skipper vorwiegend mit Motoryachten auf dem Mittelmeer unterwegs und überträgt sein Wissen und seine Erfahrung auf die Beratung von Yachtherstellern und -eignern.

www.der-yacht-anwalt.de

Eigner sollten prüfen, ob für ihre britische Crew eine Einbürgerung möglich ist

SEGELN VOM FEINSTEN



Franco Pace exclusiv 2017

€ 128,- [D]
ISBN 978-3-667-10484-7

Reinschauen: www.delius-klasing.de/kalender
Im Handel oder unter 0521 | 55 99 11

DK
DELIUS KLASING

FURNITURE HATCHES

Custom-made hatches may also be manufactured



Standard sizes overview available on demand

Partner of
Fibre Composites

- High quality material (GRP)
- Lighter than aluminium/ steel
- Free of corrosion
- High quality surface finishing
- Sea water resistant



Stückerjürgen Aerospace Composites GmbH & Co. KG • Grüner Weg 4 • 33397 Rietberg-Varensell • Germany
Phone: +49 52 44 404 1 • Fax: +49 52 44 404 844 • info.sac@stueckerjuergen.de www.sac.stueckerjuergen.de



YACHTING EQUIPMENT EXCLUSIVE | INNOVATIVE | MODERN

