

In dieser Ausgabe

[Jänner Hochwasser](#)

[Kroatien: MwSt-Nachweis-Thema für Trailer-Boote](#)

[Kroatien: Schnellfahren auf dem Wasser nun Straftat](#)

[Kroatien: Bojenfelder und Ankern](#)

[MSCD: „Zweitboote“ von A- bzw. C1-Mitgliedern](#)

Die MSCD Website

www.mscd.at

Kontakt

<http://www.mscd.at>

club@mscd.at

Für den Inhalt verantwortlich: MSC Danubia, Donaustraße 87, 2100 Korneuburg

© 2012 MSC Danubia

Dies ist eine Clubinformation und keine unerwünschte Zusendung im Sinne des TKG.

Um den Newsletter abzubestellen, bitte ein E-Mail an Kassier@mscd.at

Jänner-Hochwasser

Wie so häufig nach dem „Weihnachtstauwetter“ gab es auch heuer wieder Anfang Jänner ein Hochwasser. Nichts „Ernstes“, aber mit 615 cm Pegel Korneuburg grade ausreichend, um den Parkplatz zu überfluten und uns ordentlich Schlamm zu hinterlassen.



Wie an einem Dreikönigstag nicht anders zu erwarten, hat sich nur ein Grüppchen „Unverzagter“ eingefunden, um bis spät in die Nacht mit Motorpumpe, Feuerwehrschräuchen und Schieber den Parkplatz vom trotz der Kälte und Feuchte rasch auftrocknendem Schlamm (der – wie wir ja alle wissen – dabei betonhart wird) zu säubern: Jetty und Dieter Ritthaler, Thomas Schilberg-Sazecek, Philip Endt, Herbert Schmid und natürlich der gesamte Vorstand.

Die ganze Mühe war selbstverständlich notwendig – aber schließlich vergebens: Kaum eine Woche später das Ganze nochmals. Zusätzlich zu den Genannten kümmerten sich dann auch noch Manfred und Georg Kalman und Karl Schanner um Aufräumarbeiten.

Danke an die „Hochwasser-Crew“ im Namen des gesamten Clubs!

Kroatien 2013: Mehrwertsteuer-Kontrollen: [nach oben](#)

Achtung für Boote jünger Bj 2005

Mit 1. Juli 2013 wird Kroatien der EU beitreten. Damit verbunden ist eine Reihe von Neuerungen. Manche Veränderungen haben aber auch garnichts mit dem EU-Beitritt zu tun.

Grundsätzlich gilt ja seit langem innerhalb der EU, dass – stark vereinfacht gesagt – Boote, die jünger als 8 Jahre sind, jederzeit den lokalen Finanzbehörden gegenüber nachweisen können müssen, dass irgendwann einmal für das Boot irgendwo in der EU die ordnungsgemäße Mehrwertsteuer entrichtet wurde. Hintergrund: In der EU dürfen Boote, die einem EU-Bürger gehören und unter irgendeiner EU-Flagge fahren, nur dann unterwegs sein, wenn sie versteuert sind. Man konnte bisher ja ein Boot zB irgendwo (innerhalb oder außerhalb der EU) kaufen und mehrwertsteuerfrei ins „EU-Ausland“ liefern lassen. Viele, die ihr Boot ständig in Kroatien liegen haben, haben das so gemacht und völlig legal die MwSt gespart. Man bekam dafür selbstverständlich einen österreichischen Seebrief, durfte aber mit einem solchen unversteuerten Boot eben nicht in die EU fahren (zB Italien oder Slowenien). Wenn doch, musste man beim Einklarieren mit der sofortigen Besteuerung durch die italienischen bzw. slowenischen Finanzbehörden rechnen, was mitunter auch geschehen ist.

Am 1.7.2013 um 00:00 Uhr befinden sich solche Boote nun „plötzlich“ in der EU und müssen versteuert werden. Dazu laufen gerade vorbereitende Verfahren in Kroatien, die „uns Trailerboot-Fahrer“ im Prinzip nicht berühren: Unsere Boote stehen in Österreich, sind praktisch „zwangsläufig“ versteuert und sind ja nicht ständig in Kroatien stationiert, sondern werden über den Landweg für die Dauer des Urlaubs eingeführt. Eigentlich alle klar.

ABER: Kaum jemand hat einen Nachweis an Bord, dass sich die Sache genau so verhält! Da nun die MwSt für bislang „unversteuerte“, die in Kroatien waren, auch in Kroatien zu bezahlen ist, ist damit zu rechnen, dass die kroatischen Finanzbehörden im heurigen Sommer kontrollieren werden, ob Boote ordnungsgemäß versteuert sind. Kann das nicht nachgewiesen werden, droht eine Nachbesteuerung. Die MwSt beträgt 25% auf den Zeitwert und wäre jedenfalls für Boote jünger

als 2005 zu bezahlen.

Wie kann ich nachweisen, dass mein Boot ordnungsgemäß versteuert ist?

Dazu gibt es genau zwei Möglichkeiten: a) entweder eine **Original-Rechnung eines Händlers mit ausgewiesener MwSt** (Kopien werden ebensowenig anerkannt wie Kaufverträge von Privat, wo zB drinsteht „MwSt wurde ordnungsgemäß entrichtet“. Das ist keine kroatische Schikane, sondern ist bei uns und in der gesamten EU genau gleich), oder b) eine **Zahlungsbestätigung des Finanzamts**, dass (zB bei einem Eigenimport) die MwSt bezahlt wurde (ebenfalls im Original).

Wer weder das eine noch das andere und ein Boot jünger als Bj 2005 hat, hat schlechte Karten. Er müsste beweisen, dass er das Boot aus Österreich über den Landweg zum Urlaub mitgebracht hat. Die Beweislast liegt beim Skipper, nicht bei den kroatischen Behörden.

Möglichkeiten dazu sind vielleicht das INF3-Formular (Rückwarenbescheinigung) des Zolls, vielleicht auch einfachere „Beweismittel“, wie Fotos vom Boot, auf welchen es augenscheinlich zB in einem EU-Hafen liegt, also zB in Korneuburg.

Für mehr Info fehlt hier der Platz. Man findet derzeit zu diesem Thema viel im Internet. Gerne auch – für diejenigen, die es betreffen könnte – per E-Mail von uns.

Kroatien 2013: Schnellfahren Straftat [nach oben](#)

Allzu viele wissen ein Lied davon zu singen: Wer in Kroatien am Wasser zu schnell ist, zahlt ordentlich, falls er erwischt wird.

Neu seit 1.1.2013 ist: Als Reaktion auf die gehäuften und zum Teil schwersten Unfälle der jüngeren Vergangenheit ist Schnellfahren auf dem Wasser nun nicht mehr eine – wir würden sagen – „Verwaltungsübertretung“, sondern es ist nun eine Straftat.

Dieser Unterschied hat einige Auswirkungen:



1) Ein „Organmandat“ (also man zahlt beim „Polizisten“) ist nicht mehr möglich. Die Sache geht jedenfalls an einen Richter. Das heißt zwangsläufig: Erhebliche zusätzliche Schwierigkeiten. Vermutlich wird der Pass einbehalten bis zu Verhandlung usw.

2) Die Angelegenheit wird insgesamt noch teurer und dauert länger.

3) Haftstrafen sind möglich.

Das Delikt „Geschwindigkeitsübertretung auf dem Wasser“ wird gleichgestellt mit „Geisterfahren“ auf der Autobahn und

dergleichen.

Die Gesetzesänderung richtet sich zB gegen Situationen wie auf dem Bild dargestellt (Gleiten näher als 300 m vom Ufer) und dergleichen mehr.

Aufpassen lohnt daher!

Kroatien 2013: Bojenfelder [nach oben](#)

In die kroatische „Seeverkehrsordnung“ wurde als § 76a aufgenommen:

U akvatoriju od nautičkog sidrišta prema obali, te na udaljenosti do 300 m od nautičkog sidrišta u pravcu pučine zabranjeno je sidrenje pomorskih objekata i hidroaviona vlastitim sidrenim sustavom, osim u slučaju više sile ili nevolje na moru.

Das heißt sinngemäß und verkürzt:

„In Bojenfeldern und bis zu 300 m Entfernung zu diesen Bojenfeldern in Richtung offenes Meer ist das Ankern mit eigenem Anker verboten, außer in Fällen höherer Gewalt oder Seenot.“

Ob es das bedeutet, was es zu bedeuten scheint, ist noch nicht gänzlich geklärt. K.-H. Beständig („888 Häfen und Buchten“) interpretiert es jedenfalls in seiner Neuauflage so, dass im Umkreis von 300 m von Bojenfeldern das Liegen vor eigenem Anker verboten ist.

Die nächsten Wochen werden in der Diskussion sicherlich Klarheit verschaffen. Im Moment sieht es so aus, als wäre damit in jenen Buchten, wo bereits Bojenfelder sind, Ankern praktisch ausgeschlossen.

Für Interessierte:

Die „Seeverkehrs-Ordnung“ 2005 auf Kroatisch:

http://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2005_07_90_1789.html

Die Novelle 2012 dazu mit dem Artikel 76.a:

http://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2012_07_80_1875.html

(Achtung: In der Novelle sind noch einige Novellen angeführt, die man sich von den N.N. herunterladen müsste, um eine tatsächlich aktuelle Version zu haben!)

Die amtliche Liste der genehmigten Bojenfelder in Kroatien findet sich hier:

<http://www.mppi.hr/default.aspx?id=668> . Das ist eine Excel-Liste, im I-Net finden sich einige Map-Applications, wo man die Bojenfelder samt Preisangaben, Lage, Betreiber usw. auch als Google-Maps sehen kann.

„Zweitboote“ von A- und C1-Mitgliedern [nach oben](#)

Rechtzeitig vor Saisonbeginn detailliert die schon lange gültige „Zweitboot-Regelung“ zur Erinnerung bzw. zur Kenntnis, denn vielen ist sie möglicherweise garnicht geläufig (wir haben sie deshalb auch noch detaillierter als hier in der Mitgliedsbeitragsordnung festgehalten).

Worum geht's grundsätzlich?

Manche Mitglieder haben zwei (oder mehr!) Boote und wollen eine Teil der Saison mit dem einen und einen Teil der Saison mit dem anderen fahren. Dagegen ist aus Sicht des Clubs nichts einzuwenden. Im Prinzip reicht es, ein zweites Liegeplatzansuchen abzugeben, und dann wird die Sache im Detail besprochen. Hier die wichtigsten Einschränkungen dabei zusammengefasst.

Was soll die „Zweitboot-Regelung“ nicht leisten?

Ohne großartig in Erklärungen gehen zu müssen, dürfte es wohl nachvollziehbar sein, dass die „Zweitboot-Regelung“ nicht dazu da ist, dem Schwager, Bruder, Onkel, Sohn (Schwägerinnen, Schwestern, Tanten und Töchter), der/die auch manchmal vor oder nach dem Kroatien-Urlaub ein bissl mit dem eigenen Boot fahren möchte, dafür eine billige Gelegenheit zu bieten. Dafür ist die A- oder C1-Mitgliedschaft vorgesehen oder – ab heuer neu – der sogenannte „Monatslieger“ (als Schnupper-, Einsteiger und Gelegenheitsmodell).

Um das abzuklären, wird man also beim Abgeben eines zweiten Liegeplatzansuchens wohl ein wenig detaillierter über die jeweilige Situation reden müssen – und gegebenenfalls eine Lösung suchen und finden, die auch für die Gesamtheit der Clubmitglieder „gerecht“ ist.

Was muss jedenfalls gewährleistet sein?

Das Prinzip lautet „niemals beide Boote gleichzeitig am Clubgelände“. Bevor das zweite Boot also ins Wasser kommt, muss das erste Boot aus dem Wasser raus; bevor der zweite Trailer aufs Gelände kommt, muss der erste weg sein.

Augenzwinkernd ist es in der Vergangenheit vorgekommen, dass um 9 Uhr Boot 1 den Hafen mit Skipper 1 verlassen hat, um zB nach Greifenstein zu fahren, und um 10 Uhr das zweite Boot in den Hafen gebracht und hineingekrant wurde. Um 11 Uhr sind dann beide Boote mit Skipper 1 und Skipper 2 in Greifenstein gelegen oder vielleicht gemeinsam nach Bratislava gefahren. Drei Tage später dann das gleiche Spiel in umgekehrter Reihenfolge.

Man muss nicht viel erklären, um zu verstehen, dass hier Skipper 2 einfach nur „supergünstig“ auf Kosten der übrigen Clubmitglieder gekrant hat. Wir halten es nur für fair, dass in einem solchen Fall für das Kranen die ohnehin überschaubare Krangebühr bezahlt wird und werden das in Zukunft auch verlangen.

Sinngemäß gilt das auch für die Fälle, wo Boot 1 mit Skipper 1 am Freitag für drei Wochen nach Kroatien fährt, und am Samstag krant Skipper 2 das Boot 2 ins Wasser und sagt – wieder augenzwinkernd „*ist eh nur eins von unseren beiden Booten im Wasser, das andere ist grade in Kroatien*“.

Das war niemals die Intention der „Zweitboot-Regel“, wir halten sowas für sehr unfair allen anderen gegenüber: Es konnten niemals und können auch jetzt nicht **zwei Personen mit zwei Booten**

sich **einen Liegeplatz** teilen. Wer meint, das aus irgendwelchen „Vereinbarungen“ herauszulesen, der irrt einfach. Wir sind überzeugt, dass auch ohne ausgefeiltes, schriftliches, vertragliches Regelwerk „gefühlsmäßig“ klar ist, was gemeint ist, und wo die Grenzen sind.

Wir haben viele „Spezialfälle“, die alle halbwegs „gerecht“ sind:

Da gibt es **sechs** Leute, die sich **ein** Boot teilen. Einer ist halt das A-Mitglied, die anderen sind B-Mitglieder. Aber es geht nur um **ein** Boot, das sie eben abwechselnd benützen. Kein Problem.

Oder da gibt es ein Mitglied, das hat drei Boote, fährt meist mit dem einen und gelegentlich mit den anderen. Im Wasser bzw. auf dem Gelände ist immer nur eines. Auch kein Problem.

Wir freuen uns über jeden, der mit seinem Boot in unseren Club kommt. Es ist jedoch gerade in einem **Verein** besonders wichtig, wo ja jeder Euro von den Mitgliedern kommt und für die Mitglieder verwaltet, gespart oder ausgegeben wird, dass nicht auf Kosten der Anderen Vorteile gezogen werden. Eben eine Frage der **Fairness**.

Nicht zuletzt deshalb haben wir das „Monatslieger-Modell“ entwickelt, dass zu fairen und überschaubaren Konditionen den sogenannten „Anschlussmitgliedern“ die Nutzung der Clubanlagen auch mit ihren Booten ermöglicht, ohne zwingend A- oder C1-Mitglied werden zu müssen.

*Mit sportlichen Grüßen
Der Vorstand des MSC Danubia*