

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jürgen Koppelin, Hans-Michael Goldmann, Dr. Wolfgang Gerhardt und der Fraktion der F.D.P.  
– Drucksache 14/6774 –**

### **CIRR – Neue Regelung für Exportkredite für Schiffe**

Mit Inkraftsetzung der in Aussicht genommenen CIRR-Regelung (CIRR: Commercial Interest Reference Rate) zu Beginn des Jahres 2002 besteht die Gefahr, dass mit diesem Instrument neue internationale Wettbewerbsverzerrungen – sowohl innerhalb der EU als auch weltweit, d. h. insbesondere mit Korea – entstehen. Nach dem bisher bekannten Stand der Verhandlungen stehen wichtige, dafür relevante Detailregelungen aus bzw. sollen erst nach Inkraftsetzung festgelegt werden.

1. Welche Maßnahmen sind vorgesehen bzw. sollen ergriffen werden, um die Konditionen für CIRR-Finanzierungen einheitlich und damit nicht wettbewerbsverzerrend zu gestalten?

Die Bundesregierung setzt sich dafür ein, die Anwendung der OECD-Leitlinien für öffentlich geförderte Exportkredite auf die Sektorvereinbarung für Schiffe zu übertragen. Durch eine Integration der Regelungen für den Schiffssektor in die allgemeinen OECD-Leitlinien soll sichergestellt werden, dass künftige Aktualisierungen des CIRR-Systems für den Schiffssektor übernommen werden.

Die Inkraftsetzung der neuen OECD-Exportkreditvereinbarung für Schiffe wird die Finanzierungsbedingungen für öffentlich geförderte Schiffsexporte nach außen hinsichtlich Mindestzinssatz und Höchstlaufzeit der Kredite vereinheitlichen. Die Bundesregierung hält daneben auch eine auf das Innenverhältnis zwischen Werft, finanzierender Bank und Zuschussgeber gerichtete, einheitliche Ausgestaltung der CIRR-Systeme für Schiffe für sinnvoll und wünschenswert. Dieses Ziel wird von der Mehrheit der EU-Mitgliedstaaten und den OECD-Teilnehmern jedoch nicht angestrebt.

Allerdings gilt innerhalb der EU seit dem 1. Juli 2001 eine Vereinbarung, die gewisse Flexibilitäten bei der Zinsfestschreibung einschränkt. Die Bundesregierung setzt sich im Interesse gleicher Rahmenbedingungen dafür ein, dass diese Einschränkungen in die OECD-Leitlinien und in die Sektorvereinbarung für Schiffe übernommen werden. Damit würde in gewissem Maß eine einheitliche Ausgestaltung im Innenverhältnis erreicht.

2. Welche Möglichkeiten bestehen sicherzustellen, dass die neue CIRR-Regelung erst in Kraft tritt, nachdem harmonisierte Vorschriften für CIRR-Kredite vorliegen?

Die CIRR-Regelung ist seit 1985 in den OECD-Leitlinien verankert und verfolgt das Ziel, Mindestzinssatz und Höchstlaufzeit solcher Kredite zu vereinheitlichen. Insoweit bestehen im Außenverhältnis harmonisierte Vorschriften für CIRR-Kredite.

Die konkrete Ausgestaltung der Exportförderung im Innenverhältnis ist nicht Gegenstand der OECD-Regeln. Es besteht keine Möglichkeit, das Inkrafttreten des CIRR-Systems für Schiffe an die Voraussetzung einheitlicher Durchführungsbestimmungen zu koppeln.

3. Inwieweit ist eine Angleichung der Prämien der staatlichen Exportkreditversicherer vor Inkraftsetzung des neuen CIRR-Instruments gewährleistet und wer zahlt die Prämien?

Die allgemeinen OECD-Mindestprämienregelungen für öffentlich geförderte Exportkredite gelten nicht für Schiffe. Die Bundesregierung setzt sich für eine harmonisierte Prämienregelung für Schiffe ein, die auch das wirtschaftliche Risiko einbezieht. Jedoch ist auf OECD-Ebene aufgrund der Mehrheitsverhältnisse eine Angleichung der Prämien für den Schiffbausektor vorerst nicht vorgesehen. Auch innerhalb der EU gibt es keine Mehrheit für die Forderung nach schiffbaubezogenen Prämien- und Entgeltregelungen.

Die OECD-Leitlinien sehen vor, dass u. a. Versicherungsprämien nicht im Zinssatz enthalten sind, insoweit also extra entrichtet werden müssen. Sie sehen nicht vor, wer zahlungsverpflichtet ist.

4. Mit welcher Begründung wird erwartet, dass die Küstenländer sich an den Kosten für das CIRR-bedingte Zinsausgleichssystem beteiligen?

Die sektorspezifische neue Exportförderregelung wird auf die Finanzierung von Schiffbauprojekten deutscher Seeschiffswerften gerichtet sein. Insoweit begünstigt sie den Absatz der an den norddeutschen Küstenstandorten gelegenen Werftindustrie. Wegen der primären strukturpolitischen Verantwortung der Länder sollen sie an den Kosten und Erträgen des CIRR-Systems für Schiffe hälftig beteiligt werden.

An der bisherigen Wettbewerbshilfe zugunsten der deutschen Seeschiffswerften waren die Küstenländer aus dem selben Grund zu zwei Drittel beteiligt.

5. Inwieweit konterkariert das CIRR-System die Zielsetzungen von Basel II?

Der Fördergehalt des CIRR-Systems liegt in seinem einheitlichen Mindestzinssatz für alle Kreditnehmer zu einem bestimmten Zeitpunkt. Im Bankenrecht zeichnet sich dagegen eine Entwicklung ab, wonach das individuelle Kreditrating künftig direkte Auswirkungen auf die bilanzielle Eigenkapitalunterlegung der Kreditverbindlichkeiten haben und damit voraussichtlich zu einer differenzierten Preisgestaltung der Kredite führen wird.