

MEHRWERTSTEUER- REGELUNGEN IM MITTELMEERRAUM

Das Mittelmeer ist eines der weltweit führenden Zentren der Superyachtindustrie, mit zahlreichen Anlaufhäfen und spezialisierten Dienstleistern. Die Mehrwertsteuerregelungen (VAT) in den einzelnen Mittelmeerländern variieren erheblich und beeinflussen stark die Entscheidungen von Yachtbesitzern, Chartergesellschaften und Dienstleistungsanbietern. Diese Analyse untersucht die verschiedenen VAT-Regelungen der wichtigsten Mittelmeerländer, und wie sie die Superyachtbranche beeinflussen (Teil1).

1 ÜBERSICHT DER MEHRWERT- STEUERREGELUNGEN IM MITTELMEERRAUM

Die VAT im Mittelmeerraum ist komplex und trotz aller Harmonisierungen von Land zu Land unterschiedlich. Obwohl alle Mittelmeerländer EU-Mitglieder sind und die Grundsätze der EU-VAT-Richtlinie einhalten, bestehen deutliche nationale Unterschiede in der Anwendung und Verwaltung der VAT für die Yachtbranche.

Länderspezifische VAT-Sätze und Sonderregelungen

Die VAT-Sätze variieren erheblich. Beispielsweise beträgt der allgemeine VAT-Satz in Frankreich und Spanien 20 %, in Italien 22 % und in Kroatien 25 %. Jedes Land hat eigene Sonderregelungen für Yacht-Dienstleistungen, Chartervorgänge und internationale Nutzung. Diese Unterschiede schaffen eine dynamische Steuerlandschaft, die Yachtbesitzer, Charterunternehmen und Dienstleister

im Mittelmeerraum berücksichtigen müssen.

2 VAT AUF DEN KAUF UND BAU VON SUPERYACHTEN IM MITTELMEERRAUM

VAT beim Kauf von Superyachten in Mittelmeerländern

Italien: In Italien fällt VAT auf den Kaufpreis von Yachten an, wenn die Yacht von

einem in Italien ansässigen Unternehmen oder Privatperson erworben wird. Einige Werften bieten jedoch attraktive Finanzierungsmodelle an, um die Steuerlast zu minimieren.

Frankreich: Frankreich erhebt die VAT auf Yachten, die im französischen Hoheitsgebiet gekauft oder eingeführt werden. Ein interessantes Modell bietet die Möglichkeit, die VAT nur auf den Teil des Kaufpreises zu zahlen, der innerhalb der EU-Gewässer verbracht wird, wenn die Yacht nachweislich auch außerhalb der EU-Gewässer genutzt wird.

Malta: Malta hat ein spezielles Leasingmodell, das aber nach dem Aus des Malta-Lease 2018/19 nichts mehr mit dem früheren Leasing-Modell zu tun hat. Zwar können Käufer eine reduzierte effektive VAT-Last erzielen, indem sie die Yacht durch eine maltesische Leasinggesellschaft erwerben und über eine festgelegte Zeit in Raten zahlen. Diese Struktur führt zu einer geringeren Liquiditätsbelastung durch die effektive VAT-Belastung. Dies ist aber nicht wie früher ein Abzahlungs-Leasing, sondern ein reines Nutzungs-Lease. Das echte Nutzungsleasing ist reell kalkuliert und weist am Ende der Laufzeit den üblichen Rest-Verkehrswert der Yacht aus. Damit hat der Leasingnehmer freibleibend die ebenso tatsächliche und wirtschaftliche Chance zu entscheiden, ob er das Leasingobjekt zurückgibt, ggf. den Vertrag verlängert oder das Leasingobjekt zum realen Rest-Wert käuflich erwirbt. Bei einem solchen "echten" Nutzungsleasing geben Jurisdiktionen wie Malta, Italien oder gerade Frankreich neuerdings die Möglichkeit, durch geeignete Nachweise zu belegen, welche Quote der

Die VAT im Mittelmeerraum ist komplex und trotz aller Harmonisierungen von Land zu Land unterschiedlich. Obwohl alle Mittelmeerländer EU-Mitglieder sind und die Grundsätze der EU-VAT-Richtlinie einhalten, bestehen deutliche nationale Unterschiede in der Anwendung und Verwaltung der VAT für die Yachtbranche.

Nutzung außerhalb der EU vorliegt, was zu einer Reduktion der MwSt. führen kann. Für die VAT-Höhe ist die Aufenthaltsdauer der Yacht in der EU für die Versteuerung entscheidend und geeignet für Private Käufer, die sich mit der Yacht nur einige Zeit im Jahr in EU-Gewässern aufhalten. Es werden nur die Leasing-Raten jener Zeit versteuert, in denen sich die Yacht in EU-Gewässern befindet. 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, sondern 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 folgende Bedingungen erfüllt sein: Bei langfristigen Leasingverhältnissen muss der Leasinggeber in Malta für Mehrwertsteuerzwecke mit einer gültigen maltesischen Mehrwertsteuer-Identifikationsnummer niedergelassen sein. Die Yacht muss in Malta ins Lease übergeben und auch wieder zurückgegeben werden. Bei langfristigen Leasingverhältnissen über 90 Tagen

darf der Leasingnehmer, der in oder außerhalb Malts ansässig sein kann, die Yacht nur für private Zwecke mieten; Charter nicht möglich! Leasing-Geber und Leasing-Nehmer müssen einen Leasing-Vertrag über die Yacht mit einer entsprechenden Nutzungs-Planung 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 tat-

sächlichen Nutzung der Yacht innerhalb der EU entspricht. Wir gehen davon aus, dass das praktikabel bei Jahres-Leaseverträgen auch jährlich erfolgt, um nicht in unnötige Bürokratie auszuarten. Die Leitlinien sehen vor, dass bei den Leasingraten die MwSt. vorläufig auf der Grundlage des Prozentsatzes der tatsächlichen Nutzung der Yacht in der EU im jeweiligen Vorjahr erhoben wird. Diese vorläufige MwSt. muss nach einer bestimmten Formel jährlich angepasst werden, um dem tatsächlichen Verhältnis zwischen tatsächlicher Nutzung in der EU in der jeweils laufenden Periode Rechnung zu tragen. In den Leitlinien sind ferner Vorschriften für die Erhebung dieser vorläufigen Mehrwertsteuer im ersten jährlichen Lease-Zeitraum festgelegt. Für MwSt.-Anpassungen, die gemäß den Leitlinien vorgenommen werden, fallen keine Sanktionen oder Zinsen an. Das neue operative Nutzungs-Lease ist deutlich komplizierter in der Gestaltung, Berechnung und laufenden Verwaltung als das alte 12-Monate-Standard-Financial-Lease-Scheme mit festen VAT-Sätzen ohne Nachweis und Prüfung der faktischen Nutzung und bedarf für jeden Fall einer individuelle Gestaltung und Finanzplanung.

Kroatien und Spanien: Beide Länder erheben eine Standard-VAT auf den Kauf neuer Yachten, bieten jedoch keine besonderen VAT-Vergünstigungen beim Kauf wie Malta oder Italien. In Spanien besteht jedoch eine zusätzliche Registrierungssteuer (Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte), die für in Spanien registrierte Yachten von 12 % zusätzlich zur VAT anfällt und den Kauf erheblich verteuert.

Bau von Superyachten

Italien und die Niederlande: Werften in Italien bieten häufig spezielle Finanzierungsmodelle und Zahlungspläne,

Die EU strebt langfristig eine Harmonisierung der VAT-Bestimmungen an, um den Binnenmarkt zu stärken und Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Mitgliedstaaten zu reduzieren. Ein standardisierter Ansatz für die VAT auf Yachten und Dienstleistungen würde den administrativen Aufwand für Yachtbesitzer und Charterunternehmen erheblich verringern.

um die Steuerbelastung zu minimieren. In Italien fallen VAT auf Bauleistungen und Materialkosten an, was durch eine clevere Strukturierung der Ratenzahlungen gemildert werden kann.

Frankreich: Französische Werften sind verpflichtet, VAT auf Bauleistungen und Materialien zu erheben. Es gibt jedoch Möglichkeiten, Steuerbefreiungen in Anspruch zu nehmen, wenn die Yacht für den gewerblichen Gebrauch, beispielsweise zur Vercharterung, gebaut wird.

Brexit und sein Einfluss auf den Mittelmeerraum: Yachten, die in Großbritannien gebaut werden, unterliegen nach dem Brexit bei der Einfuhr in die EU der VAT. Dieser Aspekt hat den Standortvorteil von Mittelmeerländern für den Bau und die Registrierung von Yachten gestärkt, da Käufer aufgrund der zusätzlichen Steuerlast weniger motiviert sind, Yachten in Großbritannien zu bauen.

3 VAT AUF DIE VERCHARTERUNG VON SUPERYACHTEN

Charterregelungen im Mittelmeerraum

Italien: Italien hat spezifische VAT-Bestimmungen für die Vercharterung, die

es erlauben, den VAT-Satz zu reduzieren, wenn die Yacht teilweise in internationalen Gewässern genutzt wird. Die Route muss hierbei detailliert aufgezeichnet und nachgewiesen werden. Der reduzierte VAT-Satz von 6,6 % gilt für die Charteraktivität, die sich außerhalb der EU-Gewässer abspielt.

Frankreich: Ähnlich wie Italien erlaubt Frankreich eine VAT-Reduzierung, wenn ein bestimmter Anteil der Charter außerhalb der EU-Gewässer stattfindet. Die französischen Steuerbehörden sind jedoch in den letzten Jahren strenger geworden, und es gelten höhere Nachweisanforderungen, um diese Ermäßigung zu nutzen.

Spanien: Spanien erhebt eine VAT von 21 % auf Charteraktivitäten, bietet jedoch keine Steuererleichterungen wie Italien oder Frankreich. Die Charteraktivitäten in spanischen Gewässern sind somit steuerlich weniger attraktiv.

Kroatien: Kroatien erhebt VAT auf alle Chartervorgänge im kroatischen Hoheitsgebiet, wobei der reguläre VAT-Satz von 13 % (nur bei Start in Kroatien) angewendet wird. Anders als in anderen Mittelmeerländern gibt es keine spezifischen VAT-Vergünstigungen für die Nutzung in internationalen Gewässern.

Malta: Malta bietet eine reduzierte VAT auf Charterverträge, die außerhalb der EU-Gewässer abgeschlossen werden. In der Regel wird hierbei ein Leasingmodell angewandt, das ähnliche Vorteile wie der Yachtkauf in Malta bietet und die effektive VAT-Belastung auf den Charterpreis reduziert.

Neue Anti-Umgehungsregelungen und Compliance-Standards

Die EU hat 2020 strengere Anti-Umgehungsrichtlinien für Charteraktivitäten eingeführt, um die missbräuchliche Nutzung von Steuervergünstigungen zu reduzieren. Italien und Frankreich verlangen detaillierte Routenaufzeichnungen und GPS-Nachweise, die zeigen, dass die Yacht tatsächlich in internationalen Gewässern genutzt wird, um eine VAT-Reduzierung geltend zu machen.

4 VAT AUF DIENSTLEISTUNGEN RUND UM YACHTEN IM MITTELMEERRAUM

Die VAT auf Dienstleistungen für Superyachten im Mittelmeerraum umfasst eine Vielzahl an Tätigkeiten – darunter Reparaturen, Wartung, Crew-Management, Verpflegung und Logistik. Die Regelungen sind je nach Land unterschiedlich und können steuerliche Vorteile bieten.

Reparatur und Wartung

Frankreich und Italien: Die VAT wird auf die meisten Reparatur- und Wartungsleistungen erhoben. In Italien können jedoch Reparaturen, die im Zusammenhang mit dem gewerblichen Betrieb stehen, teilweise steuerlich absetzbar sein.

Kroatien: Kroatien gewährt keine spezifischen Steuervergünstigungen auf Reparatur- und Wartungsarbeiten, sondern erhebt den vollen VAT-Satz von 25 %.

Spanien: In bestimmten maritimen Freizonen kann es VAT-Befreiungen für Reparaturen geben, die jedoch spezifische Anforderungen und Genehmigungen erfordern.

Crew-Management und laufende Dienstleistungen

Italien: In Italien fallen für Dienstleistungen, die für den Yachtbetrieb unerlässlich sind (wie Crew-Management und Catering), teilweise reduzierte VAT-Sätze an, wenn diese durch ein gewerbliches Unternehmen in Anspruch genommen werden.

VERLAG

Mari Team-Verlag, Berlin UGmbH
Teil der OceanDRive Publishing-Gruppe
Postfach 840422, 12534 Berlin, Deutschland
HRB Berlin 247708
Geschäftsführer Matt. Müncheberg
info@muencheberg-media.com
www.ocdr.de

HERAUSGEBER/ CHEFREDAKTEUR

Matt.Müncheberg
info@muencheberg-media.com

REDAKTION

Paul Berg, Tom F. Hagen, Elfie Hahn,
Matt. Müncheberg,
Prof. Chr. Schließmann

ART DIREKTION

Katja Hansen

ANZEIGEN

Admarex, Tel. +39-347-3908061
info@admarex.com

VERTRIEB

Lagardère Travel Retail Deutschland GmbH
Bahnhofplatz 1
65189 Wiesbaden

ABO-BESTELLUNGEN UND -SERVICE

info@muencheberg-media.com
www.ocdr.de/abo/

Bezugspreis Inland für drei Ausgaben: 24 Euro (2 Printausgaben + 1 E-Magazin; inkl. 7% MwSt.), EU-Ausland: 30 Euro. 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 des Mari Team-Verlags, Berlin UGmbH. Gerichtsstand Berlin. Keine Gewähr für unverlangt eingesandte Manuskripte und Bildsendungen. Zuschriften können ohne ausdrücklichen Vorbehalt im Wortlaut oder Auszug veröffentlicht werden.



MEER & YACHTEN



MEER & YACHTEN



Frankreich und Malta: Frankreich und Malta erheben VAT auf Crew-Management-Dienste, wobei Malta zusätzliche Steuervergünstigungen für gewerblich genutzte Yachten bietet.

Liegeplätze und Docking im Mittelmeerraum

Frankreich: Frankreich bietet Ermäßigungen für Langzeitmietverträge in Marinas an der Côte d'Azur. VAT ist jedoch für Kurzzeitmietverträge und temporäre Liegeplätze in vollem Umfang zu zahlen.

Italien: In Italien kann eine VAT-Befreiung für Liegeplätze beantragt werden, wenn diese nur saisonal genutzt werden und die Yacht für internationale Charterdienste eingesetzt wird.

Malta: Malta bietet eine reduzierte VAT-Belastung für langfristige Liege-

platzmieten und spezielle Steuervergünstigungen, wenn die Yacht hauptsächlich für internationale Reisen genutzt wird.

5 ÖKOLOGISCHE STEUERANREIZE UND ZUKUNFTSAUSSICHTEN


Förderung nachhaltiger Yachten

Die EU plant, VAT-Ermäßigungen für emissionsarme oder „grüne“ Yachten einzuführen, um die Umweltauswirkungen der Yachtbranche zu reduzieren. Malta und Frankreich prüfen derzeit Modelle zur Förderung nachhaltiger Technologien, was zu reduzierten VAT-Sätzen für Neubauten führen könnte.

Zukünftige Harmonisierung der VAT im Mittelmeerraum

Die EU strebt langfristig eine Harmo-

nisierung der VAT-Bestimmungen an, um den Binnenmarkt zu stärken und Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Mitgliedstaaten zu reduzieren. Ein standardisierter Ansatz für die VAT auf Yachten und Dienstleistungen würde den administrativen Aufwand für Yachtbesitzer und Charterunternehmen erheblich verringern und die Steuerlandschaft im Mittelmeerraum vereinheitlichen.

Treibstoff ist für Superyachten, insbesondere für große kommerzielle Einheiten, ein wesentlicher Betriebskostenfaktor. Die VAT und andere steuerliche Regelungen in Bezug auf Treibstoff variieren im Mittelmeerraum stark. Mehr zu diesem speziellen Thema in Teil 2 unserer kleinen VAT-Reihe in MEER & YACHTEN 2-25 / April. 



Prof. Dr. Christoph Ph. Schließmann



DER AUTOR

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 betreut seit 2018 exklusiv für MEER & YACHTEN die Rechts-Kolumne „Yachtrecht International“.

der-yacht-anwalt.de, superyachtforum.eu