

# PDV FENOMEN THE YACHT-CHARTER

## PDV fenomen VAT-Phenomenon

Text Prof. Dr. Christoph Schließmann Photo Shutterstock

Kad se usred ljetovanja morate gnjaviti s porezima, teško ćete se vratiti u mentalno i emotivno raspoloženje potrebno za kvalitetan odmor. Svaka od zemalja članica Europske unije ima vlastite zakone vezane za plaćanje poreza na dodanu vrijednost, svaka nudi svoju lepezu iznenađenja i komplikacija. Čak se i stručnjaci za poreze znaju zbuniti, pa se najbolje pouzdati u savjete brokera, agenata carine, agencija za charter, pa čak i skipera. Ponekad bi se na temelju izjave da je nekome nešto pošlo za rukom dalo zaključiti da je valjda legalno – no to je ne samo blesav, nego i najopasniji zaključak kojeg možemo donijeti. Takvi su samo imali sreće. Glavno pravilo koje uvijek treba imati na umu je sljedeće: bilo da ste vlasnik jahte, samo je unajmljujete, gost ste na jahti koji plaća boravak, član posade ili broker, morate se dobro informirati o propisima vezanim za plaćanje PDV-a na Sredozemlju. Mnogo je toga što morate znati. Često nam se obraćaju vlasnici jahta koji te jahte žele dati u najam, kao i posrednici u najmu jahta, koji od nas žele dobiti pregledni plan za plaćanje svih potrebnih poreza, s ciljem što je moguće više legalne uštede. Prvo što svima savjetujemo je da zapišu cijelu predviđenu rutu jahte Sredozemljem. U zemljama Mediterana vlasti se ne šale – u slučaju da vas uhvate u kršenju propisa ili bilo kakvoj drugoj radnji za koju se pokaže da je kriminalna, jahta će na vez – zaplijenjena ili zaustavljena – jako dugo. Poprilično velik broj vlasnika jahta voli muljati s porezima, a EU predano ih lovi i ne odustaje od pokušaja kažnjavanja. Vlasti su posebno uporne u pronalaženju i privođenju pravdi onih koji zlouporabe tzv. komercijalni sustav, a to je zapravo i najčešći prekršaj: vlasnici sami sebi iznajme vlastitu jahtu, čime štede na porezu. Vlasti gotovo svih zemalja Europske unije u konstantnoj su i upornoj potrazi za takvim prekršiteljima – za konačnim korisnikom jahte, a ne za tvrtkom koja službeno posjeduje dotičnu jahtu. Da budemo jasni; jahta ne može u isto vrijeme biti registrirana kao privatna i kao plovilo namijenjeno charteru. Mnogo vlasnika brodova pokušava koristiti brod kad žele, a ostatak godine ga dati u najam. Takvo dvojakno korištenje broda nije dozvoljeno, zakon je u tome vrlo jasan. Ipak, industrijom chartera kruže mnoge nejasne ili ne-

Being touched by the matter, one can experience, that there is no harmony at all, but will find one of the most complex chaos in tax law. Every EU-country offers a different surprise of requirements and rules. Even specialists are challenged and relying on the tax advice of yacht managers, brokers, customs agents or even captains will mostly be highly risky. Sometimes we hear most stupid conclusion logics from this side, as that a fiscally absolutely illegal sailing was managed unhindered, so it must be legal. Nonsense! The charterer was just lucky. The basic rule is: Whether you are an owner, a charterer, a paying guest, a crew-member or a broker, there is a lot to be aware of when navigating the EU-Med. And you should get informed before you start! We are quite often asked by owners with charter ambitions and charter-brokers designing them an individual and tax optimized offer from the tax end of the game to get the most saving effect legally – and this is much more than just the charter price. Additionally you have to view and approve the whole route of the yacht through the Med. Just a clear warning: The authorities do not joke. In case the matter is criminal, a yacht will be under arrest for long. A significant number of owners have or are perceived to have abused the system. The EU hunts for them. Especially the abuse of sham 'commercial' systems, we face very often, used by owners to charter their own private yacht and save taxes via this camouflage are conducting investigations all over Europe, looking for the one person in a structure who is the real (private) user and not the company that is the registered owner. To be clear: A yacht cannot be a bit commercial and a bit private: either or! Many try to use a yacht privately and have it rented for some time just to support cost coverage. This duality is not valid. There are strict rules. But in the branch lots of abstruse perceptions and misinformation is circulating. To qualify fiscally as a commercially operated yacht one has to document the evidence of an operational structure such as a business plan, a real charter market activity far beyond

The VAT-Question is confusing the yachting community within the European Union constantly since years and the slew of new VAT laws and high-court decisions have added to the bureaucratic maze in the Med

Pitanje PDV-a zbunjuje nautičku zajednicu unutar Europske unije već neko vrijeme. Godinama se propisi mijenjaju od sezone do sezone, donose novi zakoni, a naknadne odluke dodatno kompliciraju plovidbu unajmljenim jahtama po labirintu u kojeg se pretvorio Mediteran

točne informacije, koje se koriste za iskrivljavanje pravog stanja. Da bi se jahta mogla prijaviti kao komercijalno plovilo, dakle plovilo koje se može iznajmiti, vlasnik mora pokazati dokumente o operativnoj strukturi, poput poslovnog plana, stvarne aktivnosti na polju chartera unutar posljednje 2-3 godine (za potrebe pribavljanja ovakvih dozvola neće se priznati dokaz da je jahta iznajmljena bilo kojem članu obitelji), profesionalne agencije koja upravlja jahtom i/ili posrednikom (brokerom) za charter, kao i dokaz o vođenju računovodstva. Vlasti također mogu zatražiti na uvid podatke o učestalosti iznajmljivanja plovila, kao i cijeni po kojoj je jahta dana u najam, a koja bi trebala biti razumna i donekle slična cijenama najma sličnih plovila u sličnim uvjetima poslovanja. Vrlo je važno znati i zapamtiti da će vlasti svaki pokušaj davanja jahte u najam tijekom svega nekoliko tjedana i samo ljeti odmah tretirati kao pokušaj prijevare s ciljem izbjegavanja plaćanja poreza. Mnogo jahta na tržištu chartera daje se u najam svega 6-9 tjedana godišnje, što nije dovoljno da se time pokriju troškovi njihovog održavanja tijekom cijele godine. Svaki vlasnik koji želi dati svoju jahtu ili jedrilicu u najam treba biti svjestan svih propisa i ispuniti sve zakonom prepisane uvjete, da bi izbjegao probleme s poreznom upravom. Brodovi se smiju dati u najam samo uz potpisivanje ugovora o najmu, a cijena najma treba odgovarati vrijednosti broda. O plaćanju valja voditi potpunu evidenciju – kako vlasnik jahte, tako i posrednik kojeg je zaposlio da mu pomogne s najmom jahte. Također treba voditi računa o dokazivanju da svota uplaćena na vlasnikov račun odgovara svoti koja je doista plaćena za najam, a ne smije se prekoračiti niti dozvoljeno vrijeme trajanja najma. U hrvatskim vodama provode se Pravilo EEC 3577/92 od 7. prosinca 1992., kojim se vlasnicima daje pravo davanja broda u najam, Pravilo 2913/92, kojim se utemeljuju carinski propisi, te pravilnik 2006/112/EC iz studenog 2006. o primjeni zakona o porezu na dodanu vrijednost. Europska komisija smatra da charter ne spada unutar propisa o kabotaži, što znači da komercijalna plovila registrirana za charter unutar EU mogu biti korištena u te svrhe bilo gdje unutar Unije, pod uvjetom da se radi o legitimitno registriranom poslovnom subjektu, te uz plaćanje PDV-a na kupnju, uvoz i zaradu prema pravilima EU, bez obzira na zastavu pod kojom jahta plovi. Kad je Hrvatska ušla u EU, počela je primjena sustava PDV-a koji predviđa stopu PDV-a od 25% općenito, no 13% na charter. To se odnosi na jahte dulje od 24 metra u trajanju od 90 dana, u protivnom će se PDV obračunati u zemlji iz koje vlasnik. Pravila predviđaju i sljedeće:

- plovila komercijalne namjene registrirana unutar EU smiju pristati i polaziti iz hrvatskih luka. Moraju imati fiskalnog predstavnika u Hrvatskoj, a kompanija koja je vlasnik broda mora biti registrirani porezni obveznik u Hrvatskoj. S početkom ugovora o najmu mora se platiti PDV prema stopi od 13%. Jahte registrirane na otoku Manu u Hrvatskoj se smatraju jahtama koje plove pod zastavom EU

any family member with profit after latest 2-3 years, a professional yacht management and/or a charter broker negotiating the charter contracts with accounting activity and bookkeeping. The authorities also indicate the frequency of the chartering activity and the charter fees paid, which should be reasonable and in line with market rates to comparable yacht offers. Mostly, the tax authorities may consider it a private yacht attempting to take advantage of VAT relief and benefits of the commercial scheme, if a yacht is chartered for only few weeks during a charter season. And many of the single yachts I know on the charter market never cover their costs being rented for 6-9 weeks a year maximum and are far away from gaining profits. If any beneficial owner wishes to charter his/her yacht, all the above requirements should be considered and fully complied with to avoid the risk of tax liabilities. A genuine charter contract should be in place and the charter fee should be appropriate to the value of the yacht, full accounting evidence and records of the payment made by the beneficial owner to the owning company should be kept and reflect the cash flow of the chartering activity. As well as the duration of the charters undertaken by the beneficial owner should be of a limited time. In Croatia the rules were set out in Regulation (EEC) 3577/92 of 7 December 1992 applying the principle of freedom to provide services to maritime transport within member states and the rules set out in Regulation 2913/92, establishing the Community Custom Code and Council Directive 2006/112/EC of November 2006 on the common system of value-added tax. The view of the European Commission (EC) is that yacht chartering services fall outside the scope of the maritime cabotage regulations, meaning that EU VAT-registered commercial yachts, should be free to trade within EU waters provided it is carrying out a legitimate chartering business and VAT being chargeable on acquisition, importation or earnings is duly accounted for in the EU, regardless of flag. As Croatia became member of the EU, it has implemented a VAT system that means in general 25%, however 13% VAT on charter services – this means for yachts > 24m maximum up to 90 days (otherwise the VAT tax will be in the home country of the charterer) starting in Croatia due to the following:

- EU-flagged Commercial Yachts any size: Can embark and disembark in Croatia. They must appoint a fiscal representative in Croatia and yacht owning company must be VAT registered in Croatia. The VAT on charter will be 13% VAT when embarking in Croatia. Isle of Man registered yachts are considered EU yachts in Croatia
- Non-Croatian and non-EU flagged Commercial Yachts under 40m: cannot embark in Croatia, but can embark outside Croatia, but have then take care about the VAT rules in the countries they

- jahte koje plove pod zastavama zemalja koje nisu niti Hrvatska, niti dio EU, a registrirane su kao komercijalne jahte kraće od 40 metara ne smiju kretati na charter iz hrvatskih luka, a porez plaćaju prema propisima zemlje u kojoj kreću u najam. Takve jahte smiju uploviti u hrvatske vode radi iskrcavanja gostiju (npr. jahta može krenuti u najam u Crnoj Gori i nakon toga uploviti u hrvatske vode). Ovaj propis štiti hrvatske vlasnike jahta koji plaćaju PDV na vlastitu jahtu u Hrvatskoj. Jahte na koje se odnosi ovaj dio pravilnika nisu obavezne platiti PDV u Hrvatskoj, a vlasnik se ne mora prijaviti kao porezni obveznik
- jahte registrirane izvan EU dulje od 40 metara mogu kretati u najam iz Hrvatske i pristajati u Hrvatskoj ako imaju dozvolu. Dozvola se izdaje na jednu godinu, a broj dozvola koje se godišnje izdaju je ograničen. Fiskalni predstavnik vlasnika dužan je registrirati vlasnika kao poreznog obveznika, a primjenjuje se stopa od 13%.

Ukratko, sva plovila koja plove pod zastavama EU i registrirana za komercijalne namjene mogu se dati u najam u hrvatskim vodama bez ograničenja duljine, a za to im nije potrebna dozvola. Sva plovila registrirana izvan EU za komercijalne namjene dulje od 40 metara također se mogu dati u najam u hrvatskim vodama, uz dozvolu. Sve komercijalne jahte moraju posjedovati potvrdu o tehničkom pregledu obavljenom u posljednjih 12 mjeseci i to prije ukrcavanja gostiju. Ako takva potvrda nije dostupna, Hrvatski registar brodova obaviti će pregled jahte. Na gorivo se u hrvatskim vodama još uvijek plaća carina. Za jahte u charteru usidrene u Hrvatskoj postoje neke mogućnosti neplaćanja PDV-a u slučaju da charter počne i završi ovdje. Trenutno PDV ne plaćaju jahte koje su u charter krenule iz Crne Gore. Za dobivanje dozvole za plovidbu hrvatskim vodama vlasnik jahte mora pribaviti izjavu da je kapetan pravni predstavnik jahte i da ima potpunu zapovjednu odgovornost i nad jahtom i nad posadom. Takvu izjavu potrebno je ovjeriti kod javnog bilježnika, ali ne i na nadležnom sudu (dakle, nije potrebna apostila). Trenutno PDV ne plaćaju niti jahte koje kreću u najam u Turskoj, no jahte koje samo kreću iz Turske obavezne su krenuti u charter u jednoj luci, napustiti turske vode, posjetiti najmanje jednu stranu luku, te se vratiti u drugu luku od one iz koje su krenuli. Sa svakim povratkom u tursku luku naplatit će se pristojba od 30 dolara po metru duljine plovila. U Turskoj se ne plaća carina na gorivo ako je jahta ušla u turske vode samo po zalihe goriva. Trenutno PDV ne plaćaju jahte koje kreću u najam u Albaniji, a ne postoje niti pravila o kretanju u najam i pristajanju po povratku. Albanija nije popularno odredište za charter u Sredozemlju, te ima svega nekoliko marina (npr. Marina Oriku). Na kraju moramo napomenuti da se porezni propisi vrlo često mijenjaju i da se prije odluke o najmu broda i plovidbe vodama mediteranskih zemalja morate temeljito raspitati o pojedinostima vezanim za vaše planove.

embark. They will only have the possibility to disembark guests within Croatia (for example embark in Montenegro and disembark in Croatia). This rule is to protect Croatian flagged yachts where the owners have paid the VAT on their yachts in Croatia) – VAT will then not be applied for the time being spent in Croatia and owner does not need VAT registration in Croatia

- Non-EU flag commercial yachts 40m+ can embark and disembark in Croatia on basis of a charter license. For such a license one must apply and the number of licenses is limited being valid for one year. A fiscal representative is to be installed to register for VAT in Croatia and 13% VAT will apply to charters.

In a summary all EU commercially registered yachts can charter with no limit on size and no charter license is required. Non-EU commercial yachts with overall registered length of 40m or more can charter in Croatia alongside of yachts being commercially registered in EU and Croatia. Commercial charter yachts must have a certification of technical inspection done in the last 12 months and before guests embark. If not available, an inspection will be performed in Croatia by the CRS (Croatian Register of Shipping). Currently fuel is still to be duty paid. For Charter Yachts being berthed in Croatia offering charter there are some options not applying for VAT in case the charter starts and ends there. At present VAT is not applied to charters starting in Montenegro. In order to obtain a Cruising Permit, the owner of a yacht must issue a 'Power of Attorney' stating that the captain has full authority over the vessel and crew for which he is in command. This letter, or POA, has to be notarized but not apostilled. At present VAT is not applied to charters starting in Turkey. But charterers who embark directly in Turkey the yacht is obliged to 'Clear-Out' of the country immediately and visit one port outside of Turkey and then return to Turkey 'Clearing-In' to a port different from the one they 'Cleared-Out' of. Each and every time a commercial yacht 'Clears-In' to Turkey, a fee of 30.00 USD per meter will be charged. Duty-Free fuel is still available in Turkey, when the yacht clears off Turkish waters after fuel bunkering operations. At present VAT is not applied to charters starting in Albania and there are no regulations regarding charter-embarking or disembarking. Albania has remained firmly off most Mediterranean sailors' maps and offers very few marinas as Marina di Oriku. But this is the opportunity at first stage. This means, that the yacht must be delivered to the consignee in these countries and should, the better, also disembark there. Please be advised, that legal and fiscal matter is very dynamic and I therefore it is strongly recommend to have researched and advised the specific individual case on an up to date level.



**O AUTORU** Prof. dr. Christoph Schließmann na čelu je agencije TheYachtAttorney, dijela njegove odvjetničke kuće specijaliziranog za međunarodno poslovanje na području propisa koji se tiču prometa jahtama. Višestruko je nagrađivani odvjetnik u rješavanju zakonskih, ekonomskih i fiskalnih problema u vezi s jahtama, a među prvima je – i jedini priznat od komore – njemački pravnik specijaliziran u toj sferi. TheYachtAttorney ima predstavništvo i partnerski ured na otoku Braču, odakle pruža usluge međunarodnoj klijenteli u Hrvatskoj.

**ABOUT THE AUTHOR** Prof. Dr. Christoph Ph. Schließmann heads up TheYachtAttorney, as a specialist part of his law firm for international business and yacht law. He is regarded and repeatedly awarded as a leading yacht attorney for all legal, economic and fiscal issues surrounding yachts. Christoph is also one of the first and only bar approved lawyers for international business law in Germany. TheYachtAttorney has a representative and partner office in the island of Brač and services international clients in Croatia.