

»Japanese Lease« für deutsche Reeder

Chinese Leasing hat sich in der internationalen Schifffahrt mittlerweile fest etabliert. Deutsche Reeder haben aber auch ein wachsendes Interesse am »Japanese Lease«. Doch wie ist dieser ausgestaltet? Es gibt Besonderheiten

Leasingstrukturen beruhen üblicherweise auf einer »Sale and Lease Back«-Struktur (SLB), bei der der Bareboat Charterer als ursprünglicher Eigentümer das Schiff an einen Leasinggeber mittels eines Memorandum of Agreement (MoA) verkauft und es auf Grundlage einer Bareboat Charter wieder zurückchartert. Auch ein Japanese Lease beruht auf einem SLB – es gibt jedoch verschiedene Besonderheiten.

Besonderheit: Aufspaltung Eigentum

Zum einen ist die Aufspaltung des rechtlichen und wirtschaftlichen Eigentums am Schiff zu nennen. Der Leasinggeber ist ein japanisches Vehikel. Anders als beim üblichen SLB verkauft der Bareboat Charterer das Schiff mit einem MoA jedoch nicht an den Leasinggeber, sondern an ein mit ihm verbundenes Vehikel, das nach dem Recht einer in der Schifffahrt üblicherweise verwendeten Jurisdiktion gegründet ist (z.B. Marshall Inseln oder Malta).

Dieses als Registered Owner (RO) bezeichnete Vehikel registriert das Schiff in seinem Namen in einem üblichen Register und verkauft es auf Grundlage eines Instalment Sale Agreement (ISA), ähnlich eines Ratenkaufvertrages, an den Leasinggeber weiter.

Eigentum versus Nutzungsbefugnis

Dabei bleibt der Registered Owner rechtlicher Eigentümer; im Übrigen überträgt er die Nutzungsbefugnis für das Schiff auf den Leasinggeber als wirtschaftlichen Eigentümer. Der Leasinggeber verchartert dann das Schiff gemäß einer Bareboat Charter.

Die erste Kaufrate, die der Leasinggeber an den Registered Owner unter dem ISA zahlt, entspricht bereits etwa 99% des Kaufpreises. Der Registered Owner verwendet diese Zahlung wiederum für die Kaufpreiszahlung an den Bareboat Charterer unter dem MoA. Zweck der Aufspaltung in das rechtliche und das wirtschaftliche Eigentum ist es unter anderem, eine Registrierung des Schiffes in üblichen Registern zu ermöglichen; mit einer japanischen Gesellschaft wäre dies nicht immer möglich. Wie finanziert aber der Leasinggeber die Kaufpreiszahlung unter dem ISA an den Registered Owner, der diese wiederum für die Zahlung unter dem MoA an den Bareboat Charterer verwendet?

Besonderheit: Eigenkapital

Eine weitere Besonderheit ist die Beschaffung des Eigenkapitals (EK) für den Leasinggeber. Beim Japanese Lease steht dabei der Japanese Operating Lease with Call Option (JOLCO) zwischen dem Leasinggeber und dem Bareboat Charterer im Fokus. Der Leasinggeber beschafft sich Fremdkapital von einer Bank (in der Regel lokale Banken, aber auch einige internationale Banken). Das restliche EK sammelt ein Equity Arranger von einem oder mehreren japanischen Investoren ein. Dies führt

als weitere Besonderheit dazu, dass beim JOLCO der Bareboat Charterer am Anfang der Transaktion kaum oder kein EK einsetzen muss.

Dafür spielt aber die Kreditwürdigkeit des Bareboat Charterer für den Leasinggeber eine wichtige Rolle. In der Regel kommen nur Bareboat Charterer mit erstklassiger Bonität für einen JOLCO in Frage. Indes ist zu beobachten, dass aufgrund des Anlagedrucks in Japan auch ein erweiterter Kreis an Bareboat Charterers berücksichtigt wird, etwa wenn der Leasinggeber das Schiff gut weiterverchartert oder er einen EK-Beitrag leistet (Verkauf des Schiffes an den Registered Owner unter dem Marktwert oder Zahlung einer advance charter rate unter der Bareboat Charter).

Beim Japanese Lease ist neben einem JOLCO weiterhin ein einfacherer strukturierter SLB denkbar. Dabei gibt es in der Regel einen EK-Beitrag des Bareboat Charterer und nur einen japanische Investor.

Besonderheit: Abschreibung

Eine weitere Besonderheit ist, dass japanische Investoren von Abschreibungen profitieren, insbesondere beim Operating Lease. Bei den japanischen Investoren handelt es sich üblicherweise um mittelständische japanische Unternehmen. Unter anderem die Abschreibungen erlauben es, dass der Leasinggeber dem Bareboat Charterer günstige Konditionen anbieten kann.

Nach japanischem Steuerrecht muss der Leasinggeber jedoch der wirtschaftliche Eigentümer sein (was er nach dem ISA mit dem Registered Owner ist). Eine Put-Option des Leasinggeber oder Ankaufspflichtung des Bareboat Charterers wäre aus japanischer Sicht schädlich. Bei einem Japanese Lease hat der



© Pixabay

Bareboat Charterer in der Regel daher nur eine Call Option, wobei aber die Erwartung des Leasinggeber ist, dass der Bareboat Charterer diese zum Ende der Bareboat Charter ausübt.

Besonderheit: D-Tonnagesteuer

Wie ist aber ein Japanese Lease mit deutscher Tonnagesteuer vereinbar? Zum Verständnis hilft ein Blick auf den Chinese Lease. Dabei ist es üblich, dass ein nach dem Recht eines Mitgliedsstaats der EU gegründetes Vehikel (etwa Malta) einer chinesischen Leasinggesellschaft das Schiff vom deutschen Bareboat Charterer kauft, das Schiff mit dem Vehikel als Eigentümer im deutschen Register eingetragen wird (was möglich ist, weil das Vehikel in der EU ist) und das Vehikel als Leasinggeber das Schiff an den Bareboat Charterer gemäß einer Bareboat Charter verchartert.

Eine Registrierung des Leasinggeber als Schiffseigentümer ist möglich, weil er eine EU-Gesellschaft ist. Enthält, verkürzt erläutert, die Bareboat Charter nun Bedingungen, nach denen es wahrscheinlich ist, dass der Bareboat Charterer das Schiff am Ende der Bareboat Charter erwirbt (und der Bareboat Charterer deshalb nach deutschem Steuerrecht als wirtschaftlicher Eigentümer angesehen wird) und wird das Schiff durch einen deutschen Bereederer bereedert, unterliegen die Ein-

künfte des Bareboat Charterers, etwa aus einer Time Charter, der Tonnagesteuer.

Es sind nun zwei Strukturen denkbar, bei denen ein Japanese Lease mit der Tonnagesteuer kombinierbar ist. Zum einen ist es möglich, dass der Registered Owner bei einer sogenannten EU-Struktur ebenfalls ein Vehikel in der EU ist, er das Schiff mittels MoA vom Bareboat Charterer erwirbt und sich als rechtlicher Eigentümer im deutschen Register eintragen lässt, er das wirtschaftliche Eigentum gemäß eines ISA auf das japanische Vehikel als Leasinggeber überträgt und der Leasinggeber das Schiff an den Bareboat Charterer verchartert.

Zu berücksichtigen ist aber, dass nach japanischem Steuerrecht der Leasinggeber der wirtschaftliche Eigentümer sein muss, nach deutschem Tonnagesteuerrecht muss es aber grundsätzlich der Bareboat Charterer sein (siehe oben).

Sowohl beim Leasinggeber als auch beim Bareboat Charterer muss also das wirtschaftliche Eigentum nach Maßgabe der jeweiligen Steuerjurisdiktion liegen. Dies ist auch grundsätzlich möglich. Nur weil eine Steuerjurisdiktion eine Partei als wirtschaftlichen Eigentümer qualifiziert, heißt dies aber nicht zwingend, dass eine andere Steuerjurisdiktion die betreffende Partei ebenfalls als wirtschaftlichen Eigen-

tümer in ihrer Steuerjurisdiktion einstufen muss.

Weiterhin kommt eine sogenannte 1/3-Struktur in Betracht. Ist eine deutsche Gesellschaft Eigentümer eines in Deutschland registrierten und tonnagesteuerbegünstigten Schiffes, darf die Gesellschaft als Bareboat Charterer Schiffe bis zum dreifachen der Nettotonnage des im Eigentum stehenden Schiffes auf Grundlage einer Bareboat Charter einchartern.

Auch die Einkünfte der eingecharterten (und nicht zwingend in Deutschland registrierten) Schiffe sind dann durch die Tonnagesteuer begünstigt; die Erfüllung der weiteren Bedingungen, wie inländische Bereederung, vorausgesetzt. Anders als bei der EU-Struktur ist es bei der 1/3-Struktur nicht erforderlich, dass der Registered Owner eine EU-Gesellschaft ist oder dass die deutsche Gesellschaft als Bareboat Charterer nach deutschem Steuerrecht wirtschaftlicher Eigentümer ist. Das wirtschaftliche Eigentum kann also beim Leasinggeber liegen.

In jedem Fall ist bei beiden Strukturen jedoch eine steuerrechtliche Beratung erforderlich, um die Anforderungen der jeweiligen Steuerjurisdiktion zu erfüllen.

Autor:
Clemens Hillmer

HOYER

**Dein Partner für
Bunker-Service**

**Betriebs- und Schmierstoffe für den
sicheren Betrieb Deiner Flotte.**

Infos unter:

Tel. +49 40 53798470
hoyer-marine.de