

Der Mehrwertsteuernachweis für Gebrauchteboote scheint beim Zoll zumindest umstritten zu sein



# DAS ENDE EINER LEGENDE?

**Der Umsatzsteuernachweis für Boote ist Schnee von gestern!  
So sieht es jedenfalls das Hauptzollamt Kiel**

**E**ine Rechtsgrundlage, um als Zollbehörde einen expliziten Versteuerungsnachweis für innerhalb der EU befindliche Boote zu verlangen, existiert nicht!

Mit diesem schnörkellosen, unmissverständlichen und für viele Bootseigner sensationellen Satz beginnt die Antwort des Hauptzollamts Kiel vom 25. Oktober 2019 auf eine entsprechende Anfrage der BOOTE-Redaktion.

Ausgelöst hat die Anfrage ein aufmerksamer Leser, der uns im September eine kritische Anmerkung zu einem Mehrwertsteuer-Beitrag in unserem Kanal 16 sowie ein Schreiben des Hauptzollamts Kiel aus dem Jahr 2015 zu diesem Thema zugeschickt hatte.

Sensationell ist die eingangs zitierte Aussage des HZA Kiel deshalb, weil seit gut einem Jahrzehnt eine völlig andere Rechtsauffassung durch die Wassersportmedien (einschließlich BOOTE) geistert und auch die Wassersportverbände wie ADAC, DMYV und selbst der Bundesverband Wassersportwirtschaft (BVWW) in verschiedenen Zusammenhängen die „Notwendigkeit des Mehrwertsteuernachweises“ in Deutschland und Europa nach wie vor verbreiten.

Die Rechtsauffassung, dass Bootseigner jederzeit den Nachweis der Umsatzsteuer ihres Boots führen (können) müssen, wurde ursprünglich von der damaligen Bundesfinanzdirektion Nord in Hamburg vertreten und bis Januar 2009 im „Merkblatt über deutsche Zollbestim-

mungen für Schiffsführer von Wassersportfahrzeugen“ transportiert. Dort hieß es: „Wassersportfahrzeuge, die innerhalb der Mitgliedstaaten der Europäischen Union und von dort ansässigen Bewohnern genutzt werden sollen, müssen sich im steuerrechtlich freien Verkehr befinden, d. h. die Umsatzsteuer muss für Altfahrzeuge in einem der EU-Mitgliedstaaten entrichtet worden sein. Auf Verlangen der Zollbehörden ist hierüber ein geeigneter Nachweis vorzulegen.“

Dies gelte in Deutschland für Boote, die nach dem 1. Januar 1985 in Betrieb genommen worden sind.

Bemerkenswert war schon damals, dass eine Quelle für diese Rechtsauffassung nicht benannt wurde.

Noch im November 2008 heißt es in einem Schreiben der Bundesfinanzdirektion Nord an die BOOTE-Redaktion zu diesem Sachverhalt: „Für den Fall, dass der Schiffsführer nicht nachweisen kann, dass sich das Sportboot im zoll- und steuerrechtlich freien Verkehr befindet, werden der Zoll und die (Einfuhr-)Umsatzsteuer gegenüber den Schiffsführern festgesetzt. In diesem Zusammenhang kann auch durch die Zollstelle geprüft werden, ob gegenüber dem Schiffsführer ein Straf- oder Ordnungswidrigkeitenverfahren eröffnet wird.“ Auch in diesem Schreiben wird die Rechtsgrundlage für diese Position nicht genannt.

Aber: Das Schreckgespenst der behördlichen Verfolgung bei nicht vorhandenem Steuernachweis (Mehrwert- und/

---

» **Nicht der Bootsbesitzer** muss nachweisen, dass sein in der EU befindliches Boot verzollt und versteuert und damit „Gemeinschaftsware“ ist, **sondern die Zoll- und/oder Steuerbehörden** müssen nachweisen, dass dem nicht so ist. «

oder Einfuhrumsatzsteuer) ist in der Welt und wird durch die Wassersportmedien (auch BOOTE) intensiv verbreitet.

In den Neuauflagen des „Merkmals über deutsche Zollbestimmungen“ nach 2009 taucht dieser Passus nicht mehr auf. Warum? Keine der zuständigen Behörden sieht sich in der Pflicht, die Öffentlichkeit respektive Interessenverbände und Fachpresse über die Hintergründe der geänderten Rechtsauffassung zu informieren. Das Hauptzollamt Kiel stellt im eingangs bereits zitierten Schreiben dazu lakonisch fest: „Bedauerlicherweise wurde zum damaligen Zeitpunkt versäumt, auf die geänderte Nachweispflicht hinzuweisen.“

Es stellt sich in der Rückschau die kritische Frage, ob in der Substanz nicht die Nachweispflicht, sondern lediglich die Rechtsauffassung zur Nachweispflicht revidiert wurde.

Denn schon in der Zollkodex Durchführungsverordnung (EWG) Nr. 2454/93 vom 2. Juli 1993 heißt es in Artikel 313: „Alle im Zollgebiet der Gemeinschaft befindlichen Waren (vorbehaltlich bestimmter Ausnahmen) gelten als Gemeinschaftswaren, es sei denn, es wird der Nachweis erbracht, dass sie nicht Gemeinschaftswaren besitzen.“

**D**er „modernisierte Zollkodex“ vom April 2008 (Verordnung [EG] Nr. 450/2008) stellt in Artikel 101 dazu nochmals fest: „Unbeschadet (bestimmter Ausnahmen) gilt für alle im Zollgebiet der Gemeinschaft befindlichen Waren die Vermutung, dass es sich um Gemeinschaftswaren handelt, sofern nicht festgestellt wird, dass sie nicht Gemeinschaftswaren sind.“

Heißt im Klartext: Schon seit 1993, spätestens aber seit 2008 gilt im Zollgebiet der Gemeinschaft der Grundsatz: Nicht der Bootsbesitzer muss nachweisen, dass sein in der EU befindliches Boot verzollt und versteuert und damit „Gemeinschaftsware“ ist, sondern die Zoll- und/oder Steuerbehörden müssen nachweisen, dass dem nicht so ist.

Folgerichtig nahm der Unionszollkodex (Verordnung [EU] 952/2013) im Jahr 2013 in Artikel 153 diese Formulierung fast wörtlich wieder auf: „Für alle im Zollgebiet der Union befindlichen Waren gilt die Vermutung, dass es sich um Unionswaren handelt, sofern nicht festgestellt wird, dass sie nicht Unionswaren sind.“

Vielen unserer Leser und insbesondere den potenziellen Käufern und Verkäufern von Gebrauchtbooten mag unverständlich sein, warum die Rechtsauffassung von der

Notwendigkeit des Mehrwertsteuernachweises sich bis heute gehalten hat.

Tatsächlich waren wir immer wieder an diesem Thema dran, sind aber bei den zuständigen Behörden stets auf Grund gelaufen.

So zum Beispiel im März 2017: Eine Leserin will bei einer telefonischen Beratung durch die Zentrale Auskunftsstelle des Zolls mitgeteilt bekommen haben, dass ein Umsatzsteuernachweis für Gebrauchtboote grundsätzlich nicht (mehr) beizubringen sei.

**U**nsere telefonische Nachfrage mündet in der Aufforderung, die Anfrage schriftlich an die Zentrale Zollauskunft zu richten. Was wir sofort machen: Nach Darstellung der uns bekannten (alten) Rechtsauffassung formulieren wir die Frage: „Bitte erläutern Sie uns die aktuelle Rechtslage zu diesem Thema auch unter Hinweis auf die einschlägigen Rechtsvorschriften (bitte Quellen nennen), die zu der offensichtlichen Veränderung in der zollrechtlichen Behandlung von Altfahrzeugen (hier Boote) in der EU geführt haben.“

Die Antwort kommt von der Generalzolldirektion Bonn, an die unsere Anfrage zwischenzeitlich weitergeleitet worden ist. Leider werden darin unsere Fragen nicht geklärt. Stattdessen wird ausführlich über das Verlassen des Zollgebiets der Union (Stichwort Rückware) geschrieben. Damit umschiffen die Generalzolldirektion Bonn den eigentlichen Kern des Problems, nämlich die Frage, ob ein Bootseigner im täglichen Gebrauch seines Boots überhaupt einen Nachweis darüber braucht, dass sein Boot Unionsware ist, und ob er den auf Verlangen auch erbringen können muss, nicht als Rückware, sondern bei der alltäglichen Nutzung des Boots.

Fakt ist nämlich, dass maximal zehn Prozent aller in Deutschland benutzten Boote jemals die 12-Seemeilen-Zone im Küstenmeer überschritten haben oder überschreiten werden. Die große Mehrzahl aller Boote fährt im täglichen Gebrauch Binnen oder küstennah und wird deshalb nie als „Rückware“ in Augenschein zu nehmen sein.

Lebensrealität ist aber auch, dass Boote (vor allem GfK-Boote) heute sehr alt werden und deshalb im Verlauf ihres langen Lebens viele verschiedene Eigner haben. Dies führt zu einer langen Staffel von Gebrauchtbootver- und -ankäufen. In dieser Abfolge lässt sich häufig eine Aus-

» Für alle im **Zollgebiet der Union** befindlichen Waren gilt grundsätzlich die **Vermutung**, dass es sich um **Unionswaren** handelt. « So heißt es in Artikel 153 der Verordnung (EU) 952/2013 zur Festlegung des **Zollkodex** der Union vom 9. Oktober 2013



Die in Bremerhaven stationierte Zollcrew der „Bremen“ kann die „Rückwareneigenschaft“ von Booten prüfen

gangsrechnung mit ausgewiesener Umsatzsteuer aus verschiedensten Gründen nicht mehr beibringen. Auch der Händler oder die Werft sind nach größeren Zeiträumen häufig nicht mehr am Markt und können hinsichtlich eines Umsatzsteuernachweises nicht mehr gefragt werden.

Der aktuelle Eigner jedenfalls hat kein Dokument in der Hand, aus dem hervorgeht, dass sein Boot Unionsware ist. Mit dieser Situation leben einige Zigtausend Eigner in Deutschland (und wahrscheinlich Europa). Das Problem wird immer dann brisant, wenn das Boot verkauft werden soll und der potenzielle Käufer nach dem Umsatzsteuernachweis fragt.

**W**ir haken in Bonn nach: „Würden wir jetzt Ihre Antwort auf unsere Anfrage an den potenziellen Käufer weitergeben, würden 90 Prozent der Käufer sagen: ‚Prima, ich werde die EU nie verlassen – auch nicht über die 12-Meilen-Zone –, mein Boot wird also niemals Rückware sein. Der Umsatzsteuernachweis kann mir also gestohlen bleiben.‘ Ist das eine zutreffende Schlussfolgerung aus Ihren Erläuterungen?“

Unsere Frage ist also: Ist im „normalen Bootsleben“ der Nachweis des Gemeinschaftscharakters (Unionscharakter) des Boots erforderlich oder nur in bestimmten Ausnahmesituationen?

Die Antwort kommt nach drei Monaten, am 5. Juli 2017: „Auch in der geschilderten Situation, also bei Booten, die

das Unionsgebiet in der Regel nicht verlassen, sollte auf Anfrage der Unionscharakter der Boote nachgewiesen werden können. Die Vorlage des Umsatzsteuernachweises vermeidet Unklarheiten und vereinfacht mögliche Kontrollen.“

Und weiter: „Für alle im Zollgebiet der Union befindlichen Waren gilt grundsätzlich die Vermutung, dass es sich um Unionswaren handelt (Art. 153 Verordnung (EU) Nr. 952/2013 vom 9. Oktober 2013 zur Festlegung des Zollkodex der Union (UZK)).“

Immerhin wird der Unionszollkodex endlich zur Kenntnis genommen! Aber: Es ist wenig logisch, dass für Boote, die sich im Zollgebiet der Union befinden, einerseits „die Vermutung gilt, dass es sich um Unionswaren handelt“, gleichzeitig aber auch für diese Boote „auf Anfrage der Unionscharakter der Boote nachgewiesen werden können (sollte)“. Das ist paradox: Warum sollte etwas nachgewiesen werden (müssen), was per Dekret schon als nachgewiesen gilt.

Und wie steht es mit der Beweislastumkehr gemäß Artikel 313 der Zollkodex Durchführungsverordnung (EWG) Nr. 2454/93 (siehe oben)?

Also auch hier eine Auskunft, die auf wackligen Füßen steht und sich um das wahre Bootsleben nicht schert!

Jüngster Vorstoß: Eine Anfrage beim Bundesfinanzministerium im Mai 2019. Auch hier wieder das schon bekannte Muster: Es werden Fragen beantwortet, die wir gar nicht gestellt haben, wie beispielsweise die Behandlung von Nicht-Unionswaren, Rückwaren und Fragen der Wiedereinfuhr. Der Gipfel ist dann der Hinweis: „Bootseigner können sich im jeweiligen Einzelfall mit der für den Liegeplatz des Bootes zuständigen Zollstelle in Verbindung setzen. Diese wird das Verfahren erläutern und ist für die rechtswirksame Entscheidung über den Antrag zuständig.“ Es folgt der wirklich nicht hilfreiche Link auf die neueste Ausgabe des „Merkblatt über Zollbestimmungen für Schiffsführer von Wassersportfahrzeugen“.

Das genügt uns natürlich nicht, und wir fragen nochmals ganz konkret: „Ein in Deutschland ansässiger Eigentümer eines Gebrauchtbootes, der nicht oder nicht mehr über Unterlagen bzw. Nachweise verfügt, dass es sich bei seinem Boot um Unionsware handelt, möchte sein Boot verkaufen. Der Verkauf scheitert aber daran, dass die potenziellen Käufer einen Nachweis darüber verlangen, dass das Boot Unionsware ist.“

**DIE FRAGE:** An welches Amt/welche Behörde kann sich der Bootseigentümer wenden, um für sein Boot (im Zweifelsfall auch durch Zahlung von Einfuhrabgaben, Umsatzsteuer und/oder Zoll) einen Nachweis zu erhalten, dass sein Boot Unionsware ist?“

**DIE ANTWORT DES BMF:** „Zuständige Behörde ist das jeweils örtlich zuständige Hauptzollamt bzw. dessen Zollamt.“

Und so kommt aktuell das Hauptzollamt Kiel zum Zug, das auf unsere Anfrage nochmals bestätigt:

► „Eine Rechtsgrundlage, um als Zollbehörde einen expliziten Steuerungsnachweis für innerhalb der EU befindliche Boote zu verlangen, existiert nicht!“

► „Grundsätzlich gelten alle im Zollgebiet der EU befindlichen Waren als Unionswaren (früher: Gemeinschaftswaren) des zoll- und steuerrechtlich freien Verkehrs, sofern nicht das Gegenteil durch die Zollverwaltung nachgewiesen wird.“

► „Ein Formular/Vordruck für den reinen Steuerungsnachweis existiert leider weder national noch EU-weit.“

► „In der Europäischen Union ansässige Personen dürfen ein Sportboot in der EU nur verwenden, wenn es sich hierbei um Unionsware handelt. Dies ist der Fall, wenn das Sportboot entweder in der EU hergestellt wurde oder wenn es als Nichtunionsware in den zoll- und steuerrechtlich freien Verkehr übergeführt (d.h. verzollt und versteuert) wurde.“

Und was, wenn auch diese Position wieder nur eine von vielen Rechtsauffassungen ist? Schließlich könnten sich bei regional zuständigen Hauptzollämtern durchaus Differenzen ergeben. Die Antwort könnte nur der oberste Dienstherr, nämlich das Bundesfinanzministerium geben. Und da beißt sich die Katze in den Schwanz: Siehe Antwort des BMF vom Mai 2019.

Oder sollte der Casus im Streitfall vor einem zuständigen Finanzgericht, dem Bundesfinanzhof und letztlich dem Europäischen Gerichtshof landen? *Jürgen Straßburger*

Mobile living made easy.

 **DOMETIC**

# WELTPREMIERE AUF DER BOOT

## KÜHLBOXEN-GENERATION 2020

Mit der Dometic CFX3 bekommen Ihre großen und kleinen Freizeit-Abenteuer eine ganz neue Qualität. Zu Wasser, zu Land oder zu Hause auf der Terrasse – genießen Sie überall frische Lebensmittel und gut gekühlte Getränke, vermeiden Sie unnötige Abfälle und sparen Sie kostbare Energie. Richtungsweisende Kühltechnik von Dometic macht's möglich. Kraftvoll, robust, effizient und komfortabel wie nie zuvor.

**Die neue CFX3 Kühlboxen-Generation feiert ihre Weltpremiere auf der boot 2020.**

Vom 18. – 26.01.2020 am Dometic Stand (Halle 10 / Stand B40).

[dometic.com](http://dometic.com)