

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jürgen Koppelin, Hans-Michael  
Goldmann, Rainer Funke, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der F.D.P.  
– Drucksache 14/6380 –**

### **Neue Regelung bei Schiffbaukrediten (CIRR)**

Jüngstes Beispiel für Wettbewerbsverzerrungen im Schiffbau innerhalb der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) ist eine Zinsregelung für Exportkredite namens CIRR (Commercial Interest Reference Rate). Mit CIRR soll es einheitliche marktnähere Zinsen bei Schiffbaukrediten geben. Dies wäre eine weitere Regelung zur Subventionierung des Schiffbaus, denn die Differenz zwischen dem staatlich festgelegten CIRR und den marktüblichen Zinsen trägt der Staat. Damit wird de facto der Markt ausgeschaltet.

Europa muss auf das „Dumping“ der Südkoreaner im Schiffbau reagieren. Doch fraglich ist, ob die CIRR-Regelung mit der Gefahr der zusätzlichen Wettbewerbsverzerrung die Lage des Deutschen Schiffbaus nicht weiter verschlechtert.

1. In welchen Ländern der EU und in welchen Ländern der OECD werden staatliche Mittel als Zinssicherungsmittel aufgewendet?

Es ist der Bundesregierung nicht umfassend bekannt, in welchen Ländern staatliche Mittel als Zinssicherungsmittel eingesetzt werden. Nach Angaben der deutschen Werftindustrie werden in Einzelfällen in einigen EU-Mitgliedstaaten bereits jetzt CIRR-Kredite auch im Schiffbau angeboten.

2. Wie beurteilt die Bundesregierung solche Zinssicherungsmaßnahmen?

Die seit 1981 geltende OECD-Exportkreditvereinbarung für Schiffe und der allgemein geltende OECD-Exportkreditkonsensus, der ein Zinsausgleichssystem auf Basis eines in gewissen Grenzen flexibel an die Marktentwicklung angepassten CIRR-Zinssatzes regelt, sind multilateral gültige Vereinbarungen. Ihre nationale Umsetzung ist anerkannt.

Zinsausgleichssysteme auf Basis des CIRR-Zinssatzes wurden in Deutschland – mit Ausnahme im Airbusbereich – bisher nur in eng begrenztem Umfang in der wirtschaftlichen Zusammenarbeit angewendet.

Die OECD-Exportkreditvereinbarung für Schiffe erlaubt Zinsbeihilfen nur bei einem Marktzinssatz über 8 %. Angesichts der günstigen Zinssituation waren daher – abgesehen von wenigen Ausnahmen – seit mehreren Jahren Zinsbeihilfen für Neuverträge in Deutschland nicht mehr möglich. Zinsausgleichssysteme für CIRR-Kredite erfordern je nach Zinsentwicklung erhebliche öffentliche Beihilfen zur Sicherung der Refinanzierung und können aufgrund unterschiedlicher Regelungen in einzelnen Ländern wettbewerbsverzerrende Wirkungen entfalten.

3. Hat die Bundesregierung sich auf europäischer Ebene gegen solche staatlichen Zinssicherungsmaßnahmen gewandt?

Die Bundesregierung setzt sich auf europäischer Ebene gegen Wettbewerbsverzerrungen durch Zinsausgleichssysteme ein.

4. Plant die Bundesregierung für Zinssicherungsmaßnahmen im Schiffbau für 2002 Haushaltsmittel ein, die über die üblichen Finanzierungshilfen (Werfthilfen) hinausgehen?

Ja. Die Mitglieder der für Schiffbaufragen zuständigen Arbeitsgruppe in der OECD streben die Inkraftsetzung einer neuen Exportkreditvereinbarung auf CIRR-Basis spätestens zum 1. Januar 2002 an. Im Falle einer Inkraftsetzung eines solchen Zinsausgleichssystems auf OECD-Ebene beabsichtigt die Bundesregierung auch national die entsprechenden Voraussetzungen zu schaffen. Nur so können Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten der deutschen Schiffbauindustrie vermieden werden.

Im Haushalt 2002 sind daher vorsorglich eine Verpflichtungsermächtigung von 50 Mio. Euro und Barmittel von 1 Mio. Euro vorgesehen.

Die Bundesregierung erwartet, dass sich die Küstenländer mit 50 % beteiligen. Diese Beteiligung kann ausgesetzt werden, sofern es zur Wiedereinführung von auftragsbezogenen Beihilfen kommt.

5. Wird die Bundesregierung sich künftig gegen Wettbewerbsverzerrungen durch staatliche Zinssicherungsmaßnahmen einsetzen?

Ja.

6. Wie beurteilt die Bundesregierung CIRR im Vergleich zur Werfthilfe und wo liegen die jeweiligen Vor- und Nachteile?

Wie bereits in Frage 2 erläutert, erlaubt die geltende OECD-Exportkreditvereinbarung für Schiffe Zinsbeihilfen (sog. Werfthilfen) nur bei einem Marktzinssatz von über 8 % und eine maximale Kreditlaufzeit von 8,5 Jahren.

Verglichen mit dieser Vereinbarung bietet eine Exportkreditvereinbarung auf Basis von CIRR eine bessere, wenn auch nicht optimale Anpassung an die Entwicklung auf den Kapitalmärkten und eine realistischere Kreditlaufzeit. Nachteil von CIRR ist, dass Deutschland erstmals zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen ein Zinsausgleichssystem einrichten müsste.

7. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, sich auf europäischer Ebene und auf der Ebene der OECD erfolgreich gegen staatliche Zinssicherungsmaßnahmen einzusetzen?

Fragen der Exportkreditfinanzierung fallen in die Zuständigkeit der Europäischen Union und werden dort mit qualifizierter Mehrheit entschieden. Die Mehrheit der EU-Mitgliedstaaten fordert Zinssicherungsmaßnahmen auf Basis von CIRR.

8. Wie beurteilt die Bundesregierung die Möglichkeit, dass Südkorea mit Hilfe von CIRR seine bisherige „wettbewerbsverzerrende Dumpingpolitik“ ausweitet und damit ein neues legales Instrument zur Subventionierung seiner Werften erhält?

Im Falle einer Inkraftsetzung einer OECD-Exportkreditvereinbarung für Schiffe auf CIRR-Basis würde Korea, wie alle anderen Schiffbaunationen die Möglichkeit erhalten, legal staatlich unterstützte, günstige Schiffsfinanzierungen anzubieten.

