

August 2015

3. Jahrg.

Seite 81–160

RAW

2

Recht ■ Automobil ■ Wirtschaft
Unternehmen | Technologie | Beratung

HERAUSGEBER

Forschungsinstitut für
Automobilrecht GmbH
Donaustr. 6
85049 Ingolstadt

WISSENSCHAFTLICHER BEIRAT

Professor Dr. Jobst-Hubertus Bauer,
Rechtsanwalt, Gleiss Lutz, Stuttgart

Detlev Bökenkamp, Rechtsanwalt,
Chefsyndikus Hella KGaA Hueck & Co.,
Lippstadt

Professor Dr. Markus Gehrlein,
Richter am IX. Zivilsenat des
Bundesgerichtshofes, Karlsruhe

Karin E. Geissl, Rechtsanwältin,
Attorney-at-Law, Freshfields Bruckhaus
Deringer LLP, München

Dr. Peter Gladbach,
Rechtsanwalt, Audi AG, Ingolstadt

Professor Dr. Christian Heinrich,
Katholische Universität
Eichstätt-Ingolstadt

Professor Dr. Thomas Klindt,
Rechtsanwalt, Fachanwalt für
Verwaltungsrecht, Noerr LLP, München

Professor Dr. Rolf-Dieter Mönning,
Rechtsanwalt, Mönning & Georg
Rechtsanwälte, Aachen

Professor Dr. Hanns Prütting, Institut
für Verfahrensrecht, Universität zu Köln

Professor Dr. Jens M. Schmittmann,
Rechtsanwalt, Steuerberater, FOM
Hochschule, Essen

Dr. Reinhard Siegert, Rechtsanwalt,
Heuking Kühn Lüer Wojtek, München

Dr. Martin Wagener, Rechtsanwalt,
General Counsel der Audi AG, Ingolstadt

Prof. Dr. Christian Heinrich, Ingolstadt

81 Neue Dynamik in der Automobilwirtschaft

Dr. Christoph Werkmeister und Elena Schröder, Köln

82 Wer ist verantwortlich für die Daten im Fahrzeug?

Dr. Julia Marquier, Bonn

87 Kartellrechtliche Aspekte des „Vernetzen Autos“

Dr. Dörte Gauger und Dr. Eric Wagner, Stuttgart

93 eCall

Prof. Dr. Jobst-Hubertus Bauer
und Dr. Andreas von Medem, Stuttgart

99 Flexibilität durch Befristung

Felix Sedlmaier und Jan Martin, München

106 Das Fehlerverdachtsurteil des EuGH

Bernard A. Karikari, Ingolstadt

111 Produktfälschungen

Michael Lorenz und Till Morstadt, Bangkok

**120 Thailand – Attraktive steuerliche Förderung der
Automobilbranche**

Prof. Dr. Jens M. Schmittmann, Essen

**125 Aktuelle insolvenzrechtliche Entwicklungen
in der Gesetzgebung**

Roman Brtka, München

144 Kommentar zu BGH, Urt. v. 24.7.2014 – I ZR 119/13

SCHRIFTFLEITER

Dr. Ullrich Ehrenberg

gegen Fälschungen getroffen hat, obgleich es ihm möglich und zumutbar gewesen ist. Unstreitig ist es ihm zumindest zumutbar, vor Fälschungen zu warnen oder wenigstens entsprechende Hinweise auf solche zu geben, wenn er davon erfährt.

Im Rahmen des gerichtlichen Verfahrens besteht ein Haftungsrisiko für die Fälle, in denen der Produktfälscher das Originalkennzeichen derart gut kopiert, dass es kaum vom Original zu unterscheiden ist. Vor Gericht muss der Originalhersteller dann mehr vortragen können, als dass er nicht der Hersteller sei und das Produkt eine Fälschung sein könne. Kann er den Anscheinsbeweis nicht erschüttern, indem er konkrete Tatsachen behauptet und nötigenfalls

beweist, wird jedenfalls die Umkehr der Beweislast für das Inverkehrbringen von Produkten zu seinen Lasten in diesem Fall zur Folge haben, dass dieser aufgrund der prozessualen Eigenart haftet.

Der Originalhersteller ist somit gut beraten, das Haftungsrisiko zu verringern, indem er seine Produkte vermehrt mit Sicherheitsmerkmalen versieht, um diese leichter von Fälschungen unterscheiden zu können. Unter diesem Gesichtspunkt erscheint zudem die Maßnahme, die Kunden durch gezielte Aufklärungskampagnen für Fälschungen zu sensibilisieren, nicht nur empfehlenswert, sondern unumgänglich.

Michael Lorenz und Till Morstadt, Bangkok*

Thailand – Attraktive steuerliche Förderung der Automobilbranche

Board of Investment und Industrial Estate

Die thailändische Regierung bietet sowohl inländischen als auch ausländischen Unternehmen ein breites Spektrum an Investitionsförderung. So werden auch für Automobilunternehmen und Zulieferer interessante steuerliche und nicht-steuerliche Anreize zur Verfügung gestellt, z. B. bis zu achtjährige Befreiung von der Körperschaftsteuer und die Möglichkeit, Land zum Volleigentum zu erwerben – letzteres ist außer in Thailand in sonst keinem anderen Land Südostasiens möglich.

I. Einleitung

Die Wirtschaft des Königreichs Thailand wird im Jahr 2015 nach Einschätzung der Weltbank um 3,5 Prozent wachsen.¹ Im ersten Quartal 2014 schrumpfte sie aufgrund politischer Konflikte, erholte sich jedoch rasch und wuchs in den folgenden drei Quartalen konstant im Bereich von 1,1 bis 1,7 Prozent.² Zudem soll die „ASEAN Economic Community“ (AEC), eine vertiefte wirtschaftliche Integration des ASEAN-Raumes, bis Ende 2015 umgesetzt werden.³ Entsprechend interessant ist die Region für Investitionen. Thailands geostrategische Lage mit Grenzen zu Kambodscha und Laos im Osten, nach Myanmar im Westen und nach Malaysia im Süden und die vorhandene Infrastruktur, insbesondere Flug- und Seehäfen,⁴ machen Thailand zu einem zentralen Dreh- und Angelpunkt der gesamten Region.

Die Automobilindustrie ist ein wesentlicher Wirtschaftszweig Thailands. Stand: 2013 sind etwa 350.000 Arbeitnehmer in der Automobilwirtschaft beschäftigt und sie trägt 12 Prozent zum Bruttoinlandsprodukt bei. Während in 2014 die Verkaufszahlen aufgrund der innenpolitischen Schwierigkeiten Thailands sanken, verspricht das Wirtschaftsbarometer für 2015 Schönwetter.

Thailand produziert mitnichten nur für den eigenen Markt: ein nicht unerheblicher Teil der Produktion geht in den Export. Thailand ist der siebtgrößte Automobilexporteur

der Welt und fraglos der größte Hersteller in Südostasien.⁵ Zur Verdeutlichung: In Thailand wurden in 2014 fast genauso viele Autos produziert wie in Russland und mehr als in Frankreich oder Großbritannien.⁶ Die Infrastruktur Thailands begünstigt wiederum den Export, insbesondere der Tiefwasserhafen in Laem Chabang. Der Export wird außerdem durch ASEAN und diverse Freihandelsabkommen verstärkt. Zu nennen sind die Abkommen mit Australien, Japan, Neuseeland und Indien. Thailand ist aber nicht nur für die großen Autobauer interessant, sondern auch für Zulieferer. Mittlerweile gibt es mehr als 1.800 Automobilzulieferer in Thailand, von denen ein nicht unerheblicher Teil Erstausrüster sind (Original Equipment Manufacturer, OEM). Ein nicht unerheblicher Teil der OEM-Produktion geht wiederum in den Export.

Wer den Verkehr Thailands kennt, der weiß, dass Pickup-Trucks ganz hoch im Kurs stehen, insbesondere in ländlichen Regionen. Tatsächlich ist Thailand der zweitgrößte Hersteller von Pickups der Kategorie 1 Tonne.⁷ Ein großer heimischer Hersteller ist die Thai Rung Union Car PLC Thailand. Thai Rung Union Car fertigt neben eigenen Modellen auch Modelle anderer Unternehmen, etwa den Isuzu D-Max, einen der Platzhirsche in seinem Marktsegment.⁸

* Auf Seite III erfahren Sie mehr über die Autoren.

1 <https://www.worldbank.org/en/publication/global-economic-prospects/summary-table> (Abruf 29.5.2015).

2 <http://www.tradingeconomics.com/thailand/gdp-growth> (Abruf 29.5.2015).

3 <http://www.asean.org/communities/asean-economic-community> (Abruf 29.5.2015).

4 Flughafen Suvarnabhumi mit jährlich 45 Mio. Passagieren und 1,3 Mio. Tonnen Luftfracht; Seehäfen Bangkok Port, Laem Chabang und vor allen Dingen Tiefwasserhafen Sriracha Harbour, der quasi rund um das Jahr (95 Prozent) anlaufbar ist.

5 Uli Kaiser, Thailand AutoBook, Bangkok, 2015, S. 6.

6 http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_countries_by_motor_vehicle_production (Abruf 29.5.2015).

7 Uli Kaiser, Thailand AutoBook, Bangkok, 2015, S. 6.

8 <http://www.thaiautobook.com/statistics/domestic-sales/pickup-trucks.html> (Abruf 29.5.2015).

Der Pickup ist aber nicht nur aufgrund seiner Einsatzmöglichkeiten und Fahreigenschaften so beliebt, auch eine geschickte Besteuerung begünstigt Produktion und Absatz (Automotive Excise Tax, dazu unten).

Thailand ist also aus zwei Gründen für die gesamte Automobilbranche interessant: Zum einen bestehen Chancen auf dem heimischen Markt und zum anderen kann Thailand als Tor zur ASEAN verstanden werden. Denn während hohe Einfuhrabgaben Importe faktisch ausschließen, können lokal hergestellte Waren innerhalb der Region vergleichsweise einfach vermarktet und abgesetzt werden.

Bei der Industrieansiedlung bieten die Investitionsförderungen des „Board of Investment“ (BOI) und die Privilegien von Unternehmungen in sogenannten „Industrial Estates“ attraktive Optionen.

II. Ansiedlung in Industrial Estates

Mit dem Ziel die thailändische Wirtschaft zu fördern, unterstützt die thailändische Regierung seit Anfang der 1980er Jahre die Ansiedlung von Industriebetrieben in sog. „Industrial Estates“, staatlich verwalteten Industrieparks. Dazu werden ausländischen Investoren mit einer Reihe von Vergünstigungen Anreize gegeben, sich in diesen Sonderzonen anzusiedeln. Insbesondere Steuererleichterungen und die Möglichkeit, auch als Ausländer Grundstücke in Thailand zu erwerben, machen ein solches Investment interessant.

Auf diese Weise sind in der Vergangenheit insgesamt bereits 38 Industrial Estates entstanden. Davon werden zwölf durch die Industrial Estate Authority of Thailand (IEAT) in Eigenregie verwaltet. Die übrigen Industrial Estates werden von der IEAT und privaten Investoren gemeinsam betrieben. Diese Industriezonen befinden sich insbesondere im Großraum Bangkok und im Eastern Seaboard (Chonburi). Gefördert werden vor allem Schlüsselindustrien wie die Automobil-, Konsumgüter und Elektrotechnikproduktion.

Die Rechtsgrundlage für die Einrichtung der Industrial Estates bildet der „Industrial Estate Authority Act“ (IEAA). Dieser definiert zwei verschiedene Typen von Industrial Estates: Zum einen die „General Industrial Zone“ und zum anderen die „IEAT Free Zone“.⁹ Auch wenn zwischen beiden Typen gewichtige Unterschiede bestehen, können diese dennoch nebeneinander in einem Gewerbegebiet angesiedelt werden. Verwaltet werden diese Zonen von der IEAT. Dieser fällt auch die Aufgabe zu, das Land für die Industrial Estates zu erwerben und dann an den jeweiligen Investor weiter zu vermieten bzw. zu veräußern. Sie überwacht auch die Einhaltung der Arbeitsschutzbestimmungen in den Industrial Estates. Im Übrigen kontrolliert sie auch die Einhaltung der üblichen Bau- und Umweltbestimmungen.¹⁰

In den letzten Jahren hat sich im Übrigen der Trend abgezeichnet, sog. „Joint Industrial Estates“ zu gründen, bei denen das Kapital zum Aufbau der Industrial Estates von privaten Investoren zur Verfügung gestellt wird und die Verwaltung durch die IEAT erfolgt.

1. General Industrial Zones

General Industrial Zones sind Gebiete, die der Ansiedlung förderungswerter ausländischer Industrien dienen. Sie sollen vor allem technisches Know-how nach Thailand bringen. Besondere Erleichterungen hinsichtlich des Im- und Exports von Waren werden allerdings nicht gewährt. Im Ergebnis profitieren in einer General Industrial Zone ange-

siedelte Investoren nur von den allgemeinen Vergünstigungen für Industrial Estates:

(1) Möglichkeit des Landkaufs für Ausländer innerhalb des Industrial Estates, sofern dieses nach Ansicht der Verwaltung der IEAT in einem angemessenen Umfang erfolgt.

Gibt man seine wirtschaftliche Tätigkeit innerhalb des Industrial Estate auf, so ist das Eigentum an dem Grundstück allerdings wieder an die IEAT zurück zu übertragen¹¹ bzw. an einen geeigneten und von der IEAT genehmigten Investor zu veräußern.

(2) Erleichterter Zugang zu Arbeiterlaubnissen. Fachpersonal und deren Familien können so unter vereinfachten Bedingungen nach Thailand entsandt werden.¹²

Abgesehen von diesen rechtlichen Vorteilen ist die in der Regel ausgezeichnete Infrastruktur ein weiterer Anreiz für die Ansiedlung in einem Industrial Estate.

Dabei gilt es jedoch zu bedenken, dass die Industrial Estates naturgemäß ortsgebunden sind, ihre Vorteile also nicht überall in Thailand genutzt werden können.

2. IEAT Free Zones

IEAT Free Zones dienen vor allem der Schaffung von Arbeitsplätzen und der Förderung der Herstellung von Waren für den Export. Der Staat ist bereit, hierfür recht großzügige Steuervergünstigungen zu gewähren, von denen sowohl Ausländer als auch thailändische Investoren profitieren können.

So unterliegt die Einfuhr der für die Errichtung der Industrieanlagen bzw. die Produktion in den IEAT Free Zones notwendigen Materialien keinen Importsteuern und Zöllen, sowie keinen Verbrauchssteuern.¹³ Ebenso unterfällt die Ausfuhr von Waren, welche in den IEAT Free Zones produziert wurden, keinen Exportsteuern, Zöllen, sowie keiner Umsatzsteuer.¹⁴ Dies gilt aber nur insoweit, als die Produkte tatsächlich auch aus Thailand exportiert werden. Sofern sie in Thailand auf den Markt gebracht werden, unterliegen diese der allgemeinen Besteuerung.¹⁵

III. Förderung durch das BOI

Um das Investitionsvolumen zu erhöhen, fördert das Königreich Thailand zukunftssträchtige Wirtschaftszweige. Ziel ist es, Auslandsinvestitionen anzulocken und die heimische Wirtschaft zu stärken.¹⁶ Organisatorisch gibt die Regierung die generellen Richtlinien der Wirtschaft vor, während das „Board of Investment“ (BOI) die Einzelheiten regelt. Es ist dem Büro des Premierministers unterstellt¹⁷ und ist die Hauptkoordinierungsstelle für Investitionen in Thailand. Es unterhält 14 Auslandsstellen, etwa in Frankfurt, Beijing, Paris, Tokio oder New York.¹⁸ Der Vorsitzende (Chairman) des BOI ist derzeit Premierminister (Prime Minister) *Prayuth Chan-ocha*, zugleich Vorsitzender des Ko-

⁹ Sec. 36 IEAA.

¹⁰ Sec. 42 IEAA.

¹¹ Sec. 44 IEAA.

¹² Sec. 45 IEAA.

¹³ Sec. 48 IEAA.

¹⁴ Sec. 50 IEAA.

¹⁵ Sec. 51 IEAA.

¹⁶ http://www.boi.go.th/index.php?page=what_we_do (Abruf 29.5.2015).

¹⁷ http://www.boi.go.th/index.php?page=organization_chart (Abruf 29.5.2015).

¹⁸ http://www.boi.go.th/index.php?page=oversea_office (Abruf 29.5.2015).

mittees für Sicherheit und Ordnung (National Council for Peace and Order).

Als maßgebliche Stelle für Investitionen in Thailand bietet das BOI neben Informationen und anderen Hilfestellungen konkrete wirtschaftliche Förderungen, etwa Steuervergünstigungen oder -befreiungen, Zollvergünstigungen und weitere Anreize. Im Jahr 2014 wurden 1.662 Projekte gefördert. Von diesen waren 912 ausländische Investitionen (mehr als 10 Prozent ausländisches Kapital), von diesen wiederum 589 zu 100 Prozent ausländisch und 323 Joint-Ventures. Das Gesamtvolumen geförderter ausländischer Investitionen betrug damit 483,5 Mrd. THB (ca. 13 Mrd. Euro).¹⁹

Über die letzten 15 Jahre sind die Förderrichtlinien des BOI nie grundlegend überarbeitet worden. Entsprechend der Entwicklung der heimischen als auch der regionalen Wirtschaft (ASEAN) bestand daher Handlungsbedarf. Mit dem 2014 vorgestellten Sieben-Jahres-Plan zur Förderung der Wirtschaft Thailands wurde dem begegnet (Seven-Year Investment Strategy 2015 – 2021). Konkretisiert wird dieser Plan durch die Bekanntmachung des BOI Nr. 2/2557.²⁰ Diese Regelungen sind seit dem 1.1.2015 in Kraft.

1. Neue Förderung

Die Förderung beinhaltet nach wie vor Hilfestellungen, Steueranreize, vereinfachte Beschaffung von Arbeitserlaubnissen für ausländische Fachkräfte und die Möglichkeit für Ausländer 100 Prozent von Unternehmensanteilen zu halten. Die Kriterien für die Gewährung wurden jedoch grundlegend überarbeitet und zwar auf Basis einer Analyse der aktuellen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen Thailands.

Beibehalten werden die bewährten Instrumente der Förderung, etwa Vergünstigungen oder Befreiungen von Zoll und Steuern, verändert werden aber die Vergabekriterien.

a) Geförderte wirtschaftliche Aktivitäten

Um gefördert zu werden, muss das Projekt einem der vom BOI benannten Wirtschaftszweige unterfallen. Gefördert werden:

- Landwirtschaft und Landwirtschaftsprodukte
- Mineralien, Keramik und Grundmetalle,
- Leichtindustrie,
- Metallprodukte, Maschinen und Einrichtungen für den Transport,
- Elektronik und elektrische Anwendungen,
- Chemikalien, Papier und Plastik,
- Dienstleistungen und öffentliche Versorgungseinrichtungen.

Jedes Projekt muss nachweisen:

- dass der Mehrwert des Projektes grundsätzlich nicht weniger als 20 Prozent der Einnahmen der Investition ausmacht (10 Prozent für gesondert genannte Investitionen),
- dass moderne Produktionsmethoden und
- grundsätzlich neuwertige Maschinen verwendet werden.

Daneben müssen Vorkehrungen zum Umweltschutz getroffen werden, ein Mindestkapital investiert und die Machbarkeit des Projekts sichergestellt werden.

b) Zwei Ansatzpunkte der Förderung

Förderungen werden nach den neuen Richtlinien unter zwei Gesichtspunkten gewährt:

Zum einen wie auch in der Vergangenheit aufgrund der Art der wirtschaftlichen Betätigung („activity-based incentives“) und zum anderen aufgrund des Mehrwerts, den die Investition für Thailand hat („merit-based incentives“). Ersteres meint etwa Investitionen im Bereich Forschung und Entwicklung oder Industrien, die für die Entwicklung des Landes als vorteilhaft angesehen werden. Letzteres die Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit Thailands, die Dezentralisierung und die Entwicklung von Industriezonen. Dabei schließen sich die verschiedenen Förderungen nicht gegenseitig aus, sondern können kumulativ in Anspruch genommen werden.

c) Anreize hinsichtlich der Art der Investition

Die wirtschaftlichen Anreize, die Projekten in den genannten Wirtschaftszweigen gewährt werden, werden nach Art und Umfang der Förderung in die Gruppen A und B unterteilt, wobei jede Gruppe in Untergruppen unterteilt wird, nämlich A1 bis A4 und B1 bis B2. Die Bekanntmachung des BOI regelt sodann in der Liste der geförderten Projekte (List of Activities Eligible for Investment Promotion) jeweils konkret,

- welche Art der Investition gefördert wird und
- welche Förderinstrumente (Steuervergünstigungen etc.) gewährt werden können.

aa) Gruppe A

Die Gruppe A beinhaltet insbesondere Investitionen im Hochtechnologiebereich sowie in Infrastruktur. Projekten der Gruppe A wird eine Befreiung von der Körperschaftsteuer von bis zu acht Jahren gewährt, sowie Zollbefreiung für bestimmte Maschinen und Rohmaterialien. Daneben stehen weitere nicht-steuerliche Vergünstigungen zur Verfügung, beispielsweise Erleichterungen bei der Beantragung von Arbeitserlaubnissen für Mitarbeiter aus dem Ausland.

So unterfällt bspw. die Herstellung von Fahrzeugteilen (Kategorie 4.8) und Herstellung von Brennstoffzellen (Kategorie 4.13) der Gruppe A2 und erhält die folgenden Anreize:

- acht Jahre Befreiung von der Körperschaftsteuer, wobei maximal Steuerbefreiung in Höhe von 100 Prozent des Netto-Investitionsvolumens gewährt wird (abzüglich Lohnkosten und Kosten für Landerwerb),
- Befreiung von Zöllen auf importierte Maschinen,
- ein Jahr Befreiung von Zöllen auf importierte Rohmaterialien, die zur Herstellung von Exportprodukten dienen (verlängerbar nach Ermessen des BOI) und
- weitere nicht-steuerliche Anreize (s.o.).

Die Herstellung von Fahrzeugteilen (Kategorie 4.8) und Herstellung von Brennstoffzellen (Kategorie 4.13) unterfällt der Gruppe A3 und erhält somit die folgenden Anreize:

- fünf Jahre Befreiung von der Körperschaftsteuer, wobei maximal Steuerbefreiung in Höhe von 100 Prozent des

19 Alle Zahlen: http://www.boi.go.th/upload/content/T%20FDI14_15388.pdf (Abruf 29.5.2015).

20 http://www.boi.go.th/upload/content/newpolicy-announcement%20as%20of%202020_3_58_23499.pdf (Abruf 29.5.2015).

Netto-Investitionsvolumens gewährt wird (abzüglich Lohnkosten und Kosten für Landerwerb),

- Befreiung von Zöllen auf importierte Maschinen,
- ein Jahr Befreiung von Zöllen auf importierte Rohmaterialien, die zur Herstellung von Exportprodukten dienen (verlängerbar nach Ermessen des BOI) und
- weitere nicht-steuerliche Anreize (s. o.).

bb) Gruppe B

Gruppe B beinhaltet unterstützende Industrien, die zwar keine Hochtechnologien verwenden, aber dennoch relevant für die Wertschöpfungskette sind. Neben Zollbefreiung für bestimmte Maschinen und Rohmaterialien können die oben genannten nicht-steuerlichen Anreize gewährt werden.

Die Herstellung von Automobilen (Kategorie 4.6) unterfällt der Gruppe B1 und erhält somit die folgenden Anreize:

- Zollbefreiung auf importierte Maschinen,
- ein Jahr Befreiung von Zöllen auf importierte Rohmaterialien, die zur Herstellung von Exportprodukten dienen (verlängerbar nach Ermessen des BOI) und
- weitere nicht steuerliche Anreize (s. o.).

d) Zusätzliche Anreize aufgrund besonderer Umstände des Investments („merit-based incentives“)

Für Projekte, die dem Land oder der Industrie Thailands im Ganzen besonders nützlich sind, werden zusätzlich leistungsbezogene Vergünstigungen gewährt.

aa) Förderung der Wettbewerbsfähigkeit

Projekten, die in Bereichen wie Forschung und Entwicklung, Ausbildung in fortschrittlichen Technologien, Produktdesign und dergleichen investieren, werden weitere Vergünstigungen bei der Unternehmensbesteuerung geboten.

Betragen die Ausgaben für qualifizierte Investitionen (= Investitionen, die aufgrund ihres Nutzens für Thailand gefördert werden) nicht weniger als 1 Prozent der Einnahmen der Investition der ersten drei Jahre oder nicht weniger als 200 Mio. THB (ca. 5,4 Mio. Euro) (je nachdem was geringer ist), so erhält das Projekt ein weiteres Jahr Befreiung von der Körperschaftsteuer, wobei insgesamt maximal acht Jahre Befreiung gewährt werden.

Zwei weitere Jahre Steuerbefreiung werden gewährt, wenn die qualifizierten Investitionen nicht weniger als 2 Prozent der Einnahmen der Investition der ersten drei Jahre oder nicht weniger als 400 Mio. THB (ca. 10,8 Mio. Euro) (je nachdem was geringer ist) sind, wobei insgesamt maximal acht Jahre Befreiung gewährt werden.

Drei weitere Jahre Steuerbefreiung werden gewährt, wenn die qualifizierten Investitionen nicht weniger als 3 Prozent der Einnahmen der Investition der ersten drei Jahre oder nicht weniger als 600 Mio. THB (ca. 16,2 Mio. Euro) (je nachdem was geringer ist) sind, wobei insgesamt maximal acht Jahre Befreiung gewährt werden.

bb) Besondere Investitionszonen (Investment Promotion Zones)

Investitionen, die in besonderen, durch das BOI ausgewiesenen Zonen stattfinden (Investment Promotion Zones), werden weitere Steuervergünstigungen geboten. Besondere Investitionszonen finden sich zunächst in den zwanzig ärmsten Provinzen Thailands. Ferner weist das BOI speziel-

le Entwicklungszonen aus und behält sich das Recht vor, Wissenschafts- und Technologieparks zu genehmigen.

Projekte im Rahmen der Gruppen A1 oder A2 in diesen Gebieten erhalten nach Ablauf der ersten acht Jahre eine Befreiung von der Körperschaftsteuer in Höhe von 50 Prozent auf alle Gewinne, die in den Zonen innerhalb der nächsten fünf Jahre anfallen.

Projekte im Rahmen der Gruppen A3 bis A4 und B1 bis B2) erhalten nach Ablauf der ursprünglichen Förderdauer eine Befreiung von der Körperschaftsteuer in Höhe von 100 Prozent auf alle Gewinne, die in den Zonen innerhalb der nächsten drei Jahre anfallen, wobei die Befreiung insgesamt acht Jahre nicht überschreiten soll.

Eine weitere Vergünstigung ist die doppelte steuerliche Absetzbarkeit von Transportkosten, sowie Kosten für Elektrizität und Wasser für zehn Jahre und weitere Absetzbarkeit von 25 Prozent für sämtliche Kosten für Infrastruktur, Installationen und Anlagenbau. Diese Kosten können in einem oder mehreren Jahren innerhalb von zehn Jahren nach den ersten Einnahmen aus dem Projekt abgesetzt werden.

cc) Entwicklung von Industriezonen (Industrial Area Development)

Projekten in speziell ausgewiesenen Industriezonen wird ein weiteres Jahr Befreiung von der Körperschaftsteuer gewährt, wobei insgesamt maximal eine achtjährige Befreiung gewährt wird.

dd) Geförderte Investitionen

Investitionen der Gruppe A können grundsätzlich auch leistungsbezogene Vergünstigungen in Anspruch nehmen. Investitionen nach Gruppe B können Förderung für Verdienste zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit und Verdienste bei der Dezentralisierung beantragen.

e) Anreize zur Steigerung der Produktionseffizienz

Um die Effizienz der Produktion zu steigern, wird geförderten Projekten aller Kategorien *zusätzlich* eine Zollbefreiung auf Maschinen

- für Forschung und Entwicklung,
- für die Beseitigung oder Prävention von Umweltverschmutzung und
- für die Herstellung elektronischer Produkte bzw. Teile für die Verbesserung oder den Austausch von Maschinen oder für die Verbesserung der Produktionskapazitäten in bereits laufenden Projekten

gewährt.

IV. Zölle und Steuern

1. Einfuhrabgaben

Da Thailand versucht hat Automobilhersteller zu motivieren in Thailand zu investieren, ist der Import von Kraftfahrzeugen zwar möglich, auf Grund der Zollabgaben aber teuer (bis zu 100 % Import Duty).

Zunächst fällt ein Importzoll an (Warenwert plus Cost, Insurance, Freight). Für einen gewöhnlichen PKW mit einem Hubraum zwischen 1.500 cm³ und 3.000 cm³ liegt der Zolltarif zur Zeit (Stand: Juni 2015) bei 80 Prozent des CIF-Preises der Ware bei Einfuhr. Dann fällt die Excise Tax an, eine Art Verbrauchsteuer. Berechnungsgrundlage ist dabei der

CIF-Preis zuzüglich des Einfuhrzolls. Bei dem beschriebenen PKW wären das derzeit 35 Prozent. Auf diese Excise Tax, also auf den durch den Pflichtigen abzuführenden Betrag, fällt sodann die Interior Tax an, eine Sondersteuer des Innenministeriums, derzeit in Höhe von 10 Prozent. Schließlich muss noch die Umsatzsteuer von derzeit 7 Prozent entrichtet werden.

2. Excise Tax für inländische Waren

Thailand hat die Besteuerung von Kraftwagen mit Wirkung zum 1.1.2016 geändert. Ziel der Reform ist es, umweltfreundliche Kraftwagen zu fördern, gemessen an CO₂ Emissionen.

Die Besteuerung richtet sich zur Zeit nach der

- Art des Kraftwagens (etwa Passenger Car, Eco-Car, Hybrid, Pickup) und
- der Motorleistung (Hubraum).

So entstehen deutliche Unterschiede: während ein Passenger Car (gewöhnlicher PKW) mit einem Hubraum von nicht mehr 3.000 cm³ einer Verbrauchsteuer von 40 Prozent unterliegt, schlägt ein Single Car Pickup mit einem Hubraum von 3.000 cm³ lediglich mit 3 Prozent Steuern zu Buche.

Ab dem 1.1.2016 gilt ein neues Besteuerungsmodell. Die Besteuerung ergibt sich nunmehr aus

- Art des Kraftwagens,
- des Modells bzw. der Größe des Motors und
- den CO₂ Emissionen, ausgedrückt in Gramm pro Kilometer.

Ein gewöhnlicher PKW mit nicht mehr als 3 000 cm³ wird nun, wenn die CO₂ Emissionen zwischen 100 und 150 g/km liegen, nur noch mit 30 Prozent Verbrauchsteuer belastet, während dasselbe Modell mit mehr als 200 g/km weiterhin mit 40 Prozent Verbrauchsteuer belastet wird.

Single Car Pickup Trucks mit weniger als 200 g/km werden weiterhin nur mit 3 Prozent Verbrauchsteuer belastet.

V. Beispiel

Ein deutscher Automobilzulieferer (Weltjahresumsatz ab ca. 200 Mio. Euro) will sowohl für den thailändischen Markt (dort vor allem für die japanischen Pick-Up Produzenten und ggf. auch für BMW, Volkswagen und Mercedes (die alle bereits in Thailand produzieren)), Teile herstellen, diese dann sowohl in Thailand verkaufen als auch nach China oder Malaysia und auch nach Europa exportieren. Er könnte nun als Maximalförderung in einem Industrial Estate, beispielsweise dort, wo auch General Motors, Ford/Mazda und Toyota ihre großen Produktionsstätten haben, ein Grundstück zum Volleigentum erwerben (das er im Übrigen auch ggf. mit einer Hypothek belasten kann und so unter Umständen auch über internationale und lokale Banken Kredite bekommt). Dort könnte er sich beispielsweise von einem Anbieter eine Fabrikhalle nach seinen Vorstellungen bauen lassen, die er dann mieten kann; er könnte die notwendigen neuen Maschinen zollfrei ins Land importieren und sehr leicht Arbeitserlaubnisse für ausländische Mitarbeiter erhalten.

Die Gewinne würden aus dieser vom BOI geförderten Tätigkeit bis zu acht Jahre in Thailand steuerfrei sein. Es würde auch keine Dividendenquellensteuer anfallen, sodass das Unternehmen den gesamten Gewinn an die deutsche Muttergesellschaft ausschütten kann, die diese (mit Ausnahme von § 8b Abs. 5 KStG, was eine Effektivbesteuerung von ca. 2,5 % zur Folge hat) steuerfrei vereinnahmt. Darüber hinaus wäre es zulässig, ein Grundstück bis zu einem Rai (1.600 m²) beispielsweise im Seeort Pattaya zu kaufen, wo der Geschäftsführer der Gesellschaft sich ein Haus bauen darf. Die Möglichkeit, Grundstück zum Volleigentum zu erwerben, gibt es in fast keinem anderen asiatischen Land und ist in Thailand durch diese BOI-Förderung möglich. Darüber hinaus könnten notwendige Rohmaterialien, die zur Herstellung des Produktes eingeführt werden können, ebenso zollbegünstigt importiert werden. Die Einfuhrumsatzsteuer kann beim Export im Wesentlichen verrechnet werden. Die Umsatzsteuersystematik in Thailand folgt mit wenigen Ausnahmen dem deutschen Vorbild.

In Thailand herrscht im Wesentlichen Vollbeschäftigung, jedoch sind Mitarbeiter gerne bereit bei namhaften deutschen Unternehmen beschäftigt zu werden, da dies einerseits einen Reputationsgewinn bedeutet, andererseits die Ausbildung bei deutschen Unternehmen bekanntermaßen gut ist. Im Allgemeinen sollte man von Gesamt-Voll-Lohnkosten bei 40 Stunden effektiver Nettoarbeitszeit je nach Ausbildungsstand von 600 Euro für einen ungelernten Arbeiter bis zu 1.000 Euro für einen ausgebildeten Arbeiter ausgehen. Eine bilinguale Buchhalterin kostet inklusive aller Nebenkosten etc. ca. 1.000 Euro pro Monat, ein Senior Manager etwa 2.000 bis 3.000 Euro im Monat.

Thailand bietet aus unserer 20-jährigen Erfahrung einen sehr guten Kompromiss zwischen Lohnkosten und Ausbildungsstandard, Infrastruktur (die in Thailand aufgrund der zahlreichen Häfen, des funktionierenden Großflughafens sowie mittlerweile sehr guten Straßen und auch der IT-Infrastruktur) auch ein rechtlich relativ stabiles Umfeld, vor allem im Hinblick auf die Strategie „China Plus“.

VI. Zusammenfassung

1. Sowohl die Förderung durch das BOI als auch die Ansiedlung in einem Industrial Estate bietet eine gute Möglichkeit, ein Investment in Thailand ohne thailändische Beteiligung zu realisieren.
2. Weitere Vorteile sind die sehr attraktiven Vergünstigungen wie Steuervorteile und die Möglichkeit, Land zu erwerben.
3. Zur Vorbereitung eines Investments sollten aber grundsätzlich alle rechtlichen Möglichkeiten zur Zulassung bzw. Förderung nach thailändischem Recht ausgeschöpft werden.
4. Die verschiedenen Formen der Wirtschaftsförderung schließen sich dabei gegenseitig nicht aus; vielmehr ist es z. B. möglich, die Förderung durch das BOI zu erhalten und gleichzeitig die Vorteile eines Industrial Estate zu nutzen.