Your World First

C/M/S/
Law . Tax

Automotive-Power CEE – Zukunftsperspektiven 2020

Broschüre zur Veranstaltung am 27. November 2014 in der BMW Welt

Inhalt

Vorwort	3
Automobilindustrie in Polen	4
Automobilindustrie in Russland	9
Automobilindustrie in der Slowakei	12
Automobilindustrie in der Tschechischen Republik	16
Automobilindustrie in der Türkei	20
Automobilindustrie in Ungarn	26
Zahlen, Daten, Fakten	31
Ihre CMS-Automotive Ansprechpartner	35
CMS International	36
Warum CMS	38

Vorwort

Automotive-Power CEE – Zukunftsperspektiven 2020

Die Automobilindustrie zieht nach Osten. Neben den schon als traditionell zu bezeichnenden Standorten Tschechien und Slowakei ist das aufstrebende Polen Hotspot der Automobilindustrie in Mittel- und Osteuropa. Auch Russland, Ungarn und die Türkei sind vorne mit dabei. Die Türkei gilt vor allem dank ihrer besonderen geografischen Lage als Eingangstor zu den Absatzmärkten im Nahen Osten und Asien. Ungarn punktet mit seinem günstigen Lohnniveau. Und Russland kämpft, um den prognostizierten Absatzboom im Jahr 2020 zu erreichen.

In vielen mittel- und osteuropäischen Staaten ist die Automobilindustrie zu einem bedeutenden Wirtschaftszweig gewachsen oder soll mit gehöriger politischer Unterstützung dazu werden. Sie bietet viele Tausende Arbeitsplätze, sichert staatliche Einnahmen und sorgt für wichtige Impulse auch in angrenzenden Bereichen. So hat beispielsweise der slowakische Automobilsektor in 2013 beachtenswerte 43 Prozent zum Bruttoinlandsprodukt beigetragen. In Polen entfielen zuletzt rund 16 Prozent der Exportleistung auf die Produktion von Automobilen.

Angesichts dieser Beispiele überrascht es nicht, dass politische Agenden, strategische Pläne und vielfältige Förderprogramme als Teil der staatlichen Wirtschafts- und Infrastrukturpolitik ausgerufen werden, um die Hersteller von Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen sowie Zulieferer (weiter) nach CEE zu locken.

Doch die Absatzmärkte und Produktionsstandorte in Mittel- und Osteuropa haben Kratzer bekommen. Mancherorts lässt die Innovationskraft nach – gerade in der forschungs- und entwicklungsintensiven Automobilindustrie ein Nachteil. Auch zuverlässige und qualitätsbewusste Zulieferer sind nicht überall vorhanden, um beispielsweise wie in Russland die strengen Local-Content-Vorgaben zu erfüllen. Gleiches gilt für qualifizierte Arbeitnehmer, die in den automobilen Hotspots händeringend gesucht werden. Ganz zu schweigen von den politischen und leider auch militärischen Unruhen in Russland und der Ukraine, deren Folgen – wie Währungsabwertung, nachlassende Investitionstätigkeit, Liquiditätsabfluss und Rückgang des Wirtschaftswachstums – heute schon deutlich spürbar, aber noch nicht in Gänze absehbar sind.

Um diese vielfältigen Herausforderungen zu bewältigen, braucht es nicht nur lokale Expertise und vertrauensvolle Geschäftsbeziehungen, sondern vor allem auch ein aktives Netzwerk, das über Grenzen reicht und im wahrsten Sinne des Wortes verbindet. Mit unserem Event „Automotive-Power CEE – Zukunftsperspektiven 2020“ wollen wir ein Forum für Dialog und Austausch bieten, das Ihnen dabei hilft, die Zukunft ein Stück erfolgreicher zu gestalten. Getreu dem Motto „aus der Praxis für die Praxis“ zeigen hochkarätige Experten aus dem Automotive-Sektor die Zukunftsperspektiven der Automobilindustrie in CEE auf, berichten von ihren Erwartungen und bewerten Trends.

Wir wünschen Ihnen eine informative Veranstaltung, die Ihnen neue Eindrücke, kreative Ideen und interessante Kontakte bringt.

Mit besten Grüßen

Dr. Michael Kerkloh **Dr. Thomas Mühl**

In Kooperation mit:

export-club bayern

Automobilindustrie in Polen

Dem Automobilsektor kommt in der polnischen Wirtschaft eine Schlüsselrolle zu. Mit einem Anteil von 12,6 Prozent der Wirtschaftsleistung gibt die Automobilindustrie entscheidende Impulse für nahezu alle Bereiche von Industrie, Handel und Dienstleistung. Daneben ist die Automobilbranche samt der mit ihr verbundenen Unternehmen eine bedeutende Einnahmequelle der öffentlichen Hand und trägt PLN 27,1 Mrd. zu den Jahreseinnahmen bei. Nahezu die gesamte Automobilproduktion Polens ist exportorientiert und macht 15,9 Prozent der Exportleistung aus. Dabei steht die Ausfuhr von Pkw, Ersatzteilen und Zubehör an erster Stelle.

Die globale Verlangsamung der Wirtschaft hat auch die polnische Automobilbranche getroffen und führte zuletzt zu einem Rückgang der Produktionszahlen. Da die Wachstumsprognosen für die polnische Wirtschaft aber positiv sind, wird eine baldige Umkehr des Negativtrends erwartet. Die Europäische Kommission prognostiziert für Polen ein Wirtschaftswachstum von 3,2 Prozent in 2014 sowie bis 3,5 Prozent im Jahr 2015.

Über eine lange Tradition der Automobilbranche hinaus punktet Polen insbesondere mit hoch qualifizierten und motivierten Arbeitskräften. Sie machen das Land zu einem attraktiven Investitionsstandort für international bedeutende Automobilkonzerne. Der bereits seit vielen Jahren in Polen engagierte Volkswagenkonzern plant beispielsweise in der Stadt Wrzesien die Eröffnung einer weiteren Fabrik zur Herstellung des VW Crafter. Zusätzliche Anreize bietet der Staat durch eine Reihe eigens entwickelter Förderprogramme: So finden Unternehmen in Polen bereits 14 Sonderwirtschaftszonen vor, die besondere Erleichterungen, vor allem Steuerermäßigungen, vorsehen.

Fazit: Polen ist ein attraktiver Investitionsstandort für die Automobilbranche, nicht nur, aber auch wegen seiner günstigen geografischen Lage im Herzen Europas. Darüber hinaus überzeugen Polens positive Wirtschaftsdaten und Investitionsbedingungen.

Liste der Hersteller	
Fiat Auto Poland	— seit 1992 in Tychy — 3400 Mitarbeiter — Produktionskapazität: 348 500/Jahr — Umsatz: PLN 10,9 Mrd. (2012)
Volkswagen (Volkswagen Poznan Sp. z o.o.)	— seit 1993 in Poznan — 6400 Mitarbeiter — Produktionskapazität: 162 000/Jahr — Umsatz: PLN 9,9 Mrd. (2011)
General Motors Manufacturing Poland Sp. z o.o.	— seit 1998 in Gliwice — 3000 Mitarbeiter — Produktionskapazität: 125 300/Jahr — Umsatz: PLN 7,8 Mrd. (2011)
Volvo Polska	— seit 1996 in Breslau — 2900 Mitarbeiter — Produktionskapazität: 700/Jahr — Umsatz: PLN 1,4 Mrd. (2012)
Solaris Bus & Coach	— seit 1996 in Bolechowo — 2200 Mitarbeiter — Produktionskapazität: 1000/Jahr — Umsatz: PLN 1,2 Mrd. (2012)
JELCZ	— seit 1952 in Jelcz-Laskowice — über 430 Mitarbeiter — Umsatz: PLN 0,1 Mrd. (2011)
MAN TRUCKS	— seit 2007 in Niepołomice — 500 Mitarbeiter — Produktionskapazität: 7100/Jahr — Umsatz: PLN 1,9 Mrd. (2011)
MAN BUS	— seit 1998 in Sady (bei Posen) — 2500 Mitarbeiter — Produktionskapazität: 1300/Jahr — Umsatz: PLN 1,7 Mrd. (2011)
SCANIA PRODUCTION SŁUPSK	— seit 1993 in Słupsk — 600 Mitarbeiter — Produktionskapazität: 300/Jahr — Umsatz: PLN 0,1 Mrd. (2012)

Überblick Fördermöglichkeiten	
Erwerb neuer Technologien	
Beschreibung	Steuerermäßigung
Art der Förderung	Bis zu 50 % der Ausgaben für den Erwerb neuer Technologien können von der Steuerbemessungsgrundlage abgezogen werden.

Sonderwirtschaftszonen	
Beschreibung	Steuerbefreiung (Körperschaftsteuer, Einkommensteuer, Grundsteuer) In Polen gibt es 14 Sonderwirtschaftszonen, in denen Unternehmen ihre Gewerbe auf Grundlage einer speziell erteilten Genehmigung betreiben. Diese Unternehmen können staatliche Beihilfen in Form von Steuererleichterungen in Anspruch nehmen. Das Maximalniveau der Staatshilfe hängt von der jeweiligen Region ab.
Art der Förderung	— Auf Basis der Investitionskosten: Die Gesamtsumme der Steuerbefreiung kann bis zu 25 % (für große Unternehmen; für kleine und mittlere Unternehmen entsprechend 10 % oder 20 % mehr) der entstandenen Investitionskosten betragen. — Auf Basis neu geschaffener Arbeitsplätze: Die Gesamtsumme der Steuererleichterung kann bis zu 25 % der innerhalb eines Zeitraums von zwei Jahren anfallenden Personalkosten für neu geschaffene Arbeitsplätze in der jeweiligen Zone betragen. Für kleine und mittlere Unternehmen beträgt die Steuerbefreiung entsprechend 10 % oder 20 % mehr. — Grundsteuer: Gemeinderäte der jeweiligen Sonderwirtschaftszone können Grundsteuererleichterungen für die dort ansässigen Unternehmen beschließen.

Direkte Staatliche Subventionen	
„Förderungsprogramm für Investitionen von erheblicher Bedeutung für die polnische Wirtschaft für die Jahre 2011 – 2020" („Program wspierania inwestycji o istotnym znaczeniu dla gospodarki polskiej na lata 2011 – 2020")	
Beschreibung	Finanzielle Unterstützung neuer Investitionen; Unterstützung bei der Schaffung von Arbeitsplätzen.
Art der Förderung	— max. 7,5 % der qualifizierten Kosten (neue Investitionen) — max. PLN 15 600 für jeden neu geschaffenen Arbeitsplatz

Forschung & Entwicklung	
Beschreibung	Die in der Automobilindustrie tätigen Unternehmen, die ihre Produkte im Rahmen der F&E-Aktivität bedeutsam verbessern (oder neue Produkte schaffen) wollen, können die für diesen Zweck dedizierten staatlichen Beihilfen in Anspruch nehmen.
Art der Förderung	Das Maximalniveau der Finanzierungshilfe in den Programmen „Demonstrator+", „Gegon" und „Szybka Sciezka" beträgt bis zu 80 % der qualifizierten Kosten (max. 80 % für kleine und Mikrounternehmen, max. 75 % für mittlere Unternehmen und max. 65 % für große Unternehmen). Das Programm „Opus" bietet Unternehmen, die Grundlagenforschung (origineller, experimenteller oder theoretischer Art) betreiben, eine Finanzierungshilfe an, die bis zu 100 % der mit der Grundlagenforschung verbundenen qualifizierten Kosten abdecken kann.

Automobilindustrie in Russland

Mit rund 600 000 Beschäftigten ist die Automobilindustrie ein strategisch wichtiger Industriezweig in Russland. Fast 2,2 Millionen Fahrzeuge wurden im Jahr 2013 in Russland produziert. Das Land ist damit der elftgrößte Fahrzeughersteller und der achtgrößte Pkw-Hersteller der Welt. Neben den bedeutendsten russischen Produzenten AvtoWAZ, GAZ und KAMAZ hat sich eine Vielzahl namhafter ausländischer Automobilhersteller in Russland niedergelassen. Marken wie Volkswagen, Ford, Hyundai oder General Motors betreiben heute in Russland leistungsfähige Produktionsstätten.

Auch für die Automobilindustrie ist das russische Investitionsklima allerdings in letzter Zeit rauer geworden. Der allgemeine wirtschaftliche Abschwung und die Folgen der Ukraine-Krise haben den russischen Automobilsektor unsicherer gemacht, weshalb für das Jahr 2014 mit einem Absatzrückgang um neun bis zehn Prozent gerechnet wird.

Im Vergleich zu den heimischen Anbietern profitieren internationale Automarken dennoch überdurchschnittlich von dem in vielen Bereichen herrschenden Nachholbedarf. Die nicht immer zufriedenstellende Qualität der russischen Zulieferer und die niedrige Marktsättigung – ca. 270 Pkw pro 1000 Einwohner, gegenüber 500 in Europa und 750 in den USA – lassen erwarten, dass auch in Zukunft ein erheblicher Bedarf an ausländischen Investitionen in den russischen Automobilsektor bestehen wird.

Fazit: Trotz einiger Herausforderungen zählt Russland weiterhin zu den Top-10-Automobilmärkten der Welt und bietet Investoren und Produzenten ein überdurchschnittliches Entwicklungs- und Wachstumspotenzial.

Liste der Hersteller	
AvtoVAZ	— seit 1966 in Togliatti und Izhevsk — über 65 000 Mitarbeiter — Fahrzeugbau: 600 668/Jahr
GAZ Group	— seit 2005 – Konzern aus 13 Unternehmen — über 50 000 Mitarbeiter
KAMAZ	— seit 1976 — etwa. 41 850 Mitarbeiter — Fahrzeugbau: 46 200 Lkw/Jahr
Derways	— seit 2003 in Tscherkessk — 2300 Mitarbeiter — Fahrzeugbau: 900/Jahr
Renault	— seit 2004 in Moskau — über 500 Mitarbeiter — Fahrzeugbau: 160 000/Jahr
Volkswagen Group Rus	— seit 2006 in Kaluga; seit 2011 in Nizhniy Novgorod — über 6000 Mitarbeiter — Fahrzeugbau: 188 000/Jahr
AVTOTOR (BMW, GM, Kia, Hyundai)	— seit 1997 in Kaliningrad — über 3000 Mitarbeiter — Fahrzeugbau: über 250 000/Jahr
Ford Sollers	— seit 2002 in Vsevolozhsk (bei St. Petersburg); seit 2012 in Elabuga; seit 2014 in Nab. Chelny — Fahrzeugbau: etwa 100 000/Jahr

Liste der Hersteller	
Renault	— seit 2004 in Moskau — über 4500 Mitarbeiter — Fahrzeugbau: 160 000/Jahr
General Motors Russia & CIS (Opel Group)	— seit 1992 in St. Petersburg — etwa 2000 Mitarbeiter — Fahrzeugbau: 60 000/Jahr
Toyota	— seit 2005 in der Nähe von St. Petersburg — etwa 600 Mitarbeiter — Fahrzeugbau: ca. 14 100/Jahr
Hyundai Motor	— seit 2010 in Kamenka (in der Nähe von St. Petersburg) — Fahrzeugbau: etwa 250 000/Jahr (Lkw und Pkw)
Nissan	— seit 2009 in der Nähe von St. Petersburg — etwa 750 Mitarbeiter — Fahrzeugbau: 50 000/Jahr

Überblick Fördermöglichkeiten	
Besondere Vergünstigungen für die Automobilhersteller	
Beschreibung	Reduzierte Einfuhrzölle auf Fahrzeugkomponenten und -bauteile
Voraussetzungen	Investitionsabkommen: — Mindestproduktion von Fahrzeugen pro Jahr (5000–350 000 Stück, je nach Investitionsprogramm) — Schrittweise Steigerung der Nutzung von lokalen Komponenten auf 30 %–60 % — Zeitlicher Rahmen: 5–7 Jahre — Durchführung bestimmter Herstellungsprozesse in Russland (u. a. Schweißen, Lackieren, Montage) — u. U. Forschung und Entwicklung in Russland
Status	Neue Investitionsabkommen werden derzeit nicht mehr abgeschlossen.

Steuerermäßigungen in den Sonderwirtschaftszonen	
Beschreibung	— Zoll- und Steuererleichterungen — Vergünstigter Zugang zu Ressourcen
Art der Förderung	Ansiedlungsvereinbarung: — Durchführung der vereinbarten Unternehmenstätigkeit — Mindestkapitaleinlagen — Erfüllung weiterer vereinbarter Pflichten

Automobilindustrie in der Slowakei

Die Automobilindustrie ist mit einem Anteil von mehr als 40 Prozent am Bruttosozialprodukt die wichtigste Antriebskraft der slowakischen Wirtschaft. Nicht zuletzt dank der Werke großer Marken wie Volkswagen (Bratislava), PSA Peugeot Citroën (Trnava) und Kia Motors (Žilina) hat sich die Slowakei zu einer der führenden Fahrzeugproduktionsstätten in Mitteleuropa entwickelt.

Der Markteintritt von Volkswagen Anfang der 1990er Jahre weckte das Interesse weiterer Gesellschaften und gab dem Zuliefererbereich in der Slowakei deutlichen Auftrieb. Als sich 2006 die Automobilwerke von PSA Peugeot Citroën und KIA Motors ansiedelten, entstanden neue Zulieferketten, vertreten durch eine ganze Reihe von Tier-1-, Tier-2- und Tier-3-Lieferanten, die mittlerweile auch Produktionsstätten im Ausland beliefern. Zu den wichtigsten Lieferanten gehören unter anderem Johnson Controls International, Valeo, ZF, ArvinMeritor, Continental, Visteon, Hyundai Mobis, Hanil E-Hwa Automotive, Faurecia, Lear, Magneti Marelli, GetragFord und Tower Automotive.

2013 wurden in der Slowakei rund 980 000 Autos produziert. Mit 171 Fahrzeugen pro 1000 Einwohner ist die Produktionsrate pro Kopf nirgends auf der Welt höher. Die Kraft der Automobilindustrie spiegelt sich auch im Arbeitsmarkt wider: Mehr als 60 000 Menschen sind direkt bei Automobilherstellern beschäftigt, weitere 200 000 Arbeitsplätze verteilen sich auf die Subunternehmer.

Fazit: Zahlreiche Zulieferbetriebe in der Slowakei erweitern ihre Aktivitäten sukzessive in Richtung Forschung und Entwicklung. Davon profitieren nicht nur die Automobilwerke beispielsweise durch effizientere Produktions- und Montageabläufe, sondern auch die Lieferanten selbst können sich zunehmend individueller auf Kundenbedürfnisse einstellen. Bei der Entwicklung neuer Technologien und Produkte setzen die Unternehmen nicht zuletzt auf eine verstärkte Zusammenarbeit mit slowakischen Universitäten und Forschungszentren.

Liste der Hersteller	
Volkswagen Slovakia	— seit 1991 in Bratislava, Martin, Kosice — 9400 Mitarbeiter — Anzahl produzierter Fahrzeuge in 2013: 426 313
Kia Motors Slovakia	— seit 2004 in Teplicka nad Vahom — über 3900 Mitarbeiter — Produktionskapazität: 300 000/Jahr
PSA Peugeot Citroën Slovakia	— seit 2003 in Trnava — 3500 Mitarbeiter — Produktionskapazität: 300 000/Jahr

Überblick Fördermöglichkeiten				
Investitionsbeihilfen				
Art der Förderung	— Körperschaftsteuerermäßigungen — Barsubvention für die Beschaffung von langfristigen Sachanlagen und immateriellem Anlagevermögen — Subventionen für neu geschaffene Arbeitsplätze — Übertragung vom Staats-/Stadtvermögen zu Vorzugspreisen			
Intensität der Investitionsförderung	Inhalt der Investitionsbeihilfe und die Formen von Anreizen sind vom konkreten Bezirk, in dem die Investition durchgeführt werden soll, sowie von der Arbeitslosenquote im jeweiligen Bezirk abhängig.			
		Zone A	Zone B	Zone C
	Höchste Intensität der Förderung d.h. die Summe aller geleisteten Förderungsformen	35 %	35 %	25 %
	Barsubvention	15 %	10 %	–
	Körperschaft-steuerer-mäßigung	35 %	35 %	25 %
	Subvention für jede neue Arbeitsstelle	EUR 6000	EUR 4000	–
	Vermögens-übertragung	35 %	35 %	25 %
Mindesthöhe der Investition	Die Mindesthöhe der Investition für ein Industrieprojekt ist von der Arbeitslosenquote im jeweiligen Bezirk abhängig; ebenso vom Anteil neuer technologischer Anlagen an den berechtigten Aufwendungen. Eine weitere Bedingung ist, dass die Hälfte der minimalen Investitionshöhe durch Eigenkapital des Investors gedeckt sein muss.			
Vorraussetzungen	— Beschaffung von langfristigen Sachanlagen und immateriellem Anlagevermögen mindestens in der Höhe von EUR 10 000 000, wobei mindestens 50 % durch das Eigenkapital des Investors gedeckt werden muss — Beschaffung neuer Produktions- und technologischer Anlagen, die für Produktionszwecke bestimmt sind, und zwar im Wert von mindestens 60 % vom gesamten Wert des beschafften Anlagevermögens — die Umweltschutzbedingungen erfüllende Produktion, Tätigkeiten, Prozesse, Bauten oder Produktions- und technologische Anlagen — Schaffung neuer Arbeitsstellen (mindestens 40 neue Arbeitsstellen, bei etablierten Investoren Wachstum der Arbeitnehmeranzahl mindestens um 10 %, stets jedoch mindestens 40 Arbeitsstellen) — das Investitionsvorhaben wird an einer Stelle durchgeführt			

Arbeitslosenquote	Mindesthöhe der Investition		Anteil neuer technologischer Anlagen	Deckung durch Eigenkapital	
	Großunternehmen	Klein- und Mittelunternehmen		Großunternehmen	Klein- und Mittelunternehmen
Niedriger als slowakischer Gesamtdurchschnitt	EUR 10 Mio.	EUR 5 Mio.	60 %	EUR 5 Mio.	EUR 2,5 Mio.
Höher als slowakischer Gesamtdurchschnitt	EUR 5 Mio.	EUR 2,5 Mio.	50 %	EUR 2,5 Mio.	EUR 1,25 Mio.
Mindestens um 50 % höher als slowakischer Gesamtdurchschnitt	EUR 3 Mio.	EUR 1,5 Mio.	40 %	EUR 1,5 Mio.	EUR 0,75 Mio.

Automobilindustrie in der Tschechischen Republik

Mit über 800 Unternehmen und mehr als 150 000 Beschäftigten gehört die tschechische Automobilindustrie traditionell zu den dynamischsten Sektoren des Landes. Sie macht 20 Prozent sowohl der gesamten tschechischen Fertigungsindustrie als auch des Exportvolumens aus – mit entsprechenden Vorteilen für Investoren, Zulieferer und Hersteller. Gegenüber dem Vorjahr ist die Kraftfahrzeugproduktion um mehr als 11 Prozent gestiegen. Dabei hat das Exportvolumen leicht zugelegt.

In der Tschechischen Republik sind drei große Automobilbauer angesiedelt: Škoda Auto (Volkswagen-Gruppe), TPCA (Joint Venture zwischen Toyota und PSA) und Hyundai Motor Manufacturing Czech. Namhafte Akteure der Branche finden entsprechende Rahmenbedingungen vor, auch für Zulieferer bieten sich interessante Chancen. Nach Ansicht von CzechInvest dürfte die Tschechische Republik zudem ihre Position als eines der führenden europäischen Zentren für automobilnahe Design-, Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten weiter festigen können.

Nachdem die Automobilindustrie in den letzten Jahrzehnten zu den Schwerpunktbereichen der staatlichen Förderung gezählt hat, kommen Investoren heute in den Genuss solider Investitionszuschüsse (bis zu 25 Prozent der zuschussfähigen Kosten). Weitere Faktoren, die den tschechischen Automobilsektor für Investoren attraktiv machen, sind die gut entwickelte Infrastruktur, die breite Zuliefererbasis, die Verfügbarkeit gut ausgebildeter Fachkräfte sowie die Tatsache, dass dieser Sektor gut in die europäische automobile Wertschöpfungskette integriert ist.

Fazit: Die Automobilindustrie bleibt einer der stärksten Katalysatoren der tschechischen Wirtschaft. Die strategisch günstige Lage in der Mitte Europas, ein stabiler Arbeitsmarkt und die gut entwickelte Infrastruktur bieten nach wie vor sehr attraktive Rahmenbedingungen für internationale Investoren.

Liste der Hersteller	
Škoda	— seit 1905 in Mladá Boleslav, Vrchlabí (1920) und Kvasiny (1934) — über 20 000 Mitarbeiter — Fahrzeugbau: 618 466/Jahr
TPCA	— seit 2002 in Kolín-Ovcáry — 3300 Mitarbeiter — Produktionskapazität: 300 000/Jahr — Investitionen: CZK 25 Milliarden
Hyundai	— seit 2006 in Nosovice (Nizní Lhoty) — 3300 Mitarbeiter — Produktionskapazität: 300 000/Jahr — Investitionen: CZK 31 Mio.

Überblick Fördermöglichkeiten	
Geförderte Bereiche	1. Einführung oder Ausweitung der Produktion in der Fertigungsindustrie 2. Technologische Zentren – Bau oder Erweiterung von Forschungs- und Entwicklungszentren
Arten der Förderung	— Körperschaftsteuerermäßigung — Übertragung von Land zu Vorzugspreisen — Subventionen für neu geschaffene Arbeitsplätze — Förderung von Schulungen und Umschulungen — Barsubvention für Kapitalanlagen (nur bei strategischen Investitionen)
Allgemeine Voraussetzungen	Der Empfänger von Förderungen darf die Arbeiten am Projekt nicht vor Erteilung der Bestätigung der Registrierung des Projekts bei CzechInvest aufnehmen (d. h. keine Wirtschaftsgüter erwerben, keine Bestellungen von Maschinen und Ausrüstungen aufgeben und keine Bautätigkeiten aufnehmen). Der Investor muss ferner die erforderlichen Wirtschaftsgüter und geschaffenen Arbeitsplätze über den gesamten Zeitraum hinweg, in dem staatliche Beihilfen genutzt werden, mindestens aber über einen Zeitraum von fünf Jahren, nutzen bzw. erhalten.
Strategische Investitionen	Projekte, die unter die Kategorie der strategischen Investitionen fallen, können zusätzlich zu den üblichen Förderungen Barsubventionen für Kapitalanlagen bis zu 5 % der Kosten erhalten.

Förderungsvoraussetzungen		
	Standardinvestitionen	Strategische Investitionen
Fertigungsindustrie	— Investition in Höhe von mindestens CZK 100 Millionen (in Regionen mit hoher Arbeitslosigkeit mindestens CZK 50 Millionen) — Die Hälfte der Mindestinvestition muss aus dem Eigenkapital des Investors finanziert werden — Mindestens CZK 50 Millionen (CZK 25 Millionen) müssen in neue Maschinen investiert werden	— Investition in Höhe von mindestens CZK 500 Millionen — Mindestens CZK 250 Millionen müssen in neue Maschinen investiert werden — Schaffung von mindestens 500 neuen Arbeitsplätzen
Technologische Zentren	— Investition in Höhe von mindestens CZK 10 Millionen (davon mindestens CZK 5 Millionen in neue Maschinen) und — Schaffung von mindestens 40 neuen Arbeitsplätzen	— Investition in Höhe von mindestens CZK 200 Millionen (davon mindestens CZK 100 Millionen in neue Maschinen) und — Schaffung von mindestens 120 neuen Arbeitsplätzen

Automobilindustrie in der Türkei

Bereits seit den 1960er-Jahren ist die Automobilwirtschaft eine treibende Kraft der türkischen Wirtschaft. Sie sichert mehr als 400 000 Arbeitsplätze und trägt einen Anteil von 16 Prozent an der gesamten Exportleistung des Landes. Rund 1,1 Millionen Fahrzeuge wurden im Jahr 2013 in der Türkei hergestellt – zehn Jahre zuvor waren es nur 400 000.

Weltweit steht die Türkei heute auf Position 16 der größten Produktionsstandorte für Automobile. In Europa war die Türkei Ende 2013 der größte Hersteller von leichten Nutzfahrzeugen. Rund 73 Prozent der in der Türkei hergestellten Fahrzeuge werden in ausländische Märkte exportiert. Das starke Wachstum der Branche ist auch das Ergebnis erhöhter Qualitäts- und Sicherheitsstandards. Außerdem sind die Produktionskapazitäten in der Türkei zunehmend effizienter und wettbewerbsfähiger geworden.

Angesichts der großen wirtschaftlichen Bedeutung der Branche schenkt die türkische Regierung den Automobilherstellern bzw. -zulieferern besondere Aufmerksamkeit. 2011 veröffentlichte die Regierung einen offiziellen Strategieplan für die Automobilindustrie. Ausgehend von einer detaillierten Analyse präsentiert der Plan insbesondere Lösungen, wie die globale Wettbewerbsfähigkeit der türkischen Automobilindustrie nachhaltig verbessert werden kann. Eines der Hauptziele ist dabei die Produktion einer türkischen Automarke; die Forschung dazu hat bereits begonnen. Darüber hinaus wurde ein neues Investitionsprogramm aufgelegt, das Erleichterungen und spezielle Fördermöglichkeiten für die Automobilindustrie vorsieht.

Fazit: Die Türkei bietet für die Automobilindustrie kostengünstige Produktionsbedingungen und hoch qualifizierte Arbeitskräfte. Ein dynamisch wachsender Binnenmarkt sowie die günstige geografische Lage der Türkei rücken das Land weiterhin in das Blickfeld internationaler Investoren.

Liste der Hersteller	
Ford Otosan	— seit 1983 in Eskijehir, 2001 in Gölcük/Kocaeli, 2014 in Yeniköy/Kocaeli — 9444 Mitarbeiter (2013) — Produktionskapazität: 410 200/Jahr — Fahrzeugbau in 2013: 281 287
Hyundai Assan	— seit 1997 in Kocaeli — 2053 Mitarbeiter (2013) — Produktionskapazität: 200 000/Jahr — Fahrzeugbau in 2013: 100 020
Mercedes-Benz Türk	— seit 1968 in Istanbul, 1985 in Aksaray — 5318 Mitarbeiter (2013) — Produktionskapazität: 18 500/Jahr — Fahrzeugbau in 2013: 22 395
Oyak Renault	— seit 1971 in Bursa — 5739 Mitarbeiter (2013) — Produktionskapazität: 360 000/Jahr — Fahrzeugbau in 2013: 331 694
Tofaş	— seit 1971 in Bursa — 6252 Mitarbeiter (2013) — Produktionskapazität: 400 000/Jahr — Fahrzeugbau in 2013: 244 614
Toyota	— seit 1994 in Sakarya — 3008 Mitarbeiter (2013) — Produktionskapazität: 150 000/Jahr — Fahrzeugbau in 2013: 102 260
Karsan	— seit 1966 in Bursa — 889 Mitarbeiter (2013) — Produktionskapazität: 52 225/Jahr — Fahrzeugbau in 2013: 12 486
Honda	— seit 1997 in Kocaeli — 778 Mitarbeiter (2013) — Produktionskapazität: 50 000/Jahr — Fahrzeugbau in 2013: 14 813
Türk Traktör	— seit 1954 in Ankara — 2643 Mitarbeiter (2013) — Produktionskapazität: 40 000 — Fahrzeugbau in 2013: 38 411
Hattat Tarim	— seit 2002 in Tekirdag — 88 Mitarbeiter (2013) — Produktionskapazität: 15 500/Jahr — Fahrzeugbau in 2013: 2098

Liste der Hersteller	
Anadolu Isuzu Otomotiv Sanayi	— seit 1966 in Kocaeli — 724 Mitarbeiter (2013) — Produktionskapazität: 13 155/Jahr — Fahrzeugbau in 2013: 4907
Temsa	— seit 1987 in Adana, 2008 in Sakarya — 1621 Mitarbeiter — Produktionskapazität: 11 500/Jahr — Fahrzeugbau in 2013: 2918
Otokar	— seit 1963 in Sakarya — 2264 Mitarbeiter (2013) — Produktionskapazität: 8800 — Fahrzeugbau in 2013: 4840
M.A.N	— seit 1966 in Ankara — 1509 Mitarbeiter (2013) — Produktionskapazität: 1700 — Fahrzeugbau in 2013: 1300

Überblick Fördermöglichkeiten

Staatliches Fördersystem

Unterstützung von Investitionen mit unterschiedlichen Förderinstrumenten. Implementierung eines vielgliedrigen Förderprogramms, welches zwischen

— allgemeinen Investitionsförderungen,
— regionaler Investitionsförderung,
— Förderung von Großinvestitionen sowie
— Förderung von Investitionen in für die Türkei strategisch bedeutende Sektoren (Automobilindustrie, Eisenbahn- und Maschinenbau etc.)

unterscheidet.

Allgemeine Investitionsförderung

Beschreibung	Erfassung sämtlicher Investitionen, die unabhängig von der jeweiligen Region das Mindestinvestitionsvolumen erreichen.
Art der Förderung	— Mehrwertsteuerbefreiung — Zollbefreiung

Regionale Investitionsförderung

Beschreibung	Unterschiedliche Förderung je nach Region, wobei Investitionen in wirtschaftlich weniger entwickelte Regionen stärker gefördert werden. Unterscheidung diverser Förderungen nach Investitionszonen, Technologieentwicklungs-, Freihandels- und organisierten Industriezonen. Ausnahme „Prioritäre Investitionen“: Investitionen einer bestimmten Größenordnung in bestimmte Branchen (wie z. B. in die Automobilindustrie), welche in der Region 1 – 4 realisiert werden, werden so behandelt, als ob sie in der Region 5 realisiert worden wären.

Förderung von Großinvestitionen

Beschreibung	Unterstützung von 12 Branchen (u. a. der Automobilindustrie) je nach Investitionsregion
Voraussetzungen	— Investition i.H.v. mind. TL 200 Mio. in die Automobil-Erstausrüsterindustrie und i.H.v. mind. TL 50 Mio. in die Automobilzuliefererindustrie

Überblick Fördermöglichkeiten	
Förderung von Investitionen in strategisch bedeutende Sektoren	
Beschreibung	Unterstützung von Investitionen in Bereichen mit strategischer Bedeutung für das Land
Voraussetzungen	— Investition i.H.v. mind. TL 50 Mio. — Inländische Produktionskapazität des herzustellenden Produkts ist geringer als die Anzahl der entsprechenden importierten Produkte — Schaffung einer Wertschöpfung i.H.v. mind. 40 % — Importwert des herzustellenden Produkts i.H.v. mind. USD 50 Mio. (aus dem vorherigen Jahr)

Sonstiges	
Fördermittel für Investitionen in Forschung und Entwicklung	Steuerliche Abzugsfähigkeit, Befreiung von Sozialversicherungsabgaben sowie Einkommenssteuerbefreiung u.a.
Technologienentwicklungszonen	Einkommenssteuerbefreiung, Unterstützung bei Sozialversicherungsabgaben u.a.
Unterstützung von Klein- und Mittelbetrieben	Einfuhrabgabenbefreiung, Mehrwertsteuerbefreiung u.a.
Kredite für technische Entwicklungsprojekte	Förderung umweltfreundlicher Projekte, Beteiligung an derartigen Projekten
Schulungsmittel	Unterstützung fachlicher Projekte, Übernahme von Sozialbeiträgen usw.

Automobilindustrie in Ungarn

Die Automobilindustrie ist einer der am schnellsten wachsenden Sektoren der ungarischen Wirtschaft. Bis 2019, so die Prognosen, sollen annähernd 700 000 Fahrzeuge pro Jahr in Ungarn hergestellt werden. Der größte Anteil (über 550 000) soll überwiegend auf die Produktion von Premium-Fahrzeugen entfallen.

Der Bereich Automotive trägt heute rund 28 Prozent zur Industrieproduktion in Ungarn bei. Der weit überwiegende Anteil der Fahrzeuge und Fahrzeugteile (93,1 Prozent) wird ins Ausland exportiert. Grundpfeiler der ungarischen Automobilindustrie sind OEMs (Original Equipment Manufacturer) wie Audi Hungaria Kft., Mercedes-Benz Manufacturing Hungary, Opel Szentgotthárd Kft. und Magyar Suzuki Zrt. Sie haben auch zahlreiche Zulieferer-unternehmen angezogen, darunter weltweit tätige Tier-1-Zulieferer wie Bosch, Bridgestone, Continental, MAGNA oder Delphi. Aufgrund seiner hoch entwickelten Logistik und Versorgungsinfrastruktur ist Ungarn zudem ein wichtiges Vertriebs- und Dienstleistungszentrum in der CEE-Region.

Ungefähr 10 Prozent des ungarischen Bruttosozialprodukts entfallen heute auf die Automobilindustrie. Sie ist mit 126 900 Beschäftigten nicht zuletzt ein wichtiger Arbeitgeber. Als Produktionsstandort für internationale Investoren ist Ungarn dank vergleichsweise niedriger Lohnkosten nach wie vor höchst attraktiv: Die Arbeitskosten in der ungarischen Privatwirtschaft betrugen im Jahr 2013 nur rund 33 Prozent des EU-Durchschnitts.

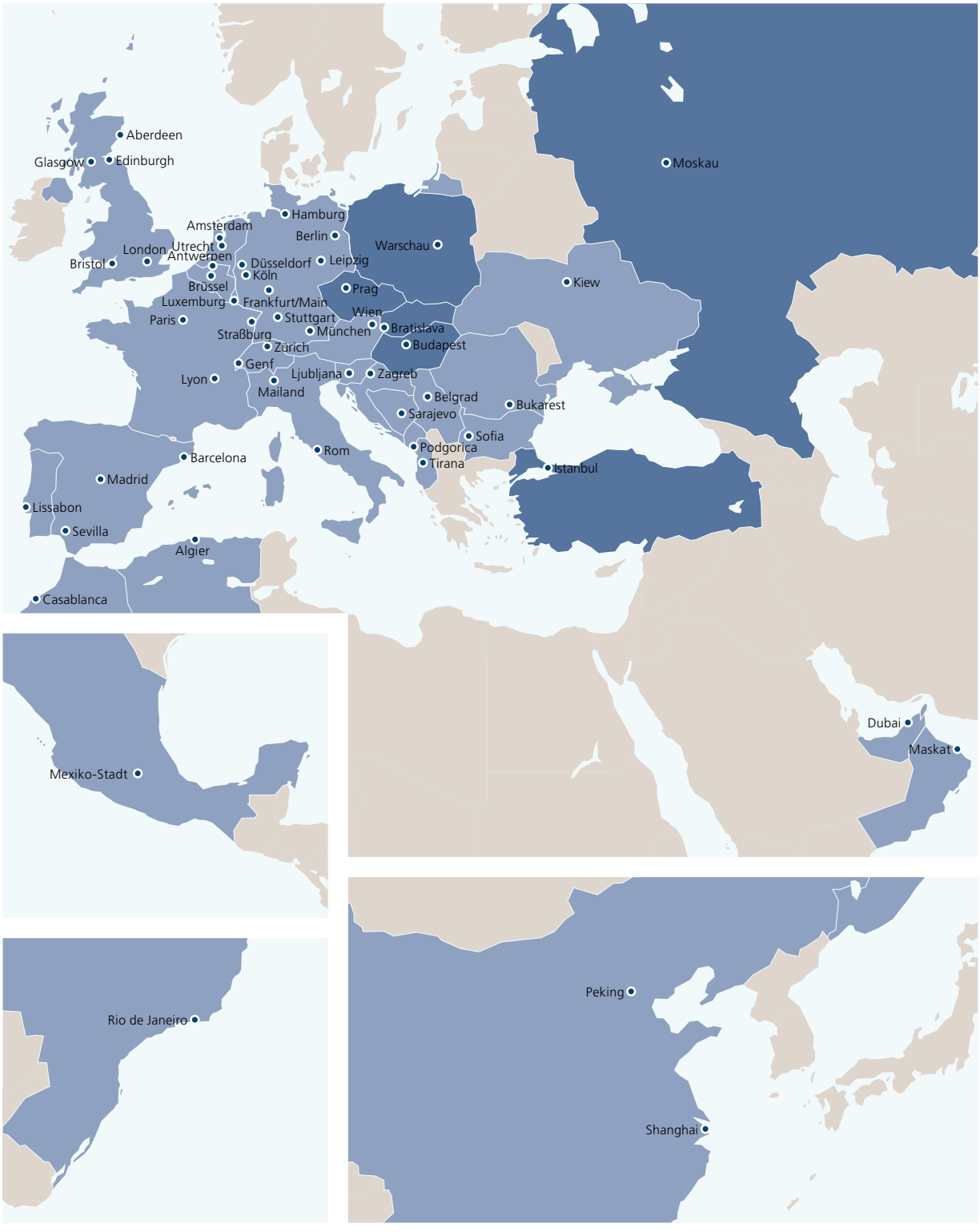
Fazit: Für internationale Investoren bleibt Ungarn dank guter Infrastruktur und günstiger Produktionsbedingungen ein interessanter Standort. Entscheidend dabei ist auch, dass das Land als EU-Mitgliedstaat über ein harmonisiertes Rechtssystem verfügt und dementsprechend die europäischen Sicherheits- und Qualitätsvorschriften übernommen hat.

Liste der Hersteller	
Audi (Audi Hungaria Motor Kft.)	— seit 1992 in Györ — 10 000 Mitarbeiter — Produktionskapazität Motoren- und Fahrzeugbau: 1 900 000 Motoren/Jahr, 125 000 Fahrzeuge/Jahr — Gesamtinvestitionen: EUR 900 Millionen
Mercedes-Benz (Mercedes-Benz Manufacturing Hungary Kft.)	— seit 2012 in Kecskemet — 3000 Mitarbeiter — Produktionskapazität: 150 000/Jahr — Gesamtinvestitionen: EUR 800 Millionen
Suzuki (Magyar Suzuki Zrt.)	— seit 1991 in Esztergom — über 3500 Mitarbeiter — Produktionskapazität: 300 000/Jahr
GM (Opel Szentgotthárd Kft.)	— seit 1990 in Szentgotthard — 1500 Mitarbeiter (geplant bis 2015) — Produktionskapazität: 1 000 000 Motoren/Getriebe pro Jahr (geplant bis 2015) — Gesamtinvestitionen: EUR 700 Millionen

Überblick Fördermöglichkeiten	
Steuervergünstigungen	
Beschreibung	Steuerbefreiungen für die Zeit nach Abschluss der Investition
Art der Förderung	Befreiung von der Zahlung der Körperschaftsteuer in Höhe von bis zu 80 % für einen Zeitraum von bis zu 10 Jahren nach Fertigstellung.
Voraussetzungen	— Investitionsvolumen von mindestens Ft 3 Mrd. (ca. EUR 10 Millionen), mindestens 150 neue Arbeitsplätze oder — Investitionsvolumen von mindestens Ft 1 Mrd. (ca. EUR 3,3 Millionen), mindestens 75 neue Arbeitsplätze in bestimmten Förderregionen
Individuelle Förderungen	
Beschreibung	Bargeld aufgrund individueller Regierungsentscheidung
Fördersummen	Höhe wird individuell von der Regierung entschieden
Voraussetzungen	— Mindestens 50 neue Arbeitsplätze (bzw. 25 in bestimmten Förderregionen) — Förderantrag (Formular) muss bei HIPA (ungarische Agentur für Investmentförderung) eingereicht werden; Entscheidung nach kurzer Zeit — Bargeld, keine Rückzahlungspflicht
Neuer Széchenyi Plan	
Beschreibung	Neuer Széchenyi Plan (Új Széchenyi terv), mitfinanziert durch die EU
Fördersummen	Unterhalb von EUR 25 Millionen
Voraussetzungen	— Teilnahme an öffentlichen Ausschreibungen in bestimmten Bereichen und mit festgelegten Fördervoraussetzungen — Förderungen mit und ohne Rückerstattungs-verpflichtung

Überblick Fördermöglichkeiten	
Arbeitsstellen schaffende Förderung	
Beschreibung	Förderung für die Schaffung neuer Arbeitsplätze
Fördersummen	Option 1: Bargeld, keine Rückzahlungspflicht, bis zu Ft 340 Millionen (ca. EUR 1,1 Millionen) pro Projekt Option 2: Bargeld, keine Rückzahlungspflicht, nur für KMU; Ft 1,2–2,2 Millionen (ca. EUR 4000–7300) pro Arbeitsplatz
Voraussetzungen	Option 1: Bargeld aufgrund individueller Regierungsentscheidung in bestimmten Fördergebieten; mindestens 500 neue Arbeitsplätze; Projektbeschreibung ist bei HIPA einzureichen Option 2: Schaffung von mindestens 2 neuen Arbeitsplätzen; Antragstellung immer nur Februar – März über das regional zuständige Arbeitsamt
Ausbildungsförderung	
Beschreibung	Zulage für die Schulung der für die neu geschaffenen Arbeitsplätze angestellten Mitarbeiter
Fördersummen	25–90 % der förderfähigen Schulungskosten — maximal Ft 300 Millionen (ca. EUR 1 Million), falls 50–500 neue Arbeitsplätze geschaffen wurden — maximal Ft 600 Millionen (ca. EUR 2 Millionen), falls mehr als 600 neue Arbeitsplätze geschaffen wurden
Voraussetzungen	Projektbeschreibung ist bei HIPA einzureichen
Sonstiges	
Förderungsarten	Gehaltsförderung, START Programm, START Extra Programm, START Plus Programm, Transport- und Unterbringungsförderungen, Förderungen für Gemeinschaftstransporte
Zuständige Förderstellen	Für das jeweilige Fördergebiet zuständige lokale Regierungsbehörde

Zahlen, Daten, Fakten



Polen	
Einwohner:	39 Millionen
Prognostiziertes Wirtschaftswachstum:	1,6 % (2013) 3,3 % (2014)
Anteil der Automobilindustrie am BIP:	8,6 % (2012)
Anzahl der beschäftigten Personen im Automobilsektor:	158 400
Produktionskapazität (Stück pro Jahr):	über 642 000
Wachstum des Automotive-Sektors in 2014:	+ 4,47 %

Russland	
Einwohner:	143,6 Millionen
Prognostiziertes Wirtschaftswachstum:	0,5 % (2014)
Anteil der Automobilindustrie am BIP:	1,0 % (2013)
Anzahl der beschäftigten Personen im Automobilsektor:	238 884
Produktionskapazität (Stück pro Jahr):	2 180 000 (2013)
Wachstum des Automotive-Sektors in 2014:	- 6,0 %

Slowakei	
Einwohner:	5,4 Millionen
Prognostiziertes Wirtschaftswachstum:	2,2 % (2014)
Anteil der Automobilindustrie am BIP:	17,0 % (2010)
Anzahl der beschäftigten Personen im Automobilsektor:	über 60 000
Produktionskapazität (Stück pro Jahr):	980 000 (2013)
Prognostiziertes jährliches Wachstum des Automotive-Sektors:	+ 5,0 %

Tschechische Republik	
Einwohner:	10,5 Millionen
Prognostiziertes Wirtschaftswachstum:	1,4 % (2014)
Anteil der Automobilindustrie am BIP:	4,5 % (2013)
Anzahl der beschäftigten Personen im Automobilsektor:	über 100 000
Produktionskapazität (Stück pro Jahr):	über 1 200 000
Wachstum des Automotive-Sektors in 2014:	+ 16,0 %

Türkei	
Einwohner:	76,6 Millionen (2013)
Prognostiziertes Wirtschaftswachstum:	4,0 % (2013)
Anteil der Automobilindustrie am BIP:	3,9 % (2013)
Anzahl der beschäftigten Personen im Automobilsektor:	über 40 0000
Produktionskapazität (Stück pro Jahr):	über 1 000 000 (2013)
Wachstum des Automotive-Sektors in 2013:	Fahrzeugbau: + 4,54% Fahrzeugkauf: + 9,2%

Ungarn	
Einwohner:	9,9 Millionen
Prognostiziertes Wirtschaftswachstum:	2,3 % (2014) 2,0 % (2015)
Anteil der Automobilindustrie am BIP:	14,0 % (2013)
Anzahl der beschäftigten Personen im Automobilsektor:	über 100 000
Produktionskapazität (Stück pro Jahr):	ca. 430 000 Autos ca. 2 750 000 Motoren
Prognostiziertes jährliches Wachstum der Industrieproduktion:	+ 7,5 % (2014) + 5,0 % (2015)

1
3
5
2
4
R

Ihre CMS-Automotive Ansprechpartner

Polen
Warschau

Lidia Dziurzyńska-Leipert
Partner
T +48 22 520 5659
E lidia.dziurzynska-leipert@cms-cmck.com

Slowakei
Bratislava

Katarína Kováčová
Junior Partner
T +421 2 32 33 34 34
E katarina.kovacova@rc-cms.sk

Russland
Moskau/Düsseldorf

Dr. Thomas Heidemann
Partner
T +49 211 4934 250
E thomas.heidemann@cms-hs.com

Tschechische Republik
Prag

Dr. Barbora Dubanská
Senior Associate
T +420 296 798 811
E barbora.dubanska@cms-cmck.com

Russland
München

Dr. Thomas Mühl
Counsel
T +49 89 23807 214
E thomas.muehl@cms-hs.com

Türkei
Istanbul

Dr. Döne Yalçın
Partner
T +90 212 243 49 28
E doene.yalcin@cms-rrh.com

Slowakei
Bratislava

Mag. Peter Šimo
Partner
T +421 2 32 33 34 44
E peter.simo@cms-rrh.com

Ungarn
Budapest

Martin Wodraschke
Partner
T +36 1 483 4828
E martin.wodraschke@cms-cmck.com

CMS International

CMS Deutschland ist Mitglied von CMS, dem Verbund unabhängiger europäischer Rechts- und Steuerberatungssozietäten. Mehr als 3000 Rechts- und Steuerberater von CMS, die in 59 Büros tätig sind, unterstützen Ihr Unternehmen in Zeiten des Wandels bei der erfolgreichen Weiterentwicklung. Mit fachlicher Präzision, strategischem Geschick und einem Fokus auf den Aufbau langfristiger Partnerschaften setzen wir uns für unsere Mandanten und deren geschäftlichen Erfolg ein.

Unser Erfolgsprinzip: International präsent – lokal verwurzelt

Das Konzept des CMS-Verbunds verbindet alle Vorteile einer lokal führenden Kanzlei – direkte Kontakte vor Ort und Kenntnisse der lokalen Märkte und Geschäftspraktiken sowie der kulturellen Besonderheiten – mit dem Bedürfnis global agierender Mandanten nach nahtlosem länderübergreifendem Service für Cross-Border-Aktivitäten von einem gut vernetzten und eingespielten Beratungsteam. Trotz der lokalen und nationalen Verwurzelung kennen alle CMS-Experten die internationalen Marktstandards und die jeweiligen Branchentrends.

In internationalen Mandaten übernehmen die Anwälte von CMS Deutschland die Koordination des CMS-Teams und gewährleisten so einen reibungslosen Ablauf. Unsere Mandanten profitieren somit stets von direkten internationalen Verbindungen zu lokalen Experten bei gleichbleibend hohen Standards und höchster Qualität.

World Law Group

CMS verfügt über ein stark verzweigtes internationales Büronetzwerk. In den Jurisdiktionen, in denen CMS nicht mit eigenen Büros vertreten ist, arbeiten wir seit 1988 erfolgreich mit den Partnerkanzleien der World Law Group zusammen, deren Gründungsmitglied wir sind. Insgesamt steht Ihnen damit die Expertise von rund 15 500 Anwälten in mehr als 300 Büros in weltweit über 60 Ländern zur Verfügung.

> 800 Partner

> 3000 Rechtsanwälte

18 Practice and Sector Groups

33 Länder

Anzahl der M&A-Transaktionen im Jahr 2013: 344

59 Büros

> 5500 Mitarbeiter

53 Städte

Chambers & Legal 500 2013 Rankings

92 Band 1 | 185 Band 2

Warum CMS

— Mit mehr als 3000 Rechtsanwälten, Steuerberatern und Notaren an Standorten in aller Welt beraten wir unsere Mandanten in internationalen und lokalen Angelegenheiten.

— Das Spektrum unserer Mandanten reicht vom multinationalen Konzern über Mittelstandsunternehmen bis zu innovativen Start-ups. Wir sind für zahlreiche Unternehmen der DAX 30, FT European 500 und Fortune 500 tätig.

— Gemessen an der Anzahl der Anwälte stehen wir in der AmLaw Global-100-Liste 2013 auf Platz 6, gemessen am Umsatz auf Platz 23.

— Bei Chambers und Legal 500 wurden wir 2013 insgesamt 92 Mal in Band 1 und 185 Mal in Band 2 gelistet.

— Unser Ziel ist, unsere Mandanten zu verstehen, ihre Geschäftsfelder, Branchen und Märkte zu kennen, in denen sie tätig sind.

— Wir bieten eine nach wirtschaftlichen Erfordernissen ausgerichtete Beratung und sind bekannt für unsere hohe Serviceorientierung.

CMS Hasche Sigle ist eine der führenden wirtschaftsberatenden Anwaltssozietäten. Mehr als 600 Anwälte sind in acht wichtigen Wirtschaftszentren Deutschlands sowie in Brüssel, Moskau, Peking und Shanghai für unsere Mandanten tätig. CMS Hasche Sigle ist Mitglied der CMS Legal Services EEIG, einer europäischen wirtschaftlichen Interessenvereinigung zur Koordinierung von unabhängigen Anwaltssozietäten. CMS EEIG ist nicht für Mandanten tätig. Derartige Leistungen werden ausschließlich von den Mitgliedssozietäten in den jeweiligen Ländern erbracht. CMS EEIG und deren Mitgliedssozietäten sind rechtlich eigenständige und unabhängige Einheiten. Keine dieser Einheiten ist dazu berechtigt, im Namen einer anderen Verpflichtungen einzugehen. CMS EEIG und die einzelnen Mitgliedssozietäten haften jeweils ausschließlich für eigene Handlungen und Unterlassungen. Der Markenname „CMS" und die Bezeichnung „Sozietät" können sich auf einzelne oder alle Mitgliedssozietäten oder deren Büros beziehen.
www.cmslegal.com

CMS-Standorte:
Aberdeen, Algier, Amsterdam, Antwerpen, Barcelona, Belgrad, Berlin, Bratislava, Bristol, Brüssel, Budapest, Bukarest, Casablanca, Dubai, Düsseldorf, Edinburgh, Frankfurt/Main, Genf, Glasgow, Hamburg, Istanbul, Kiew, Köln, Leipzig, Lissabon, Ljubljana, London, Luxemburg, Lyon, Madrid, Mailand, Maskat, Mexiko-Stadt, Moskau, München, Paris, Peking, Podgorica, Prag, Rio de Janeiro, Rom, Sarajevo, Sevilla, Shanghai, Sofia, Straßburg, Stuttgart, Tirana, Utrecht, Warschau, Wien, Zagreb und Zürich.

Diese Veröffentlichung stellt keine Rechtsberatung dar und verfolgt ausschließlich den Zweck, bestimmte Themen anzusprechen. Sie erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit und die in ihr enthaltenen Informationen können eine individuelle Rechtsberatung nicht ersetzen. Sollten Sie weitere Fragen bezüglich der hier angesprochenen oder hinsichtlich anderer rechtlicher Themen haben, so wenden Sie sich bitte an Ihren Ansprechpartner bei CMS Hasche Sigle oder an den Herausgeber. CMS Hasche Sigle Partnerschaft von Rechtsanwälten und Steuerberatern mbB, Sitz: Berlin, (AG Charlottenburg, PR 316 B), Liste der Partner: s. Website.

www.cms-hs.com

© CMS Hasche Sigle (November 2014)