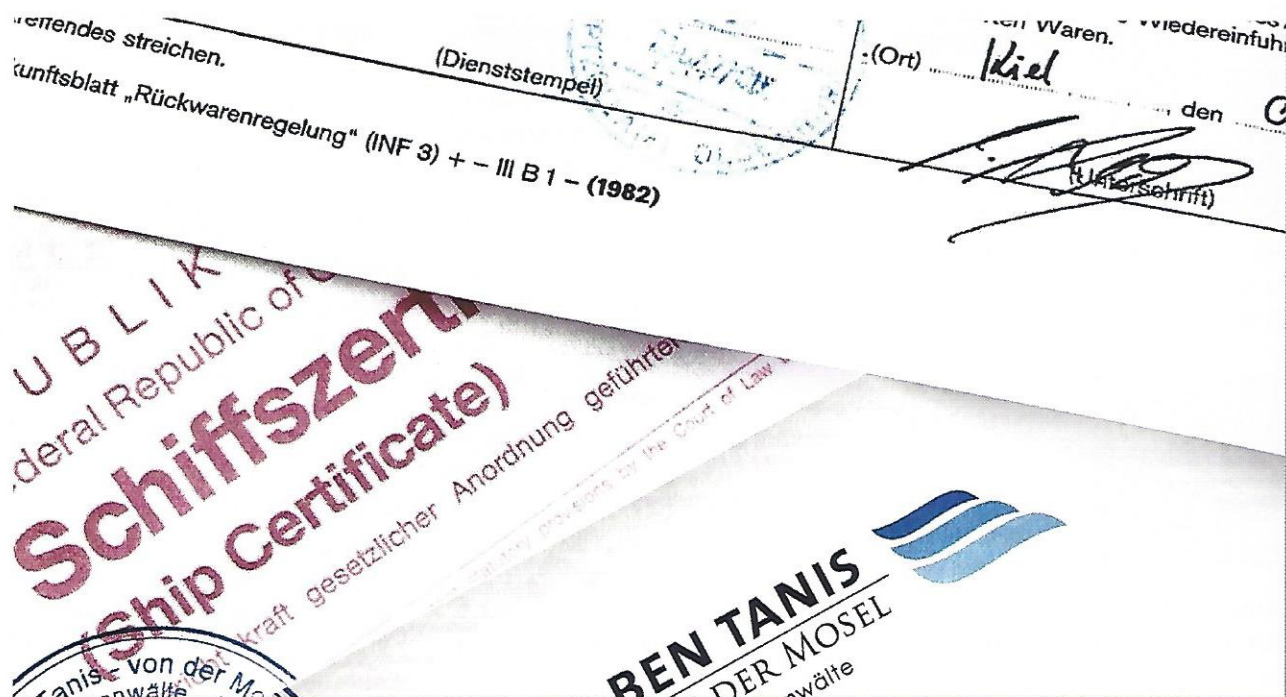




Mythos EU-Mehrwertsteuer

Angeblich muss jeder Schiffseigner einen Nachweis darüber führen, ob für sein Schiff ordnungsgemäß die Mehrwertsteuer entrichtet wurde. Insbesondere beim Kauf und Verkauf von gebrauchten Booten führt diese Mär zu großer Unsicherheit bei allen Beteiligten. Der Rechtsanwalt und Yachtrecht-Spezialist Ben Tanis bearbeitet seit vielen Jahren und in enger Abstimmung mit mehreren europäischen Behörden dieses Thema.

PALSTEK: Hallo Herr Tanis, viele Bootseigner sind verunsichert. Wir möchten Sie mit den häufig gestellten Fragen konfrontieren. Die erste wäre die Verwirrung aufzulösen, warum private Booseigner Mehrwertsteuerpflichtig sind.

Ben Tanis: Schon der Begriff „EU-Mehrwertsteuer“ ist hier irreführend. Gemäß der Richtlinie 2006/112/EG über das gemeinsame Mehrwertsteuersystem der EU sind nur Gewerbetreibende (wirtschaftlich Tätige gem. Art. 9 der RL) Steuerpflichtige. Diese erheben die Steuer auf ihre Waren und Dienstleistungen und führen sie an den Staat ab. Daraus ergibt sich bereits, dass kein Staat in der EU von Privatpersonen die Mehrwertsteuer, erst recht nicht nachträglich, erheben kann. Eine bedeutende

Ausnahme ist die sogenannte Einfuhrumsatzsteuer. Diese wird von den jeweiligen Zollbehörden eines Landes bei der Einfuhr von Waren aus Drittländern erhoben.

PALSTEK: Ist eine Nachversteuerung von Gebrauchtbooten ausgeschlossen?

Ben Tanis: Für Schiffe, welche in der EU gebaut worden sind und auch das Unionsgebiet nachweislich nie oder nicht länger als drei Jahre verlassen haben, lautet die Antwort ja. Wenn also nachgewiesen werden kann, dass ein Schiff in der EU von privat oder gewerblich gekauft wurde (Kaufvertrag mit Zahlungsnachweis, am besten Kontoauszug), dass dieses Schiff in der EU gebaut wurde (Herstellerwerft in der EU)

und EU-Gewässer nie länger als drei Jahre verlassen hat, dann wird kein weiteres Nachweisdokument wie etwa die Originalrechnung des Erstkäufers oder Ähnliches benötigt.

PALSTEK: Wie kann dies nachgewiesen werden?

Ben Tanis: Grundsätzlich muss dies nicht nachgewiesen werden, denn es gilt für alle in der EU befindlichen Schiffe die Vermutung, dass es sich um Unionsware handelt (Art. 153 I UZK). Wenn die kontrollierende Zollbehörde also keinen konkreten Anlass hat, davon auszugehen, dass ein Schiff den Unionscharakter verloren hat, dann streitet die gesetzliche Vermutung in der gesamten EU für den Eigner. Wenn nötig, kann der Aufenthalt in

EU-Gewässern zum Beispiel durch Liegeplatz- oder Wartungsrechnungen mit entsprechendem Datum nachgewiesen werden.

PALSTEK: Wann hat ein Schiff den Unionscharakter verloren?

Ben Tanis: Dies kann immer dann angenommen werden, wenn man auf See nahe der jeweiligen Seezollgrenze (EU-Außengrenze oder 12-Meilen-Zone) unterwegs ist. So kontrollieren in der Tat die Zollbehörden der Mittelmeerländer vielfach nahe den EU-Außengrenzen. Hier wird jedoch nicht nach der Mehrwertsteuer geschaut, sondern ob das Schiff Unionsware ist.

PALSTEK: Was bedeutet „Unionsware“ genau?

Ben Tanis: Schiffe sind Waren, die in der EU gehandelt werden können. Grundsätzlich dürfen Waren in der EU nur frei von Abgaben (Zöllen) gehandelt werden, wenn es sich um sogenannte „Unionswaren“ (Art. 5 Nr. 23 UZK) handelt. Unionswaren sind vereinfacht gesagt alle Schiffe, die in der EU vollständig hergestellt worden sind. Nicht EU-Waren sind Schiffe, die außerhalb der EU hergestellt worden oder ihren Status als Unionsware durch mehr als dreijährige Abwesenheit aus der EU verloren haben.

PALSTEK: Welche Bedeutung hat dann noch die Originalrechnung?

Ben Tanis: Durch eine Originalrechnung mit ausgewiesener Mehrwertsteuer und Zahlungsbeleg lässt sich unabhängig vom Herstellungsort der Unionscharakter des Schiffes nachweisen. Trotzdem gilt auch hier das zum Verlust des Status als Unionsware gesagte.

PALSTEK: Welche Nachweise werden für Schiffe, die nicht in der EU gebaut worden sind, benötigt?

Ben Tanis: Für Schiffe, die außerhalb der EU gebaut worden sind, gilt ebenfalls die Vermutung, dass es sich um Unionsware handelt (Art. 153 I UZK), sofern sich die Schiffe im Unionsgebiet befinden. Auch hier müssen lediglich der Kauf und die Bezahlung des Schiffes innerhalb

der EU nachgewiesen und unter Umständen Angaben zum Fahrtgebiet des Schiffes gemacht werden, um dem Vorhalt des Verlustes des Status als Unionsware durch mehr als dreijährige Abwesenheit aus EU-Gewässern zu begegnen. Hier kann auch ein akkurat geführtes Logbuch hilfreich sein.

PALSTEK: Wie kann der Unionscharakter eines Schiffes nachgewiesen werden, wenn es tatsächlich EU-Gewässer verlassen hat?

Ben Tanis: Vor dem Verlassen der EU-Gewässer kann zu diesem Zweck das Auskunftsblatt INF3 oder die "Vereinfachte Nämlichkeitsbescheinigung" verwendet werden. Beide Nachweise erfolgen in der EU papiergebunden. Dies bedeutet, das Schiff muss physisch bei der nächsten Zollstelle vorgestellt werden (Gestellung), der jeweils ausgefüllte Antrag und die oben genannten Unterlagen müssen dabei vorgelegt werden. Dann wird die Zollstelle bescheinigen, dass es sich bei dem besagten Schiff zum Zeitpunkt der Gestellung um Unionsware handelte. Leider ist das Ausfüllen des INF3 für den Laien kaum machbar und viele Zollstellen verweigern die Ausfertigung dieses Auskunftsblatts, wenn man keinen tatsächlichen Zielort der Ausfuhr mit Adresse in einem Drittstaat angeben kann. Besser geeignet ist da die vereinfachte Nämlichkeitsbescheinigung. Diese kann durch jede deutsche Zollstelle ausgestellt werden, sofern das Schiff dort physisch vorgestellt wird und die erforderlichen Unterlagen vorgelegt werden. Im EU-Ausland ist diese Art der Bescheinigung weniger

geläufig. Hier empfiehlt es sich, nach einem nachträglich ausgestellten T2L-Frachtpapier zu fragen. Für die Erlangung beider Dokumente müssen die zuvor bereits beschriebenen Unterlagen vorgelegt werden.

PALSTEK: Kann man eine behördliche Bestätigung über die Unionswareneigenschaft eines Bootes auch einfach prophylaktisch beantragen?

Ben Tanis: Leider ist dies nicht möglich. Obwohl wir mit mehreren EU-Zollbehörden bereits über die Notwendigkeit eines solchen Nachweises gesprochen haben, ist die Rechtslage hier eindeutig: Abgesehen von der vereinfachten Nämlichkeitsbescheinigung (welche nur vom deutschen Zoll für Waren in Deutschland und zur Wiedereinreise nach Deutschland ausgestellt wird) verlangen alle behördlichen EU-Dokumente die Angabe eines Ausfuhrortes mit Adresse in einem Drittstaat.

PALSTEK: Sind Schiffe aus Großbritannien Rückware?

Ben Tanis: Nein. Mit dem Austritt Großbritanniens aus der EU sind alle dort befindlichen Schiffe britischer Eigner Drittländware geworden und haben ihren Status als Unionsware verloren. Als Rückware würden diese Schiffe nur gelten, wenn EU-Bürger die Ware nach GB ausgeführt hätten, nicht aber, wenn EU-Bürger ein Schiff in einem Nicht-EU-Land von einem Nicht-EU-Bürger erwerben.

PALSTEK: Was ist der sogenannte innergemeinschaftliche Erwerb?

Ben Tanis: Wenn man von einem Händler in Frankreich ein neues Schiff kauft und dieses dann nach Deutschland bringt, um es hier zu nutzen, dann kann der Kauf in Frankreich von der Mehrwertsteuer befreit werden. Das bedeutet jedoch nicht, dass die Steuer nicht bezahlt werden muss. Nach Ankunft des Schiffes in Deutschland ist der Eigner verpflichtet, sich beim zuständigen Finanzamt mit der Kaufrechnung zu melden, um die Steuer hier zu bezahlen. Steuerschuldner ist dabei ausnahmsweise also nicht der Verkäufer, sondern der Käufer.

Dokumente vorbereiten

Es empfiehlt sich, ein vorbereitetes Dokumentenpaket mit Kaufvertrag, Zahlungsnachweis, Aufenthaltshistorie des Schiffes und Erläuterungen nach obigem Schema an Bord bereitzuhalten.

Wenn Sie im EU-Ausland unterwegs sind, dann ist eine beglaubigte Übersetzung dieser Unterlagen sinnvoll, damit die Zöllner im Mittelmeer auch alles lesen können.