

Spezifische Funktionen des Leasings in der Transformationsperiode

Maciej Kramarek

Paper No. 19, June 2004

Working Papers of the
Business Institute Berlin at
Berlin School of Economics (FHW-Berlin)
Badensche Str. 50-51, D-10825

Editors:

Gert Bruche, gbruche@fhw-berlin.de
Hansjörg Herr, hansherr@fhw-berlin.de
Franz Herbert Rieger, rieger@fhw-berlin.de

Dr. Maciej Kramarek ist Absolvent des Fachs Planung und Finanzierung an der Universität für Wirtschaftswissenschaften in Poznań. Seit dem Jahr 2000 arbeitet er an der Bankhochschule in Poznań. Seit dem Jahr 2002 arbeitet er als Gastwissenschaftler an der Fachhochschule für Wirtschaft Berlin.

June 2004

All rights reserved

Übersicht.....	3
Teil I Analyse.....	4
1.1 Annahmen, die die Analyse steuern.....	4
1.2 Der Umfang der Forschungen, die angewandte Forschungsmethode.....	7
1.3 Die Logik der Ausführungen und die Ordnung der Präsentation von Ergebnissen.....	9
Teil II Schlussfolgerungen.....	11
2.1 Die Rolle des Staates als ein Wirtschaftssubjekt am Beispiel des Leasings der Eisenbahnfahrzeuge.....	11
2.2 Spezifische Funktionen des Leasings.....	17
2.3 Die Rolle des Staates als einen, der Grundsätze des Wirtschaftens bestimmt.....	28

Übersicht

Der Artikel enthält eine Charakteristik der Habilitationsarbeit, die folgenden Problemen gewidmet ist:

- 1) der Notwendigkeit, der Anpassung der Methode zur Erforschung wirtschaftlicher Erscheinungen an die Spezifik der Transformationsperiode: die Mikrosystem-Methode,
- 2) den spezifischen Funktionen des Leasings in der Transformationsperiode als ein Beispiel der Bedingtheiten, die Präferenzen der Unternehmer in der Transformationsperiode zu gestalten,
- 3) dem Leasing der Eisenbahnfahrzeuge als Veranschaulichung der dargestellten Funktionen des Leasings,
- 4) der Rolle des Staates als ein Wirtschaftssubjekt und ein Subjekt, das den institutionellen Rahmen des Wirtschaftens bestimmt.

Da die Habilitationsarbeit selbst eine Synthese mehrjähriger Forschungen darstellt, steht der Autor vor der schwierigen Aufgabe, dies zusammenzufassen, was schon einmal zusammengefasst wurde. Dieser Artikel enthält:

Teil I Die Charakteristik des Paradigmas der durchgeführten Forschungen:

- 1.1 Die Annahmen, die die Analyse steuern,
- 1.2 Den Umfang der Forschungen, die angewandte Forschungsmethode,
- 1.3 Die Logik der Ausführungen und die Ordnung der Präsentation von Ergebnissen,

Teil II Die Zusammenfassung der Ergebnisse:

- 2.1 Die Rolle des Staates am Beispiel des Leasings der Eisenbahnfahrzeuge,
- 2.2 Spezifische Funktionen des Leasings der Transformationsperiode,
- 2.3 Die Rolle des Staates als einen, der Grundsätze des Wirtschaftens bestimmt.

I Analyse

1.1 Annahmen, die die Analyse steuern

Die in Polen in den Jahren 1993–2001 geschlossenen Leasingverträge überraschen mit der großen Vielfalt der ökonomisch-rechtlichen Formen. Das Leasing hat sich längst den Ruf eines Werkzeugs verdient, welches für die Lösung der Probleme angewandt wird, die man unmöglich mit Hilfe anderer Finanzinstrumente überwinden kann.¹ In Polen wurde diesem Ruf ein negativer Charakter verliehen, denn zahlreiche Anwendungsbereiche wurden mit der Rechtsumgehung gleichgesetzt. Eine solche Einstellung zum Instrument, das weltweit als ein Werkzeug zur fiskalischen Optimierung angesehen wird, wundert kaum in einem Land, wo der Begriff der Steuerpolitik des Unternehmens eher mit strafbaren Handlungen als mit dem Financial Engineering gleichgesetzt wird.

Wenn man die folgende Bestimmung der geltenden Abgabenordnung in Betracht zieht:

Beim Entscheiden über Steuersachen lassen die Steuerbehörden und die Organe der Finanzkontrolle die steuerlichen Folgen der Rechtsgeschäfte außer acht, wenn sie nachweisen, dass man von der Vornahme dieser Rechtsgeschäfte keinen anderen - als den sich aus der Senkung der Höhe der Steuerverbindlichkeit ergebenden - wesentlichen Nutzen erwarten konnte,²

kann man provokativ feststellen, dass alle Leasingverträge als solche, die der fiskalischen Optimierung dienen, unter steuerlichen Aspekten als nicht existierend anerkannt werden sollten.³

In dem analysierten Zeitraum wurden mehrere Bestrebungen nach der Einführung von einheitlichen, den ökonomisch-rechtlichen Status des Leasings präzisierenden Regelungen vorgenommen. Doch ehe „das Leasing auf Polnisch zivilisiert wurde“, spielte es eine sehr interessante und spezifische Rolle in der Gestaltung wirtschaftlicher Erscheinungen der Transformationsperiode. Im gewissen Sinne wurde es sogar zu einem charakteristischen Merkmal dieser Periode.

Die in bezug auf ihre wirtschaftliche Rationalität beunruhigenden wirtschaftlichen Erscheinungen werden von den Politikern als Kosten der Einführung des freien Marktes oder als eine Pathologie eingestuft. Die Marktmechanismen darf man nicht einschränken, denn sie sollen das ökonomische Optimum sicherstellen, und die Pathologie ist exemplarisch und streng zu bestrafen. Die Wirtschaftler, die über die Primitivität der obigen Dichotomie hinausgehen und tiefer in die Natur der neuen wirtschaftlichen

¹ M.Marek, Geschichte des Leasing, Universität-Gesamthochschule Paderborn, Paderborn 2001.

² Abgabenordnung, GBl. vom 1997, Nr. 137 Pos. 926 mit späteren Änderungen.

³ Vgl. J.Gluchowski, Polskie prawo podatkowe, LexisNexis, Warszawa 2002., S.94.

Realität eindringen wollen, stoßen vor allem auf die Probleme methodologischer Natur. Gegenstand der Erforschung: die Erscheinungen der Transformationsperiode sind in Anbetracht ihrer Wandelbarkeit ein äußerst schwieriges Analyseobjekt. Unter den Bedingungen des neuen und nicht endgültig bestimmten Inhalts der ökonomischen Grundkategorien werden auch die Interpretationen statistischer Untersuchungen riskant. Infolgedessen scheint in bezug auf die Transformationsperiode besonders die Ansicht begründet zu sein, dass *das Verständnis sowohl für einzelne Erscheinungen, als auch fürs Wesen des wirtschaftlichen Systems, durch den Abstieg von den Höhen der geistreichen, aber in einer sachlichen Leere hängenden Allgemeinsystem-Betrachtungen und Stützung der geäußerten Urteile, auf Ergebnissen einer detaillierten Darstellung der Bedingtheiten individueller Handlungen und der sich daraus ergebenden Schlussfolgerungen in bezug auf die Präferenzen der Wirtschaftssubjekte bedingt wird.*

Die Darstellung der Determinanten wirtschaftlicher Erscheinungen ist mit deren Einteilung in individuelle und institutionelle verbunden. Die Indexe institutioneller Bedingtheiten bestimmen das Wesen des Systems im Veränderungsprozess, also das Wesen der Transformation. Die von dem Autor postulierte Verbindung der Mikroanalyse mit der Systembetrachtung stellt eine solche Art und Weise der Untersuchung von Erscheinungen dar, damit durch die Enthüllung ihrer Mikroanatomie die Anatomie des Makroelements bestimmt wird, dessen einzelnen, fragmentarischen, aber funktional gebundenen Ausdruck sie darstellen. Die Denkweise, auf der die angewandte Interpretationsprozedur aufbaut, ist in der folgenden Sequenz enthalten:

- In der Veränderungszeit, die die Transformation darstellt, kann man mit der Erklärung der wirtschaftlichen Erscheinungen nicht beginnen, wenn man den traditionellen Inhalt der ökonomischen Begriffe annimmt. Notwendig ist die Etappe seiner Verifizierung.
- Die Realisierung des obenerwähnten Vorhabens erfolgt über eine detaillierte Darstellung der Bedingtheiten und Präferenzen der Wirtschaftssubjekte in konkreten Entscheidungssituationen, wodurch es möglich wird, den Begriffen ihre *aktuellen* Bedeutungen zuzuordnen.
- Die dargestellten Determinanten einzelner Erscheinungen kann man in individuelle und institutionelle aufteilen. Die Analyse ihrer gegenseitigen Beziehungen in Verbindung mit den Präferenzen des Wirtschaftssubjekts lässt das Wesen des Systems als eine Summe der externen Bedingtheiten präzisieren, die ein bestimmtes Verhalten der Subjekte stimulieren.

Im Kontext der vorgenannten Behandlung der Erklärung von wirtschaftlichen Erscheinungen, wird das Leasing *unter zwei* Aspekten Interessengegenstand: dem mikroökonomischen und dem auf seinen Ergebnissen basierenden Systemaspekt.⁴

Der mikroökonomische Aspekt beruht auf der Bestimmung aktueller Funktionen des Leasings mit dem Hinweis auf ihre Bedingtheiten. Die Grundlage für die Aktualisierung des Inhalts des Leasingbegriffs unter den Bedingungen der Wirtschaft Polens, stellt die Analyse konkreter Verträge dar. Als Richtigkeitskriterium für die Zuschreibung einem Kontrakt bestimmter Funktionen wurde ihre Übereinstimmung mit historisch auftretenden Bedingtheiten angenommen. Die Interpretation der Vorfälle wurde unter der klassischen Annahme vorgenommen, dass der homo oeconomicus sich immer vom Motiv der Gewinnmaximierung leiten lässt.⁵ Dieses Motiv realisiert er unabhängig von den ihn umgebenden Umständen. Geändert werden lediglich die indirekten Ziele, Handlungsformen und die Zeitperspektive. Institutionelle Lösungen, die mit dem Wesen der Marktwirtschaft unvereinbar sind, führen zum Ersetzen der ihr eigenen Zielstrukturen durch Ersatzziele, die durch die Notwendigkeit der Überwindung der Anti-Markt-Einschränkungen erzwungen sind. Die Darstellung von tatsächlichen Präferenzen und den sie determinierenden Bedingtheiten ist eine schwierige Aufgabe. In Anbetracht der Verflechtung von Handlungen, des hierarchischen Charakters der Entscheidungsstrukturen und folglich der Präferenzvielfalt, lassen nur sehr eingehende Studien über einzelne Kontrakte, ergänzt um eine vielseitige Analyse der ökonomischen Lage, in der sich die diese Verträge schließenden Subjekte befanden, die *Hoffnung hegen*, dass die formulierten Schlussfolgerungen zutreffend sind.

Der andere Aspekt der Untersuchungen betrifft die Bedeutung der dargestellten institutionellen Bedingtheiten als Anzeichen der Transformationsperiode.⁶ In Anlehnung an das früher gewonnene ausführliche Material kann man den Umfang und die Kraft bestimmen, mit der im Falle des Leasings der *Systemrahmen* (die Rechtsregelungen) die Präferenzstruktur der Wirtschaftssubjekte determiniert. Die qualitative Dimension der Beurteilung lässt sich auf die Antwort auf die Frage zurückführen, ob dieser Einfluss den Pro- oder den Anti-Effizienz-Effekt hatte? Die Schlussantwort, die in bezug auf das Leasing formuliert wird, erschöpft keineswegs den Umfang der Begriffe, die mit der

⁴ Den Systemaspekt kann man im Falle des Leasings auf die Fiskalpolitik des Staates beziehen und auf den damit verbundenen Begriff der steuerlichen Gerechtigkeit als ein Element, das bestimmtes wirtschaftliches Verhalten stimuliert, Vgl. Formy zmniejszenia wysokości podatków w Polsce, Hrsg. J.Gluchowski, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 2002.

⁵ Vgl. filozoficzne podstawy leseferyzmu: ich wzajemne sprzeczności i ewolucja pojęcia wolnego rynku in: R.Legutko, Dylematy kapitalizmu, Biblioteka Libertas, Paris 1986.

Beziehung der Mikro- und Makroeffizienz als einem Kriterium für die Beurteilung der Qualität des institutionellen Rahmens des Wirtschaftens verbunden sind. Sie wird aber von dem Autor als ein Ausgangspunkt für weitere Arbeiten genutzt, die auf die Bestimmung des Wesens des Transformationsprozesses ausgerichtet sind.

Die Frage, mit der sich der Autor beschäftigt hat, inwieweit die Darstellung der institutionellen Bedingtheiten der Entscheidungen auf der Mikroebene eine wirksame Methode für die Erkennung von Transformationsmechanismen ist, hatte die Formulierung der Annahmen der Mikrosystem-Forschungsmethode zur Folge.⁷

1.2 Der Umfang der Forschungen, die angewandte Forschungsmethode

Ein wesentliches Dilemma, welches die Aufnahme der Forschungen über die Funktionen des Leasings bedingt, stellte die Frage des Umfangs der zu analysierenden Vorfälle dar. Die Berücksichtigung der meisten Kontrakte, die zwischen 1993 und 2001 geschlossen wurden, war praktisch unmöglich. Der Zusammenstellung der Verträge (wegen der Knappheit der geführten Statistiken)⁸ zwecks Bestimmung der repräsentativen Probe müsste die Annahme der ursprünglichen Voraussetzungen in bezug auf die Suche des neuen Inhalts des Leasingbegriffs vorangehen, was eine methodologisch nicht begründete Ausrichtung der Forschungen darstellen würde. *Auf der Suche nach dem Neuen kann man das Material nicht wählen, wenn man sich an vorhandenen, typische Eigenschaften enthaltenden Aufstellungen orientiert.* Folglich wurden hauptsächlich Fälle analysiert, die mit der klassischen Auffassung der Leasingrolle kollidierten.

Erklären kann man die Funktionen der Leasingkontrakte nur durch eine detaillierte Darstellung der Ziele der sie abschließenden Subjekte. Wie es schon angedeutet wurde, gibt es ein Dreiecksverhältnis: Präferenzen der Vertragspartner, externe Bedingtheiten und institutionelle Bedingtheiten. Die die obenerwähnte Erklärungsweise von Vorfällen berücksichtigende Methode ist die *humanistische Interpretation*.⁹ Diese Prozedur formuliert die Antwort auf die Frage: *warum hat Subjekt X in der Zeit T die gegebene Handlung vorgenommen?* Der Forscher muss in die Realien der zu interpretierenden

⁶ Vgl. W. Wilczyński, Rynek i pieniądz w Polsce u progu XXI wieku, Teil III, R2-4, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Bankowej w Poznaniu, Poznań 2000.

⁷ M. Kramarek, Koncepcja analizy mikro-systemowej (w poszukiwaniu istoty okresu transformacji), Zeszyty naukowe Wyższej Szkoły Bankowej w Poznaniu, Poznań 2004.

⁸ Polski rynek leasingu, Gemini, 2001.

⁹ Den Begriff der humanistischen Interpretation verwende ich nach J. Kmita, wobei ich mich vor allem auf folgende Arbeiten stütze:

J. Kmita, Z metodologicznych problemów interpretacji humanistycznej, Warszawa 1971,

J. Kmita, Z problemów epistemologii historycznej, Warszawa 1980.

Entscheidungssituation tief genug eindringen, um die Beziehung zwischen den wiederhergestellten Bedingtheiten und dem Subjekt zugeschriebenen Ziel darzustellen.

(a) In bezug auf die Präferenzen wird es präzisiert, was für ein Resultat erklärt wird. Man kann nicht mit Hilfe eines Interpretationsaktes mehrere Entscheidungsakte zu erklären versuchen. Wenn man z.B. die Schließung eines Leasingkontrakts erklärt, erklärt man, warum eine solche Finanzierungsart gewählt wurde, und nicht, warum die Beschaffung des mit dem Leasing finanzierten Objekts für angebracht gehalten wurde.

(b) In bezug auf das Wissen wird das Bewusstsein des Handelnden dargestellt über die erzielbaren Resultate und die Realisierungsweise jedes einzelnen Resultats. In bezug auf den Leasingkontrakt ist das das Wissen über die Leasingtechnologie und über die alternativen Finanzierungsweisen von Investitionen.

(c) Die dritte Prämisse, die logische Folgerungsbeziehungen der humanistischen Interpretation sicherstellen soll, stellt das Rationalitätsprinzip dar, welches besagt, dass ein Subjekt, wenn es in bestimmter Zeit eine Tätigkeit aufzunehmen hat, solche Tätigkeit aufnimmt, die seines Wissens nach zu dem am meisten bevorzugten Resultat führen wird. Über die Erkenntnisattraktivität der humanistischen Interpretation entscheidet der Umstand, dass sie ein präzise definiertes und ausführlich beschriebenes Erklärungsverfahren mit einer reichen Geschichte der Anwendungen in der Ökonomie darstellt.¹⁰

Die Analyse einer Reihe von Anwendungsfällen führte zu der Formulierung der Schlussfolgerungen bezüglich der Funktionen des Leasings. Die dargestellten Ziele wurden mit Beispielen veranschaulicht, die die Leasingkontrakte der Eisenbahnfahrzeuge betreffen. Die Auswahl der zu veranschaulichen Beispiele ist immer kontrovers. Über die vorgenommene Auswahl entschieden die folgenden Merkmale: beträchtliche Umsatzgrößen (das Volumen dieser Verträge überstieg 200 Mio. EUR), Beteiligung der Subjekte mit verschiedenem Eigentümerstatus, verschiedener Organisationsformen und Verwaltungssystemen, eine deutliche Rolle des Staates. Der Fall der Finanzierung der Eisenbahnfahrzeuge durch Leasing ist eine faszinierende Erscheinung, weil der Leasingnehmer ein Unternehmen war, das ab einem gewissen Zeitpunkt das nicht brauchte, was für die Leasingleistung als typisch gilt, und zwar das Steuerschild. Der Bezugspunkt für die Erkenntnisattraktivität der dargestellten Kontrakte ist auch die Tatsache, dass ab dem Jahre 1997 die Polnische Staatsbahn (PKP) die Liquidität und die Kreditfähigkeit verloren hat und nur im Jahre 1998 den Verlust in Höhe von über 300

¹⁰ M.Kramarek, Procedura interpretacji humanistycznej w teoriach ekonomicznych, Doktorarbeit, Universität für Wirtschaftswissenschaften, Poznań 1987.

Mio. EUR ausgewiesen hat, wodurch die Beschaffung von Investitionsgütern ohne staatliche Garantien als eine unmögliche Aufgabe erschien.

Als Quellenmaterial wurden außer den Vertragsinhalten alle verfügbaren Informationen genutzt: Finanzberichte, Audits, Briefverkehr zwischen den Vertragspartnern, Verhandlungsnotizen, Sitzungsprotokolle, interne Berichte, Ergebnisse der Kontrolle des Finanzamtes, Presseartikel, Berichte der Obersten Kontrollkammer (NIK).

1.3 Die Logik der Ausführungen und die Ordnung der Präsentation von Ergebnissen

Kapitel Eins: Um untypische Funktionen zu bestimmen, müsste man einen theoretischen Bezugsrahmen in der Form der Präzisierung des klassischen Inhalts des Leasings schaffen.¹¹ Obwohl in dem analysierten Zeitraum in Polen die gegenwärtigen Rechtsregelungen noch nicht galten,¹² nutzte man sie für die Darstellung des Begriffs des Leasingkontrakts, der gesetzlichen Attraktivität des Leasings, des Bereichs und der Klassifizierung der Funktionen des Leasings. Die Analyse der einzelnen gesetzlichen Bestimmungen wurde auf eine solche Art und Weise geordnet, die zur Präzisierung des ökonomischen Wesens des Leasings und der Funktionen, die es *potentiell* erfüllen kann, führte. Das Schlüsselement ist der eingeführte Begriff der gesetzlichen Attraktivität des Leasings, der die finanzielle Attraktivität dieser Finanzierungsform im Vergleich zu Alternativformen beurteilen lässt. Den dargestellten Funktionen wurden Gewichte zugeordnet, so dass sie nach dem Kriterium der in der Praxis entwickelten Marktwirtschaften gespielten Rolle gegliedert wurden.

Der Übergang vom Leasingbegriff zu den konkreten, mit Beispielen veranschaulichten Anwendungen des Leasings bedurfte der Darstellung der wichtigsten Bedingtheiten, die die Inhalte der in Polen geschlossenen Kontrakte beeinflussen. Es wurden folgende Fragenkomplexe unterschieden: die rechtlichen Aspekte (spezifischer Charakter der Leasingregelung), die Methode zur Berechnung des Preises des Geldes (historisch angewandt), die ökonomischen Hauptdeterminanten (Steuersätze), der Zustand des Leasingmarktes (allgemeines Bild mit dem Schwerpunkt auf den Elementen, die für ein besseres Verständnis der veranschaulichenden Beispiele wichtig sind).

¹¹ Vgl. U. Hastedt, W. Mellwig, Leasing (Rechtliche und ökonomische Grundlagen), Recht und Wirtschaft Verlag, Heidelberg 1998, und A. Bordewin, N. Tonner, Leasing im Steuerrecht, C. Müller Verlag, Heidelberg 2003.

¹² Die ab dem 09.12.2000 geltenden Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuches Art. 709 und die ab dem 01.10.2001 geltenden Bestimmungen des Gesetzes über die Körperschaftssteuer Art. 17 R4a.

Drei weitere Kapitel stellen die Funktionen des Leasings aus der Sicht des Leasingnehmers, des Leasinggebers und des Lieferanten dar.¹³ In jedem Kapitel wurden zunächst die mit dem konkreten Kontrakt verbundenen Bedingtheiten präsentiert und danach gezeigt, auf welche Art und Weise die vorhandenen Determinanten auf die Präferenzen der Vertragsparteien und somit auf die Ziele der geschlossenen Verträge übertragen werden konnten.

Im Falle des Leasingnehmers wurde vor allem die Notwendigkeit der Investitionen hervorgehoben als eine Voraussetzung für die Fortführung des Unternehmens. Berücksichtigt wurden: technische und ökonomische Bedingungen, sowie die in der Transformationsperiode charakteristischen *Probleme mit dem Finden der richtigen Formel der Investitionseffizienz-Rechnung*. Die Charakteristik des Investitionsbedarfs wurde um die Charakteristik der Faktoren ergänzt, die die Finanzierungsbeschaffung ermöglichen. Dazu gehören: rechtliche, Eigentümer-, Verwaltungs-, Handels- und Medienbedingtheiten. Die vorgenommene Darstellung konzentrierte sich auf die Elemente, die für Finanzinstitutionen die wichtigsten Bezugspunkte bei der Beurteilung der Fähigkeit zur Rückzahlung der eingegangenen Verbindlichkeiten sind. Dank dessen wurde die Vorstellung von den Einschränkungen gewonnen, die der Investor hatte.

In bezug auf die Leasinggeber stößt die Darstellung der Bedingtheiten auf die größten Probleme. Die bei der Darstellung mit der Methode der humanistischen Interpretation notwendigen Entscheidungsprofile muss man vielmehr auf die vergleichende Analyse stützen als auf das so umfangreiche Quellenmaterial, wie im Falle der Hersteller und der Leasingnehmer. Besonders interessante Bezugspunkte sind: die Marktposition des Leasinggebers, die Kapitalbasis, die Eigentümeränderungen, fiskalische Beziehungen, Zusammenstellungen der Standardangebote.

Der Leasingkontrakt ist eine Realisierungsform der zu der Finanzierungsmethode primären Veräußerungsabsicht eines bestimmten Gutes.... Die Darstellung der Bedeutung des Leasings für die Lieferanten im Rahmen des veranschaulichenden Beispiels wurde nach den folgenden Fragenkomplexen geordnet:

- Finanzierungsorganisation als eine Voraussetzung für Lieferungen für einen monopolistischen Abnehmer,
- Leasing als das einzige und gleichzeitig billigste Instrument zur Finanzierung der Lieferungen.

¹³ Das in diesen Kapiteln genutzte Quellenmaterial kommt aus dem Archiv des Autors und wurde in der Form einer über 400 Seiten umfassenden Publikation zum Druck vorbereitet: M. Kramarek, Autorenkonzept des Leasings von Eisenbahnfahrzeugen für die PKP.

Die Analyse der Bilanzen und der Erfolgsrechnungen der Lieferanten wurde unter dem Gesichtspunkt der Bewertung vom Leasing als einer bestimmte Kosten verursachenden Verkaufsform durchgeführt.

Jedes Kapitel von 2 bis 4 wurde mit Schlussfolgerungen über die Effizienz auf der Mikroebene abgeschlossen. Bei deren Formulierung wurde der Zusammenhang zwischen den dargestellten Bedingtheiten und den Präferenzen jeder Vertragspartei, die dank dem Vertragsschluss realisiert wurden, hervorgehoben. Folglich wurde eine einheitliche Begründung der Anwendung der Leasingform bei der Finanzierung der Investition in Eisenbahnfahrzeuge gewonnen. Das Effizienzelement wurde durch die Bestimmung des Verhältnisses berücksichtigt, in dem die getragenen Leasingkosten zu Alternativlösungen standen.

In einem separaten Kapitel sind die das veranschaulichende Beispiel betreffenden Schlussfolgerungen von der Sicht der Rolle des Staates enthalten. Die Betrachtung der Bedingtheiten des Leasings aus der Sicht der einzelnen Vertragsparteien hebt die Makroperspektive nicht hervor. Dieser Aspekt ist in bezug auf das Leasing der Eisenbahnfahrzeuge besonders wichtig, weil der Staat hier drei bedeutende Rollen eingenommen hat: des Gesetzgebers, des Staatshaushalts und des Eigentümers.

Der Aufbau der Verträge stellt ein getrenntes, den Schlussfolgerungen vorangehendes Kapitel dar, in dem die Analyse von besonders interessanten Bestimmungen der Leasingverträge betreffend die Sicherung der Rückzahlung von Verbindlichkeiten vorgenommen wurde.

II Schlussfolgerungen

2.1 Die Rolle des Staates als ein Wirtschaftssubjekts – am Beispiel des Leasings der Eisenbahnfahrzeuge.

Die Bestimmung der Rolle des Staates in bezug auf das veranschaulichende Beispiel lässt den Fall des Leasings der Eisenbahnfahrzeuge nicht vom Standpunkt der Präferenzen der einzelnen Vertragsparteien und der sie determinierenden Bedingtheiten betrachten, sondern von der Perspektive der Gründe, die über das Eintreten dieser Bedingtheiten entscheiden. Bei der Darstellung der Bedingtheiten der Handlungen der Polnischen Staatsbahn als eines Leasingnehmers wurden die Gründe für diese Handlungen nicht genauer bestimmt. Man stellte fest, dass - da die Finanzlage des Investors in dem untersuchten Zeitraum wie dargestellt ausgesehen hatte - ihre ökonomische Konsequenz das Greifen nach dem Leasing als der einzigen möglichen Methode zur Tötigung

notwendiger Investitionen war. In der Situation des Bilanzverlustes stellt aber das Leasing eine teurere Finanzierungsmethode als der Kredit dar.¹⁴ Somit wird die Frage bedeutsam, warum die PKP keinen Kredit aufnehmen konnte? Selbst wenn der Unterschied zwischen dem Leasing- und dem Kreditpreis als Entgelt für das erhöhte Finanzierungsrisiko und nicht als der Preis des nutzlosen Steuerschildes behandelt wird, so bleibt nach wie vor die Frage offen, warum die Staatsbahn in die Lage geraten ist, in der sie gezwungen war, notwendige Investitionen mit teurerem Geld zu finanzieren, und zwar wegen des Zahlungsunfähigkeitsrisikos oder der Kosten der Liquiditätssicherstellung im Rahmen der Abrechnungen des Finanzierenden mit der Bank.

Im Falle der PKP war das teurere Geld ein Ergebnis der fehlenden Kreditfähigkeit und nicht ein Ergebnis der Vornahme von Investitionen mit einem überdurchschnittlichen Rentabilitätsniveau. Das bedeutet, dass der zusätzliche Aufwand die von dem Markt auferlegte Strafe für den schlechten Stand der Finanzen der Staatsbahn und das damit verbundene Finanzierungsrisiko war. Die Tatsache, dass eins der Subjekte des Wirtschaftssystems die Kosten seiner schlechten Finanzlage trägt, ist eine positive Erscheinung und man sollte vielmehr die umgekehrte Situation befürchten, wenn die Konsequenzen des uneffektiven Handelns durch den Eigentümer kompensiert werden (z.B. durch die Erhöhung des Eigenkapitals, unverzinsliche Darlehen, kostenlose Bürgschaften). Die von dem Eigentümer erteilten Garantien kann man als eine „Subvention“ mit dem Wert des Unterschieds zwischen dem durch den Markt ohne Garantien festgesetzten Preis des Geldes und dem Preis nach deren Erlangung betrachten. Der dargestellte Standpunkt, der die Notwendigkeit der Marktbewertung aller Handlungen als eine Voraussetzung fürs Stimulieren zur Effizienz betont, wäre aber nicht vollständig, wenn man gleichzeitig *die Art und Weise der Erfüllung der Eigentümerfunktion nicht betrachten würde*. Wäre es zu einem kurzfristigen Zusammenbruch der Finanzlage der Staatsbahn im Zusammenhang mit den Handlungen eines konkreten Vorstands gekommen, so könnte man annehmen, dass nicht der Eigentümer, sondern der Verwalter an der fehlenden Kreditfähigkeit Schuld hat. Der finanzielle Zustand der Staatsbahn war aber nicht das Resultat der von einem der Vorstände begangenen Fehler, *was nicht bedeutet*, dass diese Vorstände keine Fehler begangen haben. Er war ein Effekt eines mehrjährigen Prozesses, während dessen der Eigentümer seine Pflichten nicht erfüllt hat. Alle Elemente, die als Hindernisse bei der

¹⁴ Abgesehen von solchen Fällen wie der in der Arbeit beschriebene, wenn der Leasingnehmer an den Finanzierenden das Steuerschild verkauft und den Preis des Geldes senkt.

Beschaffung der Finanzierung genannt werden, von den Zusicherungen der Regierungsgarantien über die Nichtgewährung der Staatshaushaltssubventionen bis hin zu unfähig getroffenen Restrukturierungs- und Personalentscheidungen, verweisen auf den Staat als die ursprüngliche Ursache der ökonomischen Schwäche der Staatsbahn. Dieser Schluss ist vielseitig begründet und man kann ihn unter den Aspekten verschiedener Quellenmaterialien betrachten, von internen Verzeichnissen des Unternehmens bis hin zu eindeutigen Feststellungen der in der Arbeit zitierten Berichte der Obersten Kontrollkammer.¹⁵

Unabhängig davon, wie groß die Schuld der einzelnen Vorstände aufgrund von falschen Entscheidungen war, ist es die Tatsache, dass die PKP – um effektiv zu handeln – durch Bedingtheiten, auf die sie keinen Einfluss hatte, gezwungen war, bei Entscheidungen das kleinere Übel zu wählen. *Der Einfluss der externen Einschränkungen war dermaßen wichtig, dass betriebsinterne Handlungen allein die Rückkehr zum finanziellen Gleichgewicht nicht ermöglichen konnten.*

Eine kurze Synthese der Beziehungen zwischen der PKP und dem Staat veranschaulicht ihr groteskes Wesen:

- Der Staat räumte der PKP keine notwendigen Subventionen ein, weil festgestellt wurde, dass die Subvention falsch berechnet wurde – nach den vom Staat bestimmten Grundsätzen, von dem durch den Eigentümer, also den Staat, gewählten PKP-Vorstand,
- Der Staat wollte der Staatsbahn keine Garantien gewähren, die Finanzierungskosten senken würden, weil er kein Vertrauen hatte in bezug auf die Nutzung der garantierten Kredite von dem Staatsbahn-Vorstand und -Rat, die vom Staat selbst gewählt waren,
- Der Staat erklärte in der Presse seine Bereitschaft zur Gewährung der PKP Garantien, was die Banken der Finanzierung ohne solche Garantien abgeneigt machte,
- Der Staat wollte keine Restrukturierung der PKP vor dem Abschluss eines langwierigen Gesetzgebungsverfahrens – welches er selbst organisierte und verzögerte,

¹⁵ Bericht der Obersten Kontrollkammer Erfassungsnummer 187/1999/P/98/121/DTL vom 9. Juli 1999 und die Angaben aus dem Bericht der Obersten Kontrollkammer von der Kontrolle beim Ministerium für Transport und Seewirtschaft, über die Ergebnisse der Kontrolle der PKP-Tätigkeitsfinanzierung, 28.12.-13.09.00, Erfassungsnummer 24/2001/P99083/DTL.

- Der Staat berechnete Verzugszinsen von den überfälligen Verbindlichkeiten der Staatsbahn, obwohl er selbst mit der Erfüllung eigener Verpflichtungen ihr gegenüber in Verzug war,
- Der den Staat vertretende Gerichtsvollzieher, blockierte die Konten der PKP – was die Lage der PKP als einer Schuldnerin des Staates noch verschlechterte und gleichzeitig die Verzugszinsberechnung durch andere Gläubiger zur Folge hatte,¹⁶
- Die PKP verklagte den Staat (ihren Eigentümer) wegen der Nichterfüllung der Verträge über die ihr zustehenden Leistungen¹⁷.

Wenn man in der Staatspolitik Elemente finden will, die über die Unfähigkeit der Bürokratie hinausgehen, muss man zwei Gruppen der Fragen bemerken:

- a) Die Interessen des Staates als einer Institution, die sich um Finanzmittel bemüht,
- b) Die Interessen der Beamtengruppe, die den Transformationsprozess organisiert.

a) Gegenüber der Staatsbahn erfüllte der Staat die Funktion des Eigentümers und die Haushaltsfunktion. Aus beiden Gründen konnte er Nutzen haben:

- Als Eigentümer aus der Dividende und den Einkünften aus dem eventuellen PKP-Verkauf,
- Als Staatshaushalt aus Steuern von Wirtschaftsvorfällen, die von der PKP stimuliert werden.

In diesem Zusammenhang scheint die Frage begründet zu sein, *ob, wenn man beide Funktionen des Staates – und somit beide Grundlagen für Einkünfte – berücksichtigt, die finanzielle kümmerliche Existenz der Staatsbahn und der Wertverlust dieses Unternehmens für den Staat per saldo tatsächlich einen Verlust oder einen Gewinn darstellte.*

Die Tatsache der Formulierung des obengenannten interessanten Dilemmas wird von der folgenden Wechselbeziehung beeinflusst: die schlechte Lage der PKP, die für den Staat als Eigentümer eine Verlustquelle darstellte, war für den Staat als Staatshaushalt eine Quelle beträchtlicher Gewinne. Die Größe der offiziell bekannt gegebenen Verluste der Staatsbahn ist auch zweifelhaft, weil sie großenteils Verbindlichkeiten gegenüber dem Staatshaushalt aus Verzugszinsen von der *Popiwek*-Steuer (Steuer aus der Überschreitung des Lohnfondslimits), der Mehrwertsteuer und der Sozialversicherung (ZUS) darstellten. Diese Verbindlichkeiten hatten im Wesentlichen einen Erfassungscharakter und waren

¹⁶ Schreiben des Leiters des 2. Finanzamtes Warszawa vom 23.05.2000

¹⁷ Die PKP beschloss, gegen den Staatshaushalt ein Verfahren anzustrengen, und zwar wegen der Nichterfüllung der Pflicht der Auszahlung zustehender Subventionen – teilte gestern in einer Pressekonferenz der Vorstandsvorsitzende und Geschäftsführer der PKP mit, Rzeczpospolita vom 22.07.1998.

kein Ergebnis von wirklichen Wirtschaftsvorfällen. Auf der anderen Seite gab es beträchtliche Verbindlichkeiten des Staatshaushalts gegenüber der PKP aus Subventionen, die sich auch nicht aus einer richtig durchgeführten Wirtschaftlichkeitsberechnung ergaben. Wie es der NIK-Bericht feststellt, gab es keine Parameter für die Durchführung einer solchen Wirtschaftlichkeitsberechnung. In diesem Zusammenhang ist das Finanzergebnis der PKP eher als ein Propagandaspruch als eine Information über die reale Effizienz des Unternehmens zu betrachten. Dieser Standpunkt findet eine indirekte Bestätigung in den angeführten Berechnungen des Forschungszentrums für Transportwirtschaftslehre, wo darauf hingewiesen wurde, dass die im Auftrag der Staatsbahn vorgenommenen Berechnungen wegen der unglaublichen Parameter von zweifelhafter Nützlichkeit waren.¹⁸

Folglich wird das Bedenken *begründet*, ob die Aufrechterhaltung der PKP mehrere Jahre lang (ab 1997) im Zustand eines permanenten Liquiditäts- und Bilanzungleichgewichts und die mit dieser Erscheinung einhergehenden Unfähigkeit, finanziellen Verpflichtungen gegenüber den Vertragspartnern nachzukommen, *im kurzen Zeitraum nicht den Umstand verursacht haben, dass der Staat als Staatshaushalt die Einkünfte erlangt hat, die den Nutzen überstiegen haben, welchen man aus der richtigen Erfüllung der Eigentümerfunktion gehabt hätte.*

Die Handlungen des Staates beruhend auf der Aufrechterhaltung eines schlechten Steuerrechts als einer Methode zur Steigerung der Steuererhebungseffizienz sind die Tatsache.¹⁹ Die analoge Philosophie scheint die Handlungen gegenüber der PKP zu steuern, die in Anbetracht der Größe des Einflusses auf die Wirtschaft ein spezifisches Instrument der Politik der kurzzeitigen Maximierung von Einkünften durch die Überwälzung auf die Vertragspartner der Staatsbahn der Kosten deren Tätigkeit darstellen konnte. Anstelle der von dem Staatshaushalt schwer zu akzeptierenden Subventionen wurde das Funktionieren der Staatsbahn aus der „öffentlichen Schuld“ aufgebaut, die zwangsweise durch die fehlende Abgeltung von Verbindlichkeiten der PKP gegenüber den Vertragspartnern eingegangen wurde. Die Effizienz eines solchen Schritts wird durch die Summe von zwei Elementen bestimmt:

x – der diskontierten Summe der Zahlungsverspätungen der PKP gegenüber den Vertragspartnern (–) die von diesen Verspätungen gezahlten Zinsen,

¹⁸ W. Banaś, J. Ceborski, K. Mrozicki, B. Wyszomirska, Wstępna analiza i ocena efektywności zakupu i modernizacji taboru kolejowego w perspektywie do 2010 r. oraz propozycje ich finansowania, OBET, Warszawa, November 1998.

¹⁹ Por. J. Głuchowski, Polskie prawo podatkowe, LexisNexis, Warszawa 2002.

y – der diskontierten Summe der Verzugszinsen, die die Vertragspartner der PKP an den Staatshaushalt gezahlt haben, denn wegen der verspäteten Einnahmen von der Staatsbahn fehlten in der Liquidität dieser Unternehmen Mittel für die termingerechte Rückzahlung der Staatshaushaltsschulden.

Mit den an die PKP ausgestellten MwSt-Rechnungen wurde ein Mechanismus in Gang gesetzt, der die Notwendigkeit der Zahlung der Mehrwertsteuer und der Körperschaftsteuer von *nichterworbenen* Einkünften verursachte. Der multiplikatorische Charakter dieses Mechanismus beruhte darauf, dass eventuelle Zinsen von den Zahlungsverspätungen, die die Staatsbahn *mitunter* an ihre Vertragspartner gezahlt hat, viel niedriger als die Verzinsung der ausstehenden, von den Vertragspartnern gezahlten, Staatshaushaltsverbindlichkeiten waren. Die Proportion zwischen x und y ist von dem Standpunkt der Menge der Mittel wesentlich, die letztendlich in den Staatshaushalt im Zusammenhang mit dem Bestehen der PKP eingeflossen sind. Wenn die Staatsbahn – trotz der Nichterfüllung der Verbindlichkeiten - Gewinne erzielt hätte, hätte das einen Grund für die Proteste der Gläubiger dargestellt und zur Einleitung des Vollstreckungsverfahrens bewogen. Der Riesenverlust, die Kontenpfändung und das gepfändete Vermögen brachten aber die Gläubiger in eine Lage, in der sie keine Hoffnung für die Wiedererlangung der Forderungen haben konnten.

Auf diese Art und Weise wurde das größte Staatsunternehmen mit breiten Kooperationsverbindungen zu einem effizienten Instrument der spezifisch verstandenen Steuerpolitik. Abgesehen von der Gesetzmäßigkeit, zerstört eine solche Politik die wirtschaftliche Effizienz sowohl der Staatsbahn selbst, als auch die ihrer Vertragspartner. Der Staat, der über die Gewalt verfügt, die über die auf der ökonomischen Kraft beruhenden Möglichkeiten hinausgeht und die solche Rechtsanwendung herbeiführt, die mit der Eigentumswahrung unvereinbar ist, kann solche Handlungen wirksam und straflos vornehmen.

b) Die PKP als ein Werkzeug zur Realisierung der Interessen der Beamtengruppe.

Die dargestellte Art und Weise der Erfüllung der Eigentümerfunktionen durch den Staat konnte sowohl der Grund als auch das Ergebnis dessen sein, dass man die Staatsbahn mit einer Reihe von Affären krimineller Natur assoziierte. Die mediale Publizität verdienten nicht die Themen, die mit dem großangelegten Transfer des Staatseigentums in den entstehenden Bereich des Privateigentums durch den Handel mit Forderungen der PKP verbunden waren. Ganz im Gegenteil, die offiziell in der Presse erscheinenden Angebote erleichterten erheblich diesen Handel. Besondere Aufmerksamkeit wurde aber z.B. dem Leasing der Eisenbahnfahrzeuge gewidmet, welches die Erhöhung des Handels mit

Forderungen erschwerte und den finanziellen Zustand der PKP durch die Ermöglichung der Zurverfügungstellung der polnischen Waggons für die rentable Kohlebeförderung verbesserte. Die sachbezogene Qualität der mit dem Leasing der Eisenbahnfahrzeuge verbundenen Einwände stellt ein gutes Beispiel dessen dar, wie man bei der Realisierung der Interessen der Beamtengruppe mittels der staatlichen Rechtsprechung Hindernisse aus dem Weg räumt.²⁰

In bezug auf die PKP als ein Ganzes scheint ein Szenario realisiert zu werden, das schon zahlreiche Prototypen im Bereich der Privatisierung hat, die ein Element der Systemtransformation darstellt:

- Ein Staatsunternehmen wird schlecht verwaltet und verliert folglich ihre wertvollsten Vorteile (im Falle der Staatsbahn den Beförderungsmarkt).
- die schlechte Verwaltung wird von der Übernahme des Vermögens durch den Privatsektor und Lenkung der Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit auf zweitrangige oder gar scheinbare Themen begleitet, die die schlechte Qualität der Verwaltung und der erzielten Ergebnisse begründen sollen.
- Ein verschuldetes Unternehmen wird an einen externen Investor zu einem Preis verkauft, der von dem ursprünglichen Preis beträchtlich abweicht.

2.2 Spezifische Funktionen des Leasings

A. Die fiskalische Funktion

Durch die Verordnung des Finanzministers²¹ schloss der Gesetzgeber den Pro-Investitions-Charakter des Leasings aus. Es wurde nicht nur keine Prämie vorgesehen, die der gesetzlichen Attraktivität des Leasings entsprechen würde, die wiederum auf der Möglichkeit beruhte, beim Leasinggeber den Unterschied zwischen dem Verkaufspreis des Gegenstands und seinem hypothetischen Wert als Verlust zu verbuchen, sondern es wurde auch unmöglich gemacht, für den Leasingnehmer sichere Leasingkontrakte rechtsgemäß zu schließen. Einerseits wurde durch die Erhebung im voraus der Mehrwertsteuer von der Summe aller Leasinggebühren eine Rentabilitätsbarriere geschaffen und praktisch die Möglichkeit der Nutzung dieser Finanzierungsform ausgeschlossen.²² Das Hindernis in der Form des obligatorischen Charakters der

²⁰ Vgl. z.B. der Artikel: Będzie śledztwo, M.Filipowska, Rzeczpospolita vom 13. März 2004

²¹ die Verordnung des Finanzministers über das Anrechnen der Gegenstände der Miet- oder Pachtverträge über Gegenstände oder Vermögensrechte auf die Vermögensgegenstände der Parteien dieser Verträge, GBl. 1993.28.129.

²² Gesetz vom 8. Januar 1993 über die Steuer von Waren und Dienstleistungen und die Verbrauchssteuer; GBl. Nr. 11, Pos. 50 mit späteren Änderungen.

Bestimmung über die Möglichkeit der Kündigung des Verkaufsrechts am Objekt andererseits stellte die Vertragsparteien vor die folgende Alternative:

- Leasing ohne ein garantiertes Rückkaufrecht,
- Umgehung der geltenden Vorschriften.

Zahlreiche Fälle der Inanspruchnahme des Leasings von den Unternehmen, die keine positive Besteuerungsgrundlage haben, oder in bezug auf die Gegenstände mit einem kurzen Abschreibungszeitraum zeugen davon, dass die fiskalische Funktion in Polen ihre *traditionelle* Bedeutung verloren hat.

Da es verschiedene Privilegien für Rechtssubjekte gab, z.B. die Körperschaftssteuerbefreiung für ausländische Investoren, wurde Leasing zum wichtigen Instrument für die Zurverfügungstellung von Begünstigungen einem breiteren Kreis der Subjekte als die Privilegierten.²³ Mit Hilfe des Leasingkontrakts konnte ein Leasinggeber mit einem besonderen Steuersstatus „seine Konzession für Nichtzahlung der Steuer“ mit einem beliebig gewählten Vertragspartner teilen. Die Vorschriften über eine beschleunigte Abschreibung und vor allem die Möglichkeit der Verlustübertragung von dem Nutzenden auf den Finanzierenden machten aus dem Leasing ein Werkzeug zur Vorname von individuell bedeutenden, auf der Verschiebung des Steuerschildes beruhenden Geschäften. Das größte polnische Leasingunternehmen, Europejski Fundusz Leasingowy mit einem Umsatz von über 250 Mio. Euro im Jahre 1999, war ein Behindertenbetrieb (ein Unternehmen, das Behinderte anstellte, was besondere Steuerprivilegien gab).

Eine interessante Veranschaulichung der Funktion des Leasings als ein Werkzeug zur Steuerschildübertragung stellt das ausführlich beschriebene Beispiel des Geschäfts dar, dessen Struktur folgendermaßen aussieht:

- das Steuerschild wird nicht vom Leasingnehmer, sondern vom Leasinggeber gebraucht, weil die Leasinggebühren der Kunden seine Besteuerungsgrundlage vergrößern,
- eine der Methoden zur Schaffung eines solchen Steuerschildes ist die Abschreibung,
- die Grundsätze für die Abschreibung von *gebrauchten* Gegenständen sind attraktiver als die für die Abschreibung von neuen Gegenständen,

²³ Gesetz über die Wirtschaftstätigkeit mit der Beteiligung ausländischer Unternehmen, GBl. 28.12.1988.

- die Verbindung der Leasingkontrakte über neue Gegenstände mit dem Leasing der gebrauchten Gegenstände führt zur Erhöhung der fiskalischen Attraktivität des Kontrakts: es wird ein *zusätzliches* Steuerschild geschaffen.²⁴

Die ökonomische Rolle und das ökonomische Wesen der wie oben verstandenen fiskalischen Funktion unterscheidet sich grundsätzlich von dem Fall des klassischen Leasings, in dem die steuerliche Dimension des Kontrakts ausschließlich auf die Erzeugung von niedrigeren steuerlichen Belastungen zurückgeführt werden kann. Dank manchen Leasingkontrakten hat man *nicht den Export, sondern den Import* des Steuerschildes vorgenommen. Diese spezifisch verstandene fiskalische Funktion war vor allem in bezug auf Großverträge von Bedeutung.

B. Die Kreditfunktion

Über die Bedeutung der Kreditfunktion entscheidet in erster Linie der Unterschied zwischen den formellen Bedingungen der Kredit- und Leasingeinräumung. Wenn die Kriterien für die Beurteilung der Fähigkeit zur Rückzahlung von Verbindlichkeiten auf gleichen Grundsätzen der Risikobewertung aufbauen, gibt es keine Grundlagen dafür, dass der Kreditfunktion eine besondere Bedeutung zukommt. In Polen wurde in dem untersuchten Zeitraum die Kreditfunktion zur Hauptfunktion. *Das Leasing wurde meistens als ein Substitut des unerreichbaren Kredits genutzt.* Die Bedingungen, die der Investor zu erfüllen hatte, um die Leasingfinanzierung zu bekommen, waren unvergleichbar sanfter als die Bedingungen der Kreditaufnahme. Das ergab sich sowohl aus anderen Prozeduren der Kreditfähigkeitsbeurteilung, anderen Präferenzen des Sektors der Leasingunternehmen, als auch aus anderen Erfahrungen der Mitarbeiter. Im Falle der Großverträge spielten die Vorschriften des Bankrechts eine wesentliche Rolle, die es verursachten, dass die Leasingfinanzierung der Unternehmen in einer schlechten Finanzlage mit der Bildung der Bankreserven nicht zusammenhängen musste und somit billiger sein konnte.

Der Liberalismus bei der Risikobeurteilung der Leasingfinanzierung hatte keine sachbezogene Begründung. Diese Verbindlichkeiten waren aufgrund allgemeingültigen Vorschriften nicht besser gesichert als die sich aus einem Kreditvertrag ergebenden. Ganz im Gegenteil, bei der Beitreibung von Forderungen nahmen die Banken besondere

²⁴ Ein gebrauchter Waggon oder ein Waggon mit dem Wert der Modernisierungsaufwendungen von über 25% konnte nach dem individualisierten Abschreibungssatz abgeschrieben werden: Verordnung des Finanzministers betreffend die Abschreibung von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen vom 17. Januar 1997, GBl. Nr. 6, Pos. 35 mit späteren Änderungen.

Befugnisse in Anspruch. Die Vorschrift des Gesetzes über die Steuerverbindlichkeiten machte aus dem Leasingobjekt eine potentielle Sicherung der Verbindlichkeiten des Nutzenden zugunsten des Staatshaushaltes, obwohl es nicht sein Eigentum war.²⁵ Nur in den Fällen, wo Verpflichtungen des Nutzenden gegenüber mehreren Gläubigern auftreten (ohne die Teilnahme des Staatshaushalts), erleichterte die Tatsache des Eigentums am Objekt dem Finanzierenden die Wiedererlangung eines Teils der sich aus dem Leasingvertrag ergebenden Verbindlichkeiten. Die Kreditfunktion des Leasings kommt auch bei der anderen als die klassische Realisierung der Liquiditätsfunktion zum Ausdruck.

C. Die Liquiditätsfunktion

Die traditionelle Auffassung der Liquiditätsfunktion betrifft nur die Optimierung der Zahlungsverkehrsstruktur. In diesem Sinne bedeutet diese Funktion eine Verbesserung der Finanzwirtschaft eines gut funktionierenden Unternehmens. Es wird angenommen, dass die Optimierung des Zahlungsverkehrs im Kontext der Analyse der Kreditierungskosten und nicht im Kontext der Möglichkeit der Kreditbeschaffung erfolgt. Somit wird die Liquiditätsfrage nicht vom Standpunkt der gehaltenen Geldmittel (die Kreditfunktion) betrachtet, sondern als die Optimierung des *Zugangs* zu den Mitteln zwecks Senkung der Finanzierungskosten. Ein typisches Beispiel dessen, wie die Liquidität im untersuchten Zeitraum verstanden wird, ist die breit angewandte Konstruktion des Rückleasings, das darauf beruht, dass der Leasinggeber von dem künftigen Leasingnehmer das Leasingobjekt kauft. Solch ein Objekt ist in der Regel gebraucht und der Zweck dieser Operation ist meistens nicht die Absicht der Optimierung der fiskalischen Belastungen, sondern der Bedarf, für *nichtinvestitionsgebundene Zwecke* Finanzmittel zu beschaffen, die der Leasingnehmer wegen seiner schlechten Finanzlage in der Form eines Kredits nicht bekommen würde.

Unzutreffend wäre die Feststellung, dass – wenn das Leasing in der klassischen Form eine Art der Anschaffungsfinanzierung mit Fremdmitteln darstellt, also zur Beschaffung des externen Geldes dient - das mit veranschaulichenden Beispielen dargestellte Rückleasing nur eine andere Organisationsform für die Verfolgung desselben Zieles ist. Die Funktion der Geldbeschaffung, um die Liquidität zu erhalten, hat grundsätzlich einen anderen Charakter als die Geldbeschaffung für Investitionszwecke. Man kann hier keine Analogie zwischen dem Betriebsmittelkredit und dem Investitionskredit anwenden.

²⁵ Gesetz über die Steuerverbindlichkeiten vom 19. Dezember 1980, GBl. 1993 Nr. 108.

Selbst die Notwendigkeit, nach dem Leasing zu greifen, um laufende Liquidität zu erhalten, zeugt in mehreren Fällen von einem kritischen Finanzzustand des Nutzenden als die Situation, wenn der Kontokorrentkredit in Anspruch genommen wird. Die laufende Liquidität wird nach Möglichkeit mit einem Kredit geregelt, der die Minimierung der Kosten der Liquiditätserhaltung sicherstellt. Wenn nach dem Leasing gegriffen wird, bedeutet das einen fehlenden Zugang zu der Bankfinanzierung, also eine negative Bewertung der kontoführenden Bank. In diesem Zusammenhang ist die Inanspruchnahme des Leasings in der Funktion der Steueroptimierung wenig wahrscheinlich, weil sich die negative Einstellung der Bank in den meisten Fällen aus dem negativen Finanzergebnis ergibt, und somit fehlende Bedingungen für das Einwirken des Steuerschildes bedeutet. Das Rückleasing, das in den meisten Fällen eine Art *Notbeschaffung von Geldmitteln für die Erhaltung der laufenden Liquidität* ist, verursacht zusätzliche Risiken, weil in der Situation des fehlenden positiven Ergebnisses der Preis des Geldes den Preis des Kredits übersteigt und einen zusätzlichen, den endgültigen finanziellen Zusammenbruch beschleunigenden Faktor darstellen kann.

Der höhere Preis des Geldes im Leasing ergibt sich nicht nur aus der Tatsache der Nichtnutzung des Steuerschildes, sondern auch aus einer anderen als im Falle des Kontokorrentkredits Liquidität der erhaltenen Mittel. Der Kontokorrentkredit ist so gestaltet, dass der Kreditnehmer Zinsen von dem Verschuldungssaldo zahlt, die er reibungslos an seine laufenden Bedürfnisse anpassen kann. Im Falle der durch das Rückleasing gewonnenen Geldmittel, wird der ganze Betrag gewöhnlich einmalig ausgezahlt. Die Rückzahlung der Schulden erfolgt nach dem Harmonogramm der Zahlung von Leasinggebühren und ist von der aktuellen Liquiditätslage des Leasingnehmers unabhängig. Folglich wird ein hoher Preis für die Mittel gezahlt, die man zum gegebenen Zeitpunkt nicht braucht und die man bestenfalls angelegen kann, um dank der Verzinsung der Anlage Kostensenkung zu erhalten. Der Unterschied zwischen dem Preis des Geldes im Leasing und der Verzinsung der Anlage stellt zusätzliche Kosten dar, die wegen der Anwendung der Finanzierungsweise, deren interne Liquidität an die Bedürfnisse des Kreditnehmers nicht angepasst ist, entstehen. Vom Standpunkt der Ziele des Leasingnehmers kann man das ökonomische Wesen des Rückleasings eher mit dem Lombardkredit als mit dem Leasing vergleichen.

In Anbetracht des Notcharakters der Anwendung des Rückleasings stellt es auch für den Finanzierenden ein hochriskantes Vorhaben dar. Die wichtigsten Faktoren, die das Risikoniveau bestimmen, sind:

- die Tiefe der an dem Bedarf am Rückleasing zu erkennenden finanziellen Krise,

- Schwierigkeiten mit der Bewertung des Marktwertes des gebrauchten Gegenstandes.

Das erste der genannten Elemente wurde oben beschrieben. Das zweite Element betrifft vor allem untypische Objekte wie Produktionslinien, die außer dem spezifischen – oft einmaligen - Nutzungskontext – keinen bedeutenden Wert haben. In zahlreichen Situationen des Rückleasings untypischer Objekte spielte der Leasinggeber in Wirklichkeit die Rolle der Bank, weil er den Gesamtzustand der Finanzen des Leasingnehmers und die Wahrscheinlichkeit der Bewältigung der Krisensituation bei der Rückleasing-Finanzierung beurteilte. Die Bedeutung der für das klassische Leasing typischen Sicherheit am Objekt trat hier in den Hintergrund.

Das Beispiel der Eisenbahnfahrzeuge veranschaulicht die *Unvergleichbarkeit* des Werts des Leasingobjekts beim Leasingnehmer und seines Werts außerhalb des technologisch-ökonomischen Kontextes seines Unternehmens. In einem Land, wo es ein Beförderungsmonopol gibt, hat der Wert der Eisenbahnfahrzeuge einen angenommenen Charakter, weil es keinen Sekundärmarkt gibt. Einen realen Bezugspunkt kann der Export darstellen, oder in Extremfällen der Metallschrottpreis. Selbst die genauesten Rentabilitätsberechnungen bilden in der Situation des monopolistischen Marktes keinen adäquaten Bezugspunkt. Irreführend wäre auch die Bewertung spezifischer Rückleasingobjekte in Anlehnung an den in der Anlagenbuchhaltung oder im Leasingkontrakt angenommenen Wert. Für ein externes Wirtschaftssubjekt, welches der Finanzierende ist, könnte der Kaufpreis der das Leasingobjekt darstellenden Waggons in Anlehnung an die durch den Kontrakt generierten Zahlungen berechnet werden. Das wäre die Bewertung mit der Einkommensmethode, die den von der Wahrscheinlichkeit der Leasingratenzahlung abhängigen Wert bestimmt. Solche Berechnungen würden jedoch nicht so sehr den Preis des Objekts, sondern vielmehr den Preis des schon geschlossenen *Kontrakts* bestimmen.

Die Zuschreibung des Rückleasings aus dem veranschaulichenden Beispiel der Kreditfunktion im traditionellen Sinne, bedürfte der Erfüllung der folgenden Bedingungen:

- der Investor verkauft die gebrauchten Eisenbahnfahrzeuge,
- der Käufer, das finanzierende Unternehmen bezahlt die angeschafften Eisenbahnfahrzeuge,
- der Investor schließt einen Vertrag und nutzt die Eisenbahnfahrzeuge bei gleichzeitiger Leasingratenzahlung.

In der oben dargestellten Form kam das Leasing nicht zustande, weil der aus dem Verkauf gewonnene Betrag auf eine Anti-Effizienz-Weise hätte genutzt werden können. Es ist selbstverständlich, dass:

- die Pro-Effizienz-Nutzung die Notwendigkeit der Investition bedeutet,
- die Anti-Effizienz-Nutzung die Deckung laufender Kosten bedeutet, was die Wahrscheinlichkeit der Leasingratenzahlung senkt, weil keine neuen Einkünfte generiert werden,
- das Leasingobjekt gebraucht ist und insbesondere in der Situation des fehlenden Sekundärmarktes und des Monopols für Beförderungen die gebrauchten Eisenbahnfahrzeuge einen wenig attraktiven Sicherungsgegenstand darstellen,
- beim Leasingnehmer, der keine Gewinne realisiert, das Leasing keinen Steuerschild-Effekt in Gang setzt, der für die Steigerung der finanziellen Effizienz wesentlich wäre.

Es ist festzustellen, dass manche Verträge, die das formelle Kriterium des Rückleasings erfüllen, in Wirklichkeit grundsätzlich andere Funktionen als die Bargeldbildung hatten. Diese Funktionen kann man allgemein als fiskalische, unterstützende Funktionen beim Leasing der neuen Gegenstände bezeichnen.

D. Die Bilanzfunktion

Die Bilanzfunktion kann sowohl unter dem *Präsentations-* als auch unter dem *Einkommensaspekt* betrachtet werden.

In der Situation der Schwierigkeiten mit der Beschaffung der Kreditmittel hatten alle Handlungen, die die Bankkennzahlen für die Zahlungsfähigkeitsbeurteilung des potentiellen Kreditnehmers verbesserten, konkreten Wert. Die Art und Weise der Buchung des Leasings hat aber nicht nur einen positiven Einfluss auf die Bilanzkennzahlen, weil die Kreditverbindlichkeiten gesenkt werden. Auf der anderen Seite verschlechtert sich damit ihr Bild, weil der in Leasingraten rückgezahlte Wert des Gegenstands keine Widerspiegelung in der Bilanz findet. Die Tatsache, dass der Leasingnehmer sukzessiv mit der Verkaufsdauer das Recht erwirbt, das Leasingobjekt unter dem Marktwert zurückzukaufen, wird nicht erfasst und verschlechtert somit die zu erfassende Effektivität des Wirtschaftens.

Der in dem veranschaulichenden Beispiel beschriebene Fall, in dem das Leasing in der Einkommensfunktion auftritt, betrifft nur die Nutzung von den Eigentümern des Leasingunternehmens der Unverhältnismäßigkeit der Bilanzfassung im Vergleich zum tatsächlichen Inhalt der Wirtschaftsvorfälle. Die geltenden Vorschriften ermöglichten die

Berücksichtigung bei der Berechnung des Bilanzgewinns aller Erstgebühren, die als die sonstigen Gebühren wesentlich höher waren (was die Audits bestätigen). Insbesondere zu Beginn der Tätigkeit erfolgte die Gewinnhäufung des Leasingunternehmens, wenn neue Verträge geschlossen wurden und noch keine Verträge abliefen. Der Ablauf eines Vertrages war mit dem Verkauf des Leasingobjekts verbunden, wodurch der Leasinggeber einen Buchverlust erlitt. Der Gewinn des Leasinggebers stellte also eine gewisse Häufung der Gewinnspannen, die im Falle einer gleichmäßigen Einteilung der Leasinggebühren proportional zur Dauer des Vertrages verteilt wären.

Von der Sicht der Interessen des Leasinggebers war die (durch geltende Vorschriften zugelassene) Häufung des Buchgewinns möglichst schnell nach dem Vertragsschluss durchaus begründet. Diese Gewinne vergrößerten das Niveau des Eigenkapitals, verbesserten somit das Bilanzbild des Unternehmens und erleichterten Verhandlungen über weitere Kredite. Negative Konsequenzen kamen erst dann ans Licht, wenn die Eigentümer die Möglichkeit der Gewinnverwendung für Dividenden nutzen wollten, deren Ausschüttung in Verbindung mit der dargestellten Buchungsspezifik eine Liquiditätsbedrohung darstellte.

E. Die Marketingfunktion

In Polen kam der Marketingfunktion keine so bedeutende Rolle zu wie es beim klassischen Leasing der Fall war. Der Übergang von dem Hersteller- zum Verbrauchermarkt erfolgte schrittweise, im Verlauf von mehreren Jahren. Der Wettbewerb um den Käufer führte dazu, dass im Laufe der Zeit immer wieder nach neuen Instrumenten gegriffen wurde, um den Verkauf attraktiver zu machen: z.B. Ratenkredit oder Kreditkartenzahlung. *Andere Standards in bezug auf die moralische Abnutzung der Gegenstände, die sich aus dem Niveau der wirtschaftlichen Entwicklung ergaben, führten dazu, dass das Leasing nicht dynamisch als ein Abonnement für den Zugang zur neusten Technologie aufgefasst wurde, sondern statisch als eine verfügbare Finanzierungsform.*

Auf dem Markt tauchten keine Produkte auf, die den Kunden, die Permanentleasingverträge zu schließen bereit waren, besondere Privilegien anboten und zwar wegen der damit verbundenen Risiken der Übernahme von Verantwortung für die Bewirtschaftung des Objekts nach dem Leasingzeitraum für den Finanzierenden (fehlende Wirtschaftsbasis in der Form des Sekundärmarktanteils). Die Leasinggeber waren vielmehr die Vermittler beim Verkauf des *Geldes* als beim Verkauf des

Leasingobjekts. Diese Tatsache fand die Begründung in geringer Zahl der mit einem konkreten Hersteller verbundenen Unternehmen.

Die im Rahmen des veranschaulichenden Beispiels beschriebene Art und Weise der Nutzung des Leasings bestätigt in vollem Umfang seine Kredit- und nicht die Marketingrolle. Nicht wegen der klassischen Leasingmerkmale wurde nach dieser Verkaufsform der Eisenbahnfahrzeuge gegriffen. Wenn der Hersteller für sich selbst oder für seinen Abnehmer einen Kredit hätte aufnehmen können, hätte er nicht nach dem Leasing gegriffen.

F. Die Kooperations- und Kompensationsfunktion

Die Suche nach den Zwecken, die in bezug auf den Leasinggeber durch die abgeschlossenen Leasingkontrakte realisiert werden, führt zur Präzisierung einer ganz neuen, für die Probleme der Transformationsperiode charakteristischen Funktion des Leasings. Ihr Unterscheidungsmerkmal ist es, dass die Rolle des Kunden des Leasinggebers der Finanzierende einnimmt. Das ist ein Kriterium, das zu den das Rückleasing unterscheidenden Grundsätzen analog ist, doch nicht von der Seite der Beziehung Lieferant – Leasingnehmer, sondern von der Seite der Beziehung Leasinggeber – Benutzer des Leasingobjekts. Der Fall des Kooperationsleasings (am Beispiel des Leasings der Eisenbahnfahrzeuge)²⁶ begründete folgende Struktur der Wechselbeziehungen:

- der Investor (PKP) muss Investitionen machen, um sein Angebot an die Erwartungen des Marktes anzupassen,
- die finanzielle Lage mancher Kunden des Investors ist besser als seine finanzielle Lage und ermöglicht die Aufnahme von Krediten, die er selbst nicht aufnehmen kann (Kohleexporteur),
- der Kunde des Investors nimmt die Rolle des Leasinggebers ein und finanziert die Anschaffung des Objekts (Güterwaggons für Kohlebeförderung),
- die Position des Leasinggebers als einen Kunden des Leasingnehmers ermöglicht eine besondere Sicherung der Rückzahlung von Verbindlichkeiten durch die *Möglichkeit der Kompensation* der Gebühren gegen die Leistungen, die von beiden Parteien erbracht werden (Kohlebeförderung als Gegenleistung für die Finanzierung des Leasings von Waggons),

²⁶ Der zwischen der PKP und der Węglókoks geschlossene Leasingkontrakt vom 25. Juli 2000 über 200 Waggons für Kohlebeförderung mit dem Wert von 57 Mio. Zl.

- eine zusätzliche Sicherung des Kontrakts stellt die Möglichkeit der Nutzung des Leasingobjekts im Rahmen der eigenen Tätigkeit des Finanzierenden dar, wenn durch den Zusammenbruch der finanziellen Lage des Leasingnehmers die Ratenzahlung unmöglich gemacht wird, was die Pfändung des Objekts zur Folge hätte (der Kohleexporteur nimmt die Waggons weg und nutzt sie selbst für Kohlebeförderung).

Das Leasing als eine Art Sicherung der Zahlungen fand keine breitere Anwendung im Rahmen der klassisch verstandenen Kreditfunktion (keine besonderen Privilegien aus dem Eigentum am Leasingobjekt). Wenn man jedoch spezifische Sicherungen berücksichtigt, die sich aus technologischen Verbindungen ergeben (beschränkter Zugang des Gerichtsvollziehers zu solchen Abrechnungen), dann gewinnt die Kreditrolle des Leasings als ein Instrument, das Investitionen ermöglicht, eine neue Dimension und ist ein Zeichen der durch eine schlechte Organisation des Finanzsektors erzwungenen Rückkehr in die Richtung der Beziehungen der Tauschwirtschaft.

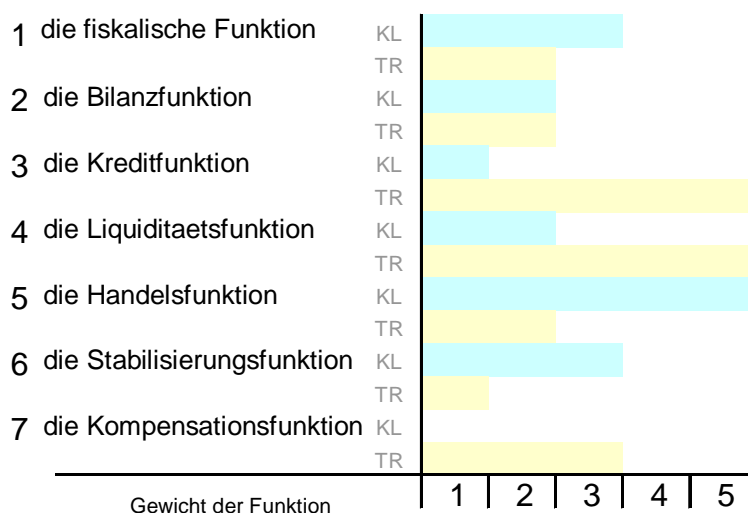
Die oben dargestellte Funktion des Leasings wird in dieser Arbeit auch als Kompensationsfunktion bezeichnet und zwar wegen der Absicht der Hervorhebung des Hauptziels solcher Kontrakte, d.h. der Sicherung von Zahlungen im Falle der Gefahr, dass die Konten des Benutzers gepfändet werden können.

Die vorgenommene Charakteristik der Spezifik der mit Hilfe der Leasingkontrakte verfolgten Ziele in der Transformationsperiode ermöglicht eine Modifizierung des Schemas, das die Bedeutung der klassischen Funktionen veranschaulicht.

Abbildung 1

Bedeutung der einzelnen Funktionen des Leasings in der Wirtschaftspraxis

Klassische Bedeutung (KL) und die wiedergegebene Bedeutung in der Transformationsperiode (TR).



Quelle: eigene Bearbeitung

Abweichende Bedeutungen der Funktionen des Leasings spiegeln das Vorhandensein einer anderen Struktur von Determinanten wieder, unter denen zu den wichtigsten, über die Spezifik des Leasings in der Transformationsperiode in Polen entscheidenden, gehören:

- das Recht, das die fiskalische Attraktivität des Leasings blockiert,
- das Recht, das die Nutzung des Finanzleasings (VAT) verhindert,
- das Recht, das die Nutzung des Leasings mit dem Risiko verbindet, dass das Objekt nicht zurückgekauft wird,
- das Recht, das die Interessen des Gläubigers nicht schützt (Kompensationsfunktion),
- die Vorschriften des Bankrechts (Reserven, Konzentrationskoeffizient),
- die Unterentwicklung des Kreditsystems (Bürokratie, Finanzbasis),
- ein langsames Tempo des Technologieaustauschs und eine andere Bedeutung der Sekundärmärkte,
- fehlende Garantien von neuen Investitionssubjekten für das Eingehen von Verbindlichkeiten.

Im Falle des klassischen Leasings herrschten fiskalische Kontrakte vor, die mit dem Bedarf, konkrete Investitionen zu machen, verbunden waren, wobei die Bedeutung des Leasings als Abonnements für die neusten technologischen Lösungen hervorgehoben wurde. Das Liquiditätselement hatte den Optimierungscharakter und war als Senkung der Kosten der Liquiditätserhaltung verstanden.

In bezug auf das Leasing des untersuchten Zeitraums spielt das Ziel der Beschaffung des mit Hilfe eines Kredits nicht erhältlichen Geldes, die Hauptrolle. Das Leasingobjekt – wie im Falle des Rückleasings – bringt keinen neuen technologischen Wert ein, sondern verbessert die Liquidität, die vor allem als Möglichkeit der Rückzahlung von laufenden Verbindlichkeiten verstanden wird.

Der Faktor, der das Bild des Leasings in der Transformationsperiode beherrscht, ist die fehlende Handelssicherheit. Einerseits vergrößert die Spezifik der sowohl im technologischen Bereich, als auch im Eigentumsbereich stattfindenden Veränderungen die Risiken der Wirtschaftsfinanzierung. Andererseits werden die selbständig vorhandenen Risiken durch fehlerhafte Rechtsregelungen wesentlich vergrößert. Um Finanzierung zu bekommen, waren die Subjekte gezwungen, die Finanzierungsgefahren durch den erhöhten Preis des Geldes zu kompensieren. Da die hohen Kosten des Geldes nicht ein Effekt von einer besonderen Rentabilität der Unternehmungen waren, erfolgte deren Kompensierung durch besondere Maßnahmen fiskalischer Natur. Zu den

wichtigsten Maßnahmen gehörte die Verschiebung des Steuerschildes, was unter den Bedingungen des damals hohen Steuersatzes (40%) und der hohen Inflationsrate die fiskalischen Geschäfte äußerst effizient machte. Bei Großkontrakten stellte das Leasing ein sehr effizientes Werkzeug in bezug auf die Verschiebung des Steuerschildes dar. Kleine Geschäfte waren ein Ergebnis der Unfähigkeit des Banksystems und des übermäßigen Liberalismus bei der Beurteilung der Kreditfähigkeit durch die Leasingunternehmen und nutzten zum Teil das infolge der Großgeschäfte gewonnene Steuerschild.

2.3 Die Rolle des Staates

Die spezifische Regelung des Leasings in Polen von 1993 bis 2001 war die Reaktion auf die bekannten Leasingverträge über die Luxus-Pkws. Im Rahmen dieser Verträge erfolgte eine schnelle Ratenrückzahlung, deren Gesamtwert unverhältnismäßig zu dem Gesamtwert der vorgenommenen Abschreibungen war, wonach der Verkauf des Objekts zu einem viel niedrigeren Preis als dem Marktwert erfolgte. Das Vorkommen ähnlicher Fälle wurde durch ungeschickt formulierte Vorschriften hervorgerufen. Offensichtlich wurde die Notwendigkeit deren Änderung. Der Gesetzgeber führte aber die Novellierung auf eine Art und Weise durch, die zum Bedarf, eigene Fehler zu korrigieren, inadäquat war, und verhinderte somit die Erfüllung der traditionellen Rolle des Leasings, die auf der Unterstützung der Investitionsprozesse beruht. Die spezifischen Funktionen des Leasings in Polen entwickelten sich infolge der Geltung von mangelhaften und teilweise widersprüchlichen Rechtsvorschriften und infolge der Nachfrage nach einem Werkzeug zur Lösung von den Hauptproblemen der Transformationsperiode.

Das Leasing wurde zu einem die Geldbeschaffung ermöglichenden Notwerkzeug, dessen höherer Preis zum erhöhten Finanzierungsrisiko proportional war. *Wenn man es akzeptiert, dass das Hauptproblem beim Übergang von der Staats- zum Marktwirtschaft das Fehlen des Eigentums in dem entstehenden Privatsektor ist, dann ist das gute Funktionieren der Instrumente, die den Subjekten, die keine Sicherheiten „am Eigentum“ besitzen, das Eingehen von Verbindlichkeiten ermöglichen, der Schlüsselerfolgsweg der Transformationsänderungen.*

Das Leasing als ein Werkzeug, das in seinem Wesen mehr als der Kredit auf *Selbstsicherung* basiert, war aufgrund der Überlassung des Eigentums an der Investition beim Finanzierenden besonders prädestiniert, um im Aufbauprozess des Privatsektors

eine wesentliche Rolle zu spielen. Durch die Einschränkung des Leasings blockierte der Staat nicht nur eins von mehreren Instrumenten, sondern ein besonders nützliches Instrument. Infolgedessen wurden proportional große Verluste für die Entwicklung der Wirtschaft verursacht, darunter – was für die sich wiederaufbauende Mentalität des dynamischen und kreativen Wirtschaftens besonders folgenschwer war – durch die Herstellung der Alternative zwischen der Befolgung der irrationalen Vorschriften und dem rationalen Wirtschaften.

Das wiedergegebene Bild des „verkrüppelten“ Leasings führt zur Fragestellung nach den Ursachen der Gestaltung von Rechtsvorschriften in der Opposition zu der klassischen Mission dieses Instruments. Die einzige sich im Kontext der dargestellten Funktionen bietende Begründung betrifft die Möglichkeit, der Nutzung als ein Werkzeug für den Transfer von steuerlichen Privilegien. Um die Wende der 80-er/90-er Jahre wurden diese Privilegien größtenteils verteilt, doch das erfolgte entgegen dem Ziel der Stimulierung der Wirtschaft zur Effizienz. In den neunziger Jahren war die Einräumung von neuen Steuerbefreiungen selektiver und bei einem hohen Niveau der Körperschaftssteuer stieg der Wert des Steuerschildes. Man könnte die oben dargestellte Erklärung akzeptieren und feststellen, dass sich die Einschränkung des Leasings aus einer begründeten Notwendigkeit ergab, die Bedingungen des Wirtschaftens auszugleichen. Die Bestimmung in dem Gesetz über die Körperschaftssteuer, die man mit der Regelung der Leasinginstitution im Jahre 2001 eingeführt hat, beweist ganz klar, dass die oben dargestellte Erklärung doch nicht zutreffend ist: *Wenn der Finanzierende am Tage des Leasingvertragsschlusses Körperschaftsteuerbefreiung in Anspruch nimmt, zustehend aufgrund: (...) werden auf diesen Vertrag die im Art. 17f-17h bestimmten Besteuerungsgrundsätze angewandt.*²⁷

Am Beispiel des angeführten Zitats wird es ersichtlich, wie einfach und wirksam die Übertragung der Steuerbegünstigung ausgeschlossen werden kann. Wenn diese Bestimmung im Jahre 1993 anstelle der Verordnung des Finanzministers angewandt worden wäre,²⁸ dann hätten die in der Transformationsperiode so wichtigen Investitionsprozesse das Leasing als ein effektives Instrument deren Finanzierung nicht verloren.

²⁷ Das Gesetz über die Körperschaftssteuer, Änderungen, die Leasing betreffen, GBl. vom 2001, Nr. 106, Pos. 1150.

²⁸ Die Verordnung des Finanzministers über das Anrechnen der Gegenstände der Miet- oder Pachtverträge über Gegenstände oder Vermögensrechte auf die Vermögensgegenstände der Parteien dieser Verträge vom 6. April 1993 galt ab dem 16.04.1993, GBl. 1993.28.129.

Die Beobachtungen in bezug auf das Schicksal des Leasings heben die besondere Rolle und die Verantwortung des Staates für die Pro-Effizienz-Qualität der Rechtsregelungen hervor. *Der Veränderungsprozess wird jedoch von einem Politiker und nicht von dem Markt gesteuert.* Der Staat, der über das Tempo und den Charakter der Transformationsprozesse entscheidet, schafft die Struktur und die wirtschaftlichen Institutionen.²⁹ Die Entscheidungen über die Art und Weise des Funktionierens der Wirtschaft werden jedoch von den Beamten getroffen, die andere Präferenzen als die Maximierung der ökonomischen Effektivität vertreten. Die Position der Politik gegenüber der Wirtschaft ist in der Transformationsperiode äußerst stark. Einerseits wird sie von der schwachen Demokratie verstärkt, die noch keine Traditionen und gut funktionierende Institutionen hat. Andererseits ist die Überordnung des Staates über die Wirtschaft durch das Fehlen einer starken Wirtschaftselite gesichert. Die Interessen der Wirtschaft werden also von den Unternehmern nicht effektiv vertreten. Sie werden von der Gesamtheit der Verbraucher vertreten, die als Wählerschaft einen äußerst beschränkten Einfluss auf die ökonomische Politik haben. Die Größe der Verbrauchergruppe und die Überschneidung verschiedener Präferenztypen bei den Wahlentscheidungen hat eine Zerstreung der Stimmen zur Folge, was arbiträre Entscheidungen im Wirtschaftssektor erleichtert.

Es gibt zwei Gruppen von Ursachen für die Einführung institutioneller Entscheidungen, die ökonomisch schädlich sind: Inkompetenz und Verfolgung anderer Ziele als die, dem Paradigma der Marktwirtschaft entsprechenden. In der Praxis treten beide Gruppen gemeinsam auf und die lokale Spezifik des Transformationsprozesses wird unter anderem von ihrer gegenseitigen Proportion bestimmt. Üblich werden institutionelle Lösungen, die in Wirklichkeit der Marktwirtschaft widersprechen, *obwohl sie in ihrem Namen eingeführt werden.*³⁰

Rechtsregelungen, die Unsicherheit und Willkürlichkeit einführen, die die Grenzen zwischen dem Zugelassenen und Nichtzugelassenen verwischen, die die Subjekte je nach deren Beziehung zu der vollziehenden Gewalt differenzieren, *sind die wichtigste* und nach wie vor unterschätzte Ursache der Abweichung der Präferenzstrukturen der

²⁹ „...die Ziele der Systemtransformation hängen vom politischen System ab. Bis zur Erlangung der relativen Selbständigkeit von der Wirtschaft haben sie also einen externen Charakter. In anderen Worten sind die Ziele der Transformation durch das politische System definiert, von dem der Umfang, die Richtung und das Tempo dieses Prozesses abhängen.“ A. Matysiak, *Dwa modele transformacji systemowej*, in *Od i do.....*, op. cit., S. 107.

³⁰ Die Bestimmung der Widersprüche in der Wirtschaftspolitik des Staates in der Transformationsperiode spiegelt der lapidare Spruch wider: die Marktwirtschaft – das ungewollte Ziel der Transformation, W. Wilczyński, *Rynek i pieniądz w Polsce u progu XXI wieku*, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Bankowej w Poznaniu, Poznań 2000.

Wirtschaftssubjekte von den mit Effektivität übereinstimmenden.³¹ Die Mikrorationalität unter den Bedingungen der gleichzeitigen Geltung voneinander abweichender Auslegungen derselben Vorschrift und der praktizierten Bestrafung für die mit dem arbiträr definierten Interesse des Staates nicht übereinstimmenden Handlungen musste ähnlich wie im Falle des Leasings zur Entstehung von spezifischen Präferenzstrukturen führen.³²

Anstelle der für die Marktwirtschaft charakteristischen Ziele verfolgen die Subjekte die hybriden Ziele, die durch die notwendige Umgehung der administrativen Hindernissen erzwungen sind. So kommt es zur Kollision zwischen dem Streben nach der Effizienz auf der Mikroskala und der Effizienz des Wirtschaftssystems als ein Ganzes.

Die Vorschriften, die den Verlauf von Wirtschaftsvorfällen regeln, stellen eine reale und klare Widerspiegelung nicht der deklarativen, sondern faktischen Prioritäten dar, die über das Wesen der geführten Wirtschaftspolitik entscheiden. Die Beurteilung der Mikrohandlungen vom Standpunkt der Makroeffizienz führt zu den Fällen der sog. Pathologie und dazu, dass über die Homo-Oeconomicus-Mentalität, die den Anforderungen der Marktwirtschaft angeblich nicht gewachsen ist, geklagt wird. *In Wirklichkeit wird es aber nicht erklärt, ob gewisse Mikrohandlungen ein Anzeichen der Pathologie in bezug auf das Handlungssubjekt oder ein Anzeichen der Pathologie des Rechts sind.*

Die fundamentale Voraussetzung für den Erfolg des Transformationsprozesses stellt die Einführung eines auf der Philosophie der Marktwirtschaft aufbauenden Rechtssystems dar.³³ Wenn das Recht diese Voraussetzung nicht erfüllt, wird die Transformation lediglich zum nächsten Aushängeschild der nächsten Übergangsperiode, das einen bequemen Rahmen für die Realisierung der willkürlichen, von Politikern vertretenen Präferenzstrukturen darstellt.

Der spektakuläre Kampf gegen die sogenannte Pathologie, die der Staat selbst durch schlechtes Recht erzeugt, scheint kein spezifisches Merkmal der Transformationsperiode zu sein. Er erscheint immer da, wo die Gesetzgeber die Möglichkeit haben, eigene Präferenzstrukturen zu generieren, die mit den Zielen kollidieren, für deren Verfolgung sie ins Leben gerufen wurden. Es wird mehr gemacht, um Dramaturgie und eine

³¹ Vgl. A. Zoll, *Złe prawo słabe państwo*, Tygodnik Powszechny 2004, Nr. 4.

³² Ein bezeichnendes Beispiel der Philosophie der Rechtsanwendung durch den Staat stellt der Art. 14 der Abgabenordnung dar, op. cit., der besagt, dass der Steuerzahler, der in Übereinstimmung mit der offiziellen Rechtsauslegung handelt, gegen die Folgen der Anwendung ihm gegenüber einer anderen Auslegung durch eine Steuerbehörde nicht völlig geschützt wird.

³³ Vgl. W. Wilczyński, *Moje boje nad bzdurą (ekonomiczną)*, Fundacja Edukacyjna Przedsiębiorczości, Łódź 1995, S. 12.

entsprechend tragende mediale Formel für die Präsentation der wirtschaftlich schädlichen Handlungen zu verleihen, als um den institutionellen Rahmen zwecks deren Vorbeugung zu verbessern.

Die Geschichte des Leasings in Polen ist etwas mehr als nur die Geschichte einer schlecht geregelten finanziellen Institution. Sie spiegelt das Aufeinanderprallen von Hauptfaktoren wider, die die Wirksamkeit der Änderungsprozesse des Wirtschaftssystems determinieren. Einerseits den unaufhaltsamen Bestrebungen des homo oeconomicus nach der Verfolgung des uralten Ziels des Wirtschaftens, der Verbesserung des individuellen Wohlstands, andererseits der destruktiven Tätigkeit des Staates, die auf die Verfolgung der Ziele, die mit dem Allgemeinwohlstand nicht übereinstimmen, ausgerichtet ist. *Ebenso wie der freie Wettbewerb unter den Bedingungen der unterschiedlichen Rechte der Wirtschaftssubjekte zum ideologischen Stichwort wird, was in Wirklichkeit die Monopolgarantie darstellt, werden die Marktregelungsmechanismen zur Demagogie unter den Bedingungen der gesetzlichen Wegnahme des wirtschaftlichen Sinnes von ökonomischen Kategorien.*

Die Transformation als eine historische Etappe der wirtschaftlichen Entwicklung stellt eine Rückkehr zur Marktwirtschaft infolge des Zusammenbruchs des Systems dar, dem die Annahme zugrunde lag, dass die Marktmechanismen durch Beamtenentscheidungen ersetzt werden könnten. Die wegen der Schwäche des Staates auf der wirtschaftlichen Ebene notwendige Systemänderung soll von diesem schwachen Staat entgegen den Interessen eigener Strukturen durchgeführt werden. Dieses Sich-Selbst-Berauben der Privilegien von dem Beamtenapparat im Namen der Effektivität der Marktmechanismen scheint auf wenig realen Annahmen soziologischer und politischer Natur aufzubauen. Die Frage, inwieweit der Preis, der für die Anti-Effizienz-Regelungen, die sich aus der von den Laissez-Faire-Grundsätzen entfernten Polizei- und Beamtenmentalität herleiten, zu bezahlen ist, eine historische Notwendigkeit darstellt, findet eine indirekte Antwort in der vergleichenden Analyse der Transformationsgeschichte der einzelnen postkommunistischen Ländern.