

## Antwort der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Ulla Lötzer, Katrin Kunert, Dr. Barbara Höll, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 16/11017 –

### Finanzielle Auswirkungen von Cross-Border-Leasing-Geschäften

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Nicht nur Kommunen haben so genannte Cross-Border-Leasing-Verträge (CBL-Verträge) mit US-Investoren abgeschlossen, sondern unter anderem auch die bundeseigene Deutsche Bahn AG. Bei einem solchen Geschäft wird Ausrüstung oder Infrastruktur an einen US-Investor auf Zeit verkauft und gleichzeitig von ihm zurück geleast. Der Verkaufserlös wird zum überwiegenden Teil auf einer Depotbank geparkt und von diesem Betrag die Leasingraten sowie später die Rückkaufsumme bezahlt. Zusätzlich werden die CBL-Verträge über Versicherungen abgesichert.

Im Zuge der Finanzkrise sind beteiligte Depotbanken und CBL-Versicherer, wie die US-amerikanische American International Group (AIG), in ihrem Rating, also der Beurteilung ihrer Bonität, herabgestuft worden. Der deutsche CBL-Partner muss in einem solchen Fall unter Umständen die Bank wechseln bzw. die Versicherungen aufstocken. Beides kostet zusätzlich Geld.

Gleichzeitig sind die CBL-Verträge von anderer Seite unter Druck geraten. Cross-Border-Leasing-Geschäfte sind in den USA seit 2004 per Gesetz verboten. Doch auch die Altverträge stehen unter Beschuss. Da Verkauf und Eigentümerwechsel nur vorgetäuscht worden seien, kämen die Steuerersparnisse, die die US-Investoren geltend gemacht hatten, einem Steuerbetrug gleich. Der Internal Revenue Service der US-Steuerbehörde hat die etwa 100 US-Investoren aufgefordert, die CBL-Verträge vorfristig bis zum 31. Dezember 2008 aufzulösen.

1. Wie schätzt die Bundesregierung die Risiken von CBL-Geschäften ein?

Die Cross-Border-Leasing (CBL) Verträge der Kommunen sind nicht öffentlich. Der Bundesregierung sind keine Vertragsbestandteile bekannt, sodass keine Grundlagen für eine Beurteilung zur Verfügung stehen. Auskünfte über Risiken und Verpflichtungen, die sich aus den Vertragswerken ergeben, können lediglich die allein verantwortlichen kommunalen Entscheidungsträger geben.

**\* Wird nach Vorliegen der lektorierten Druckfassung durch diese ersetzt.**

2. In welchem Umfang hat die bundeseigene Deutsche Bahn AG CBL-Geschäfte mit US-Investoren abgeschlossen, für welche Leasingobjekte mit welcher Laufzeit, und welchem finanziellen Umfang?
3. Haben die Vertreter der Bundesregierung im Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG den Leasinggeschäften zugestimmt, und wenn ja, mit welcher Begründung?
4. Sind von der aktuellen Finanzkrise auch Vertragspartner der Deutschen Bahn AG betroffen?  
Sind die Finanzierungspartner und Versicherer von einer Abwertung ihres Ratings betroffen?  
Falls ja, wie beurteilt die Bundesregierung die Auswirkungen auf die Deutsche Bahn AG?  
In welchem Umfang müssen neue Absicherungen oder ein Wechsel der Bank vorgenommen werden?  
Welche zusätzlichen finanziellen Belastungen würden dadurch für die Deutsche Bahn AG entstehen?
5. Gibt es bereits Aktivitäten des bzw. der US-Partner, das CBL mit der Deutschen Bahn AG zum 31. Dezember 2008 zu beenden?  
Falls ja, mit welchen eigentumsrechtlichen und finanziellen Folgen für die Deutsche Bahn AG rechnet die Bundesregierung?
6. Gibt es andere Bereiche für die der Bund bzw. bundeseigene Unternehmen bzw. Unternehmen an denen der Bund beteiligt ist, CBL-Verträge abgeschlossen haben?  
Falls ja, welche, für welche Objekte mit welcher Laufzeit, und in welchem finanziellen Umfang (bitte einzeln aufschlüsseln)?

Die Fragen 2 bis 6 werden aufgrund des Sachzusammenhangs zusammenhängend beantwortet:

Der Verantwortungsbereich der Bundesregierung ist nicht betroffen bei parlamentarischen Anfragen zu Bereichen, für die etwa juristische oder natürliche Personen des Privatrechts allein verantwortlich sind. Hierzu gehört nach dem in Bundestagsdrucksache 13/6149 aufgeführten Kriterienkatalog, der sich auf Unternehmen mit Bundesbeteiligung bezieht, das operative Geschäft. CBL-Verträge zählen zu diesem operativen Geschäft. Eine Beantwortung dieser Frage seitens der Bundesregierung scheidet daher aus.

7. Falls es andere CBL-Verträge von Bund, bundeseigenen Unternehmen oder Unternehmen mit Bundesanteil gibt, wie beurteilt die Bundesregierung die Auswirkungen der Finanzkrise auf diese Verträge (bitte aufgeschlüsselt nach den einzelnen Verträgen), und wie beurteilt sie die eigentumsrechtlichen und finanziellen Auswirkungen der o. g. Aufforderung der US-Steuerbehörde für diese Verträge?

Auf die Antwort zu Frage 2 bis 6 wird verwiesen.

8. Hat die Bundesregierung davon Kenntnis, wie viel Kommunen in den einzelnen Bundesländern CBL-Verträge abgeschlossen haben, und welche Infrastrukturvorhaben schwerpunktmäßig davon betroffen sind?

Der Bundesregierung liegen keine belastbaren Informationen vor. Auskünfte über Inhalte der CBL-Verträge können lediglich die allein verantwortlichen kommunalen Entscheidungsträger geben.

9. Inwieweit entspricht es den Intentionen der Bundesregierung, dass sich Kommunen an Steuersparmodellen beteiligen?

Kommunen sind als Teil der Länder der Kommunalaufsicht der Innenministerien der Länder unterstellt. Die Frage der Bewertung des finanzpolitischen Handelns der Kommunen stellt sich für die Bundesregierung daher nicht.

10. Wie beurteilt die Bundesregierung Leasingmodelle in steuerpolitischer Hinsicht, und sind nach Auffassung der Bundesregierung gesetzliche Korrekturen notwendig, um die Intention der §§ 39 und 42 der Abgabenordnung zu stärken?

Die Bundesregierung beurteilt Leasing als wichtiges Finanzierungselement der deutschen Wirtschaft. Nach Auffassung der Bundesregierung sind keine gesetzlichen Korrekturen notwendig, um die Intention der §§ 39 und 42 der Abgabenordnung zu stärken. Die Beurteilung der Cross-Border-Leasing-Verträge ist nach amerikanischem Recht vorzunehmen, das aufgrund der unerwünschten Steuersparwirkung dieser Verträge geändert wurde.

11. Inwieweit betrachtet die Bundesregierung unter dem Gesichtspunkt der Aktivitäten in den USA die Tragfähigkeit von Leasingmodellen als nachhaltig?  
Wenn ja, warum?

Die Bundesregierung betrachtet die Tragfähigkeit von Leasingmodellen grundsätzlich als nachhaltig. Das amerikanische Steuersparmodell „CBL“ hat insoweit keinen Einfluss auf das deutsche Steuerrecht. Für die Beurteilung nationaler Leasinggeschäfte existieren bereits seit den 70er Jahren bundeseinheitliche Regelungen, die auf höchstrichterlicher Rechtsprechung beruhen. Diese Grundsätze werden – unter Berücksichtigung aktueller Entscheidungen – nach wie vor für die Beurteilung der vielgestaltigen Leasingverträge herangezogen.

12. Wie beurteilt die Bundesregierung die finanziellen Auswirkungen der Finanzkrise auf die Abwicklung von CBL-Verträgen der Kommunen?

Die gegenwärtige Krise der Finanzmärkte hat auf die von deutschen Gebietskörperschaften abgeschlossenen Cross-Border-Leasing-Verträge sehr unterschiedliche Auswirkungen. Zur Gestaltung der vertraglichen Regelungen für das komplexe Produkt, das aus mehreren Vertragsebenen besteht, wird überwiegend amerikanisches Recht herangezogen. Zudem wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

13. Wie beurteilt die Bundesregierung die eigentumsrechtlichen und finanziellen Folgen der Aufforderung der US-Steuerbehörden, die CBL-Verträge vorfristig zum 31. Dezember 2008 zu beenden für die Kommunen in Deutschland?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

14. Wird die Bundesregierung Verhandlungen mit der US-Administration über die Modalitäten der Auflösung von CBL-Verträgen führen, und wie begründet sie ihr Verhalten?

Die Bundesregierung hat in dieser Angelegenheit keinen Kontakt zur US-Regierung aufgenommen und beabsichtigt dies auch nicht.

elektronische Vorab-Fassung\*