



Unbeschwerte Ferien: Rechte eines privaten Yachtcharterers gehen weit über den Rahmen üblicher Charterverträge hinaus.

Charter oder Pauschalreise?

Die Befreiung von der Mehrwertsteuer wird bei Charterreisen zunehmend zum Problem. Prof. Dr. Schließmann erklärt, was es zu beachten gilt.

Der Europäische Gerichtshof entschied im sogenannten „Bacino“-Urteil, dass es bei der privaten Nutzung eines gecharterten Schiffes keine Befreiung mehr von der Mehrwertsteuer gibt. Im speziellen Fall ging es um die Vercharterung eines Schiffes mit Besatzung. Dabei wurden die Charterer und deren Gäste auch befördert, jedoch war dies ein Nebeneffekt. Vertraglich geschuldet war die charterweise Vermietung und Zurverfügungstellung der Yacht und damit auch die Übertragung der Bestimmungshoheit über die Art und Weise der Nutzung im vereinbarten Umfang. Die Nutzung durch die Charterer war privater Natur. Sie haben ihrerseits keine kommerzielle Tätigkeit mit der Yacht ausgeübt.

Gemäß der Sechsten Mehrwertsteuer-richtlinie für die Vermietung von Schiffen, welche im entgeltlichen Passagierver-

kehr oder zur Ausübung einer Handelstätigkeit eingesetzt werden, sowie deren gewerbliche Vercharterung oder Vermietung, ist eine Befreiung von der Mehrwertsteuer vorgesehen. Grund für diese Regelung: Bei internationalen Ausfahrten oder Beförderungen sollen Gegenstände oder Dienstleistungen an ihrem Bestimmungsort besteuert werden.

Um eine Steuerbefreiung zu erlangen, muss das Schiff zur Ausübung einer wirtschaftlichen Tätigkeit verwendet werden. Bei einer Vermietung zu privaten, vergnügungsbedingten Zwecken soll hingegen keine Befreiung von der Mehrwertsteuer gelten.

Das Urteil ist eindeutig, doch werden in der Praxis noch Gestaltungslösungen gesucht, die bei näherer Durchleuchtung allerdings nicht anzuraten sind, weil sie den Vercharterer in für ihn ungünstige rechtliche Positionen bringen.

Eine derzeit diskutierte Alternativlösung ist der Abschluss eines Beförderungsvertrags zwischen dem Vercharterer und dem Gast. Konkret zur Folge hat dies, dass die Gäste nicht mehr das Boot chartern, sondern lediglich eine Beförderung inklusive aller Annehmlichkeiten als Gesamtpaket bekommen und der Vercharterer als Veranstalter dieser Yachttour alleiniger Betreiber des Bootes bleibt. Er wird also faktisch zum Reiseveranstalter einer sehr individuellen, exklusiven und hinsichtlich des Gästekreises sehr begrenzten Kreuzfahrt. Damit ist Artikel 15 (4) der Sechsten Mehrwertsteuer-richtlinie anwendbar.

Im deutschen Recht gibt es spezielle Regelungen für sogenannte „Pauschalreisen“. Eine solche ist dann gegeben, wenn dem Gast ein Leistungspaket geboten wird, welches aus dem Transport, der Verpflegung und der Unter-

kunft besteht, was bei einem Transport mit entsprechendem Service an Bord einer Luxusyacht anstelle der Charter regelmäßig der Fall sein dürfte. Rechte des Verbrauchers, also eines privaten „Charterers“, gehen aber weit über übliche Charterverträge hinaus. So kann der Verbraucher nicht nur die Beseitigung eines Mangels vom Reiseveranstalter verlangen oder nach angemessener Frist den Mangel selbst auf Kosten des Veranstalters beseitigen (lassen), sondern er kann kurzerhand den Reisepreis mindern. Zusätzlich kann er Schadensersatz geltend machen. Das besondere Risiko für den Reiseveranstalter ist, dass der Gast Schadensersatz wegen entgangener Urlaubsfreude geltend machen kann, was das Charterrecht nicht vorsieht.

Es gilt der Verbraucherschutz

Wer nun einwenden mag, dass man aufgrund des internationalen Bezugs der meisten solcher Yachtreisen derart pauschale Reiserechte umgehen kann, unterliegt rasch einem Irrtum: Der Verbraucher darf sich, selbst wenn das Recht eines anderen Landes gilt, auf die heimatischen Verbraucherschutzvorschriften berufen, wenn diese ihn besserstellen. Wenn ein Reisevertrag vorliegt, ist deutsches Recht auch dann anzuwenden, wenn der deutsche Verbraucher in seinem Heimatland mit dem Angebot des Anbieters konfrontiert wurde; wenn also etwa die analoge oder digitale Werbung in das Heimatland des Verbrauchers reicht oder wenn der Verbraucher dort die Annahme des Vertrages erklärt hat. Bei Einzelleistungen ist das Recht anzuwenden, welches mit dem Vertrag die engste Bindung aufweist. Vertragssprache, Ort des Vertragsschlusses, Sichtbarkeit der Homepage oder die Werbung für die Reise können Indizien dafür sein. Diese Regel hat ihre Ausnahme nur in Verträgen, deren Leistung

komplett im Ausland ohne Streuung in ein anderes Land erbracht wird oder in reinen Beförderungsverträgen (Person von A nach B) ohne jede Zusatzleistung.

Viele EU-Staaten haben ein spezielles Reiserecht, so neben Deutschland auch Italien und Österreich, welches dem deutschen Reiserecht sehr ähnlich ist. Kroatisches Recht ist in weiten Bereichen dem deutschen Recht ebenfalls entlehnt und – vereinfacht ausgedrückt – ein starkes Kompendium dessen, zumal viele deutsche Juristen und Wissenschaftler Berater der kroatischen Regierung waren. Auch hier finden sich Pauschalreiseregeln ähnlich der deutschen.

Spanien kennt seit dem Jahr 2014 im Rahmen des „Maritime Navigation Act“ analoge Regelungen für pauschale Reisetransportleistungen. Dazu kommt in Spanien wieder die teure Eigner-Falle, denn im Falle der Veranstaltung einer Pauschalreise ist es nicht mehr möglich, die „12 % matriculation tax exemption“ zu nutzen, da diese ausdrücklich nur für Charter und Lease gilt. Kaum ein Eigner möchte dann als „Belohnung“ für seine Reiseleistung noch zwölf Prozent Steuer auf den Wert seiner Yacht zahlen. Kollegen von mir sind in Spanien gerade mit einem Gerichtsverfahren befasst, in dem das Gericht der Auffassung ist, dass bereits eine rechtliche Vercharterung mit Crew den tax exempt ausschließt, weil der „Chartergast“ in einem solchen Fall dann nicht mehr Schiffsführer und Herr des Schiffes sei.

Richtlinie ab 2018

Die neue Pauschalreise-Richtlinie (EU 2015/2302[5]) ist bis 1. Januar 2018 in das nationale Recht umzusetzen, wobei die Umsetzungsbestimmungen ab dem 1. Juli 2018 überall in der EU angewendet werden müssen. Damit wird dies ab kommendem Jahr EU-weit die Rechtsbasis für Pauschalreisen, die die

Beförderung von Personen, deren Unterbringung sowie jede andere touristische Dienstleistung, die nicht als Nebenleistung zur Beförderung oder Unterbringung von Personen erbracht wird, zum Inhalt haben.

Mein Fazit:

Der Gestaltungsversuch der Rückholung der steuerbefreiten Betankung durch einen Transportvertrag wird aufgrund der üblicherweise luxuriösen Gesamtleistung auf einer Yacht kaum mehr ratsam sein, denn die Konsequenzen des EU-weiten Pauschalreiserechts sind meist „teurer“, und der übliche Vercharterer wird diese kaum tragen wollen. Etwas anderes gilt dann, wenn alle Parteien gewerblich handeln und Vollkaufleute sind, das sind aber die wenigsten Mieter einer Yacht.



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