

YACHTRECHT INTERNATIONAL: MALTA NEW LEASE 2019

Die Tage der standardisierten „Schemes“ zum schnellen, vergünstigten VAT PAID sind vorbei – aber es gibt Licht am Horizont: Malta New Lease 2019 und das CPS-Croatia-Charter-Model 2019

TEXT_Prof. Dr. Christoph Schließmann

Nicht anders ging es Malta. Seit gut zehn Jahren ist Malta mit einem nach eigenem Recht zulässigen VAT Lease Scheme zur schnellen und attraktiven Erreichung des „VAT PAID Status“ – effektiv bestenfalls 5,4 Prozent nach einer nur kurzen Charterzeit – unter dem Wahrnehmungsradar der EU geflogen und zog dadurch viele große Yachten an.

Dieser „einzigartige Wettbewerbsvorteil“, den sich Malta geschaffen hat, ist unwiederbringlich verloren. Das „Malta Lease Scheme“ ist seit August 2018 außer Kraft und wird so auch nicht mehr kommen. Wer bis zu diesem Zeitpunkt noch eine Annahmebestätigung seiner „Lease-Application“ vom maltesischen Finanzministerium bekommen hat, dessen Yacht wird noch zu den alten Konditionen behandelt und er wird 2019 auch das begehrte „VAT PAID“ bekommen. Alle anderen müssen überlegen, was für sie die beste alternative Lösung ist bzw. auf das angekündigte neue Malta-Lease-Angebot warten, das jedoch EU-konform und mit dem alten wenig gemein haben wird.

Das neue Malta-Lease eignet sich aufgrund des Gestaltungs- und Verwaltungsaufwands aus wirtschaftlicher Sicht für Yachten jenseits des drei Mio. € Investments bzw. für solche, die tatsächlich in

einem signifikanten Umfang offshore = non-EU unterwegs sind. Das schränkt gegenüber dem früheren Malta-Lease den Kreis der potenziellen Zielgruppe sehr deutlich ein. Bevor ich daher auf das neue Malta Lease eingehe, möchte ich Ihnen einen gerade bestätigte innovative Alternative vorstellen.

I. DAS NEUE CPS-CROATIA-CHARTER-MODELL

Allen Überlegungen voran stellen wir uns die Frage, ob es überhaupt notwendig ist, einen VAT PAID Status für seine Yacht zu haben oder ob es für Eigner rechtssichere Alternativen gibt?

Zum einen muss man feststellen, dass die einmal gezahlten Steuern unwiederbringlich weg sind, wenn die Yacht z. B. aus der EU in ein Drittland verkauft wird. Wenn die Yacht länger als 3 Jahre außerhalb der EU unterwegs ist, verliert sie ihren VAT PAID Status und muss bei Wiedereintritt in die EU nochmals dann zum Zeitwert der Yacht versteuert werden.

Am Markt hat sich gezeigt, dass versteuerte und ungesteuerte Yachten meist den gleichen Marktwert haben und die Unterschiede nicht signifikant sind.

Wir haben uns mit den neuen Modellen aus Malta (und am Rande Zypern) nicht zufrieden gegeben und haben auch mit der vorgeannten Erkenntnis nach innovativen und legalen Gestaltungen anderweitig gesucht. Zusammen mit meinem Team in Split habe ich seit vielen Monaten an einer Gestaltungsalternative über Kroatien gearbeitet. Wir haben unser Konzept dem kroatischen Finanzministerium in einem Hearing vorgestellt und für eine verbindliche Auskunft zur Prüfung eingereicht. Im Mai 2019 haben wir sozusagen druckfrisch den Bescheid erhalten und können exklusiv für alle Yachten von EU-Eignern ab ca. 700 T€ Invest die die EU-Gewässer nicht oder nur wenig verlassen, eine sehr attraktive und wirtschaftlichflexible Lösung mit höchstmöglichem Eigencharteranteil anbieten!

Hier die wichtigsten Eckdaten des CPS-Croatia-Charter-Modell – wobei jeder Fall individuell im Detail gestaltet wird:

- Rechtlicher und geschäftlicher Hub ist eine kommerzielle Reederei-Gesellschaft nach kroatischem Recht.
- Diese kauft die Yacht mehrwertsteuerneutral als kommerzielles Asset.
- Obwohl die Yacht steuerlich kommerziell ist, wird sie unter kroatischer Flagge als PLEASURE-Yacht registriert, d. h. ohne die Notwendigkeit der Erfüllung anspruchsvoller Bestimmungen eines Commercial Codes, Commercial Safe Manning oder z. B. des Maritime Labour Code.
- Damit kann die Yacht auch ohne die für Yachten unter Commercial Codes erforderlichen großen Fahrlicenzen, z. B. vom Eigner, gefahren werden.
- Die Yacht muss offiziell am Markt zum Charter angeboten werden, jedoch besteht keine Mindest-Vercharterungsquote, die zu erreichen ist.
- Ansonsten kann die Yacht durch den UBO und dessen Familie zu speziellen Preisen selbst gechartert werden, wobei lediglich die Vorgabe besteht, dass keine 100 Prozent Eigencharter pro Steuerjahr erfolgen darf. Dies ist für Eigner, die gerne eine Vercharterung zur teilweisen Kostendeckung anbieten wollen, aber ansonsten die Yacht selbst nutzen möchten.
- Eigen- und Fremdcharter müssen pro Steuerjahr einen bestimmten, gut zu erreichenden und wirtschaftlichen Umsatz erzielen,
- auf welchen dann 13 Prozent kroatische VAT entrichtet werden, die allerdings als Aufwand absetzbar ist.
- Dazu können alle Kern-Betriebskosten als Aufwand geltend gemacht werden sowie
- eine durch die Reederei zu beschließende Abschreibungsrate der Yacht.

- Idealerweise erwirtschaftet die Reederei in einem Wirtschaftsjahr eine „schwarze Zahl“, um vor allem alle Kosten des Yachtbetriebs und der Verwaltung zu decken.
- CPS Schließmann bietet rund um die Gestaltung wie auch die laufende Verwaltung ein Full-Service Programm über die Büros Frankfurt und Split.

Ich persönlich bin überzeugt, dass das CPS-Croatia-Charter-Modell einen dringenden Bedarf am Markt deckt und für viele Yachteigner die Lösung für einen wirtschaftlichen Betrieb mit rechtlicher und steuerlicher Klarheit ist, allen voran für solche, die im neuen Malta-Lease, das wir nun näher beleuchten, keine Heimat mehr finden.

II. ZUM HINTERGRUND DER ENTWICKLUNGEN IN MALTA UND ANALOG ZYPERN

Malta wurde Opfer seines Erfolges mit dem Scheme. Flaggen-Staaten im Wettbewerb, die damit nicht konkurrieren konnten, sahen die Malta Flagge ungern und insistierten auf politischer Ebene. Politische Skandale trieben die Investitionsmedien. Fallbeil und Auslöser des Infringement-Verfahrens war dann das EUGH-Urteil zum Mercedes-Benz Finanzierungs-Leasing in 2017 (EuGH v. 04.10.2017 – C-164/16), an dem gemessen das alte Malta-Lease-Scheme nicht EU-rechtskonform ist und die EU-Kommission im März 2018 eine Vertragsverletzungs-Klage erhob. Malta war gezwungen, im August 2018 sein populäres Lease-Scheme zu schließen.

Auf den Punkt gebracht, war das Malta-Lease-Scheme nach maltesischem Recht zulässig und möglich, weil Malta ein operatives „Dienstleistungsleasing“ anders definierte als die EU, bzw. das Recht anderer EU-Staaten. Danach war ein effektives Finanzierungsleasing, das zum Ziel hatte, das Eigentum an der Leasing-sache spätestens mit Zahlung der letzten fälligen Rate zu erwerben, eben nicht als Standard-Mietvertrag mit Kaufoption (sog. Mietkauf) auszulegen, als operatives Dienstleistungsleasing mit entsprechend steuerlicher Begünstigung qualifiziert.

Es gab keine wirtschaftlich sinnige Möglichkeit für den Leasingnehmer, ein neues Leasingverhältnis nach Abschluss des ersten Leasingzeitraums zu strukturieren und während der etwa zehn Jahre eines laufenden Leasingprogramms ist keine Yacht vom Leasingnehmer je nicht erworben worden. Ein Leasing, bei dem die Kauf-Optionsausübung zum gegebenen Zeitpunkt als die einzig wirtschaftlich rationale Möglichkeit für den Leasingnehmer erscheint, ist nach EU-Recht, so der EUGH, aber ein Finanzierungs-



leasing mit der Folge, dass zu Beginn des Kaufs die volle jeweils anzusetzende MwSt. fällig wird.

Letztendlich bleibt Malta aber in guter Gesellschaft, denn parallel hat die EU-Kommission dasselbe Verfahren auch gegen Zypern betrieben. Es wurden sogar auch im Dezember 2018 gegen Italien und das Vereinigte Königreich Vertragsverletzungsverfahren wegen Steuervergünstigungen für Yachten und Flugzeuge eingeleitet. Die Kommission hat Italien – das auch eine „Italian Lease“ mit Kaufoption anbietet, ein Aufforderungsschreiben übermittelt, weil es den korrekten Mehrwertsteuerbetrag für das Leasing von Yachten nicht erhoben hat.

III. MALTA NEW LEASE 2019

Malta hat am 28. Februar 2019 neue Leitlinien für ein operatives Lease bei Übergabe/Lieferort der Yacht in Malta veröffentlicht. Das neue Leasing-Angebot aus Malta hat mit dem alten Schema nichts gemein: KEIN VAT-„Versteuerungsturbo“, bei dem nach 12 Monaten Abzahlungs-Leasing das „VAT-PAID“ auf die Yacht erteilt wird. Vielmehr handelt es sich um ein reines operatives Nutzungs-Lease, bei dem die Yacht VAT FREI bleibt und der Eigner/

Foto: Adobe.stock.com/Elena Suworova

Nutzer lediglich auf die Nutzung der Yacht in EU Gewässern nach bestimmten Quotenformeln Mehrwertsteuer entrichtet. Die Yacht kann EX VAT wieder verkauft werden.

Die neuen Leitlinien sehen somit ein System für die tatsächliche „Nutzung und den Genuss“ von Yachten, auf der Grundlage der zurückgelegten Entfernungen vor. Kann der Leasinggeber nachweisen, dass die Yacht vom Leasingnehmer durch Logbücher und Aufzeichnungen über die GPS-Koordinaten außerhalb der EU-Gewässer genutzt wurde, so können die entsprechenden Anpassungen der Mehrwertsteuererklärungen vorgenommen werden, wie in den Leitlinien erläutert, sodass die MwSt. während dieses Zeitraums

nicht fällig wird. Die Behörden werden sicherstellen, dass die Leitlinien korrekt und mit größter Transparenz umgesetzt werden.

Darüber hinaus erwarten die Behörden jedes Jahr einen realistischen Prozentsatz der Nutzung und des Nutzens der Yachten in den EU-Gewässern. Eine Ausnahme bilden Fälle, in denen die Leasingnehmer nachweisen können, dass die Yacht das Jahr außerhalb der EU verbracht hat, wie dies bei Schiffen der Fall wäre, die im Pazifik fahren, während sie beispielsweise eine Weltreise unternehmen.

Eine Leasingvereinbarung kann nach Ablauf oder durch Aufhebungsvereinbarung der Parteien gemäß den Bedingungen des Leasingvertrags gekündigt werden, z. B. im Falle des Eintritts eines bestimmten Ereignisses wie dem Verkauf oder dem Verlust der Yacht. In diesem Fall würde der Besitz der Yacht an den Leasinggeber zurückgehen, dem es freisteht, ein neues Leasing einzugehen oder die Yacht zu verkaufen. Alternativ kann das Leasingverhältnis erneuert werden, wenn die Parteien dies nach Ablauf der Frist beschließen.

Der Leasingnehmer kann die Yacht auch vor der Beendigung des Leasingverhältnisses oder nach dessen Ablauf selbst kaufen. Ansonsten steht es den Parteien weitgehend frei, im Rahmen der neuen VAT-Leitlinien und dem EU-Recht ihre Beziehungen nach ihren Wünschen und im Einklang mit den maltesischen und EU-Vorschriften zu regeln.

Gegenüber der beim Kauf sonst fälligen vollen Steuer auf den Yachtkaufpreis kann durchaus viel Liquidität gespart werden, vor allem dann, wenn die Yacht nachweisbar viel offshore unterwegs ist. Nach den neuen Leitlinien wird die maltesische MwSt. auf der Grundlage der tatsächlichen Nutzung der Yacht berechnet. Dies bedeutet, dass auf den Teil des Leasingverhältnisses, der auf die tatsächliche Nutzung der Yacht in Nicht-EU- oder internationalen Gewässern entfällt, keine Mehrwertsteuer erhoben wird.

Ob das der Fall ist, muss im Einzelfall genau geprüft und berechnet werden. Das neue Lease ist kein 08/15-Modell mehr wie zuvor mit fixen Standards und der Annahme, dass eine Yacht bestimmter Größe sich einen bestimmten Prozentsatz nicht in EU Gewässern bewegt. Vielmehr ist es hochvariabel und vom individuellen Nutzungsverhalten und den steuerlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen des jeweiligen Nutzers abhängig.

Um in den Genuss der Leitlinien für das Yacht-Leasing zu kommen, müssen aus unserer Sicht zusammengefasst folgende Bedingungen erfüllt sein:

- Bei langfristigen Leasingverhältnissen muss der Leasinggeber in Malta für Mehrwertsteuerzwecke niedergelassen sein.



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, -Hersteller und Vercharterer großer Yachten mit einem Full-Service-Programm weltweit.

Christoph Schließmann schreibt seit 2012 für int. Yachtmagazine und übernahm Anfang 2018 exklusiv für MEER & YACHTEN die Rechts-Kolumne „Yachtrecht International“. Bisher an dieser Stelle erschienen: „Hexenwerk“ Yacht-Umsatzsteuer in MY2-2018, „Rechtsfragen rund um Refits von modernen und historischen Yachten“ in MY3-2018, „Plädoyer für professionelle Vertragsgestaltungen“ in MY4-2018, „Brexit – Was nun?“ (Teil 1) in MY 1-2019, Teil 2 erschien in MY 2-2019.

der-yacht-anwalt.de, superyachtforum.eu

- Bei langfristigen Leasingverhältnissen über 90 Tagen darf der Leasingnehmer, der in oder außerhalb Maltas ansässig sein kann, die Yacht nur für private Zwecke mieten; Charter nicht möglich!
- In allen Fällen muss der Leasing-Geber über eine gültige maltesische Mehrwertsteuer-Identifikationsnummer verfügen und die Yacht muss dem Mieter in Malta zur Verfügung gestellt werden.
- Leasing-Geber und Leasing-Nehmer müssen einen Leasing-Vertrag über die Yacht schließen, der dem Finanzministerium vorzulegen ist.
- Der Leasing-Geber muss die maltesische Mehrwertsteuer auf der Grundlage der tatsächlichen Nutzung anwenden.
- Der Leasing-Nehmer muss angemessene Aufzeichnungen führen, um die tatsächliche Nutzung der Yacht innerhalb/außerhalb des EU-Gebiets dem Leasing-Geber (und dieser dem Ministerium) regelmäßig (längstens mitteljährlicher Erklärung) nachzuweisen.
- MwSt.-Erhebung erfolgt auf der Grundlage einer wirksamen EU-Nutzung.

Nach den Vorschriften ist der Leasing-Geber verpflichtet, dem Leasing-Nehmer die MwSt. auf das Leasingentgelt zu berechnen, anzumelden und zu entrichten. In der Regel werden maltesische Mehrwertsteuererklärungen vierteljährlich eingereicht. In diesem Zusammenhang und angesichts der Tatsache, dass im Allgemeinen die Leasing-Zahlungen für Yachten im Voraus gezahlt werden, sehen die Leitlinien einen Anpassungsmechanismus vor, der sicherstellt, dass die endgültige MwSt.-Abgabe der tatsächlichen Nutzung der Yacht innerhalb der EU entspricht.

KAUF DER YACHT DURCH DEN LEASING-NEHMER:

Die mehrwertsteuerliche Behandlung des Erwerbs der Yacht durch den Leasing-Geber hängt davon ab, ob die Yacht am jeweiligen Liegeort beschafft, in einem anderen EU-Mitgliedstaat erworben oder aus einem Drittland nach Malta eingeführt wird.

VERKAUF DER YACHT DURCH DEN LEASING-GEBER:

Die mehrwertsteuerliche Behandlung eines etwaigen Verkaufs der Yacht durch den Vermieter hängt vom Ort des Verkaufs zu Mehrwertsteuerzwecken ab. Wenn der Verkauf in Malta stattfindet, ist eine MwSt. von 18 Prozent auf die Verkaufssumme fällig.

Das neue Malta Lease Modell erfordert mehr Beratungs-, Verwaltungs- und Planungsarbeit als das alte Lease-Schema, da alles fallwei-

se individuell gestaltet und aufgebaut werden muss. Dazu kommt das Routen-Tracking, wofür wir eine spezielle Software zu effizienten Dokumentation anbieten. Auch die laufende Verwaltung bringt viel mehr Arbeit als das bisherige Standard-Schema, insbesondere für diejenigen Kunden, bei denen von uns auch Direktoren-Dienstleistungen erbracht werden, da der Geschäftsführer des Vermieters/Lessors am Ende des Tages für die Mehrwertsteuerschuld verantwortlich ist, wenn eine Steuerveranlagung ausgestellt wird und die Mehrwertsteuer angenommen und fällig ist.

Dazu kommt besonders bei dem neuen Lease, dass dafür eine nach international rechtlichen Gesichtspunkten rechts- und steuersichere Struktur aufgebaut werden muss. Nicht das Malta Lease in seiner nationalen Fassung entscheidet nämlich über seine rechtliche Kompatibilität mit dem Sitzland-Recht des UBOs, sondern die für ihn geltenden internationalen und nationalen Regeln seines Sitzlandes.

IV. ZYPERN NEW LEASE 2019

Zypern hat parallel zu Malta ähnliche EU-konforme Leitlinien veröffentlicht wobei die Basis VAT 19 Prozent beträgt. Ich persönlich glaube, dass die Umsetzung der Leitlinien in Zypern großzügiger als in Malta gehandhabt werden wird und die Gestaltung der Umsetzung flexibler ist. Zypern erwartet auf Basis des Wertes der Yacht eine max. dreiprozentige Garantiezahlung, die am Tag der Registrierung zu entrichten ist. Dazu einen Nachweis des Wertes der Yacht zum Zeitpunkt der Registrierung.

Wenn die Yacht neu ist, reicht der Nachweis durch die Kaufrechnung. Ist die Yacht gebraucht, sollte ihr Wert durch eine formale Bewertungsbescheinigung belegt werden. Das Leasinggeber-Unternehmen sollte mindestens sechs aufeinander folgende Jahre lang MwSt.-Einnahmen verzeichnen und MwSt.-Erklärungen abgeben. Die Yacht muss zollrechtlich nach Zypern transportiert und dort dem Mieter in der Republik Zypern zur Verfügung gestellt werden. Das Lease darf nicht für geschäftliche Zwecke erfolgen. Sollte das Unternehmen die Leasingtätigkeit einstellen und/oder zu einem beliebigen Zeitpunkt vor Ablauf eines Zeitraums von sechs Jahren ab der Registrierung von der MwSt. befreit werden, so wird zu diesem Zeitpunkt die MwSt. zum geltenden Normalsatz auf den Restwert der Yacht erhoben. 



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

Paul Berg, Christian Brecheis, Flo Hagena, Toby Hodges, Nico Krauss, Matt Müncheberg, Prof. Dr. Schließmann, Thomas Wilhelm

**ArtDirektion
Grafik** Anke Thiele
Katja Hansen, Nina Okumuş

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 71 514 08 48
advertentie@numij.nl

VERTRIEB

IPS Services GmbH
Carl-Zeiss-Str. 5, 53340 Meckenheim
Tel. +49 (0) 22 25/70 85 565, Fax +49 (0) 22 25/70 85 399

ABO-BESTELLUNGEN UND LIEFERUNGSREKLAMATIONEN

MEER & YACHTEN Abo- und Bestellservice, Postfach 1331, D-53335 Meckenheim, Tel. +49 (0) 22 25 / 70 85 565, Fax. + 49 (0) 22 25 / 70 85 399, meerundyachten@aboteam.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:

