

## Malta: Erste Wahl als Flaggenstaat für Yachten in der EU

*Malta ist der derzeit größte Yacht-Flaggenstaat in der EU mit umfassendem Angebot*



[www.der-yacht-anwalt.de](http://www.der-yacht-anwalt.de)

Frankfurt, 20. Februar 2017

Wer sich mit der Yachtindustrie und denjenigen beschäftigt, die Yachten bauen, kaufen und betreiben oder Dienstleistungen rund um Yachten anbieten, tut gut daran, erst einmal die Besonderheiten und Funktion dieses maritimen Marktes zu verstehen, der mit keinem anderen vergleichbar ist.

Der globale Yacht-Markt stellt eine Nische mit durchaus beachtlichen Zahlen dar, in der viele Menschen ihren Arbeitsplatz finden:

Alleine in der EU arbeiten etwa 300.000 Menschen in rund 32.000 vorwiegend mittelständischen Unternehmen der Boots- und Yachtindustrie und erwirtschaften einen Umsatz von über 22 Mrd. EUR. p.a.. Rund 36 Millionen Menschen in der EU genießen den Wassersport und vielseitige Aktivitäten rund um kleine und große Boote.

Schaut man auf den Markt der Großyachten, so sind weltweit über 10.000 Yachten von über 24 m registriert, die Hälfte davon Yachten über 30 m, gebaut von über 1000 Werften weltweit, die sich auf den Bau von Superyachten spezialisiert haben. Aktuell bauen 122 Werften an 755 größeren Yacht-Projekten im Auftragsstatus.

Die führenden Produzentenländer im Yachtmarkt sind Italien, Holland und die Türkei, gefolgt von England, Frankreich und Spanien, die zusammen gut 80% des Marktes abdecken. Alleine in UK arbeiten 60.000 Menschen in der Yachtbranche und erwirtschaften ca. 3 Mrd. EUR Umsatz p.a., wobei knapp 30% der Produkte in der EU ausgeliefert werden.

Genauso Interessant sind die globalen Daten des wachsenden Chartermarktes weltweit. Alleine in den USA sprechen wir von rund 40 Mrd. US\$ Umsatz p.a., was viele Eigner gerade in Charteryachten als Geschäftskonzept investieren

lässt.

Der Bau einer größeren Yacht dauert bis zu vier Jahre und unterliegt bis zum Stapellauf einer Fülle von technischen und rechtlichen Anforderungen. Mit der Fertigstellung und dem Betrieb der Yacht beginnt das eigentliche Abenteuer, "denn große Yachten sind kostenintensive, komplexe schwimmende Staatsgebiet-Unternehmen in sich dynamisch ändernden Rechts- und Steuersystemen, die nicht einfach zu handhaben sind", so der Wirtschaftsanwalt Prof. Dr. Christoph Ph. Schließmann, dessen Spezialgebiet das Yachtrecht ist.

Dies ist vor allem der Grund, warum bereits vor der Inbetriebnahme sehr gut überlegt werden muss, wo und wie die Yacht registriert und welchem Nutzungskonzept sie folgen soll, damit bei den "costs of lifetime ownership" keine wirtschaftlichen Risiken entstehen.

"Es gibt eine Reihe grundsätzlicher Konstrukte, eine Yacht - schauen wir einmal auf die EU - rechtlich und steuerlich legal zu kaufen und betreiben, die bereits vom Kern her für viele Kosten die Weichen stellen", erläutert Christoph Schließmann:

### 1. Kommerziell

Der wachsende Chartermarkt lockt immer mehr Investoren an, die Yachten betreiben und professionell vermieten. Dafür werden meist Reedereigesellschaften gegründet, die die Yacht kaufen, betreiben und vermarkten. Hierfür ist professionelles Know how erforderlich, das die Gesellschaften meist mit eigenem Personal oder durch zugekaufte Dienstleistungen sicherstellen. Die Reedereigesellschaften verwalten die Yacht, heuern die Crews für die Yacht an, sorgen für alle Produkte und Leistungen rund um den Yachtbetrieb und sichern die laufende Wartung, Reparaturen und ggf. das Refit.

Steuerlich hat eine kommerzielle Yacht den Vorteil, dass für sie als gewerblich genutztes Anlagegut die bezahlte EU-Umsatzsteuer als Vorsteuer abgezogen werden kann, dafür jede Charterleistung am Ort des Beginns der Charter mit Umsatzsteuer belegt ist.

Ein Investor, der die Yacht auch einmal privat nutzen möchte, chartert die Yacht zum marktüblichen Preis bei der Betriebsgesellschaft und zahlt darauf die im Charterland anfallende Umsatzsteuer, die die Reedereigesellschaft dort deklarieren und an den Staat abführen muss.

### 2. Privat

Im privaten Betrieb einer Yacht gilt ebenso die Möglichkeit die Yacht direkt im Eigentum zu halten, oder bei großen Yachten mit Personal in einer Yacht-Holding:

Yachten die Nicht-EU-Bürgern oder Nicht-EU-Betreibergesellschaften ohne EU Anteilseigner gehören, können für 18 Monate im sog. "vorübergehenden Import" einfuhr-umsatzsteuerfrei fahren und müssen danach die EU verlassen.

Yachten, die EU-Bürgern oder EU-Betreibergesellschaften mit EU Anteilseignern gehören, können nur EU umsatzversteuert in der EU betrieben werden.

Hierbei gilt der Grundsatz: Die Umsatzsteuer fällt in dem EU-Staat an, wo die Lieferung eines Gutes erfolgt und der Käufer die Verfügungsgewalt über das Gut erhält. Entscheidend ist also das Ziellieferland, in dem die Yacht an den Käufer ausgeliefert wird. Eine in Italien gebaute Yacht, die einen Heimathafen z.B. in Malta hat, wird von Italien nach Malta geliefert und dort zoll- und steuerrechtlich nach den Regeln der EU abgewickelt. Die Steuer fällt in Malta an; die Yacht gilt damit in der ganzen EU als ordnungsgemäß versteuert. Die meisten rund ums Mittelmeer gebauten Yachten, die in der EU verbleiben, werden auch im Mittelmeerraum betrieben. Es wäre sachlich und rechtlich abwegig zu fragen, warum eine solche Yacht nicht in Deutschland mit 19% versteuert würde, denn dazu müsste sie physisch nach Deutschland. Die Kosten, eine große Yacht ums spanische Festland herum z.B. nach Hamburg fahren, um sie dort zollrechtlich abgefertigt und versteuert wieder zurück in südliche Mittelmeer zu fahren, würde jede Form von

Wirtschaftlichkeit sprengen.

Malta nimmt in der Yacht-Industrie in der EU im kommerziellen, wie auch privaten Bereich eine besondere Rolle ein, denn der alte Seefahrerstaat wartet mit umfassenden Leistungsangeboten für unter Malta Flagge registrierte Yachten auf und ist aufgrund hoher Compliance und politischer wie rechtlicher Sicherheit bei Finanzinstituten sehr anerkannt, denen an der sicheren Eintragung von z.B. Schiffshypothenken gelegen ist. Der internationale Rechtsverkehr ist transparent und zuverlässig. Der Malta Yacht Code ist eine hohe Sicherheitsanforderungen für die Qualität und Sicherheit von unter Malta Flagge betriebenen Yachten. "Wir erleben seit vielen Jahren der Zusammenarbeit mit Behörden in Malta, dass z.T. sogar höhere Anforderungen an die Offenlegung von Aktivitäten und allen Handelnden gestellt werden, als in vielen altetablierten EU-Staaten. Malta legt sehr viel Wert auf Transparenz. Jede Investition wird genau geprüft", betont Christoph Schließmann. Eine ganze Industrie hat sich in Malta darauf spezialisiert, jede erdenklich technische wie auch dienstleistungsbasierte Leistung rund um Yachten anzubieten.

Malta hat einige besondere, völlig EU-konforme eigene steuerliche Angebote für Yachtbetreiber, die auf genauer Kenntnis der Branche und deren Gewohnheiten und Anforderungen fußt. Dabei handelt es sich weder um Steuersparmodelle noch -Trickereien, sondern unter Anwendung klarer rechtlicher Sachverhalte eigens für den Yachtbetrieb gestaltete wirtschaftlich attraktive Lösungen. So können Yachten dort die ersten Betriebsjahre über ein spezielles Leasing finanziert werden, wobei die Umsatzsteuer für die Leasingraten des Leasingnehmers sich nach Yachtgröße gestaffelt an den statistischen Nutzungsquoten on- und offshore orientiert. Je größer die Yacht, je häufiger ist sie im umsatzsteuerlich freien Hochsee-Gebiet unterwegs, was die Umsatzsteuer auf die Leasingraten im Mix sehr attraktiv macht. Leasinggeber können Leasinggesellschaften von Banken, wie auch spezielle gegründete Leasingunternehmen sein. Ein Investor hat die Möglichkeit dann nach bis zu drei Jahren die Yacht zu einem Restwert aus dem Leasingbetrieb herauszukaufen und zahlt auf den Kaufpreis die volle MwSt. in Malta, derzeit 18%. "Während das Malta-Leasing in Malta ein rechtlich fixes Produkt ist, hängen seine legale Nutzung und der Zugang durch Nicht-Malta-EU-Bürger von einer genauen Prüfung und Gestaltung aus Sicht des steuerlichen Wohnsitzstaates des Nutzers ab. Hier bestehen innerhalb der EU beträchtliche Unterschiede und es sind eine Fülle nationaler und internationaler steuerrechtlicher Regelungen insbesondere zwischenstaatlich zu beachten", so Christoph Schließmann.

Bei richtiger Gestaltung ist die Nutzung des Malta-Lease allseits legal. Auch Italien und Frankreich bieten solche Modelle.

"Der EUGH selbst hat in Grundsatzentscheidungen betont, dass jede EU Person im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten das Recht und Gebot hat, das für sie günstigste steuerliche Angebot zu wählen" betont Christoph Schließmann, "Malta-Registrierungen und Versteuerungen von Yachten sind kein Steuer-Trick, sondern legale EU-konforme Angebote eines EU Staates im Rahmen seiner Steuerautonomie der derzeit auch den Vorsitz in der EU-Kommission hat and die Yachtbranche."

### 3.Hybrid

Bei einigen Offshore-Flaggen üblich, bieten nun auch EU Staaten, auch z.B. Malta, seit Kurzem sog. "Hybrid" Register-Lösungen unter ihrer Flagge an. Mit dieser Regelung kann eine Yacht sowohl kommerziell als auch privat betrieben werden. Ist die Yacht privat EU versteuert, so ist die private Nutzung steuerlich ohne weitere Kosten, wir sie kommerziell verchartert, unterliegen die Chartereinnahmen im Land der Charter der Umsatzsteuer und bei Gewinn der Einkommen oder Unternehmenssteuer, je nachdem wird er Betreiber der Yacht ist.

Wie betont ist eine größere Yacht - egal ob privat oder kommerziell betrieben - ein schwimmendes Unternehmen mit Personal und muss aktiv gemanagt werden. Jedem Unternehmen steht das Recht zu, seinen Betrieb im Rahmen der Gesetze so effizient und wirtschaftlich wie möglich zu gestalten. Dazu gehört im Rahmen der EU-Niederlassungsfreiheit auch der Betrieb unter der für den jeweiligen Nutzungszweck und -raum beste Flagge unter Nutzung deren Angebote. Die besten und meistgenutzen Flaggen sind in der EU sind UK, Malta, Madeira, Frankreich, Italian, Zypern, Monaco.

Wer dem Yachtbetrieb diese Wahlfreiheit absprechen will, nur weil es sich um das sozialpolitisch für manchen weniger fassbare Thema "Yacht" handelt, begeht einen schweren Fehler. Genau solche Stimmen würden wahrscheinlich einem

Kroaten, der in Deutschland eine Segelyacht kauft, dort übernimmt, sie mit 19% ordnungsgemäß versteuert und dann nach Kroatien überführt, kaum Steuertrickereien unterstellen, weil er dafür keine 25% in seinem Land zahlt, denn es zählt das Land der Übernahme. Dieselben Stimmen können dann kaum glaubwürdig korrekt behaupten, es sei falsch in Deutschland keine 19% auf eine Yacht zu zahlen, die in Italien gebaut und im Südmittelmeer genutzt eben gesetzlich dort und nicht in Deutschland versteuert werden muss, weil die Yacht nie nach Deutschland kommt. Solch politisch gefärbtes Anliegen ist rein rechtlich bereits nicht korrekt.

Die Yachtindustrie schafft viele Arbeitsplätze und bietet auch weniger qualifiziertem Personal Beschäftigung und Lohn. Jede bezahlte Yacht trägt dazu bei. Dass diese möglichst wirtschaftlich gekauft und betrieben wird gehört zu den Rechten eines jeden, denn kaum jemand will für die Güter seines Bedarfs mehr zahlen als nötig. An Malta führt im Yacht-Bereich bei korrekter Gestaltung kein Weg vorbei. Alle anderen Darstellungen sind schlicht falsch.

CPS Schließmann Wirtschaftsanwälte mit Sitz in Frankfurt am Main wurde 1994 vom Inhaber Prof. Dr. Christoph Ph. Schließmann gegründet und zählt heute zu den führenden Kanzleien in der (Super) Yacht-Branche in der EU. Die Kanzlei ist grundsätzlich auf internationales Wirtschaftsrecht spezialisiert und gerade in jüngster Zeit mehrfach international ausgezeichnet worden, so Winner of the 2015, 2015 und 2017 Corporate Intl Magazine Legal Award: "Yacht Law - Law Firm of the Year in Germany" und 2017 "International Contract Law - Law Firm of the Year in Germany" oder Winner of the 2014/15 and 2016 ACQ5 Law Awards and ACQ5 Global Awards in six categories.

Christoph Schließmann ist Fachanwalt für int. Wirtschaftsrecht, lehrte über 16 Jahren in St. Gallen Strategische Unternehmensführung und Leadership, heute an der Universität Salzburg. Er ist Publizist von Fachaufsätzen, Kolumnen und mittlerweile 10 Fachbüchern. Als leidenschaftlicher Skipper überträgt Christoph Schließmann sein Wissen und seine Erfahrungen auf die Besonderheiten der internationalen Yacht-Branche, die er seit vielen Jahren kennt. Daraus hat sich ein Spezialangebot für Hersteller und Eigner von privaten oder kommerziellen (Super) Yachten entwickelt: Über viele Jahre hat er ein internationales Netzwerk mit Partnerkanzleien und Dienstleistern in der EU aufgebaut, um Yacht-Herstellern und -Eignern ein Full-Service-Konzept vom Bau/Erwerb über den Betrieb bis zur Außerbetriebnahme oder Verkauf einer Yacht anbieten zu können.

#### Kontakt

Der-Yacht-Anwalt

Prof. Dr. Christoph Ph. Schließmann

Hansaallee 22

60322 Frankfurt am Main

Tel.: 069/663779-0

E-Mail: [mail@der-yacht-anwalt.de](mailto:mail@der-yacht-anwalt.de)

Web: <http://www.der-yacht-anwalt.de>

Verbreitet durch [PR-Gateway](#)