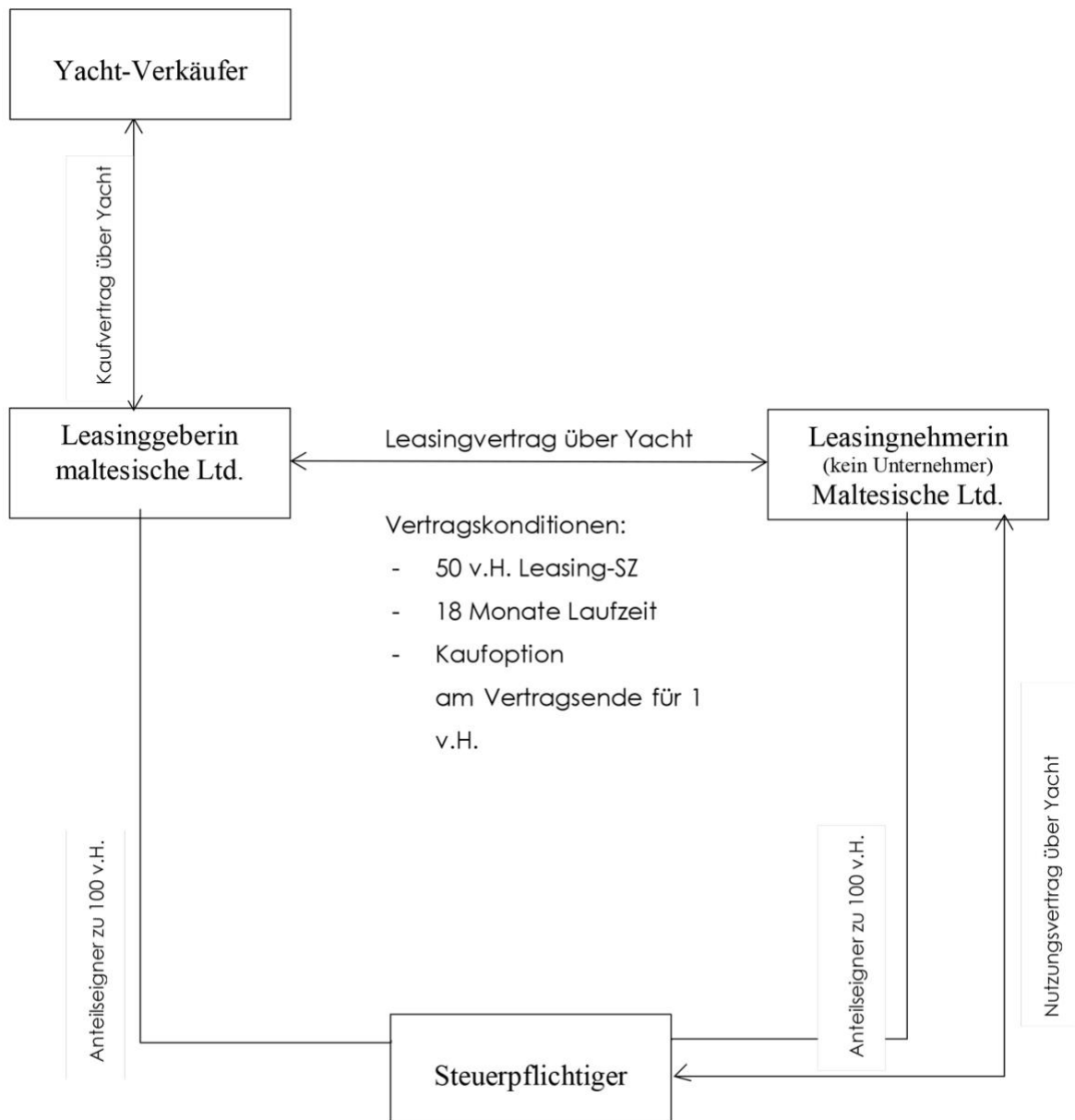


## Informationen über die steuerlichen Konsequenzen bei Nutzung des sogenannten „Malta-Leasing-Modells“

### **Typische Ausgestaltung des „Malta-Leasing-Modells“:**

Das im Zusammenhang mit der Anschaffung von großen (Segel-)Yachten weit verbreitete und von der maltesischen Finanzverwaltung unterstützte „Malta-Leasing-Modell“ soll in erster Linie der Reduzierung der Umsatzsteuer-Belastung aus der Anschaffung einer Yacht dienen. Es lässt sich in groben Zügen grafisch wie folgt darstellen:



**Anmerkung:** Bis vor kurzem wurde in aller Regel die Rechtsform der „Private Limited Liability Company“ nach dem maltesischen Companies Act, die ihrem Wesen nach mit einer deutschen GmbH vergleichbar ist, verwandt.

Das maltesische Finanzministerium hat eine „Richtlinie über die mehrwertsteuerliche Behandlung von Yachtleasing“ (<https://vat.gov.mt/en/VAT-Information/Guidelines-to-certain-VAT->

[procedures/Documents/Guidelines%20on%20VAT%20treatment%20of%20Yacht%20Leasing%201.pdf](#), Stand 15.01.2018) herausgegeben.

Darin heißt es:

„RICHTLINIEN ÜBER DIE MEHRWERTSTEUERLICHE BEHANDLUNG VON YACHTLEASING“

### **Was ist Leasing eines Vergnügungsschiffes?**

*Das Leasing eines Vergnügungsschiffes ist eine Dienstleistung, bei der der Leasinggeber (der Schiffseigner) gegen Entgelt einen Vertrag über die Nutzung des Schiffes mit dem Leasingnehmer (der Person, die das Schiff least) abschließt.*

### **Wie wird das Leasing mehrwertsteuerlich behandelt?**

*Für Mehrwertsteuerzwecke ist das Leasing eines Schiffes eine Erbringung von Dienstleistungen mit dem Recht auf Vorsteuerabzug durch den Leasinggeber, soweit das Vorsteuerrecht anwendbar ist. Diese Erbringung von Dienstleistungen ist nach der Nutzung des Schiffes in den Hoheitsgewässern der Europäischen Union (EU) zu versteuern, sofern es sich beim Leasinggeber um ein maltesisches Unternehmen handelt, welches das Schiff an eine maltesische oder nicht maltesische juristische oder natürliche Person verleast.*

*Wie wird die Nutzung des Schiffes in den Hoheitsgewässern der EU berechnet?*

*Für Mehrwertsteuerzwecke ist die Bestimmung des Zeitraums, den das Schiff in den Hoheitsgewässern der EU und außerhalb der EU verbringt, eine Berechnung, die in die Zuständigkeit des Leasinggebers fällt und für dessen Bewertung normalerweise ein Nachweis erbracht werden muss. Es hat sich jedoch gezeigt, dass Vermieter aufgrund von äußeren Umständen Schwierigkeiten haben könnten, diese Bewertung durchzuführen. Unter diesen Umständen könnte der Finanzbeamte in begründeten Fällen annehmen, dass die Zeit, die das Schiff in den Gewässern der EU verbringt, auf der Grundlage der folgenden Tabelle als prozentualer Anteil geschätzt wurde:*

<b>Schiffstyp</b>	<b>% des Leasings in der EU</b>
<i>Segel- oder Motorschiffe mit einer Länge von über 24 Metern</i>	30 %
<i>Segelschiffe mit einer Länge zwischen 20,01 und 24 Metern</i>	40 %
<i>Motorbote mit einer Länge zwischen 16,01 und 24 Metern</i>	40 %
<i>Segelschiffe mit einer Länge zwischen 10,01 und 20 Metern</i>	50 %
<i>Motorbote mit einer Länge zwischen 12,01 und 16 Metern</i>	50 %
<i>Segelschiffe mit einer Länge bis 10 Meter</i>	60 %
<i>Motorboote mit einer Länge zwischen 7,51 und 12 Metern (bei Eintragung im Handelsregister)</i>	60 %
<i>Motorboote mit einer Länge bis 7,5 Meter (bei Eintragung im Handelsregister)</i>	90 %
<i>Schiffe, die nur in geschützten Gewässern segeln dürfen</i>	100 %

*Für die Anwendung dieser Richtlinien gelten die folgenden Bedingungen:*

*Der Leasingvertrag besteht zwischen einer maltesischen juristischen Person und einer maltesischen oder ausländischen natürlichen oder juristischen Person.*

*Es ist eine schriftliche Einwilligung vom Finanzbeamten einzuholen und jeder Antrag wird nach seinem spezifischen Sachverhalt beurteilt und es können bestimmte Bedingungen gelten.*

*Der Finanzbeamte könnte vom Leasinggeber fordern, nähere Angaben über die Nutzung des Schiffes zu machen.“*

Durch die partielle Verlagerung des umsatzsteuerlichen Ortes der „Leasingleistung“ in das Drittland wird also eine Reduzierung der Umsatzsteuerbelastung auf die zu zahlenden Leasingraten bewirkt, mit der Folge, dass die umsatzsteuerliche Belastung bei einer Yacht mit zum Beispiel einer Länge von mehr als 24 Metern von 18 Prozent auf 5,4 Prozent sinkt.

Voraussetzung hierfür ist jedoch, dass der abgeschlossene Leasingvertrag umsatzsteuerlich als sonstige Leistung und nicht als Lieferung eines Gegenstandes zu werten ist. Dies kann jedoch stark angezweifelt werden.

Denn: Bei der oben beschriebenen Art des Leasingvertrages wird dem Leasingnehmer bereits mit Abschluss des Vertrages ermöglicht, wie ein Eigentümer über die Yacht zu verfügen. Denn die Laufzeit des Leasingvertrages ist erheblich kürzer als die gewöhnliche Nutzungsdauer, und der Leasingnehmer kann die Yacht am Ende dieser Zeit gegen ein nur noch geringes Entgelt kaufen. Hieraus folgt für den Bereich der Umsatzsteuer, dass dem Leasingnehmer schon zu Beginn des Leasingvertrages durch Übergabe der Yacht die wirtschaftliche Verfügungsmacht an dieser verschafft wird. Der EuGH hat in seinem Urteil vom 04.10.2007 unter Verweis auf Art. 14 Abs. 2 lit. b MwStSystRL bzgl. PKW-Leasingverträgen klargestellt, dass trotz des Abschlusses eines zivilrechtlichen „Leasingvertrages“ für Zwecke der Umsatzsteuer von der „Lieferung eines Gegenstandes“, also einem Kaufvertrag, auszugehen ist, wenn dem Leasingnehmer am Ende der Laufzeit eine Kaufoption eingeräumt wird und die Ausübung dieser Kaufoption die einzig wirtschaftlich sinnvolle Entscheidung für den Leasingnehmer ist.

Diese Beanstandung betrifft zwar in aller Regel nicht das deutsche, sondern allein das maltesische Besteuerungsrecht, jedoch ist mit Blick auf den erweiterten örtlichen und sachlichen Anwendungsbereich des Straftatbestandes der Steuerhinterziehung bei Verkürzung von Umsatzsteuern in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union, vgl. § 370 Abs. 6 Satz 2 AO, die rechtswidrige Festsetzung von Umsatzsteuern in Malta auch in Deutschland beachtlich, weil die Norm den deutschen Strafverfolgungsbehörden insoweit einen Ermittlungsauftrag auferlegt.

Für Deutschland gilt dies hinsichtlich des „Malta-Leasing-Modells“ umso mehr, als dass die Nutzung dieser Vertragskonstruktion neben der vorstehend skizzierten umsatzsteuerlichen „Verwerfung“ in einer Vielzahl von Fällen zudem ertragssteuerliche Konsequenzen in Deutschland (!) mit sich bringt.

Aufgrund dieser komplexen steuerrechtlichen Probleme, hat die Kanzlei JATZEK KÖNIG OLFEN sich darauf spezialisiert, „Leasing-Modelle“ im Zusammenhang mit der Anschaffung und dem Unterhalt von Yachten steuerrechtlich zu überprüfen. Dabei initiiert und berät die Kanzlei nicht die Auflegung solcher „Leasing-Modelle“, sondern unterzieht allein die von den Initiatoren der „Leasing-Modelle“ zugesagten steuerlichen Rechtsfolgen einer Überprüfung. Eine Second Opinion, die Rechtsicherheit liefert.