

CHARTER ALS BETRIEBSKONZEPT?

Für welche Eigner bietet sich die Vercharterung als Mittel für den effizienten Yachtbetrieb an? Prof. Dr. Christoph Schließmann gibt einige Denkanstöße.

Wenn ich die vielen Eignerbegegnungen und -gespräche auf der boot 2014 Revue passieren lasse, ist eines der meistdiskutierten Themen: Kann ich mit einer Vercharterung meine Yachtkosten amortisieren oder zumindest den Unterhalt refinanzieren?

Nach einer ausführlichen Erörterung hat sich oftmals rasch gezeigt, dass Eigner nicht wirklich verchartern wollen. Sie haben gehört, dass beim Verchartern die Mehrwertsteuer auf die Yacht eingespart und Kosten für den Unterhalt gedeckt werden könnten, sodass Verchartern letztlich nur ein vermeintlicher Weg zu einer geglaubten Kosteneffizienz war.

So einfach, wie es oft vermittelt wird, ist gerade das Vercharterungsgeschäft nicht. Grundsätzlich gilt als Faustregel: Eine vollgewerbliche Vercharterung mit der Möglichkeit des Vorsteuerabzugs für die Umsatzsteuer auf die Yacht ist nur bei einer lückenlosen 100-Prozent-Vercharterung möglich. Jedes Mischmodell

zur Erwirtschaftung von Kostenbeiträgen sowie Eigennutzung wird von den Finanzbehörden in der EU als private Liebhaberei gewertet und untersagt den Vorsteuerabzug. Wer also eine Yacht nur teilweise verchartert, kann nur unter bestimmten Voraussetzungen – wie beispielsweise bei einem Non-EU-Eigner – die EU-Umsatzsteuerung der Yacht selbst vermeiden. Da enden aber schon übereinstimmende Regelungen. Jenseits dieser Grundfaustregel belegt das Thema Charter, wie weit die EU von einer Harmonisierung ihrer Rechts- und Steuersysteme entfernt ist.

Wer tatsächlich eine nachweislich gewerbliche Vercharterung anstrebt, wird auf Staaten treffen, die verlangen, dass die Yacht ihre Flagge trägt, bevor sie zur Vercharterung zugelassen wird. Andere wiederum erlauben jede Flagge der EU, erwarten aber, so etwa Kroatien, dass der Eigner eine Charter-GmbH gründet, über die alle Charterumsätze abgewickelt werden. Spanien ermöglicht

es einem Eigner, das Chartergeschäft, welches in Spanien beginnt und endet, neben dem Erfordernis einer Chartergenehmigung, umsatzsteuerlich mit einer VAT-Nummer über einen Representative abzuwickeln, ohne dass es einer eigenständigen Gesellschaft bedarf. In jedem Falle muss die Yacht aber hundertprozentig im Chartergeschäft genutzt werden, um die Matriculation Tax zu vermeiden, die in Spanien bei einer Vercharterung auf den Wert der Yacht anfällt.

Insgesamt bieten alle EU-Mittelmeerstaaten ein höchst heterogenes rechtliches und steuerliches Portfolio an Rahmenbedingungen für eine zulässige Vercharterung, die für den Laien schlicht unüberschaubar ist. Es gibt auch keine Standardlösungen, halbwegs rechts-sichere Lösungen lassen sich nur am Einzelfall konkret definieren.

Folgende Basisfragen sind zu beantworten: Benötigt die Yacht eine EU-Flagge? Ist die Yacht selbst zu versteuern? Bedarf es einer landesbezogenen Chartergenehmigung? Bedarf es eines Rechtsträgers im jeweiligen Land, um darüber das Chartergeschäft ordnungsgemäß abzuwickeln?

Für das Chartergeschäft selbst ist dann ein komplizierter Fragenkatalog abzuarbeiten, um beantworten zu können, ob und in welcher Höhe Umsatzsteuer auf den Charterumsatz in welchem Land anfällt und wie und wo diese abzuführen ist. Welche Flagge hat die Yacht? Ist der Eigner der Yacht (natürliche oder juristische Person) EU oder non-EU? Wer sind die Shareholder im Falle einer juristischen Person? Nutzen diese die Yacht auch selbst? Sind die Gäste EU oder Non-

FOTO: BRENDON O'HAGAN



Chartern exklusiv: Auch die Mega-Ketsch „Vertigo“ ist über Agenturen buchbar.

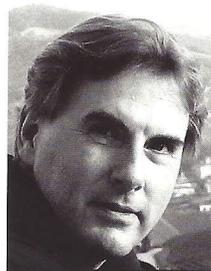
EU-Bürger? Wo startet und endet die Chartertour, EU oder non-EU? Welche Länder werden wie berührt? Wie lange dauert die Tour?

Kompliziert sind auch die Fälle, in denen Eigner versteuerte Yachten zur teilweisen Vercharterung und Betreuung an Charteragenturen geben. Hat ein deutscher Eigner seine Yacht in Spanien zur Vercharterung gegeben und für die Charterumsätze in Deutschland ein einzelkaufmännisches Miniunternehmen gegründet, so gilt die kurzfristige Vermietung eines Beförderungsmittels an dem Ort ausgeführt, an dem dieses Beförderungsmittel dem Empfänger tatsächlich zur Verfügung gestellt wird, also in Spanien. Dort ist die Mehrwertsteuer ohne Abzugsmöglichkeit in Deutschland abzuführen. Ebenso sind Kraftstoff und auch

Ersatzteillieferungen und -einbauten in Spanien zu versteuern, wenn die Yacht dort liegt und keine innergemeinschaftliche Lieferung vorliegt.

Fazit: Der Aufwand zum Aufbau eines funktionierenden Chartermodells ebenso wie seine laufende Administration bis hin zu einem unternehmerischen Rechnungswesen und aufkommenden Betriebsprüfungen im Ausland steht oft in keiner Relation zur wahren Intention des Eigners. Vor allem bei notwendiger 100-Prozent-Vercharterung unterliegt die Eigennutzung oft zeitlich engen Grenzen, in jedem Fall der Pflicht des Eigners, dafür wie ein Dritter marktübliche Mieten zu zahlen, sowie der Nachweispflicht der Gewinnerzielung.

Das wollen und können leider die wenigsten sicherstellen.



AUTOR

Prof. Dr. Christoph Ph. 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



IN DIE ZUKUNFT ZU SEHEN, IST BEI UNS TRADITION.
FREUEN SIE SICH DARAUF!



REEFING
SYSTEMS &
HYDRAULICS

Siemensstraße 37-39
D-25462 Rellingen

Tel. +49(0)4101-3849-0
Fax +49(0)4101-3849-50

www.reckmann.com
info@reckmann.com