



GREDELMEIER JENNY & PARTNER

Rechtsanwälte / Attorneys at Law

Zollikerstrasse 141
Postfach 1682
CH - 8032 Zürich

URL: www.gj-partner.ch

Unversteuerte Yachten im EU – Zollgebiet eine Gratwanderung ?

Dr. Christoph P.A. Martig

Bei diesem Artikel handelt es sich um ein Follow-up zur Publikation zum selben Thema in der Sport-Zeitschrift für nationales und internationales Recht sowie für Wirtschaft CausaSport aus dem Jahr 2005, welche nach wie vor weitgehend aktuell und auf dieser Webseite im Volltext verfügbar ist. Aufgrund von Publikationsbedingungen ist der vorliegende Artikel auf unserer Webseite nur als Zusammenfassung ohne Verweisungen verfügbar. Der vollständige Artikel ist in der Ausgabe CausaSport 1/2016 erschienen und über die Webseite von CausaSport erhältlich (CaS-Archiv/Dike Verlag), sowie über Swissex (Schweiz), juris (Deutschland) oder Manz/rdb (Österreich). Einzelhefte sind auch im Fachhandel erhältlich oder in Bibliotheken einsehbar.

1. Die Kluft zwischen Recht und Praxis

Auch wenn die Regulierung betreffend Einfuhrumsatzsteuer und Mehrwertsteuer innerhalb der Europäischen Zollunion nun bereits fast 25 Jahre in Kraft ist, die Umsetzung in den einzelnen Ländern und das Verhältnis zu nationalen Bestimmungen der einzelnen Mitgliedstaaten ist noch immer nicht eindeutig. Allgemeine Verunsicherung und auch Gerüchte aller Art halten an. Der Grund liegt vorab darin, dass Auslegung, Anwendung und Durchsetzung der geltenden EU-Vorschriften im Kompetenzbereich der nationalen bzw. lokalen Behörden liegen. Dieser Zustand wird voraussichtlich noch Jahre andauern. Andererseits gibt es immer mehr jüngere, unter neuem Recht ausgebildete Beamte. Entsprechend muss allerorts damit gerechnet werden, dass in einer Marina plötzlich nicht mehr gilt, was bis gestern noch normal war. Und nur, weil in einem oder mehreren Fällen etwas seit Jahren „funktioniert“ oder „problemlos durchging“, muss noch keineswegs sein, dass alles in Ordnung war bzw. ist. Der Betrieb einer unversteuerten Yacht im Zollgebiet der Europäischen Union ist aber legal und absolut vertretbar, solange die entsprechenden Voraussetzungen erfüllt sind und sich alle Beteiligten korrekt verhalten.

2. Die «18-Monats-Frist»

Ob eine zeitlich begrenzte „Zulassung zur vorübergehenden Verwendung im EU Zollgebiet“ auf eine nicht-versteuerte Yacht anwendbar ist, bestimmt sich vorab nach dem Wohnort des

wirtschaftlichen Eigentümers und ihrem Verwendungszweck. Wird allerdings ein Schiff unter einer EU-Flagge registriert, fällt dieser Zollstatus von vornherein ausser Betracht. Umgekehrt kann auch ein EU-Bürger für sich selbst die 18-Monate-Regel in Anspruch nehmen, solange er *nachweislich* innerhalb des EU-Zollgebiets keinen Wohnsitz hat. Von vermeintlich besonders „schlau“ Lösungen wie z.B. die Registrierung über eine zwischengeschaltete Eigergesellschaft oder die Selbstanstellung als Captain etc. ist abzuraten, weil zollrechtlich stets auf einen wirtschaftlichen Eigentumsbegriff abgestellt wird, m.a.W. die formalrechtlichen Eigentumsverhältnisse ausser Betracht fallen können. Ausserdem: Ist der Verdacht einer Widerhandlung einmal da, ist diese nicht von der Behörde nachzuweisen, sondern von den Beteiligten das Gegenteil. Und zudem: Für die Zollbehörden gilt jeweils der Schiffsführer bzw. Nutzer als „Täter“ eines „vorschriftswidrigen Verbringens einer Ware in das Zollgebiet der Gemeinschaft“ und damit auch als potentiellen Abgabenschuldner. Daher ist Vorsicht am Platz, wer in der EU mit einem Boot unterwegs ist oder vom Zoll auf einem solchen angetroffen wird, für welches (allenfalls) keine Steuer deklariert oder bezahlt wurde.

3. Die Ausnahme von der Regel

Eine Yacht, welche in europäischen Gewässern verwendet wird, muss entweder versteuert sein oder über einen anerkannten *Ausnahmestatus* verfügen. Die vorübergehende Verwendung im Zollgebiet ist eine solche Ausnahme: Sie kommt nur für Boote in Betracht, welche auch tatsächlich wieder ausgeführt werden sollen, und zwar in unverändertem Zustand. Wenn anhand der gesamten Umstände klar oder zumindest wahrscheinlich erscheint, dass dies nicht der Fall sein wird, entfällt ein Anspruch auf die Ausnahmeregel. Deshalb gilt es grundsätzlich als heikel, mit einem Boot bei Fristablauf nach 18 Monaten nur für kurze Zeit die EU-Gewässer zu verlassen, um unmittelbar nachher wieder zurück zu kehren, womöglich noch an denselben, fest gemieteten Liegeplatz.

Wenn Anzeichen dafür bestehen, dass ein Schiff nicht wirklich von einer Person genutzt wird, welche die Voraussetzungen für die vorübergehende Verwendung im EU Zollgebiet erfüllt, besteht ebenfalls kein Anspruch auf diese Ausnahmeregel. Deshalb kann ein unversteuertes Boot nur mit Einschränkungen verchartert oder ausgeliehen werden. Und immer gilt der Grundsatz: Nicht die Behörde ist nachweispflichtig für den Umstand, weshalb sie den Ausnahmestatus nicht akzeptiert, sondern der „Bewilligungsinhaber“, dass alle Voraussetzungen dafür erfüllt sind.

4. Erhaltung und Erneuerung der Frist von 18 Monaten

Ein besonderes Verfahren für die Inanspruchnahme der 18-Monate-Regel ist nicht verlangt bzw. nicht üblich. Normalerweise genügt zur Einklarierung das Überqueren der Grenze, sofern lokale Behörden keinen anderen Weg vorschreiben. Einzuhalten sind natürlich auch die lokalen Einreisevorschriften für Nicht-EU-Boote bzw. solche, die Nicht-EU-Bürger an Bord haben.

Zu unterscheiden ist stets auch zwischen Aufenthalts- und Verwendungsdauer: Muss ein Schiff aus irgendwelchen Gründen über die maximale Verwendungsfrist von 18 Monaten hinaus im EU-Zollgebiet verbleiben, ist *vor* Ablauf der 18-monatigen Verwendungsfrist die Verlängerung der Gesamtaufenthaltsdauer (um maximal 6 Monate) zu beantragen. Voraussetzung dafür allerdings ist, dass das Schiff in einen Status versetzt wird, welcher garantiert, dass *absolut keine Verwendung* stattfindet. Schon wenn nur eine Person an Bord bleibt, auch während das Schiff an Land steht, ist dies nicht mehr der Fall.

Immer wieder stellt sich die Frage, unter welchen Bedingungen nach Ablauf der 18-Monats-Frist eine neue solche Frist beansprucht werden kann. Auch hier dreht sich die Praxis um den Punkt der Ausnahme von der Regel: Selbst bei Vorliegen von Belegen, wonach das Boot innert Frist nachweislich einmal oder mehrmals ausserhalb der EU war, muss die

Sache nicht zuverlässig geregelt sein. Massgebend sind die Gesamtumstände des Einzelfalles. Immer wenn Grund zur Annahme besteht, dass ein Schiff de facto über längere Zeit ähnlich wie eine (ordentlich eingeführte) Gemeinschaftsware im Zollgebiet der EU verwendet wurde, können Einfuhrabgaben und gegebenenfalls auch Bussen erhoben werden. Zudem ist durchaus denkbar, dass die Zollbehörden eines Mitgliedstaates (z.B. mangels Kenntnis näherer Umstände oder grosszügigerer Sichtweise) die Abwesenheit eines Bootes und den Neubeginn einer Frist anerkennen, andere hingegen nicht.

5. Von der Yacht als Gemeinschaftsware zur Nichtgemeinschaftsware, und zurück

Ausserhalb der Zollunion gilt jede Ware (damit auch eine Yacht) als Nichtgemeinschaftsware. Auch ein ordnungsgemäss versteuertes Boot wechselt den Zollstatus in dem Moment, wo es die Zollunion verlässt und wird zur Nichtgemeinschaftsware. Anders als ein unversteuertes Boot wird eine einstmals versteuerte Yacht bei ihrer Rückkehr in die EU (als sogenannte Rückware) aber wieder zur Gemeinschaftsware, sofern sie (von wenigen Ausnahmen abgesehen) nicht länger als 3 Jahre im Zollaussland war und ausserhalb der EU nicht massgeblich verändert wurde. Massgebend ist, dass ein Nachweis darüber vorgelegt werden kann, dass die Yacht einmal den Zollstatus als Gemeinschaftsware hatte.

Kursierende Gerüchte, wonach einige EU-Mitgliedsstaaten den Zollstatus einer versteuerten Yacht (Gemeinschaftsware) als verfallen betrachten, sobald das Schiff unter einer Nicht-EU-Flagge registriert wird, physisch aber im Zollgebiet verbleibt, haben keine gesetzliche Grundlage. Abgesehen von wenigen Ausnahmen verliert eine Gemeinschaftsware ihren zollrechtlichen Status nur mit dem tatsächlichen Verlassen des EU-Zollgebiets und behält ihren Anspruch auf Anerkennung als Rückware. Dieser Grundsatz ist für alle EU-Mitgliedstaaten verbindlich.

6. Der «Mehrwertsteuernachweis»

Was EU-Zollbehörden unter einem „geeigneten Nachweis“ für die bezahlte Umsatzsteuer verstehen, ist offen. Ein für alle Mitgliedstaaten der EU gültiges Nachweispapier existiert nicht. Unbestritten gelten Verkaufsrechnungen eines Händlers mit ausgewiesener Umsatzsteuer im Original und (bei Importen aus Drittländern) auch Verzollungsunterlagen, aus denen sich eine bezahlte Einfuhrumsatzsteuer ergibt, als taugliche Nachweise, dass eine Yacht als Gemeinschaftsware anzuerkennen ist. Massgebend sind auch hier stets die Umstände des Einzelfalles. Sicher nicht ausreichend ist als Beispiel etwa die Erklärung eines Vorbesitzers, wonach die Umsatzsteuer irgendwann einmal bezahlt worden sei.

Freilich wissen auch Behörden, dass bei schon angejahrten Schiffen zuweilen keine Original-Rechnung ein anderer „geeigneter Nachweis“ mehr auffindbar ist. Dieses Übel beseitigt einerseits die sogenannte „EU-Besenrichtlinie“, wonach Yachten ab einem gewissen Alter nicht mehr der Steuerpflicht unterliegen. Allerdings greift diese nur, wenn keine Anzeichen dafür bestehen, dass eine Yacht das EU-Zollgebiet einmal für längere Zeit verlassen oder sonstwie ihren Zollstatus eingebüsst haben könnte. Andererseits werden bei älteren Schiffen zuweilen auch Kopien oder andere Sachverhalte als Mehrwertsteuernachweis anerkannt, solange es zumindest wahrscheinlich erscheint, dass Abgaben bezahlt wurden.

7. Besonderheiten beim Erwerb einer Yacht inklusive Mehrwertsteuer

Wird eine Yacht von einer Werft oder einem Händler inklusive Mehrwertsteuer verkauft, muss eine Ausfuhranmeldung aus dem Zollgebiet der Europäischen Gemeinschaft beim örtlich zuständigen Binnenzollamt erfolgen. In der Regel bestimmt und besorgt in solchen Fällen die Werft oder der Händler die Ausfuhrformalitäten und überwacht auch die Ausfuhr,

denn es ist das Risiko jedes mehrwertsteuerpflichtigen Verkäufers, ein Geschäft ohne Verrechnung und Abführung der Mehrwertsteuer zufolge Exports im Falle einer Steuerrevision auch nachweisen zu können. Verkauft ein Händler hingegen ein Boot "im Kundenauftrag" bzw. als „Broker“ für einen Privaten, fällt auf einem solchen Verkauf von Privat an Privat keine Mehrwertsteuer an und die Formalität erübrigt sich.

8. Charter mit einer un versteuerten Yacht

Eine Yacht ist entweder als Charterschiff oder als Privatyacht unterwegs. Mischformen von gewerblicher und privater Nutzung gibt es unter europäischem Zollrecht nicht, auch wenn dem bei manchen Booten nicht wirklich nachgelebt wird. Nur weil eine mit zahlenden Gästen besetzte Privatyacht noch nie in einer Kontrolle hängen blieb, braucht die gelebte Praxis nicht legal zu sein.

Soll eine Yacht innerhalb von EU-Zollgewässern gewerblich eingesetzt werden und als solche von der Mehrwertsteuerbefreiung profitieren bzw. zum Vorsteuerabzug zugelassen werden, muss sie als „commercial vessel“ registriert sein und darf ausschließlich für Charterfahrten und nicht nebenher (auch) für Privatzwecke unterwegs sein. Entsprechend muss das Schiff auch eine gewisse gewerbliche Infrastruktur für die Akquisition und Durchführung von Chartergeschäften, welche diesen Namen verdient, nachweisen können.

Im Übrigen ist Charter eine Dienstleistung und als solche grundsätzlich dort mehrwertsteuerpflichtig, wo die Charterleistung erbracht wird. Auch eine EU-fremde Charterschiff kann zwar grundsätzlich den Zollstatus der vorübergehenden Verwendung im Zollgebiet der EU in Anspruch nehmen, solange jede Charterfahrt ausserhalb des EU-Zollgebiets beginnt oder endet. Allerdings wird auf demjenigen Teil des Charterentgelts, welches sich auf Gewässer innerhalb der Zollunion bezieht, in einigen Ländern der Europäischen Union nationale Mehrwertsteuer erhoben, welche unter Beantragung einer (nationalen) Mehrwertsteuernummer abzurechnen und abzuführen ist. ■