

Chabaporn Wenzel

**Rechtliche Rahmenbedingungen
für die Automobilindustrie in Thailand**



Herbert Utz Verlag · München

Rechtswissenschaftliche Forschung und Entwicklung

Herausgegeben von

Prof. Dr. jur. Michael Lehmann, Dipl.-Kfm.
Universität München

Band 760

Zugl.: Diss., München, Univ., 2009

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek: Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Dieses Werk ist urheberrechtlich geschützt. Die dadurch begründeten Rechte, insbesondere die der Übersetzung, des Nachdrucks, der Entnahme von Abbildungen, der Wiedergabe auf fotomechanischem oder ähnlichem Wege und der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen bleiben – auch bei nur auszugsweiser Verwendung – vorbehalten.

Copyright © Herbert Utz Verlag GmbH · 2010

ISBN 978-3-8316-0889-8

Printed in Germany
Herbert Utz Verlag GmbH, München
089-277791-00 · www.utzverlag.de

INHALTSVERZEICHNIS

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS:

IV

I. EINLEITUNG

1

1. Problemstellung

2

2. Gang der Untersuchung

3

3. Zielsetzung

4

II. DIE WIRTSCHAFTLICHEN AUSGANGSLAGE IN THAILAND

5

1. Allgemeine wirtschaftsrechtliche Situation

5

1.1. Der Investitionsstandort Thailand im Überblick

5

1.2. Die Wirtschaftsentwicklung in Thailand

12

1.3. Die aktuelle Wirtschaftslage

13

2. Investitionen in Thailand

15

3. Die Automobilindustrie in Thailand

18

3.1. Die Entwicklung der Automobilindustrie in Thailand

18

3.2. Aktuelle Lage in der Automobilindustrie

22

4. Standortpolitik in Thailand

27

4.1. Investment Promotion Law – Förderung durch den Board of Investment (BOI)

27

4.2. Gewerbepolitik

28

5. Der Standort Thailand im Vergleich mit anderen asiatischen Ländern: Malaysia, Vietnam, China und Indien

36

5.1. Malaysia

38

5.2. Vietnam

39

5.3. China

41

III. DIE WIRTSCHAFTSRECHTLICHEN RAHMENBEDINGUNGEN FÜR INVESTITIONEN DER AUTOMOBILINDUSTRIE IN THAILAND

46

1. Unternehmensgründung in Thailand

46

1.1. Der Foreign Business Act B.E. 2542 (1999)

46

1.3. Personengesellschaften (Partnerships) nach §§ 1012 ff. CCC

59

1.4. Zweigniederlassung (Branch)

61

1.5. Repräsentationsbüro (Representative Office)

62

1.6. Regionalbüro (Regional Office)

64

1.7. Joint Venture

66

2. Arbeitsrecht

67

2.1. Arbeitsrechtliche Grundlagen

67

2.2. Die Arbeitsbedingungen für ausländische Arbeitskräfte

85

2.3. Kollektives Arbeitsrecht: Arbeitskampf, Gewerkschaften und Arbeitgeberorganisationen

87

3. Geistiges und gewerbliches Eigentum

88

3.1. Thailand und das TRIPS - Abkommen

90

3.2. Das Recht des geistigen und gewerblichen Eigentums

93

3.3. Technologietransfer

110

3.4. Gerichtsbarkeit und Rechtsdurchsetzung

115

4. Produkthaftung in Thailand	120
4.1. Die Entwicklung der Produkthaftung in Thailand	121
4.2. Rechtsanalytischer Vergleich	123
4.3. Produkthaftung in der Automobilindustrie	144
5. Steuer- und Zollrecht	146
5.1. Gründzüge des Steuersystems	146
5.2. Doppelbesteuerungsabkommen	174
5.3. Zoll- und Außenwirtschaftsrecht	191
IV. HANDELSABKOMMEN AND RECHTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN	205
1. World Trade Organisation (WTO)	205
1.1. Die Entwicklung der WTO	205
1.2. Ziele und Aufgaben der WTO	206
1.3. Die Struktur der WTO	207
1.4. Rechtliche Rahmenbedingungen	208
1.5. WTO und die Automobilindustrie	210
1.6. Gegenwärtige Situation bei der WTO	211
2. The ASEAN Free Trade Area (AFTA)	213
2.1. Die Entwicklung der ASEAN und AFTA	213
2.2. Die rechtlichen Rahmenbedingungen der AFTA	216
2.3. Die AFTA und die Automobilindustrie	217
3. Andere für Thailand wichtige Handelsabkommen	218
3.1. Thailand – Australia Free Trade Agreement (TAFTA)	218
3.2. Thailand - New Zealand Closer Economic Partnership (TNZCEP)	220
3.3. Thailand - Bahrain Closer Economic Partnership	220
3.4. Thailand - Peru Free Trade Agreement	220
3.5. Thailand - India Free Trade Agreement (IFTA)	221
3.6. Japan - Thailand Economic Partnership Agreement (JTEPA)	221
3.7. ASEAN - China Free Trade Agreement (ACFTA)	222
3.8. BIMSTEC Free Trade Area (BIMSTEC FTA)	223
3.9. Thailand - US Free Trade Agreement (TUSFTA)	224
3.10. Thailand - EFTA Free Trade Agreement (TEFTA)	225
V. ZUSAMMENFASSUNG UND AUSBLICK	226
LITERATURVERZEICHNIS:	232

I. Einleitung

Der einzige Markt für komplette Fahrzeuge und für Komponenten für den ein stärkeres Wachstum prognostiziert wird, ist derzeit Asien. Demzufolge hat sich dort in den letzten Jahren die Automobilbranche sehr schnell entwickelt. Zusätzlich erwarten sowohl lokale asiatische Anbieter als auch multinationale Unternehmen, dass Asien eine interessante Bezugsquelle für günstige Zulieferteile wird¹. Insgesamt zählt Thailand zu den wichtigsten der wachsenden Märkte für die Automobilindustrie. Thailand ist nicht nur hinsichtlich eines vorhandenen Produktions- und Absatzmarktes ein wichtiger und interessanter Standort, sondern es könnte auch zunehmend als Exportbasis an Bedeutung gewinnen². Thailand hat vor allem mittelständischen Autozulieferern viel zu bieten. Die Situation sowohl in der thailändischen Automobilbranche als auch die Rahmenbedingungen sprechen im asiatischen Raum für eine Investition im Königreich Thailand. Positiv zu bewerten ist auch, dass die Autozulieferindustrie zu den Zielindustrien thailändischer Wirtschaftspolitik gehört. Investitionsprojekte werden in diesem Bereich massiv gefördert. Zusätzlich bieten günstige Kredite und eine Vielzahl von Infrastrukturvorhaben der Regierung eine solide Grundlage für ein gutes Investitionsklima. Deswegen ist Thailand sicher ein attraktiver Standort besonders für die ausländische bzw. deutsche Automobilindustrie, die als eine der Schlüsselbranchen Deutschlands bezeichnet wird³.

Erstmalig im Jahr 2005 steuerte der thailändische Automobilbau die Produktion von mehr als 1 Mio. Fahrzeugen an. Nach neuesten Angaben des Thailand Automotive Institute (TAI) zufolge wurden im Jahr 2006 etwa 1,2 Mio. Kfz produziert und im Jahr 2007 sind rund 1,3 Mio. Kfz von den Montagebändern gerollt. Um die Produktion weiter anzukurbeln, hat das Thailand Automotive Institute (TAI) der Regierung vorgeschlagen, die Realisierung eines umfangreichen Entwicklungsprogramms einzuleiten, das Investitionen von 8,7 Mrd. Baht vorsieht. Der thailändische Automobilbau, der sich als „**Detroit of Asia**“ positionieren möchte, könnte dadurch bis zum Jahre 2010 seine Produktion auf 1,8 Mio. Fahrzeuge jährlich steigern⁴. Nach Ansicht von Marktbeobachtern sind die Chancen dafür gut, da Thailand als Standort für ausländische Automobilproduzenten nach der Asienkrise 1997/1998 (Finanzmarkt, Währungs- und Wirtschaftskrise) wieder erheblich attraktiver geworden ist. Zudem haben sich die durch die AFTA Vereinbarung (The ASEAN Free Trade Area) die Vertriebsmöglichkeiten des Landes erweitert und verbessert. Die im Rahmen des AFTA bis 2007 vorgesehene Reduzierung der Importzölle auf 0,5% dürfte viele ausländische Kfz-Hersteller dazu veranlassen, künftig verstärkt ihre Fahrzeuge in Thailand herstellen zu lassen, um sie dann günstiger in die anderen ASEAN-Länder (Brunei Darussalam, Kambodscha, Indonesien, Laos, Malaysia, Myanmar, die Philippinen, Singapur und Vietnam) exportieren zu können.

¹ KPMG, Impulse in der Automobilindustrie, S. 1 ff.

² Bundesagentur für Außenwirtschaft (Bfai), Jahreswirtschaftsbericht Thailand 2006/aktuelle Wirtschaftsentwicklung 2007, S. 1 ff.

³ Thailand Board of Investment, a Business Guide to Thailand, S. 10 ff.

⁴ Thailand Automotive Institute, Annual Report 2007, S. 1 ff.

Als möglicherweise etwas einschränkende Bedingung erscheint jedoch, dass mindestens 40% der verwendeten Einzelteile aus der lokalen Produktion (local content) stammen müssen⁵. Thailands Regierung ist bereits seit mehreren Jahren sehr bemüht, um dieses ehrgeizige Ziel realisieren zu können. Die Finanzierung der geplanten Vorhaben soll sowohl durch den Staat als auch durch die Privatwirtschaft erfolgen. Ausländische Automobilhersteller, die schon in Thailand ansässig sind, beabsichtigen, ihre Kapazitäten weiter auszubauen. Von Ford und japanischen Automobilproduzenten wie Toyota und Mitsubishi sind solche Erweiterungspläne bekannt geworden. Außerdem zeigen zwei chinesische Automobilhersteller großes Interesse an der Aufnahme der Montage ihrer Fahrzeuge in Thailand⁶.

Obwohl Thailand in den letzten Jahren als Investitionsstandort für die Automobilbranche weiter an Attraktivität gewonnen hat, wird der Erfolg eines Thailand Engagements der Automobilindustrie offensichtlich nicht automatisch in die Wiege gelegt. Grundsätzlich sind immer mit dem Markteintritt in ein fremdes Land zahlreiche Risiken bzw. Schwierigkeiten verbunden. Insbesondere ist das Umfeld des thailändischen Marktes aufgrund von komplizierten stark landesspezifischen Besonderheiten (Wirtschaft, Politik, Rechtssystem, Kultur usw.), die sich von den Rahmenbedingen der westlichen Welt sehr unterscheiden, als äußerst komplex einzustufen. Für internationale Automobilhersteller stellt sich daher die Frage nach einer geeigneten Marktbearbeitungsstrategie. Um das Engagement in Thailand erfolgreich gestalten zu können, müssen Chancen und Risiken sorgfältig geprüft werden. Eine genaue Kenntnis und die sachgerechte Berücksichtigung der thailändischen rechtlichen Rahmenbedingungen ist demzufolge eine Grundvoraussetzung für eine lukrative Wirtschaftstätigkeit und für einen erfolgreichen Einstand in Thailand.

1. Problemstellung

Die folgende Untersuchung versucht, folgende Fragen zu beantworten:

- Welche Stellung haben die rechtlichen Rahmenbedingungen sowohl für die Automobilindustrie als auch für eine erfolgreiche Handelspolitik in Thailand?
- Welche Vorteile bzw. Nachteile hat die Automobilindustrie in Thailand zu erwarten?
- Wie sieht es mit tariflichen und außertariflichen Handelshemmnissen in Thailand aus?
- Welche marktspezifischen Investitionsförderungen gibt es in Thailand?
- Wie sind die Prognosen für die Entwicklung der rechtlichen Rahmenbedingungen und der Handelspolitik in Thailand in der nächsten Zeit?
- Welche Auswirkungen haben die Handelsabkommen zwischen Thailand und seinen Handelspartnern auf die Automobilindustrie in Thailand?
- Ist Thailand der optimale Standort für die Automobilindustrie für einen Gütertausch unter Berücksichtigung von wirtschaftsrechtlichen

⁵ Ernst & Young, Thailand Free Zone, S. 1 ff.

⁶ Office of Industrial Economics, Ministry of Industry, Automotive Industry in Thailand, S. 17 ff.

Rahmenbedingungen, Rechtssicherheit, der Handelspolitik und anderen Handelshemmnissen als Standortfaktor?

2. Gang der Untersuchung

Die vorliegende Arbeit ist in drei Teile gegliedert (Nr. II bis Nr. IV). Der Blick soll zunächst auf die allgemeine wirtschaftliche Ausgangslage in Thailand gelenkt werden, wie sich die Wirtschaft dort entwickelt hat und wie sich die aktuelle Wirtschaftslage darstellt. Das wirtschaftliche Umfeld für Investitionen wird dann angedeutet. Danach soll die Automobilindustrie in Thailand vorgestellt werden, wie sich diese Branche dort in der Vergangenheit bis zur heutigen Zeit verändert hat. Darüber hinaus beschäftigt sich die Arbeit mit der Standortpolitik in Thailand, welche für das weitere Vorgehen insbesondere für das Verständnis der politischen und wirtschaftlichen Staatsaktivitäten Thailands wichtig ist. Dabei ist es der Vollständigkeit und der Komplexität halber unausweichlich, auch der Automobilindustrie benachbarte Sparten mitzubetrachten. Hierzu werden die Gewerbegebiet Politik bzw. die Aufteilung der Industriezonen und die Sonderwirtschaftszonen vorgestellt. Schließlich wird das besondere Gesetz, „Investment Promotion Law“ des Board of Investments (BOI) zur Förderung der Wirtschaft in Thailand behandelt. Zur Vollständigkeit und wegen der engen Verflechtung wird in diesem Teil der Standort Thailand mit anderen asiatischen Ländern, wie Malaysia, Vietnam, China und Indien aus wirtschaftlicher Gesichtspunkte verglichen und dahingehend analysiert, welche Vorteile bzw. Nachteile Thailand als Standort bietet.

Im zweiten Teil folgen die Darstellungen der wirtschaftsrechtlichen Rahmenbedingungen für Investitionen der deutschen bzw. ausländischen Automobilindustrie in Thailand. Zunächst wird das thailändische Gesellschaftsrecht geschildert und aufgezeigt welche Gesellschaftsform möglich ist, wenn man dort ein Unternehmen gründen will. Das thailändische Arbeitsrecht, das bei einem erfolgreichen Engagement in Thailand unbedingt beachtet werden muss, wird in seinen Grundlagen aufgezeigt, insbesondere die teilweise komplizierten Voraussetzungen bzw. Regelungen für ausländische Arbeitskräfte. Da deutsche Automobile und das deutsche Know-how in Thailand hohes Ansehen genießen, wird auch das Thema „Geistiges Eigentum“ zu betrachten sein. Es wird zu prüfen sein, ob Thailand das Recht des geistigen Eigentums, einen ungestörten Technologietransfer, eine nachvollziehbare Gerichtsbarkeit und Transparenz in jeder Hinsicht gewährleistet. In gleicher Weise spielt auch die Produkthaftung für die Automobilindustrie eine wichtige Rolle.

Diesem Thema wird daher in dieser Arbeit ebenfalls ein Kapitel gewidmet. Nicht zu vergessen sind die Zölle und Steuern für die Einfuhr bzw. die Ausfuhr von Waren. Wegen deren Bedeutung für Investoren wird das Steuer und Zollrecht zum Schluss dieses Teils geschildert. Daher wird auch das thailändische Steuersystem im Überblick betrachtet werden. Um Aussagen über die effektive Belastung von Unternehmen machen zu können, müssen zwangsläufig eine Reihe von Faktoren im deutschen und thailändischen Steuerrecht verglichen werden. Hierzu zählt auch das Doppelbesteuerungsabkommen zwischen Thailand und Deutschland. Die rechtlichen

Rahmenbedingungen für die Automobilindustrie in Thailand stehen zwar im Mittelpunkt dieser Untersuchung, es sei jedoch darauf hingewiesen, dass diese Regelungen im Allgemeinen auch für andere Industriebranchen gelten. Dazu zählen Investitionsrahmenbedingungen, Gesellschaftsrecht, Arbeitsrecht, geistiges Eigentumsrecht sowie Zoll und Steuerrecht.

Eine vergleichende analytische Darstellung des Wirtschaftsrechts in Thailand und in der Bundesrepublik Deutschland bzw. in der europäischen Union bietet sich deshalb als Ergänzung an. Die Gemeinsamkeit und die Unterschiede sollen in Bezug auf einzelne Regelungspunkte zusammenfassend herausgearbeitet werden. Ein solcher Vergleich ist sowohl für die Automobilindustrie und die Außenwirtschaft als auch für die Wissenschaft sehr hilfreich und interessant.

Bilaterale bzw. multilaterale Handelsabkommen spielen eine große Rolle für die Weltwirtschaft und werden immer in nächsten Jahren mehr an Bedeutung gewinnen. Die rechtlichen Rahmenbedingungen im Zusammenhang mit bilateraler bzw. multilateraler Handelabkommen werden daher in dieser Arbeit am Schluss erörtert. In diesem Teil werden Handelsabkommen, wie WTO, AFTA (The ASEAN Free Trade Area) und andere für Thailand wichtige Handelsabkommen sowie das Freihandelsabkommen mit Australien, Japan, Bahrain, Indien, ASEAN, China usw. analysiert und ihre Auswirkungen auf den Außenhandel, das Wirtschaftswachstum und die Automobilindustrie in Thailand erläutert.

3. Zielsetzung

Die vorliegende Arbeit hat es sich zum Ziel gesetzt, die rechtlichen und komplexen Rahmenbedingungen für die Automobilindustrie in Thailand zusammenfassend zu untersuchen. Die Arbeit beschäftigt sich mit dem Umfang und der Struktur ausländischer Investitionen der Automobilindustrie und verwandter Bereiche, unter Verwendung vorhandener Statistiken deutscher und thailändischer Provenienz. Anschließend soll durch eine sekundärstatistische Untersuchung einerseits die Standortvorteile Thailands als Ansiedlungsort einer Investitionsunternehmung herausgearbeitet werden.

Andererseits sollen auch die Schwierigkeiten und wirtschaftlichen Hindernisse eines Engagements in Thailand untersucht werden, um eine Aussage über den potentiellen Erfolg einer Investition für die Automobilindustrie treffen zu können. Die Untersuchung soll das notwendige Hindergrundwissen liefern, welches für die investierende Automobilbranche und verwandter Branchen in Thailand wichtig für ein erfolgreiches Engagement ist. Hierzu gehören wirtschaftliche, gesellschaftliche, politische als und rechtliche Rahmenbedingungen.

Rechtswissenschaftliche Forschung und Entwicklung

Herausgegeben von

Prof. Dr. jur. Michael Lehmann, Dipl.-Kfm.
Universität München

- Band 763: Reinhard Glaser: **Geldwäsche (§ 261 StGB) durch Rechtsanwälte und Steuerberater bei der Honorarannahme**
2009 · 240 Seiten · ISBN 978-3-8316-0929-1
- Band 761: Lars Rüge: **Internationales Arbeitnehmererfinderprivatrecht** · Die Einzelerfindung und die Gemeinschaftserfindung von Arbeitnehmern im Internationalen Privatrecht Deutschlands, Europas und der Vereinigten Staaten von Amerika
2009 · 280 Seiten · ISBN 978-3-8316-0892-8
- Band 760: Chabaporn Wenzel: **Rechtliche Rahmenbedingungen für die Automobilindustrie in Thailand**
2010 · 270 Seiten · ISBN 978-3-8316-0889-8
- Band 759: Katharina M. Kolb: **Auf der Suche nach dem Verschuldensgrundsatz** · Untersuchungen zur Faktizität der Culpa-Doktrin im deutschen außervertraglichen Haftungsrecht
2008 · 360 Seiten · ISBN 978-3-8316-0848-5
- Band 758: Christian Eichholz: **Herabsetzung durch vergleichende Werbung** · Eine Untersuchung zum europäischen, deutschen, englischen und österreichischen Recht
2008 · 192 Seiten · ISBN 978-3-8316-0811-9
- Band 757: Alexander Metz: **Verbraucherschützende Informationspflichten in der Werbung** · Eine Analyse rechtlicher und ökonomischer Rahmenbedingungen
2008 · 320 Seiten · ISBN 978-3-8316-0808-9
- Band 756: Andreas Begemann: **Die Rolle von Patenten in der zivilen Luftfahrtindustrie aus historischer und rechtsvergleichender Sicht**
2008 · 170 Seiten · ISBN 978-3-8316-0759-4
- Band 755: Karin Reißmann: **Die kartellrechtliche Beurteilung der Markenabgrenzung**
2008 · 264 Seiten · ISBN 978-3-8316-0751-8
- Band 754: Jingwen Zhu: **Die staatliche Infrastrukturgarantie für die als Wirtschaftsunternehmen geführten Eisenbahnen des Bundes in Deutschland – zugleich eine rechtsvergleichende Gegenüberstellung zu dem Recht des Eisenbahnwesens in der Volksrepublik China –**
2007 · 222 Seiten · ISBN 978-3-8316-0734-1
- Band 753: Philipp Linden: **Die Bekämpfung von Urheberrechtsverletzungen in Italien**
2007 · 380 Seiten · ISBN 978-3-8316-0733-4
- Band 752: Chengliang Li: **Die Zahlung der fiktiven Herstellungskosten gemäß § 249 Abs. 2 S. 1 BGB** · Insbesondere zur Abrechnung der Substanzschäden an Kraftfahrzeugen
2007 · 246 Seiten · ISBN 978-3-8316-0730-3
- Band 751: Felix Wesel: **Intent-to-use im US-amerikanischen Markenrecht**
2007 · 280 Seiten · ISBN 978-3-8316-0720-4

- Band 750: Sonja Orel: **Heimliche Vaterschaftstests** · Perspektiven für eine Reform der Vaterschaftsuntersuchungsmöglichkeiten
2007 · 288 Seiten · ISBN 978-3-8316-0698-6
- Band 749: Timoleon Kosmides: **Haftung für unzulässige Verarbeitung personenbezogener Daten** · Datenschutzrechtliche Beurteilung des Datenumgangs innerhalb der griechischen Kreditauskunftei TEIRESIAS AG nach europäischem und griechischem Recht unter besonderer Berücksichtigung des deutschen Rechts
2007 · 186 Seiten · ISBN 978-3-8316-0707-5
- Band 748: Helga Knauer: **Möglichkeiten und Nutzen einer Vereinheitlichung des Arbeitnehmererfinderrechts in der Europäischen Union und Schlussfolgerungen für die diesbezügliche deutsche Gesetzgebung**
2007 · 225 Seiten · ISBN 978-3-8316-0693-1
- Band 747: Michael Grötsch: **Möglichkeiten und Grenzen der Rechtsangleichung durch vertragliche Vereinbarungen im Rahmen der Vermögensauseinandersetzung bei Ehescheidung im deutsch-österreichischen Rechtsverkehr**
2007 · 519 Seiten · ISBN 978-3-8316-0673-3
- Band 746: Michael Pujol: **Die Sanierung der Schuldnergesellschaft vor dem Hintergrund der gesellschaftsrechtlichen Neutralität des Insolvenzrechts nach deutschem und französischem Recht** · Rechtsvergleichende Untersuchung zur Stellung der Gesellschafter in der Insolvenz und zur Abstimmung von gesellschaftsrechtlichen und insolvenzrechtlichen Maßnahmen bei der gerichtlichen Unternehmenssanierung
2007 · 480 Seiten · ISBN 978-3-8316-0665-8
- Band 745: Rudolf Brachtel: **Die Gruppenfreistellung von Know-how-Vereinbarungen** · Entwicklung von Wettbewerbsregeln und Kommissionspraxis im Lichte der strukturellen Schwäche des Geheimnisschutzes
2006 · 250 Seiten · ISBN 978-3-8316-0655-9
- Band 744: Julian Fuchs: **Die Marke des Einzelhandels**
2006 · 278 Seiten · ISBN 978-3-8316-0633-7
- Band 743: Tanja Rippberger: **Zur Frage der Kompetenz der Landesverfassungsgerichte zur Überprüfung formellen und materiellen Bundesrechts**
2006 · 320 Seiten · ISBN 978-3-8316-0604-7
- Band 742: Christopher Maierhöfer: **Geschmacksmusterschutz und UWG-Leistungsschutz** · Ein Vergleich unter Berücksichtigung des Konkurrenzverhältnisses
2006 · 242 Seiten · ISBN 978-3-8316-0588-0
- Band 741: Philipp Strümpell: **Die übertragende Sanierung innerhalb und außerhalb der Insolvenz**
2006 · 260 Seiten · ISBN 978-3-8316-0566-8

Erhältlich im Buchhandel oder direkt beim Verlag:
Herbert Utz Verlag GmbH, München
089-277791-00 · info@utzverlag.de

Gesamtverzeichnis mit mehr als 3000 lieferbaren Titeln: www.utzverlag.de