



FOTO: MARCUS KRALL

Das maltesische Hybrid-Modell

Der kleine Mittelmeerstaat Malta bietet eine interessante Wechselzulassung. Prof. Dr. Schließmann erläutert die Vor- und Nachteile des Modells.

Mit dem neuen „Malta Commercial Yacht Code“ vom 1. Oktober 2015 bietet Malta eine interessante Hybrid-Wechselzulassung „Pleasure to Commercial and back“ an. Unsere Kanzlei hat seither einige Yachten dazu begleitet. Die Erfahrungen sind – nach den normalen Anlaufholprigkeiten – durchweg gut.

Geeignet und empfehlenswert ist die Hybridregistrierung:

a) für neue Yachten, die von Anfang an neben den „Pleasure“-Zulassungskriterien auch die „Commercial“-Voraussetzungen des „Malta Commercial Yacht Code 2015“ oder eines in Malta anerkannten adäquaten Codes wie etwa MCA (Large Commercial Yacht Code LY3 oder Passenger Yacht Code) erfüllen oder

b) für gebrauchte Yachten, die im Sinne des „Malta Commercial Yacht Code 2015“ nachgerüstet werden können und

c) entweder bei EU-Eignern oder -Organisationen EU-versteuert sind.

Yachten von Drittlandeignern oder -Organisationen können nur dann hybrid unter Malta-Flagge fahren, wenn sie ebenfalls die EU-Versteuerung akzeptieren, da eine EU-Flagge und ein „vorübergehender Import“ sich ausschließen. Das Zollverfahren der vorübergehenden Verwendung können unter vollständiger Einfuhrabgabenbefreiung nur Personen nutzen, die außerhalb des Zollgebiets der Gemeinschaft ansässig sind und Schiffe aus Nicht-EU-Ländern für private Zwecke in das Zollgebiet und dessen Hoheitsgewässer verbringen.

Der Vorteil der Hybridregistrierung unter vorstehenden Voraussetzungen ist, dass das Schiff gleichzeitig für beide Nutzungsarten „Pleasure“ und „Commercial“ zertifiziert ist und sich damit alle jeweils dazugehörigen Dokumente an Bord befinden.

Mit inzwischen wenigen Tagen Ankündigungszeit gegenüber der Registerbehörde lässt sich der Status „umschalten“, wobei im Status „Commercial“ dann die weit strengeren Bestimmungen für den Zustand von Yacht und Crew gelten und mitunter bei Wechsel auch Teile der Mannschaft oder sogar der Kapitän rotieren müssen. Dies ist oft aufwendig und (besonders arbeitsrechtlich) nicht von heute auf morgen zu bewerkstelligen.

Die besten Erfahrungen für ein reibungsloses Hin- und Herschalten haben wir bei neuen und versteuerten Yachten gemacht, die von Anfang an einen anerkannten Commercial Code erfüllten und auch eine Crew an Bord hatten, die dem hohen „Commercial“-Standard entsprach. Ein „Umschalten“ war dann kaum spürbar. Die geänderten Verwaltungsaspekte erledigten wir im Hintergrund.

Möchte der Eigner die Yacht privat nutzen, hat er im Status „Pleasure“ den

Vorteil, dass er eine private, EU-versteuerte Yacht fährt und keine jeweils für das Land des Embarking oder das Fahrgebiet geltende Mehrwertsteuer bezahlen und abführen muss. Dazu kommen geringere Anforderungen, sodass viele Privateigner in den Genuss des Selbstfahrens kommen, deren Lizenz unter „Commercial“ die Führung der Yacht nicht erlauben würde.

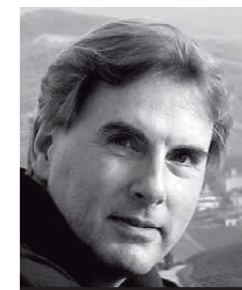
Auf „Pleasure“ geschaltet hat der Eigner dann die Möglichkeit, die Yacht für nicht selbst genutzte Zeiträume im Jahr zu verchartern, um damit Kostendeckungsbeiträge zu erwirtschaften. Im Gegensatz zu hundertprozentigen

„Commercial“-Modellen hat er aber den bemerkenswerten Vorteil, die Yacht in der privaten Vermögensverwaltung zu halten und dem Finanzamt keine Gewinnerzielungsabsicht und nach rund drei Jahren echte, am freien Chartermarkt erwirtschaftete Gewinne nachweisen zu müssen. Sicher muss er für die Zeit der Charter eine GuV-Rechnung machen und die Gewinne (je nach Gestaltung Dividenden) im jeweiligen Land der Besteuerung seines Welteinkommens der Einkommensteuer unterwerfen; dennoch kann er entspannt die Unterhaltskosten minimieren, weil er keine „gewerbliche Vercharterung“ mit Gewinnziel betreibt, was bei den meisten Yachten auch nicht erreichbar ist. Innerhalb der EU werden die „Schein-„Commercial“-Konstrukte“ auch immer weniger möglich sein. Das sind meist solche Gestaltungen, bei denen die „Anmietung“ nur innerhalb der Familie oder dem engeren Verwandten- und Freundeskreis erfolgt, ohne wirklich werbend gewerblich am Markt zu sein.

Alles auf den Prüfstand

Ein wiederholter Hinweis zur EU-Versteuerung sei aus aktuellem Anlass gewisser Malta-Investigationen hervorgehoben: Die standardisierten und überall angepriesenen Konstrukte zum Malta-Lease gelten so nur noch für Malta-Ansässige oder Drittlandsbürger. Für EU-Bürger muss aus Sicht des Wohnsitzlandes eine

steuerlich geeignete Zugangsgestaltung erfolgen. Die meisten mir bekannten Gestaltungen halten einer Nachprüfung aus der Perspektive des Wohnsitzlandes nicht stand. Das gilt auch für manche scheinbar kommerzielle Gestaltung. Hier sollte vor einem „Hybrid“ alles auf den Prüfstand, um Überraschungen zu vermeiden.



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



Wäre er von uns, hätte er 6 Sitzplätze, eine Terrasse mit Meerblick und sähe noch eine Idee besser aus.

beiderbeck 3 designs

award winning
yacht design