

Möglichkeiten zur Halterschaft eines Luftfahrzeuges

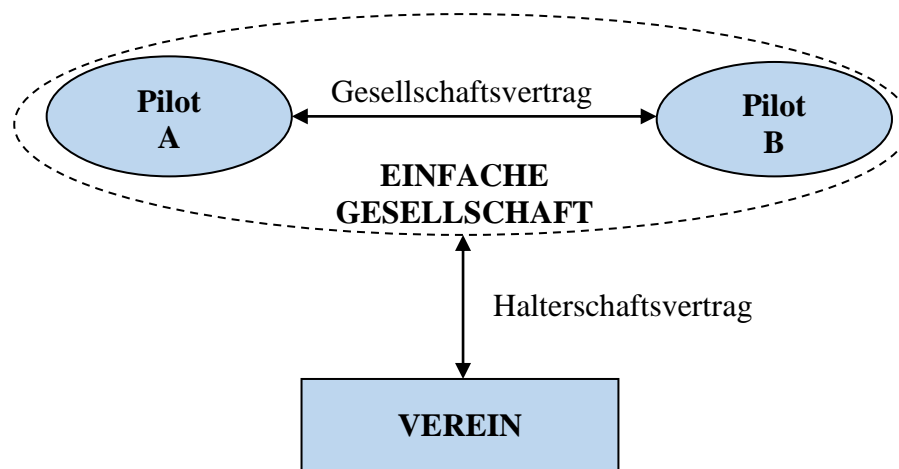
Prof. Dr. Roland Müller, Rechtsanwalt, Staad

I. NATÜRLICHE PERSONEN ALS EIGENTÜMER DES LUFTFAHRZEUGES

1. Rechtliche Situation bei dieser Variante

Kauft ein Pilot ein Luftfahrzeug, um es auch selbst zu betreiben, muss er sich der Verantwortung und Risiken als Halter bewusst sein. Er hat insbesondere stets für die Lufttüchtigkeit des Flugzeuges zu sorgen, wenn es eingesetzt werden soll. Zur Minimierung der Verantwortung und Risiken wird deshalb oft ein Verein gegründet und diesem die Halterschaft übertragen. Der Eigentümer des Luftfahrzeuges kann selbst Vereinsmitglied sein, muss aber nicht. Ist er alleiniges Vereinsmitglied oder aber einzelzeichnungsberechtigter Präsident, besteht das Risiko eines Haftungsdurchgriffes.

Der Fall eines Vereins als Halter wird komplizierter, wenn mehrere Personen gemeinsam ein Luftfahrzeug kaufen und dieses dem Verein zur Halterschaft übertragen. Hier bilden die natürlichen Personen in der Regel eine einfache Gesellschaft, auch wenn sie dies nicht speziell schriftlich vereinbart haben. Das Flugzeug steht dann im Gesamteigentum dieser einfachen Gesellschaft. Die natürlichen Personen können aber auch vereinbaren, dass sie das Luftfahrzeug jeweils als Miteigentümer erwerben (z.B. je $\frac{1}{2}$ Miteigentum). Dann kann jeder über seinen Miteigentumsanteil frei verfügen und es muss keine einfache Gesellschaft bestehen.



2. Voraussetzungen dieser Variante

Um den Verein zu gründen, braucht es nur zwei natürliche oder juristische Personen als Gründungsmitglieder, Statuten und ein Gründungsprotokoll. Es ist keine öffentliche Beurkundung nötig. Der Verein braucht kein Eigenkapital. Empfohlen wird zusätzlich ein Betriebsreglement, sofern mehrere Piloten das Flugzeug benutzen.

Um die Halterschaft am Flugzeug auf den Verein zu übertragen, muss zwischen den Eigentümern und dem Verein ein Halterschaftsvertrag bzw. ein Benützungsvertrag abgeschlossen werden.

Es ist zweckmässig, das Rechtsverhältnis zwischen den Eigentümern in einem separaten Gesellschaftsvertrag zu fixieren. Darin sollte insbesondere klargestellt werden, wie die Kosten des Unterhaltes aufgeteilt werden, falls nicht genügend Geld vom Verein kommt, und wie ein allfälliger Verkauf des Luftfahrzeuges zu erfolgen hat.

3. Vor- und Nachteile dieser Variante

Das Eigentum am Flugzeug verbleibt den natürlichen Personen. Im Falle von Miteigentum kann jede Person weiterhin über den eigenen Anteil frei verfügen.

Es braucht nicht nur einen Halterschaftsvertrag zwischen den Eigentümern und dem Verein, sondern auch einen Vertrag unter den Eigentümern selbst. Die rechtliche Konstruktion ist damit aufwendiger.

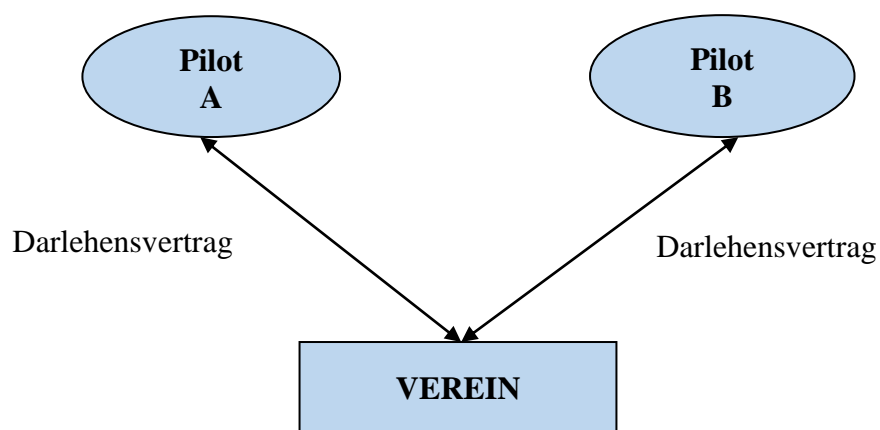
Die Eigentümer müssen das Flugzeug entsprechend ihrem Anteil selbst versteuern. Hier könnten allfällige Nachteile durch Steuerprogression entstehen. Der Verein selbst muss das Flugzeug nicht versteuern, da er nur Halter ist. Der Verein ist auch dann steuerpflichtig, wenn er nie einen Gewinn macht.

Bei einem Verkauf des Luftfahrzeuges oder eines Miteigentumsanteils muss eine entsprechende Änderung Gesellschaftsvertrages und eine Umschreibung im Register erfolgen. Dies verursacht entsprechende Aufwände, was beim Verein als Eigentümer nicht der Fall wäre.

II. VEREIN ALS DARLEHENSNEHMER UND EIGENTÜMER

1. Rechtliche Struktur dieser Variante

Mindestens zwei Personen gründen einen Verein und gewähren diesem ein Darlehen zum Kauf eines Luftfahrzeuges. Der Verein wird damit gleichzeitig Eigentümer und Halter des Luftfahrzeuges.



2. Voraussetzungen dieser Variante

Um den Verein zu gründen, braucht es wiederum nur Statuten und ein Gründungsprotokoll. Es ist keine öffentliche Beurkundung nötig. Der Verein verfügt mit den Darlehen über das notwendige Fremdkapital zum Kauf des Flugzeuges. Empfohlen wird zusätzlich ein Betriebsreglement, sofern mehrere Piloten das Flugzeug benutzen.

Die Darlehensgewährung sollte zu Beweis Zwecken und für die Steuern in schriftlicher Form vereinbart werden. Im Darlehensvertrag können allfällige Amortisationen und Zinsen festgelegt werden, das ist jedoch fakultativ.

Damit die Darlehensgeber bei einem allfälligen Schadensfall auch wirklich in den Genuss von Versicherungsleistungen kommen, sollte die Versicherungsleistung an die Darlehensnehmer im Voraus zediert werden.

Zur Absicherung des Darlehens kann eine Luftfahrzeughypothek errichtet werden.

3. Vor- und Nachteile dieser Variante

Zwischen den Mitgliedern des Vereins braucht es keine zusätzliche vertragliche Abmachung, dazu genügen die Statuten. Ein Mitgliederwechsel ist ohne Aufwand möglich; insbesondere sind dazu keine vertragliche Vereinbarung und keine Umschreibung beim BAZL notwendig.

Da der Verein sowohl Eigentümer als auch Halter ist, haftet grundsätzlich auch nur der Verein für den Betrieb des Flugzeuges. Allerdings kann bei grober Fahrlässigkeit die Versicherung Regress auf den Piloten nehmen.

Ein "Verkauf" des Luftfahrzeuges an einen Dritten ist ohne Mitwirkung des BAZL möglich. Der neue "Eigentümer" wird Mitglied des Vereins und übernimmt die noch offenen Darlehen, zahlt die bisherigen Mitglieder aus und diese verlassen den Verein. Rechtlich bleibt selbstverständlich der Verein Eigentümer des Flugzeuges. Es wechselt aber der wirtschaftlich Berechtigte.

Bei einer Veräusserung des Flugzeuges und einer Liquidation des Vereins können die Darlehen ohne steuerliche Folgen an die Mitglieder zurückbezahlt werden. Zudem können die Darlehen während der Laufzeit verzinst werden. Selbstverständlich haben jedoch die Mitglieder die Darlehensforderungen selbst zu versteuern.

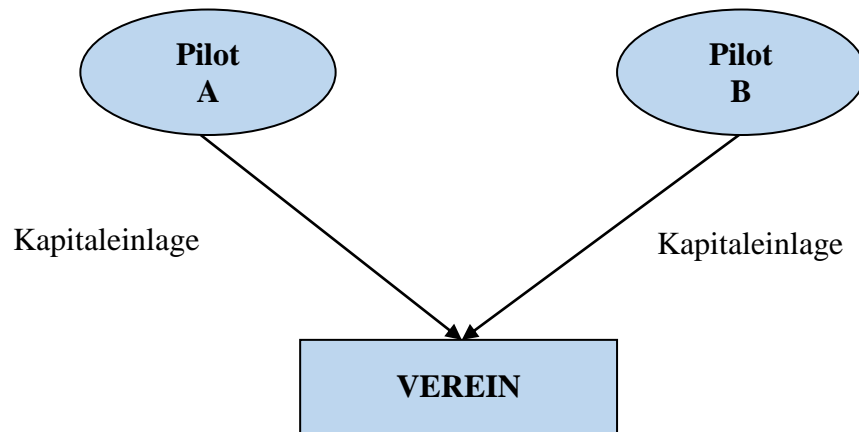
Es ist zu beachten, dass die Vorstandsmitglieder für eine sorgfältige Ausübung ihrer Pflichten als Vereinsorgane analog zum Verwaltungsrat bei der Aktiengesellschaft haften.

III. VEREIN ALS EIGENTÜMER OHNE DARLEHENSVERPFLICHTUNG

1. Rechtliche Struktur dieser Variante

Mindestens zwei Personen gründen einen Verein und machen à fonds perdu eine Kapitaleinlage.

Der Verein kann aus eigenen finanziellen Mitteln das Flugzeug erwerben, wird damit zum Eigentümer und auch zum Halter.



2. Voraussetzungen dieser Variante

Um den Verein zu gründen, braucht es nur Statuten und ein Gründungsprotokoll. Es ist keine öffentliche Beurkundung nötig. Der Verein verfügt mit den Kapitaleinlagen über das notwendige Eigenkapital zum Kauf des Flugzeuges. Empfohlen wird zusätzlich ein Betriebsreglement, sofern mehrere Piloten das Flugzeug benutzen.

Für die Kapitaleinlage braucht es keine separaten Verträge. Dies kann bereits im Gründungsakt oder auch nachträglich erfolgen und in entsprechenden Protokollen festgehalten werden.

Vom vertraglichen Aufwand her ist diese Lösung zweifellos die einfachste Variante.

3. Vor- und Nachteile dieser Variante

Je nach Höhe des Eigenkapitals kann allenfalls zusätzliches Fremdkapital bei einer Bank beschafft werden.

Da die Mitglieder keine Forderungen gegenüber dem Verein haben, müssen sie auch keine diesbezüglichen Vermögenssteuern zahlen.

Ein Mitgliederwechsel kann ohne vertraglichen Aufwand und ohne zusätzliche Anmeldung beim BAZL vorgenommen werden.

Da der Verein sowohl Eigentümer, als auch Halter ist, haftet auch nur der Verein.

Wird der Verein liquidiert und soll der Liquidationserlös an die Vereinsmitglieder verteilt werden, so fällt eine Liquidationsgewinnsteuer in Höhe von 35 % an. Diese Variante eignet sich deshalb nur für langfristig ausgerichtete Vereine und Mitglieder, welche grundsätzlich nicht damit rechnen, ihren à fonds perdu-Beitrag zurückzuerhalten.

Staad, 2. Juni 2020

Prof. Dr. Roland Müller