



FOTO: PETER SEYFFERTH

Die Türkei ist mit über 70 Neubauten derzeit die drittstärkste Yachtbau-Nation der Welt. Der Import in die EU bietet einige Fallstricke.

Yachtimporte aus der Türkei

Beim Import von Yachten aus der Türkei gibt es einige Hürden zu überwinden. Welche Steuersätze und Zollbestimmungen gelten, ist von wenigen Faktoren abhängig.

Die Türkei beherbergt eine Vielzahl von Yachtherstellern, die derzeit an mehr als 70 Neubauprojekten arbeiten. Viele EU-Bürger kaufen in der Türkei Yachten und überführen diese in die EU.

Erst kürzlich hatte ich einen Fall, bei dem der Eigner einer aus der Türkei in die EU transportierten Yacht neben der Einfuhrumsatzsteuer zu deren Verzollung veranlagt wurde. Für viele Behörden scheint die Türkei unter den allgemeinen Status des „Drittlandes“ zu fallen, ohne sich mit den speziellen Regelungen zu beschäftigen. Diese Zollforderung ist grundsätzlich – vorbehaltlich Einzelfallbetrachtungen und besonderer Umstände – nicht rechtmäßig. In keinem Fall sollte eine solche Forderung ungeprüft akzeptiert werden.

Am besten lässt sich das kritische Thema an diesem interessanten Fall erläutern:

Ein EU-Bürger hat seine EU-versteuerte Yacht in türkische Gewässer verbracht. Dort verkauft er die Yacht an einen Händler, der die Yacht wiederum an einen EU-Bürger verkauft. Dieser staunt nicht schlecht, als er in der EU nochmals zur Umsatzsteuerung gebeten wird.

Die EU-Rückwarenregelung kann grundsätzlich nur der in Anspruch nehmen, der das Boot auch exportiert beziehungsweise ins EU-Ausland transportiert hat und innerhalb von drei Jahren wieder rückführt. Findet aber im EU-Ausland ein Eignerwechsel an einen anderen EU-Bürger mit Steuerwohnsitz in der EU statt, der dieses Boot dann wieder in die EU fährt, braucht er zwar keinen Zoll zu bezahlen, jedoch erneut Einfuhrumsatzsteuer. Die Einfuhrumsatzsteuer ersetzt die Mehrwertsteuer, die bei jedem Kauf von einem gewerblichen Händler neu anfällt. Bei gewerblichen Käufen im

Drittland ist also Vorsicht geboten. Im Übrigen bildet die Türkei mit der Europäischen Union eine Zollunion; beim Import einer Yacht von der Türkei in die EU fällt kein Zoll an.

Eine Yacht kann mit einer Freiverkehrsbescheinigung A.TR. zollfrei aus der Türkei in die EU importiert werden (zuzüglich der Einfuhrumsatzsteuer). Je nach Ausführung der Ware kann gegebenenfalls auch von vornherein der Drittlandszollsatz 0 % zur Anwendung kommen. Die Türkei ist – neben den Zwergstaaten Andorra, San Marino und Monaco – das einzige Nicht-EU-Mitglied, das der Zollunion angehört. In einer Zollunion können Industriegüter und Waren, die sich im zollrechtlich freien Verkehr des einen Teils der Zollunion befinden, ohne Erhebung von Zöllen in den anderen Teil der Zollunion verbracht werden. Waren befinden sich im zollrechtlich

freien Verkehr, wenn sie entweder im Zollgebiet hergestellt oder unter Zahlung der Eingangsabgaben aus einem Drittland importiert wurden. Umsatz- und Verbrauchsteuern sind jedoch in vollem Umfang zu entrichten. In einer Zollunion wenden die Mitglieder ein und dieselben Zolltarife auf Waren an, die aus Drittstaaten in ihr Hoheitsgebiet eingeführt werden. Untereinander erheben sie jedoch keine Zölle. Die Zollunion enthält aber keine Bestimmungen zur Liberalisierung des Handels mit Dienstleistungen. Die Einfuhrumsatzsteuer wird in jedem Falle erhoben bei Neuyachten im EU-Land der Ziellieferung und bei Gebrauchtyachten grundsätzlich in dem EU-Land, das als Erstes berührt wird, es sei denn, es liegt eine abweichende rechtssichere Sonderregelung vor.

Ob die Steuer wiederum als Vorsteuer gezogen werden kann oder die Yacht als

EU-versteuert gilt, hängt von der Frage ab, ob die Yacht kommerziell gehalten und genutzt wird oder privat. Bei der „kommerziellen Nutzung“ wiederum ist entscheidend, ob diese rechtskonform ist oder effektiv eine „private Vermögensverwaltung“ ohne gewerbliche Struktur und Geschäftsmodell. Viele Charter- und „Commercial“-Konstrukte glauben an die Gewerblichkeit, die aber in den meisten Fällen an einer Steuerprüfung scheitert, die dann eben noch zehn Jahre später den Vorsteuerabzug wie auch alle angesetzten Betriebsausgaben und Abschreibungen aberkennt. Dann stürzen rasch ganze Yachtfinanzierungsmodelle in sich zusammen. Ich kann hier nur immer wieder raten, die anvisierte Lösung eingehend zu prüfen und rechtssicher gestalten zu lassen. Die internationalen Schnittstellen und Konflikte sind sehr komplex.



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

TopMarques_Top Marques 2018-[6037980]
(id #2901119)
215.0 mm x 140.0 mm