

AUTOMOBILINDUSTRIE

RECHTLICHER RAHMEN FÜR DIE AUTOMOBIL- UND ZULIEFERINDUSTRIE IN RUSSLAND

I. Ein attraktiver Markt. Vorgeschichte

„Scheue Dich nicht vor der Zukunft und habe keine Ehrfurcht vor Vergangenheit. Die Vergangenheit ist nur insoweit nützlich, als sie uns Wege und Mittel zur Entwicklung gibt“ Henry Ford, *„My Life and Work“*, 1922

Die wirtschaftlichen Realien von heute sind weit vom Ideal entfernt, und es ist für niemanden ein Geheimnis, dass die Weltautomobilindustrie einen sehr spürbaren Schlag erlitten hat. Die Wirtschaftskrise hat auch den russischen Automobilmarkt nicht gemieden, der noch vor kurzem einen rasanten Aufstieg vorzeigte und nach der Zahl der Automobilverkäufe den deutschen Markt zu überholen drohte, um Platz eins in Europa einzunehmen. In Erwartung des weiteren Wachstums des russischen Markts haben viele weltweit größte Automobilhersteller ihre Produktion in Russland eröffnet oder haben geplant, dies in naher Zukunft zu tun. Mit der Beschleunigung des Fortschritts der Weltwirtschaftskrise haben dennoch viele Unternehmen eine Warteposition eingenommen. Langfristig wird der russische Automobilmarkt früher oder später wieder seinen Anstieg aufnehmen. Unter diesen Umständen werden zweifelsohne diejenigen Automobilhersteller besonders profitieren, die zur rechten Zeit den russischen Markt betreten haben und ihre Produktionsverfahren und Erzeugnisse an die neuen Bedingungen und den neuen Bedarf anpassen konnten, oder aber diejenigen, die dazu bereit sein werden, neue Produktionen unter Berücksichtigung der zeitgemäßen Anforderungen, die sich seit dem Eintritt der Weltgemeinschaft in die Krisenphase deutlich geändert haben, aufzunehmen.

Es ist allgemein bekannt, dass die russische Regierung angesichts der besonderen Rolle, die die Automobilindustrie in der wirtschaftlichen Entwicklung der Russischen Föderation spielt, zahlreiche Konzepte, Gesetze und Anordnungen genehmigt hat, die zur Entwicklung dieses

⁽¹⁾ Bericht des stellvertretenden Ministers Dementjew im Ministerium für Wirtschaftsentwicklung und Handel vom 25. April 2008

⁽²⁾ Angaben der Bundesagentur für Außenwirtschaft



INHALT

I. Ein attraktiver Markt. Vorgeschichte	Seite 1
II. Industrielle Montage	Seite 1
III. Sonderwirtschaftszonen	Seite 2
IV. Perspektiven	Seite 3

Wirtschaftszweigs beitragen sollen. Zur Gewährleistung der weiteren Entwicklung der Automobilindustrie in Russland wird insbesondere die Fortsetzung der Heranziehung ausländischer Investitionen erforderlich sein. Die russische Regierung realisiert diese Aufgabe durch Anwendung verschiedener Anreizmodelle, die in erster Linie auf der Einführung einer Reihe von Zoll- und Steuerermäßigungen basieren.

Nachfolgend werden die wichtigsten Rahmenbedingungen für den Automobilsektor in Russland in knapper Form vorgestellt.

II. Industrielle Montage

Ein erfolgreiches Beispiel für die gesetzliche Unterstützung beim Aufbau einer lokalen Automobilproduktion ist die sog. industrielle Montage. Dieses Verfahren findet sowohl bei der Herstellung von Kraftfahrzeugen (PKW, LKW, Autobusse, Traktoren, Spezialfahrzeuge) als auch bei der Herstellung einzelner Komponenten Anwendung.

Bisher wurden 24 Vereinbarungen mit führenden ausländischen und russischen Automobilherstellern mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von über 4,5 Mrd. US-Dollar abgeschlossen⁽¹⁾. Folgende Hersteller haben bereits Montagevereinbarungen abgeschlossen⁽²⁾:

AUTOMOBILINDUSTRIE

Seit dem 10. November 2007 werden im Zusammenhang mit der Vorbereitung Russlands auf den Beitritt zur WTO keine neuen Montagevereinbarungen mehr abgeschlossen. Jedoch wurde der Abschluss der Montagevereinbarungen in Bezug auf die Produktion von Autokomponenten bereits seit Dezember 2008 für einen unbestimmten Zeitraum wieder ermöglicht. Heute findet das angeführte Regime somit auf Automobilhersteller Anwendung, die vor dem 10. November 2007 Vereinbarungen abgeschlossen oder mit dem Ministerium für Wirtschaftsentwicklung der Russischen Föderation Absichtserklärungen unterzeichnet haben, sowie auf die Hersteller der Autokomponenten, die bereits eine Vereinbarung über die industrielle Montage geschlossen haben oder aber die Eröffnung einer Produktion in Russland lediglich erst beabsichtigen.

2.1 Ermäßigungen

Bei Vereinbarung des Regimes gelten ermäßigte Einfuhrzölle für Autokomponenten zur industriellen Montage. Für insgesamt 56 Warenpositionen sind die Zollsätze von 20 – 5% auf 10 – 0% gesenkt worden (Regierungsverordnungen Nr. 166 vom 29. März 2005 und Nr. 566 vom 16. September 2006).

2.2 Anforderungen an die Produktion

Das Regime der industriellen Montage kann nur eingeführt werden, wenn bestimmte Voraussetzungen vorliegen. Erforderlich ist die industrielle Montage von Kraftfahrzeugen als Serienherstellung im Zweischichtbetrieb mit einer Produktionskapazität von mindestens 25.000 Einheiten im Jahr. Folgende Produktionsabläufe müssen umfasst sein:

- Schweißen, Lackieren und Montage der Karosserie,
- Montage des Innenraums,
- Montage des Motors, der Lenkeinrichtung, der vorderen und hinteren Federung und des Auspuffsystems,
- Montage der Elektroausrüstung und Elemente der Federung,
- Montage der Außenelemente,
- obligatorische Durchführung von Kontroll- und Testmaßnahmen mit den fertigen Kraftfahrzeugen.

Unter der industriellen Montage von Autokomponenten versteht man die serienmäßige Produktion von Kfz-Teilen im Zweischichtbetrieb, insbesondere die Herstellung von Verbrennungsmotoren, Getrieben und Antriebsachsen, wobei folgende Kriterien erfüllt werden müssen:

- Bei der Herstellung von Verbrennungsmotoren mit einem Volumen von bis zu 2,5 l müssen jährlich mindestens 25.000 Einheiten, bei einem Volumen von über 2,5 l jährlich mindestens 15.000 Einheiten produziert werden.

Die Konstruktion eines Verbrennungsmotors mit einem Volumen bis 2,5 l muss die mechanische Bearbeitung von mindestens 4 Basisteilen, nämlich des Zylinders, des Zylinderkopfes, der Kurbel- und der Nockenwelle beinhalten. Die Fabrikation des Verbrennungsmotors mit einem Volumen von über 2,5 l muss die mechanische Bearbeitung von mindestens 2 Basiskomponenten, nämlich des Zylinders und des Zylinderkopfes umfassen. Ferner muss die Produktion Kontrollen und Tests der Verbrennungsmotoren erfassen.

- Die Produktion von Getrieben mit einem Drehmoment von bis zu 30 kg x m muss eine Kapazität von mindestens 25.000 Einheiten, mit einem höheren Drehmoment eine Kapazität von mindestens 5.000 Einheiten jährlich erreichen.

Die Herstellung muss die mechanische Bearbeitung von Getriebegehäuseteilen und deren Kontrolle enthalten.

- Die Produktion von Antriebsachsen muss eine jährliche Kapazität von mindestens 5.000 Einheiten gewährleisten sowie die mechanische Bearbeitung der Getriebegehäuse und deren Kontrolle beinhalten.
- Die Herstellung anderer Fahrzeugmodule und Baueinheiten muss technische Operationen zur Bearbeitung von Elementen sowie Montage- und Kontrollprozesse umfassen.

2.3 Montagevereinbarung

Um in den Genuss der Vergünstigungen zu kommen, war der Abschluss einer Montagevereinbarung des Herstellers der Kraftfahrzeuge oder Komponenten mit dem Ministerium für Wirtschaftsentwicklung der Russischen Föderation erforderlich. Diese Vereinbarung musste insbesondere folgende Verpflichtungen des Produzenten beinhalten:

- Gewährleistung einer bestimmten jährlichen Mindestproduktion;
- Aufnahme der Produktion innerhalb von 18 Monaten bei bestehendem Betrieb (Brownfield) oder innerhalb von 30 Monaten beim Neubau einer Produktionsstätte (Greenfield, anwendbar nur bei der Produktion von Kraftfahrzeugen);
- Verpflichtung zur Verringerung des Anteils der Komponenten, die unter Inanspruchnahme von Vergünstigungen eingeführt werden, wonach der Wertanteil der aus dem Ausland eingeführten Komponenten nach Produktionsbeginn schrittweise zu reduzieren ist.

Die letztere Verpflichtung zwingt die ausländischen Autoproduzenten, innerhalb von 6 bis 7 Jahren bis zu 30 % ihrer Produktion zu lokalisieren und auf russische Produkte zurückzugreifen. Dabei erweist es sich als Problem, dass die russische Automobilindustrie früher eine Fertigungstiefe von bis zu 80% aufwies, es also kaum russische Zulieferer gab.

Die Hersteller haben daher ein starkes Interesse daran, internationale Zulieferer nach Russland zu holen. Die Zulieferindustrie befindet sich in Russland noch im Aufbau, so dass sich zahlreiche Chancen bieten, in den nächsten Jahren auf dem russischen Zuliefermarkt Fuß zu fassen.

III. Sonderwirtschaftszonen

Zur Förderung bestimmter Regionen und Industriezweige hat die russische Regierung Sonderwirtschaftszonen eingeführt. Dabei ist zwischen den beiden schon lange bestehenden Sonderwirtschaftszonen in Magadan am Pazifik bzw. in Kaliningrad an der Ostsee und den jüngst eingeführten allgemeinen Sonderwirtschaftszonen zu unterscheiden:

3.1 Allgemeine Sonderwirtschaftszonen

Mit den allgemeinen Sonderwirtschaftszonen (SWZ) sollen Regionen und bestimmte Industriezweige (u.a. Forschung, Tourismus, Häfen

etc.) gefördert werden. Bisher sind bereits über ein Dutzend SWZ eingerichtet worden. Allerdings sind nur zwei gewerblich-industrielle SWZ für Investitionen im Produktionsbereich ausgewiesen worden, davon soll in der SWZ "Alabuga" in Tatarstan die Produktion von Kraftfahrzeugen und Kfz-Teilen gefördert werden.

Auf dem Territorium einer SWZ gelten Zoll- und Steuervergünstigungen für Residenten. Um den Residentenstatus zu erlangen, muss der Investor eine juristische Person mit Sitz in der SWZ gründen und mit der Verwaltung der SWZ eine Investitionsvereinbarung abschließen. Darin muss er sich zu einer Investition von mindestens 10 Mio. Euro verpflichten.

Auf dem Territorium jeder SWZ gilt ein besonderes Zollregime (sog. freie Zollzone), welches in Bezug auf den Residenten besondere Bestimmungen enthält:

- die Einfuhr ausländischer und russischer Waren zwecks Produktionstätigkeit in die SWZ ist nur zulässig, wenn die Waren in dem Antrag des Residenten aufgeführt waren und dies von der Zollbehörde genehmigt wurde;
- bei der Einfuhr ausländischer Waren in die SWZ sind weder Einfuhrzoll noch Mehrwertsteuer zu zahlen; bei der Ausfuhr ausländischer Waren und der daraus hergestellten Produkte in die Russische Föderation sind diese zu verzollen (je nach seiner Wahl kann der Resident Zollsätze für die eingeführten Waren oder für das daraus hergestellte Produkt entrichten), es sind Mehrwertsteuer und Akzisen zu zahlen;
- werden russische Waren an einen Residenten veräußert, wird das Geschäft zollseitig wie ein Exportgeschäft behandelt (es sind keine Zollgebühren, jedoch Akzisen zu zahlen), bei der Ausfuhr der in die SWZ eingeführten russischen Waren in die Russische Föderation sind die Mehrwertsteuer und die Akzisen zu zahlen;
- Geschäfte zwischen Residenten der SWZ untereinander sind umsatzsteuerfrei.

Des Weiteren gelten für Residenten einer SWZ einige Steuervergünstigungen:

- Freistellung von der Vermögenssteuer für 5 Jahre (Regelsatz: 2,2%);
- Freistellung von der Bodensteuer für 5 Jahre (Regelsatz: 1,5%);
- Aussetzung aller lokalen Steuern für 10 Jahre;
- sämtliche Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen sind in voller Höhe in der Besteuerungsperiode abzugsfähig, in der sie angefallen sind;
- maximale Verdopplung der Abschreibungssätze für Steuerzwecke;
- ein günstiger Pachtzinssatz (2% des Katasterwertes des Bodens pro Jahr).

Zusätzlich sollen in den SWZ die Kosten durch die Beseitigung administrativer Hindernisse gesenkt werden. Den Investoren wird eine bessere Infrastruktur als in anderen Regionen zur Verfügung gestellt. Die Dauer des Sonderstatus als SWZ hat der Gesetzgeber auf 20 Jahre beschränkt.

3.2 Sonderwirtschaftszone "Alabuga"

Die SWZ "Alabuga" erstreckt sich über 20 km² in der Republik Tatarstan, etwa 800 km östlich von Moskau. Die SWZ wurde offiziell am 20. November 2007 eröffnet. Hier soll ein Cluster im Bereich des Fahrzeugbaus entstehen. In den nächsten 5 Jahren sollen etwa 350 Mio. US-Dollar in den Bau der Infrastruktur investiert werden. Für die Residenten der SWZ "Alabuga" gelten zusätzliche lokale Vergünstigungen:

- Befreiung von einer Reihe lokaler Steuern (Vermögenssteuer, Bodensteuer und Transportsteuer) für 10 Jahre. Zudem ist die Gewinnsteuer durch ein Gesetz der Republik Tatarstan bis 1. Januar 2016 von 24% auf 20% gesenkt worden.
- Alle Steuervorteile sind durch eine Status-quo-Regelung geschützt, können also durch die Gesetzgebung nicht verändert werden.

Bis heute haben sich in der SWZ "Alabuga" sieben Unternehmen niedergelassen. Beispielhaft seien folgende Unternehmen erwähnt⁽³⁾:

- Sollers (früher Sewerstalawto) ist an zwei Projekten beteiligt. Die OOO "Sollers-Elabuga" soll jährlich 75.000 Fahrzeuge des Modells Fiat "Dukato" produzieren. Eine Kooperation mit dem japanischen Fahrzeughersteller ISUZU Motors und der Sojitz Group soll jährlich 25.000 Lastkraftwagen herstellen.
- ZAO "Polimatiz", welche jährlich 17.000t Polypropylenprodukte herstellt. Dieses Material wird für die Produktion von vielen Kfz-Teilen benötigt.
- Das deutsche Chemieunternehmen "Preiss-Daimler" begann im Juli 2008 mit dem Bau eines Glasfaserwerkes. In Zusammenarbeit mit dem Ölförderer "Tatneft" sollen Produkte für die Bau- und Automobilindustrie hergestellt werden.

3.3 Sonderwirtschaftszone in Kaliningrad

Die SWZ in der Region Kaliningrad wurde 1996 eingerichtet und durch ein Gesetz von 2006 für die Dauer von 25 Jahren neu organisiert. Sie erstreckt sich über das gesamte Gebiet der Region Kaliningrad.

Den Residenten der SWZ Kaliningrad werden ähnliche Zoll- und Steuervergünstigungen wie in einer allgemeinen SWZ eingeräumt. Auch hier muss der Investor den Residentenstatus erwerben, um in den Genuss der Vergünstigungen zu kommen. Dazu ist eine Gesellschaft in der Region zu gründen und ein Investitionsvertrag abzuschließen. Erforderlich sind Investitionen in Höhe von mindestens 4,1 Mio. Euro im Kaliningrader Gebiet. Eines der bekanntesten Investitionsprojekte in der Region Kaliningrad ist seit 1999 die Produktion von BMW durch die ZAO "Awtor".

Hervorzuheben ist, dass für Ausländer bei der Einreise in die SWZ Erleichterungen gelten. Sie erhalten das Visum bei der Einreise unmittelbar an der russischen Grenze.

IV. Perspektiven

Es wird prognostiziert, dass der russische Automobilmarkt und die Automobilproduktion in Russland trotz der spürbaren Folgen der Weltwirtschaftskrise in überschaubarer Zukunft ihre dynamische Entwicklung wieder aufnehmen werden. Viele Automobilhersteller lassen sich deshalb Zeit und geben ihre Investitionsvorhaben nicht auf oder führen diese bereits durch⁽⁴⁾:

⁽³⁾ *Impuls*, Magazin der Deutsch-Russischen Auslandshandelskammer, Ausgabe 02/2008, S. 14

⁽⁴⁾ eigene Angaben, zusammengestellt aus öffentlich zugänglichen Quellen

AUTOMOBILINDUSTRIE

Name	Standort	Modelle	Kapazität	Inbetriebnahme	Investitionen in Mio. US-Dollar
Nissan	Kamenka bei	Sedan Teana	50.000	2009	200
	St. Petersburg	X-Trail			
Hyundai	Kamenka bei	Accent, Sonata, Santa Fe	100.000	2011	500
	St. Petersburg				
Ford	Wsewolochsk bei	Focus, Mondeo, Maverick	75.000 (2008)	2001	250
	St. Petersburg		125.000 (2009)		
Toyota	Schuschari bei	Camry	50.000 (2009)	Ende 2007	220
	St. Petersburg				
General Motors	Schuschari bei	Chevrolet Captiva	75.000	Ende 2008	115
	St. Petersburg	Opel Antara, Astra, Corsa, Zafira			
Volkswagen	Kaluga	VW Passat	150.000 (2009)	2007	400
		Skoda Octavia		Vollfertigung ab 2009	
PSA	Kaluga	Peugeot 308, Citroën C4	75.000	2010	350 – 370
Mitsubishi	Kaluga	Outlander XL	50.000	2010	220
Sollers	Jelabuga	Fiat Ducato, Fiat Linea	50.000	2009	k.A.
Awtotor	Kaliningrad	Kia Magentis, Carnival Rio u.a.		ab 1997	
		BMW 3er, 5er, 7er	35.000	ab 1999	250
		GM Chevrolet Lacetti, Aveo, Rezzo u.a.,		ab 2004	
		Hummer			
Awtoframos	Moskau	Renault Symbol, Logan	60.000	1998	250
IschAwto	Ischewsk	Kia Spectra, Rio, Sovento	50.000	2005	100
TagAZ	Taganrog	Hyundai Accent, Sonata	80.000	2001	k.A.
		Santa Fe Classic, Elant XD			
Sollers (früher ZMA)	Nabereschnyje	SsangYong Rexton II, Kyrion	80.000	Ende 2004	110
	Tschelny	Fiat Albea, Doblo Panorama		Ende 2005	

Erfahrungsgemäß ist der Erfolg eines Projektes durch die richtige Standortwahl, das Vorhandensein eines kompetenten Partners und die richtige Strukturierung der Geschäftsabwicklung bedingt.

Heute sind viele Hersteller bereits im Land aktiv oder in konkreten Planungen, es fehlt jedoch noch an soliden Zulieferern. Hier eröffnen sich für die Zukunft gewaltige Marktchancen, da die Hersteller durch die industrielle Montage zur Lokalisierung gezwungen sind und kaum russische Zulieferer existieren.

BEITEN BURKHARDT

BEITEN BURKHARDT ist in Russland mit Standorten in Moskau (seit 1992) und St. Petersburg (seit 1996) präsent und verfügt über langjährige Erfahrungen bei der rechtlichen und steuerlichen Beratung ausländischer Investoren in Russland.

Im Rahmen der Umsetzung industrieller Investitionsprojekte, insbesondere im Bereich der Automobilproduktion, bietet BEITEN BURKHARDT folgende Unterstützung an:

- rechtliche Beratung ausländischer Automobilproduzenten und Zulieferer beim Eintritt in den russischen Markt;
- rechtliche Unterstützung beim Abschluss von Montagevereinbarungen;
- rechtliche und steuerliche Unterstützung beim Produktionsaufbau, inklusive Erwerb von Immobilien (Greenfield und Brownfield), Beratung zu baurechtlichen Fragen, zur Einfuhr von Ausrüstung und zur Finanzierung;
- Beratung bei der Gründung von Joint-Venture-Gesellschaften;
- steuerliche Beratung im Zusammenhang mit Zoll- und Mehrwertsteuerbefreiungen sowie Beratung bezüglich der Besonderheiten der regionalen Steuerveranlagungen und Gesetzgebung;
- Vertretung von ausländischen Investoren gegenüber den staatlichen Behörden und Vertragspartnern.

BEITEN BURKHARDT · RECHTSANWÄLTE (GERMAN ATTORNEYS-AT-LAW)

MOSKAU · TURCHANINOV PER. 6/2 · 119034 MOSKAU · TEL: +7 495 2329635 · FAX: +7 495 2329633

FALK TISCHENDORF · FALK.TISCHENDORF@BBLAW.COM · SVETLANA HERBEL · SVETLANA.HERBEL@BBLAW.COM

ST. PETERSBURG · PARADNAJA STRASSE 7, LIT. A · 191014 ST. PETERSBURG · TEL: +7 812 4496000 · FAX: +7 812 4496001
NATALIA WILKE · NATALIA.WILKE@BBLAW.COM

WWW.BEITENBURKHARDT.COM