

# YACHTRECHT INTERNATIONAL: „HEXENWERK“ YACHT-UMSATZSTEUER

Nicht zuletzt durch das aktuelle Prüfungsverfahren der EU Kommission vom 8. März 2018 zur Klärung der vergünstigten Yacht-Leasing-Angebote in Malta und Zypern, sondern aufgrund seiner diffizilen Regelungs-Komplexität ist das Umsatzsteuerrecht bei Erwerb und Betrieb von Yachten in der EU immer wieder ein unerschöpfliches und überraschendes Thema. Mit meinem ersten Beitrag bei MEER & YACHTEN möchte ich einen strukturierten Einstiegs-Überblick bieten und vor allem auf die erwähnten aktuellen Entwicklungen eingehen. Da das internationale Umsatzsteuerrecht ein regelrechtes Hexenwerk und einzelfallabhängig sehr differenziert zu beurteilen und zu gestalten ist, kann ich nur mit zentralen Grundlagen sensibilisieren. Gut beraten ist daher jeder, der seinen Fall Fachleuten mit Expertise im internationalen Recht und Steuerrecht anvertraut und Aussagen im Rahmen der Verkaufsaktivitäten kritisch handhabt.

## 1. Yachten von steuerlichen Nicht-EU-Bürgern oder Unternehmen

Soweit Yachten nicht in der EU steuerlich ansässigen natürlichen und juristischen Personen gehören UND keine EU Flagge führen, können sie im vorübergehenden Import für max. 18 Monate umsatzsteuerfrei in der EU verbleiben. Unter „nicht-EU-sitzig“ fallen z.B. auch Eigner die zwar Staatsbürger eines EU-Staates sind, jedoch ihren Steuerwohnsitz außerhalb der EU nachweisen können, z.B. in der Schweiz. Steuerlich und zollrechtlich gelten sie als Nicht-EU-Bürger und können Yachten unter Nicht-EU-Flagge unter vollständiger Einfuhrabgabenbefreiung vorübergehend in das Zollgebiet der Europäischen Union und dessen Hoheitsgewässer verbringen. Der Antrag auf Bewilligung der vorübergehenden Verwendung ist bei der zuständigen Zollbehörde an dem Ort einzureichen, an dem die Yacht zum ersten Mal die EU berührt. Die Yacht gilt dann für die Dauer der 18 Monate zollrechtlich in die EU eingeführt – das gilt auch für alle in der Zeit befahrenen Mitgliedstaaten. Die Bewilligung für die Inanspruchnahme der vorübergehenden Verwendung kann von einer Sicherheitsleistung (Barsicherheit oder Bankbürgschaft) abhängig gemacht werden, doch ist die vorübergehende Einfuhr einer Sportyacht nach Einführung des Unionskodex 2016 ein privilegierter Fall. Von der Erhebung einer Sicherheit wird in den Fällen der mündlichen Zollanmeldung verzichtet. Die Frist zur Beendi-

gung der vorübergehenden Einfuhr beträgt 18 Monate. Nach Ablauf der Frist muss die Yacht die EU verlassen, andernfalls fallen Zölle und Mehrwertsteuer an. Abfertigungszollstelle wird als Überwachungszollstelle regelmäßig nach Ablauf der bewilligten Verwendungsfrist den Nachweis der der Ausklarierung der Yacht verlangen. Nach der Beendigung des Verfahrens der vorübergehenden Verwendung, also der Wiederausfuhr der Yacht aus dem Zollgebiet der EU, kann im Anschluss daran die Yacht wieder für einen weiteren 18-Monatszeitraum in die EU zurückkehren, es beginnt dann ein neuer Zeitraum der vorübergehenden Verwendung. Achtung: Sobald Yachten unter Nicht-EU-Flagge und im Eigentum von Nicht-EU-Unternehmen aber von steuerlich EU-wohnsitzigen Personen benutzt werden, gilt die Yacht als EU-steuerpflichtig, um Umgehungen zu vermeiden.

## 2. Yachten von steuerlichen EU-Bürgern oder Unternehmen

Yachten im Eigentum von EU-sitzigen natürlichen oder juristischen Personen sind bei Nutzung in der EU immer steuerpflichtig. Wie, in welcher Höhe und an welchem Ort muss individuell bewertet und gelöst werden. Bei im Gemeinschaftsgebiet erfolgenden Lieferungen (Transport des Bootes von einem EU-Mitgliedsstaat in einen anderen) ist für umsatzsteuerliche Zwecke (z.B. im Rahmen der innergemeinschaftlichen Lieferung) insbesondere die Qualifikation der beteiligten Parteien (Unternehmer oder Privatperson) entscheidend bzw. soweit an den Lieferungen Privatpersonen beteiligt sind, ob es sich beim gelieferten Boot um ein neues Boot handelt.

Pleasure-Nutzung: Jede durch eine steuerlich EU-sitzige Person privat genutzte Yacht ist in der EU zu versteuern. Wo und in welcher Höhe kann man vielfach legal gestalten und bei Steuersätzen von 18-25 % rund ums Mittelmeer erheblich Geld sparen. Im Rahmen der Umsatzbesteuerung gibt es international im Wesentlichen zwei Besteuerungsprinzipien: das Bestimmungsland- und das Ursprungslandprinzip. Grenzüberschreitende Warenlieferungen werden von der Umsatzsteuer des Exportlandes (Ursprungsland) entlastet und im Importland (Bestimmungsland) nach den dortigen Vorschriften mit Umsatzsteuer belastet. Nach dem Bestimmungslandprinzip wird also die Lieferung nur in dem Staat

besteuert, in dem der Verbrauch der Ware bzw. die erstmalige Herrschaftsausübung über die Ware stattfindet. Die Steuerentlastung im Ursprungsland verhindert die Doppelbesteuerung in beiden beteiligten Staaten. Der entgegengesetzte Weg ist die Besteuerung nach dem Ursprungslandprinzip. Bei einem Erwerb durch private Personen aus einem anderen EU-Mitgliedstaat, muss für umsatzsteuerliche Zwecke unterschieden werden, ob es sich beim Boot um ein sogenanntes „neues Wasserfahrzeug“ oder ein gebrauchtes handelt. Für umsatzsteuerliche Zwecke gilt ein Wasserfahrzeug bei Überschreiten dieser Längenkriterien als neu, wenn die erste Inbetriebnahme, d.h. erste Nutzung / Verschaffung der Verfügungsmacht durch den Erwerber - unabhängig der amtlichen Zulassung - nicht mehr als 3 Monate zurück liegt oder das Wasserfahrzeug nicht mehr als 100 Betriebsstunden genutzt wurde. Die beiden Kriterien gelten alternativ. Ist eines der beiden Kriterien erfüllt, gilt das Wasserfahrzeug als neu. Probebetrieb beim Hersteller oder der Betrieb zum Zweck des Transportes, zählen nicht. Wird ein neues Wasserfahrzeug von einem Unternehmer (Werft, Händler) an eine Privatperson veräußert, kommt stets das Bestimmungslandprinzip zur Anwendung und der Lieferant tätigt im Ursprungsland eine dem Grunde nach steuerbefreite innergemeinschaftliche Lieferung. Spiegelbildlich tätigt die erwerbende Person einen innergemeinschaftlichen Erwerb im Bestimmungsland. Verkauft eine Privatperson ein gebrauchtes Boot, unterliegt der Verkauf mangels Unternehmereigenschaft grundsätzlich nicht der Umsatzsteuer. Ist dieses Boot unverteuert, muss ein EU-sitziger Erwerber am Ort der Übernahme bzw. Bestimmungsort versteuern. Wird das gebrauchte Boot versendet, also an einen Bestimmungsort geliefert, liegt der Lieferort und Ort der Besteuerung im Bestimmungsland, wenn der liefernde Unternehmer mit seinen im Rahmen des Versandhandels getätigten Lieferungen die Lieferschwelle des Bestimmungslandes überschreitet. In Abholfällen hat der liefernde Unternehmer bei Verkauf eines gebrauchten Wasserfahrzeuges grundsätzlich die Umsatzsteuer am Abholort in Rechnung zu stellen.

Kommerzielle Nutzung: Wird ein Boot von einem Unternehmer oder Unternehmen zur kommerziellen Nutzung erworben (z.B. für den Charterbetrieb), egal ob neu oder gebraucht, ist das Boot im Übernahme-EU-Land zu versteuern, jedoch kann der



### VERLAG

QUARTO Media GmbH  
Wiesendamm 9, 22305 Hamburg  
www.meerundyachten.de  
info@meerundyachten.de

**Herausgeber** Martina John, Martina Julius-Warning

**Chefredakteur** Matt Müncheberg

### REDAKTION & FOTOGRAFIE

Redaktion & Fotografie: Max Barbera, Paul Berg, Toby Hodges, Philipp Könenberg, Kristina Manek, Matt Müncheberg, Tina Öz, Guillaume Plisson, Ainocha Sanchez, Christoph Schließmann, Fabio Taccola

**ArtDirektion  
Grafik** Anke Thiele  
Stella Kostro

**Chefin vom Dienst** Anett Hillers  
hillers@meerundyachten.de

### ANZEIGEN

**Verantwortlich** Martina Julius-Warning  
Tel. +49 (0) 40/533 088 80  
m.warning@quartomedia.com

**Verlagsvertretung Benelux** Mark Meelker  
Tel. +31 715 140848  
advertentie@numij.nl

### VERTRIEB

DPV Vertriebservice GmbH  
Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg,  
Tel. +49 (0) 40/468 60 51 93, Fax +49 (0) 40/37 84 59 56 77

### ABO-BESTELLUNGEN UND LIEFERUNGSREKLAMATIONEN

Abo-Service MEER & YACHTEN, Postfach 100331, D-20002 Hamburg, Tel. +49 (0) 40/468605197, Fax. 040/3784595677, abo@meerundyachten.de, Bezugspreis Inland für vier Ausgaben EURO 28,00 (inkl. 7% MwSt.). Bei Nichtbelieferung ohne Verlagsverschulden oder wegen Störungen des Arbeitsfriedens bestehen keine Ansprüche gegen den Verlag. Nachdruck in Wort und Bild, auch auszugsweise, nur mit Erlaubnis von QUARTO Media GmbH, ISSN 1158-0437, Gerichtsstand Hamburg. Keine Gewähr für unverlangt eingesandte Manuskripte und Bildsendungen. Zuschriften können ohne ausdrücklichen Vorbehalt im Wortlaut oder Auszug veröffentlicht werden.

Bei QUARTO Media erscheint:





**Aufgepasst beim Kauf einer Yacht! Es lassen sich ggf. in erheblichem Maße Steuern sparen. Das hängt unter anderem davon ab, ob die Yacht privat oder gewerblich genutzt werden soll, von Herkunfts- und Bestimmungsland bzw. ob ein Leasing-Modell vereinbart ist (Beispiel-Foto: Was ist beim Kauf einer Grand Soleil 52 LC - siehe Beitrag in diesem Heft - in Italien aus steuerlicher Sicht zu beachten?). Die MEER & YACHTEN-Rechtskolumne bringt Licht ins Dunkel.**

Unternehmen die Vorsteuer ziehen oder die Umsatzsteuer im Rahmen des Erstattungsverfahrens zurückholen und damit dem Kauf umsatzsteuerlich neutral stellen. Die Vorsteuerabzugsfähigkeit wie auch die Absetzung von Abschreibungen oder Unterhaltskosten setzen aber grundsätzlich die gewerbliche Nutzung und Betrieb nach strengen Maßstäben voraus. Ich begegne in meiner Praxis im Yachtbetrieb vielen „Commercial Structures“, die nichts anderes sind als gewerbliche Scheinkonstrukte und einer Nachprüfung nicht standhalten. Der wahre Wunsch der teilweisen Kostendeckung bei hoher Eigennutzung der Yacht, selbst gegen Zahlung üblicher Charterpreise lässt meist ein fundiertes gewerbliches Konstrukt vermischen. In Deutschland hat der BFH eine klare Aussage zu solchen „Tarn-Konstrukten“ gemacht und solche für steuerlich wirkungslos

erklärt. Das Abzugsverbot gilt nicht, wenn die Yacht nicht Gegenstand einer mit Gewinnabsicht erfolgreich ausgeübten Betätigung ist. Die Absicht der Gewinn-/Überschusserzielung zeigt sich in dem Bestreben, während des Bestehens der Einkunftsquelle insgesamt einen Totalgewinn bzw. Einnahmenüberschuss zu erzielen. Ob der Unternehmer eine derartige Absicht hatte, ist vor allem daran zu messen, ob die Betätigung bei objektiver Betrachtung im Drittvergleich nach ihrer Art, ihrer Gestaltung und den gegebenen Ertragsaussichten einen Totalüberschuss erwarten lässt. Beruht die Entscheidung zur Neugründung eines Gewerbebetriebs im Wesentlichen auf den persönlichen Interessen und Neigungen des Steuerpflichtigen, so sind die entstehenden Verluste nur dann für die Dauer einer betriebsspezifischen Anlaufphase steuerlich zu berücksichtigen, wenn

Foto: Fabio Taccola

der Steuerpflichtige zu Beginn seiner Tätigkeit ein schlüssiges Betriebskonzept erstellt hat, das ihn zu der Annahme veranlassen dürfte, durch die gewerbliche Tätigkeit werde er insgesamt ein positives Gesamtergebnis erzielen können. Soweit also eine „commercial structure“, die zwar eine unternehmerische Struktur aufweist, aber kein Unternehmen in dem Sinne darstellt, wie es branchenüblich am Markt werbend und vermarktet ohne „Liebhaber-Tarnung“ im Drittvergleich wäre, muss die umsatzsteuerliche Anerkennung versagt werden. Dies ist vor allem dann der Fall, wenn der Eigentümer oder seine Familie im Wesentlichen das Boot chartern und kein echter Marktbezug vorliegt, kein schlüssiges und umfassendes Betriebskonzept mit Gewinnerzielungsabsicht vorliegt, das zum einen eine echte, nachhaltige und überwiegende gewerbliche Tätigkeit an ei-

nem Markt dokumentiert, und dass zum anderen dieses aktiv umgesetzt und gelebt wird, der Eigentümer kein aktives Mietmanagement belegen kann, wodurch bereits das Merkmal der Teilnahme am wirtschaftlichen Verkehr fehlt, die Yachtvermietung vermögensverwaltend und nicht gewerblich ist. Die Vermietung beweglicher Gegenstände wie etwa einer Yacht überschreitet nach der Rechtsprechung in der Regel die Grenzen einer privaten Vermögensverwaltung nicht. Selbst ein häufiger und kurzfristiger Mieterwechsel führe noch nicht zur Beteiligung am wirtschaftlichen Verkehr. Ebenso wenig genüge es, wenn der Schiffseigner seine Yacht von einem Unternehmen vermitteln lässt und auch eigene Serviceleistungen wie Wartung, Reparatur und Winterlager anbietet. Gibt es jedoch weder eine nach kaufmännischen Gesichtspunkten erstellte Unternehmensprognose noch eine fundierte Untersuchung bedeutsamer Marktbedingungen, fehlt die Gewinnerzielungsabsicht. Wichtig ist, dass die aus dem Schiffserwerb resultierenden Steuerersparnisse vermutlich wesentlich für die Kaufentscheidung waren. Nachgereichte Gewinnprognoseberechnungen helfen nicht, wenn sie von unrealistischen Erwartungen ausgehen. IM EU-Ausland gibt es bzgl. solcher kommerzieller Strukturen ganz unterschiedliche Handhabungsweisen, weshalb jedes Konzept genau geprüft werden sollte.

### 3. Leasing-Modelle als Sonder-Versteuerungsverfahren

Malta-Leasing: Malta bietet ein Dienstleistungs-Leasing-Modell an, bei dem je nach Yacht-Größe derzeit noch feste Quoten der Nutzung der Yacht innerhalb und außerhalb von EU-Gewässern unterstellt werden. Je größer die Yacht, je mehr wird davon ausgegangen, dass sie außerhalb der 12 sm Zone unterwegs ist. Entsprechend werden Langfristmieten umsatzsteuerlich begünstigt, im günstigsten Falle betragen sie für Yachten über 24 m 5,4% des Lease-Preises. Ganz entscheidend ist, dass für einen Nicht-Malta-EU-Bürger der Zugang zu diesem Modell individuell aus der Sicht seines steuerlichen Wohnsitzstaates gestaltet werden muss, um vor allem auch außensteuerrechtlichen, körperschaftsteuerlichen und einkommensteuerlichen Anforderungen zu genügen. Malta kennt viele dieser Regelungen zentraleuropäischer Staaten nicht, weshalb dort die Gültigkeit des Schemas in anderen EU Ländern leicht verkannt wird und vor Ort Dienstleister gar nicht die Fachkenntnis haben, im Auge anderen Rechts die Sache zu beurteilen. Details finden Sie auch unter <http://superyachtforum.eu/malta-lease-its-not-the-scheme-its-the-approach-to-it-what-only-counts-part-1/> oder <http://superyachtforum.eu/malta-lease-its-not-the-scheme-its-the-approach-to-it-what-only-counts-part-2/> Aktuell muss Malta eine Prüfungsanfrage der EU-Kommission dahingehend bewältigen, ob der Kauf von Yachten über sogenannte Mietkäufe unzureichend besteuert wird. Nach dem Recht Maltas wird das Lease-Scheme derzeit als Erbringung einer Vermietungs-Dienstleistung und nicht als Lieferung eines Gegenstands

mit Abzahlungscharakter eingestuft. Dies führt dazu, dass zum Zeitpunkt, zu dem die Yacht letztlich zu einem Restpreis gekauft werde, der volle Mehrwertsteuersatz nur auf einen Bruchteil des tatsächlichen Kaufpreises erhoben werde. Der übrige Betrag werde als Dienstleistung deutlich niedriger besteuert. Ich habe gerade aktuellen Diskussionen in Malta beigewohnt. Richtig ist, dass es sich nicht um einen eindeutigen Abzahlungskauf nach z.B. deutschen Maßstäben handelt. Viele Sachverhaltspunkte sprechen für eine Dienstleistung. Daher sieht man in Malta den Vorstoß der EU-Kommission als nicht rechens und als Diskriminierung zu Frankreich und Italien, wo es vergleichbare Modelle ohne Beanstandung gibt.

Derzeit werden trotz der EU-Anfrage alle Malta-Leasing-Verfahren angenommen und vor Leasingbeginn genehmigt. Ich halte es aber durchaus für möglich, dass sich in Malta einige kritische Bereiche ändern werden. So wird m.E. die derzeitige Praxis der fixen und nachweisfreien Annahme der Nutzung der Yacht innerhalb und außerhalb von EU-Gewässern in ein Nachweismodell der tatsächlichen Nutzung der Yacht überführt werden. Auch wird das Leasing noch deutlicher vom Mietkauf abzugrenzen sein. Wir selbst haben bei der Gestaltung für unsere Klienten bereits präventiv Änderungen vorgenommen. Ich rate dringend hier keine Standard-Lösungen zu kaufen!



**DER AUTOR**

Prof. Dr. Christoph Ph. Schließmann ist Fachanwalt für internationales Wirtschaftsrecht in Frankfurt am Main und berät seit über 20 Jahren Unternehmen bei ihrer internationalen Geschäftsentwicklung an der

Schnittstelle von Wirtschaft, Recht & Steuern. Selbst Skipper seit 1996 und vorwiegend auf Motoryachten im Mittelmeer unterwegs, überträgt er sein Wissen und seine Erfahrung auf die Yachtbranche. Er gilt als einer der führenden Yachtrechts-Anwälte und begleitet vor allem Eigner, Yachthersteller und Vercharterer großer Yachten mit einem Full-Service-Programm weltweit.

Christoph Schließmann schreibt seit 2012 für int. Yachtmagazine und übernimmt ab sofort exklusiv für MEER & YACHTEN die Rechts-Kolumne „Yachtrecht International“. [der-yacht-anwalt.de](http://der-yacht-anwalt.de), [superyachtforum.eu](http://superyachtforum.eu)

**French und Italian-Lease:** Das French-Leasing ist für in Frankreich (steuerlich) wohnsitzige Eigner von Yachten aller Größen gedacht oder für Eigner von Yachten unter 24 m aus anderen EU-Ländern geeignet, die für die Leasingzeit ab 4 Jahre dauerhaft außerhalb der europäischen Hoheitsgewässer unterwegs sind. Dazu ist das Lease nur über in Frankreich zugelassene Banken bzw. Leasing-Unternehmen möglich. Die französische Steuergesetzgebung sieht für die Zeit, in der sich eine vermietete Yacht außerhalb der europäischen Hoheitsgewässer befindet, keine Mehrwertsteuerpflicht vor. Daraus leiten sich zwei Modellausprägungen ab: Das erste Modell orientiert sich an der tatsächlichen Nutzung der Yacht und lohnt sich insbesondere für Eigner, die auf große Fahrt gehen oder einen dauerhaften Liegeplatz außerhalb der EU haben. Sie zahlen aktuell 20% französische Mehrwertsteuer nur für die Zeit, in der sie sich mit Ihrer Yacht innerhalb der 12 Meilen Zone der Hoheitsgewässer der Europäischen Union befinden.

Für alle, die nicht glaubhaft mit Logbuchaufzeichnungen nachweisen können, dass sie die geforderte Quote außerhalb von EU-Gewässern sind, gibt es erleichterte Regeln, die auf der vorläufigen Annahme der französischen Steuerbehörde zu Gunsten der Leasinggesellschaft beruhen, dass ein Sportboot, welches rein technisch gesehen dazu in der Lage ist, sich stets 50% der Zeit außerhalb der 12 Meilen Zone der Hoheitsgewässer der Europäischen Union befindet. Sofern die Leasinggesellschaft Schwierigkeiten bei der Bewertung des Zeitraumes hat, die das vermietete Sportboot außerhalb der europäischen Hoheitsgewässer verbringt, darf sie dies gegenüber den Steuerbehörden pauschal bewerten. Eine entsprechende Erklärung wird der Leasinggeber jährlich vom Leasingnehmer abverlangen, denn die Haftung der Annahme durch die Steuerbehörden bleibt beim Leasingnehmer. Der Vermieter gibt die Erklärungen nur im Namen des Mieters weiter. Die Beweislast für die mind. 50% (unter Vorbehalt der Nachprüfung) bleibt also auch hier beim Mieter.

In Italien gibt es ein analoges Angebot nur unter Vorbehalt der Nachprüfung. Werden die Quoten von 70% der Fahrzeit außerhalb 12 sm nicht anhand der Logbücher genau nachgewiesen, wird die volle MwSt. von aktuell 22% fällig. Damit funktioniert das Italian-Leasing nur für Eigner, die nachweislich weitgehend oder ausschließlich außerhalb der EU-Gewässer unterwegs sind. Sowohl in Frankreich als auch in Italien ist es ganz entscheidend geeignete Versteuerungsnachweise für die Yacht insgesamt zu bekommen. Es gibt vielfach kaum nachvollziehbare Leasing-Rechnungen bzw. Kaufpreisrechnungen mit ausgewiesener VAT, doch kein ganzheitliches „VAT PAID“ Zertifikat wie in Malta, wonach die Yacht als EU-versteuert gilt. Daran scheitern nach unserer Erfahrung viele Käufe solcher Yachten. Spannend wird es beim Betrieb von Charteryachten in der EU – dazu einer der nächsten Beiträge. 

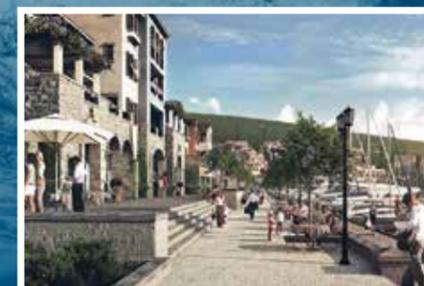
**LUŠTICA BAY**  
MONTENEGRO

Life as it should be



MARINA OPENING  
SUMMER 2018

176 BERTHS | 6-35 M LOA | TAX & DUTY-FREE FUEL  
WATERFRONT RESIDENCES | THE CHEDI LUŠTICA BAY 5\* HOTEL  
SHOPS & DINING



\*Illustrative purpose only

+382 77 200 100

[info@lusicabay.com](mailto:info@lusicabay.com)

[www.lusicabay.com](http://www.lusicabay.com)

Luštica Development AD Tivat, 85323 Radovići, Montenegro