

YACHTRECHT INTERNATIONAL:

QUO VADIS KROATIEN?

Kroatien: Boom-Destination mit neuen Modellen zum wirtschaftlichen Kauf und Betrieb von Yachten – Eine rechtliche Würdigung der aktuellen Situation von unserem Kolumnisten Prof. Dr. Christoph Schließmann.

TEXT_Prof. Dr. Christoph Schließmann

Kroatien, das jüngste Mitglied der EU, ist nicht ohne Grund eine Perle Südosteuropas – mit wunderschöner, 6.278 Kilometer langer Küste, 1.244 Inseln, einsamen Buchten, Kiesstränden und kristallklarem Wasser – soweit das Klischee. MEER & YACHTEN wird dem Segler- und Yachting-Paradies in seiner kommenden Ausgabe 1-2020 einen extra Beitrag widmen.

Kroatiens Immobilienmarkt hat, vor allem seit der EU-Mitgliedschaft, massiv angezogen. Villen und Wohnungen am Meer oder nahe am Meer mit Meerblick verzeichnen jährliche Preisaufschläge von über sieben Prozent. Beim Ver- und Ankauf wie auch dem Preisniveau von Villen und Wohnungen und Ferienappartements sind die Regionen um Split, Rijeka, Dubrovnik, auch die Hauptstadt Zagreb und vor allem die mitteldalmatische Küste führend.

Gute Nachrichten für potenzielle Immobilienkäufer in Kroatien: Die Grunderwerbsteuer sank zum 1. Januar 2019 auf drei Prozent.



Vor fünf Jahren waren es noch fünf Prozent, dann wurde das Niveau auf vier Prozent gesenkt. Der neue Satz von drei Prozent wurde eingeführt, um die „Gesamtaktivität des Immobilienmarktes“ zu stimulieren, Käufer zu ermutigen, Wohnungen, Häuser, Grundstücke und andere Immobilien in Kroatien zu kaufen.

Überall werden nun Hotels und Ferienanlagen gebaut, das Land befindet sich förmlich im Investitionsrausch, so scheint es. Kein Wunder: Kroatien gilt heute als eines der günstigsten Steuersysteme für Immobilien in Europa, die Kaufsteuern sind im Vergleich zu Spanien, Frankreich, Deutschland und andere am niedrigsten.

Auch die nautische Infrastruktur wurde in den letzten zehn Jahren stark ausgebaut, insbesondere für große Yachten, die immer mehr diese wunderschöne Destination aufsuchen. 40 Prozent der weltweiten Charterflotten befinden sich inzwischen in Kroatien. Laut Daten des Zentralamtes für Statistik (CBS) wurde in insgesamt 142 Häfen des kroatischen nautischen Touris-



Fotos: Adobe Stock/Maksim Shmeljov, Adobe Stock/aerocaiunua

mus in sechs Bezirken der Adria in 2018 eine Summe von 857 Millionen Kuna oder fast drei Prozent mehr Umsatz erzielt als in 2017. Der größte Faktor dieser Einnahmen (618,1 Millionen Kuna oder sieben Prozent) stammte dabei aus der Vermietung von Liegeplätzen.

Der Staatssekretär des Ministeriums für Tourismus, Tonči Glavina, bestätigte im August 2019 in „Die Stimme Kroatiens“, dass Kroatien über alle Voraussetzungen verfüge, um seine ohnehin guten Zahlen im nautischen Tourismus noch weiter zu verbessern. Er warnte jedoch vor unkontrollierter Expansion. „Wir sind eines der interessantesten Reiseziele für den nautischen Tourismus weltweit. Wir arbeiten systematisch daran, die Zahlen zu erhöhen, aber wir müssen auch über die Nachhaltigkeit und die Zukunft dieses Segmentes im Tourismus nachdenken. Wir müssen unsere Gäste filtern – wir brauchen Gäste mit einem höheren Budget, die praktisch das ganze Jahr über nach Kroatien kommen und das Reiseziel und unser Meer respektieren.“

Die kroatische Adria liegt auf den Reiserouten vieler großer Yachten, die Service auf höchstem Niveau und von bester Qualität erwarten. Da sie in dieser Hinsicht bei einem Kroatienbesuch fündig werden, kommen viele auch regelmäßig wieder. Neue exklusive Marinas auch für Yachten weit über 70 Meter sind entstanden sowie viele luxuriöse Hideaways in versteckten Buchten.

Obwohl Kroatien viele Möglichkeiten zum gehobenen Yachting bietet, haben sich in den letzten Jahren einige „Hotspots“ profiliert, die regelmäßig Anlaufpunkt spektakulärer Superyachten sind, dazu zählen vor allem Dubrovnik, Split, Hvar und Korčula sowie die Bereiche rund um Polace und Pomena auf der Insel Mjet. Der Nationalpark Brijuni nimmt mit seinem „Boutique“-Yachthafen eine besondere Stellung ein.

Mit dem ersten kroatischen Yachthafen für Großyachten bildet Šibenik den idealen Ausgangspunkt für einen Besuch der nahege-



legenen Ortschaft Skradin und des Nationalparks Krka, wie auch des Nationalparks der Kornati-Inseln. Zadar, die alte kroatische Stadt mit tiefen urbanen Wurzeln, bietet ebenso wie Rijeka in jüngster Zeit gute Winterlager-Möglichkeiten für große Yachten mit optimaler Infrastruktur und guten Maintenance-Angeboten, während die nahegelegene Riviera von Opatija und die Kvarner Bucht hervorragende Gastronomie- und Freizeitangebote bieten, welche insbesondere die Eigner großer Yachten ansprechen. Letztlich können auch Rovinj und Poreč, zwei Kleinstädte in Istrien, mit modernstem nautischem Angebot aufwarten.

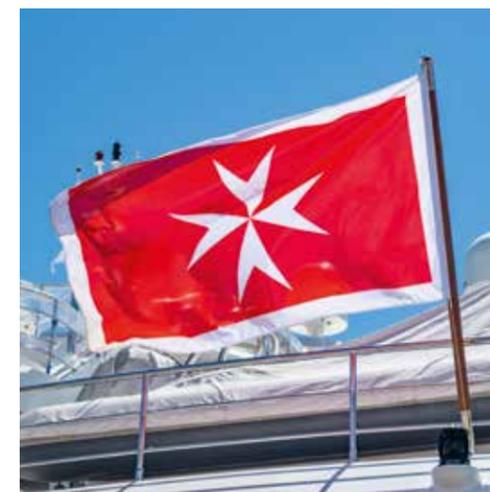
Erstaunlicherweise tragen die meisten größeren Yachten in Kroatien ausländische Flaggen und gehören auch nicht kroatischen Gesellschaften. Dies ist sicher dem Umstand geschuldet, dass andere Flaggen bislang wirtschaftlich interessantere Angebote zum Kauf und Betrieb einer großen Yacht gemacht haben, allen voran Malta.

Nun, die Zeiten des Malta Lease sind seit 2018 vorbei und auch das im März 2019 veröffentlichte New Malta Lease Model liegt seit Au-

gust 2019 wieder auf Eis. Bislang wurde kein Leasing genehmigt. Die EU Kommission moniert das dort geregelte Verhältnis der Besteuerung von Liege-Nutzung zu Fahr-Nutzung und derzeit ist, wie aus dem Finanzministerium bekannt wurde, noch keine absehbare Lösung in Sicht.

Die EU hat auch die in Italien und Frankreich genutzten Leasing-Modelle moniert. Im Kern scheitern alle daran, dass hier nach nationalem Recht im Ergebnis Abzahlungskäufe als Dienstleistungs-Leasing gestaltet wurden, was aber weder EU-konform, noch VAT-rechtlich auf EU-Ebene legal ist. Danach müssten derartige Abzahlungskäufe mit Beginn der Ratenzahlungen in dem jeweiligen Land der Steuerpflicht der vollen Umsatzsteuer unterworfen werden.

Ungeachtet seiner Rechtswirksamkeit scheint das neue Malta-Lease aufgrund seiner engen rechtlichen und sachlichen Voraussetzungen wie auch seines Gestaltungs- und Verwaltungsaufwands aus wirtschaftlicher Sicht nur noch für Yachten jenseits der



Fotos: Adobe Stock/Alexey Fedorenko, Adobe Stock/RawrB

Erstaunlicherweise tragen die meisten größeren Yachten in Kroatien ausländische Flaggen und gehören auch nicht kroatischen Gesellschaften. Dies ist sicher dem Umstand geschuldet, dass andere Flaggen bislang wirtschaftlich interessantere Angebote zum Kauf und Betrieb einer großen Yacht gemacht haben, allen voran Malta.



DER AUTOR

Prof. Dr. Christoph Ph. Schließmann ist Fachanwalt für internationales Wirtschaftsrecht in Frankfurt am Main und berät seit über 20 Jahren Unternehmen bei ihrer internationalen Geschäftsentwicklung an der Schnittstelle von Wirtschaft, Recht & Steuern. Selbst Skipper seit 1996 und vorwiegend auf Motoryachten im Mittelmeer unterwegs, überträgt er sein Wissen und seine Erfahrung auf die Yachtbranche. Er gilt als einer der führenden Yachtrechts-Anwälte und begleitet vor allem Eigner, -Hersteller und Vercharterer großer Yachten mit einem Full-Service-Programm weltweit.

Christoph Schließmann schreibt seit 2012 für int. Yachtmagazine und übernahm Anfang 2018 exklusiv für MEER & YACHTEN die Rechts-Kolumne „Yachtrecht International“. Bisher an dieser Stelle erschienen: „Hexenwerk“ Yacht-Umsatzsteuer in MY2-2018, „Rechtsfragen rund um Refits von modernen und historischen Yachten“ in MY3-2018, „Plädoyer für professionelle Vertragsgestaltungen“ in MY4-2018, „Brexit – Was nun?“ (Teil 1) in MY1-2019, Teil 2 erschien in MY2-2019, „Malta New Lease/CPS-Croatia-Charter-Modell“ in MY3-2019.

der-yacht-anwalt.de, superyachtforum.eu

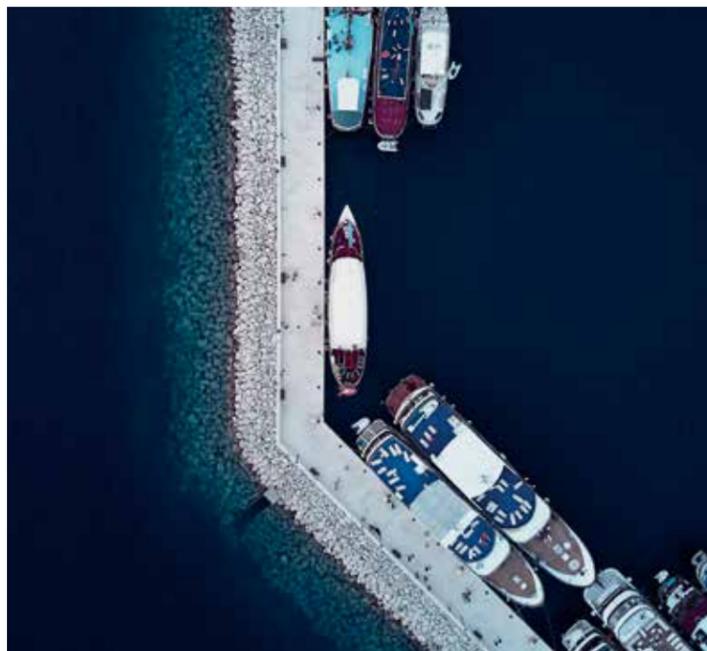
drei Millionen Euro bzw. für solche, die tatsächlich in einem signifikanten Umfang offshore = Non-EU unterwegs sind, sinnvoll.

Wir sind seit vielen Jahren in Kroatien aktiv und in Split engagiert und haben vor dem Hintergrund dieser rechtlichen und steuerlichen Entwicklungen wie auch dem nautisch wachsenden Markt Kroatien überlegt, welche innovativen und legalen Gestaltungen dort möglich sind. Aus vielen Bausteinen und Erkenntnissen hat unser Team eine Idee ausgearbeitet, mit der Yachten – wirtschaftlich sinnvoll ab ca. 0,5 Mio. Euro aufwärts – über eine kroatische Reederei und unter kroatischer Flagge wirtschaftlich vorteilhaft gekauft und sowohl für den Charterbetrieb als auch für die Eigennutzung verwendet werden können.

Wir haben unser Konzept dem kroatischen Finanzministerium in einem Hearing vorgestellt und für eine verbindliche Auskunft zur Prüfung eingereicht. Ende Mai 2019 haben wir den Bescheid erhalten und können nun unser sogenanntes „CPS-Croatia-Yacht-Charter-Modell“ vor allem für alle Yachten von EU-Eignern die die EU-Gewässer nicht oder nur wenig verlassen, eine sehr wirtschaftlich sehr attraktive, flexibel gestaltbare und rechtsichere Lösung mit höchstmöglichem Eigencharteranteil anbieten.

Hier die wichtigsten Eckdaten des Modells – wobei natürlich jeder Fall individuell im Detail gestaltet wird: 1. Rechtliches und geschäftliches Zentrum ist eine kommerzielle Reederei-Gesellschaft nach kroatischem Recht. 2. Diese kauft die Yacht mehrwertsteuerneutral als kommerzielles Asset. 3. Obwohl die

Foto: Adobe Stock/ Анастасий Мороз



Yacht kommerziell ist, sind in Kroatien keine Notwendigkeiten hinsichtlich der Erfüllung anspruchsvoller Bestimmung eines Commercial Codes erforderlich. 4. Die Yacht muss offiziell am Markt zum Charter angeboten werden, jedoch besteht keine Mindest-Vercharterungsquote, die zu erreichen ist. 5. Ansonsten kann die Yacht durch den UBO und dessen Familie zu speziellen Preis-Raten selbst gechartert werden, wobei die Vorgabe besteht, dass keine 100 Prozent Eigencharter pro Steuerjahr erfolgen darf. Dies gilt für Eigner, die gerne eine Vercharterung zur teilweisen Kostendeckung anbieten wollen, aber ansonsten die Yacht selbst nutzen möchten.

Desweiteren müssen 6. Eigen- und Frem charter pro Steuerjahr einen bestimmten, aber in der Praxis gut zu erreichenden und wirtschaftlichen Umsatz erzielen – 7. Auf welchen dann 13 Prozent kroatische VAT entrichtet werden, die allerdings als Aufwand absetzbar sind. 8. Dazu können alle Kern-Betriebskosten als Aufwand geltend gemacht werden sowie eine durch die Reederei zu beschließende Abschreibungsrate der Yacht. 9. CPS Schließmann bietet als Urheber rund um die Gestaltung wie auch die laufende Verwaltung ein Full-Service Programm über die Büros Frankfurt und Split. 10. Die Yacht kann problemlos auch außerhalb Kroatiens genutzt werden; soweit Charter dort beginnen, muss dies umsatzsteuerlich angepasst werden. Teilweise sind hierbei jedoch Besonderheiten der Charter-Länder zu berücksichtigen, vor allem in Spanien.

Mit diesen Gestaltungsmöglichkeiten können Yachteigner in Kroatien eine gute wirtschaftliche Alternative zu anderen Flaggenstaaten finden. Dazu muss die Yacht, wenn sowieso vorwiegend im Bereich Adria oder oberes Mittelmeer genutzt, nicht in weit südliche Gefilde fahren, um steuerlich abgewickelt zu werden.

Im ersten Halbjahr 2020 wird Kroatien erstmalig die EU-Ratspräsidentschaft übernehmen und hier einen Schwerpunkt auf die Beitrittsperspektive des Westbalkans legen. Dazu kommt, dass das jüngste EU-Mitglied auch den Euro anstrebt. Ein entsprechender Antrag ist platziert. Wann der EURO kommen wird ist ungewiss. Es bleibt also spannend in Kroatien – nicht nur für Yachteigner. Siehe auch unseren Beitrag über „Kroatien per Charter-Kat“ in der kommenden Ausgabe 1-2020 von MEER & YACHTEN. 



VERLAG

QUARTO Media GmbH
Wiesendamm 9, 22305 Hamburg
www.meerundyachten.de
info@meerundyachten.de

Herausgeber Martina John, Martina Julius-Warning

Chefredakteur Matt Müncheberg

REDAKTION & FOTOGRAFIE

Paul Berg, Toby Hodges, Matt. Müncheberg, Prof. Dr. Schließmann

ArtDirektion Anke Thiele

Grafik Katja Hansen, Nina Okumus

Chefin vom Dienst Anett Hillers

hillers@meerundyachten.de

ANZEIGEN

Verantwortlich Martina Julius-Warning
Tel. +49 (0) 40/533 088 80
m.warning@quartomedia.com

Verlagsvertretung Benelux Mark Meelker
Tel. +31715140848
advertentie@numij.nl

VERTRIEB

IPS Services GmbH
Carl-Zeiss-Str. 5, 53340 Meckenheim
Tel. +49 (0) 22 25/70 85 565, Fax +49 (0) 22 25/70 85 399

ABO-BESTELLUNGEN UND LIEFERUNGSREKLAMATIONEN

MEER & YACHTEN Abo- und Bestellservice, Postfach 1331, D-53335 Meckenheim, Tel. +49 (0) 22 25 / 70 85 565, Fax. + 49 (0) 22 25 / 70 85 399, meerundyachten@aboteam.de, Bezugspreis Inland für vier Ausgaben EURO 28,00 (inkl. 7% MwSt.). Bei Nichtbelieferung ohne Verlagsverschulden oder wegen Störungen des Arbeitsfriedens bestehen keine Ansprüche gegen den Verlag. Nachdruck in Wort und Bild, auch auszugsweise, nur mit Erlaubnis von QUARTO Media GmbH, ISSN 1158-0437. Gerichtsstand Hamburg. Keine Gewähr für unverlangt eingesandte Manuskripte und Bildsendungen. Zuschriften können ohne ausdrücklichen Vorbehalt im Wortlaut oder Auszug veröffentlicht werden.



Bei QUARTO Media erscheint:

